

Demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter une canalisation de transport de gaz naturel

Demande de déclaration d'utilité publique

Direction Opérations / Département Projets-Construction

058095

Suivi par Emeline QUARIN

TIGF

Pièce 7

INFORMATIONS RELATIVES À LA DUP INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

PROJET Déviation de Cornebarrieu
Canalisation DN250 Léguevin - Cornebarrieu
Commune de Cornebarrieu
Département de la Haute-Garonne (31)

Rev.	Statut	Date	Révision mémo	Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
00	APV	29/06/2016	Édition préliminaire	E. QUARIN	J. GAILLET	J. NIVET
01	APV	27/07/2016	Révision suite à commentaires DREAL	E. QUARIN	J. GAILLET	E. QUARIN
02	APV	17/05/2017	Révision pour enquêtes publique et parcellaire	E. QUARIN	J. GAILLET	E. QUARIN

PREAMBULE

Extrait du Code de l'environnement :

Extrait de l'article R. 555-32

Lorsque le pétitionnaire de l'autorisation prévue à l'article L. 555-1 demande la déclaration d'utilité publique des travaux de construction et d'exploitation de la canalisation concernée, **il complète le dossier prévu à l'article R. 555-8 par les pièces suivantes :**

1° Une notice justifiant l'intérêt général du projet, en référence au I de l'article L. 555-25 ou à l'article L. 229-31 ;

2° Les pièces non mentionnées aux articles R. 555-8 et R. 555-9 prévues à l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Extrait du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

Article R. 112-4

Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

1° Une notice explicative ;

2° Le plan de situation ;

3° Le plan général des travaux ;

4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;

5° L'appréciation sommaire des dépenses.

SOMMAIRE

1.	NOTICE JUSTIFIANT L'INTERET GENERAL DU PROJET	4
2.	NOTICE EXPLICATIVE	5
2.1.	PRESENTATION ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	5
2.2.	CHOIX ET JUSTIFICATION DU PROJET	6
2.2.1.	ALTERNATIVES ETUDIEES	6
2.2.3.	ANALYSE COMPARATIVE DES SOLUTIONS ETUDIEES	8
2.2.4.	SOLUTION RETENUE	8
2.3.	ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT	8
2.4.	ETUDE DE DANGERS ET MESURES DE PREVENTION DES RISQUES	9
2.5.	SERVITUDES	11
2.5.1.	SERVITUDES DE PASSAGE ET D'EXPLOITATION DE LA CANALISATION	11
2.5.2.	SERVITUDES LIEES A LA MAITRISE DE L'URBANISME	12
3.	APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES	12

ANNEXES :

- Plan de situation – Carte générale du tracé au 1/25000^{ème}
- Plan général des travaux

1. NOTICE JUSTIFIANT L'INTERET GENERAL DU PROJET

Extrait de l'article L. 555-25 du Code de l'environnement

« I. — Lorsque la construction et l'exploitation d'une canalisation de transport présentent un intérêt général parce qu'elles contribuent à l'approvisionnement énergétique national ou régional, ou à l'expansion de l'économie nationale ou régionale, ou à la défense nationale, et lorsque le demandeur de l'autorisation en fait la demande, les travaux correspondants peuvent être déclarés d'utilité publique. »

Le projet Cornebarrieu consiste en une déviation de la canalisation existante DN250 LEGUEVIN – CORNEBARRIEU en vue d'implanter un nouveau centre logistique AIRBUS (AIRLOG 2) permettant de répondre à son carnet de commandes pour les prochaines années.

L'exploitation de la nouvelle canalisation a pour finalité l'alimentation de la ville de Toulouse, elle contribue donc à l'approvisionnement énergétique régional et présente, suivant l'article L. 555-25 cité ci-avant, un intérêt général.

En tant qu'opérateur de réseau de transport de gaz, TIGF se voit assigné des obligations de service public édictées par l'article L. 121-32 du Code de l'énergie, et notamment :

- la sécurité des personnes et des installations en amont du raccordement des consommateurs finals ;
- la continuité de la fourniture de gaz ;
- la sécurité d'approvisionnement ;
- la qualité et le prix des produits et des services fournis ;
- la protection de l'environnement, en particulier l'application de mesures d'économies d'énergie ;
- l'efficacité énergétique ;
- la valorisation du biogaz ;
- le développement équilibré du territoire ;
- la fourniture de gaz de dernier recours aux clients non domestiques assurant des missions d'intérêt général.

Le projet CORNEBARRIEU qui est porté par un opérateur de réseau de transport de gaz (TIGF) soumis à des obligations de service public, est un projet d'intérêt général n'ayant pas d'impact résiduel significatif sur l'environnement et présentant un haut niveau de sécurité.

La déclaration d'utilité publique du projet CORNEBARRIEU permet à TIGF, le cas échéant, de bénéficier de servitudes autorisant la construction et l'exploitation de la future canalisation dans des parcelles appartenant à des tiers. Cette possibilité, offerte par l'article L. 555-27 du Code de l'environnement, n'est utilisée par TIGF qu'en dernier recours, une fois l'échec constaté des négociations amiables avec les propriétaires.

2. NOTICE EXPLICATIVE

La notice explicative indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.

2.1. PRESENTATION ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

Le projet de déviation de Cornebarrieu consiste à modifier le réseau de transport de gaz naturel dans le cadre de l'extension du centre logistique de l'entreprise AIRBUS. Cette déviation permettra la construction des installations AIRBUS tout en gardant une exploitation en sécurité de la canalisation.

La date de mise en service de cet ouvrage est prévue pour février 2018.

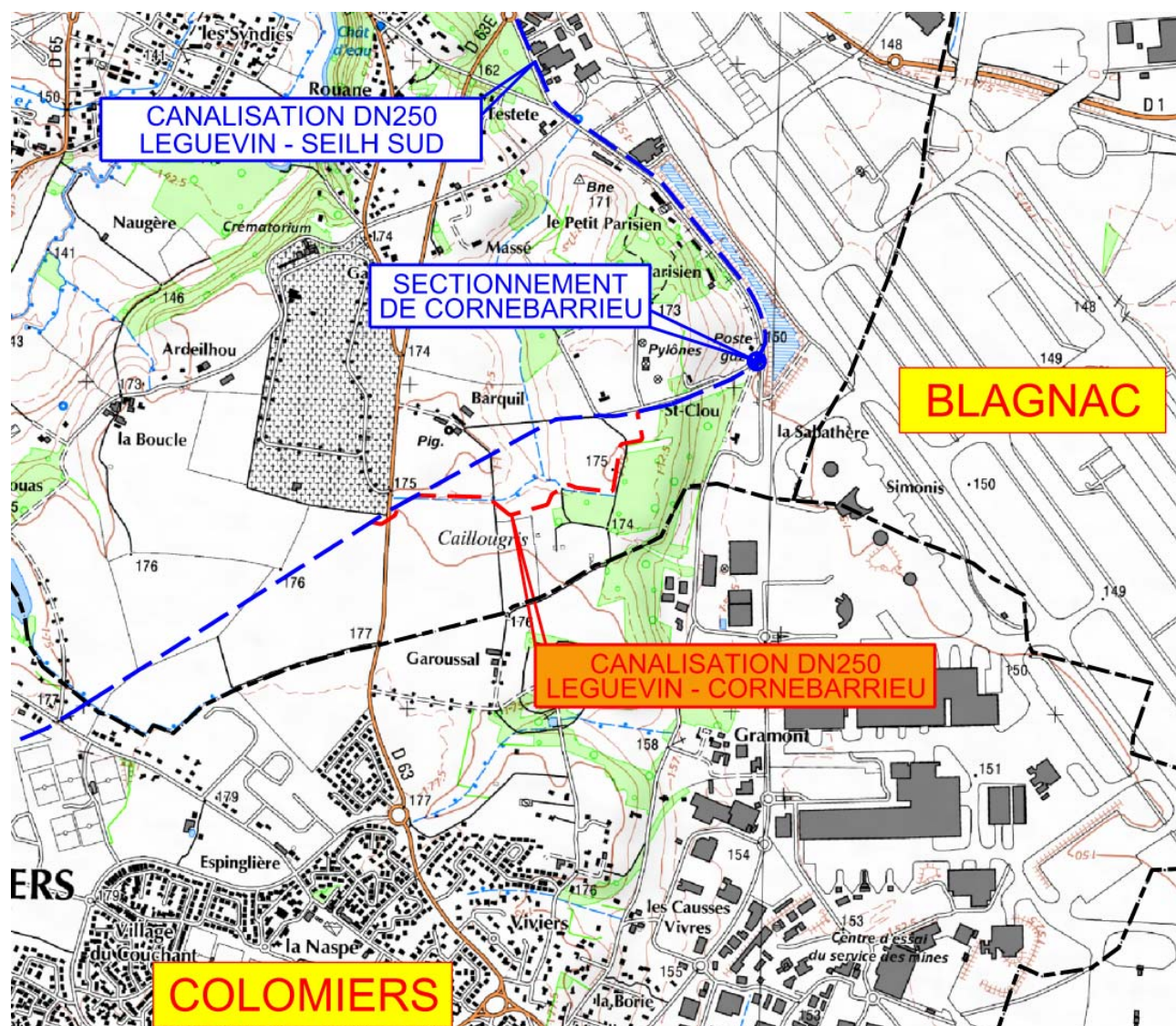


Figure 1 : Implantation de l'ouvrage projeté

L'ouvrage concerné est une déviation de la canalisation DN250 LEGUEVIN – CORNEBARRIEU qui sera enterrée et dont la longueur est de 1,173km. Elle chemine depuis la parcelle située à l'Ouest de la route départementale 63 jusqu'au chemin de Caillou gris soit entre les PK 5,7 et PK 6,6 de la canalisation DN250 LEGUEVIN – CORNEBARRIEU existante. La pression maximale de service reste à 66,2 bar relatif.

Aucune installation annexe ne sera construite dans le cadre de ce projet.

La demande d'autorisation préfectorale de construire et d'exploiter de la canalisation de transport de gaz naturel est déposée fin juin 2016. A l'issu de l'instruction administrative, les travaux sont prévus en novembre 2017 pour une mise en service en février 2018.

La canalisation est posée d'une façon générale en propriétés privées sous convention de servitude. Les emprunts du domaine public, essentiellement les traversées de routes, sont énumérés dans la pièce n°3 du dossier de demande d'autorisation et sont reportés sur la carte générale du tracé au 1/25 000 associée.

Cette mise en service entraine l'abandon de certains tronçons de la canalisation. Un dossier de demande d'arrêt définitif partiel d'exploitation de ces tronçons est transmis en pièce 9 du présent dossier.

2.2. CHOIX ET JUSTIFICATION DU PROJET

Une analyse des différents enjeux a été réalisée et un tracé de moindre impact retenu.

La recherche du tracé de moindre impact se fait de manière itérative et progressive en réduisant progressivement l'aire d'étude à un fuseau d'étude, puis à un tracé, au regard des enjeux majeurs recensés et cartographiés.

Dans un premier temps, c'est une aire d'étude qui est considérée. Elle englobe de façon macroscopique les points de départ et d'arrivée de la future canalisation (sa largeur ne doit être d'environ 30 % la longueur de la canalisation). L'étude des contraintes macroscopiques (urbanisation, environnement, relief, industrialisation...) dans cette aire d'étude permet de déterminer les sites d'implantation possibles des ouvrages concentrés et des fuseaux de passage potentiel des futures canalisations.

Pour chaque scénario d'implantation des ouvrages concentrés, l'analyse approfondie des contraintes permet de déterminer des couloirs de passage potentiels des canalisations. Ces couloirs sont décrits et comparés, sur la base des enjeux et difficultés relevés, pour aboutir à la préconisation du couloir de moindre impact à l'intérieur duquel sera choisi un tracé final.

Dans le cadre du projet Déviation de Cornebarrieu, compte tenu de la faible distance de la canalisation et des enjeux identifiés, la détermination du couloir n'a pas été nécessaire, un tracé ayant été rapidement déterminé, avec plusieurs variantes de tracé envisagées.

Les différentes alternatives étudiées sont présentées ci-après.

2.2.1. ALTERNATIVES ETUDEES

L'étude du tracé a été réalisée sur la base du projet proposé par AIRBUS. Trois solutions différentes ont été étudiées :

1. Solution 1 : passage au nord de l'aire d'étude (en bleu clair pointillé sur la figure ci-dessous),
2. Solution 2 : passage au centre de l'aire d'étude (en jaune sur la figure ci-dessous),
3. Solution 3 : passage au sud de l'aire d'étude (en rouge sur la figure ci-dessous).

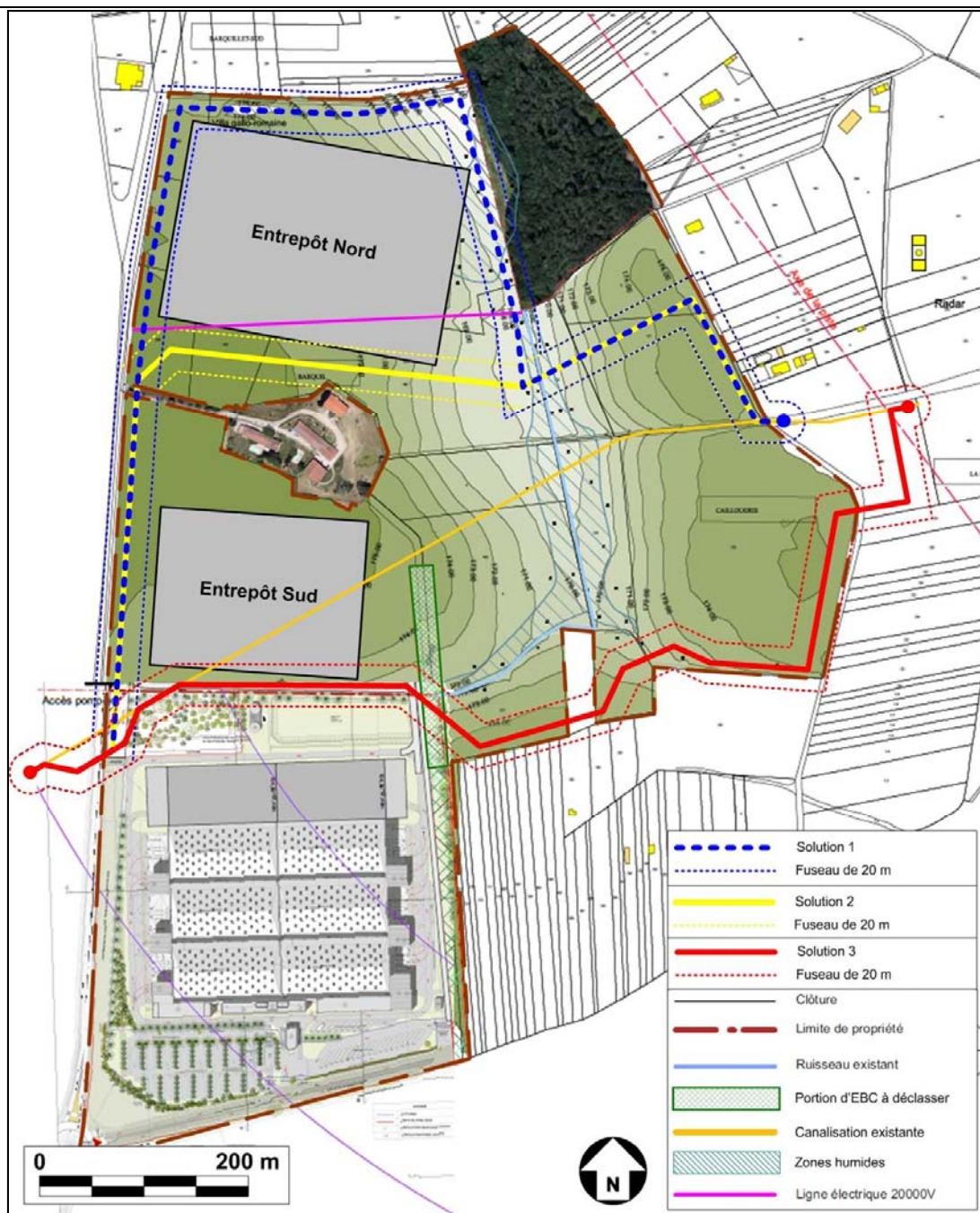


Figure 1 : Tracés des différentes solutions étudiées

2.2.3. ANALYSE COMPARATIVE DES SOLUTIONS ETUDIEES

Les 3 solutions étudiées sont comparées sur la base de critères liés à l'environnement, à la maîtrise des risques et aux contraintes techniques.

Critères	Solution 1	Solution 2	Solution 3
	Nombre / linéaire	Nombre / linéaire	Nombre / linéaire
Environnement			
Traversée d'EBC	Non	Non	1*
Traversée de cours d'eau	1	1	Non
Traversée de zone à enjeu archéologique	1	Non	Non
Traversée d'un chemin privé / parcelle privée	1	1	1
Zones humides	2 (+ de 5000 m ²)	1 (+ de 500 m ²)	Non
Maîtrise des risques			
Proximité ligne électrique moyenne tension	Oui	Oui	Non
Technique			
Linéaire de canalisation à construire	≈ 1 500 m	≈ 1 150 m	≈ 1 175 m
Industrialisation			
Fonctionnalité industrielle du site	Oui	Non solution inappropriée	Oui

Tableau 1 : Analyse comparative des solutions étudiées

*en cours de déclassement

2.2.4. SOLUTION RETENUE

Au vu du tableau ci-dessus, la solution de moindre impact est la solution 3.

La carte générale du tracé et le plan général des travaux sont joints en annexes 1 et 2.

2.3. ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT

L'aire d'étude se caractérise par des sols très hydromorphes pouvant être considérés comme « naturels » et non pollués. Les eaux souterraines présentent une bonne qualité générale, hormis la présence de nitrates liée à l'activité agricole passée. Un cours d'eau traverse l'aire d'étude du Sud au Nord. Des zones humides ont été observées le long de ce cours d'eau. Elles présentent un enjeu fort pour leur fonctionnalité hydraulique car elles jouent un rôle dans le stockage des eaux et sont connectées au cours d'eau. Cependant, elles présentent un enjeu faible pour leurs fonctionnalités biologiques et socio-économiques. Aucun écosystème aquatique n'est présent sur le site. La faune et la flore observée sur l'aire d'étude est commune à l'exception de la présence de la Grenouille verte (protection nationale partielle) au niveau du bassin du site AIRLOG 1 et d'oiseaux nicheurs protégés observés au centre et au sud de l'aire d'étude.

Compte-tenu de la nature des travaux (aménagement de la piste de travail, tranchée, ...), les impacts potentiels du projet sur les sols et eaux souterraines sont faibles à moyens. Ils concernent principalement un risque de pollution par ruissellement et infiltration depuis les installations de chantier. L'impact potentiel du projet sur l'eau est faible, à l'exception des zones humides. En effet, le projet pourrait impacter directement ou indirectement les zones humides présentes sur l'aire d'étude. L'impact potentiel du projet sur le milieu naturel (faune, flore, ...) sera faible compte tenu de la faible présence d'espèces protégées sur l'aire d'étude.

Le tracé de moindre impact longe la parcelle du projet AIRBUS au Sud et permet d'éviter la traversée de zones humides et d'un cours d'eau et n'affecte pas les zones où ont été identifiés les oiseaux nicheurs.

Les impacts résiduels du projet sur les sols et eaux souterraines sont faibles compte tenu notamment des mesures prises afin d'éviter tout risque de pollution en phase chantier (zones de stockage des produits dangereux protégées et étanches, traitement des effluents, kits de dépollution, gestion des déchets, ...). De même, les impacts résiduels sur l'eau sont faibles et les zones humides de l'aire d'étude ne seront pas impactées. Les impacts résiduels sur la flore, les habitats, et la faune seront faibles, les mesures d'évitement permettant de ne pas impacter le milieu naturel.

Par ailleurs, les projets identifiés dans l'environnement proche du projet TIGF ne sont pas de nature à présenter des effets similaires. Aucun effet cumulé n'est attendu.

Le projet sera compatible avec les documents de planification et de gestion des eaux (SDAGE ET SAGE).

Enfin, le projet n'aura aucun impact notable sur les sites Natura 2000 situés à proximité (5 km à l'Est, au niveau de la Garonne).

2.4. ETUDE DE DANGERS ET MESURES DE PREVENTION DES RISQUES

TIGF possède une expérience de plus de 70 ans en matière de transport de gaz naturel par canalisation, avec un réseau long de plus de 5 000 km.

L'analyse du retour d'expérience relative au réseau de transport TIGF montre que la source essentielle d'incidents avec fuite est le fait de travaux tiers : travaux publics et travaux de génie rural (sous-solage, drainage) notamment.

Sur la base de ce retour d'expérience, les phénomènes dangereux étudiés dans l'étude de dangers du projet sont les suivants :

- **Canalisation enterrée (déviation de la canalisation DN250 LEGUEVIN – CORNEBARRIEU)**
 - **Jet enflammé vertical suite à une rupture totale.**
 - **Jet enflammé vertical suite à une brèche moyenne de 70 mm.**
 - **Jet enflammé vertical suite à une petite brèche de 12 mm.**

Nota : Les distances d'effets des phénomènes majorants, récapitulées ci-dessous, sont considérées sans éloignement des personnes.

Compte tenu des caractéristiques du projet, les largeurs des bandes d'effets de part et d'autre des installations sont les suivantes :

Canalisation enterrée	
Distances maximales de dangers des effets thermiques pour la déviation en DN250	
Phénomène dangereux majeur retenu	Jet enflammé vertical suite à la rupture guillotine
Pour une pression maximale de service de 66,2 bar relatifs	100 m (seuil des effets irréversibles) 75 m (seuil des premiers effets létaux) 50 m (seuil des effets létaux significatifs)

Tableau 2 : Distances maximales de dangers des effets thermiques pour les ouvrages projetés

Pour la canalisation enterrée, les largeurs des bandes d'effets pour les autres phénomènes dangereux (brèche de 12 et 70 mm) sont incluses dans les bandes d'effets du phénomène dangereux du scénario de jet enflammé vertical suite à la rupture guillotine ci-dessus.

L'étude de l'environnement humain et économique des ouvrages est faite dans une bande d'étude correspondant à la bande des effets irréversibles pour le scénario de rupture franche de la déviation DN250, soit 100 m de part et d'autre de la canalisation.

Cette étude de l'environnement humain et économique de l'ouvrage permet de définir les dispositions constructives et les mesures compensatoires à mettre en œuvre pour garantir la sécurité de l'ouvrage.

Les caractéristiques principales des ouvrages sont résumées ci-dessous :

L'ouvrage et son tracé :	1,173 km de canalisation DN 250
L'environnement du tracé :	<ul style="list-style-type: none"> - Environnement principalement urbain à terme - Démographie relativement faible (absence de bâtiment abritant un ERP dans les zones d'effets) - Proximité d'ICPE (AIRLOG 1 et 2) - Croisement de réseaux tiers - Traversées de routes - Implantation en zones avec risques de remontées de nappe - Risque sismique très faible le long du tracé - Absence de risque de mouvement de terrain/cavités souterraines
Les dangers liés au gaz naturel :	<ul style="list-style-type: none"> - Inflammable (risque incendie et explosion) - Non toxique
Les principales causes d'accidents identifiées :	<ul style="list-style-type: none"> - Travaux tiers - Corrosion - Défauts de construction - Risque d'agression
Coefficient de sécurité selon article 6 de l'arrêté du 5 mars 2014 (PK exprimé en km)	<ul style="list-style-type: none"> - Coefficient de sécurité B : 0,544 km - Coefficient de sécurité C : 0,629 km
Les exigences de pose retenues par TIGF :	<ul style="list-style-type: none"> - 1 m de profondeur minimum + grillage avertisseur en tracé courant
Les principales mesures de protections génériques envisagées dans le cadre du projet :	<ul style="list-style-type: none"> - DT (déclaration de travaux) et DICT - Marquage renforcé - Protection cathodique - Revêtement externe (polyéthylène) - Epreuve des canalisations, radiographie des soudures

Tableau 3 : Caractéristiques principales de l'ouvrage

L'étude de l'environnement humain et économique du tracé permet également d'identifier les points singuliers de l'ouvrage (proximité d'ICPE, d'ERP, de réseaux tiers, de canalisations TIGF existantes ; traversées de routes, de cours d'eau ; implantation en zone avec risque de remontées de nappes et en zone inondable...). L'analyse de ces points singuliers conduit à la mise en œuvre de dispositions particulières destinées à réduire le risque.

L'étude des **points singuliers** (en termes d'impact aggravant, de fréquence d'apparition plus probable, d'effets dominos avec d'autres installations dangereuses) a mis en évidence :

Nature du point singulier	Principales mesures retenues
Proximité avec une ICPE	Mesure compensatoire de type « marquage renforcé » sur les tronçons de la déviation situés entre les PK 0,044 – 0,441 (397 m) et les PK 0,572 – 1 (428 m)
Proximité de réseaux tiers	Croisement en fouille ou forage + respect des distances d'écartement définies par la norme NFP 98-332
Croisement de routes	Profondeur d'enfouissement de 1,5 m minimum au niveau des traversées des routes Forage ou fonçage et protection par gaine acier sous la RD63 Protection par gaine acier pour la route entre AIRLOG 1 et AIRLOG 2 Traversée par tranchée et protection par dalle béton armé pour le chemin rural
Implantation en zones avec risques de remontées de nappe	Pas de mesure spécifique à mettre en place (canalisation fondrière dans les terrains traversés), lestage si terrain de faible cohésion

Tableau 4 : Liste des points singuliers identifiés

L'ensemble des mesures constructives mises en place sur l'ouvrage, ainsi que la faible probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux accidentels envisagés montrent que le risque est acceptable.

Compte tenu du tracé de la déviation et de son environnement humain et économique, ainsi que des mesures mises en œuvre par TIGF lors de la construction et de l'exploitation visant à garantir la sécurité de l'ouvrage, le projet de déviation de la canalisation DN250 LEGUEVIN – CORNEBARRIEU présente un haut niveau de sécurité.

2.5. SERVITUDES

2.5.1. SERVITUDES DE PASSAGE ET D'EXPLOITATION DE LA CANALISATION

La signature d'une convention de servitudes est nécessaire pour implanter et exploiter des ouvrages de transport de gaz naturel sur des propriétés privées appartenant soit à un particulier, soit à une personne publique (domaine privé).

Une servitude « non ædificandi et non sylvandi » liée à l'implantation de l'ouvrage est instituée, la largeur de cette bande de servitudes est de 6m.

A défaut de convention de servitudes obtenue à l'amiable avec au moins un propriétaire d'une parcelle traversée, un arrêté préfectoral instituera les servitudes administratives dont la nature et la consistance sont définies à l'article L. 555-27 Code de l'Environnement et fixée par l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique, à savoir :

- **Servitudes fortes** : est utilisées pour toutes les opérations courantes à effectuer par l'opérateur à tout moment.
- **Servitudes faibles** : est mise en place pour tous les travaux liés à la construction ou l'exploitation de l'ouvrage. Cette bande est susceptible de pouvoir être « mobilisée » pour accéder à la bande forte pour la surveillance et les travaux.

Les bandes de servitude (servitudes fortes et faibles) associées au projet de déviation de Cornebarrieu seront d'une largeur unique de 6m.

2.5.2. SERVITUDES LIEES A LA MAITRISE DE L'URBANISME

Les servitudes d'utilité publique sont définies conformément à l'article R.555-30 du code de l'environnement afin de maîtriser l'évolution de l'environnement des ouvrages de gaz. La distance affichée dans les servitudes d'utilité publique est égale ou plus importante que pour l'analyse de risques. Cette distance est à respecter pour la construction des nouveaux ERP à proximité de canalisations de transport existantes. Elle permet également de fixer les distances d'isolement nécessaires entre les ERP existants et les nouvelles canalisations de transport. Ainsi, le phénomène de référence majorant dans ce cas est la rupture franche pour la canalisation calculé sans éloignement des personnes.

Pour le phénomène de référence réduit, l'éloignement des personnes est pris en compte.

Les **valeurs des distances à retenir pour la mise en place des servitudes d'utilité publique** sont données ci-après.

Phénomènes dangereux		Distance d'effet
Déviations de la canalisation DN250 LEGUEVIN - CORNEBARRIEU		
<i>Commune concernée : CORNEBARRIEU (Haute-Garonne, 31)</i>		
SUP 1 PEL Phénomène dangereux de référence majorant	Rupture totale	75 m
SUP 2 PEL Phénomène dangereux de référence réduit	Brèche de 12 mm	5 m
SUP 3 ELS Phénomène dangereux de référence réduit	Brèche de 12 mm	5 m

Tableau 4 : Distances des SUP

Pour plus de précisions, se référer au chapitre 6 de la pièce 5 du présent dossier.

3. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le coût de réalisation du projet CORNEBARRIEU est estimé à 1 032 000€ HT (à partir des valeurs en cours en 2015) et est supporté par TIGF.

ANNEXE 1

PLAN DE SITUATION
Carte générale du tracé au 1/25000^{ème}

ANNEXE 2

PLAN GENERAL DES TRAVAUX