

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
solidaire

Direction générale de la prévention des risques

Décision du 14 décembre 2018

relative à la réalisation d'une tierce expertise des programmes de surveillance et de maintenance des oléoréseaux de transport de kérosène par canalisation de la Société de Manutention de Carburants Aviation

NOR: TREP1832453S

(Texte non paru au journal officiel)

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire,

Vu les chapitres IV et V du titre V du livre V du code de l'environnement ;

Vu l'arrêté du 5 mars 2014 modifié définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques ;

Vu les programmes de surveillance et de maintenance mis en œuvre par la Société de Manutention de Carburants Aviation en application de l'article 18 de l'arrêté susvisé ;

Considérant l'importance des enjeux de sécurité publique mentionnés à l'article L. 554-5 du code de l'environnement présentés par les oléoréseaux de transport exploités par la Société de Manutention de Carburants Aviation, d'une longueur totale d'environ 110 km ;

Considérant que les programmes de surveillance et de maintenance mis en œuvre par la Société de Manutention de Carburants Aviation reposent essentiellement sur la réalisation de tests d'étanchéité et de mesures de protection cathodique ;

Considérant que les tests d'étanchéité ne permettent de détecter que des fuites et ne permettent pas de détecter l'ensemble des modes de dégradation potentiels, tels que des défauts métallurgiques ou des fissurations ;

Considérant que les programmes de surveillance et de maintenance ne prévoient pas l'utilisation d'une technique qui permettrait de détecter des atteintes au métal, des défauts métallurgiques et des défauts géométriques avant qu'une perte de confinement ne survienne.

Décide:

Article 1^{er}

La Société de Manutention de Carburants Aviation réalise une tierce expertise des programmes de surveillance et de maintenance des oléoréseaux de transport de kérosène par canalisation qu'elle exploite.

Pour ce faire, la Société de Manutention de Carburants Aviation sélectionne trois organismes compétents et indépendants pour la réalisation de la tierce expertise des programmes de surveillance et de maintenance de ses oléoréseaux de transport de kérosène par canalisation, en conformité avec le cahier des charges annexé à la présente décision.

Elle informe le directeur général de la prévention des risques du nom des trois organismes sélectionnés. L'organisme final est retenu en accord avec l'administration.

Le directeur général de la prévention des risques a la faculté de récuser les organismes proposés, sur des critères de compétence ou d'indépendance, auquel cas un nouvel organisme est sélectionné d'un commun accord.

Article 2

Des réunions sont organisées en tant que de besoin, et a minima au démarrage de la tierce expertise, à mi-parcours, et après la remise du rapport final conformément au cahier des charges annexé à la présente décision.

Article 3

Les différentes échéances de la tierce expertise sont précisées dans le cahier des charges annexé à la présente décision.

Article 4

La présente décision sera publiée au bulletin officiel du ministère de la transition écologique et solidaire.

Fait le 14 décembre 2018

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire,

Pour le ministre d'État et par délégation :
Le directeur général de la prévention des risques,

Cédric BOURILLET

Annexe de la Décision du 14 décembre 2018

Cahier des charges pour une tierce expertise des PSM SMCA sur les canalisations des oléoréseaux des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly

Objet de la tierce expertise :

L'objet de la tierce expertise est de disposer d'une évaluation de la capacité des PSM établis par la SMCA à assurer le maintien de l'intégrité des canalisations, c'est-à-dire à prévenir la survenue de petites brèches et d'événements plus graves de type brèche moyenne ou rupture.

Dans l'hypothèse où la tierce expertise conclurait à des PSM insuffisants pour assurer le maintien de l'intégrité des canalisations pendant toute la durée de leur exploitation et de leurs arrêts temporaires, et ce dans l'optique de préserver les intérêts mentionnés à l'article L. 554-5 du code de l'environnement, il pourra être demandé à la SMCA de s'engager sur un plan d'actions validé par le tiers expert.

Périmètre de la tierce expertise :

La tierce expertise couvrira l'ensemble des deux oléoréseaux exploités par la SMCA, les canalisations de liaison entre le dépôt d'Athis-Mons et la station de Paray-Vieille-Poste ainsi qu'entre le dépôt de Chennevières-lès-Louvres et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle comprises. À noter toutefois que les installations annexes de l'ensemble des deux oléoréseaux ne seront pas étudiées dans le cadre de cette demande d'expertise.

Afin de bien prendre en compte les spécificités de chacun des oléoréseaux, les PSM relatifs aux aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly seront étudiés indépendamment l'un de l'autre.

Il sera étudié, outre le tracé courant enterré, l'ensemble des points singuliers tels que les entrées/sorties de sol, les traversées sous fourreau, les traversées de voies aéronautiques ou routières, etc.

Le tiers expert pourra également être amené à donner un avis sur le plan d'actions qui pourrait être proposé par l'exploitant à l'issue de la tierce expertise.

Questions plus précises associées à la tierce expertise :

La tierce expertise permettra en outre de répondre à plusieurs questions plus précises relatives au contenu des PSM de la SMCA en vigueur :

- Questions générales concernant les techniques de contrôle :

- Au regard de l'état de l'art (à l'échelle supra-nationale), de son architecture de construction et de son environnement, le tracé courant fait-il l'objet des meilleures techniques de contrôle disponibles pour prévenir le risque de fuite ?
- Au regard de l'état de l'art (à l'échelle supra-nationale), les points singuliers, tels que les traversées sous fourreau, les traversées sous voies aéronautiques ou routières, etc., font-ils l'objet des meilleures techniques de contrôle disponibles pour prévenir le risque de fuite ?
- Si elles ne sont pas déjà mises en œuvre, quelle est la faisabilité et le coût de mise en œuvre des meilleures techniques de contrôle disponibles pour contrôler l'intégrité des oléoréseaux exploités par la SMCA ? Quelles doivent être les fréquences de contrôle associées pour préserver les intérêts mentionnés à l'article L. 554-5 du code de l'environnement.

- Les expertises de manchettes prélevées dans le cadre de travaux divers (déviations, mises à l'arrêt, etc.) sont-elles suffisamment exploitées dans le cadre des plans de surveillance et maintenance ? Le cas échéant, quelles sont les analyses complémentaires à intégrer aux plans de surveillance et maintenance ? D'autres prélèvements seraient-ils nécessaires pour assurer une bonne représentativité de l'état des réseaux ?
 - Au regard de l'architecture des oléoréseaux et de leur mode de fonctionnement, les plans de surveillance et maintenance doivent-ils prévoir des contrôles spécifiques pour les coudes des canalisations vis-à-vis des risques d'érosion/corrosion ?
- Questions plus spécifiques aux tests d'étanchéité mis en œuvre par la SMCA :
- L'outil mis en œuvre pour réaliser les tests d'étanchéité est-il pertinent et adapté à ces réseaux ?
 - Des améliorations de la sensibilité des mesures réalisées par cet outil sont-elles possibles et nécessaires afin d'améliorer le seuil de détection des fuites et d'identifier de manière plus précise leur localisation ?
 - Est-ce que les critères utilisés pour l'interprétation des résultats de ces tests sont pertinents ou peuvent être améliorés ?
 - Quelles sont les mesures techniques ou organisationnelles possibles qui permettraient d'augmenter la fréquence des tests d'étanchéité sur les oléoréseaux de Roissy ? Quel est le coût associé ?
 - Quelles sont les mesures techniques ou organisationnelles possibles qui permettraient d'augmenter significativement le taux de réalisation des tests d'étanchéité des oléoréseaux d'Orly, Roissy et de la liaison entre le dépôt d'Athis-Mons et la station de Paray-Vieille-Poste ? Quel serait le coût de ces mesures ?
 - Conclusion sur la pertinence de cette technique au regard de l'objectif d'assurer le maintien de l'intégrité des canalisations pendant toute la durée de leur exploitation et de leurs arrêts temporaires, et ce dans l'optique de préserver les intérêts mentionnés à l'article L. 554-5 du code de l'environnement.
- Questions plus spécifiques aux inspections par pistons instrumentés :
- Quelles sont les mesures à prendre pour que les oléoréseaux prochainement construits puissent être inspectés par piston instrumenté ?
 - La mise en œuvre de pistons instrumentés est-elle actuellement possible sur tout ou partie des oléoréseaux existants non inspectés aujourd'hui par cette technique ?
 - Quelle est la faisabilité (exigences d'exploitation du réseau en termes de qualité du kérosène et de pression d'exploitation par exemple) et le coût associé à la mise en compatibilité sur tout ou partie des tronçons actuellement incompatibles avec des inspections par piston instrumenté ?
 - Conclusion sur la pertinence de cette technique au regard de l'objectif d'assurer le maintien de l'intégrité des canalisations pendant toute la durée de leur exploitation et de leurs arrêts temporaires, et ce dans l'optique de préserver les intérêts mentionnés à l'article L. 554-5 du code de l'environnement.
- Questions plus spécifiques aux mesures électriques de surface :
- Quelles sont les mesures à prendre pour que les oléoréseaux prochainement construits puissent être inspectés par mesures électriques de surface ?

- La mise en œuvre de mesures électriques de surface est-elle actuellement possible sur tout ou partie des oléoréseaux existants non inspectés aujourd’hui par cette technique ?
 - Quelle est la faisabilité et le coût associé à la mise en compatibilité sur tout ou partie des tronçons actuellement incompatibles avec des inspections par mesures électriques de surface ?
 - Conclusion sur la pertinence de cette technique au regard de l’objectif d’assurer le maintien de l’intégrité des canalisations pendant toute la durée de leur exploitation et de leurs arrêts temporaires, et ce dans l’optique de préserver les intérêts mentionnés à l’article L. 554-5 du code de l’environnement.
- Protection cathodique :
- Est-ce que les contrôles du fonctionnement de la protection cathodique et leur périodicité sont suffisants au regard des derniers audits BEPROL relatifs à la protection cathodique des deux oléoréseaux ?
- Conclusion :
- Conclusion générale sur les techniques de contrôles à mettre en œuvre au regard de l’objectif d’assurer le maintien de l’intégrité des canalisations pendant toute la durée de leur exploitation et de leurs arrêts temporaires, et ce dans l’optique de préserver les intérêts mentionnés à l’article L. 554-5 du code de l’environnement, le tout en étant compatible avec les conditions d’exploitation du réseau et à un coût financier acceptable.

Fond documentaire soumis à la tierce expertise :

Afin que le tiers expert puisse mener à bien sa mission, la SMCA mettra à sa disposition l’ensemble de la documentation liée à la mise en œuvre du PSM ainsi que la documentation relative à la conception, à la construction et à l’exploitation des deux oléoréseaux. L’ensemble des contrôles réalisés sur les oléoréseaux (tests d’étanchéité, contrôle de la protection cathodique, etc.) et les résultats associés seront communiqués.

Déroulement de la tierce expertise

2 mois à compter de la publication de la décision	La SMCA transmet à l’administration le nom de trois organismes susceptibles de réaliser la tierce expertise. Le choix du tiers expert final est réalisé en liaison avec l’administration.
3 mois à compter de la publication de la décision	Réunion de lancement de la tierce-expertise, en présence du tiers expert, du transporteur et de l’administration.
7 mois à compter de la publication de la décision	Transmission et présentation d’un bilan intermédiaire par le tiers expert à l’administration.
11 mois à compter de la publication de la décision	Remise du rapport final à l’administration.
12 mois à compter de la publication de la décision	Réunion de clôture de la tierce-expertise, en présence du tiers expert, du transporteur et de l’administration. À cette occasion, le transporteur présentera le cas échéant son plan d’actions qui pourra être soumis au tiers expert. Le plan d’actions sera assorti d’un échéancier.