

Point sur les canalisations de transport

Les canalisations de transport : un mode de transport sûr et respectueux de l'environnement

Le réseau français de canalisations de transport mesure 50 200 km, dont 36 500 km pour le gaz naturel, 9 900 pour les hydrocarbures, et 3 800 pour les produits chimiques

Les canalisations de transport sont des installations à risques qui exigent qu'elles soient conçues, construites, exploitées, surveillées et entretenues avec la plus grande rigueur. Pour autant, elles permettent de transporter d'importantes quantités de matières premières dans de meilleures conditions de sécurité que les autres modes de transport (et notamment le transport par route).

Il survient chaque année de l'ordre de 15 à 20 fuites sur ces ouvrages. Généralement de faible intensité, ces fuites font toutes l'objet d'une analyse approfondie pour en identifier les causes afin d'éviter qu'elles ne se renouvellent. Cette pratique exigeante du retour d'expérience a contribué à la décroissance significative de leur nombre (diminution de plus de la moitié depuis les années 70).

De manière rarissime, les canalisations de transport peuvent être à l'origine d'accidents majeurs. Le dernier en date est survenu à Guislenghien en Belgique en 2004 (bilan humain : 20 morts et 130 blessés). Le dernier accident grave en France est survenu à Rosteig en Alsace en 1989 (bilan humain : 3 morts). Ces accidents, tout comme la plupart des accidents qui surviennent sur les réseaux de transport, avaient pour origine la réalisation de travaux à proximité (la qualité du réseau n'est pas mise en cause dans ce cas). Un plan d'actions a été engagé par le ministère (en 2008) pour lutter contre ce type de risque qui concerne l'ensemble des réseaux de transport et de distribution.

La réglementation applicable aux canalisations de transport est en profonde évolution depuis 2006

Même si le transport par canalisations est reconnu comme étant un moyen de transport sûr (voire même le plus sûr comparativement aux autres modes de transport), l'État a impulsé une dynamique de progrès permanent (avec l'arrêté ministériel du 4 août 2006, aussi appelé « arrêté multifluide ») afin d'améliorer la sécurité de ces ouvrages. L'échéance du 15 septembre 2009 constitue un jalon important dans la mise en œuvre de ce texte puisque, à cette date, les opérateurs de ces réseaux sont notamment tenus de remettre à l'administration les études de sécurité de leurs réseaux. Ces études définiront l'ensemble des mesures de prévention et de protection que les opérateurs devront mettre en œuvre d'ici septembre 2018 (où septembre 2012 dans les cas jugés prioritaires) pour respecter les nouvelles exigences posées par ce texte en matière de sécurité¹. Ce plan d'actions est estimé à 1 milliard d'euros.

¹ Ces études seront examinées par les Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement ou par les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Au-delà, grâce à une loi du 12 mai 2009, le gouvernement a été habilité à réformer (sous douze mois) par ordonnance l'ensemble de la législation applicable aux canalisations de transport. L'ordonnance préparée par le ministère et, depuis le 22 juillet, soumise à l'avis de l'ensemble des parties prenantes concernées (industriels, ONG, syndicats de salariés, élus, représentants de l'Etat) permettra d'encadrer les canalisations de transport par une législation moderne et performante (clarification des procédures administratives applicables à ces canalisations, amélioration de la consultation du public sur les nouveaux projets, renforcement des sanctions administratives et pénales applicables en cas de manquement à la réglementation, amélioration de la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux...).

Les canalisations de transport doivent désormais faire l'objet d'une surveillance et d'une maintenance adaptées aux risques et aux enjeux

Le contrôle des canalisations de transport débute dès leur construction et se poursuit tout au long de la vie de ces ouvrages.

Depuis l'arrêté ministériel du 4 août 2006², les exploitants sont tenus d'établir des plans de surveillance et de maintenance (PSM). Cette obligation doit conduire les **exploitants** de réseaux, qui sont les **premiers responsables de la sécurité** de leurs ouvrages, à adapter la nature et la périodicité des contrôles en fonction de l'environnement (densité de population, milieux naturels sensibles - il s'agit d'un point de consensus trouvé avec les industriels dans le cadre du groupe de travail sur le vieillissement) dans lequel les canalisations sont installées, mais également des mécanismes d'endommagement auxquels elles sont soumises (ex. corrosions en milieu marin, risque accru de dégradation lorsque les pipelines sortent de terre...).

Ces plans vont permettre de renforcer la surveillance et la maintenance (et donc la modernisation) des canalisations sur les points les plus sensibles. Ils devront être mis à jour pour tenir compte des engagements pris par les industriels à la suite de la réunion du 10 septembre 2009 et des enseignements qui seront tirés des études de sécurité qui seront remises pour le 15 septembre 2009 par les industriels. Les DRIRE et DREAL sont chargées d'examiner les études de sécurité et les PSM pour, le cas échéant, les faire compléter. Dans ce cadre, l'administration sera amenée à solliciter l'avis d'experts reconnus afin d'examiner la qualité des contrôles réalisés sur les points les plus sensibles de ces ouvrages (cf. communiqué de presse).

² Arrêté ministériel du 4 août 2006 portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques.