

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception : <i>14/04/2020</i>	Dossier complet le : <i>14/04/2020</i>	N° d'enregistrement : <i>D2020-0396</i>

1. Intitulé du projet

Projet de déviation d'un tronçon du pipeline 24" de transport de pétrole brut de la SARA prévoyant l'emprunt de la route nationale 9 et la mise en arrêt définitif du tronçon remplacé dans la zone du stade Pierre Alier (stade Dillon).

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Société Anonyme de la Raffinerie des Antilles

Nom, prénom et qualité de la personne

Manuel PICHI

habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET

6	9	2	0	1	4	9	6	2	0	0	0	2	5
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Forme juridique

Société Anonyme

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
38. Canalisations de transport de fluides autres que ceux visés aux rubriques 22 et 35 à 37.	Canalisations dont le produit du diamètre extérieur avant revêtement par la longueur est supérieur ou égal à 500 m ² , ou dont la longueur est égale ou supérieure à 2 kilomètres. Le projet concerne une canalisation d'une longueur de 1,4 km en DN 600 soit une surface projetée supérieure à 500 m ² .

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à construire un tronçon de 1,4 km de canalisation de transport de pétrole brut en DN600 sous un terrain stabilisé et sous la RN9 pour remplacer un tronçon défectueux de 1,6 km situé dans la zone d'activité sportive et la zone d'activité Dillon.

Ces travaux nécessiteront l'ouverture d'une tranchée dans l'emprise de la RN9 et la réfection de la chaussée en fin de travaux.

Le tronçon faisant l'objet du remplacement sera mis en arrêt définitif d'exploitation au titre de l'article R555-29 du code de l'environnement. Il devrait à ce titre et conformément aux préconisations du guide GESIP 2006-03 (révision de juillet 2016) être laissé en terre et faire l'objet d'un remplissage par un matériau dur.

Il n'est pas prévu de créer des voies d'accès. Pendant le chantier, sur la partie amont (vers l'Ouest) les engins de chantier emprunteront une piste existante sur 300 m environ. Sur le reste du chantier, les engins circuleront et la tranchée sera ouverte dans l'emprise de la RN9, une partie des voies étant condamnées pour permettre l'opération.

4.2 Objectifs du projet

Ce projet a pour but de remplacer un tronçon de canalisation vétuste, présentant des anomalies pouvant, à terme, entraîner des pertes d'épaisseurs critiques. Ces pertes d'épaisseurs pouvant à leur tour générer des incidents de type brèche et donc des épandages d'hydrocarbures.

Du fait de cette vétusté, les risques de fuites pour l'environnement humain, physique (eaux, air, sols) et naturel, ne sont pas négligeables.

L'objectif du projet est donc de réduire autant que possible les facteurs de risques et les conséquences d'une éventuelle fuite sur l'environnement.

Le projet vise également à améliorer la sécurité des personnes en :

- contournant la zone du stade Dillon particulièrement sensible compte-tenu du nombre de personnes exposées en cas d'accident ou d'incident sur la canalisation existante.
- réduisant l'occurrence d'une perte de confinement de l'ouvrage, le risque d'agression par un tiers étant très faible sous la RN9.

Le tracé retenu tient compte des sensibilités sociales, écologiques et économiques, ainsi que des contraintes techniques, il constitue le meilleur compromis entre sécurité des personnes et préservation de l'environnement.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux vont consister à poser et raccorder un tronçon de canalisation acier de 1,4 km environ sous une piste existante (sur 300 m environ) et sous la RN9. Puis dans un second temps à mettre en arrêt définitif d'exploitation le tronçon remplacé.

Il s'agit de construire la déviation d'un tronçon existant : préparation des tronçons en dehors de fouilles, soudures des tubes, ouverture des tranchées, dépose des tronçons dans les fouilles, soudures des tronçons et contrôles, raccordement de la déviation aux extrémités en 2 points de la canalisation existante, fermeture des fouilles, remise en état de la RN9 et des zones de travaux. La largeur d'emprise des travaux sera de 10 mètres environ.

Aucun équipement ne sera ajouté.

Une des fouilles de raccordement devraient être située sur la parcelle W 411. La seconde devrait se situer sur la parcelle W 608 ou V 552 ou encore V 550.

Le temps de travaux de la première phase est estimé à 6 à 8 mois. Les travaux sont prévus en 2021 ou 2022.

A la suite de la mise en service de la déviation, le tronçon remplacé sera mis en arrêt et conservé car sa dépose nécessiterait des interventions importantes sur des terrains déjà aménagés. Il devrait faire l'objet d'un remplissage par un matériau dur afin de l'inertier. Le remplissage devrait être réalisé par des injections au niveau d'une ou plusieurs fouilles (la solution n'est pas encore définie à ce jour). Les travaux de mise en arrêt définitif d'exploitation seront précisés dans le plan d'arrêt définitif d'exploitation qui sera transmis à l'administration 6 mois minimum avant la mise en arrêt.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, la canalisation sera enterrée au minimum à 1 mètre de profondeur sous la RN9 et ne générera aucun impact sur l'environnement.

L'entretien et la maintenance courante de la canalisation ne nécessitent pas d'intervention directe sur la canalisation.

La SARA dispose d'un Plan de Surveillance et de Maintenance (PSM) pour sa canalisation. Un ensemble de mesures est mis en oeuvre afin de garantir le bon fonctionnement de l'ouvrage.

La canalisation est protégée de la corrosion par une protection cathodique. Celle-ci est vérifiée mensuellement.

Une visite du tracé par des marcheurs est réalisée de façon hebdomadaire.

La maintenance et l'exploitation de la canalisation ne sont pas susceptibles de générer des nuisances ou des impacts sur l'environnement.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet fera l'objet d'un porter à connaissance auprès de la DEAL Martinique au titre de l'article R555-24 du code de l'environnement, afin de déterminer s'il relève d'un dossier d'autorisation de construire et d'exploiter (DACE) ou de prescriptions complémentaires à l'arrêté initial de construction et d'exploitation de l'ouvrage.

Par ailleurs le tronçon qui va être remplacé fera l'objet d'un plan d'arrêt définitif d'exploitation au titre de l'article R555-29 du code de l'environnement.

Une déclaration de travaux auprès du service de l'urbanisme de la commune devra également être réalisé.

Il n'est pas prévu de réaliser de défrichement.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de la modification :	1400 mètres environ
Diamètre nominal (DN) de la canalisation :	600
Création de deux fouilles de raccordement :	3 m x 8 m environ

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

L'ouvrage sera implanté dans la commune de Fort-de-France 97200, sous la RN9 dans la zone Dillon, depuis l'est de la rivière Monsieur jusqu'à la zone d'activités de l'Etang Z'abricots.

Les fouilles de raccordement devraient être localisées au niveau de la parcelle W 411 et dans l'une des parcelles suivantes : W 608 ou V 552 ou V 550

Coordonnées géographiques¹ Long. __° __' __" Lat. __° __' __"

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ : Long. 6° 1' 03' 04" 27C Lat. 14° 35' 58" 16N

Point d'arrivée : Long. 6° 1' 02' 32" 10C Lat. 14° 36' 16" 74N

Communes traversées :
97200 Fort-de-France

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

L'ouvrage existant n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Un projet réalisé en 2016 consistait à la construction d'une déviation d'une portion de cette canalisation (environ 900ml) entre l'apportement de la pointe des carrières et la rivière Monsieur. Il nécessitait le franchissement de la rivière Monsieur et d'une zone à la sortie du port. Une étude d'impact a été réalisée pour ces travaux. Cette portion a été autorisée le 6 septembre 2016.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fort-de-France
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe à proximité d'une zone de mangrove / ZHIEP identifiée au niveau de la Point des Grives. Il est prévu de limiter l'emprise du projet à l'emprise de la RN9. Toutes les précautions seront prises afin de ne pas impacter cette zone sensible. Cette ZHIEP se situe de l'autre côté de la RN9 qui constituera une barrière physique pour éviter tout impact du chantier sur cette zone.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	LE PPRN de Fort-de-France a été approuvé par l'arrêté préfectoral n°2013364-0024 du 30 décembre 2013. Le PPRT de la SARA Antilles Guyane est également applicable. Le projet est exposé au risque inondation, submersion marine et tsunami, dans la zone à proximité de la Pointe des Grives. Lors de la phase travaux, des dispositions devront être prises pour limiter les risques pour la santé et les risques pour la sécurité des biens, des personnes et de l'environnement.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet passe à proximité d'un ancien site industriel et activités de service (BASIAS), MAR97200674 (dépôt sauvage non géolocalisé)
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les déblais nécessaires à la pose de la canalisation seront réutilisés au maximum pour le remblai et la remise en état. Les éventuels déblais excédentaires seront évacués vers une décharge agréée.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux auront lieu sur des zones fortement urbanisées et dans l'emprise d'une route à trafic élevé. La canalisation étant posée sous une route à forte circulation, la flore n'est pas impactée et la faune est déjà exposée à de fortes nuisances sonores du fait de la circulation routière. En exploitation, la canalisation de part sa configuration (entièrement enterrée) n'aura pas d'impact sur la biodiversité.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Etude de dangers de la canalisation de transport 24" SARA existante PPRT SARA Antilles. Le projet est exposé aux risques technologiques de la canalisation existante en service.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ensemble du tracé est en zone de sismicité forte (zone 5). Une partie du tracé est en zone d'aléa liquéfaction moyen à fort. Une très faible portion du tracé est en zone d'aléa inondation fort. le tracé est en zone d'aléa mouvement de terrain faible à moyen. La configuration du nouveau pipeline et le déroulement des travaux n'entraîneront aucune modification des aléas liés aux risques naturels identifiés sur le secteur
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Ces risques sont traités dans le cadre de l'étude de dangers de l'ouvrage remise à la DEAL.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation du projet entraînera une modification temporaire de la circulation au droit de la RN9 pendant la phase de travaux. Une circulation modifiée en double voies au lieu de 4 voies est à prévoir avec une voie par sens de circulation. Ce point est en cours de traitement avec la CPM.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet sera source de nuisances sonores uniquement durant sa phase de travaux. Le trafic de la RN9 implique des nuisances sonores

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il est possible qu'une partie des travaux soit réalisée de nuit afin de limiter les contraintes sur les activités humaines et notamment liées à la circulation routière. De fait l'éclairage du chantier ou les phares des véhicules pourront générer des émissions lumineuses. Ces nuisances seront limitées à la durée du chantier. Par ailleurs, le projet est située en zone urbaine déjà éclairée, l'impact sera donc très faible.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, des émissions de gaz d'échappements sont à prévoir avec les véhicules de chantier. De même des poussières pourront être générées ponctuellement par les travaux. Cela restera limité dans le temps et dans l'espace.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Des ruissellements d'eau de pluie sur les zones de chantiers pourront éventuellement entraîner des rejets de particules fines dans les fossés puis vers les eaux littorales ou la rivière Monsieur. Ces rejets seront localisés et temporaires. Des mesures de prévention seront mises en oeuvre afin de limiter toutes incidences temporaires ou durable (MES notamment). Ce point est expliqué plus en détail dans de descriptif de la partie "Incidence sur la ressource en eau" du dossier DACE auquel le projet est susceptible d'être soumis.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Des déchets seront produits durant la phase de travaux. Les déchets seront triés et évacués vers une filière adaptée.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Perturbations à prévoir sur la circulation en phase de travaux uniquement. Le projet permet de moins exposer la population au risque induit par la canalisation.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Voir annexe jointe

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Compte-tenu de l'environnement du tracé projeté situé en zone urbanisée et majoritairement sous la RN9, l'environnement naturel pourra subir quelques perturbations temporaires liées aux travaux, mais n'est pas susceptible d'être impacté durablement par le projet. De plus, des mesures seront prises en phase chantier afin de réduire les impacts au minimum. Ce projet est par ailleurs porté à connaissance de la DEAL permettant ainsi à l'Administration de statuer sur d'éventuelles dispositions complémentaires à prendre ou à préciser (notamment concernant le risque technologique et l'impact sur la ressource en eau).

Nous estimons que le projet devrait donc être dispensé d'une évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Tarbes

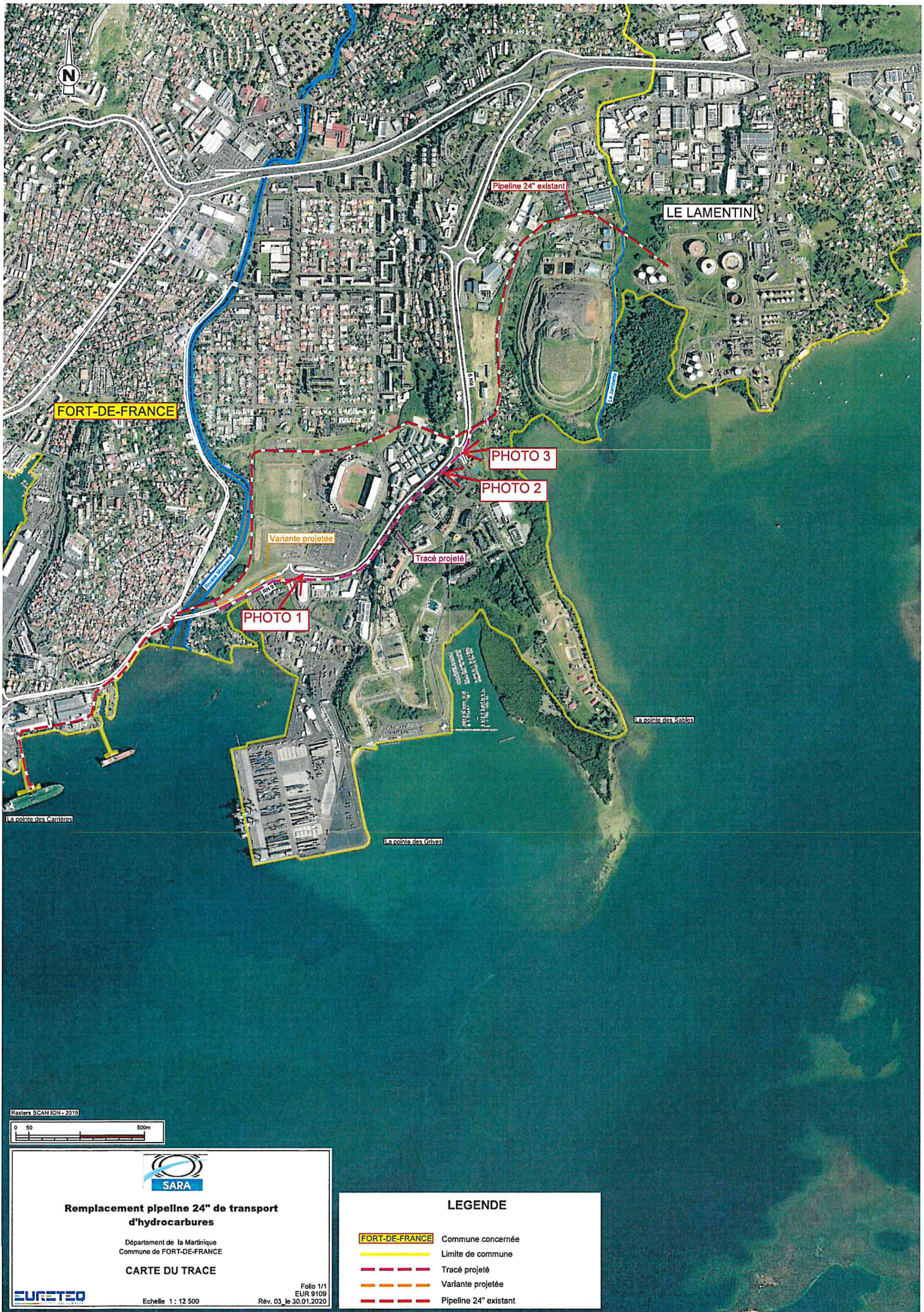
le, 14 avril 2020

Signature

Mailys COATRINE
Chef de projet



EURETEC
37 rue Clarac
65000 TARBES
Tél. +33 5 62 34 49 07



Rasters SCAN IGN - 2010



Remplacement pipeline 24" de transport d'hydrocarbures

Département de la Martinique
Commune de FORT-DE-FRANCE

CARTE DU TRACÉ



Echelle 1 : 12 500

Folio 1/1
EUR 01109
Rév. 03_ le 30.01.2020

LEGENDE

- FORT-DE-FRANCE Commune concernée
- Limite de commune
- Tracé projeté
- Variante projetée
- Pipeline 24" existant



Photo n° 1



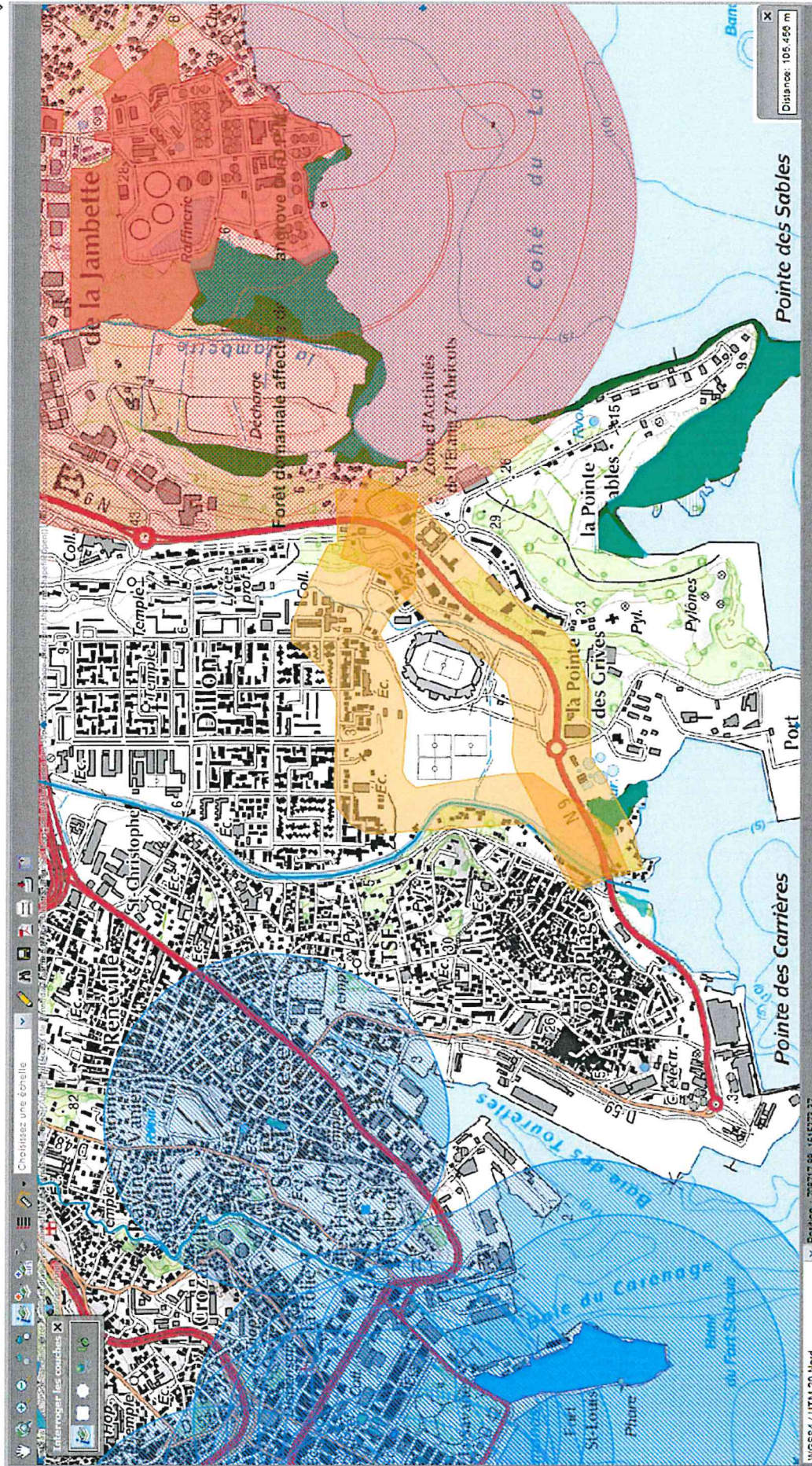
Photo n° 2



Photo n° 3

Cartographie interactive DEAL Martinique

Principales données localisées



Localiser

Commune:

Section:

Parcelle:

Rechercher

Projection:

X:

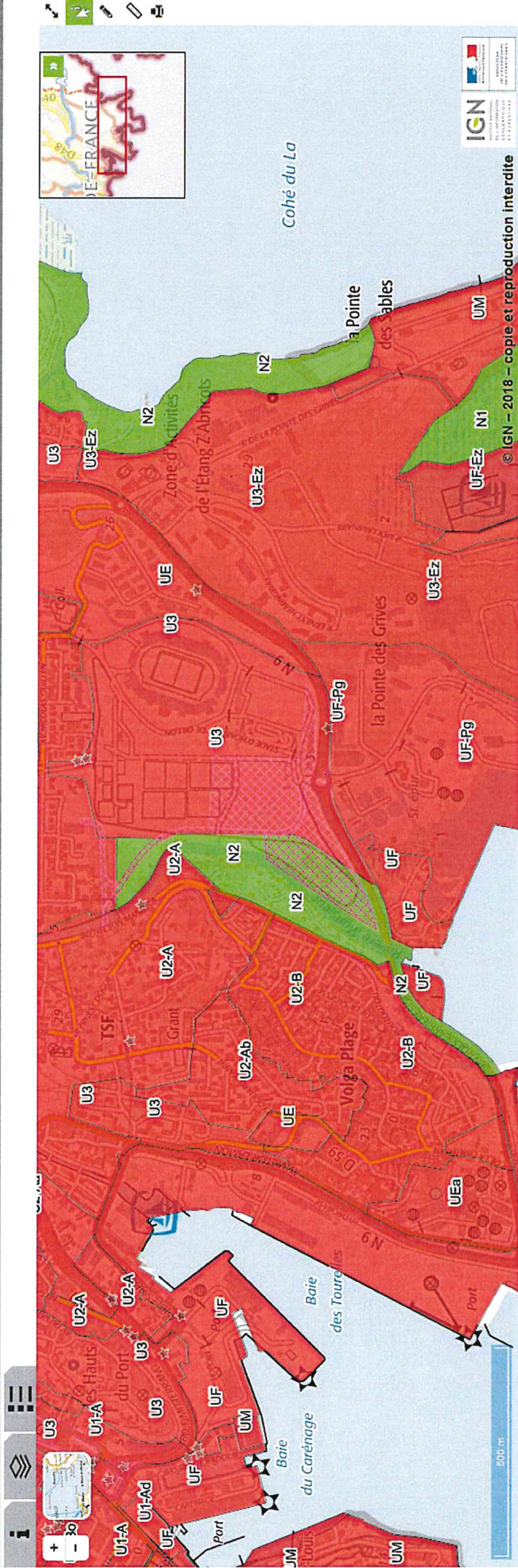
Y:

- Légende**
- Schéma d'Aménagement Régional
 - Zonage du SAR
 - Autre espace naturel
 - Equipement futur
 - Espace à vocation agricole
 - Espace à vocation ludique
 - Mangrove, marais, zones
 - Retenue d'eau
 - Zone d'activités
 - Zone d'activités future
 - Zone d'urbanisation
 - Zone d'urbanisation dense
 - Zone d'urbanisation future
 - Protections fortes du SAR
 - Protections fortes du SAR
 - Schéma de mise en valeur de la
 - POS PLU par commune
 - 228 - St Marie
 - 227 - St Luc
 - Gestionnaire et Partenaires
 - CEL
 - PNRM
 - ONF
 - Agences des 50pas
 - Administratif
 - Fonds de Plans
 - Système

Rechercher une adresse, une ville, un lieu...

q

+ rechercher par parcelle





- - - Pipeline 24" existant
- - - Pipeline 24" existant tronçon à désaffecter
- - - Variante projetée
- - - Tracé projeté
- FORT-DE-FRANCE Commune concernée
- Limite de commune



Remplacement pipeline 24" de transport d'hydrocarbures

Département de la MARTINIQUE
Commune de FORT-DE-FRANCE

CARTE DU TRACE



Rasters BDORTHO 2019 - IGN
0 50 250 500m

Folio 1/1
EUR 9109
Rév. 04. le 01.04.2020

Echelle 1 : 10 000



REPLACEMENT PIPELINE 24" DE TRANSPORT D'HYDROCARBURES

Département de la MARTINIQUE
Commune de FORT-DE-FRANCE

CARTE DES TRACÉS

Ce document est la propriété de la SARA, il ne peut être reproduit ou divulgué sans son autorisation expresse

01.04.2020	00	Emission originale sur MicroStation V8	SRO	MCO	SARA
Date	Ind.	Modifications	Dessinateur	Vérificateur	Approbateur
		Echelle 1 : 1 500	Format A 3		N° d'ordre Folio 1/5
SARA Quartier Californie Zone Industrielle 97232 Le Lamentin Martinique			EPPLN-EPPLN-200246 Numéro d'enregistrement		



LEGENDE

CANALISATIONS

- Pipeline 24" existant
- Pipeline 24" existant tronçon à désaffecter
- Tracé projeté
- Variante projetée

DEPARTEMENTS, COMMUNES

- Commune concernée

LIMITES ADMINISTRATIVES

- Limite de section
- Limite de lieu-dit



FORT-DE-FRANCE

Section AO

Pipeline 24" existant

Pipeline 24" existant

Pipeline 24" existant
tonçon à désaffecter

Tracé projeté

Section IV

POINTE DES GRIVES

LA DILLON

Remplacement pipeline 24" de transport d'hydrocarbures

Departement de la MARTINIQUE
Communes de FORT-DE-FRANCE et LE LAMENTIN

CARTE DES TRACÉS



- - - - - Pipeline 24" existant
- - - - - Pipeline 24" existant tonçon à désaffecter
- - - - - Tracé projeté
- - - - - Variante projetée



Sources : SARA, Planets BOORHIO 2019 - IGN ETALAB

EURETEO

Folio 2/5
EUR 9326
Rév. 00 le 01.04.2020





- - - Pipeline 24" existant
- - - Pipeline 24" existant tronçon à désactiver
- - - Tracé projeté
- - - Variante projetée



Remplacement pipeline 24" de transport d'hydrocarbures

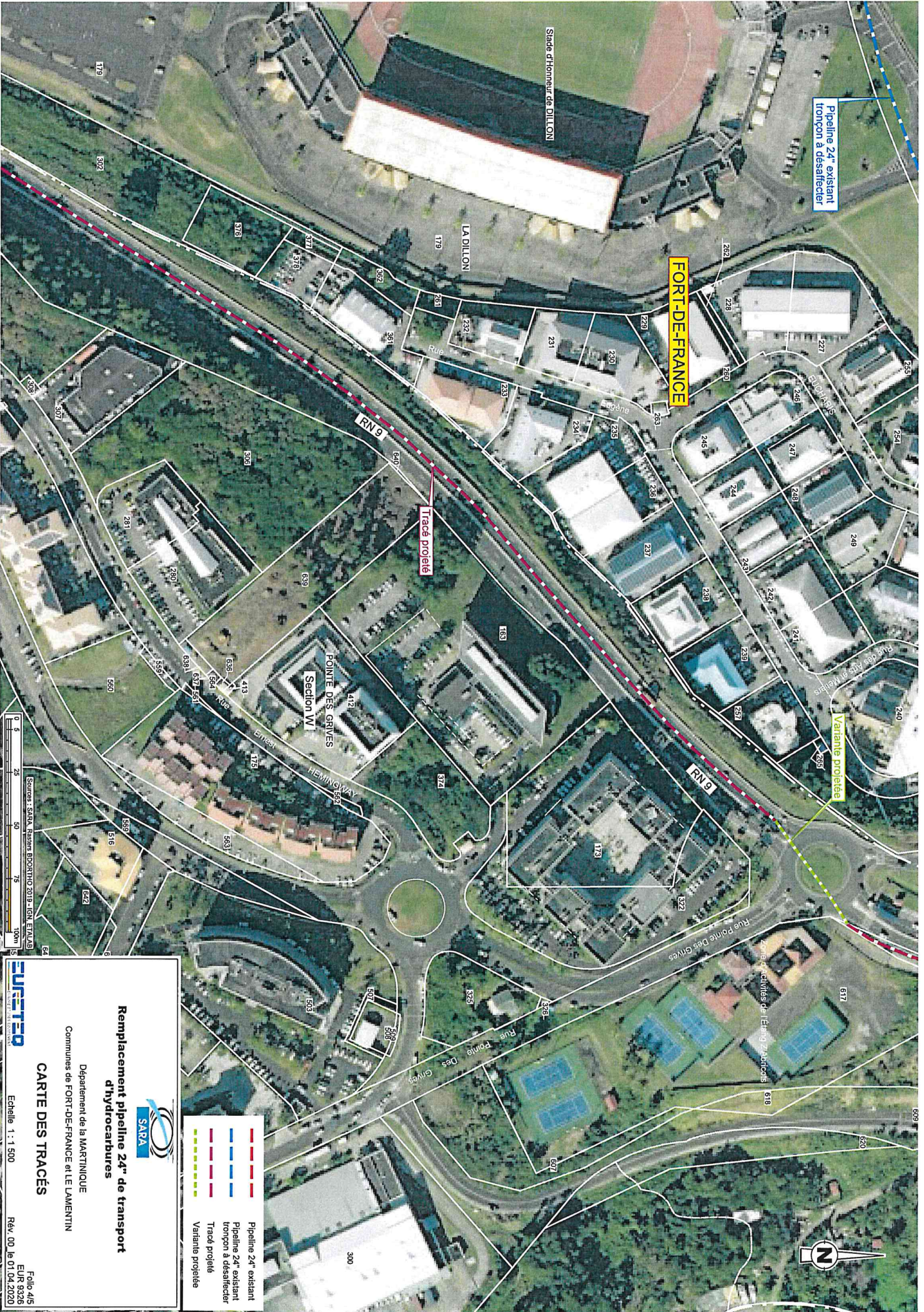
Département de la MARTINIQUE
Communes de FORT-DE-FRANCE et LE LAMENTIN

CARTE DES TRACÉS



Source : SARA, Masters BDORTHO 2019, IGN, ETALAB





Pipeline 24" existant
tronçon à désaffecter

FORT-DE-FRANCE

Tracé projeté

Variante projetée



SARA

Remplacement pipeline 24" de transport d'hydrocarbures

Département de la MARTINIQUE
Communes de FORT-DE-FRANCE et LE LAVENTIN

CARTE DES TRACÉS

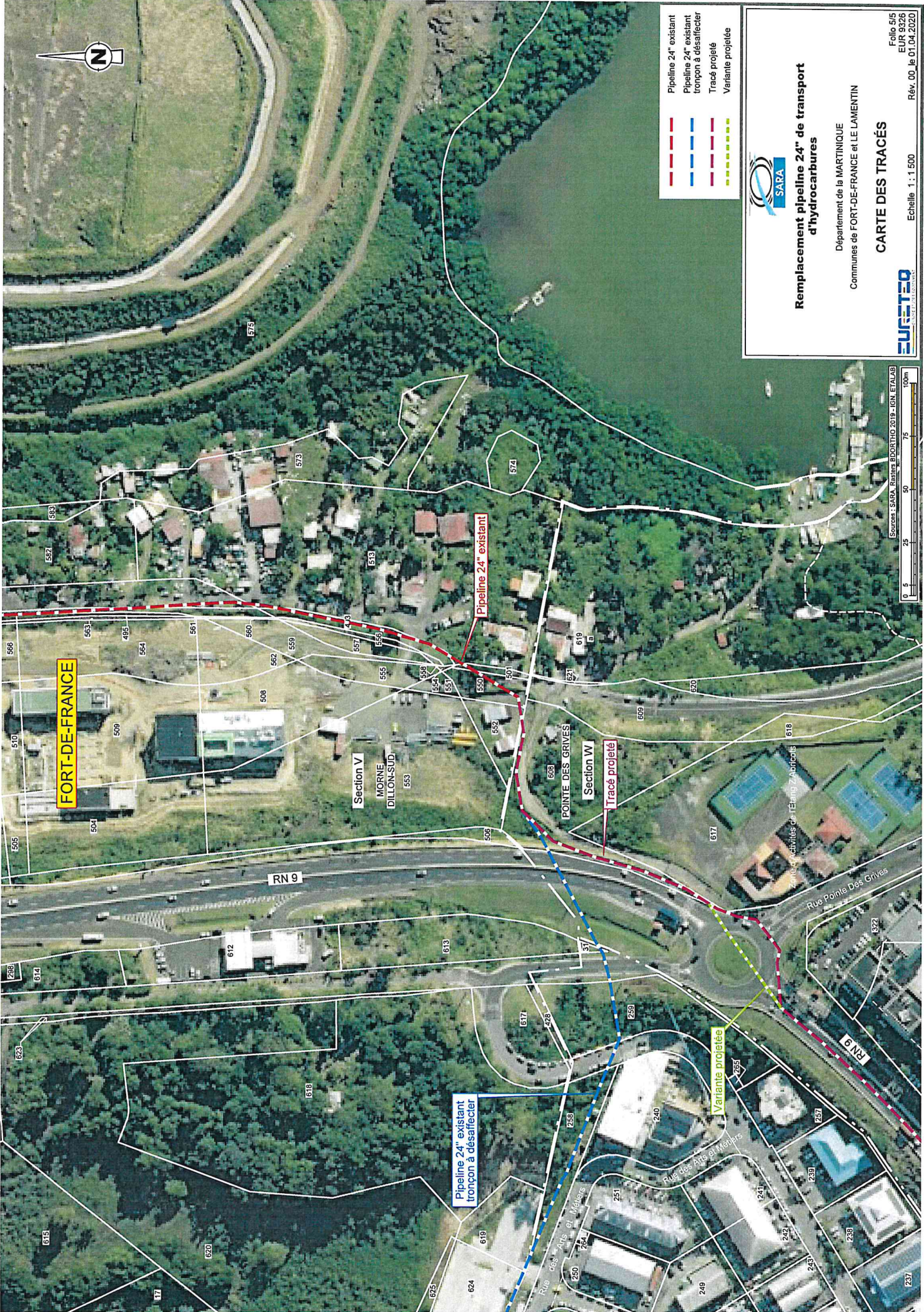
Echelle 1 : 1 500

Rev. 00 Le 01.04.2020

Folio 4/5
EUR 9326

- Pipeline 24" existant
- Pipeline 24" existant tronçon à désaffecter
- Tracé projeté
- Variante projetée





- Pipeline 24" existant
- Pipeline 24" existant tronçon à désaffecter
- Tracé projeté
- Variante projetée



Remplacement pipeline 24" de transport d'hydrocarbures

Département de la MARTINIQUE
Communes de FORT-DE-FRANCE et LE LAMENTIN

CARTE DES TRACÉS

Folle 5/5
EUR 9326
Rév. 00 le 01.04.2020
Echelle 1 : 1 500



Source : SARA, Batiens BDORTHO 2019 - IGN, ETALAB
0 5 25 50 75 100m

FORT-DE-FRANCE

Section V
MORNE
DILLON-SUD

POINTE DES GRIVES
Section W

Pipeline 24" existant
tronçon à désaffecter

Tracé projeté

Variante projetée

RN 9

RN 9

Rue Pointe Des Grives

Rue des Amis et Membres

Rue des Arts et Métiers

Centre d'activités de l'Etang Z'abricois

613

17

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619

250

254

251

240

242

241

239

238

237

620

618

617

613

624

619



SARA
CANALISATION DE TRANSPORT 24" DE BRUT

PROJET DE DEVIATION DU PIPELINE 24"
DE TRANSPORT DE BRUT

—
ANNEXE AU CERFA-14734-03

Référence : SARA-TOPO24-A-200367

Révision : 0 du 03/04/2020

Etablie par : Diane Réautez

Vérifiée par : Mailys Coatriné



1 PRESENTATION DU PROJET

Le présent document vient compléter le Cerfa 14734-03 notamment en ce qui concerne les enjeux environnementaux.

Le présent projet concerne la déviation d'un tronçon de la canalisation 24" de pétrole brut de la SARA reliant l'apportement de la pointe des Carrières, à la raffinerie de la SARA située dans la commune du Lamentin au lieu-dit quartier Californie. L'objectif général du projet est de remplacer un tronçon de canalisation vétuste afin de préserver l'environnement de tout risque de fuite. Le tracé retenu, est celui qui présente le moins de contraintes environnementales, administratives et sociétales après étude de différents scénarii.

Le projet a deux composantes : une partie visant la construction et le raccordement de la déviation à créer et une partie visant la mise en arrêt définitif du tronçon à remplacer. Ces travaux devraient se dérouler en 2022, sur une période de 8 mois environ. Les travaux pourront tout être réalisés en parallèle soit en deux phases consécutives (non défini à ce stade du projet)

Les cartes présentées en annexe 2 et 4 permettent de localiser le projet.

La réalisation du projet nécessitera la réalisation de deux fouilles de raccordement a minima et d'une piste de travail.

2 SENSIBILITE RECENSEES LE LONG DU TRACE

Le projet est situé en zone urbaine au sein de la commune de Fort de France (cf. annexe 2 et 4). Il est très majoritairement situé sous voirie et notamment sous la RN9. La seule zone « naturelle » concernée par le projet est la zone située entre la rivière monsieur et le rond-point situé au *nord-est* de la station d'épuration. Cette zone est caractérisée par la présence de savane et prairie tropicale et la présence de quelques palétuviers sur les berges de la rivière Monsieur.

Dans la zone « fuseau » du projet, on recense la présence de la rivière Monsieur et à l'embouchure, de la baie de Fort-de-France.

A l'*ouest* de la station d'épuration, il faut noter la présence d'une ZHIEP. Il s'agit d'une zone de mangrove. Le tracé évite cette zone et passe plus au nord en accotement de la RN9. Au nord-est de la déviation, il faut également noter la présence d'une autre zone de mangrove à une centaine de mètres environ de la canalisation.

Par ailleurs, le long du tracé projeté, on note la présence d'arbres remarquables de part et d'autre de la RN9. Il est prévu de préserver ces arbres.

La carte des enjeux écologiques du projet est présentée en **annexe A**.

En termes de risques naturels, le projet est exposé au risque inondation, submersion marine et tsunami, dans la zone de l'embouchure de la rivière Monsieur. Le projet et l'ensemble de l'île sont en zone de sismicité forte.

La parcelle W 411 est située en zone N2 et U3 du PLU. La zone N2 concerne une partie de la commune à forte vocation naturelle très ponctuellement bâtie et dont la vocation ludique et pédagogique peut nécessiter des aménagements légers. L'installation d'une canalisation de transport semble compatible avec le zonage du PLU qui prévoit qu'en zone N2 soient autorisés sous condition : « Les constructions, les installations techniques et les aménagements dès lors qu'ils sont nécessaires et directement liés au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ».

3 IMPACTS POTENTIELS DU PROJET

Les impacts potentiels du projet sont exclusivement liés à la phase de travaux. En effet, en phase d'exploitation la canalisation sera enterrée à une profondeur minimale d'un mètre et n'aura aucun impact sur l'environnement. Le chantier en lui-même, générera quelques nuisances sonores, des émissions de gaz d'échappements sont également à prévoir avec les véhicules de chantier. De même des poussières pourront être générées ponctuellement par les travaux. Ces impacts seront strictement limités à la durée du chantier et des mesures d'évitement ou de réduction seront recherchées.

Une piste de travail sera aménagée dans la zone *ouest* de la déviation, au niveau de la parcelle W 411 et/ou W 039. Cette zone, bien qu'étant la zone la plus naturelle du tracé, présente de faibles enjeux écologiques. Les zones les plus favorables à la biodiversité seront préservées (bosquets de palétuviers) et il n'est pas prévu de défrichage. A l'issue des travaux la(es) parcelle(s) sera(ont) remise(s) en état.

Pour le reste du tracé, la route sera utilisée au maximum comme piste de travail. L'emprise des travaux sera limitée au strict minimum afin de limiter les impacts potentiels. Toutefois, la réalisation du projet entraînera une modification temporaire de la circulation au droit de la RN9. Une circulation modifiée en double voies au lieu de 4 voies est à prévoir avec une voie par sens de circulation.

La fouille de raccordement *ouest* pourrait être située sur la parcelle W 411. La fouille de raccordement *nord-est* devrait être localisée au niveau des parcelles V 552 et V 550. Au niveau des fouilles, un tri des terres sera réalisé afin de restituer les différentes couches selon leur stratification d'origine lors de la remise en état. Un réensemencement pourrait être réalisé au besoin. Toutes les précautions seront prises afin d'éviter des impacts de type ruissellements d'eau de pluie chargée de particules fines qui pourraient être collectées par des fossés vers la baie de Fort-de-France ou la rivière Monsieur.

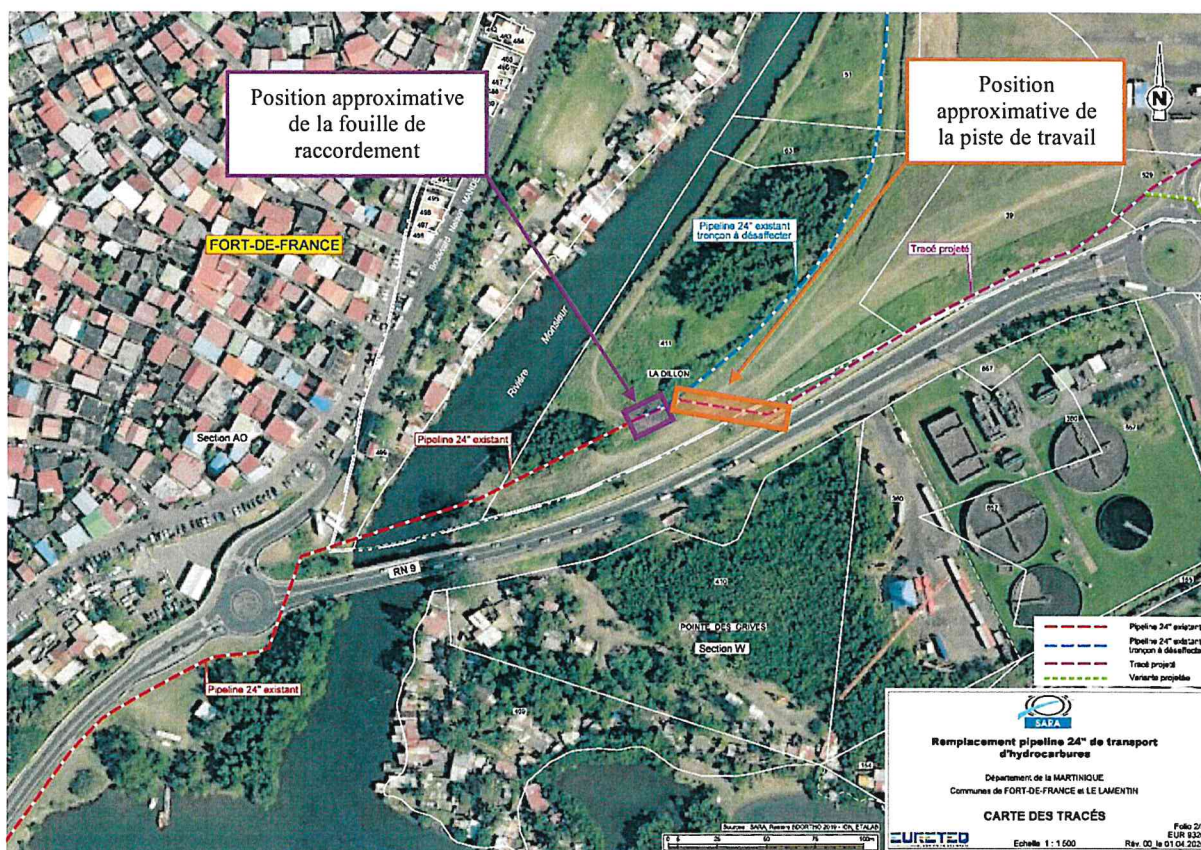


Figure 1 : Positions approximatives de la piste de travail et de la fouille de raccordement ouest

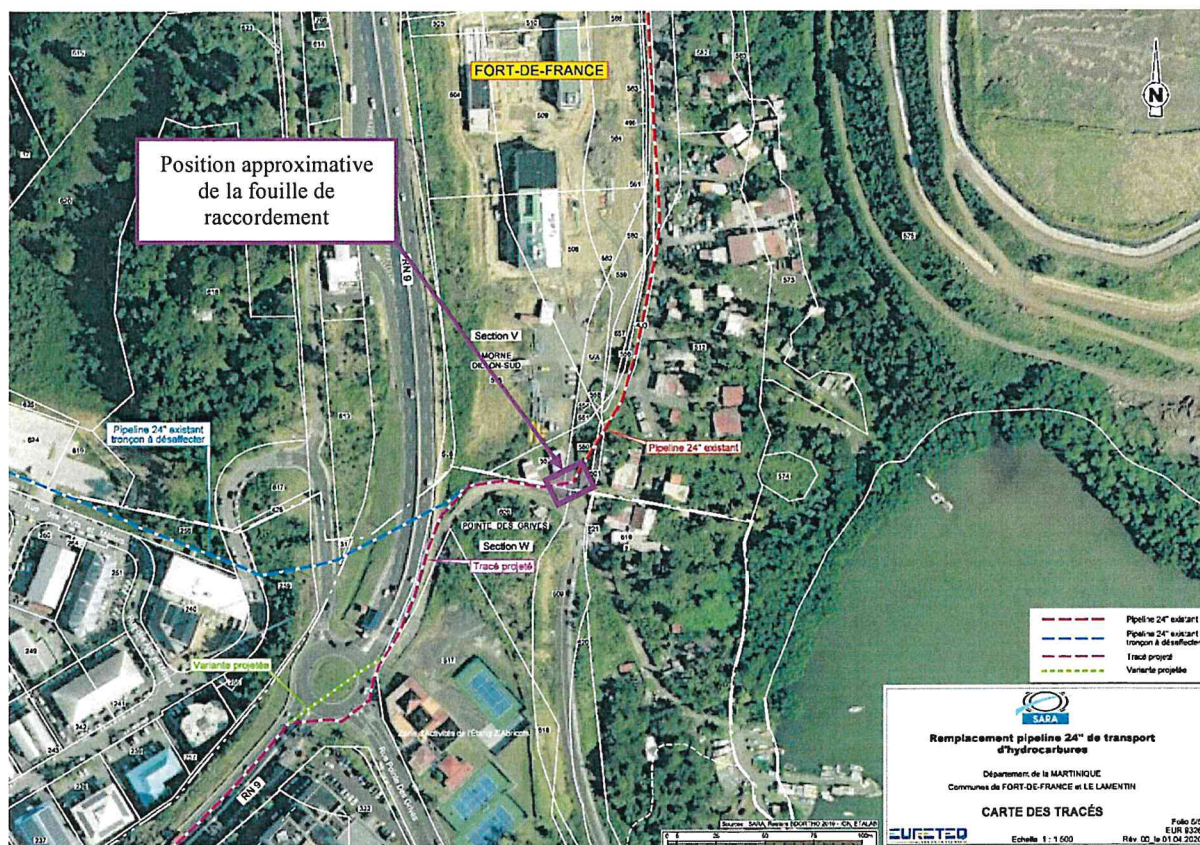


Figure 2 : Position approximative de la fouille de raccordement nord-est

Au regard des risques naturels et notamment du risque inondation, des dispositions devront être prises pour limiter le risque d'interruption de chantier, les risques pour la santé et les risques pour la sécurité des biens, des personnes et de l'environnement. Le stockage des terres excavées et la base vie du chantier devront notamment être positionnés en dehors des zones inondables.

Au regard du risque sismique, les dispositions constructives respecteront les normes antisismiques applicables.

L'ensemble des terrains retrouveront leurs usages à l'issue des travaux. Le projet ne modifie pas l'occupation actuelle des sols.

CONCLUSION

Le projet se situe à l'écart des zones reconnues pour leur intérêt au titre du patrimoine naturel hormis la zone de mangrove au niveau de la pointe des Grives que le tracé évite.

L'aire d'étude est une zone urbaine qui a subi de fortes modifications au fil du temps. Les quelques espaces naturels qui perdurent ont été eux aussi remaniés et sont constitués de prairies/savanes sur remblais.

Le projet aura quelques impacts, mais ceux-ci seront limités à la durée et à l'emprise du chantier.