



FNE / FNE IDF / FNE YVELINES • JADE • SAUVONS LES YVELINES • EPARCHE • ATENA78



Avec le soutien de GREENPEACE Versailles

RUPTURE DU PIPELINE TOTAL du 24 Février 2019

COMMUNIQUÉ DE PRESSE DES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS LES YVELINES 22 NOVEMBRE 2019

Rappel des faits :

Le 24 février 2019, sur la commune d'Autouillet (78), une rupture est survenue sur le pipeline PLIF, de la Société TOTAL, reliant Le Havre (76) à la raffinerie de Grandpuits (77), provoquant une fuite de pétrole impactant des parcelles agricoles sur les communes d'Autouillet et de Boissy-sans-Avoir. Un volume de plus de 900 m³ de pétrole brut s'est ainsi répandu dans la plaine, ainsi que dans les cours d'eaux avoisinants, entraînant une importante pollution portant gravement atteinte à l'environnement.

Monsieur le Préfet des Yvelines a, par un arrêté du 26 février 2019, prescrit des mesures d'urgence, et notamment la réalisation d'une expertise technique du tronçon de pipeline en cause.

L'expertise sur les causes de la rupture a été menée par l'Institut de Soudure Industrie de Villepinte. Celui-ci a déterminé que la rupture était liée à un phénomène de corrosion fissurante sur la surface extérieure de la canalisation.

Après que TOTAL ait réalisé certaines opérations de réparations, Monsieur le Préfet a, par un arrêté du 15 juillet 2019, autorisé le redémarrage provisoire du PLIF (PipeLine d'Ile-de-France) jusqu'au 30 septembre 2019 sous conditions que TOTAL exploite le pipeline à une pression abaissée à 52 bars au lieu de 69 bars et renforce la surveillance de la canalisation grâce à des passages plus fréquents de pistons racleurs instrumentés.

Cet arrêté de redémarrage provisoire du PLIF a été prolongé jusqu'au 30 novembre 2019.

Lors de la 6^{ème} réunion publique d'information qui s'est tenue le mardi 19 novembre 2019 à 16h30 à Autouillet en présence des services de la DRIEE (Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie) et des représentants de TOTAL, Monsieur le Sous-Préfet de Rambouillet a indiqué que le CODERST (Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques) allait être consulté le 26 novembre prochain sur les termes d'un nouvel arrêté applicable à compter du 1^{er} décembre 2019.

LES ASSOCIATIONS DEMANDENT L'ARRET IMMEDIAT DE L'EXPLOITATION DU PLIF

Les Associations ont été informées par TOTAL, le 7 novembre 2019, de l'existence de 29 nouvelles fissures à Boissy-sans-Avoir. Elles ont été découvertes en septembre de façon fortuite à l'occasion des travaux de dépollution, et d'une mise à nu de la canalisation sur environ 200 m, en aval de la fuite. Ces fissures de différentes profondeurs, n'avaient pas été détectées lors du passage récent des robots. Elles ont été caractérisées grâce à une analyse sur site par ultrason.

Cette révélation confirme, s'il en était encore besoin, l'absence de fiabilité des contrôles de sécurité mis en place par TOTAL, ainsi que les défaillances dans l'analyse de leurs résultats. Malgré les mesures annoncées (baisse de pression et de cycles, nouvelles analyses en cours), force est de constater que le PLIF, mis en service en 1966 et prévu à l'origine pour une durée d'exploitation de 40 ans, est dans un état de vétusté beaucoup plus avancé qu'annoncé.

La découverte fortuite de ces 29 anomalies, non détectées par les pistons racleurs de contrôle, sur ce tronçon, laisse entrevoir le nombre considérable de défauts présentant des risques importants de nouvelles pollutions que présente le PLIF sur son parcours de 268 kilomètres.

Les 7 Associations FNE (national), FNE ILE-DE-FRANCE, FNE YVELINES, JADE, SAUVONS LES YVELINES, ÉPARCHE, ATENA78 avec le soutien de GREENPEACE Versailles, demandent donc l'application du principe de précaution et le respect des impératifs de protection de la santé publique, de la faune et de la flore.

Tant que toutes les mesures concrètes de contrôle technique n'auront pas été prises pour établir un diagnostic précis sur la fiabilité et la sécurité du PLIF, les Associations demandent :

- à TOTAL d'arrêter immédiatement d'exploiter la canalisation ;
- à Monsieur le Préfet des Yvelines, ainsi qu'à Madame la Ministre de la Transition écologique, de suspendre sans délai l'autorisation provisoire de fonctionnement du pipeline, et de ne pas la reconduire.

Les Associations réitèrent leurs demandes formulées depuis l'origine de ce dossier, à savoir :

- la communication du relevé des conditions d'utilisation du PLIF au moment de l'accident du 23 février 2019, ainsi que de l'arbre de défaillance pour comprendre les causes qui sont à l'origine de ce deuxième accident, et l'analyse des résultats du passage du robot instrumenté de novembre 2018, étant relevé que cette communication est de droit en application tant de l'article L.124-3 du Code de l'environnement que de l'article L.311-1 du Code des relations entre le public et l'administration. *Pour mémoire le premier accident de rupture du PLIF est survenu le 26 mai 2014 à Saint-Vigor-d'Ymonville (76), provoquant une pollution de plus de 600 m3 de pétrole brut. A noter que l'expertise définitive de l'Institut de Soudure sur les causes de ce premier accident n'a jamais été publiée, le rapport technique rédigé à l'époque est resté provisoire.*
- leur association à la détermination et au suivi de toutes les mesures de réparation au sein d'un « Comité de suivi » de l'accident, seule et unique modalité de nature à garantir leur participation, étant relevé que cette participation est prescrite par l'article 7 point 4 de la Directive sur la responsabilité environnementale du 21 avril 2004.

ANNEXES

Les 29 fissures découvertes fortuitement.

Les fissures découvertes sont inférieures à 2 mm, sauf 9 d'entre elles, d'une profondeur de 2 à 2,4 mm. La rupture du pipeline sur Autouillet a été déclenchée par une fissure de 3,5 mm.

TOTAL explique qu'avec une vitesse de propagation de 0,2 mm par an, une fissure de 2,4 mm serait susceptible de provoquer une rupture du pipeline dans 5 ans.

Mais, le manque de fiabilité des robots étant avéré, quelle garantie peut-on avoir qu'aucune fissure grave n'est pas déjà existante ailleurs sur le PLIF et ses 268 km ?

Enfin, la gravité d'une fissure doit s'apprécier en fonction de l'épaisseur du tube, qui n'est pas identique tout au long du PLIF (de 6,35 à 15 mm).

Une vitesse de propagation des fissures qui interroge.

TOTAL annonce une vitesse de 0,2 mm / an.

Il apparaît surprenant que cette valeur soit fixe, alors qu'elle doit être dépendante de la pression, de la phase de développement de la corrosion fissurante, des agressions externes et d'autres facteurs. Sans oublier la potentielle perte d'épaisseur du tube qui conditionne aussi toute estimation temporelle d'une rupture.

Un pipeline vétuste.

Depuis sa mise en service en 1966, aucun remplacement de tronçons de grande longueur n'a été effectué (seulement des réparations locales). Le pipeline n'a pas été mis à niveau au fil du temps.

Les bandes de protection sont reconnues comme défaillantes par TOTAL : *" Avec le temps, on s'est aperçu que ces bandes en polyéthylène ce n'était pas la meilleure idée "*. Les bandes de polyéthylène, avec le vieillissement, se décollent par endroit, et permettent à la corrosion fissurante de s'amorcer.

Une ré-analyse des données.

TOTAL annonce avoir demandé une ré-analyse des données des robots suite à la découverte des fissures sur Boissy-sans-Avoir. Les Associations demandent une réanalyse de l'ensemble des données du pipeline: si 29 fissures ont été découvertes sur un tout petit tronçon, cela augure-t-il de milliers de fissures sur l'ensemble du pipeline ?

Des mesures annoncées jugées insuffisantes.

- Il est proposé une baisse de pression à 50 bars : cette pression correspond en réalité à la "pression économique", en-dessous de laquelle le pipeline n'est plus rentable.

Qui peut garantir que le tube ne cèdera nulle part s'il comporte des fissures importantes non détectées, malgré les 50 bars de pression?

- Il est envisagé des compléments au plan de contrôle (rythme de passage des racleurs, utilisation de nouvelles technologies) : tout renforcement des mesures de contrôle nous semble positif.

Si d'autres technologies plus pointues peuvent apporter des pistes de solution, ce n'est qu'après leur exécution et analyse des résultats sur l'ensemble du tracé que l'exploitation pourrait être envisagée.