

Saint-Denis, le 28 juillet 2020

ARRÊTÉ N° 2020 – 2560/SG/DRECV

**portant prescriptions d'exploitation de l'oléoréseau de transport de carburéacteur alimentant
l'aéroport Roland Garros exploité par la société AVIFUEL
sur le territoire de la commune de Sainte-Marie**

LE PRÉFET DE LA RÉUNION
chevalier de la Légion d'honneur
officier de l'ordre national du Mérite

- VU** le code de l'environnement, partie législative, chapitres IV et V, du titre V du livre V relatif aux dispositions particulières à certains ouvrages ou installations, notamment les articles L.555-1 à L.555-16 ;
- VU** le code de l'environnement, partie réglementaire, chapitre V du titre V du livre V, notamment les articles R.554-40 à R.555-36 ;
- VU** l'arrêté du 5 mars 2014 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, dit « arrêté multifluide » ;
- VU** l'arrêté ministériel du 23 décembre 2010 modifié relatif aux obligations des exploitants d'ouvrages et des prestataires ;
- VU** le guide professionnel GESIP pour la réalisation d'une étude de danger concernant les canalisations : rapport n° 2008/01 édition de janvier 2014 ;
- VU** la mise à jour de l'étude de dangers « Étude de danger de l'oléoréseau en service à l'aéroport Roland-Garros de la Réunion » exploité par la société AVIFUEL, référencée n° INERIS-DRA-19-177266-00555B réalisée par l'INERIS, transmise le 18 mars 2020 par ladite société ;
- VU** l'analyse critique de l'étude de danger de septembre 2018 concernant l'oléoréseau en service à l'aéroport Roland-Garros de la Réunion » exploité par la société AVIFUEL, référencée n° DRA-19-179822-00554B réalisée par l'INERIS, transmise le 18 mars 2020 par ladite société ;
- VU** le rapport de l'inspection des installations classées en date du 12 juin 2020 référencé SPREI/USRA/71-67/2020-0826, portant clôture d'instruction de la mise à jour de l'étude de dangers (EDD) susvisée et mise en place des servitudes d'utilité publique ;

- VU le plan de sécurité et d'intervention (PSI) de l'exploitant (défini à l'article R.554-47 du code de l'environnement) en date du 27 juin 2018, révision 5 ;
- VU le programme de surveillance et de maintenance (PSM) de l'exploitant (défini à l'article R.554-48 du code de l'environnement) en date du 27 juin 2018, révision 4 ;
- VU l'arrêté préfectoral n° 2019-62/SG/DRECV du 11 janvier 2019 portant prescriptions d'exploitation de l'oléoréseau de transport de carburéacteur alimentant l'aéroport Roland Garros exploité par la société AVIFUEL sur le territoire de la commune de Sainte-Marie ;
- VU l'avis du conseil départemental des risques sanitaires et technologiques (CODERST), en sa séance du 30 juin 2020, au cours duquel l'exploitant a eu la possibilité d'être entendu ;
- VU l'absence d'observation formulée par l'exploitant sur ce projet dans son courrier du 8 juillet 2020,

CONSIDÉRANT que la société AVIFUEL a régulièrement mis en service la canalisation d'avitaillement reliant son établissement à l'aéroport, antérieurement à la date de publication du décret n° 2012-615 du 2 mai 2012, et qu'elle a fourni les éléments prévus par l'article R.555-23 susvisé ; qu'elle répond à ce titre aux conditions prévues pour les canalisations fonctionnant au bénéfice des droits acquis ;

CONSIDÉRANT que l'exploitant a réalisé, pour cette canalisation, une étude de dangers répondant aux dispositions prévues par l'article R.554-6 du code de l'environnement ;

CONSIDÉRANT que les mises à jour de l'étude de dangers identifient sous la responsabilité de l'exploitant, les accidents majeurs potentiels et leurs conséquences ;

CONSIDÉRANT que l'article R.555-11 du code de l'environnement permet au préfet de solliciter une analyse critique, aux frais de l'exploitant, à tout moment, de l'étude de dangers ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu d'acter les modifications des mesures d'exploitation et d'aménagement de l'ouvrage considéré, proposées par l'exploitant, dans la mise à jour de son étude de danger et dans l'analyse critique (tierce expertise) de l'étude de 2018 au travers du présent arrêté, comme le prévoit l'article R.555-22 du code de l'environnement ;

SUR PROPOSITION du secrétaire général de la préfecture,

ARRÊTE

Article 1 – Objet

Article 1.1 – Exploitation au titre des droits acquis

La société AVIFUEL, dont le siège social est situé station aviation – Aéroport Roland Garros – 97438 Sainte-Marie, au lieu-dit Gillot, parcelle n° 189 section BC, dénommée ci-après l'exploitant, est autorisée, sous réserve du respect des prescriptions du présent arrêté, à poursuivre l'exploitation de la canalisation 14'' de transport d'hydrocarbures, ainsi que les installations annexes contribuant à son fonctionnement, reliant son dépôt rue Guynemer à l'aéroport Roland Garros.

Cette canalisation, ainsi que les installations annexes contribuant à son fonctionnement, sont dénommées dans la suite « l'oléoréseau ». Le tracé de l'oléoréseau est défini sur le plan en annexe 1 au présent arrêté, et ses différents segments en annexe 2. La limite amont de l'ouvrage côté établissement est constitué de la vanne d'isolement « refoulement pomperie » et ses extrémités aval, par la chambre à vanne L, d'une part, et la bride de connexion des avitailleurs, d'autre part.

Les hydrocarbures autorisés à être transportés sont des produits raffinés de type carburéacteur.

Produit	Point éclair °C	Auto Inflammation °C	Limites d'inflammabilité (% vol)		Point de distillation °C	D liquide Eau =1	D vapeur Air = 1	Pression de vapeur saturante hPa	Taux de combustion kg/m ² .s
			LIE	LSE					
JETA-1	≥ 38	> 230	0,7	5	150	0,8	>1	< 80 20°	0,03

La capacité maximale annuelle de transport est limitée à 400.000 m³.

Le coefficient de sécurité minimal autorisé des canalisations de transport concernées est B.

Article 1.2 – Abrogation

L'arrêté n° 2019-60/SG/DRECV du 11 janvier 2019 portant prescriptions d'exploitation est abrogé.

Article 2 – Désignation de l'ouvrage

Caractéristiques principales des différentes sections de l'oléoréseau

Caractéristiques	Valeurs
Longueur- Oléoréseau existant	Longueur totale = 1572 ml : - Tronçon initial : 810 ml (du dépôt à la chambre à vanne J) et 60 m d'antennes - Dérivation 12" : 139 m (de la chambre H au puisard A22) - Extension 14" (2004) : 454 m (de la chambre à vanne J à la chambre à vanne L)
Date de mise en service	Tronçon initial : 1998 Extension chambre J à L : 2004 Extension (12") : 2002
Dimensions	14" – DN350 12" – DN300 6" – DN150
Volume utile	140 m ³
Débit nominal	360 m ³ /h (3 pompes de débit 120 m ³ /h chacune)
Diamètre nominal	14" / dérivation 12"
Diamètre intérieur	Canalisation 14" : 339,6 mm Dérivation 12" (2002) : 309,7 mm
Épaisseur nominale	8 mm
Pression maximale de service	11 bars (pression limitée par les soupapes au refoulement pompes)
Pression moyenne de service	8 - 10 bars
Pression hors phase d'avitaillement	7 - 9 bars
Pression d'épreuve	23,52 bars (chaque section) / 19,6 bars (oléoréseau complet)
Température de fonctionnement	Température ambiante
Profondeur	De 1 à 3 m selon l'emplacement
Nuances d'acier	- tracé courant : TUE 250 b Extension : ASTM A 106 - coudes et tés : AE 250 b et A 105 / N - brides : BF 48N
Revêtement	Revêtement intérieur : époxy Revêtement extérieur : polyéthylène extrudé
Mode de pose	Canalisation enterrée au minimum de 1 à plus de 3 m de profondeur Grillage avertisseur à 20 cm au-dessus de la canalisation Lit de sable concassé autour de l'ouvrage (20 cm)

Limite d'élasticité	Oléoréseau initial : Rp0,2= 250 MPa (Rm = 347 MPa) Extension : Rp0,2= 250 MPa (Rm = 359 MPa)
---------------------	---

Caractéristiques principales de l'extension 6" (2012)

Caractéristiques	Valeurs
Longueur — Extension de l'oléoréseau (2012)	Extension 6" : 85 m (de la chambre à vanne H à la zone « parking avitailleurs »)
Date de mise en service	Extension 85 m (6") : 2012
Volume utile	1.5 m ³
Débit nominal	360 m ³ /h (3 pompes de débit 120 m ³ /h chacune)
Diamètre nominal	6"
Diamètre extérieur	168.3 mm
Épaisseur nominale	7.1 mm
Pression maximale de service	11 bars (pression limitée par les soupapes au refoulement pompes)
Pression moyenne de service	8 - 10 bars
Pression hors phase d'avitaillement	7 - 9 bar
Pression d'épreuve	15 bars
Température de fonctionnement	Température ambiante
Profondeur d'enfouissement	1.2 m au minimum
Nuances d'acier	- Tube: ASTM A106 - Coudes et tés : ASTM A 520 et A420 - Brides : BF 48N
Mode de pose	Canalisation enterrée au minimum 1 m à plus de profondeur
Limite d'élasticité	Oléoréseau initial : Rp0,2— 391 MPa (Rm = 561 MPa)

Article 3 - Étude de dangers

3.1 Clôture de l'étude de dangers

Il est donné acte à l'exploitant de l'étude de dangers (EDD) n° DRA-19-177266-00555 B de l'INERIS du 23/07/2019 pour l'ouvrage susvisé. L'exploitation de l'oléoreseau est réalisé conformément aux dispositions exposées dans l'EDD et ses mises à jours actées.

3.2 Mise à jour de l'étude de dangers

L'EDD est actualisée en cas de projet sur l'ouvrage ayant un impact significatif sur les risques, et, dans tous les cas mise à jour tous les 5 ans, soit au plus tard le 23 juillet 2024.

L'exploitant a obligation de suivre les éventuelles modifications des captages d'eaux et en cas de remise en exploitation du forage F2 Gillot, situé en bordure de la N2, de produire une mise à jour sur ce point.

Article 4 – Suivi en exploitation

4.1 Programme de surveillance et de maintenance (PSM)

L'exploitant met en place les mesures, en conformité avec l'état de l'art, pour garantir l'intégrité de la canalisation, préserver la sécurité et la santé des personnes, et assurer la protection de l'environnement. Parmi ces mesures, une protection cathodique, adaptée au matériau constitutif de la canalisation, est requise.

Le programme de surveillance et de maintenance mentionné à l'article R.554-48 du code de l'environnement et à l'article 18 de l'arrêté du 5 mars 2014, permet d'assurer un examen complet de la canalisation sur une période ne dépassant pas dix ans, selon des procédures documentées, préétablies et systématiques. Ce programme est renouvelé dès la fin de chaque période ou dans le cas de modifications notables des éléments constitutifs.

Ce programme prévoit notamment des opérations d'inspection ou d'analyse portant sur l'ensemble de la canalisation, y compris les installations annexes, permettant la détection des défauts et l'évaluation de leurs caractéristiques au regard des critères d'acceptabilité. Les critères d'acceptabilité déterminent si le défaut relevé nécessite un changement de l'élément, une réparation ou un suivi de son évolution. Il comporte un chapitre relatif au suivi spécifique des organes de sécurité ; de détection, de mesure ; de sectionnement, et des points singuliers. Ce programme permet d'assurer la surveillance et le suivi de la protection cathodique, conformément aux normes européennes en vigueur et avec la fréquence minimale appropriée, en particulier par des mesures de potentiel de la canalisation.

Il tient compte, tout le long du tracé, des singularités de la canalisation, liées à sa conception, aux phénomènes de dégradation, usure ou fatigue qu'elle a subis et aux opérations de surveillance et maintenance qui ont été effectuées, ainsi que de la sensibilité de l'environnement de la canalisation, notamment les concentrations de présence humaine ainsi que les aquifères et espaces naturels protégés ou reconnus.

Les méthodes de surveillance et d'inspection sont conformes au guide professionnel du GESIP intitulé « Surveillance, maintenance, inspection et réparations des canalisations de transport ».

Les méthodes de réparation sont soit conformes au guide professionnel du GESIP intitulé « Surveillance, maintenance, inspection et réparations des canalisations de transport », soit font l'objet d'une validation par l'exploitant selon un dossier technique tenu à la disposition du service chargé du contrôle, qui peut demander un examen complémentaire par un organisme compétent.

L'exploitant est en mesure de justifier les choix effectués, notamment si la surveillance de l'intégrité de la canalisation s'appuie sur des ré-épreuves périodiques. Il informe par écrit le service chargé du contrôle de toute modification du programme et des raisons qui ont conduit à ces modifications, ainsi que, le cas échéant, de toutes difficultés rencontrées dans sa réalisation. Le programme de surveillance et de maintenance présente les dispositions spécifiques que l'exploitant met en œuvre pour assurer la sécurité de la canalisation et le maintien de son intégrité dans le temps.

4.2 Plan de sécurité et d'intervention (PSI)

L'exploitant établit un PSI tel que mentionné à l'article R.554-47 du code de l'environnement et le diffuse à ses frais selon les indications du service chargé du contrôle. Le PSI inclut notamment le plan du tracé sur support papier et sur support informatique. Le plan fait apparaître notamment les largeurs des zones d'effets dans le cas d'une rupture guillotine, sur l'ensemble de son tracé, reprises au tableau ci-dessous.

Distances d'effets en mètres depuis le point de fuite			
Type de fuite	Effets létaux significatifs (8 kW/m ²)	Premiers effets létaux (5 kW/m ²)	Effets Irréversibles (3 kW/m ²)
Rupture totale sans mobilité des personnes	65	80	95

Il informe par écrit le service chargé du contrôle de toute modification du plan et des raisons qui ont conduit à ces modifications, ainsi que, le cas échéant, de toute difficulté rencontrée dans sa réalisation.

Le plan de sécurité et d'intervention est mis à jour et testé à des intervalles n'excédant pas trois ans, il est également mis à jour en cas de connexion avec un nouvel ouvrage ou en cas d'arrêt définitif.

L'exploitant est tenu de déclarer au préfet, dans les meilleurs délais, les incidents ou accidents qui sont de nature à porter atteinte à la sécurité et à la santé publique ou à la protection de l'environnement. Il présente dans le même délai un rapport circonstancié des causes, conséquences et mesures prises pour éviter qu'un même événement ne se reproduise.

L'exploitant assure un suivi des incidents et accidents associés à la canalisation de transport de matières dangereuses.

Article 5 - Aménagement et exploitation : mesures de maîtrise des risques

5.1 Signalisation et repérage du tracé

Afin de matérialiser au mieux le tracé de la canalisation au sol pour avertir les tiers de la présence de l'ouvrage et ainsi abaisser le risque d'agression mécanique, l'exploitant modifie et renforce le balisage :

- par des panneaux de signalisation de 1 à 2 m de hauteur, visibles et qui indiquent notamment la présence de l'ouvrage. Ces balises sont implantées au minimum à chaque changement de direction de l'ouvrage ainsi qu'à chaque traversée de voie, avec un écartement maximal de 60 mètres ; elles sont réparties sur tout le tracé se trouvant en zone publique et militaire ;
- par des bornes au sol au croisement avec la rue Guynemer et sur le parking militaire et par des piquets hors tarmac dans la zone à accès réglementé de l'aéroport ;
- toutes les parties enterrées de la canalisation sont signalées par un grillage avertisseur.

L'exploitant doit maintenir en état cette signalisation.

5.2 Contrôle de la corrosion interne

L'exploitant réalise, au travers de son programme de maintenance, une inspection de l'intégralité de sa canalisation. Il utilise pour cela les méthodologies prévues dans le guide GESIP « Surveillance, maintenance et réparations des canalisations ».

Il réalise, au plus tard tous les dix ans une inspection intra-tubes par une méthode adaptée et justifiée, équivalente au passage d'un racleur instrumenté.

5.3 Protection cathodique

L'exploitant maintient une protection cathodique anticorrosion efficace de l'ouvrage.

L'efficacité de la protection cathodique est vérifiée régulièrement par l'exploitant conformément à son plan de surveillance et aux préconisations de la norme NF EN ISO 15589-1 .

Les procédures de contrôles doivent être conforme à la norme EN 12954 et/ou équivalente.

5.4 Surveillance des manomètres

Les manomètres présents sur l'oléoréseau font l'objet d'un contrôle et d'une vérification semestriel par l'exploitant suivant une procédure établie.

5.5 Surveillance de l'étanchéité du réseau et des vannes

l'oléoréseau fait quotidiennement l'objet d'un test d'étanchéité. Un relevé de la pression est fait en continu par le manomètre en sortie de pompe. Toute chute de pression en dessous de 3 bars (soit un delta de pression de 7 bars), déclenchera une alarme sonore. Le relevé de pression est analysé tous les matins pour déceler d'éventuelles variations anormales et tout écart doit être traité sans délais. L'exploitant contrôle et teste le fonctionnement des vannes ainsi que le temps de fermeture (oléoprises et manuelle) sur l'ensemble du tracé à une fréquence semestrielle. Le temps de sectionnement ne doit pas être supérieur à 60 secondes.

5.6 Surveillance du tracé et inspection visuelle :

La totalité du tracé de la canalisation (installations annexes comprises – contrôles des chambres et vérification de l'état extérieur et intérieur du puisard d'oléoprise) fait l'objet d'une surveillance hebdomadaire (marche d'inspection avec contrôle visuel) afin d'identifier toute anomalie. Les oléoprises font l'objet d'un contrôle visuel mensuel. Le revêtement externe des tronçons aériens au niveau du dépôt et du poste chargement camions est contrôlé de manière hebdomadaire par inspections visuelles. Si une anomalie est détectée elle doit être traitée sans délais.

5.7 Contrôle et accès des arrêts d'urgence

Des BAO (boutons arrêt d'urgences) sont mis en place, opérationnels (avec un contrôle) et accessibles en quelques secondes sur les zones d'avitaillement et sur le poste de chargement camion ; le personnel est formé à leur utilisation. L'exploitant doit faire contrôler et tester le fonctionnement des boutons d'arrêt d'urgence sur l'ensemble du tracé à une fréquence mensuelle.

5.8 Réduction du risque d'inflammation et signalisation des oléoprises

Les procédures d'avitaillement et de circulation sur piste sont très strictes et respectent les procédures fixées par la profession (procédures JIG :joint inspection group; applicable par les sociétés d'avitaillement). L'exploitant respecte les procédures identifiées dans son EDD.

5.9 Information des tiers

Le tracé de l'oléoréseau fait l'objet d'une information auprès de la mairie et de la base militaire afin de prévenir les risques dus aux travaux des tiers sauf dans la zone réservée aéroportuaire qui sont gérées par AVIFUEL ou à la société aéroportuaire aéroport Roland Garros (SA ARRG).

5.10 Intervention et formation du personnel

L'exploitant dispose du personnel nécessaire à l'exploitation, à la surveillance, et à la maintenance de l'oléoréseau. Il fournit à ce personnel tous les documents utiles à l'accomplissement de ces tâches. Le personnel chargé de l'exploitation est formé et compétent pour surveiller et prendre toute initiative nécessaire à son exploitation sans danger.

5.11 Traçabilité

Tous les enregistrements justifiants des contrôles et tests visés à l'article 5 sont tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.

Article 6 – Délais et voies de recours

La présente décision peut être soumise à un contentieux de pleine juridiction.

Elle peut être déférée au tribunal administratif de La Réunion, dans les conditions prévues par l'article R.554-61 du code de l'environnement :

a) Par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de la canalisation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L.554-5, dans un délai de quatre mois à compter de la publication de ces décisions ;

b) Par les pétitionnaires ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée.

Les tiers intéressés peuvent déposer une réclamation auprès du préfet, à compter de la mise en service d'un projet de canalisation autorisé, aux seules fins de contester l'insuffisance ou l'inadaptation des prescriptions définies dans l'autorisation, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de la canalisation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L. 554-5 du code précité.

Le préfet dispose d'un délai de deux mois, à compter de la réception de la réclamation, pour y répondre de manière motivée. A défaut, la réponse est réputée négative.

S'il estime la réclamation fondée, le préfet fixe des prescriptions complémentaires dans les formes prévues à l'article R.555-22 du code de l'environnement.

Article 7 – Notification et publicité

Le présent arrêté est notifié à l'exploitant.

Une copie du présent arrêté est adressé au maire de la commune de Sainte-Marie.

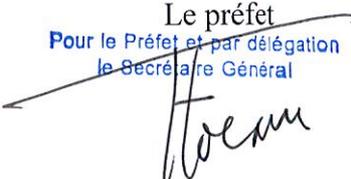
L'arrêté est publié au recueil des actes administratifs et sur le site internet de la préfecture.

Article 8 – Exécution et ampliation

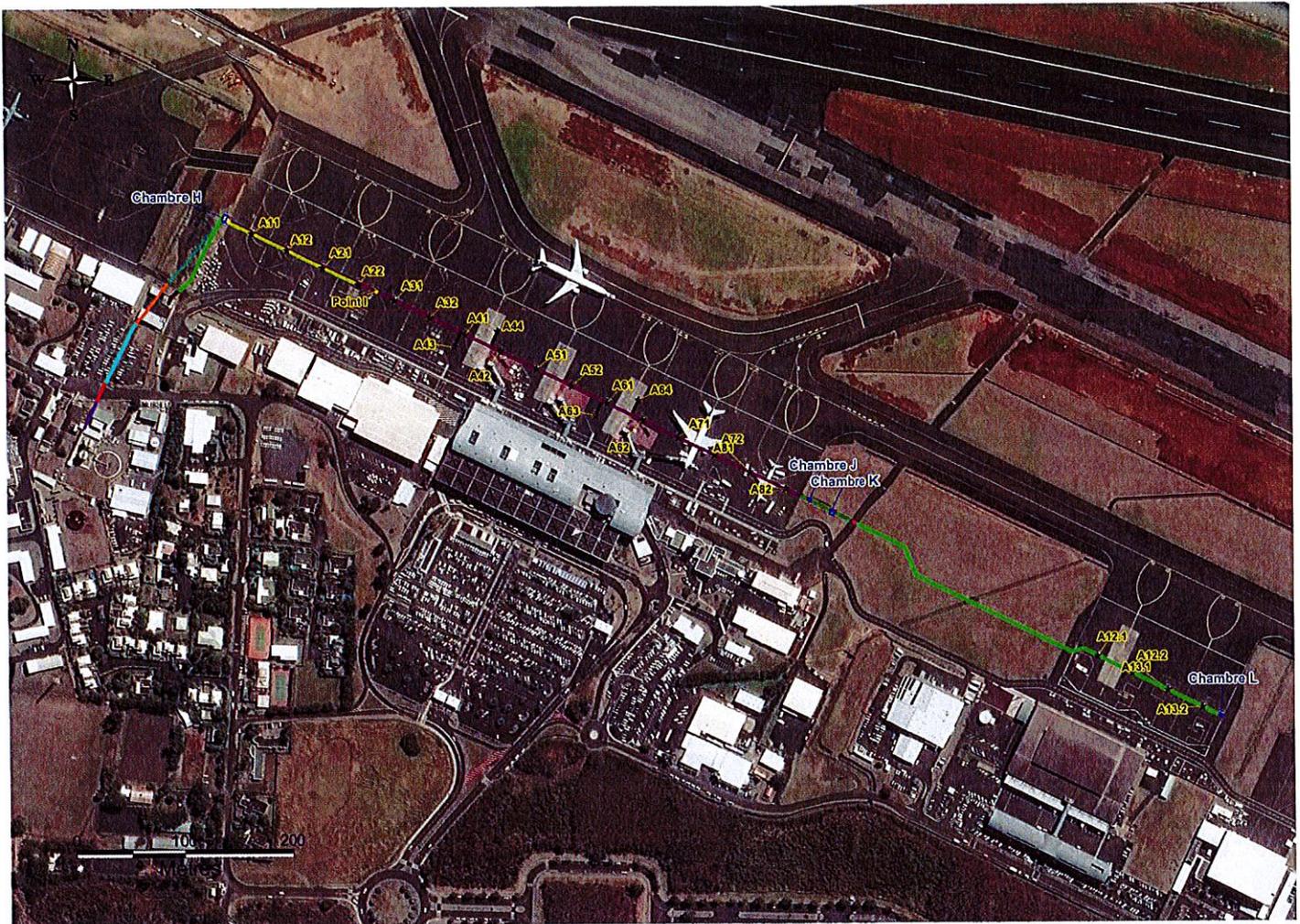
Le secrétaire général de la préfecture, la directrice de cabinet de la préfecture, le maire de la commune de Sainte-Marie, le directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Copie en est adressée à :

- M. le maire de la commune de Sainte-Marie ;
- M. le directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement/ SPREI ;
- M. le directeur des services départementaux d'incendie et de secours
- M. le président du directoire de la société aéroportuaire aéroport Roland Garros (SA ARR) SA. ARR.

Le préfet
Pour le Préfet et par délégation
le Secrétaire Général

Frédéric JORAM

Annexe 1 : Tracé de l'oléoréseau



Annexe 2 : Tracé des segments de l'oléoréseau

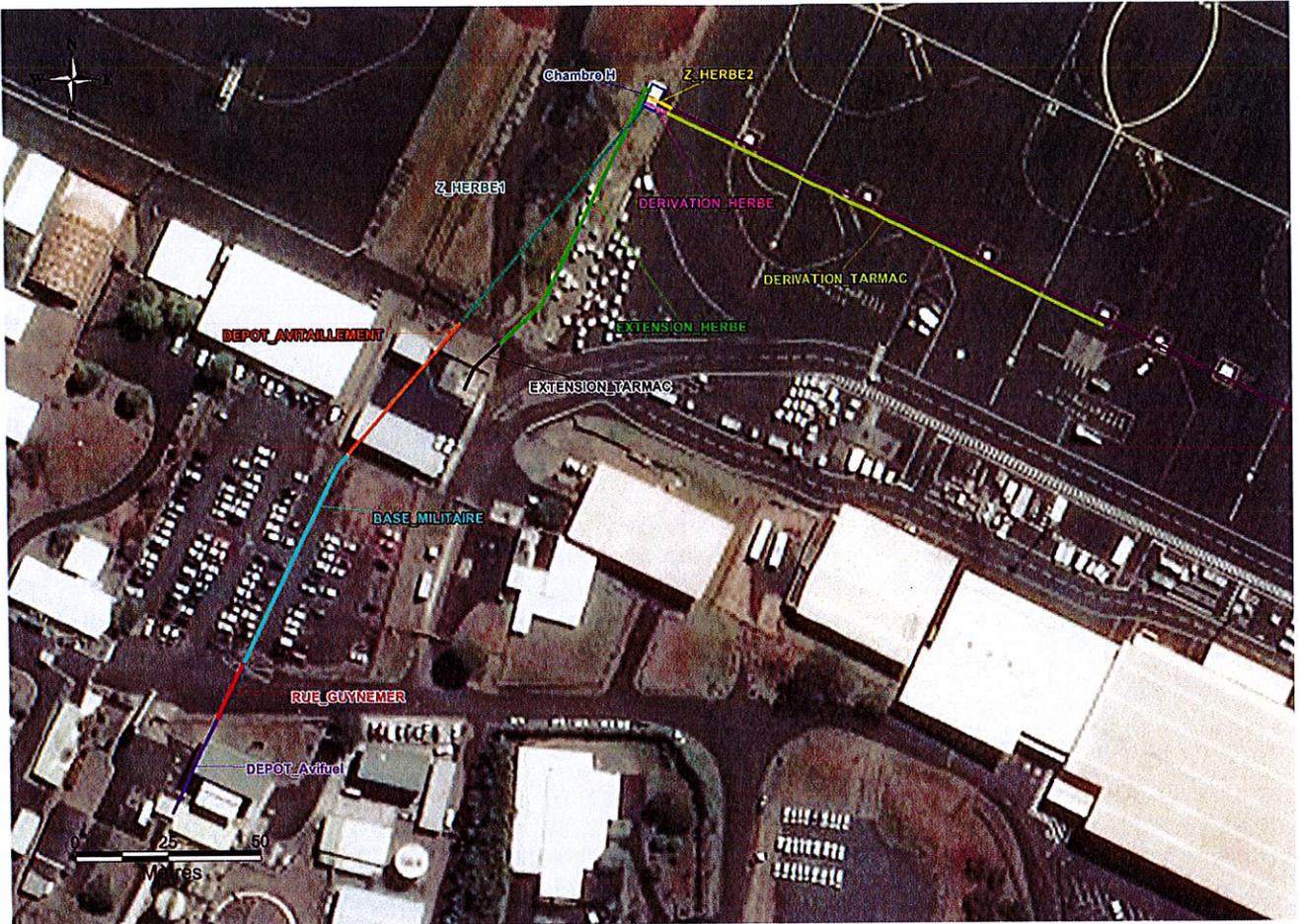


Tableau récapitulatif des segments

N°	Tronçon	Identification SIG du segment	PK début (m)	PK fin (m)	Description	Type de zone
s1	Collecteur principal	Dépôt AVIFUEL	0	28	Dépôt AVIFUEL	Dépôt AVIFUEL
S2	Collecteur principal	Rue Guynemer	28	45	Traversée de la rue Guynemer	Rue Guynemer
S3	Collecteur principal	Base militaire	45	108	Traversée du parking de la base militaire	Base militaire
S4	Collecteur principal	Dépôt avitaillement	108	154	Réseau principal - Traversée de la zone de chargement camion dans la zone réservée aéroportuaire ARRГ avant la chambre H	Aéroport – zone tarmac
S5	Collecteur principal	Aéroport_Z_HERBE1	154	234	Réseau principal - Traversée de la zone herbée de la zone réservée aéroportuaire ARRГ avant la chambre H	Aéroport – zone herborisée
S6	Collecteur principal	Aéroport_Z_HERBE2	234	241	Réseau principal - Traversée de la zone herbée de la zone réservée aéroportuaire ARRГ après la chambre H	Aéroport – zone herborisée
S7	Collecteur principal	Aéroport – tarmac1	241	823	Réseau principal - Traversée de zones sous tarmac (zones de stationnement et de circulation des avions) dans la zone réservée aéroportuaire ARRГ	Aéroport – zone tarmac
S8	Collecteur principal	Aéroport_Z_HERBE3	823	874	Réseau principal - Traversée de la zone herbée de la zone réservée aéroportuaire ARRГ entre zone passagers et zone fret	Aéroport – zone herborisée
S9	Collecteur principal	Aéroport – route	874	883	Réseau principal - Traversée d'une route de service	Aéroport – zone tarmac
S10	Collecteur principal	Aéroport – tarmac2	883	1274	Réseau principal - Traversée de la zone herbée de la zone réservée aéroportuaire ARRГ vers la zone fret	Aéroport – zone tarmac
A43	Collecteur principal	Antenne A43	0	14.8	Réseau principal – antenne à l'extrémité de laquelle se trouve l'oléoprise A43	Aéroport – zone tarmac
A44	Collecteur principal	Antenne A44	0	15.3	Réseau principal – antenne à l'extrémité de laquelle se trouve l'oléoprise A44	Aéroport – zone tarmac
A63	Collecteur principal	Antenne A63	0	14.9	Réseau principal – antenne à l'extrémité de laquelle se trouve l'oléoprise A63	Aéroport – zone tarmac
A64	Collecteur principal	Antenne A64	0	15.1	Réseau principal – antenne à l'extrémité de laquelle se trouve l'oléoprise A64	Aéroport – zone tarmac
S11	Dérivation	Dérivation herbe	0	7	Dérivation - Traversée de la zone herbée de la zone réservée aéroportuaire ARRГ après la chambre H	Aéroport – zone herborisée
S12	Dérivation	Dérivation tarmac	7	139	Dérivation - Traversée de la zone bétonnée dans la zone réservée aéroportuaire ARRГ	Aéroport – zone tarmac
S13	Extension	Extension herbe	0	81	Extension - Traversée de la zone herbée de la zone réservée aéroportuaire ARRГ après la chambre H	Aéroport – zone herborisée
S14	Extension	Extension tarmac	81	97	Extension - Traversée de la zone bétonnée dans la zone réservée aéroportuaire ARRГ et dans l'enceinte de la zone de chargement camion	Aéroport – zone tarmac

Annexe 3 : Zone d'effets du tracé courant pour le PSI avec une rupture totale

ELS (8 kW/m²)

PEL (5 kW/m²)

EI (3 kW/m²)

Enveloppe des distances d'effets du scénario de rupture totale

