

II LIVRE II : ETUDE D'IMPACT

II.0 RESUME NON TECHNIQUE

Le site dédié à la construction de la nouvelle station d'avitaillement de carburéacteur « Jet-A1 » est un terrain plat situé dans la zone réservée de l'aéroport à une altimétrie NGf d'environ 110m. Le terrain est une friche végétale situé en limite du parking P2 qui présente un éloignement satisfaisant de l'agglomération de TILLE et des sites d'activité référencés.

Le profil géologique est stable et sans discontinuité ; la sismicité est négligeable.

L'aquifère présent au droit du site est la nappe de la craie à environ -20 m, exploité par de nombreux captage. La localisation de ces captages par rapport à l'installation leur confère un niveau de protection important vis-à-vis d'une contamination.

La qualité de l'air au droit de la zone aéroportuaire fait l'objet d'une surveillance continue depuis Aout 2010. Les concentrations mesurées en NO₂, SO₂, sont faibles. La concentration en particules en suspension (faible) est en baisse pour l'année 2012.

Le milieu biologique ne présente pas globalement d'élément remarquable. On notera toutefois la présence de deux espèces d'oiseau intéressant sur l'ensemble de la plateforme aéroportuaire : le petit gravelot et le Vanneau huppé.

Il n'existe pas de Plan de Prévention des risques naturels concernant le site d'installation.

Le terrain de la nouvelle station est positionné dans une zone très entourée de générateurs de bruits (routes, parkings, pistes d'atterrissage, etc.), tous participants au fonctionnement de l'aéroport. Le bruit relevé au niveau de l'agglomération de TILLE reste cependant très faible.

Les impacts de la nouvelle station d'avitaillement de carburéacteur « Jet-A1 » sont :

- Positifs sur le contexte socio-économique.
- Nuls sur la géologie, l'hydrogéologie, les eaux usées d'origine sanitaire, les nuisances sonores, les perturbations visuelles, le patrimoine, les Znieffs et les PPR.
- Négligeable pour la qualité de l'air et la pollution atmosphérique.
- Faible pour la pollution des sols, les eaux pluviales, les eaux de lavage, les paysages, la faune et la flore, les déchets, les poussières le trafic et la consommation d'eau

Il n'y a aucun impact modéré ou fort.

III LIVRE III : ETUDE DES DANGERS

III.0 RESUME NON TECHNIQUE

Le site étudié est implanté dans la zone réservée de l'aérodrome de BEAUVAIS – TILLE

Les accès au site sont clairement dissociés :

- L'accès via le portail sur le chemin de l'aéroport (D1001) est réservé aux camions citernes de livraison. Il ne permet pas la pénétration sur le site.
- L'accès par les voies internes de l'aéroport, est réservé aux véhicules de desserte des aéronefs (captifs).

L'environnement physique du site ne présente aucune particularité.

L'environnement humain est caractérisé par une absence d'activité à risque à une proche distance; un habitat (village de Tillé) qui commence à 250 mètres du site, des zones de concentration relativement éloignées, un trafic routier important et la piste secondaire assez proche (150 mètres).

L'installation est conçue à travers un schéma de circulation destiné à éviter les croisements de véhicules.

L'essentiel de l'installation, entièrement clos se compose de 6 réservoirs enterrés de 120 m³ unitaire pour le « Jet-A1 », un réservoir enterré de 15 m³ pour le gazole, un réservoir de confinement des eaux huileuses de 100 m³, des aires bétonnées pour les manipulations d'hydrocarbure (déchargement d'hydrocarbure, pomperie d'hydrocarbure, chargement des camions-avitailleurs), des voies de circulation pour véhicules lourds, des réseaux d'assainissement (eau pluviale, eaux pluviales susceptible d'être polluées, eaux vannes) et des bâtiments d'exploitation.

Des dispositifs «Arrêt d'urgence» et « coup de poing » installés à des emplacements appropriés assurent l'arrêt des transferts de carburant et l'alarme incendie.

La protection incendie est assurée par des extincteurs et les services « pompiers » de l'aéroport.

Les risques principaux proviennent de la présence des carburants (« Jet-A1 et gazole »).

Cinq accidents majeurs ont été retenus :

Systemes	ERC	PhD	
1- Réception du « Jet-A1 » en vrac par camion-citerne (aire de déchargement).	Perte de confinement	Feu de flaque	AM-1
2- Remplissage de camions-avitailleurs de « Jet-A1 » en vrac (aire de chargement + pomperie).		Feu de flaque	AM-2
3- Camions-citernes livrant de « Jet-A1 » sur aire de déchargement	Explosion due à source d'ignition externe	- Explosion pneumatique - Projection de missiles (1)	AM-3
4- Camions-avitailleurs de « Jet-A1 » en vrac (aire de chargement + pomperie).		- Explosion pneumatique - Projection de missiles (1)	AM-4
5- Parking camions-avitailleurs de « Jet-A1 »		- Explosion pneumatique - Projection de missiles (1)	AM-5

Il faut constater que tous les seuils d'effet sont contenus dans les limites du site.

Les gravités associées à chaque accident majeur sont « modérées ».

Les effets domino résultants de ces effets seraient les suivants :

Effets domino internes :

- Un incendie de camion citerne au droit du poste de déchargement (AM 1) serait susceptible d'entraîner des conséquences au droit des aires de chargement ;
- Un incendie de camion citerne au droit des postes de chargement (AM 2) serait susceptible d'entraîner des conséquences au droit de l'aire de déchargement ;
- Une explosion de camion au droit déchargement (AM3) est susceptible d'entraîner des conséquences sur la pomperie de transfert d'hydrocarbures ;
- Une explosion d'un camion au droit des postes de chargement (AM4) serait susceptible d'entraîner des conséquences sur la pomperie de transfert d'hydrocarbures et le second camion stationné au droit des postes de chargement ;
- Une explosion d'un camion au droit des parkings (AM5) serait susceptible d'entraîner des conséquences les autres camions stationnés au droit des parkings ;

Effets dominos du SITE vers l'extérieur :

- Sans objet

Effets dominos depuis l'extérieur vers LE SITE:

- Sans objet

Les matrices des couples « gravité – probabilité » des accidents majeurs, avant et après prise en compte des recommandations et barrières de sécurité ont été établies.

- A la lecture de ces tableaux, on peut constater que tous les risques sont identifiés comme acceptables
- **En conclusion, les risques relatifs à l'installation de la station d'avitaillement aéroportuaire envisagée, sont jugés acceptables, au regard de la présente étude de dangers.**