

EXXONMOBIL CHEMICAL FRANCE (EMCF)

Remplacement de la canalisation de transport de propane entre l'usine chimique LPP à Lillebonne et le complexe pétrochimique de Port-Jérôme-sur-Seine (Seine-Maritime)

Demande d'autorisation de construire et exploiter

PIECE n°12

ELEMENTS UTILES A LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Révision : 0 du 11/04/2024

Établie par : Julien Mattera

Vérifiée par : François Clément



SOMMAIRE

1	OBJET DU DOCUMENT	3
2	REGLEMENTATION APPLICABLE	3
2.1	Code de l'environnement	3
2.2	Application au projet	3
3	INSERTION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION PROJETEE	4
3.1	La consultation administrative	4
3.2	La participation du public	4
3.2.1	<i>Objet de la participation du public</i>	4
3.3	L'approbation ou le refus du projet	5
4	LE DOSSIER SOUMIS A PARTICIPATION DU PUBLIC	5
4.1	Note de présentation non technique	5
4.2	Pièces relatives au DACE	5
4.3	Pièces relatives au PAD	5
5	LA CONCERTATION PUBLIQUE ET ADMINISTRATIVE	6
5.1	La consultation publique	6
5.2	La consultation administrative	6

1 OBJET DU DOCUMENT

Le présent document est destiné à être joint au dossier d'enquête publique du projet de remplacement de la canalisation de transport de propane entre l'usine chimique LPP à Lillebonne et le complexe pétrochimique de Port-Jérôme-sur-Seine. Il comporte les informations requises par la réglementation et utiles au bon déroulement de la participation du public.

2 REGLEMENTATION APPLICABLE

2.1 Code de l'environnement

- Articles L122-1 et suivants et articles R122-1 et suivants, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements.
- Articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- Articles L555-1 et suivants relatif à la sécurité et à la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, et notamment l'article L555-8 concernant l'enquête publique préalable à l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport.
- Articles R555-2 à R555-36 relatifs à la sécurité, l'autorisation et la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, et notamment les articles R555-16 concernant l'enquête publique préalable à l'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport.
- Article L414-4 relatif aux sites Natura 2000 et les articles R414-19 et suivants relatifs à l'évaluation des incidences des programmes et des projets soumis à autorisation ou approbation.

2.2 Application au projet

- Construction et exploitation d'une canalisation de transport

Conformément au Chapitre V du Titre V du Livre V du Code de l'environnement (Art. R555-2 à R555-36) relatif aux canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, le projet de remplacement de la canalisation de transport de propane est soumis à autorisation préfectorale de construire et exploiter. Le Préfet de Seine-Maritime est en charge de l'instruction de la demande.

- Étude de dangers

Toute nouvelle canalisation de transport nouvelle fait l'objet d'une étude de dangers qui suit les prescriptions de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié portant règlement de la sécurité des canalisations de transport ainsi que celles de l'article R.555-10-1 du Code de l'environnement. Cette étude (pièce 6 du présent dossier administratif) est réalisée selon les principes du guide méthodologique du GESIP n°2008-01.

- Étude environnementale

En application des articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-14 du Code de l'environnement et compte tenu que l'ouvrage dépasse les seuils définis dans l'annexe de l'article R122-2, une étude environnementale est établie (pièce 11 du dossier).

- Loi sur l'eau

La réalisation du projet s'inscrit dans plusieurs rubriques de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du Code de l'environnement pour des opérations limitées à la phase de travaux. L'étude environnementale (pièce 11) remplace le document d'incidences concernant les projets soumis à déclaration ou autorisation au titre de l'article R214-1 (« Loi sur l'eau ») mentionné au 2° de l'article R.555-9, dans la mesure où elle contient l'ensemble des informations demandées par celui-ci.

- Participation du public

Le projet de remplacement de la canalisation de transport de propane est soumis à enquête publique.

3 INSERTION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION PROJETEE

Les dispositions réglementaires relatives aux procédures d'instruction des demandes d'autorisation pour la construction et l'exploitation de canalisations de transport sont définies dans le chapitre V du titre V du livre V du Code de l'environnement, aux articles R.555-2 et suivants.

L'instruction comprend :

- une consultation administrative ;
- une enquête publique.

L'autorisation de construire et exploiter la canalisation de transport prévu dans le présent dossier est accordée par arrêté du préfet de Seine-Maritime, conformément aux dispositions de l'article R.555-4 du Code de l'environnement.

3.1 La consultation administrative

La consultation administrative est instruite dans les conditions définies aux articles R.555-12 à R.555-14 du Code de l'environnement. La demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport est adressée au préfet de Seine-Maritime qui ordonne la mise à consultation administrative. Il délègue à la DREAL Normandie la consultation de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales concernées, invités à formuler leur avis dans un délai de deux mois, réputé favorable faute de réponse dans ce délai. La DREAL transmet alors les résultats des consultations au demandeur et réunit si nécessaire dans les trente jours qui suivent, une conférence avec le demandeur et les services intéressés.

L'avis de l'autorité environnementale et les avis formulés au cours de la consultation administrative ainsi que les réponses apportées par EMCF sont joints dans la présente pièce.

3.2 La participation du public

À l'issue de la consultation administrative, le projet est soumis à enquête publique. L'enquête est ouverte et organisée par la DREAL Normandie chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

3.2.1 *Objet de la participation du public*

La participation du public porte sur la demande d'autorisation de construire et d'exploiter (DACE) une canalisation de transport de propane (remplacement de la canalisation actuelle de transport de propane).

3.3 L’approbation ou le refus du projet

À l’issue de la participation du public et après avoir recueilli les observations d’EMCF sur le rapport de la DREAL Normandie, le préfet de Seine-Maritime se prononce par arrêté sur le dossier soumis. Il délivre également un arrêté préfectoral instituant des servitudes d’utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour de la canalisation de transport modifiée.

4 LE DOSSIER SOUMIS A PARTICIPATION DU PUBLIC

Le dossier soumis à participation du public comporte les pièces requises à l’article R. 123-8 du Code de l’environnement et une note de présentation non technique du projet.

4.1 Note de présentation non technique

La pièce 1 du dossier DACE constitue la présentation non technique du projet.

Le présent document est joint.

4.2 Pièces relatives au DACE

- Pièce 1 : Résumé non technique
- Pièce 2 : Présentation du pétitionnaire
- Pièce 3 : Mémoire exposant les capacités techniques et financières du pétitionnaire
- Pièce 4 : Caractéristiques techniques et économiques de l’ouvrage
- Pièce 5 : Carte du tracé au 1 : 25 000 / Carte du tracé au 1 : 1000
- Pièce 6 : Étude de dangers
- Pièce 7 : Convention liant l’entreprise à des tiers, relative à l’exploitation de la canalisation
- Pièce 8 : Convention de financement
- Pièce 9 : Largeur des bandes de servitudes
- Pièce 10 : Note justifiant le choix du tracé retenu au regard des enjeux de sécurité et de protection de l’environnement
- Pièce 11 : Étude d’impact

4.3 Pièces relatives au PAD

Comme le dossier PAD relatif à l’arrêt définitif de la canalisation actuelle de transport de propane est déposé conjointement au dossier DACE, il est également porté à la connaissance du public.

- Pièce 1 : Identification du pétitionnaire
- Pièce 2 : Décision d’arrêt définitif
- Pièce 3 : Rapport de présentation
- Pièce 4 : Cartographie
- Pièce 5 : Autorisation d’exploitation

5 LA CONCERTATION PUBLIQUE ET ADMINISTRATIVE

5.1 La consultation publique

Le projet d'EMCF de remplacement de la canalisation de transport de propane présentant des caractéristiques inférieures aux seuils visés au tableau de l'article R. 121-2 du Code de l'environnement, il n'est pas soumis à l'obligation de saisine de la Commission nationale du débat public. Étant donné les caractéristiques du projet, l'autorité compétente pour prendre la décision (Préfectures de Seine-Maritime) n'a pas demandé à EMCF d'organiser de concertation préalable à la participation du public, en application de l'article L. 121-16 du Code de l'environnement. La participation du public se fait comme décrit au § 4 du présent document.

5.2 La consultation administrative

Les avis reçus dans le cadre de la consultation administrative et les réponses EMCF sont résumés dans le tableau ci-après.

Service / Organisme	Date de l'avis	Conclusion de l'avis	Réponses EMCF
CNPN (Conseil national de la protection de la nature)	11 octobre 2023	Favorable sous conditions	Voir tableau de réponses
DDTM (Direction départementale des territoires et de la mer), Service Transitions, Ressources et Milieux	14 avril 2023	Favorable sous réserves	Voir tableau de réponses
DRIEAT (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement de l'aménagement et des transports d'Île-de-France), Service prévention des risques	28 mars 2023	Demande de compléments à l'étude de dangers	Voir tableau de réponses
DREAL Normandie, Service des ressources naturelles	31 mars 2023	Demande de compléments à l'étude d'impact	Voir tableau de réponses
MRAE (Mission régionale d'autorité environnementale) Normandie	11 octobre 2023	Recommandations de compléments à l'étude d'impact	Voir tableau de réponses

ANNEXES – Synthèse de la consultation administrative

- Tableau des réponses d'EMCF à toutes les observations reçues (6 pages)
- Avis CNPN (2 pages)
- Avis DDTM (1 page)
- Avis DRIEAT (9 pages)
- Avis DREAL Normandie SRN (4 pages)
- Avis MRAE (9 pages)

REPLACEMENT DE LA CANALISATION DE TRANSPORT DE PROPANE LPP

COMMENTAIRES DREAL NORMANDIE PAR COURRIERS DU 25.04.2023 ET REPOSE EMCF

Mise a jour du 20/07/2023 à la suite de la réunion du 13/07/2023

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire DREAL NORMANDIE	Réponse EMCF	Paragraphe modifié
6 – Etude de dangers	<p>Remarque n°1 : La position de la vanne 19BC18 par rapport aux limites de l’enceinte ICPE EMCF Chimie de France doit être précisée (schéma p.12).</p>	<p>Le schéma a été modifié en ce sens (l’étude de dangers sera mise à jour en révision 3).</p>	§1.1.5
	<p>Remarque n°2 : La description succincte du PSM ne comprend pas l’inspection par mesure électrique de surface (MES) et fouilles associées pourtant valorisée comme mesure compensatoire dans l’étude de dangers. Cette disposition doit être intégrée au PSM.</p> <p>Si l’inspection décennale n’est effectivement pas nécessairement requise pour les canalisations de moins de 500 m de surface projetée au sol, l’utilisation de méthodes directes d’inspection (par passage d’un racleur instrumenté) est obligatoire : les méthodes indirectes (comme les mesures électriques de surface) ne sont à employer que « lorsque des méthodes d’inspection directes ne sont pas utilisables ou sont incompatibles avec les pressions et les débits d’exploitation ou ne sont pas plus efficaces relativement au mode de dégradation considéré ».</p> <p>Les accessoires de sécurité (soupape et capteur de pression) permettant le contrôle et la protection en cas de suppression de l’ouvrage de transport ne sont pas situés dans le périmètre de l’ouvrage de transport. Par ailleurs, la vanne de sectionnement motorisée amont (MOV9710), qui peut être fermée automatiquement par une chaîne de mise en sécurité associée au capteur de pression, se situe sur la partie ICPE d’EMCF LPP en amont de l’ouvrage de transport. Il serait pertinent lors d’une inspection après la mise en service de l’ouvrage, que de vérifier que le PSM finalisé inclut bien les contrôles de ces dispositifs de sécurité situés sur la partie ICPE.</p>	<p>L’inspection par mesure électrique de surface sera mise en œuvre et a été intégrée à la description du PSM.</p> <p>La canalisation a été conçue pour permettre le passage de racleurs instrumentés. Néanmoins, la canalisation ayant une surface projetée au sol inférieure à 500 m , l’inspection décennale n’est pas nécessairement requise. La périodicité d’inspection sera conforme à l’analyse de risque du transporteur (appelée « stratégie d’équipement » par EMCF). Le passage de racleurs instrumentés sera donc effectué selon les échéances définies dans le PSM par EMCF.</p> <p>Le PSM inclura bien les contrôles des dispositifs de sécurité situés sur la partie ICPE.</p>	§2.4.3.1.3
	<p>Remarque n°3 : Le produit transporté étant atypique, EMCF devrait préciser la nature des défauts détectés et les méthodes ayant permis leur identification sur la canalisation existante en DN65. EMCF devra</p>	<p>Le propane transporté sous forme liquéfiée est un produit courant de l’industrie pétrolière de la famille</p>	§3.4.4

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire DREAL NORMANDIE	Réponse EMCF	Paragraphe modifié
	indiquer comment ce retour d'expérience interne a été pris en compte dans le PSM et la conception du nouvel ouvrage.	des gaz de pétrole liquéfiés (GPL), non corrosif. L'inspection par racleur instrumenté de la canalisation existante a montré l'absence de perte de métal interne causée par le produit. Les défauts détectés étaient principalement des défauts de paroi interne de fabrication. Le retour d'expérience est de faciliter l'inspection par racleur instrumenté par le choix d'un diamètre supérieur. EMCF fera un point 0 par racleur instrumenté avant mise en service (cette mesure compensatoire sera ajoutée au tableau récapitulatif de mesures compensatoires).	
	Remarque n°4 : Il apparaît que des enjeux humains sont présents dans l'emprise des services techniques de la communauté de commune de Caux de Seine dans la bande des effets dangereux, EMCF doit mettre à jour en conséquence son comptage des enjeux humains.	Les enjeux humains des services techniques de la communauté de commune de Caux de Seine ont été ajoutés, ceci sera repris dans l'étude de dangers mise à jour en révision 3 à venir.	§3.4.5.2
	Remarque n°5 : EMCF devra transmettre les justificatifs permettant d'exclure dans le comptage des enjeux humains, les salariés des sites ICPE EMCF Elastomères et ESSO STIG ERSAF (fiches POI/PSI commune notamment).	POI : L'article 1 des AP des établissements ESSO Raffinage, EMCF Lillebonne et EMCF PJSS a été modifié en date du 9 Juin 2023 et indique que le POI est commun aux 3 établissements PSI : Les PSI sont distribués aux différents sites ainsi qu'au coordonnateur de la sécurité. Ces extraits de document seront joints en annexe de l'EDD.	§3.4.5.1.4
	Remarque n°6 : Au regard des mesures compensatoires retenues, la DRIEAT relève que les coefficients EMC « corrosion » et EMC « construction-matériau » sont erronés dans le tableau 21 p. 81 (<i>EMC corrosion : 0,002 au lieu de 0,02 ; EMC Construction matériaux : 0,001 au lieu de 0,01</i>). EMCF doit corriger les coefficients EMC « corrosion » et EMC « construction-matériau » et actualiser en conséquence les probabilités d'atteinte d'un point pour les ELS et PEL des scénarios de petite brèche et rupture totale.	Les coefficients EMC « corrosion » et EMC « construction-matériau » ont mal été renseignés. Néanmoins, la probabilité a bien été calculée avec un coefficient EMC corrosion = 0,02 et un coefficient EMC construction-matériau = 0,01. Elle reste correcte. Néanmoins, le coefficient CM3 « point zéro avec racleur instrumenté » a depuis été rajouté. Par conséquent, le coefficient EMC construction-matériau est maintenant égal à 0,001. Les probabilités ont été	§3.4.4.

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire DREAL NORMANDIE	Réponse EMCF	Paragraphe modifié
		recalculées et corrigées en conséquence.	
	<p>Remarque n°7 : EMCF devra actualiser le paragraphe 3.4.6 de son étude (Évaluation quantitative du risque et positionnement dans les matrices) au regard des remarques n°5 et n°6.</p> <p>Si nécessaire, la mise en place de mesures compensatoires complémentaires, permettant de rendre acceptable les phénomènes dangereux considérés, sera étudié.</p>	La prise en compte des effectifs services techniques de la communauté de commune de Caux de Seine ne modifie pas le positionnement dans les matrices. Le risque reste acceptable en tout point du tracé sans mesures compensatoires complémentaires. De plus, EMCF fera un point 0 par racleur instrumenté avant la mise en service de la canalisation. Cette mesure compensatoire a été ajoutée au tableau récapitulatif des mesures compensatoires et valorisée dans le calcul de probabilité (qui diminue légèrement). Le positionnement dans la matrice reste inchangé (colonne la plus à gauche ayant la probabilité la plus faible).	-
11 – Etude d’impact – commentaires SRN – BBEN	<p>Le choix technique de réaliser une tranchée plutôt qu’un forage dirigé au droit de la mégaphorbiaie/phragmitaie altérant de fait au moins un tiers de ces milieux entraînent des impacts résiduels significatifs et un risque suffisamment caractérisé sur des espèces protégées comme la Gorgebleue à miroir, la Cisticole des joncs ou encore le Bruant des roseaux. Le dossier doit donc être revu soit par l’ajout d’une mesure de réduction technique de forage dirigé soit par des mesures compensatoires encadrées par une demande de dérogation à la protection stricte des espèces.</p>	<p>La zone est fauchée une à deux fois par ans dans le cadre de l’entretien du couloir de l’énergie (nappes de canalisations de transport) par HAROPA port.</p> <p>Intégration des espèces concernées dans le dossier CNPN, et modification du phasage des travaux. Pas de décapage de la végétation sur la piste de roulement et mise en place de plats bords ce qui réduit encore l’emprise impactée.</p> <p>Un FHD de 900 m de longueur aurait un impact économique très important sur le projet et nécessiterait des études de détail supplémentaires (géotechniques, techniques, etc...). L’ensemble n’étant à ce jour pas compatible avec le planning envisagé.</p> <p>Une réunion avec les services de la DREAL paraît nécessaire pour convenir de la réponse appropriée à cette question.</p>	<p>Implique plusieurs modifications dans l’étude d’impact et le volet milieu naturel de l’étude d’impact.</p> <p>EI : en cours de modification § 5.2</p> <p>Document Biotope : en cours de modification</p>
	<p>Le dossier doit être complété en intégrant les espaces annexes et connexes nécessaires à la bonne conduite des travaux (bases vie, sites de stockages des tubes...).</p>	<p>Les aires de forage sont bien intégrées à l’analyse, mais pas les bases vies et zones de stockage. EMCF s’engage</p>	<p>EI : en cours de modification §</p>

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire DREAL NORMANDIE	Réponse EMCF	Paragraphe modifié
		à ce que l'emplacement des bases vie et de stockage soient à proximité du chantier mais à l'extérieur de la bande de pipes, sur des surfaces déjà artificialisées, par exemple les parkings EMCF LPP ou autre site industriel à proximité.	3.1.6
	L'analyse des effets/impacts est insuffisante dans la mesure où elle ne prend pas en compte les zones de bases de vie et de dépôt des matériaux principalement issu des secteurs à forage dirigé. Ce point doit être complété.		
	A minima, je retiens un impact fort sur la mégaphorbiaie/phragmitaie puisqu'il est précisé la destruction de 33 % au minimum de ce milieu à enjeu caractérisé dans l'étude de « très fort ».	Voir ci-dessous	EI : en cours de modification § 5.2 Document Biotope : en cours de modification
	<p>La mesure ME1 « Phasage des travaux dans le temps » vise à « éviter la destruction d'individus d'espèces protégées et/ou patrimoniales ». Cette mesure est à requalifier en mesure de réduction puisqu'elle n'évite pas le risque total de destruction d'individus d'insecte, de reptile et d'amphibien en hivernage.</p> <p>De plus, alors que la période sensible pour les amphibiens est définie de mars à août, pour les reptiles de novembre à août, des travaux sont prévus dans ces périodes dans les zones de contact de ces espèces.</p> <p>Exemples : travaux d'avril à juin dans le secteur à Léopard des murailles, travaux à partir de mi-juillet dans un secteur à Triton ponctué et dans les principales zones de contact de la Grenouille agile et de la Grenouille commune/rieuse. Les dates d'intervention doivent faire l'objet d'une adaptation supplémentaire.</p> <p>La mesure ME3 « Optimisation des emprises des zones de travaux » précise qu'au niveau de la mégaphorbiaie/phragmitaie « les travaux seront réalisés par tronçon de 100 mètres. La terre végétale sera décapée (50 cm) et mise en stock en bord de l'emprise chantier (avec balisage et identification des différents stocks. Les différents horizons seront terrassés, stockés de manières séparés. L'objectif est la reconstitution de l'ordre et la succession des différents horizons de sols pour retrouver un état similaire à l'état actuel (succession, épaisseurs...). Cette modalité permettra une reprise plus rapide de la</p>	<p>La mesure sera requalifiée et adaptée. Elle sera intégrée dans le CNPN qui sera instruit au niveau national compte tenu de la présence de Bruant des roseaux.</p> <p>Nouveau planning d'intervention présenté en réunion DREAL. Zone nord travaux d'avril à octobre, zone sud travaux de mi-août à octobre</p> <p>Réduction de l'impact sur la végétation en ne décapant pas la piste de roulement et en mettant des plat-bords. Modification du planning d'intervention.</p> <p>Pour la mégaphorbiaie, compensation de 0,48 ha impactés. Une surface de compensation est proposée par EMCF aux abords immédiats du site impacté. Il s'agit d'une ou de deux parcelles actuellement pâturées ou fauchées dans lesquelles il serait possible de mettre</p>	<p>Dossier CNPN à venir</p> <p>Modification du volet biodiversité</p> <p>EI : §5.2</p>

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire DREAL NORMANDIE	Réponse EMCF	Paragraphe modifié
	<p>végétation ».</p> <p>La notion de « reprise plus rapide de la végétation » est beaucoup trop imprécise. Le dossier doit être impérativement complété d'une estimation réaliste du délai de reconstitution des fonctionnalités initiales (état similaire) de la mégaphorbiaie/phragmitaie. La destruction de ce milieu est prévue de mi-août à octobre, il est quasiment impossible que ce milieu soit entièrement reconstitué et fonctionnel au printemps suivant pour la nidification des espèces à enjeux très fort que sont la Gorgebleue à miroir, la Cisticole des joncs et le Bruant des roseaux.</p>	<p>en place des zones de défend afin de laisser la végétation se développer pendant toute la durée des 5 ans de suivi post chantier. Si des impacts subsistent à l'issue de ces 5 ans, EXXON s'engage à réétudier les besoins.</p> <p>La possibilité d'utilisation de ces parcelles reste à vérifier en interne à EMCF.</p> <p>Reprise de la végétation 2 ans après travaux, sous réserve d'une remise en état dans les règles de l'art (décrites dans les dossiers) avec notamment le tri des terres et la restitution à l'identique.</p>	
	<p>La mesure MR5 « Implantation de micro-habitats » doit être complétée d'un calendrier de mise en place de ces micro-habitats. Pour être qualifiés en mesure de réduction, ces habitats doivent être effectifs avant les travaux.</p> <p>Je considère donc un impact résiduel significatif et un risque suffisamment caractérisé pour l'ensemble des espèces présentes dans la mégaphorbiaie/phragmitaie. En l'état, deux solutions s'offrent au pétitionnaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une mesure de réduction technique par la mise en place d'un forage dirigé plutôt qu'une tranchée ouverte au niveau de l'habitat ; • une mesure compensatoire de création de mégaphorbiaie/phragmitaie dont le dimensionnement resterait à évaluer, mesure compensatoire encadrée par une demande l'altération/destruction d'habitat d'espèces protégées. Dans ce cas, on ne pourrait que conseiller le pétitionnaire de prendre l'attache de Caux-Seine agglo ainsi que de Haropa Port pour le choix de la parcelle. 	<p>Cette mesure sera complétée (pose des micro-habitats avant le démarrage des travaux et dès que possible après réception de la réponse au dossier CNPN).</p> <p>Voir ci-dessus.</p> <p>Modification des documents d'ici fin juillet pour transmission DREAL au 4 août dernier délais.</p>	<p>Volet biodiversité : Mesure MR5 EI : § 5.2</p>
	<p>La mesure MS1 « Suivi écologique post-chantier » ne concerne que « les espaces balisés et adjacents au chantier » et ne concerne donc pas les secteurs détruits/altérés par le chantier.</p> <p>Cette mesure doit être revue afin qu'elle prenne en compte l'ensemble de l'aire d'étude rapprochée initiale (zone de travaux + zones balisées + zones adjacentes) sur au minimum 5 ans à partir de l'année suivant l'achèvement des travaux. Elle doit intégrer une mesure de surveillance et d'éradication des espèces exotiques envahissantes. Si ces suivis démontraient une perte nette de</p>	<p>Le dossier sera complété selon les remarques.</p>	<p>Mesure MS1</p>

Pièce n°	Dossier DACE – Commentaire DREAL NORMANDIE	Réponse EMCF	Paragraphe modifié
	biodiversité, des mesures complémentaires devront être proposées par le pétitionnaire.		
11 – Etude d’impact – commentaires UDLH- ECT	§ 5.6.2 risques technologiques : certes ce sont les mêmes risques mais les zones d'effets sont augmentées par rapport à la canalisation existante (remplacée) --> il serait judicieux d'y ajouter un résumé des modifications des zones d'effets	Le document sera modifié.	§ 5.6.2
	§ 3.4.1 / 5.1.4 / 5.1.5 hydrobiologie : préciser davantage les VLE (MES, ...) qui pourront être atteintes par les moyens de traitements utilisés (décantation, filtration) pour traiter les eaux pompées en fond de tranchée, notamment le pourcentage d'abattement des MES et la VLE atteinte en MES lorsque le rejet se fera dans un cours d'eau. Quels seront les paramètres potentiellement mesurés ainsi que les débits de pompage ?	<p>Les données sont difficilement quantifiables car elles sont liées à la profondeur de la nappe. Les relevés réalisés à l'été 2022 montre une nappe comprise entre 2,8 et 1,8 m de profondeur. Dans cette configuration, il n'y aura pas de pompages. En cas de nappe plus haute, des pompages pourront être nécessaires mais dépendent de la pluviométrie et du niveau de la nappe.</p> <p>Une évaluation sera faite dès que nécessaire afin d'estimer les débits de pompages effectifs.</p> <p>De la même manière il est difficile d'estimer les VLE des MES car ce paramètre est directement lié aux pompages.</p> <p>EMCF s'engage à ce qu'une surveillance soit mise en place afin de s'assurer que les rejets ne troublent pas le milieu récepteur de plus de 50 mg/l par rapport au taux de MES naturellement présent à l'amont dans le cours d'eau (valeur correspondant aux règles de l'art communément acceptées).</p>	§ 3.4.1 / 5.1.4 / 5.1.5
	§ 6.1 EI : quels sont les critères qui conduisent aux impacts résiduels "négligeable", "faible", "moyen" et "fort"	Les impacts résiduels sont donnés « à dire d'expert » par une société spécialisée. Il s'agit d'une appréciation qualitative qui résulte d'une méthodologie suivie rigoureusement.	§ 6.1

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2023-08-14d-00912 Référence de la demande : n°2023-00912-011-001

Dénomination du projet : DACE Canalisation propane Exxon Port-Jérôme

Lieu des opérations : -Département : Seine-Maritime -Commune(s) : 76170 - Lillebonne.76330 - Notre-Dame-de-Gravenchon.

Bénéficiaire :

MOTIVATION ou CONDITIONS

Espèces concernées

La demande adressée au CNPN concerne le Bruant des roseaux (*Emberiza schoeniclus*).

Nature du projet

Il s'agit de la sécurisation d'une canalisation entre Lillebonne et Port-Jérôme-sur-Seine, canalisation qui permet le transport de propane entre deux usines, le propane étant le résidu du traitement du propylène provenant du complexe pétrochimique EMCF, Chimie de Base de Port-Jérôme-sur-Seine. Il y est alors valorisé en gaz de chauffe et cela évite de le brûler à la torche de LPP. Il s'agit de remplacer à neuf la canalisation qui est majoritairement enterrée, mais traverse par trois fois la rivière du Commerce en aérien sur une longueur totale de 2 420 mètres.

Avis sur la Raison impérative d'intérêt public majeur

Les inspections de l'installation ont montré des points de vulnérabilité pouvant mener à des défaillances de sécurité et à l'arrêt de l'exploitation de la canalisation.

Avis sur l'absence de solutions alternatives de moindre impact

Ce projet est lié au remplacement d'une canalisation sur le même site, l'absence de solution alternative semble donc justifiée par la nature même du projet.

Avis sur l'état initial

L'état initial a été établi dans une aire d'étude définie par une zone de 500 m autour du tracé de la canalisation existante DN 65, et a pris en compte la présence des sites Natura 2000 et ZNIEFF dans un périmètre de 5 km. L'aire d'étude rapprochée constitue un enjeu écologique fort pour la présence de zones humides.

Impacts résiduels :

Les enjeux écologiques sont forts pour l'avifaune dans l'aire d'étude rapprochée, surtout les espèces liées aux milieux humides, mais aussi des milieux arborés et arbustifs, semi-ouverts, ouverts et aquatiques. Les impacts résiduels concernent surtout la destruction de l'habitat mégaphorbiaie/phragmitaie dont il est attendu qu'il se reconstitue spontanément pour retrouver une équivalence fonctionnelle à N+2. Il est attendu que l'impact résiduel significatif soit limité dans le temps, avec une estimation de 3 ans.

Mesures d'évitement

Les mesures d'évitement « Phasage des travaux dans le temps », « Balisage des zones sensibles » et « Optimisation des emprises des zones de travaux » ont été précisées à la demande de la DREAL et doivent permettre la reprise du fonctionnement des écosystèmes la plus efficace et rapide possible.

MOTIVATION ou CONDITIONS

Mesures réduction

Les mesures de réduction listées sont adaptées, les efforts devant être mobilisés pour ne pas augmenter les impacts de ces travaux, dans le contexte d'invasions biologiques et de changement climatique, auquel s'ajoute le risque de pollution du projet en particulier.

Mesures de compensation

La surface à compenser a été définie au regard du niveau de l'enjeu de l'item analysé et de la temporalité de l'impact, ce qui est bien justifié dans le projet. Pour la mégaphorbiaie, la compensation est proposée sur deux sites sous maîtrise foncière d'EMCF, à proximité immédiate de la zone impactée. La pérennité des mesures, sur 30 ans est satisfaisante. Les actions de gestion, y compris de libre évolution, la possibilité envisagée de mesures adaptatives, sont intéressantes pour la compensation des impacts, qui doit permettre d'accueillir les espèces concernées.

Mesures de suivi

Les mesures de suivi sont adaptées, mais prévues sur une durée de seulement 3 ans, ce qui ne permettra pas d'évaluer correctement les impacts qu'auront pu avoir les travaux.

Conclusion

Le CNPN estime que les enjeux et impacts ont été bien évalués. La compensation doit permettre d'offrir un relais en termes d'accueil par l'habitat pour les espèces impactées par ces travaux. Si les habitats humides sont résilients dans la mesure où leur surface et leurs fonctions hydrologiques sont préservées, il est attendu qu'ils aient retrouvé leur capacité d'accueil après 3 ans.

Néanmoins, la durée prévue des suivis écologiques de 3 ans, alors que les mesures de gestion sont prévues sur 30 ans, apparaît insuffisante.

Le CNPN émet un avis favorable sous condition de prolonger les suivis à minima sur une durée totale de 10 ans, en ajoutant des inventaires à 5, puis 10 ans post travaux.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable Favorable sous conditions Défavorable

Fait le : 11 octobre 2023

Signature :

Le président



**PRÉFET
DE LA SEINE-
MARITIME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Service Transitions, Ressources et Milieux

Rouen, le 14 avril 2023

Affaire suivie par : Nicolas GOURBIN
Tél. : 02 76 78 33 86
Mèl : nicolas.gourbin@seine-maritime.gouv.fr
Mèl : ddtm-strm-bmam@seine-maritime.gouv.fr
Nos réf : 76-2023-00078 NG

Le responsable du service
Transitions Ressources et Milieux
à
DREAL
Unité départementale du Havre

Objet : Remplacement d'une canalisation de transport de propane

Vous m'avez transmis pour examen et avis, un dossier concernant le remplacement d'une canalisation de propane par la société EXXON sur les communes de Lillebonne et Port-Jerôme-sur-Seine.

Au titre de la police de l'eau

Une étude de caractérisation des zones humides a été menée dans l'emprise du projet. Fondée sur les critères pédologiques et floristiques, elle a permis d'établir la présence de 1,9 ha de zones humides dans l'emprise du projet.

Le dossier détaille les mesures d'évitement et de réduction des impacts, en phase travaux. L'effet drainant de la tranchée dans laquelle la canalisation sera installée sera limité par la pose de bouchons en argile dans les secteurs humides. À l'issue du chantier, l'installation n'aura pas d'impact résiduel sur les zones humides. Sur ces secteurs, les sols sont remis en place après installation de la canalisation. Un décompactage est réalisé si nécessaire.

Afin de s'assurer de l'absence d'impact résiduel, un suivi a minima pédologique est à prescrire 3 à 5 ans après travaux afin de s'assurer du maintien des caractéristiques humides du sol.

Ainsi, j'émet un avis favorable sur ce dossier sous réserve de l'intégration des mesures de réductions des impacts en phase chantier et d'un suivi sous forme de prescriptions dans l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Le responsable du service
Transition Ressources et Milieux


Alexandre Herment



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France**

Paris, le 28/03/2023

Service prévention de risques
Département risques accidentels
Unité infrastructures énergétiques

Nos réf. : SPR/DRA/UIE/2023/58819

Affaire suivie par : Nadège BAPTISTE

Tél. : 01 71 28 47 37

Courriel : nadege.baptiste@developpement-durable.gouv.fr

**RAPPORT DE L'INSPECTION DE L'ENVIRONNEMENT
CANALISATION DE TRANSPORT**

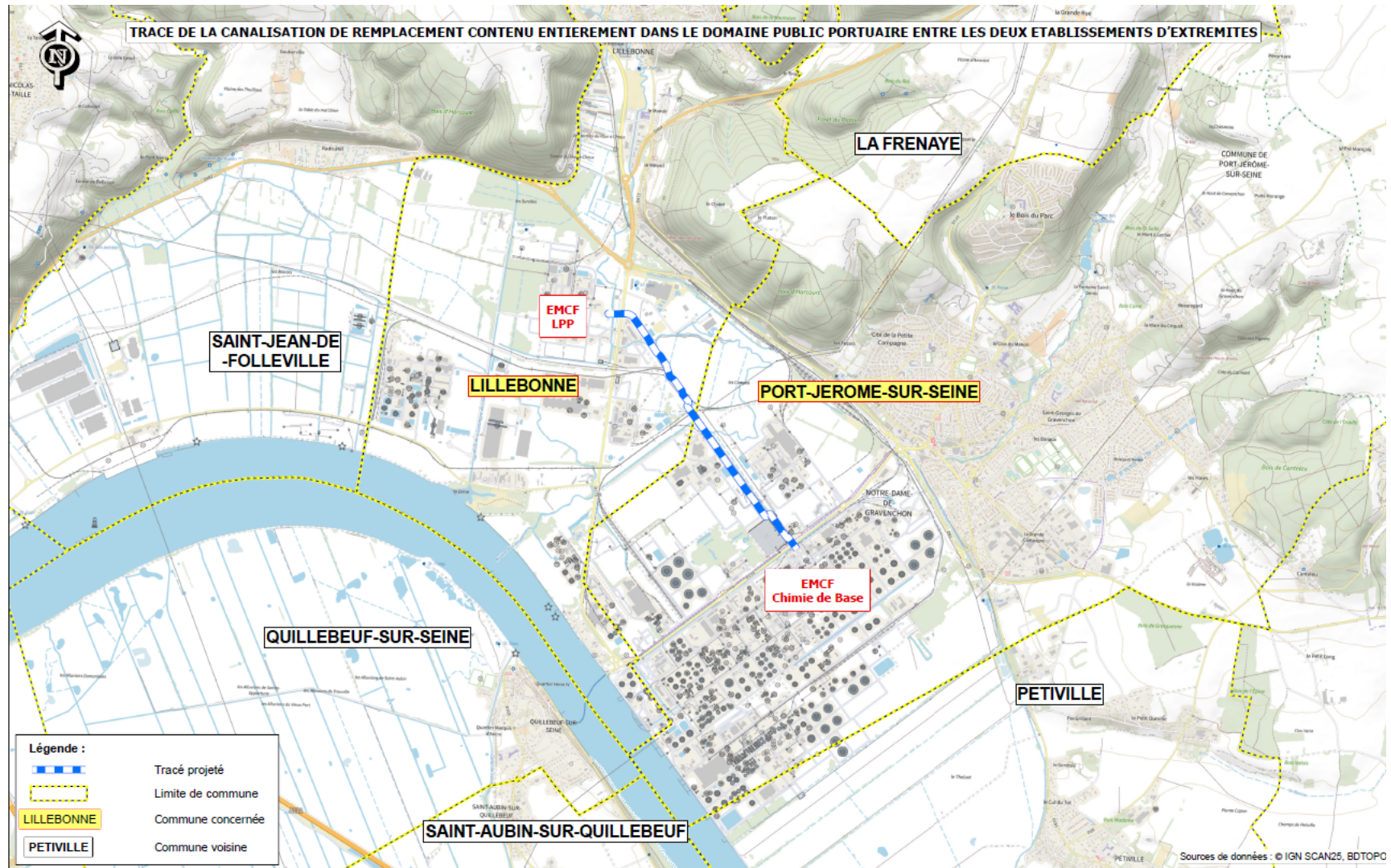
- Objet :** Examen de l'étude de dangers (pièce n°6) transmise par EXXONMIBIL CHEMICAL FRANCE (EMCF) dans le cadre de la demande d'autorisation de construction et d'exploitation d'un nouvel ouvrage en DN100 de gaz résiduaire (propane)
- Référentiel réglementaire :**
- Arrêté du 5 mars 2014 modifié « arrêté multi-fluides »
 - Guide GESIP 2008/01 Méthodologique pour la réalisation d'une étude de dangers concernant une canalisation de transport
Rapport n°2008/01 Édition de juillet 2019
 - Guide GESIP 2010/01 Canalisation de moins de 500 m² de surface projetée au sol
Rapport n°2010/01 - révision juillet 2016
 - Guide GESIP Surveillance, Inspection et Réparations des canalisations de transport
Rapport n° 2007/04–Révision 2014
 - Guide GESIP Canalisations de transport : Mesures compensatoires de sécurité
Rapport n° 2008/02–Édition de janvier 2014
- Exploitant :** EXXONMIBIL CHEMICAL FRANCE (EMCF)
- DREAL coordinatrice :** DRIEAT Ile de France
- DREAL site :** DREAL Normandie
- Département :** Seine-Maritime (76)
- Communes(s) traversée(s) :** Lillebonne et Port-Jérôme-sur-Seine

La société EXXONMOBIL CHEMICAL FRANCE (EMCF) a décidé de remplacer sa canalisation de transport de gaz résiduaire (actuellement en DN65) entre l'usine EMCF LPP à Lillebonne et le complexe pétrochimique EMCF Chimie de base de Port-Jérôme-sur-Seine, par une nouvelle canalisation en DN100. Dans ce cadre, EMCF a transmis, par courrier du 15 février 2023, une demande d'autorisation de construction et d'exploitation (DACE) au titre de l'article R. 555-3 du code de l'environnement à la Préfecture de Seine-Maritime. Le présent rapport présente l'analyse de la DRIEAT de la pièce n°6 (étude de dangers) de cette DACE. **Les éléments apparaissant en gras dans les encadrés sont ceux qui nécessiteraient d'être complétés par EMCF.**

Sommaire

I. Carte du tracé retenu.....	3
II. Description de l'ouvrage et de son environnement.....	5
1. Description de l'ouvrage.....	5
2. Description de l'environnement de l'ouvrage.....	6
3. Description du plan de maintenance et de surveillance de l'ouvrage (PSM).....	6
III. Analyse et évaluation des risques pour l'ouvrage.....	6
4. Phénomènes dangereux retenus – tracé courant.....	6
5. Enjeux humain, économique et naturel.....	7
6. Mesures de protection contre les risques.....	7
7. Acceptabilité des risques.....	8
8. Points singuliers.....	8
Enfin, EMCF retient la mise en place d'une peinture anti-corrosion pour les parties aériennes.....	9
IV. Maîtrise de l'urbanisation.....	9
V. Conclusions et propositions.....	9

I. Carte du tracé retenu



II. Description de l'ouvrage et de son environnement

1. Description de l'ouvrage

Les principales caractéristiques de l'ouvrage en projet sont les suivantes :

Longueur (m)	2420
Pression maximale de service (PMS) (bar)	18
Nuance d'acier	API 5L X60 PSL2
Diamètre extérieur (mm)	114,3
Épaisseur du tube (mm)	≥ 6
Revêtement tube	Polyéthylène tri-couche voire polypropylène pour les sections en forages dirigés
Coefficient de sécurité par calcul (-)	14,8

Le produit transporté est du gaz résiduaire composé à 98 % de propane, sous forme liquéfiée. Ce gaz est le même que celui transporté dans l'ouvrage existant en DN65. Il s'agit d'un gaz inflammable, mais faiblement toxique.

Bien que parfois distant de plusieurs dizaines de mètres, le tracé retenu se trouve dans les environs de la canalisation existante en DN65, et en particulier emprunte le cheminement du « couloir de l'énergie » où se trouvent plusieurs autres ouvrages exploités par différents transporteurs (hydrocarbures, produits chimiques, gaz naturel). Les terminaux de départ et d'arrivée de la canalisation se trouvent dans l'enceinte des sites industriels EMCF LPP et EMCF Chimie de base.

Le tracé retenu comprend plusieurs points singuliers : parties aériennes aux extrémités de l'ouvrage dans les enceintes EMCF LPP et EMCF Chimie de base, traversée de la rivière du Commerce (à 3 reprises), passage sous route (RD 110, RD 173). En plus de la pose standard en tranchée, la construction de l'ouvrage prévoit la réalisation 5 sections de forage dirigés horizontal (FDH). Ces sections sous FDH recouvrent l'ensemble des points singuliers précités, à l'exception du passage sous la RD 110 qui sera réalisé avec réutilisation du fourreau actuel.

L'ouvrage ne comprend pas d'installation annexe.

Le coefficient de sécurité par calcul est largement supérieur au coefficient de sécurité requis par le I a) de l'article 6 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié (coefficient C requis). L'ouvrage est donc conforme à cet article.

Les limites de l'ouvrage sont identifiées et correspondent aux éléments suivants : en amont, la vanne 2" située sur l'enceinte ICPE d'EMCF LPP, et en aval, la vanne 19BC18.

Deux vannes de sectionnement sont identifiées : en amont, une vanne motorisée MOV9710 localisée en amont de la vanne 2" ; en aval, la vanne manuelle 19BC18 (marquant également la limite avale de l'ouvrage de transport).

L'ouvrage bénéficiera de la protection d'une soupape (SV008) et la pression sera suivie par un capteur de pression (avec report en salle de contrôle) tous deux situés à proximité amont de la limite de l'ouvrage de transport sur l'enceinte EMCF LPP.

Remarque n°1 : La position de la vanne 19BC18 par rapport aux limites de l'enceinte ICPE EMCF Chimie de France doit être précisée (schéma p.12).

2. Description de l'environnement de l'ouvrage

Il est à noter qu'aucun établissement recevant du public (ERP) de 100 personnes ou plus, immeuble de grand taille (IGH) ou installation nucléaire de base (INB) n'a été recensé par EMCF dans la zone d'étude. Le tracé se place principalement dans une zone industrielle où sont recensés plusieurs ICPE à autorisation, ces établissements étant liés à EXXON.

La description de l'environnement décrite par EMCF dans son dossier n'appelle de remarque de la DRIEAT.

3. Description du plan de maintenance et de surveillance de l'ouvrage (PSM)

EMCF décrit succinctement les dispositions retenues du plan de maintenance et de surveillance de l'ouvrage. Les dispositions comprennent notamment une surveillance de ligne par passage pédestre une fois par semaine et un survol aérien 4 à 5 fois par mois. Si le passage de racleur instrumenté dans l'ouvrage est évoqué, aucune périodicité n'est définie : l'exploitant indique qu'une inspection décennale n'est pas nécessairement requise, sous réserve de la réalisation d'une analyse de risque, conformément au guide GESIP 2010/01.

Remarque n°2 : La description succincte du PSM ne comprend pas l'inspection par mesure électrique de surface (MES) et fouilles associées pourtant valorisée comme mesure compensatoire dans l'étude de dangers. Cette disposition doit être intégrée au PSM.

Si l'inspection décennale n'est effectivement pas nécessairement requise pour les canalisations de moins de 500 m² de surface projetée au sol, l'utilisation de méthodes directes d'inspection (par passage d'un racleur instrumenté) est obligatoire : les méthodes indirectes (comme les mesures électriques de surface) ne sont à employer que « *lorsque des méthodes d'inspection directes ne sont pas utilisables ou sont incompatibles avec les pressions et les débits d'exploitation ou ne sont pas plus efficaces relativement au mode de dégradation considéré* ».

Les accessoires de sécurité (soupape et capteur de pression) permettant le contrôle et la protection en cas de suppression de l'ouvrage de transport ne sont pas situés dans le périmètre de l'ouvrage de transport. Par ailleurs, la vanne de sectionnement motorisée amont (MOV9710), qui peut être fermée automatiquement par une chaîne de mise en sécurité associée au capteur de pression, se situe sur la partie ICPE d'EMCF LPP en amont de l'ouvrage de transport. Il serait pertinent lors d'une inspection après la mise en service de l'ouvrage, que de vérifier que le PSM finalisé inclut bien les contrôles de ces dispositifs de sécurité situés sur la partie ICPE.

La décision de remplacer la canalisation existante en DN65 a été faite suite à l'identification de défauts notables sur celle-ci.

Remarque n°3 : Le produit transporté étant atypique, EMCF devrait préciser la nature des défauts détectés et les méthodes ayant permis leur identification sur la canalisation existante en DN65. EMCF devra indiquer comment ce retour d'expérience interne a été pris en compte dans le PSM et la conception du nouvel ouvrage.

En fonction des réponses à la remarque n°3 d'EMCF, l'absence de périodicité définie pour le passage par racleur instrumenté pourrait être considérée comme non acceptable.

III. Analyse et évaluation des risques pour l'ouvrage

4. Phénomènes dangereux retenus – tracé courant

Les phénomènes dangereux retenus sont les suivants :

Perte de confinement de la canalisation (brèche), jet vertical

→ inflammation directe → jet enflammé

→ dispersion puis inflammation du nuage → flash fire

→ dispersion puis inflammation du nuage → UVCE

S'agissant des tailles et fréquence de brèche, EMCF utilise les données de la base de données EGIG et retient ainsi deux tailles de brèche : petite brèche (12mm) et rupture totale (regroupant les brèches moyennes et les ruptures).

Que ce soit pour les petites brèches ou pour la rupture, le phénomène dangereux majorant en termes de bande d'effet est le jet enflammé.

Les distances d'effet retenues sont les suivantes :

Brèche limitée 12 mm		Rupture totale	
ELS	PEL	ELS	PEL
20 m	25 m	70 m	85 m

Les phénomènes dangereux retenus, leur probabilité d'occurrence et les paramètres de modélisation sont conformes aux dispositions de l'article 11 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié et du guide GESIP 2008/01 et n'appellent pas de remarque. Les distances des bandes d'effets retenues sont conformes aux résultats des modélisations et aux dispositions du guide GESIP 2008/01.

5. Enjeux humain, économique et naturel – tracé courant

Les règles de comptage des enjeux humains sont conformes aux préconisations du guide GESIP 2008/01. Les données ont été mises à jour en 2020 et sont issues d'une consultation auprès du SDIS Seine Maritime, de la DREAL haute Normandie et auprès des entreprises elles-mêmes.

Les bandes d'effet dangereux recoupent au PK 0,27 l'emprise des services techniques de la communauté de commune de Caux de Seine. Aucun enjeu humain n'a été retenu pour ce site. Les images aériennes montrent toutefois la présence d'un parking fréquenté et d'un bâtiment industriel dans la zone d'effet.

Les salariés des ICPE EMCF Elastomères et ESSO STIG ERSAF présentes dans la zone d'étude ne sont pas pris en compte dans les enjeux humains car ces sites disposent d'un POI/PSI commun (cette disposition permet ainsi d'exclure de nombreux enjeux humains).

Remarque n°4 : Il apparaît que des enjeux humains sont présents dans l'emprise des services techniques de la communauté de commune de Caux de Seine dans la bande des effets dangereux, EMCF doit mettre à jour en conséquence son comptage des enjeux humains.

Remarque n°5 : EMCF devra transmettre les justificatifs permettant d'exclure dans le comptage des enjeux humains, les salariés des sites ICPE EMCF Elastomères et ESSO STIG ERSAF (fiches POI/PSI commune notamment).

Dans la mesure où les nombreux salariés des ICPE voisines de l'ouvrage n'ont pas été comptabilisés dans les enjeux humains, il pourrait être pertinent de prescrire les dispositions concernées issues du § 2.1.7 du guide GESIP 2008/01 permettant l'exclusion de ces enjeux humains (PSI/POI commun et cohérent, exercices réguliers).

Par la suite, des inspections permettant de s'assurer de la mise en place opérationnelle de ces dispositions seraient pertinentes.

6. Mesures de protection contre les risques – tracé courant

Les mesures de protection contre les risques (mesures compensatoires) mises en place par EMCF sont décrites dans le tableau ci-après.

Le guide GESIP méthodologique pour la réalisation d'une EDD précise qu'une justification est à apporter pour valoriser la mesure CM1. Ces justificatifs pourront être apportés au dossier prévu à l'article 19 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié. Pour rappel, les mesures électriques de surface, valorisée comme mesure compensatoire (C3) ne sont pas incluses dans le plan de surveillance et de maintenance (remarque n°2).

D'une manière générale, la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires peut être contrôlée à l'occasion d'une inspection après la mise en service de la canalisation TT4, TT6, C1 C3...) ou dans le cadre des travaux de mise en place de l'ouvrage (Cprof, TT5...).

Facteur correctif/Mesure compensatoire	Travaux tiers	Corrosion	Défaut construction / matériau	Facteur de réduction
Facteur correctif du risque « travaux de tiers » dit facteur C_i (C_{env} X C_{prof})				
Zone suburbaine	X			C _{env} = 3
Profondeur d'enfouissement	X			C _{prof} = 0,67 (Prof = 1m)
Efficacité des mesures compensatoires contre le risque « travaux tiers »				
TT4a – Marquage renforcé par dispositif hors sol (bornes)	X			0,3
TT5a – Marquage avertisseur enterré (grillage avertisseur standard)	X			0,6
TT6 – Surveillance renforcée (1/nb de passage mensuel) Surveillance visuelle 1 fois par semaine (4 fois / mois) Survol aérien (4 fois par mois)	X			0,125 (1/8)
Efficacité des mesures compensatoires contre le risque « corrosion »				
C1 – Programme de contrôle de la qualité de la PC		X		0,2
C3 – Inspection par campagne de mesures électriques de surface (MES) et fouilles associées		X		0,1
Efficacité des mesures compensatoires contre le risque « défaut construction ou matériau »				
CM1b – utilisation de tubes sans soudure			X	0,1
CM2 – Contrôle non destructif à 100% des soudures par procédé autre que visuel avec contrôle du revêtement des joints soudés sur chantier			X	0,1

Mesures compensatoires retenues

Remarque n°6 : Au regard des mesures compensatoires retenues, la DRIEAT relève que les coefficients EMC « corrosion » et EMC « construction-matériau » sont erronés dans le tableau 21 p. 81 (*EMC corrosion : 0,002 au lieu de 0,02 ; EMC Construction matériaux : 0,001 au lieu de 0,01*). EMCF doit corriger les coefficients EMC « corrosion » et EMC « construction-matériau » et actualiser en conséquence les probabilités d'atteinte d'un point pour les ELS et PEL des scénarios de petite brèche et rupture totale.

7. Acceptabilité des risques

Au regard de l'analyse des risques et des mesures compensatoires établies, les deux scénarios accidentels sont classés de la façon suivante par EMCF dans la matrice de criticité :

- pour les effets létaux significatifs : case blanche * pour la rupture totale, case blanche pour la brèche limitée de 12 mm ;
- pour les premiers effets létaux : case blanche * pour la rupture totale, case blanche pour la brèche limitée de 12 mm.

Compte tenu de la conformité à l'article 5 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié (absence d'ERP de plus de 100 personnes), EMCF conclut que les risques sont acceptables en tout point du tracé courant.

Remarques n°7 : EMCF devra actualiser le paragraphe 3.4.6 de son étude (Évaluation quantitative du risque et positionnement dans les matrices) au regard des remarques n°5 et n°6. Si nécessaire, la mise en place de mesures compensatoires complémentaires, permettant de rendre acceptable les phénomènes dangereux considérés, sera étudié.

8. Points singuliers

EMCF a réalisé une analyse des risques spécifique pour les différents points singuliers. S'agissant des traversées de la rivière du Commerce (3), des voies ferrées et des routes (passages en enterré pour l'ensemble de ces points) en raison des dispositions techniques prises, EMCF indique que l'analyse des risques de ces points est assimilable à celle du tracé courant.

Ceci n'appelle pas de remarque de la DRIEAT

S'agissant des parties terminales aériennes de l'ouvrage de transport, EMCF identifie les phénomènes dangereux suivants :

Perte de confinement de la canalisation (brèche), **jet horizontal**

→ inflammation directe → jet enflammé

→ dispersion puis inflammation du nuage → flash fire

→ dispersion puis inflammation du nuage → UVCE

Pour la partie amont, sur l'emprise d'EMCF LPP, EMCF exclu le scénario de rupture totale par agression mécanique : la portion aérienne se trouvant dans une zone peu fréquentée et éloignée des voies de circulation. La rupture totale est retenue uniquement par effet dominos thermiques, aussi le phénomène de flash-fire et UVCE ne sont pas considérés puisque l'inflammation du gaz est immédiate.

A l'issue de la construction de l'ouvrage de transport, il serait pertinent de vérifier le bien-fondé de l'exclusion du risque d'agression mécanique de la canalisation aérienne sur la partie aérienne amont et d'imposer s'il y a lieu la mise en place de protections spécifiques pour garantir l'exclusion de ce scénario

Pour la partie avale, sur l'emprise d'EMCF Chimie de base, le scénario de rupture totale par agression mécanique n'est pas écarté. La rupture totale est également possible par effets dominos thermiques.

Les distances d'effet retenues sont les suivantes :

Partie amont EMCF LPP				Partie avale EMCF Chimie de base			
Brèche limitée 12 mm		Rupture totale		Brèche limitée 12 mm		Rupture totale	
ELS	PEL	ELS	PEL	ELS	PEL	ELS	PEL
40 m	40 m	85 m	90 m	40 m	40 m	150 m	150 m

Comme pour le tracé courant, les salariés des sites ICPE concernés ne sont pas comptés pour les enjeux humains de ces deux points singuliers.

Enfin, EMCF retient la mise en place d'une peinture anti-corrosion pour les parties aériennes.

EMCF juge les risques acceptables pour ces deux points singuliers aériens.

IV. Maîtrise de l'urbanisation

Conformément à l'article R. 555-30 du code de l'environnement, des servitudes d'utilité publique pour la maîtrise de l'urbanisation doivent être établies le long de l'ouvrage de transport. Le tracé de la canalisation est parfois distant de plusieurs dizaines de mètres du tracé actuel de la canalisation en DN65. Dans ce cadre, il est probable qu'il soit nécessaire d'établir un nouvel arrêté instaurant ces zones de servitudes. Les distances suivantes seront à considérer :

Partie enterrée :

PEL du phénomène dangereux de référence majorant (rupture totale) : SUP 1 = 85 mètres

PEL du phénomène dangereux de référence réduit (brèche 12 mm) avec éloignement : SUP 2 = 25 mètres
ELS du phénomène dangereux de référence réduit (brèche 12 mm) avec éloignement : SUP 3 = 20 mètres

Partie aérienne côté EMCF LPP (amont) :

PEL du phénomène dangereux de référence majorant (rupture totale) : SUP 1 = 90 mètres
PEL du phénomène dangereux de référence réduit (brèche 12 mm) avec éloignement : SUP 2 = 40 mètres
ELS du phénomène dangereux de référence réduit (brèche 12 mm) avec éloignement : SUP 3 = 40 mètres

Partie aérienne côté EMCF LPP (aval) :

PEL du phénomène dangereux de référence majorant (rupture totale) : SUP 1 = 150 mètres
PEL du phénomène dangereux de référence réduit (brèche 12 mm) avec éloignement : SUP 2 = 40 mètres
ELS du phénomène dangereux de référence réduit (brèche 12 mm) avec éloignement : SUP 3 = 40 mètres

V. Conclusions et propositions

La DRIEAT propose de demander à EMCF de compléter son étude de dangers avec les différentes remarques formulées dans le rapport.

Rédacteur

L'inspectrice de l'environnement



Nadège BAPTISTE

Vérificateur-Approbateur

L'adjoint au chef du Département Risques
accidentels



Vincent PIERRON

Contribution DREAL-SRN 123-2023 EXXON – Canalisation propane

Projet	Infrastructure gazière	Pétitionnaire	Exxon
		Communes	Port-Jérôme sur Seine - Lillebonne
	Service instructeur	UDLH	
	Date de dépôt	28/03/23	
	Date d'accusé de réception		

Thématiques concernées	<input checked="" type="checkbox"/> Biodiversité (BBEN) <input type="checkbox"/> zones humides et milieux aquatiques (BEMA) <input checked="" type="checkbox"/> Dérogation « espèces protégées » (BBEN) <input checked="" type="checkbox"/> Natura 2000 (BBEN) <input type="checkbox"/> Autre :
Service concerné	DREAL Normandie – SRN
Date de la demande de contribution	28/03/23 (réf SRN :202-2023)
Date de réponse	31/03/23 (réf SRN : 123-2023)
Nom des contributeurs	BBEN : Laurent Lemonnier

contribution SRN – DREAL Normandie

Par mail du 28 mars 2023, la contribution du service ressources naturelles de la DREAL est sollicitée sur un dossier de création de canalisation de propane par la société Exxon sur Port-Jérôme II.

Le choix technique de réaliser une tranchée plutôt qu'un forage dirigé au droit de la mégaphorbiaie/phragmitaie altérant de fait au moins un tiers de ces milieux entraînent des impacts résiduels significatifs et un risque suffisamment caractérisé sur des espèces protégées comme la Gorgebleue à miroir, la Cisticole des joncs ou encore le Bruant des roseaux. Le dossier doit donc être revu soit par l'ajout d'une mesure de réduction technique de forage dirigé soit par des mesures compensatoires encadrées par une demande de dérogation à la protection stricte des espèces.

Le dossier doit être complété en intégrant les espaces annexes et connexes nécessaires à la bonne conduite des travaux (bases vie, sites de stockages des tubes...).

Certaines mesures ERC doivent être revues ou précisées.

La mesure de suivi MS1 est également insuffisante pour conclure à l'efficacité des mesures environnementales proposées.

Le détail des remarques se trouve en annexe.

L'adjointe à la cheffe
du service ressources naturelles,

Catherine FAUBERT

ANNEXE
à la contribution 123-2023-SRN-BBEN
EXXON – Canalisation propane – Port Jérôme II

Présentation du projet

L'usine chimique ExxonMobil Chemical France (EMCF) à Lillebonne émet du propane qui est retourné au complexe pétrochimique de Gravenchon pour alimenter le réseau de gaz de chauffe du vapocraqueur. La canalisation de transport de propane est ancienne et ne correspond pas aux standards actuels d'EMCF (diamètre 2,5", soit DN 65, épaisseur 3 mm) et nécessiterait une campagne d'entretien très importante. EMCF a décidé de remplacer cette ligne par une nouvelle, de diamètre 4" (DN 100) selon un tracé similaire. La canalisation traverse les communes de Lillebonne et Port-Jérôme-sur-Seine dans le domaine public portuaire.

La réalisation des travaux de pose nécessite la création d'une piste de travail pour le passage des engins, la construction de la canalisation, la réalisation de la tranchée et le stockage des terres.

Il est prévu une piste de 12 mètres de large correspondant à :

- 6 mètres pour la piste de roulement des engins ;
- 5 mètres pour le stockage des terres.

Des forages dirigés sont prévus localement notamment pour les traversées des principaux obstacles (routes, voies ferrées cours d'eau...), une surlargeur de 50 m x 50 m est nécessaire afin de stocker le matériel ainsi que les déblais aux abords des niches d'entrées. Du côté de la niche de sortie les surlargeurs sont moins importantes. Le chantier nécessite également des emprises supplémentaires pour les bases vie et sites de stockages des tubes. **Ces sites ne sont pas définis dans le dossier. Le dossier doit être complété en conséquence.**

État initial

Aire étude

L'aire d'étude rapprochée proposée représente une surface de 19 ha. Elle est principalement composée de milieux non anthropisés. L'aire d'étude semble proportionnée aux effets pressentis du projet.

Inventaires

Des inventaires terrain ont été réalisés en 2022 par Biotope sur 2 saisons (printemps et été). Les intervenants et leur qualification sont précisés. Les protocoles, dates et conditions météorologiques sont décrits. La pression d'inventaire semble proportionnée au projet.

Les zones humides ont fait l'objet d'une détermination à la fois sur critère botanique et pédologique. Sur les 19 ha de l'aire d'étude, 16 ha sont considérés comme humides. Les 3 ha non humides sont principalement des milieux aquatiques et des zones artificialisées (voie ferrée, parking...). L'étude n'amène pas de remarques.

Bioévaluation

Les critères d'évaluation des enjeux sont présentés. Les niveaux d'enjeux sont partagés. Il est principalement retenu :

- des enjeux très forts associés principalement aux milieux humides (notamment Cisticole des joncs, Bruant des roseaux, Gorgebleue à miroir) ;
- -des enjeux forts
 - pour l'avifaune des milieux arborés et arbustifs, semi-ouverts, ouverts et aquatiques avec présence comme nicheur probable ou certain du Chardonneret élégant, de la Bouscarle de Cetti, du Faucon crécerelle, du Bouvreuil Pivoine, du Bruant jaune et de la Linotte mélodieuse... Le Petit Gravelot, observé au niveau de milieux ouverts ras, présente également un enjeu fort ;
 - pour les amphibiens (Triton ponctué) associés principalement aux milieux humides et aquatiques (prairies inondables, fossés, bassins) ;

- pour les insectes notamment l'Ecaille chinée (espèce d'intérêt communautaire – présence potentielle) et le Conocéphale des roseaux ;
- pour les mammifères par la présence en chasse et transit de la Noctule de Leilser et la présence potentielle du Putois d'Europe.

Caractérisation des impacts

L'analyse des effets/impacts est insuffisante dans la mesure où elle ne prend pas en compte les zones de bases de vie et de dépôt des matériaux principalement issu des secteurs à forage dirigé. Ce point doit être complété. En l'absence de cette prise en compte, tous les niveaux d'impacts et les pourcentages d'habitats détruits / habitants présents sont possiblement sous-évalués.

A minima, je retiens un impact fort sur la mégaphorbiae/phragmitaie puisqu'il est précisé la destruction de 33 % au minimum de ce milieu à enjeu caractérisé dans l'étude de « très fort ».

Séquence ERC

L'évitement

La mesure ME1 « *Phasage des travaux dans le temps* » vise à « *éviter la destruction d'individus d'espèces protégées et/ou patrimoniales* ». **Cette mesure est à requalifier en mesure de réduction** puisqu'elle n'évite pas le risque total de destruction d'individus d'insecte, de reptile et d'amphibien en hivernage.

De plus, alors que la période sensible pour les amphibiens est définie de mars à août, pour les reptiles de novembre à août, des travaux sont prévus dans ces périodes dans les zones de contact de ces espèces. Exemples : travaux d'avril à juin dans le secteur à Lézard des murailles, travaux à partir de mi-juillet dans un secteur à Triton ponctué et dans les principales zones de contact de la Grenouille agile et de la Grenouille commune/rieuse. **Les dates d'intervention doivent faire l'objet d'une adaptation supplémentaire.**

La mesure ME2 « *Balisage des zones sensibles* » n'amène pas de remarque.

La mesure ME3 « *Optimisation des emprises des zones de travaux* » précise qu'au niveau de la mégaphorbiae/phragmitaie « *les travaux seront réalisés par tronçon de 100 mètres. La terre végétale sera décapée (50 cm) et mise en stock en bord de l'emprise chantier (avec balisage et identification des différents stocks. Les différents horizons seront terrassés, stockés de manières séparés. L'objectif est la reconstitution de l'ordre et la succession des différents horizons de sols pour retrouver un état similaire à l'état actuel (succession, épaisseurs...).* Cette modalité permettra une reprise plus rapide de la végétation. ».

La notion de « reprise plus rapide de la végétation » est beaucoup trop imprécise. Le dossier doit être impérativement complété d'une estimation réaliste du délai de reconstitution des fonctionnalités initiales (état similaire) de la mégaphorbiae/phragmitaie. La destruction de ce milieu est prévue de mi-août à octobre, il est quasiment impossible que ce milieu soit entièrement reconstitué et fonctionnel au printemps suivant pour la nidification des espèces à enjeux très fort que sont la Gorgebleue à miroir, la Cisticole des joncs et le Bruant des roseaux.

La réduction

La mesure MR1 « *Procédures pour limiter les pollutions en phase travaux* » est une mesure technique classique et courante pour ce type de chantier et n'aura que peu d'effet sur la biodiversité.

Les mesures MR2 « *Procédures de gestion des espèces floristiques exotiques envahissantes* » et MR3 « *Mise en place de barrières semi-perméables à la petite faune* » n'amènent pas de remarques.

La mesure MR4 « *Sauvetage manuel d'amphibiens* » nécessitera, comme précisé dans le dossier, une demande de dérogation à la protection stricte des amphibiens. La future demande devra démontrer la raison impérative d'intérêt public majeur du projet ainsi que l'absence de solutions alternatives.

La mesure MR5 « *Implantation de micro-habitats* » **doit être complétée d'un calendrier** de mise en place de ces micro-habitats. Pour être qualifiés en mesure de réduction, ces habitats doivent être effectifs avant les travaux.

L'analyse des impacts résiduels

L'analyse des impacts résiduels conclut à l'absence d'impacts significatifs sur tous les compartiments de biodiversité y compris sur la mégaphorbiaie/phragmitaie. **Cette conclusion ne peut pas être partagée** dans la mesure où :

- l'habitat est caractérisé dans le dossier en enjeu très fort notamment par la présence d'oiseaux protégés et patrimoniaux selon les critères de l'étude ;
- l'habitat de ces espèces protégées va être détruit d'au minimum d'1/3 de sa surface ;
- il n'est apporté aucun élément permettant d'assurer un retour à l'état initial au printemps suivant les travaux avant la période de nidification des oiseaux.

Je considère donc un impact résiduel significatif et un risque suffisamment caractérisé pour l'ensemble des espèces présentes dans la mégaphorbiaie/phragmitaie. En l'état, deux solutions s'offrent au pétitionnaire :

- une mesure de réduction technique par la mise en place d'un forage dirigé plutôt qu'une tranchée ouverte au niveau de l'habitat ;
- une mesure compensatoire de création de mégaphorbiaie/phragmitaie dont le dimensionnement resterait à évaluer, mesure compensatoire encadrée par une demande d'altération/destruction d'habitat d'espèces protégées. Dans ce cas, on ne pourrait que conseiller le pétitionnaire de prendre l'attache de Caux-Seine agglo ainsi que de Haropa Port pour le choix de la parcelle.

Mesures d'accompagnement

La mesure Mac1 « *Suivi ponctuel du chantier par un écologue* » et Mac2 « *Prescriptions pour la remise en état du site* » n'amènent pas de remarques.

Mesures de suivi

La mesure MS1 « *Suivi écologique post-chantier* » ne concerne que « *les espaces balisés et adjacents au chantier* » et ne concerne donc pas les secteurs détruits/altérés par le chantier.

Cette mesure doit être revue afin qu'elle prenne en compte l'ensemble de l'aire d'étude rapprochée initiale (zone de travaux + zones balisées + zones adjacentes) sur au minimum 5 ans à partir de l'année suivant l'achèvement des travaux. Elle doit intégrer une mesure de surveillance et d'éradication des espèces exotiques envahissantes. Si ces suivis démontraient une perte nette de biodiversité, des mesures complémentaires devront être proposées par le pétitionnaire.

La mesure MS2 « *Suivi post-chantier des zones humides* » n'amène pas de remarque.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

NORMANDIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

Avis délégué

**Projet de remplacement de la canalisation de transport
de propane d'Exxon Mobil Chemical France (EMCF)
entre l'usine de produits chimique EMCF LPP de Lillebonne
et le complexe pétro-chimique EMCF Chimie
de Port-Jérôme-sur-Seine (76)**

N° MRAe 2023-5053

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement concernant le projet de remplacement de la canalisation de transport de propane entre l'usine de produits chimiques « LPP » de Lillebonne et le complexe pétrochimique implanté sur la commune de Port-Jérôme-sur Seine (76), menée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, unité départementale du Havre, pour le compte du préfet de la Seine-Maritime, l'autorité environnementale a été saisie le 11 août 2023 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis est émis par M. Noël JOUTEUR, membre de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, par délégation de compétence donnée par la MRAe lors de sa séance collégiale du 14 septembre 2023. Les membres de la MRAe ont été consultés le 6 octobre 2023 et le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues. Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe formule sur ce dossier, en sa qualité d'autorité environnementale.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégialement le 27 avril 2023¹, M. Noël JOUTEUR atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en **italique gras** pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Ce présent avis est publié sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie). Cet avis est un avis simple qui est joint au dossier de consultation du public.

¹ Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) : <https://www.mrae.developpement-durable.-gouv.fr/presentation-de-la-mrae-de-la-region-normandie-a53.html>

AVIS

1. Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

Le site d'activités pétro-chimiques de Port-Jérôme-sur-Seine accueille le complexe ExxonMobil Chemical France (EMCF) composé du complexe EMCF Chimie de base implanté sur la commune de Port-Jérôme-sur-Seine et de l'usine chimique EMCF LPP implantée sur la commune voisine de Lillebonne. L'usine chimique EMCF LPP de Lillebonne utilise le propylène² provenant du complexe pétrochimique EMCF Chimie de base de Port-Jérôme-sur-Seine. Ce flux de propylène contient environ 5 % de propane³ qui ne réagit pas dans le procédé de polymérisation⁴. Ce propane est extrait du gaz résiduel et est envoyé vers EMCF Chimie de base, via la canalisation de transport de propane existante, pour y être valorisé en gaz de chauffe et ainsi éviter de le brûler à la torche de l'usine LPP.

Le présent projet consiste à remplacer la canalisation de transport de propane de 2 420 mètres de longueur reliant les deux sites, car les inspections réalisées sur cette canalisation ont mis en évidence des points de vulnérabilité pouvant conduire à une défaillance majeure et à l'arrêt de son exploitation. Une telle défaillance nécessiterait de brûler le propane à la torche. Cette pratique du torchage de routine génère une pollution atmosphérique et devrait prochainement être interdite. De plus, une partie de l'excès de propane qui était jusqu'alors brûlée par les chaudières de production de vapeur du site, ne l'est plus actuellement, le propane ayant été retiré de la liste des combustibles utilisables par EMCF LPP, ce qui augmente la quantité de propane à évacuer.

Le remplacement de la canalisation existante, objet du présent projet, est lié à l'obsolescence de l'installation actuelle qui nécessiterait, selon le dossier, « *une campagne d'entretien très importante.* » Son remplacement est également dû à l'augmentation de la quantité de propane renvoyé depuis EMCF LPP à Lillebonne vers EMCF Chimie de base à Port-Jérôme-sur-Seine. Le projet prévoit ainsi le remplacement de la canalisation actuelle par une nouvelle canalisation offrant, selon le maître d'ouvrage, une plus grande fiabilité et un débit plus important. Le diamètre de la canalisation sera ainsi augmenté pour passer du diamètre nominal DN⁵ 65 (2,5") au diamètre nominal DN 100 (4"). En plus de permettre le transport de propane en plus grand débit, la nouvelle canalisation devrait garantir la précision des inspections par raclage, ce qui n'est pas le cas avec la canalisation actuelle. Le maître d'ouvrage sollicite l'autorisation de remplacer l'actuelle canalisation de transport de propane par une canalisation plus profondément enterrée afin de mieux résister aux agressions extérieures. La canalisation actuelle est majoritairement enterrée mais traverse à trois reprises la rivière du Commerce en aérien. Il est prévu de poser la nouvelle canalisation « *sur la totalité du tracé sous un 1 mètre de recouvrement minimum, excepté au niveau des points de franchissement particuliers comme les cours d'eau ou les voies de circulation où elle sera enterrée à minima sous 1,5 mètre* ». (p.8 du résumé non technique (RNT)).

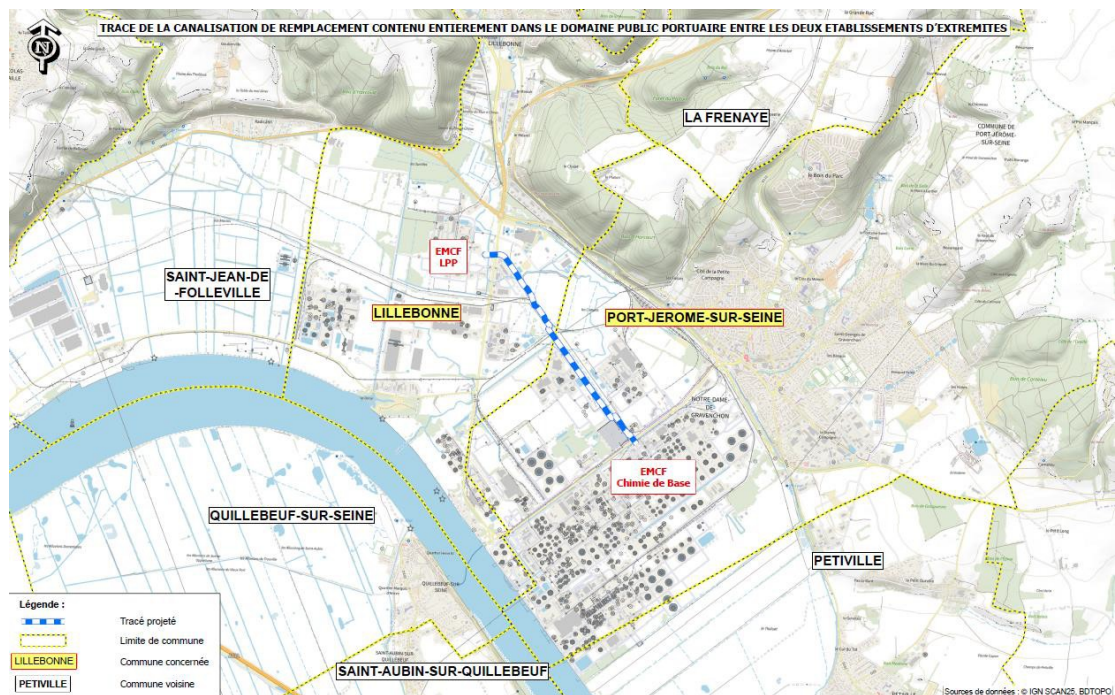
Le tracé de la canalisation sera inchangé par rapport à l'existant, il restera contenu dans le « couloir de l'énergie », qui désigne l'emprise privilégiée pour le passage d'ouvrages de transports d'hydrocarbures, de produits chimiques et de gaz naturel. Les terminaux de départ et d'arrivée de la canalisation se trouvent dans l'enceinte des sites industriels EMCF LPP et EMCF Chimie de base. Ces deux sites sont des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

2 Propylène : hydrocarbure éthylénique insaturé gazeux, homologue supérieur de l'éthylène, dérivé du propane, (CH₃CH=CH₂), incolore, utilisé en synthèse organique, notamment pour la fabrication de l'acétone, du phénol, des détergents synthétiques, des matières plastiques polymérisées.

3 Propane : gaz naturel inflammable ou sous-produit de raffinage d'hydrocarbure (C₃H₈), vendu en bouteilles pour le chauffage, le travail des métaux.

4 La polymérisation désigne la réaction chimique ou le procédé par lesquels des petites molécules (par exemple des hydrocarbures de deux à dix atomes de carbone) réagissent entre elles pour former des molécules de masses molaires plus élevées. Les molécules initiales peuvent être des monomères ou des pré-polymères ; la synthèse conduit à des polymères. Les résines de polymérisation composent les matières plastiques.

5 Le diamètre nominal (DN) d'un tube correspond à son diamètre intérieur. En accord avec la norme européenne ISO 6708, le diamètre nominal doit être indiqué de la façon suivante : DN 50. Le chiffre sans unité suivant l'abréviation « DN » correspond approximativement au diamètre intérieur du tube en millimètres.



Situation du projet (source : résumé non technique, p. 6)

Dans la pièce n°4 intitulée « Caractéristiques techniques et économiques de l'ouvrage »(p. 6), sont répertoriés les six points spéciaux de franchissement et la méthode retenue pour le passage de la nouvelle canalisation. Le maître d'ouvrage précise qu'hormis pour la traversée de la route départementale (RD) 100 où le fourreau actuel sera réutilisé, la méthode retenue pour les cinq autres points de franchissement est le forage horizontal dirigé (FHD). Cette technique « présente des avantages indéniables de rapidité et de préservation de l'environnement par rapport à une pose à ciel ouvert, mais implique des moyens techniques et économiques plus importants ». Sur le reste du tracé, la pose de la canalisation s'effectuera en tranchée ouverte.

Le maître d'ouvrage prévoit que les travaux de pose de la nouvelle canalisation aient lieu entre les mois d'avril et octobre 2024, pour une mise en service fin octobre 2024 (p. 14 de l'étude d'impact).

La canalisation actuelle fait l'objet d'un plan d'arrêt définitif (PAD) afin d'être arrêtée et mise en sécurité.

La réalisation des travaux de pose nécessitera la création d'une piste de travail pour le passage des engins, la construction de la canalisation, la réalisation de la tranchée et le stockage des terres. Il est prévu une piste de 12 mètres de large correspondant notamment à six mètres pour la piste de roulement des engins et cinq mètres pour le stockage des terres. Au niveau des points de forage dirigé, une surlargeur de 50 m x 50 m est nécessaire afin de stocker le matériel ainsi que les déblais aux abords des niches d'entrées. Du côté de la niche de sortie, les surlargeurs prévues seront moins importantes. Le chantier nécessitera des emprises supplémentaires pour les bases de vie et les sites de stockage des tubes, dont les localisations d'après le dossier ne sont pas définies à ce stade, mais pour lesquelles le maître d'ouvrage s'engage à ce qu'elles correspondent à des surfaces déjà artificialisées proches du chantier (étude d'impact, p. 52).

L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact en incluant dans le périmètre du chantier les emprises des bases de vie et des sites de stockage des tubes.

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Procédures relatives au projet

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation de construction et d'exploitation (DACE) auprès du préfet de la Seine-Maritime, conformément à l'article R. 555-3 du code de l'environnement relatif aux canalisations de transport. Cette autorisation ouvrira le droit de réaliser le projet et précisera les prescriptions à respecter ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire ses effets négatifs notables, et si nécessaire compenser ceux qui n'auraient pu être suffisamment évités ou réduits.

La demande d'autorisation doit comporter une étude de danger « élaborée par le pétitionnaire et sous sa responsabilité, analysant les risques que peut présenter l'ouvrage et ceux qu'il encourt du fait de son environnement [...] » (article R. 555-8-5° du code de l'environnement). Le contenu de cette étude de dangers doit être proportionné à l'importance des risques engendrés par l'installation et est soumis à une procédure d'autorisation environnementale en application des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement.

Évaluation environnementale

Le projet de remplacement de la canalisation de transport de propane relève de la rubrique 37 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement qui concerne les « canalisations de transport de gaz inflammables, nocifs ou toxiques, et de dioxyde de carbone en vue de son stockage géologique » ; il a fait l'objet d'un examen au cas par cas qui a conclu à la nécessité d'une évaluation environnementale, par décision du préfet de la région Normandie du 31 janvier 2022⁶. Cette décision soulignait notamment les enjeux à prendre en compte en matière de biodiversité et d'eau.

Le dossier doit par ailleurs faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000⁷ en application des dispositions prévues au 3° de l'article R. 414-19.I du code de l'environnement, quand bien même il n'existe pas de site Natura 2000 sur le lieu même du projet.

Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », de la réalisation des consultations de l'autorité environnementale, des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

En application des dispositions prévues au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée » est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet, qui disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7 II du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la Dreal et en connaissance des contributions prévues par l'article R.122-7 (III) du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct des décisions d'autorisation. Il vise à améliorer la compréhension par le public du projet et de ses éventuelles incidences et à lui permettre le cas échéant de contribuer à son amélioration.

⁶ Consultable à l'adresse suivante : https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/d_2021-4301_rt_canal_propane_port-jerome.pdf

⁷ Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les avis des collectivités et groupements sollicités, ainsi que la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale, sont insérés dans les dossiers soumis à enquête publique ou à participation du public par voie électronique.

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

1.3 Contexte environnemental du projet

Le projet est situé au cœur de la zone industrielle qui borde la Seine sur la commune de Port-Jérôme-sur-Seine, le long de la route départementale (RD) 110 qui passe au sud-est. Le site est bordé au nord et à l'est par des friches végétalisées et au sud-ouest par un parking. Le site industriel est identifié par les données de la Dreal comme présentant des milieux fortement prédisposés à la présence de zones humides, mais il est aujourd'hui entièrement artificialisé et en grande partie imperméabilisé. Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)⁸ les plus proches sont la Znieff de type I « *L'Estuaire du commerce* » (230031127) à 900 mètres à l'ouest du projet et la Znieff de type II « *Le boisement de la vallée du Commerce* » (230000854) à 800 mètres au nord-est du projet. Les sites Natura 2000 les plus proches sont la zone spéciale de conservation (ZSC) « *Marais Vernier, Risle Maritime* » (FR2300122) et la zone de protection spéciale (ZPS) « *Estuaire et marais de la Basse Seine* » (FR2310044), distants respectivement d'environ 2 et 3,5 kilomètres, au sud-ouest de la canalisation.

Le projet n'est pas situé à l'intérieur d'un périmètre de protection des monuments historiques, ni dans celui d'un site inscrit ou classé, le site inscrit le plus proche étant « *Le site urbain de Quillebeuf-sur-Seine* » à environ 1,6 kilomètres du site du projet.

Le tracé de la canalisation est partiellement concerné par des risques d'inondation par débordement de cours d'eau (p. 26 de l'étude d'impact) et par le phénomène de submersion marine. Un risque de remontée de nappe phréatique existe également sur le site.

Le site d'implantation du projet n'est pas localisé dans un périmètre de protection d'un captage d'alimentation en eau potable.

Concernant le risque industriel, de nombreuses ICPE, principalement des industries chimiques et pétrolières, entourent le site du projet et plusieurs sont soumises à autorisation et classées Seveso seuil haut⁹. Le projet est inclus dans le périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la zone industrielle de Port-Jérôme approuvé le 7 août 2014 dont le règlement permet sa réalisation (p. 40 de l'étude d'impact).

En plus de la RD 110 qui longe le site, plusieurs routes existent à proximité : la RD 81 à environ 700 mètres au nord du site, la RD 173 qui passe à 600 mètres à l'ouest et qui dessert la zone industrielle et l'autoroute A 131 à environ 3,5 kilomètres au sud du site. Enfin, plusieurs voies ferroviaires desservent la zone industrielle, la plus proche se trouvant à proximité immédiate du projet, et un trafic fluvial important emprunte la Seine à environ 1,7 kilomètre au sud-ouest.

8 Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

9 Nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs impliquant des substances dangereuses et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Les établissements industriels sont classés « Seveso » selon leur aléa technologique en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent. Il existe ainsi deux seuils différents classant les établissements en « Seveso seuil bas » ou en « Seveso seuil haut ».

Compte tenu de la nature et des dimensions du projet, ainsi que des sensibilités environnementales du site retenu pour sa réalisation, l'enjeu environnemental principal identifié par l'autorité environnementale est la biodiversité. Cet enjeu inclut celui des zones humides, identifié comme une des composantes de la thématique « eau » justifiant la décision de soumission du projet à évaluation environnementale par l'autorité compétente, les autres composantes de cette thématique paraissant à l'autorité environnementale suffisamment prises en compte dans le projet et son étude d'impact.

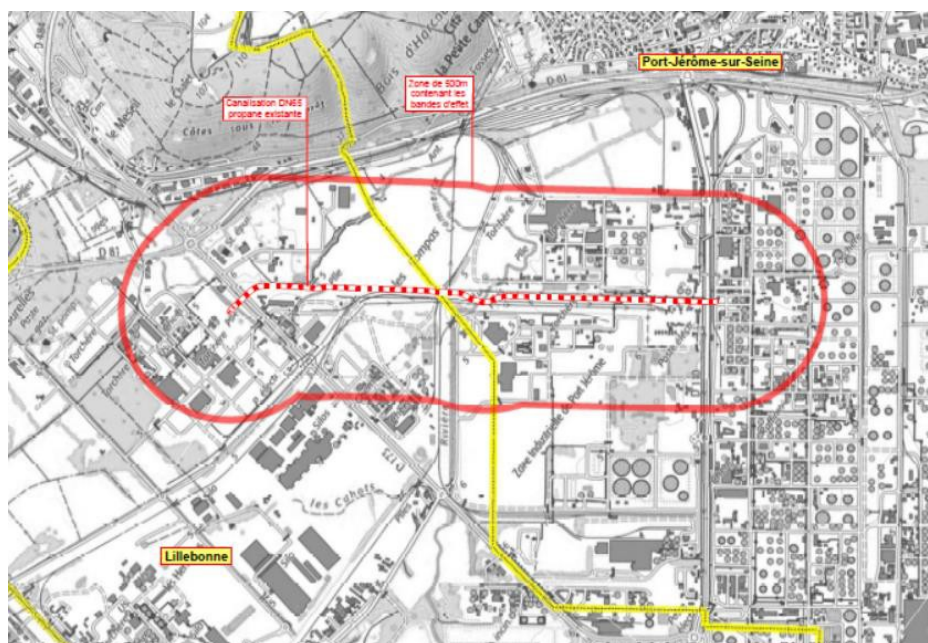
De manière générale, la présentation du projet est satisfaisante et proportionnée aux enjeux environnementaux.

2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur la thématique « biodiversité » identifiée comme principalement à enjeu par l'autorité environnementale, telles que précisée au paragraphe précédent.

État initial

L'aire d'étude rapprochée proposée représente une surface de 19 hectares. Elle est principalement composée de milieux non anthropisés et semble adaptée aux effets potentiels du projet.



Périmètre de l'aire d'étude rapprochée (source : étude d'impact, p. 15)

Des inventaires de terrain ont été réalisés en 2022 sur deux saisons (printemps et été). Les intervenants et leur qualification sont précisés. Les protocoles, dates et conditions météorologiques sont décrits. Pour l'autorité environnementale, la pression d'inventaire semble proportionnée aux enjeux du projet.

Les zones humides ont fait l'objet d'une détermination à la fois sur critère botanique et pédologique. Sur les 19 hectares de l'aire d'étude, 16 hectares sont considérés comme humides. Les trois hectares non humides sont notamment des zones artificialisées (voie ferrée, parking...).

Les critères d'évaluation des enjeux de biodiversité sont présentés. Les niveaux d'enjeux qui en résultent sont qualifiés de forts à très forts. Les enjeux très forts sont associés principalement aux espèces inféodées aux milieux humides (notamment la Cisticole des joncs, le Bruant des roseaux, la Gorgebleue à miroir).

Avis délégué de la MRAe Normandie n° 2023-5053 en date du 11 octobre 2023

Projet de remplacement de la canalisation de transport de propane entre l'usine de produits chimiques « EMCF LPP » de Lillebonne et le complexe pétrochimique « EMCF Chimie de Base » implanté sur la commune de Port-Jérôme-sur Seine (76)

Les enjeux forts sont associés pour l'avifaune aux milieux arborés et arbustifs, semi-ouverts, ouverts et aquatiques avec la présence comme nicheur probable ou certain du Chardonneret élégant, de la Bouscarle de Cetti, du Faucon crécerelle, du Bouvreuil Pivoine, du Bruant jaune et de la Linotte mélodieuse. Le Petit Gravelot, observé dans des milieux ouverts, présente également un enjeu fort. Les enjeux forts pour les amphibiens (Triton ponctué) sont associés principalement aux milieux humides et aquatiques (prairies inondables, fossés, bassins) ; pour les insectes, cela concerne l'Ecaille chinée (espèce d'intérêt communautaire – présence potentielle) et le Conocéphale des roseaux ; pour les mammifères ils sont associés à la présence en chasse et en transit de sept espèces de chiroptères, notamment de la Noctule de Leilser, et à la présence du Hérisson d'Europe, du Lapin de garenne et du Putois d'Europe.

Caractérisation des impacts

Comme précédemment relevé, l'analyse des impacts potentiels du projet devra être complétée pour tenir compte des zones d'implantation des bases de vie et de dépôts des matériaux

D'après l'étude d'impact, sur les 2,9 ha de son emprise totale, le projet générera la destruction de 2,13 ha de milieux naturels ou semi-naturels, notamment prairiaux, dont 1,9 ha de zones humides.

Il convient de retenir à minima un impact fort sur la mégaphorbiaie/phragmitaie¹⁰ puisqu'il est précisé dans l'étude écologique annexée (p. 265 de l'étude d'impact) la destruction de 33 % de ce milieu à enjeu caractérisé dans l'étude de « très fort ».

Séquence ERC (éviter-réduire-compenser) (p. 118 de l'étude d'impact)

1) L'évitement

La mesure d'évitement ME2 « *Optimisation des emprises des zones de travaux* » précise qu'au niveau de la mégaphorbiaie/phragmitaie « *Les travaux seront réalisés par tronçon de 100 mètres. La terre végétale sera décapée (50 cm) et mise en stock en bord de l'emprise chantier (avec balisage et identification des différents stocks). Les différents horizons seront terrassés, stockés de manières séparés. L'objectif est la reconstitution de l'ordre et la succession des différents horizons de sols pour retrouver un état similaire à l'état actuel (succession, épaisseurs...). Cette modalité permettra une reprise plus rapide de la végétation* ».

Pour l'autorité environnementale, la notion de « *reprise plus rapide de la végétation* » est trop imprécise, et le délai de reconstitution des fonctionnalités initiales de la mégaphorbiaie/phragmitaie doit être suffisant. La destruction de ce milieu est prévue de mi-août à octobre, il est par conséquent quasiment impossible qu'il soit entièrement reconstitué et fonctionnel au printemps suivant pour la nidification des espèces à enjeux très forts que sont la Gorgebleue à miroir, la Cisticole des joncs et le Bruant des roseaux.

L'autorité environnementale recommande de prévoir un délai adapté de reconstitution des fonctionnalités initiales de la mégaphorbiaie/phragmitaie afin de permettre des conditions de nidification satisfaisantes de l'avifaune associée à ces milieux.

2) La réduction

Alors que la période sensible pour les amphibiens est définie de mars à août et pour les reptiles de novembre à août, la mesure de réduction MR1 prévoit des travaux pendant ces périodes dans les zones de contact de ces espèces. Il est indiqué par exemple des travaux d'avril à juin dans le secteur à Lézard des murailles, des travaux à partir de mi-juillet dans un secteur à Triton ponctué et dans les principales zones de contact de la Grenouille agile et de la Grenouille commune/rieuse. Pour l'autorité environnementale, les périodes d'intervention doivent être mieux adaptées aux milieux et aux espèces.

L'autorité environnementale recommande d'adapter le calendrier d'interventions pour tenir compte des rythmes biologiques des espèces contactées sur le site afin de les préserver.

¹⁰ Les mégaphorbiaies sont des formations végétales composées de plantes à croissance rapide caractéristiques notamment des milieux humides ; les phragmitaies sont des mégaphorbiaies de zones humides composées uniquement de roseaux.

La mesure MR5 « *Sauvetage manuel d'amphibiens* » nécessitera, comme précisé dans le dossier, une demande de dérogation à la protection stricte des amphibiens. La future demande devra démontrer la raison impérative d'intérêt public majeur du projet ainsi que l'absence de solutions alternatives.

La mesure MR6 « *Implantation de micro-habitats* » doit être complétée par un calendrier de mise en place de ces micro-habitats. Pour être qualifiée de mesure de réduction, ces habitats doivent en effet être fonctionnels avant les travaux.

L'autorité environnementale recommande de compléter le calendrier d'intervention par un calendrier adéquat de mise en place, avant le démarrage des travaux, de micro-habitats à destination des amphibiens, des reptiles et de la petite faune présents sur le site.

3) L'analyse des impacts résiduels

L'analyse des impacts résiduels conclut à l'absence d'impacts significatifs sur toutes les composantes de la biodiversité. Cependant, compte tenu des enjeux très forts associés notamment à la présence d'oiseaux protégés et patrimoniaux, de la destruction d'une partie de leurs habitats et d'un délai insuffisant pour assurer un retour à l'état initial au printemps suivant avant la période de nidification des oiseaux, l'autorité environnementale estime qu'il existe un risque d'impact résiduel significatif pour la biodiversité.

A cet égard, même si le périmètre des travaux sera balisé afin de ne pas empiéter sur les espaces non anthropisés, le choix de réaliser une tranchée plutôt qu'un forage dirigé au droit des milieux les plus sensibles, tels que la mégaphorbiaie/phragmitaie, nécessite d'être réexaminé pour privilégier la démarche d'évitement et de réduction des impacts. À défaut, et dans l'hypothèse où il serait démontré qu'aucune solution d'évitement ou de réduction ne serait envisageable, des mesures de compensation devront être prévues et le maintien voire le gain de fonctionnalité associé à leur mise en œuvre dûment justifié. Ces mesures s'inscriront, s'agissant des espèces protégées, dans le cadre d'une demande de dérogation à la protection stricte des espèces, conformément à l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande de réexaminer les choix, notamment techniques, retenus pour privilégier une solution d'évitement et de réduction sensible des impacts du projet sur la biodiversité associée aux habitats naturels détruits ou, à défaut et sous réserve de démontrer l'absence d'une telle alternative raisonnable, de définir des mesures de compensation justifiant d'un maintien voire d'un gain effectif de fonctionnalité et encadrées par une demande de dérogation à la protection stricte des espèces.

4) Mesures de suivi

La mesure de suivi MS1 « *Suivi écologique post-chantier* » (p. 221 de l'étude d'impact) ne concerne que « *les espaces balisés et adjacents au chantier* » et ne concerne donc pas les secteurs détruits ou altérés par le chantier. Pour l'autorité environnementale, cette mesure doit être revue afin qu'elle prenne en compte l'ensemble de l'aire d'étude rapprochée initiale (zones de travaux, zones balisées et zones adjacentes) pendant une période d'au moins cinq ans à partir de l'année suivant l'achèvement des travaux. Elle doit intégrer une mesure de surveillance et d'éradication des espèces exotiques envahissantes. Si ces suivis démontraient une perte nette de biodiversité, des mesures complémentaires devront être proposées par le pétitionnaire.

Par ailleurs, s'agissant des zones humides et de leur reconstitution après travaux, un suivi pédologique gagnerait à être réalisé trois à cinq ans après la fin des travaux afin de s'assurer du maintien des caractéristiques humides du sol.

L'autorité environnementale recommande d'élargir le périmètre de la mesure de suivi MS1 à l'ensemble de l'aire d'étude afin d'envisager l'éradication des éventuelles espèces exotiques envahissantes pouvant apparaître sur ce périmètre. Elle recommande également de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels sur les zones humides en prévoyant une mesure de suivi pédologique des sols selon une périodicité adaptée.

Avis délégué de la MRAe Normandie n° 2023-5053 en date du 11 octobre 2023

Projet de remplacement de la canalisation de transport de propane entre l'usine de produits chimiques « EMCF LPP » de Lillebonne et le complexe pétrochimique « EMCF Chimie de Base » implanté sur la commune de Port-Jérôme-sur Seine (76)