

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°10

NOTE JUSTIFICATIVE DU TRACE

Révision : 1 du 27/01/2023

Etablie par : Julien Mattera

Vérifiée par : François Clément



SOMMAIRE

1	OBJET DU DOCUMENT	3
2	LA RECHERCHE D'UN TRACE.....	3
2.1	Les critères.....	3
2.2	Le choix de la zone d'étude.....	3
3	JUSTIFICATION DU TRACE CHOISI	4
3.1	Les contraintes de la zone d'étude	4
3.2	Choix du tracé	4
3.2.1	<i>Détermination du tracé de moindre impact.....</i>	5
3.2.2	<i>Description du tracé</i>	6
3.2.3	<i>Points spéciaux.....</i>	11
3.3	Tracé retenu.....	11

Liste des figures

Figure 1 : limite de l'aire d'étude	4
Figure 2 : couloir d'étude	5
Figure 3 : départ du tracé.....	6
Figure 4 : tracé à proximité de l'entreprise Ponticelli "	7
Figure 5 : tracé "CTA".....	8
Figure 6 : tracé "CTA" suite	8
Figure 7 : tracé suite	9
Figure 8 : fin du tracé	10

1 OBJET DU DOCUMENT

Le présent document constitue la **pièce n°9** du dossier de demande d'autorisation préfectorale de construire et exploiter (DACE) une canalisation de transport, sollicitée par EXXONMOBIL CHEMICAL FRANCE (EMCF) dans le cadre du projet de construction d'une canalisation de transport de propane DN100 entre l'usine chimique EMCF LPP à Lillebonne et le complexe pétrochimique de Port Jérôme sur Seine pour alimenter le réseau de chauffe de l'unité vapocraqueur.

L'intégralité du projet se situe dans le département de la Seine Maritime (76), dans la région Normandie.

Il s'agit de la justification du tracé retenu conformément au 9° de l'article R. 555-8 du Code de l'environnement.

Extrait de l'article R. 555-8 du Code de l'environnement :

La demande d'autorisation de construire et exploiter une canalisation de transport est accompagnée d'un dossier, fourni en autant d'exemplaires que demandé par le préfet ou le préfet coordonnateur de l'instruction pour assurer les consultations prévues par la présente section et, le cas échéant, la section 3, et comportant les pièces suivantes :

[...]

9° Une note justifiant le choix du tracé retenu parmi les différentes solutions possibles, au regard de l'analyse des enjeux de sécurité et de protection de l'environnement effectuée, le cas échéant, dans le cadre de l'étude d'impact et de l'étude de dangers

[...]

2 LA RECHERCHE D'UN TRACE

2.1 Les critères

Le tracé d'un ouvrage de transport neuf résulte d'un optimum technique, économique, environnemental et sociétal. S'efforçant de tendre vers le chemin le plus court entre ses extrémités à relier, il s'insère dans le territoire en répondant aux exigences suivantes :

- les effets potentiels sur l'homme et sur l'environnement sont conformes à la réglementation ;
- le suivi d'ouvrages existant est privilégié afin de minimiser la création de contraintes nouvelles ;
- l'emplacement est compatible avec les documents d'urbanisme des collectivités concernées.

2.2 Le choix de la zone d'étude

L'aire d'étude est définie par une zone de 500 m autour du tracé de la canalisation existante DN 65.

La canalisation existante DN 65 et la canalisation de remplacement DN 100 projetée sont contenues dans une étroite bande de terrain portuaire appelé « couloir de l'énergie » entre l'usine chimique EMCF LPP à Lillebonne et le complexe pétrochimique EMCF Chimie de Base de Port-Jérôme-sur-Seine.

L'aire d'étude est située dans la zone de Port-Jérôme-sur-Seine comportant de nombreux sites industriels. Des parcelles agricoles sont présentes en partie *nord* de l'aire d'étude.

La carte de l'aire d'étude ci-après montre l'aire d'étude contenant le tracé de la canalisation existante DN 65.

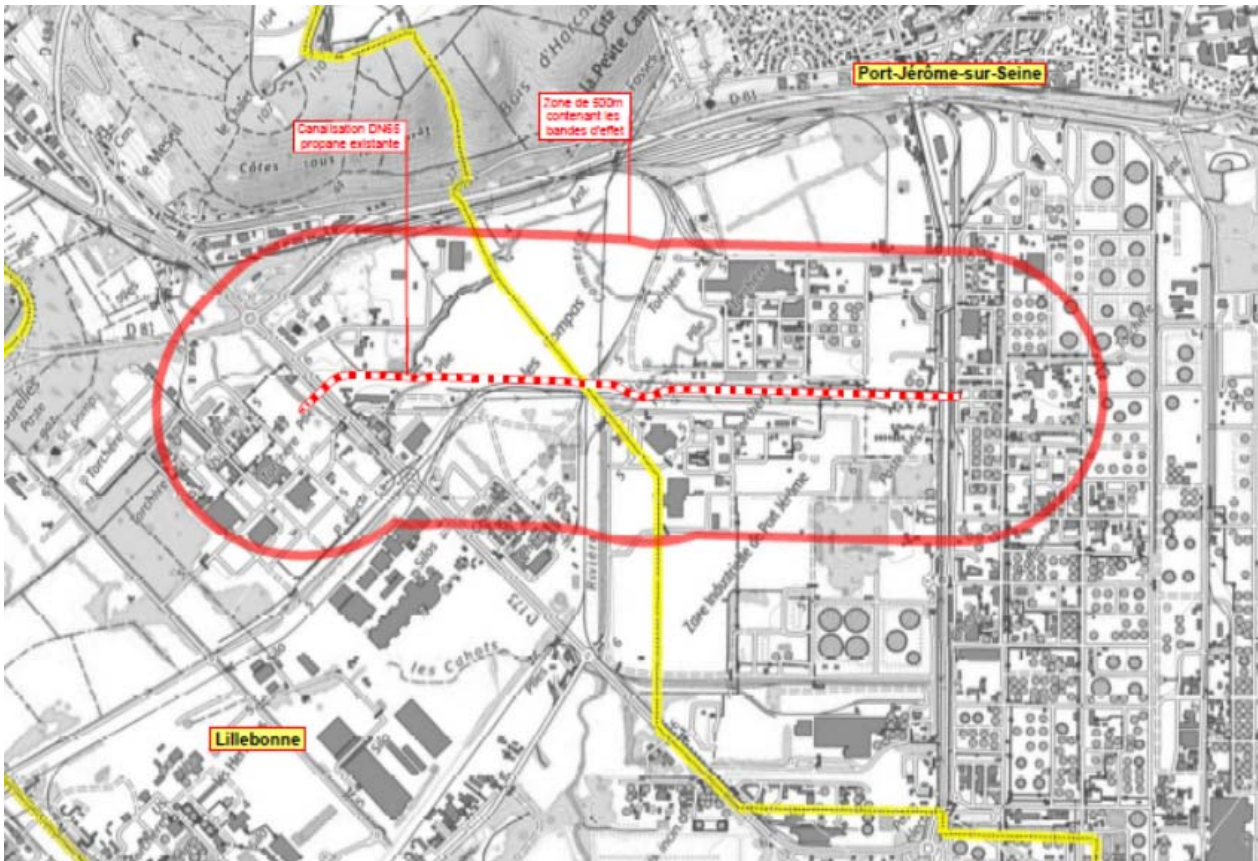


Figure 1 : limite de l'aire d'étude

3 JUSTIFICATION DU TRACE CHOISI

3.1 Les contraintes de la zone d'étude

Au sein de l'aire d'étude, l'ensemble des informations géographiques pouvant potentiellement générer une contrainte à la conception, la construction ou l'exploitation de la future canalisation sont recensées. Ces données proviennent :

- de la bibliographie (sites internet institutionnels, actualités, ...) ;
- des échanges avec les tiers (administrations, collectivités, gestionnaires, industriels, ...).

L'analyse de l'ensemble de l'état initial du projet est présentée dans l'étude d'impact du projet en pièce 10 du DACE.

3.2 Choix du tracé

L'aire d'étude étant relativement limitée en raison de la présence du « couloir de l'énergie » dans lequel se trouve la canalisation existante, ce qui favorise l'implantation de canalisations, un seul couloir d'étude a été défini. Ce couloir correspond au « couloir de l'énergie ».



Figure 2 : couloir d'étude

C'est dans ce couloir d'étude que les inventaires faune flore habitats ont été menés par le bureau d'étude Biotope.

3.2.1 Détermination du tracé de moindre impact

Le tracé de la future nouvelle canalisation de transport de propane 4" a été élaboré en tenant compte des contraintes et sensibilités du territoire, ainsi que des préconisations des différents acteurs rencontrés dans le cadre de l'étude de faisabilité du projet.

Le tracé proposé constitue ainsi un optimum technico-économique, il est présenté ci-après.

Ce tracé permet la pose au sein des nombreux réseaux tiers présents dans le couloir de l'énergie. Il permet également l'évitement des sites de reproduction d'amphibiens présents en partie sur le couloir d'étude.

Il a par ailleurs été étudié afin de permettre les différents franchissements en forages horizontaux dirigés, notamment de la rivière du commerce.

L'ensemble des éléments ayant permis ce choix sont détaillés dans l'étude d'impact du projet en pièce 11 du DACE.

3.2.2 Description du tracé

Au départ de l'usine EMCF Lillebonne la canalisation franchit la rivière du Commerce, le parking extérieur de l'usine et la RD173 par forage horizontal dirigé (FHD). Puis elle rejoint la nappe de canalisations existantes au sein du « couloir de l'énergie ».

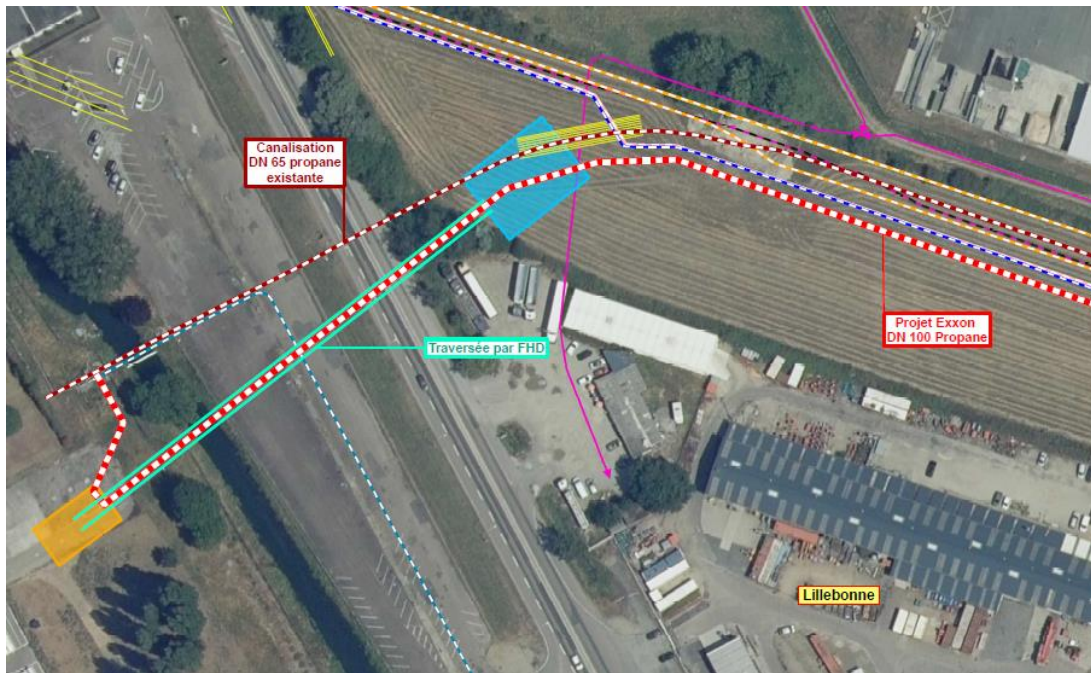


Figure 3 : départ du tracé

Elle franchit ensuite une nouvelle fois la rivière du Commerce au niveau de l'entreprise Ponticelli et une voie ferrée en FHD. Pour cela il est nécessaire de s'écarter de la nappe de canalisation existante.

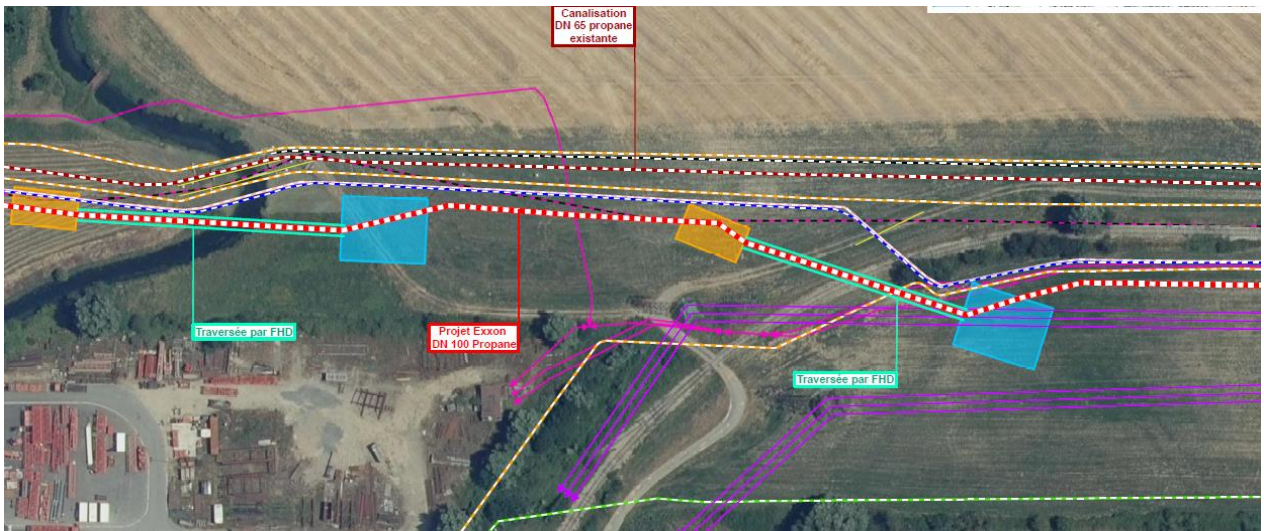


Figure 4 : tracé à proximité de l'entreprise Ponticelli

La canalisation revient longer la nappe de canalisations existante puis s'en écarte de nouveau afin de franchir les voies ferrées, la rivière du Commerce « CTA » et la route interne entre les unités Polyéthylène et Stockages C4 d'EMCF Port Jérôme sur Seine, en FHD.

Le positionnement tient compte de la présence des lignes hautes tensions.

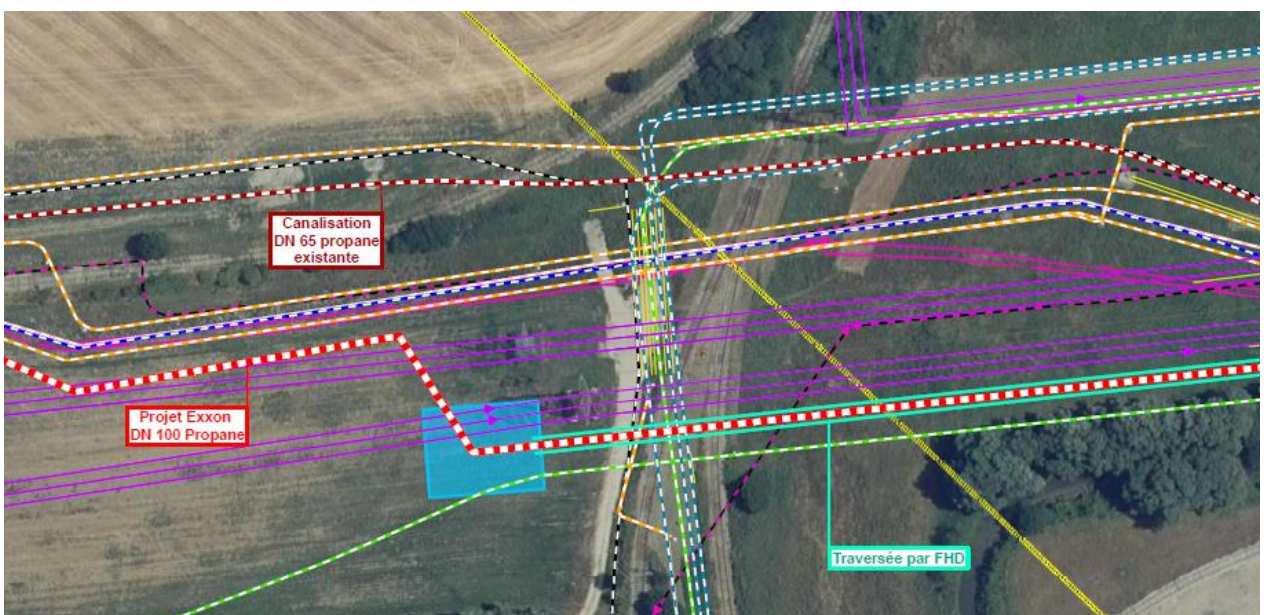




Figure 5 : tracé "CTA"

Le tracé franchi de nouveau la rivière du Commerce puis une route.

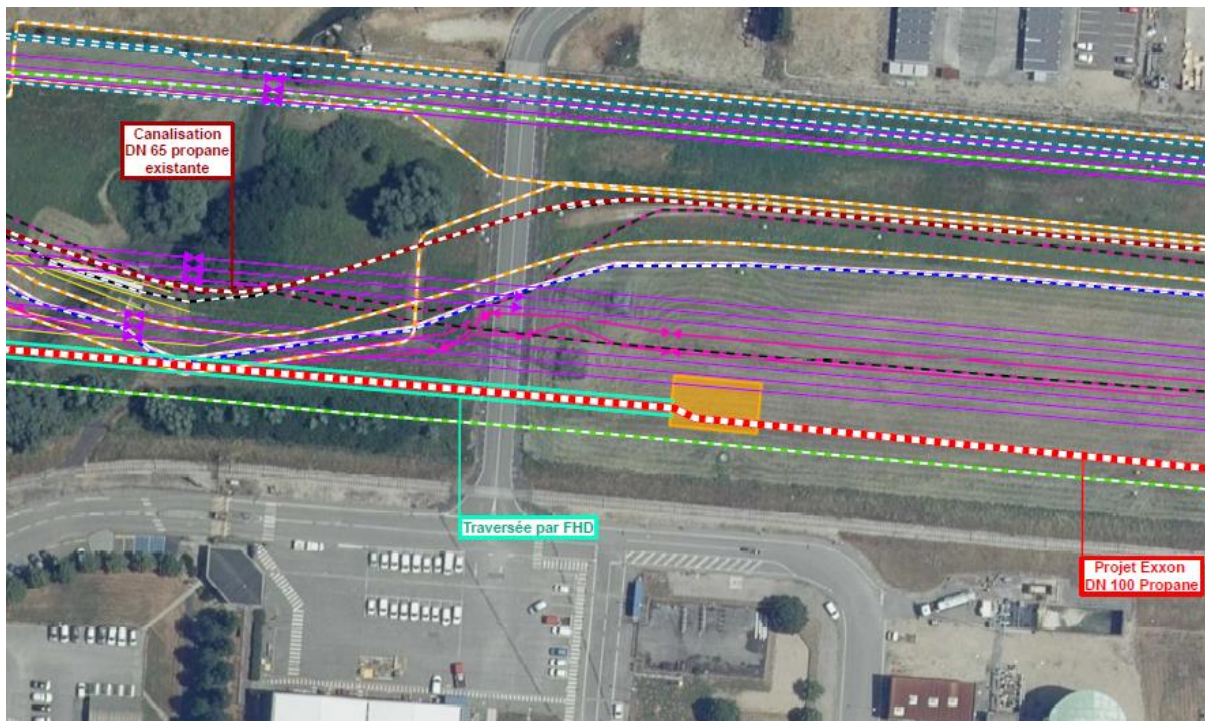


Figure 6 : tracé "CTA" suite

La canalisation chemine ensuite le long d'une canalisation GRTgaz et franchit une nappe de canalisations aériennes en FHD.

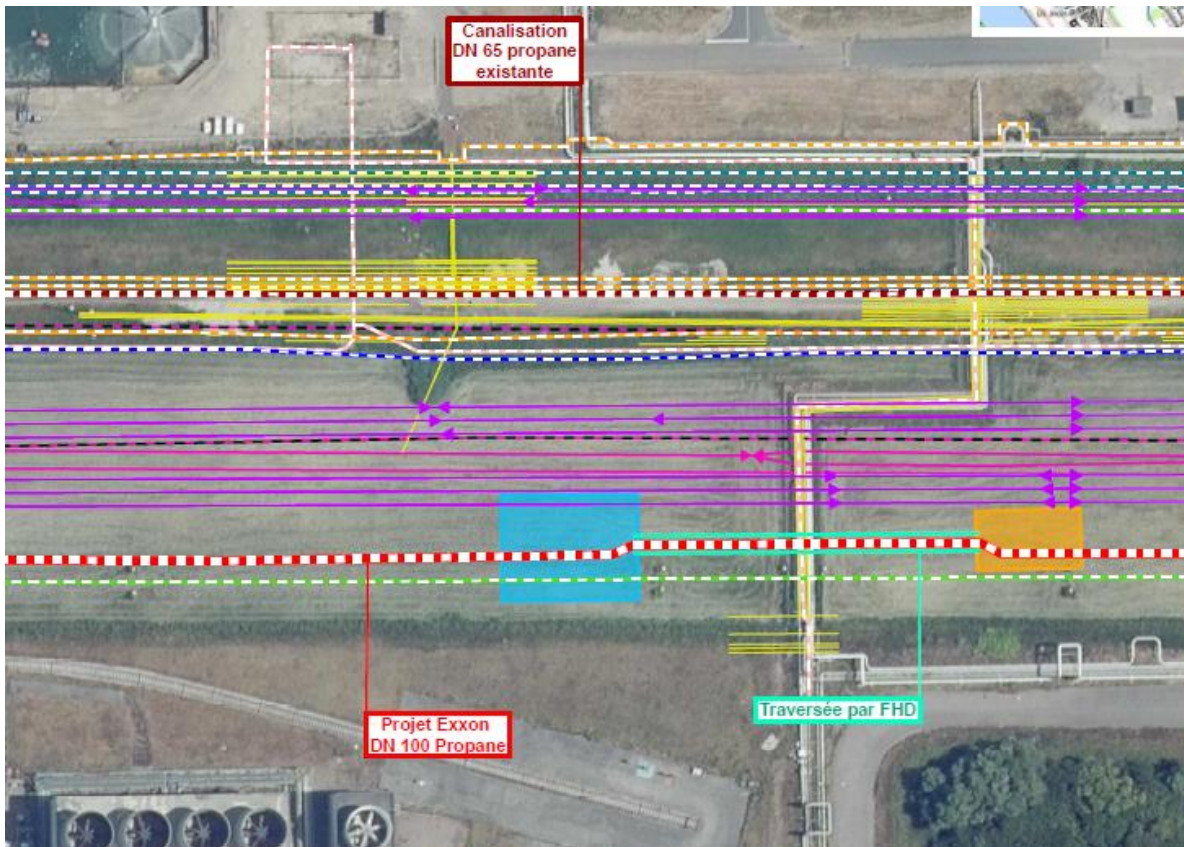


Figure 7 : tracé suite

Elle rejoint de nouveau la nappe de canalisations existantes afin de rejoindre le site EMCF Port Jérôme sur Seine et franchir la RD 10 grâce à la réutilisation de la gaine qui permet actuellement le franchissement de l'ancienne canalisation de transport de propane DN 65.

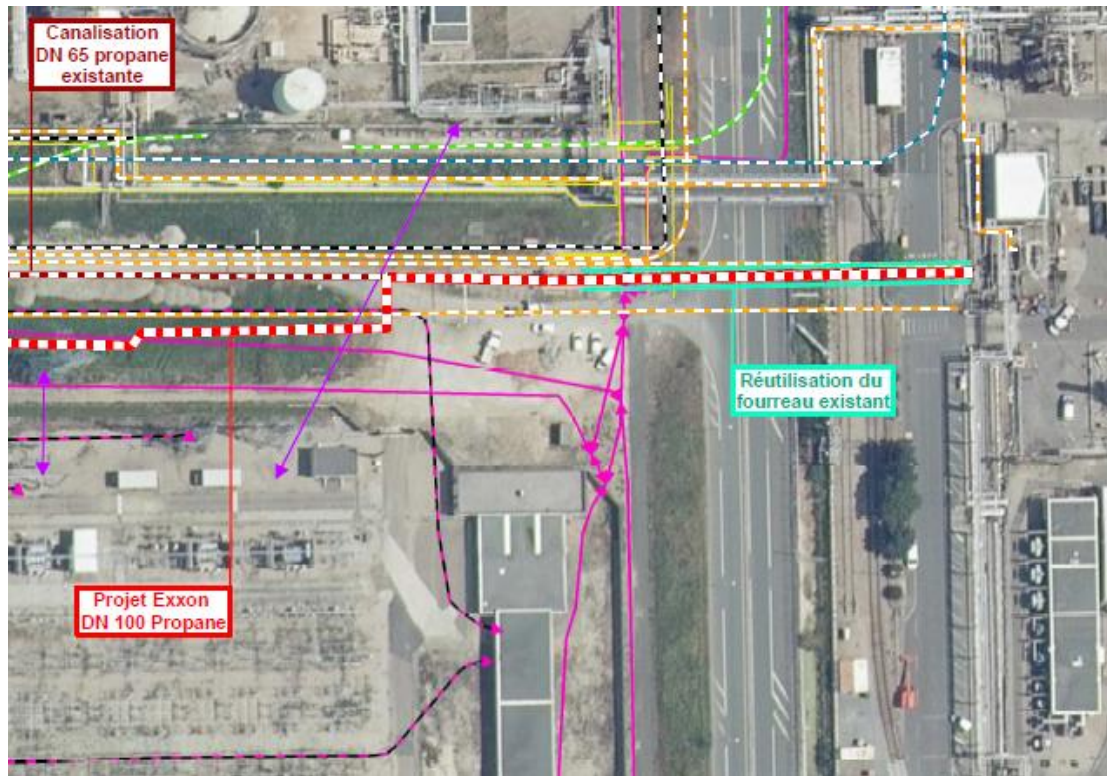


Figure 8 : fin du tracé

3.2.3 Points spéciaux

On rappelle ci-après la liste des points spéciaux et les méthodes de franchissement recommandées, issues du rapport d'étude des franchissements.

Franchissement étudié	Méthode recommandée
1. Rivière du Commerce « LPP » / parking / RD173	FHD 140 ml
2. Rivière du Commerce « Ponticelli »	FHD 90 ml
3. Voie ferrée proche de l'entreprise Ponticelli	FHD 70 ml
4. Voies ferrées / rivière du Commerce « CTA » / route d'accès	FHD 360 ml
5. Traversée nappe de pipes aériens	FHD 70 ml
6. Traversée RD 110	Réutilisation fourreau actuel

Tableau 1 : points spéciaux et méthode de franchissement recommandée

Ainsi il est prévu de faire largement appel à la technique du forage horizontal dirigé, qui 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.

3.3 Tracé retenu

Pour une meilleure lisibilité, l'ensemble du tracé retenu est représenté sur la carte du tracé EXXON-LPP-E-210729_rev1, en pièce 5 du DACE.