

LISTE DES ANNEXES

Annexes sans restriction de diffusion :

- Annexe n° 1 : Liste des personnes rencontrées
- Annexe n° 2 : Généralités sur le marché de la pétrochimie
- Annexe n° 3 : Conclusions du rapport groupe de travail commun Conseil Régional – Conseil Economique et Social de Lorraine
- Annexe n° 4 : Conclusions du rapport de l'étude prospective quant à l'avenir de la chimie en Moselle-Est
- Annexe n° 5 : Conclusions du Groupe de Haut Niveau créé par décision de la Commission européenne en date du 17 juin 2007 afin d'examiner les conditions d'amélioration de la compétitivité de l'industrie chimique européenne
- Annexe n° 6 : Rapport du Parlement Européen sur les réseaux transeuropéens d'énergie
- Annexe n° 7 : Recommandations de l'APPE et présentation des réseaux européens existants et préconisés
- Annexe n° 8 : Acteurs industriels de la pétrochimie en Lorraine
- Annexe n° 9 : Evolution des capacités de production et des besoins en Lorraine
- Annexe n° 10 : Procédures applicables aux canalisations nouvelles
- Annexe n° 11 : Tracés des canalisations

Annexe n° 1

Liste des personnes rencontrées

FRANCE

TOTAL

M. Christophe de MARGERIE, Directeur Général

UNION DES INDUSTRIES CHIMIQUES

MM. Bernard CHAMBON, Président
Jean PELIN, Directeur Général
Daniel MARINI, Département affaires économiques et internationales
Philippe PRUDHON, Département technique

TOTAL PETROCHEMICALS

MM. François CORNELIS, President of TOTAL Chemicals
Olivier GREINER, Vice-President Marketing & Sales

TOTAL PETROCHEMICALS FRANCE

MM. Jean-Louis BESSON, Président Directeur Général jusqu'au 28/10/2008
Philippe GOEBEL, Président Directeur Général depuis le 28/10/2008
Jacques de NAUROIS
Jean-Marc JAUBERT
Jean GRENIER
Claude LEBEAU, Directeur du site de Carling

ARKEMA

MM. Thierry LE HENAFF, Président Directeur Général
Marc SCHULLER, Executive Vice President
Alain DEVIC, Directeur Général Industrie
Nicolas de WARREN, Directeur Relations institutionnelles
Jean-Marc POGNON, Directeur du site de Carling
Jorge MORROS,

INEOS Polyolefins

MM. Bill REID, Chief Executive Officer
Rob INGRAM, Business Director
David DOUAY, Procurement Manager
Bruce DEBELL,
Mme Dominique CHARBONNEL, Sarralbe Site Manager

SOLVAY France

MM. Olivier MONFORT, Directeur Général
Bruno d'AUBAREDE,

TRAPIL

M. Pierre FILLET, Président Directeur Général

Annexe n° 2

Généralités sur la pétrochimie

La pétrochimie est au début de la plupart des chaînes de valeur de la chimie. C'est un secteur très capitalistique dont la valeur ajoutée est significative (50 Mrds € en Europe). Les producteurs européens ont généralement pu rester compétitifs en raison de plusieurs facteurs (taille des usines, intégration de l'amont et de l'aval, exploitation performante, emplacement et logistique, concentration de marché, etc.).

Le secteur est très intégré et regroupé afin de réduire les coûts de transport et d'améliorer l'efficacité des usines. L'intégration en Europe reste essentielle.

Selon les prévisions, la demande mondiale en produits pétrochimiques devrait continuer à croître de manière significative dans le futur. Cependant, la croissance de la demande est beaucoup plus faible dans l'Union Européenne.

La croissance de la production en Europe a été faible au cours de la dernière décennie avec des investissements très limités en nouvelles capacités. Au contraire, le Moyen-Orient (en raison de la disponibilité des matières premières) et la Chine (en raison de la croissance forte de la demande) augmentent actuellement de manière substantielle leurs capacités de production de polypropylène (PP) et de polyéthylène (PE). Les investissements en Europe se limitent pour l'essentiel à la modernisation des usines très intégrées et efficaces, d'une taille adaptée aux besoins du marché européen. La production croît essentiellement par l'intermédiaire de modifications mineures apportées aux installations existantes, dénommées « dégoulottages », conduisant à des augmentations annuelles de la production régulières mais peu importantes.

Les prix élevés et volatils du pétrole brut ont naturellement un effet important et n'incitent pas à investir dans des augmentations de capacité de production au sein de l'Union Européenne.

Le pétrole (naphta) est la matière première la plus utilisée et une source importante d'énergie pour l'industrie pétrochimique européenne. L'Europe n'a pas de désavantage structurel par rapport aux autres régions dans le monde en ce qui concerne la production à base de pétrole dans la mesure où le marché globalisé du pétrole réduit les différences de prix. Néanmoins, l'équilibre général entre l'offre et la demande et la forte volatilité des prix ont un impact important sur les marges de cette industrie. De plus, la situation difficile depuis peu des producteurs européens est exacerbée par une diminution de la demande dans l'Union Européenne et des exportations en raison du ralentissement économique. L'industrie pétrochimique au Moyen-Orient et dans certaines parties d'Asie est moins affectée par cette situation.

La production à base de naphta, la composante pétrochimique la plus importante en Europe, est considérablement plus coûteuse que la production basée sur l'éthane pratiquée actuellement dans le Moyen-Orient. C'est la raison principale du boom récent dans cette région d'investissements dans de nouvelles capacités de production d'éthylène. Mais la disponibilité d'éthane est très limitée et donc les conséquences de la production basée sur ce gaz sur le prix de marché mondial de l'éthylène et de ses dérivés vont probablement être limitées à plus long terme. Néanmoins, l'industrie des produits pétrochimiques reste cyclique. Alors que la durée et la sévérité d'une diminution cyclique causée par la surcapacité provisoire attendue dans les parties de l'Asie sont difficiles à prévoir, la vision prédominante est que son

Annexe n° 3

Conclusions du rapport groupe de travail commun Conseil Régional – Conseil Economique et Social de Lorraine

PRECONISATION n° 4

LANCEMENT D'UNE ETUDE SUR LA CONSTRUCTION D'UN PIPELINE ENTRE CARLING ET LUDWIGSHAFEN

Cette solution doit faire l'objet d'une étude technico-économique complète. Ce pipeline permettrait d'assurer la pérennité des approvisionnements d'INEOS en éthylène en assurant un transport sécurisé des matières dangereuses afin de maintenir la filière pétrochimie et de favoriser la création de nouvelles activités.

Annexe n° 4

Conclusions du rapport de l'étude prospective quant à l'avenir de la chimie en Moselle-Est

« 1.5 Conclusion

Aujourd'hui un pipeline d'éthylène reliant Sarralbe au réseau dit réseau « Est » via Carling existe et assure l'approvisionnement du site de Sarralbe. L'arrêt du vapocraqueur n° 2de TPF aura pour conséquence la création d'un déficit d'éthylène au niveau du système local (Carling-Saint Avold) de 60kt/an. Techniquement le fait que le lien existe entre ce système local et le réseau « Est » permet d'assurer l'approvisionnement en éthylène de Sarralbe (le déficit de 60 kt provenant dans ce cas du réseau « Est »).

Concernant les projets d'extension d'activité évoqués par INEOS comme une solution de pérennisation de l'activité sur Sarralbe et pour lesquels un approvisionnement complémentaire de l'ordre de 150 kt/an serait à **prévoir il y aurait lieu d'aborder la question de l'approvisionnement en éthylène par création d'un nouveau pipeline ou par augmentation des capacités de celui actuellement présent (réseau « Est ») ou simplement par redistribution des capacités entre le différents clients branché sur le réseau « Est »**).

L'idée évoquée de construire un pipeline pour assurer la sécurité d'approvisionnement des acteurs de la chimie mosellane dans le contexte actuel (négociation entre TPF et INEOS sur la fourniture d'éthylène) n'apparaît pas comme étant une solution au problème actuel et ce au moins pour des raisons de délai de réalisation.

En revanche cette voie resterait un levier fort à envisager en parallèle d'autres possibilités pour bâtir un avenir pour la chimie en Lorraine sous réserve que la chimie lorraine reste dépendante d'un approvisionnement en matière première d'origine fossile (pétrole) et interviendrait au mieux d'ici 2013-2018.

A noter dans ce cas que cela ne semblerait pas intervenir en concurrence avec la fourniture de matières premières par le vapocraqueur TPF dont les perspectives de durée de vie semblent énoncées jusqu'en 2018.

Ainsi il nous semble important avant de réfléchir sur la faisabilité technico économique de pipeline d'approvisionnement de matière première de définir ce que doit être la chimie en Lorraine d'ici 10 à 15 ans et de vérifier ainsi l'opportunité d'un tel ouvrage. »

Annexe n° 5

Conclusions des travaux du GHN européen¹

Les pipelines de produits pétrochimiques sont essentiels pour l'industrie chimique et sont en mesure d'apporter une contribution essentielle à la réduction des pollutions et risques liés au transport de ces produits. Du point de vue environnemental, les pipelines présentent en effet un certain nombre d'avantages par rapport aux modes de transport traditionnels sous réserve que les problèmes de protection de la nature soient correctement pris en compte lors de leur planification et de leur construction.

Les constructeurs de pipelines doivent traiter avec de nombreuses autorités et se conformer à de nombreux règlements pour réaliser des projets multinationaux, ce qui rend la préparation et la mise en oeuvre de ce type de projet extrêmement consommateur de temps et coûteux.

Une coopération transfrontalière plus proche semble nécessaire pour que les parties prenantes relèvent ensemble les défis à relever. Une vision européenne sous-tend l'idée d'un réseau transeuropéen de pipelines d'oléfines reliant et améliorant les pipelines d'oléfines déjà existants, en particulier pour combler les vides vers le sud et l'est de l'Europe intégrant ainsi tous les regroupements majeurs d'industriels et les régions essentielles.

Recommandation(s) :

La question du comblement des vides existants du réseau européen de pipelines d'oléfines et d'un soutien public à cette opération nécessite d'avoir une réponse afin de définir un cadre sur la base duquel les décisions relatives aux investissements et priorités politiques dans ce domaine pourraient être prises. Le Groupe de Haut Niveau accueille avec plaisir la seconde analyse stratégique de politique énergétique de la Commission qui doit apporter des précisions sur la route à suivre.

¹ Le texte ci-dessous est une traduction libre des conclusions rédigées en anglais du groupe de travail ad-hoc du GHN qui s'est intéressé aux questions d'approvisionnement en matières premières.

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

FINAL
A6-0134/2005

3.5.2005

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie et abrogeant les décisions n° 96/391/CE et 1229/2003/CE
(COM(2003)0742 – C5-0064/2004 – 2003/0297(COD))

Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

Rapporteur: Anne Laperrouze

PR_COD_1am

Légende des signes utilisés

Réseaux transeuropéens d'énergie

De nouvelles orientations pour les réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E) listent et hiérarchisent, selon les objectifs et priorités définis, les projets éligibles pour un financement communautaire, introduisant notamment le concept de projet d'intérêt européen. Elles renforcent par ailleurs la coordination autour des projets et intègrent désormais pleinement les nouveaux États membres.

ACTE

Décision n° 1364/2006/CE du Parlement européen et du Conseil, du 6 septembre 2006, établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie et abrogeant la décision 96/391/CE et la décision n°1229/2003/CE.

SYNTHÈSE

Les nouvelles lignes directrices pour les réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E) listent et hiérarchisent, selon les objectifs et priorités définis, les projets éligibles pour un financement communautaire. Elles introduisent notamment le concept de projet d'intérêt européen.

Concrétiser les objectifs des RTE-E

L'interconnexion, l'interopérabilité et le développement des réseaux transeuropéens de transport d'électricité et de gaz sont un instrument indispensable au **bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie** et du marché intérieur dans son ensemble. Les utilisateurs se voient ainsi offrir des services de meilleure qualité, un choix plus large grâce à la diversification des sources d'énergie, et ce à des prix plus concurrentiels. Des liens plus étroits doivent donc être établis entre les marchés nationaux de l'ensemble des États membres. En ce sens, les nouveaux États membres sont désormais pleinement intégrés dans les orientations communautaires relatives aux RTE-E.

Les RTE-E jouent également un rôle essentiel pour assurer la **sécurité et la diversification de l'approvisionnement**. L'interopérabilité avec les réseaux énergétiques des pays tiers (pays en voie d'adhésion ou candidats, pays d'Europe, des bassins des mers Méditerranée, Noire et Caspienne, du Moyen-Orient et de la région du Golfe) se révèle capitale.

L'accès aux RTE-E contribue par ailleurs à réduire l'isolement des régions moins favorisées, insulaires, enclavées et périphériques, et renforce ainsi la **cohésion territoriale** au sein de l'Union européenne (UE).

L'interconnexion des RTE-E favorise enfin le **développement durable**, notamment par une meilleure connexion des installations de production d'énergies renouvelables, mais aussi par l'utilisation de technologies plus efficaces limitant les pertes ainsi que les risques pour l'environnement liés au transport et à la transmission d'énergie.

Projets d'intérêt commun, projets prioritaires et projets d'intérêt européen

La décision n° 1364/2006/CE liste les projets éligibles pour un financement communautaire au titre du règlement (CE) n° 2236/95 et les hiérarchise en trois catégories.

Les **projets d'intérêt commun** portent sur les réseaux d'électricité et de gaz visés par la décision et répondent aux objectifs et priorités de celle-ci. Ils doivent présenter des perspectives de viabilité économique potentielle. Une analyse des coûts et bénéfices liés à l'environnement, la sécurité d'approvisionnement et la cohésion territoriale permet d'évaluer la viabilité économique d'un projet. Les projets d'intérêt commun sont listés aux annexes II et III de la décision.

Des **projets prioritaires** sont définis parmi les projets d'intérêt commun. Ils se caractérisent par un impact significatif sur le bon fonctionnement du marché intérieur, sur la sécurité d'approvisionnement ou sur la valorisation des énergies renouvelables. Les projets prioritaires, énumérés à l'annexe I de la décision, sont privilégiés lors de l'attribution du soutien financier communautaire.

Certains projets prioritaires présentant une nature transfrontalière ou ayant un impact notable sur la capacité de transport transfrontalier sont déclarés **projets d'intérêt européen**. Également listés à l'annexe I, les projets d'intérêt européen sont prioritaires pour bénéficier d'un financement communautaire au titre du budget affecté aux RTE-E et ils feront l'objet d'une attention particulière pour leur financement au titre des autres budgets communautaires.

Un cadre favorable au développement des RTE-E

Les orientations communautaires relatives aux RTE-E soulignent l'importance de faciliter et accélérer la réalisation des projets, notamment des projets d'intérêt européen.

Les États membres doivent mettre en œuvre les mesures nécessaires pour réduire au maximum les retards, dans le respect des règles en matière d'environnement. Les procédures d'autorisation doivent notamment aboutir rapidement. Les États tiers doivent également faciliter la mise en œuvre des projets se situant partiellement sur leurs territoires, conformément aux dispositions du traité sur la charte de l'énergie.

Les nouvelles orientations établissent également le cadre d'une coordination renforcée, tout particulièrement pour les projets d'intérêt européen. Elles prévoient ainsi l'échange d'informations et l'organisation de réunions de coordination entre États membres pour la réalisation des parties transfrontalières des réseaux.

L'intervention d'un coordinateur européen est par ailleurs prévue lorsqu'un projet d'intérêt européen connaît un retard significatif ou des difficultés de mise en œuvre. Sa mission consiste à faciliter la coordination entre les

différentes parties impliquées dans la réalisation du tronçon transfrontalier du réseau et assurer le suivi du projet.

Un coordinateur européen peut également intervenir pour d'autres projets portant sur des RTE-E, à la demande des États membres concernés.

Caractère exceptionnel des aides

Le budget propre aux RTE-E (environ 20 millions d'euros par an) est généralement affecté aux études de faisabilité. D'autres instruments communautaires peuvent prendre le relai pour cofinancer les investissements, par exemple les fonds structurels dans les régions de convergence.

Ce soutien financier a néanmoins un caractère exceptionnel et ne doit entraîner aucune distorsion de concurrence. La norme reste que la construction et l'entretien des infrastructures énergétiques doivent être soumis aux lois du marché.

Contexte

La mise en place et le développement de réseaux transeuropéens, notamment dans le secteur de l'énergie, sont énoncés à l'article 154 du traité instituant la Communauté européenne. Les articles 155 et 156 du traité CE prévoient l'adoption d'orientations afin d'en définir les objectifs, les priorités et les grandes lignes d'action.

Les nouvelles orientations communautaires actualisent les orientations adoptées en 2003, elles-mêmes actualisant les premières orientations adoptées en 1996.

RÉFÉRENCES

Acte	Entrée en vigueur - Date d'expiration	Délai de transposition dans les États membres	Journal Officiel
Décision n° <u>1364/2006/CE</u>	12.10.2006	-	JO L 262 du 22.09.2006

ACTES LIÉS

Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil, du 18 septembre 1995, déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens [Journal officiel L 228 du 23.09.1995].

Pour plus d'informations, consulter la page « Réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E) » de la direction générale Énergie et transports ([EN](#)).

Annexe n° 7

Projet de réseau transeuropéen de pipelines d'oléfines de l'APPE

Les oléfines (éthylène, propylène) sont les piliers essentiels de l'industrie chimique et sont à l'origine de la majeure partie des biens de consommation.

L'Association des Producteurs de Produits pétrochimiques en Europe (APPE) fait les constats suivants, relatifs à ces produits de la pétrochimie en Europe :

- 34 millions de tonnes d'oléfines sont produites en Europe dans environ 70 lieux (vaporisateurs, raffineries) différents ;
- 2/3 des oléfines sont utilisées in situ et transformées en produits dérivés, le 1/3 restant étant acheminé vers d'autres sites (barges, rail, pipelines) ;
- La plupart des dérivés sont transportés par la route, certains par voie ferrée ;
- Seulement 50 % de la capacité d'éthylène est interconnectée en Europe contre plus de 95 % aux USA ;
- Il existe en Europe 5 réseaux séparés de pipelines d'éthylène ;
- Les pipelines de propylène sont en fait limités au Benelux.

L'APPE expliquent ces singularités par le fait que i) les industries pétrochimiques se sont développées séparément dans chaque pays ii) les infrastructures des pipelines ont été financées par les entreprises et les coûts sont très élevés avec un retour sur investissement très important pour un seul opérateur et iii) il n'y a pas de réglementation harmonisée en matière de sécurité, droit du sol, etc.

Une plus forte intégration au sein de « clusters » ainsi que le raccordement de ces derniers par des pipelines sont essentiels pour maintenir la chaîne de valeur en Europe et améliorer la compétitivité de l'industrie pétrochimique.

Le projet de réseau de pipelines d'oléfines transeuropéen proposé par l'APPE vise à réaliser un réseau européen de pipelines d'oléfines libre d'accès et avec un transporteur commun. Il consiste à relier les pipelines existants et étendre le réseau existant pour se connecter à d'autres « clusters » et régions (cf. cartes jointes).

Il contribuera à l'élargissement du marché des oléfines en incluant les pays de l'Europe centrale et de l'Est.

L'inclusion des pipelines d'oléfines dans la révision du document... reconnaît les pipelines d'oléfines comme étant des projets d'infrastructure d'intérêt communautaire.

Selon l'APPE, un tel projet présente un certain nombre d'avantages économiques (augmentation du taux d'exploitation des usines, amélioration de l'efficacité de l'ensemble de la chaîne logistique, etc.), ainsi que de bénéfiques en matière de transport (décongestion des routes), d'environnement (réduction des émissions de CO₂) et de sécurité.

Cependant, la réalisation des projets de pipelines pose plusieurs problèmes :

- Le coût des projets : les pipelines coûtent 450k€-850k€ par km pour les plus grands projets (coût encore plus élevé pour les plus petits) et offrent des retours sur investissement insuffisants ;

- L'accès au terrain : difficulté à obtenir les autorisations nécessaires faute de normes européennes cohérentes en particulier concernant la réglementation environnementale, absence au niveau européen de tracés pré-établis, difficultés liées à des régimes différents pour l'expropriation ;
- L'obtention d'un soutien financier : procédures des autorités nationales ou régionales laborieuses qui découragent les financiers externes ou les investisseurs privés
- Un calendrier compétitif : une durée de 3-5 ans pour l'autorisation et la réalisation du projet peut être trop longue pour rivaliser avec d'autres projets d'investissement.

La réalisation de la vision présentée par l'APPE nécessite donc un soutien politique et administratif des institutions européennes pour faciliter la construction de projets de pipelines.

L'APPE fait les recommandations suivantes pour répondre aux difficultés signalées plus haut :

- Coûts : bénéficier d'économies d'échelle en faisant de plus grands projets ou en regroupant des projets plus petits ; impliquer des consortium d'investisseurs et d'opérateurs tiers intéressés par des projets à long terme à faible retour sur investissement qui peuvent dépasser des intérêts particuliers ;
- L'accès au terrain : Nécessité de rédiger rapidement avec les autorités pour établir des prévisions de textes, en particulier sur la réglementation environnementale ; Établir des cartes européennes indiquant les tracés pour faciliter le travail avec les Autorités et limiter le recours à la menace d'expropriation des propriétaires terriens seulement quand c'est nécessaire ;
- Soutien financier : rechercher le soutien financier direct des Gouvernements pour réduire l'investissement et augmenter l'attrait des projets pour des tierces personnes ; harmoniser les critères pour bénéficier de fonds publics au sein de l'Union européenne ;
- Calendrier : Réduire la durée nécessaire à l'autorisation et la réalisation du projet à 2-3 ans par la désignation d'un coordinateur pour tout projet européen de projet, soutenu par les autorités et facilitant les négociations et transactions régionales ou transnationales.

L'intégration des sites et des « clusters » au sein de l'Europe maximise l'avantage du marché de l'Union européenne en permettant à tous les opérateurs d'accéder librement au marché à pleine échelle.

Le soutien des institutions européennes à la réalisation du Réseau Transeuropéen de Pipelines d'Oléfines de l'APPE est un élément positif pour une industrie européenne durable dans l'avenir.

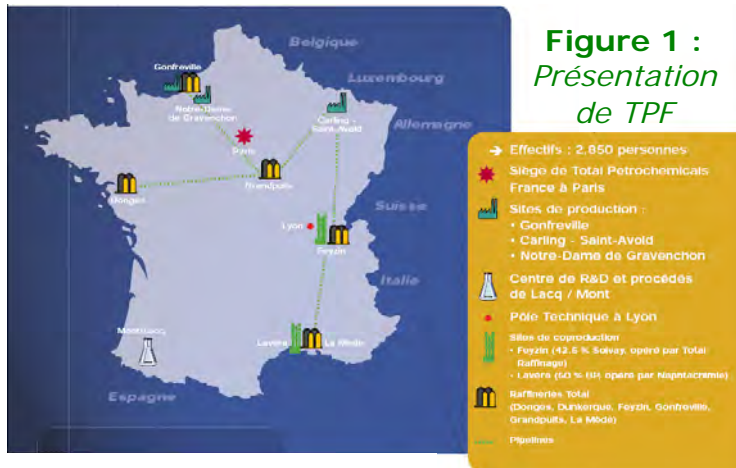
Annexe n° 8

Les acteurs industriels de la pétrochimie en Lorraine

La pétrochimie en Moselle est représentée par les trois acteurs que sont Total Petrochemicals France (TPF), Arkema et Ineos. Pour chacun de ces acteurs les enjeux et donc les stratégies ne sont pas identiques.

TOTAL PETROCHEMICALS FRANCE

Total Petrochemicals,



l'activité Pétrochimie du Groupe Total, 4ème pétrolier mondial, regroupe les produits de la chimie de base en provenance des craqueurs et de certaines unités de raffinage – oléfines (éthylène, propylène), coupes C4 et aromatiques (benzène, toluène, xylènes, styrène) – et les polymères de grande consommation qui en résultent (polyéthylène, polypropylène, polystyrène). Avec un effectif de quelque 7 000 personnes, Total Petrochemicals exerce ses

activités en Europe, aux Etats-Unis, au Moyen-Orient et en Asie. Ses produits couvrent de nombreux marchés domestiques et industriels, parmi lesquels l'emballage, le bâtiment et l'automobile.

L'usine de Carling

Capacités de production polymères	Applications
Polyéthylène (PEbd) : 170 000 tonnes/an	Films d'emballage industriel, domestique et alimentaire, flacons unidoses, films pour serres, fumigation, paillage...
Polystyrène (choc et cristal) : 180 000 tonnes/an	Ustensiles ménagers, emballages alimentaires, CD et Vidéo, pots de yaourt, coques de téléviseurs...

ARKEMA

Arkema est née en 2006 après séparation d'une partie des actifs chimiques de Total.

Les domaines d'activité stratégiques d'Arkema sont au nombre de trois :

- produits vinyliques,
- chimie Industrielle,
- produits de performance.

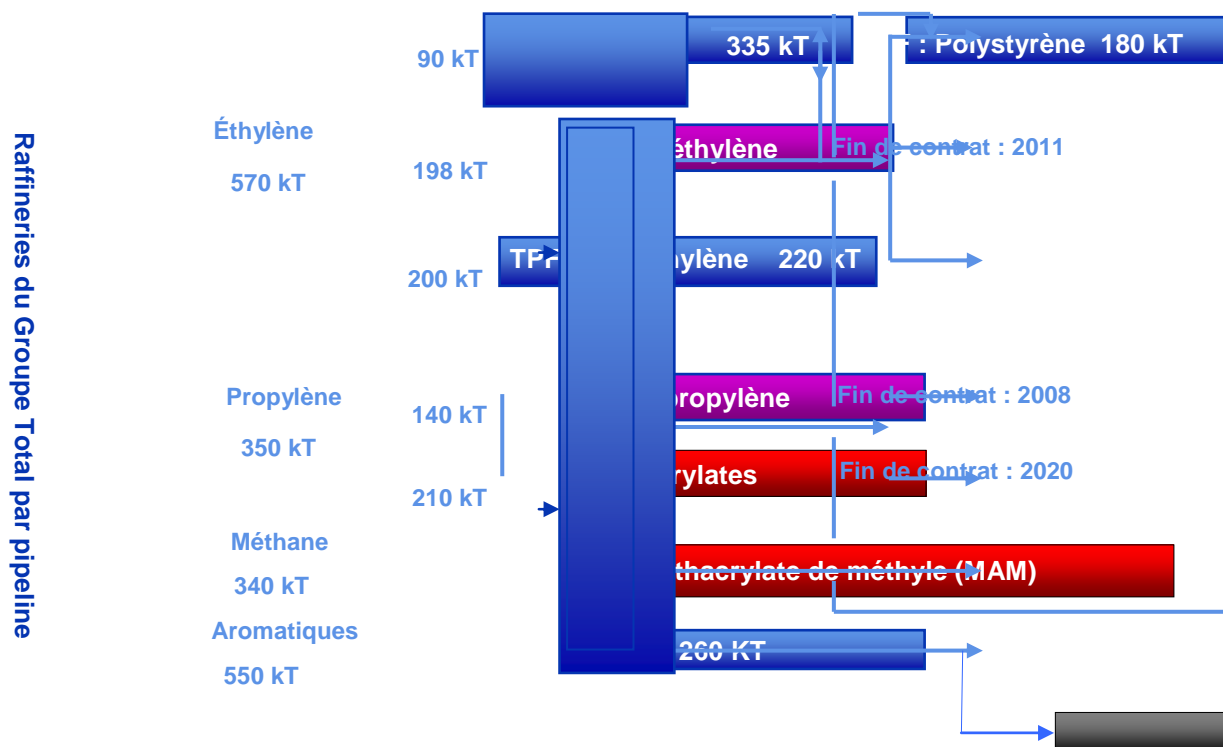
Les deux derniers domaines, représentant la plus forte valeur ajoutée du groupe, sont présents sur le site de Carling à travers les filières acide acrylique (in fine super absorbants SAP) et méthacrylate de méthyle (in fine PMAM par le biais d'AltUGlas)

Annexe n° 9

Evolution des capacités de production et des besoins en Lorraine

Le système technico-économique constitué par les trois acteurs Total Petrochemicals France, Arkema et INEOS peut être à l'échelon des approvisionnements en matières de base (C2 – Ethylène – et C3 – Propylène-) qualifié de « semi clos ». En effet les coupes C2 et C3 utilisées dans l'enceinte de ce système proviennent essentiellement du craquage de naphta par les deux vapocraqueurs présents sur le site de Carling (propriété exclusive de TPF). Une liaison par pipe vers le réseau dit "Axe Est" (réseau existant depuis Lavera jusqu'à Carling en passant par la vallée du Rhône) existe (pipeline d'éthylène Carling-Viriat) et permet tout autant d'exporter l'excédent produit par Carling que d'importer en provenance des sites du Sud en cas de manque de capacités sur Carling (période d'entretien ou de défaillance d'un vapocraqueur par exemple) sachant que cette solution si elle est techniquement réalisable représente un surcoût important au niveau des produits transportés entre le sud de la France et la Moselle-Est.

Le schéma suivant montre la situation actuelle et le lien en termes d'approvisionnement en matière première entre les différents acteurs. Cette situation de quasi équilibre sous l'angle production-consommation et les liaisons historiques entre les acteurs ont conduit à un équilibre en terme de prix de vente des matières pour les contrats actuellement en vigueur.



Toute modification intervenant sur le système et de nature à modifier les rapports entre fournisseurs et clients (qu'ils s'agissent de modifications techniques de capacités de production ou liées au rapport de force économique des acteurs) peut conduire à bouleverser l'équilibre du système. C'est cet enjeu dont il est question actuellement en Moselle-Est.

Annexe n° 10

Procédures applicables aux canalisations nouvelles de produits chimiques

La présente annexe rappelle les procédures à ce jour applicables à la construction d'une canalisation nouvelle de produits chimiques.

Il convient toutefois de préciser que, dans le cadre du projet de loi de simplification du droit déposé par le député Warsmann, les textes relatifs aux canalisations de transport pourraient prochainement être réformés, et une procédure nouvelle pourrait s'appliquer au projet si l'ordonnance prévue par le projet de loi ainsi que son décret d'application étaient pris assez tôt. Selon la nouvelle procédure, il n'y aurait plus un décret en Conseil d'Etat, mais un arrêté préfectoral (ou ministériel) pour la déclaration d'utilité publique (DUP) et un arrêté préfectoral pour réglementer l'ouvrage, le tout après enquête publique, ce qui permettrait une procédure un peu plus rapide que celle décrite ci-dessous.

Les procédures existantes sont fixées par les textes ci-après (à ce stade, il n'a pas été réalisé une analyse exhaustive des dernières évolutions juridiques intervenues, notamment en matière de consultation du public) :

- **La loi n° 65-498 du 29 juin 1965**

Elle prévoit une procédure relativement lourde si le maître d'ouvrage ne peut négocier la traversée de certains terrains avec les propriétaires concernés. Dans ce cas, doit être mise en œuvre la procédure de déclaration d'intérêt général (DIG) - se concrétisant par un décret en conseil d'Etat après enquête publique - suivie d'une approbation des caractéristiques de l'ouvrage (ACO) qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

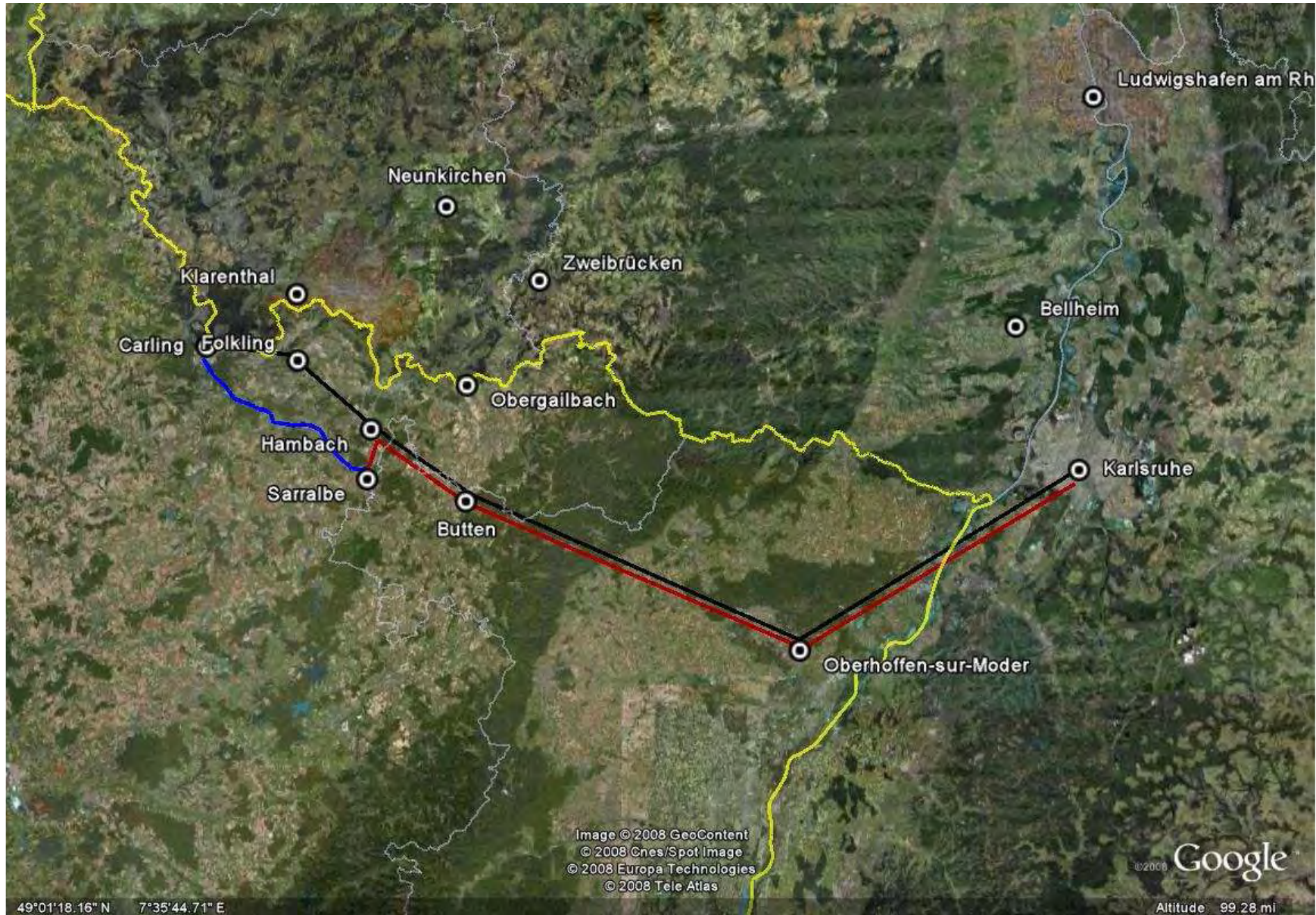
- **Le décret n° 65-881 du 18 octobre 1965**

Il fixe les procédures de déclaration d'intérêt général, d'approbation des caractéristiques de l'ouvrage et de définition des servitudes.

Procédure de déclaration d'intérêt général

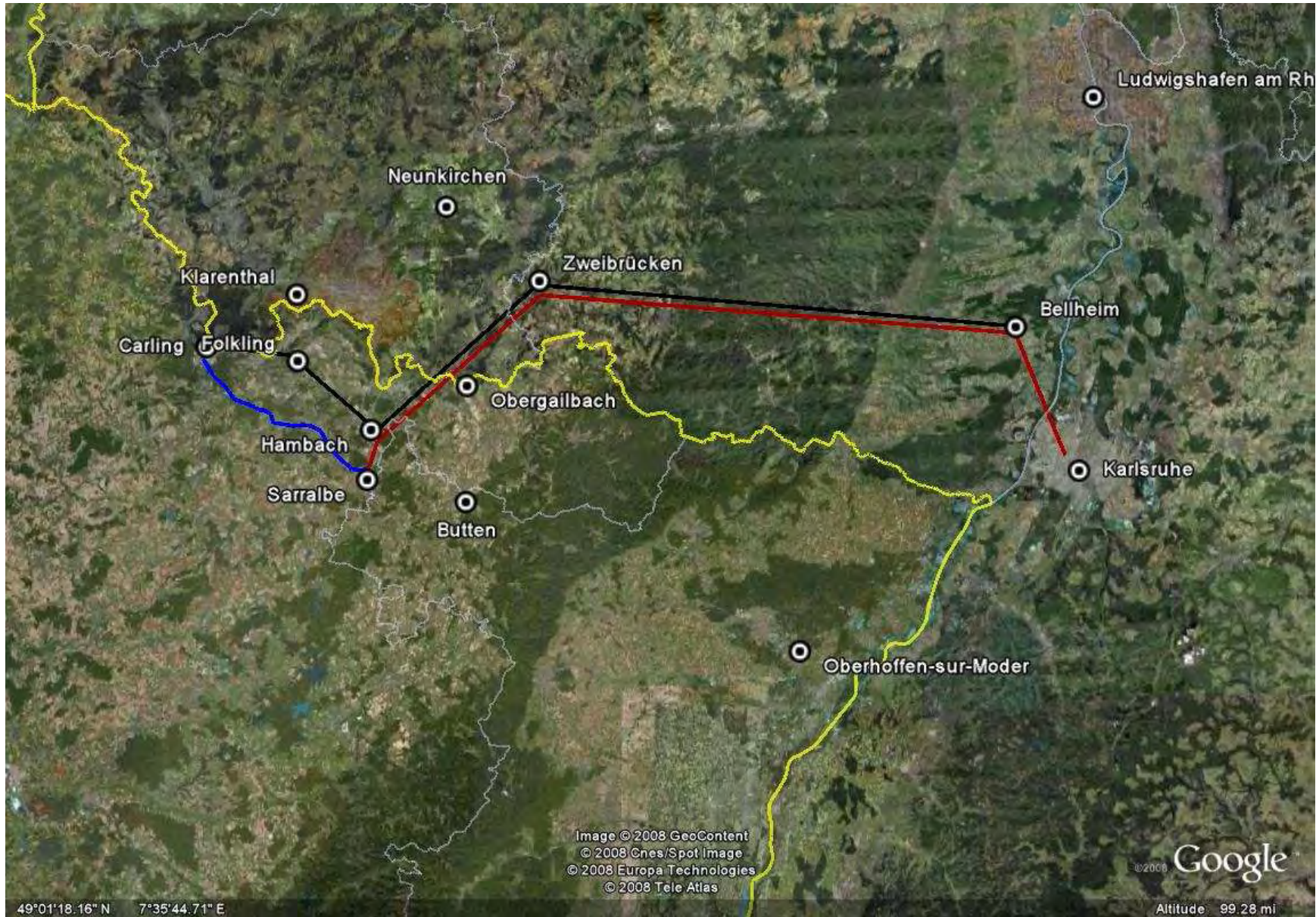
- dépôt d'une demande de DIG par l'opérateur (le « transporteur ») auprès du ministre en charge de l'industrie chimique.
- consultation des ministres en charge des transports, de l'aménagement du territoire, etc.
- publication d'un avis au Journal officiel avec possibilité d'adresser ses observations au ministre en charge de l'industrie durant 15 jours

Carling ou Sarralbe vers Karlsruhe – 1^{er} scénario hydrocarbure



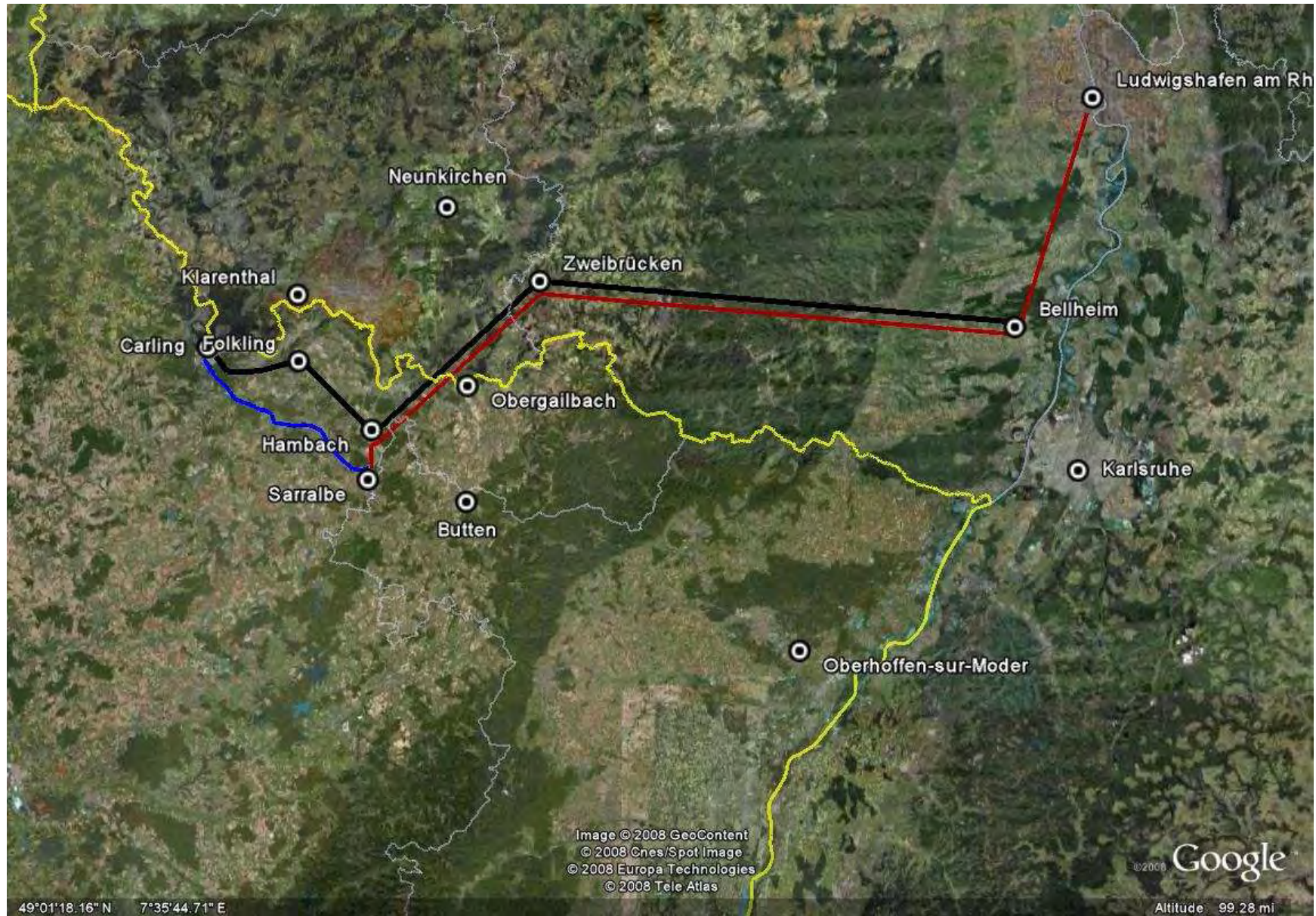
Longueur : 120 km, dont 20 km en Allemagne

Carling ou Sarralbe vers Karlsruhe – 2^{ème} scénario hydrocarbure



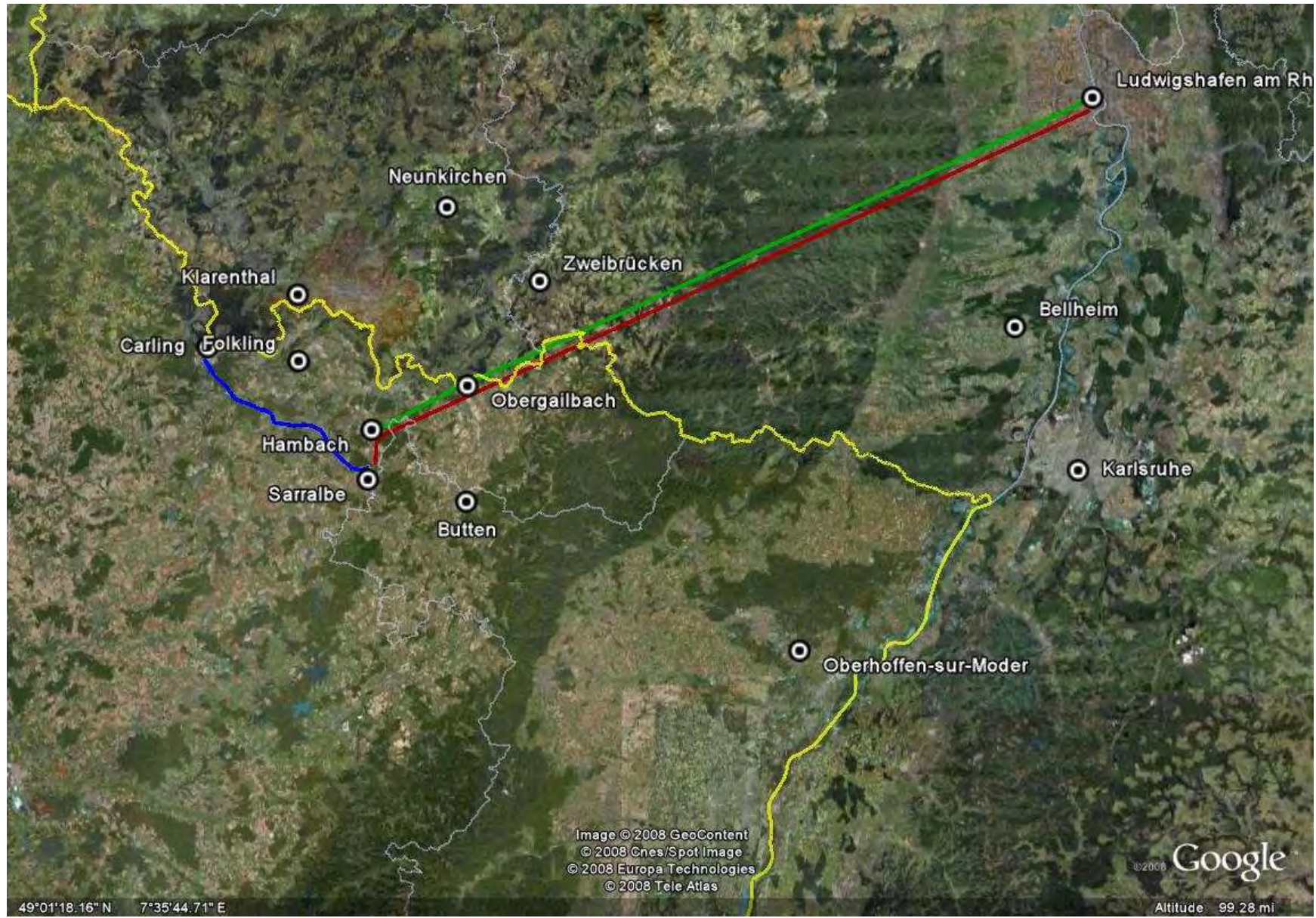
Longueur : 120 km, dont 100 km en Allemagne

Carling ou Sarralbe vers Ludwigshafen – scénario hydrocarbure



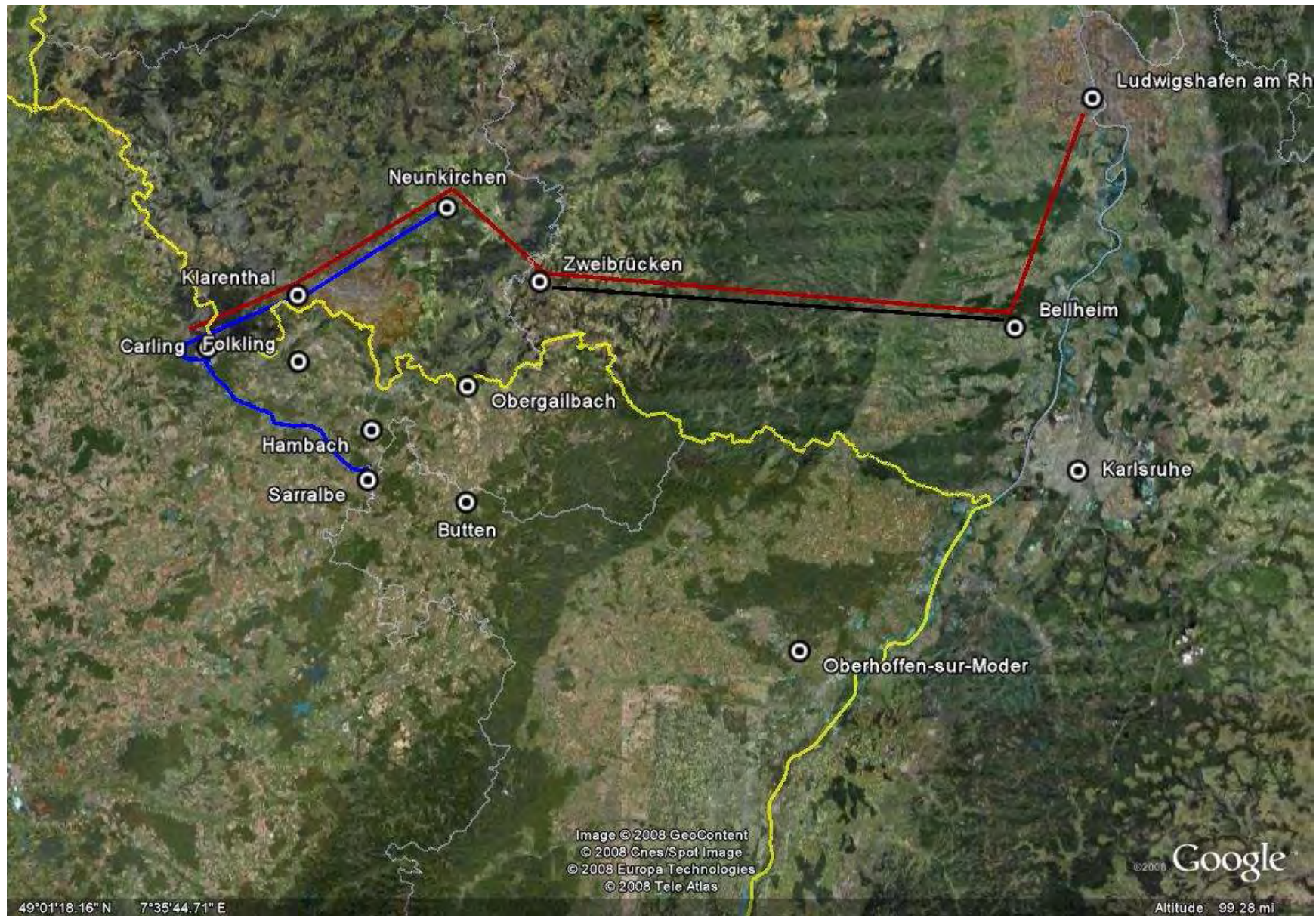
Longueur : 135 km, dont 115 km en Allemagne

Carling ou Sarralbe vers Ludwigshafen – scénario gaz



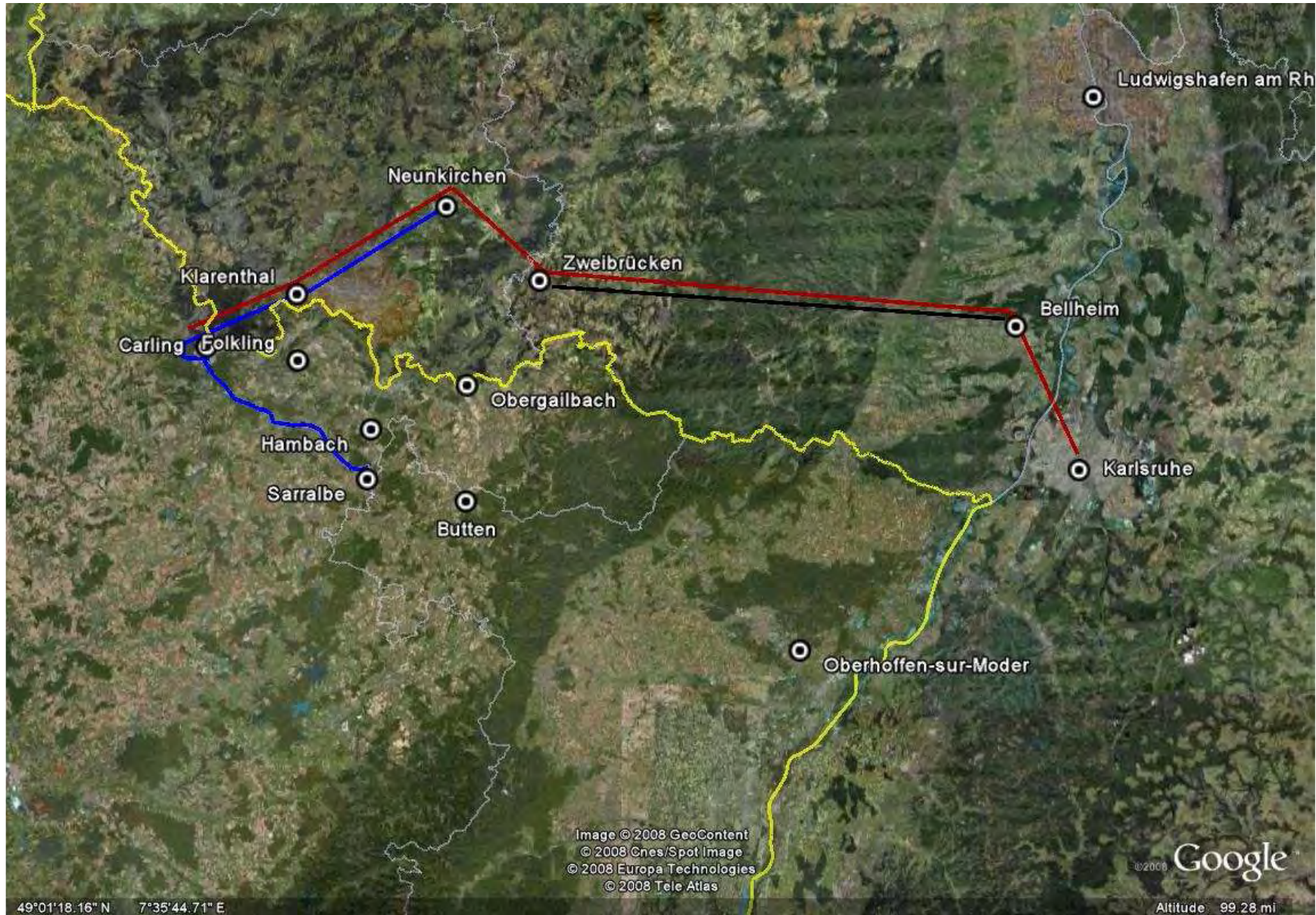
Longueur : 115 km, dont 95 km en Allemagne

Carling ou Sarralbe vers Ludwigshafen – scénario chimie/hydrocarbure



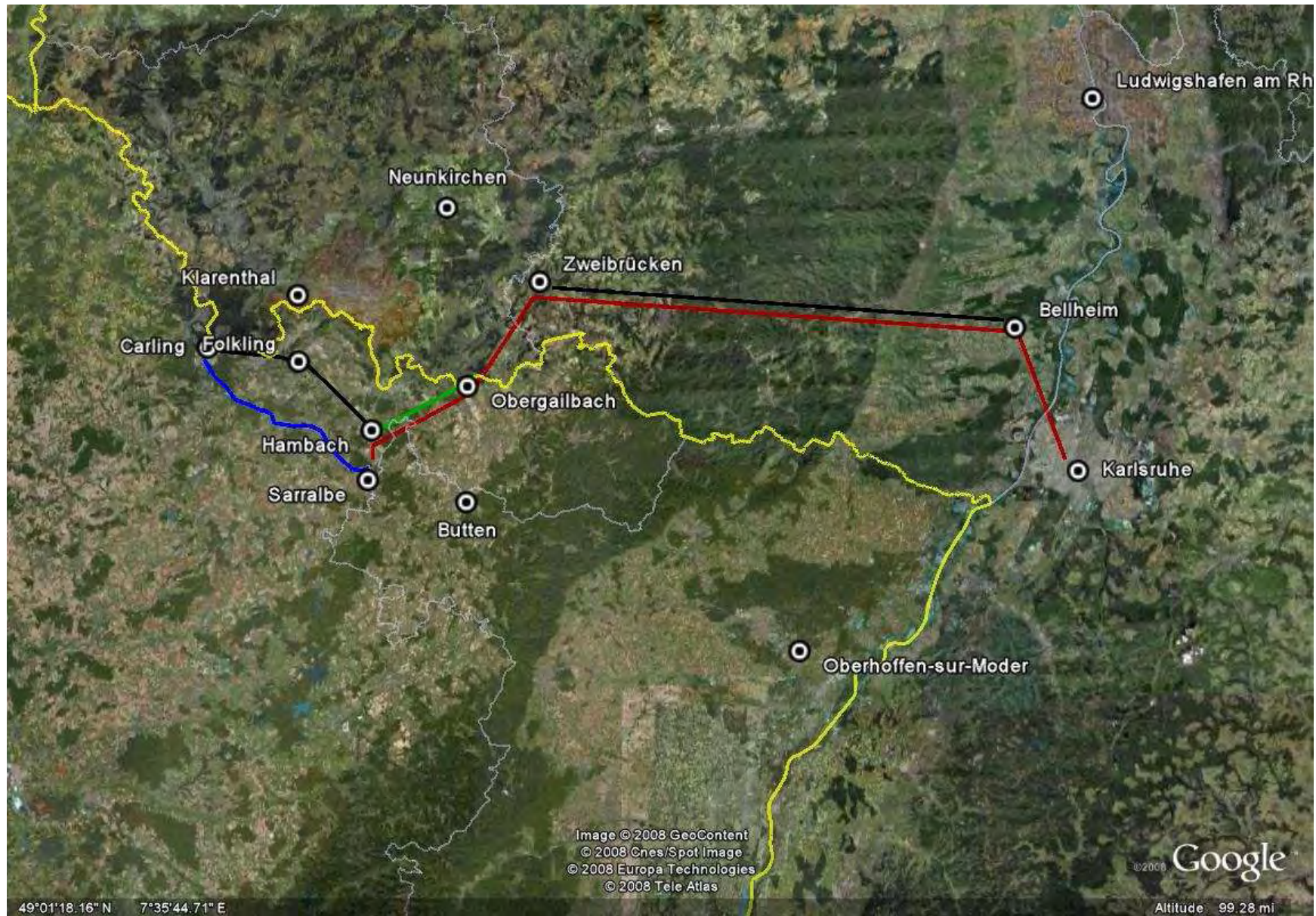
Longueur : 155 km, dont 150 km en Allemagne

Carling ou Sarralbe vers Karlsruhe – scénario chimie/hydrocarbure



Longueur : 145 km, dont 140 km en Allemagne

Carling ou Sarralbe vers Karlsruhe – scénario gaz/hydrocarbure



Longueur : 120 km, dont 100 km en Allemagne

Couleur	Tracé
	gaz
	hydrocarbures
	chimie
	neuf

Nota : le tracé des canalisations existantes en Allemagne est à affiner.

Les distances sont des ordres de grandeur.

Variante	L (km)	L (km) en Allemagne
Carling ou Sarralbe vers Karlsruhe – 1 ^{er} scénario hydrocarbure	120	20
Carling ou Sarralbe vers Karlsruhe – 2 ^{ème} scénario hydrocarbure	120	100
Carling ou Sarralbe vers Ludwigshafen – scénario hydrocarbure	135	115
Carling ou Sarralbe vers Ludwigshafen – scénario gaz	115	95
Carling ou Sarralbe vers Ludwigshafen – scénario chimie/hydrocarbure	155	150
Carling ou Sarralbe vers Karlsruhe – scénario chimie/hydrocarbure	145	140
Carling ou Sarralbe vers Karlsruhe – scénario gaz/hydrocarbure	120	100

Ouverture des fichiers sous Google Earth :

- double cliquer sur variantes.kmz
- cocher la case « villes » pour faire apparaître ces dernières
- cocher « frontières »
- sélectionner la variante désirée