

TRANSPORT PAR CANALISATIONS Octobre 2009

- **Avantages du transport par canalisations :**
 - écologique, durable, économique et fiable ;
 - contribue au développement économique (les canalisations constituent une part importante des réseaux logistiques) et renforcent l'effet « cluster » ;
 - Impact positif dans la lutte contre les changements climatiques (utilisation rationnelle de l'énergie, rejet minimal, transport et stockage de CO₂, etc.).

- La construction de canalisations se heurte à des **problématiques** importantes, telles que le **manque de transparence et d'efficacité** dans les différentes procédures (impétrants, permis, ...), ainsi qu'un manque de cohérence entre les niveaux de compétence.

- C'est la raison pour laquelle Fetrapi et essenscia wallonie demandent une **révision des procédures applicables en la matière**, ainsi qu'une clarification et une simplification des compétences en matière de permis. Elles souhaitent (e.a.) :
 - une limitation du délai global pour l'obtention de tous les permis ;
 - l'exclusion, du décret « impétrants », des pipelines soumis à la législation fédérale ;
 - l'amélioration des échanges d'informations entre les diverses autorités ;
 - une meilleure intégration de toutes les procédures distinctes (révision des plans de secteur, EIP, EIE, permis d'urbanisme et autorisations diverses) ;
 - le développement d'une « politique à guichet unique » avec un centre de compétences, en concertation avec les autorités fédérales ;

- Fetrapi et essenscia wallonie demandent également une **attitude plus positive et un meilleur soutien à l'égard du transport par pipelines**, notamment via
 - une adaptation de la législation relative aux coûts de déplacement et l'établissement d'une politique spécifique en matière de sécurité de canalisations
 - la création de corridors pour les canalisations et l'intégration de ceux-ci dans les plans d'aménagement du territoire
 - l'instauration d'une *Task Force Pipelines* à l'instar de ce qui existe en Flandre.



TRANSPORT PAR CANALISATIONS

1. Les canalisations peuvent contribuer de manière positive à la problématique de la mobilité et sont, en outre, un moyen de transport fiable, peu polluant, durable et efficient au niveau des coûts.

Un grand avantage des pipelines est qu'ils ne génèrent quasiment **aucune externalité négative**. Parmi tous les moyens de transport de produits, les pipelines sont les plus performants au niveau des déchets, du bruit, de la congestion, de l'occupation de l'espace et par conséquent, de la pollution visuelle.

Le transport par canalisations peut contribuer à la résolution de la **problématique de la mobilité**. Les pipelines affichent une capacité de transport décuplée par rapport au transport routier. Un réseau de canalisations étendu constituerait donc un grand pas en avant vers la solution à la congestion actuelle de nos routes.

Le transport par pipelines est beaucoup **plus économique** que les autres moyens de transport. Les autorités pourraient épargner de l'argent à de nombreux niveaux si le transport par canalisations venait à s'accroître dans notre pays. Les dépenses consenties par les autorités pour l'entretien du réseau routier diminueraient fortement parce qu'il y aurait moins de camions encombrant les routes.

Par ailleurs, la **consommation énergétique** du transport par pipelines est **optimale** étant donné qu'il n'est pas question de transport retour à vide, alors que les camions ou les navires ne peuvent pas toujours utiliser pleinement leur capacité. La consommation d'énergie du transport par canalisations ne s'élève, par tonne-kilomètre, qu'à 20-25% de celle du transport routier¹.

Un autre avantage majeur est **l'utilisation efficace de l'espace**. Une fois la canalisation posée, l'infrastructure occupe un espace minimal. Comparé aux autres moyens de transport, le transport par pipelines fait 100 fois mieux que la navigation fluviale, 50 fois mieux que le transport routier et 12 fois mieux que le rail.

Les canalisations sont également **écologiques**. Les nouvelles canalisations souterraines n'ont qu'une incidence temporaire (pendant la pose) sur l'environnement, incidence à laquelle on peut remédier facilement grâce à des mesures appropriées. L'externalité positive sur l'environnement que générerait un transfert modal des produits pétroliers et de leurs distillats et des produits chimiques, de la route vers les canalisations, est estimé à €24 millions/an (5% de transfert)². En outre, avec de faibles émissions (CO₂, NOx, VOC,...), les pipelines contribuent aussi de manière positive à la lutte contre les changements climatiques. De plus, dans le cas concret du transport par canalisations (d'une entreprise de production vers des utilisateurs de réseau), il apparaît qu'il est possible de diminuer encore davantage les émissions totales de CO.

Enfin, le transport par pipelines est considéré comme **sûr** par rapport au transport routier ou ferroviaire, un atout incontestable quand il s'agit de transport de produits dangereux. Le transport par pipelines peut être considéré comme le moyen de transport de produits le plus sûr au monde.

¹ Etude : le positionnement stratégique du transport par canalisations dans la politique de transport en Belgique, Prof. Dr. W. Winkelmanns, Universiteit Antwerpen

² Etude : le positionnement stratégique du transport par canalisations dans la politique de transport en Belgique, Prof. Dr. W. Winkelmanns, Universiteit Antwerpen



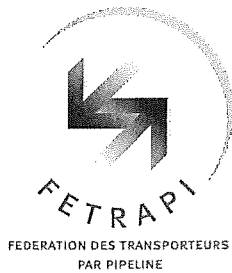
2. Les pipelines sont un agent de liaison entre les groupes (pétro)chimiques du zoning de Feluy, de la zone ARA (Antwerp-Rotterdam Area), du Bassin de la Ruhr en Allemagne et d'autres régions en Belgique et en Europe.

Les canalisations offrent un potentiel de synergie à l'industrie (pétro)chimique, tant en Flandre qu'en Wallonie. Elles favorisent les investissements et contribuent à l'ancrage des entreprises dans notre pays. De plus, un réseau de canalisations efficace et bien développé permet à une entreprise d'augmenter et d'optimiser l'utilisation de sa capacité de production. En améliorant son rapport coût-efficacité, notre industrie pourrait ainsi gagner en compétitivité à l'heure de la mondialisation. Dans ce cadre, les canalisations contribuent à compenser les désavantages structurels de l'industrie européenne vis-à-vis du Moyen-Orient (matières premières bon marché), des Etats-Unis (réseau développé de canalisations pour les oléfines) et de l'Asie (croissance économique élevée). Une industrie (pétro)chimique locale solide, couplée au fait qu'elle est intensive en capital, a un effet d'ancrage certain.

Un approvisionnement continu en énergie par pipelines, comme par exemple le gaz naturel, est capital pour l'industrie (pétro)chimique.

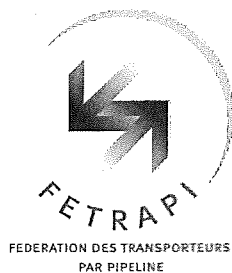
Il est important de souligner que les canalisations ne jouent pas en défaveur de nos ports. Bien au contraire, grâce aux pipelines, les clusters (pétro) chimiques existants sont renforcés et les flux de produits finis ancrés. Ces produits à haute valeur ajoutée ont eux-mêmes besoin de services logistiques à haute valeur ajoutée.. L'ancrage de cette demande de services logistiques à haute valeur ajoutée joue naturellement en faveur de nos ports. On assiste, dès lors, à une substitution de services logistiques à faible valeur ajoutée (par exemple les produits chimiques en vrac par navire) par des services logistiques à haute valeur ajoutée (par exemple centres de stockage spécialisés, emballage et transport par navire mais plutôt par conteneurs).

En 2007, une étude stratégique sur les canalisations a été réalisée en Région flamande. Son objectif est de faire du transport par pipelines un maillon de transport incontournable et durable, et de mettre en avant son avantage compétitif afin d'ancrer la (pétro)chimie en Belgique et, à terme, de poursuivre son développement. Cette étude a donné lieu à la création, par les autorités flamandes, de la *Task Force Pijpleidingen*, composée de membres issus des autorités régionales et fédérales ainsi que de la vie économique (essenscia/Fetrapi), dont la mission est de suivre le développement des points d'action définis dans l'étude stratégique.



3. Recommandations

1. Limiter le délai global pour obtenir tous les permis nécessaires à la réalisation d'un projet de pose d'une canalisation avec ses accessoires. Le délai ne devrait pas être supérieur à 1 an pour la majorité des projets et à 3 ans pour les grands projets. Ces délais comprennent les procédures préalables comme l'EIP, l'EIE ou la révision des plans de secteur.
2. Exclure les pipelines soumis à la législation fédérale (transport de fluides) du champ d'application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers, sous, sur ou au-dessus des voiries et des cours d'eau (décret « impétrants »). En effet, les obligations relevant de ce décret sont tout à fait disproportionnées par rapport aux travaux susceptibles d'être réalisés dans le cadre de pipelines et ainsi que par rapport à la fréquence de ces travaux sachant que, par ailleurs, les propriétaires de pipelines sont déjà contactés quand des travaux doivent être réalisés à proximité de leur pipeline.
3. Améliorer le système d'échange d'informations entre les différentes autorités par le biais d'un accord de coopération ou un protocole d'échange d'information sachant que les autorités publiques disposent déjà de toutes les informations nécessaires à la bonne exécution de chantiers sur ou à proximité de pipelines.
4. Coordonner les différentes procédures (révision plans de secteur, permis d'urbanisme, EIP, EIE, etc.) en vue de raccourcir les délais d'obtention des permis, notamment en évitant les étapes redondantes comme, par exemple, la consultation du public qui intervient à plusieurs reprises pour un même projet.
5. Rendre les procédures d'autorisation plus efficaces notamment par la création, en concertation avec les autorités fédérales, d'un guichet unique comprenant un centre de compétences, doté de moyens financiers et humains suffisant, pour recevoir les divers dossiers de demandes de permis. Toutes les parties intéressées devraient pouvoir obtenir une réponse à leurs questions sur les pipelines (procédures d'autorisation, inventaires des canalisations existantes, réglementation technique, plan d'aménagement du sous-sol, etc.) auprès d'un centre de connaissance sur les pipelines qui rassemblerait toutes les informations relatives aux pipelines.
6. Assouplir et/ou simplifier certaines règles et législations existantes afin de faciliter la délivrance de permis pour l'infrastructure de transport par canalisations, notamment:
 - La modification de certaines règles et règlements applicables à d'autres gestionnaires d'infrastructures linéaires (routes, voies d'eau, etc.) autorisant, dans des conditions moins restrictives, la pose de canalisations de transport dans leur domaine. A titre d'exemple : la pose d'installations dans le domaine des autoroutes, la suppression des autorisations spécifiques pour l'occupation du domaine public et autres « petites » autorisations ;
 - l'élaboration d'une liste de « travaux de minime importance » concernant une canalisation de transport, et dès lors dispensés de permis ;
 - prévoir pour les infrastructures linéaires un assouplissement des règles en matière d'enquête publique pour les permis liés à des projets soumis à étude d'incidences sur l'environnement (voyez le chapitre III du Titre III de la Partie III de la partie décrétable du Code de l'environnement).



7. Garantir une plus grande sécurité juridique, en:

- définissant clairement les cas dans lesquels, pour les canalisations de transport, des inscriptions préalables au plan de secteur sont nécessaires et d'en préciser les cas de dérogation ;
- motivant systématiquement tous les permis délivrés pour des canalisations le transport relevant de la loi du 12 avril 1965 sur base de « l'intérêt général » de ces installations ;

8. Une attitude plus positive et plus de soutien des différentes autorités envers le transport par canalisations, par :

- l'instauration, à l'instar de ce qui existe en Flandre, une *Task Force Pipelines* avec des membres issus tant des autorités régionales et fédérales que de la vie économique (comme essenscia et Fetrapl), et qui aurait pour mission de déterminer et de suivre l'implémentation d'une série d'actions destinées à faire du transport par pipelines un maillon de transport incontournable, et de mettre en avant son avantage compétitif et, à terme, de poursuivre son développement.
- l'adaptation de la législation relative aux coûts de déplacement et l'établissement d'une politique spécifique en matière de sécurité de canalisations;
- la création de corridors pour les canalisations et en intégrant ceux-ci dans les plans d'aménagement du territoire.