



SYNTHÈSE

DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

SEPTEMBRE -
DÉCEMBRE 2013

DÉBAT PUBLIC SUR LES PROJETS
DE CANALISATIONS DE TRANSPORT
DE GAZ NATUREL

ARC LYONNAIS ET VAL DE SAÔNE

Les projets de canalisations Arc Lyonnais et Val de Saône s'inscrivent dans le programme de développement des capacités de transport de gaz naturel sur un axe nord-sud, entre la Haute-Marne (Voisines) et la Drôme (Saint-Avit). **La décision de réaliser ces projets n'est pas prise à ce stade.**

GRTgaz a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 19 septembre 2012 pour le projet Arc Lyonnais et le 14 décembre 2012 pour le projet Val de Saône.

Par décisions des 7 novembre 2012 et 9 janvier 2013, la CNDP a décidé que ces projets devaient faire l'objet de débats publics et que ceux-ci « *seraient fusionnés et leur animation confiée à une seule commission particulière* ».



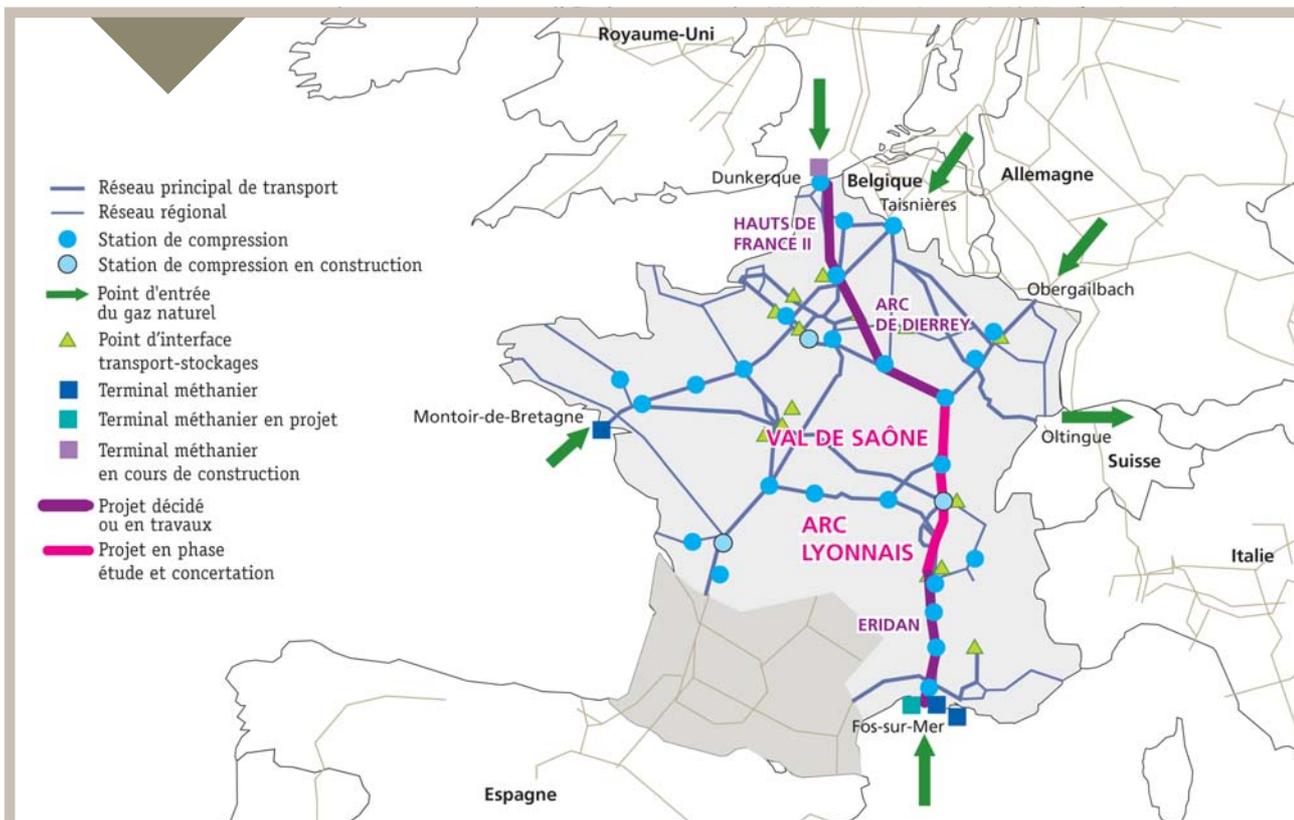
Construisons le transport de demain

LES PROJETS DE CANALISATIONS ARC LYONNAIS ET VAL DE SAÔNE

RELIER TROIS CARREFOURS IMPORTANTES DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL EN FRANCE

Les projets Arc Lyonnais et Val de Saône ont pour objectif de relier Saint-Avit dans la Drôme, Étrez dans l'Ain et Voisines en Haute-Marne. Ces communes, qui abritent chacune une station de compression de GRTgaz, constituent des points d'arrivée et de départ de plusieurs canalisations majeures au niveau national et régional. Les deux nouvelles canalisations viendront en complément de celles existantes (toutes deux d'un diamètre de 800 mm), réalisées à la fin des années 70 et dont la capacité ne suffira pas, à l'horizon 2020, à répondre aux enjeux énergétiques européen et français.

Les canalisations Arc Lyonnais (150 km environ) et Val de Saône (200 km environ) sont étudiées, à ce stade, avec les deux diamètres de 1 050 ou 1 200 mm. Le choix du diamètre sera arrêté lors de la décision de réalisation (mi 2015 pour Arc Lyonnais et mi 2014 pour Val de Saône). Elles seront exploitées à une pression de 80 bar pour Arc Lyonnais et 68 bar pour Val de Saône.



LES JUSTIFICATIONS DES PROJETS ARC LYONNAIS ET VAL DE SAÔNE

Chaque projet a des justifications propres. Ils ont aussi des justifications plus générales, car ce sont les maillons de la « dorsale gazière » Dunkerque – Fos-sur-Mer (voir carte ci-contre).

PRIVILÉGIÉ, SELON LE CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE MONDIAL, LES APPROVISIONNEMENTS DEPUIS LE NORD OU LE SUD DU PAYS

Le réseau de transport principal de GRTgaz permet d'alimenter la majeure partie de la France en gaz naturel provenant soit du nord de l'Europe et de l'est (Russie) par gazoduc, soit du sud et de l'ouest par navire méthanier, sous forme de gaz naturel liquéfié (GNL).

Pour permettre un choix entre ces provenances et ces modes d'acheminement, GRTgaz a engagé la réalisation d'une « dorsale gazière » de Dunkerque à Fos-sur-Mer, dont les projets Arc Lyonnais et Val de Saône font partie. Ce développement

majeur doit permettre aux flux de gaz de circuler, dans les deux sens, sans risque de congestion.

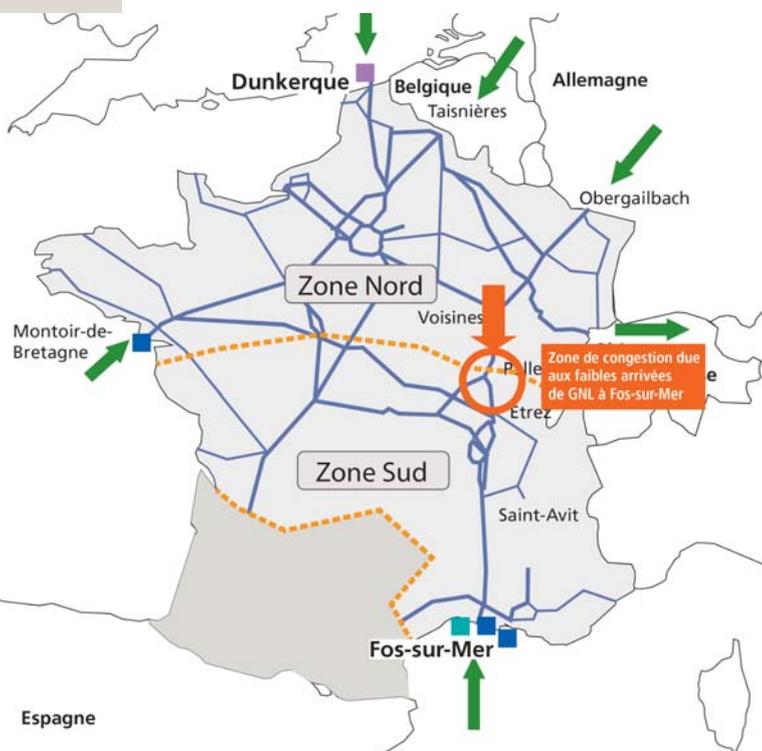
ACHEVER PROGRESSIVEMENT LE CORRIDOR NORD-SUD DE L'EUROPE OCCIDENTALE

Les deux projets ont un deuxième objectif : celui d'améliorer la connexion du réseau français au réseau européen pour permettre à la France de jouer le rôle stratégique que l'Union européenne lui a confié pour le développement d'un corridor gazier entre le nord et le sud de l'Europe occidentale. Ce développement doit renforcer la sécurité d'approvisionnement et rendre le marché européen du gaz plus fluide.

Les flèches vertes sur la carte ci-dessous indiquent les entrées et sorties de gaz naturel qui sont autant de connexions avec les pays nord-européens (hors Fos-sur-Mer et Montoir-de-Bretagne).

AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ DE GROS DU GAZ NATUREL EN FRANCE

La saturation des infrastructures de transport de gaz entre le nord et le sud de la France entraîne le maintien de deux zones de marché de gros en France, l'une au nord, bien connectée à des sources d'approvisionnement abondantes, l'autre au sud, peu active et plus sensible à la conjoncture des approvisionnements (peu d'arrivée de GNL à Fos-sur-Mer car les cargaisons de GNL se dirigent massivement, depuis la catastrophe de Fukushima, vers le Japon et plus largement vers l'Asie où le gaz naturel est utilisé pour la production d'électricité). De ce fait, les consommateurs du sud de la France, notamment industriels, ne bénéficient pas des conditions du marché de gros du nord. Dans ce contexte, la Commission de régulation de l'énergie a estimé, en juillet 2012, que le projet Val de Saône était, en complément du projet Eridan, l'ouvrage le plus adapté pour permettre la fusion des zones. Cette fusion permettra de disposer d'un prix de gros unique pour le gaz sur la majeure partie du territoire français.



ORDRE DE RÉALISATION DES DEUX PROJETS

Même s'ils concourent aux mêmes finalités, ces deux projets sont distincts l'un de l'autre et indépendants quant à leur ordre de réalisation. Celui-ci dépendra, au moment où la décision sera prise, de la conjoncture gazière :

>> Si les flux gaziers nord-sud sont do-

minants (cas actuel avec la faible arrivée de GNL dans le sud), le projet Val de Saône sera réalisé en premier, d'autant qu'il contribue DIRECTEMENT à la fusion des zones tarifaires nord et sud.

Compte tenu de la conjoncture gazière prévisible à court et à moyen terme,

il est très probable que Val de Saône soit la première canalisation réalisée (décision mi 2014).

>> Si les flux gaziers sud-nord deviennent dominants : la réalisation de l'Arc Lyonnais prendrait alors le pas sur celle de Val de Saône.

LES OUVRAGES À CONSTRUIRE

Les canalisations sont constituées de tubes en acier **recouverts sur toute leur longueur d'au moins un mètre de terre**. Seuls les postes de sectionnement, situés tous les 10 à 20 km, et les balises jaunes sont visibles le long des canalisations.



- ▲ Chantier de pose d'une canalisation de gaz naturel
- ◀ Le passage d'une canalisation de gaz naturel après remise en état

LE DÉROULEMENT D'UN CHANTIER DE CANALISATION DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL

Un chantier de ce type se déroule sur une période de 18 à 24 mois. L'emprise de la piste de travail est d'environ 40 m de large pour la pose d'une canalisation dont le diamètre est supérieur à 1000 mm. L'expérience montre que, sur une parcelle donnée, la durée effective des travaux ne dépasse pas 4 à 6 mois.

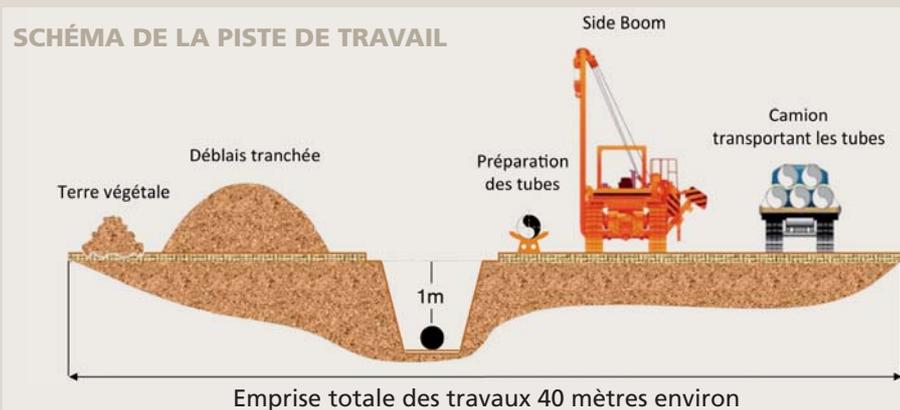
Le chantier est précédé par un état des lieux avec chacun des exploitants des parcelles concernées, d'un diagnostic archéologique et, si nécessaire, de fouilles.

Une fois la tranchée creusée, la canalisation est enfouie à l'aide d'engins spécialisés. Vient alors l'étape du remblaiement, avec la remise en place des terres végétales et de culture et, de manière

générale, la reconstitution de l'état d'origine des lieux (clôtures, routes, réseaux d'irrigation et de drainage...).

Le chantier terminé, un deuxième constat d'état des lieux est effectué,

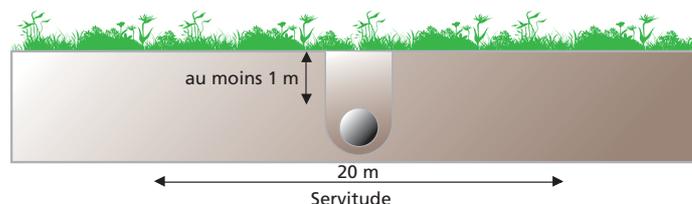
pour évaluer les préjudices et arrêter les différentes indemnités fixées en application des protocoles signés avec les Chambres d'agriculture.



SERVITUDES ET ACQUISITIONS

Les propriétaires des parcelles traversées par la canalisation conservent la propriété de leur terrain. La pose et l'exploitation des canalisations n'entraînent ni achat de terrain, ni expropriation. Seule demeure une bande de servitude, d'une largeur de 20 mètres autour de la canalisation, dans laquelle il est interdit de construire ou de planter des arbres de plus de 2,70 m. Cette servitude fait l'objet d'une indemnisation versée au propriétaire. Les acquisitions foncières sont limitées aux postes de sectionne-

PASSAGE DANS LES CULTURES ANNUELLES, PRAIRIES



ment et représentent une surface de 3000 m² environ par poste, dont 500 m² sont clôturés, le solde étant laissé à la disposition de l'exploitant.

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU PROJET

Un projet de ce type constitue une opportunité pour l'économie locale et régionale pendant le chantier. Sont principalement concernées les entreprises du secteur des travaux publics, des transports, de la restauration et de l'hébergement. Ainsi, les seuls travaux mobilisent pour un projet plus de 600 personnes et représentent un montant de 180 M€ pour Arc Lyonnais et 240 M€ pour Val de Saône. GRTgaz s'attache, dans la mesure du possible, à recourir à des entreprises régionales et à faire procéder à des embauches locales.

LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DU GAZ NATUREL

En France, le transport de gaz naturel par canalisation est encadré par une réglementation très précise qui couvre toute la vie de l'ouvrage : conception, construction et exploitation. Dès sa conception et la définition de son tracé, la canalisation est conçue pour éviter les zones urbanisées et prévenir les éventuels risques (accrochage des canalisations par exemple). Pendant les travaux, les risques sont similaires à ceux d'un chantier de travaux publics.

Après sa mise en service, la canalisation fait l'objet d'interventions régulières, de surveillance et de maintenance par les équipes d'exploitation de GRTgaz. Le risque principal relève de l'endommagement accidentel par des engins de travaux publics, travaux effectués par des tiers à proximité d'une canalisation. C'est la raison pour laquelle les travaux à proximité des canalisations de gaz naturel doivent être préalablement déclarés. Aucun chantier de ce type ne doit débuter sans présence d'un agent de GRTgaz. Le transport par canalisation est considéré comme le moyen de transport d'énergie le plus sûr et le plus discret.



PROJET ARC LYONNAIS : LE FUSEAU PROPOSÉ AU DÉBAT

Il traverse trois départements : la Drôme, l'Isère et l'Ain. Le fuseau proposé pour le débat public (4-5 km de large) résulte d'une démarche qui intègre les aspects humains, environnementaux et agricoles des territoires et les éléments techniques. Ce fuseau a été élaboré à partir des principes suivants :

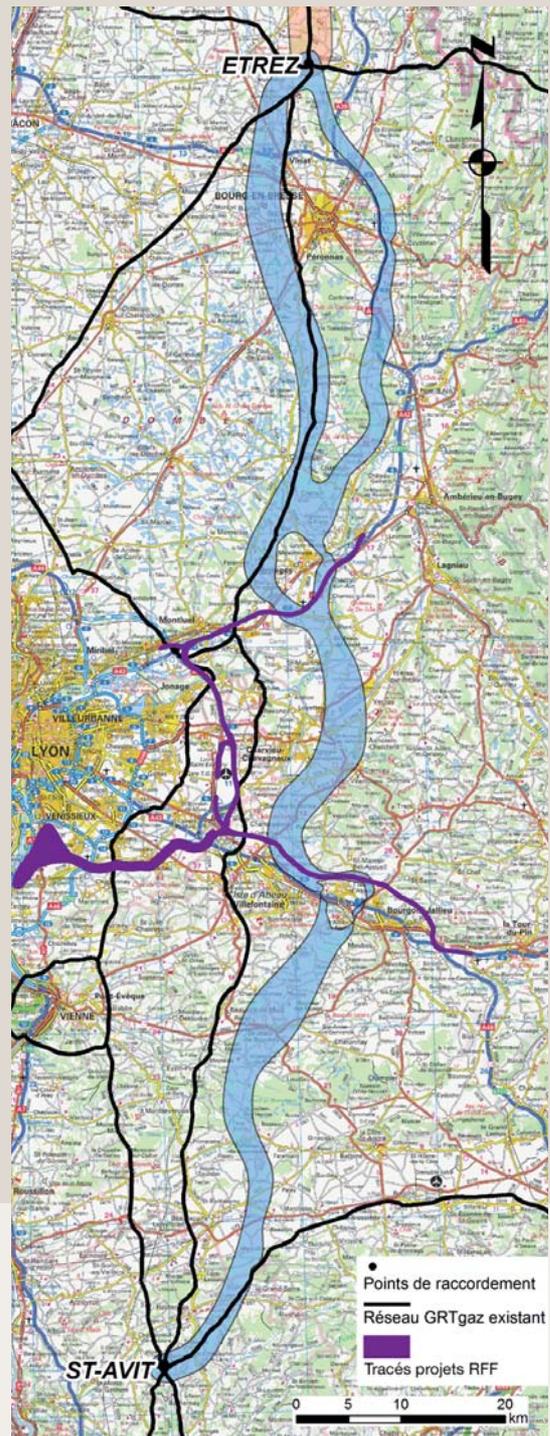
- >> Éviter les zones les plus urbanisées ou promises à l'urbanisation. Ceci a conduit à ne pas retenir un passage à proximité de la canalisation existante sauf au sud dans la Drôme et éventuellement à proximité de Bourg-en-Bresse ;
- >> Préserver les potentiels des productions agricoles ;
- >> Éviter les dégradations irréversibles au patrimoine naturel ;
- >> Limiter les sur-longueurs par rapport au trajet direct.

DU FUSEAU AU TRACÉ DE LA FUTURE CANALISATION

À l'issue du débat public et sur la base des échanges autour des fuseaux proposés, GRTgaz va entrer dans une nouvelle phase d'études, de concertation et de dialogue pour aboutir aux couloirs de moindre impact et *in fine*, à un tracé de moindre impact.

Ce tracé sera présenté, avant l'enquête publique, aux acteurs du territoire, aux riverains, aux agriculteurs et plus largement au grand public, au cours d'une série de réunions publiques d'information organisée par GRTgaz au sein des territoires. Ceux-ci pourront également donner leur avis à la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique envisagée fin 2016. À l'issue de celle-ci et après réponse de GRTgaz aux observations de la commission d'enquête, un arrêté préfectoral arrêtera le tracé définitif.

Le coût du projet (diamètre 1200 mm) est estimé en février 2013 à 450 M€ entièrement financé par GRTgaz



Hypothèses basées sur les études préalables

CALENDRIER

- | | | |
|--|------|---|
| | 2012 | > Études préalables |
| | 2013 | > Débat public |
| > Poursuite des études et du dialogue | 2014 | |
| | 2015 | > Décision quant à la réalisation |
| | 2016 | > Instruction administrative
> Enquête publique |
| > Fouilles archéologiques
> Travaux | 2017 | |
| | 2018 | |
| | 2019 | > Mise en service prévisionnelle
(sous réserve de la décision prise en 2015) |

PROJET VAL DE SAÔNE : LE FUSEAU PROPOSÉ AU DÉBAT

Le projet Val de Saône traverse quatre départements : l'Ain, la Saône-et-Loire, la Côte d'Or et la Haute-Marne. Le fuseau proposé pour le débat public (4-5 km de large) résulte d'une démarche qui intègre les aspects humains, les enjeux environnementaux et agricoles des territoires et les éléments techniques. Ce fuseau a été élaboré à partir des mêmes principes que Arc Lyonnais avec une différence essentielle : **la possibilité de longer sur une grande longueur la canalisation GRTgaz existante (800 mm)**. En effet, contrairement à Arc Lyonnais, il n'y a pas eu de développement urbain significatif autour de la canalisation existante.

Le projet VAL DE SAÔNE comporte en outre :

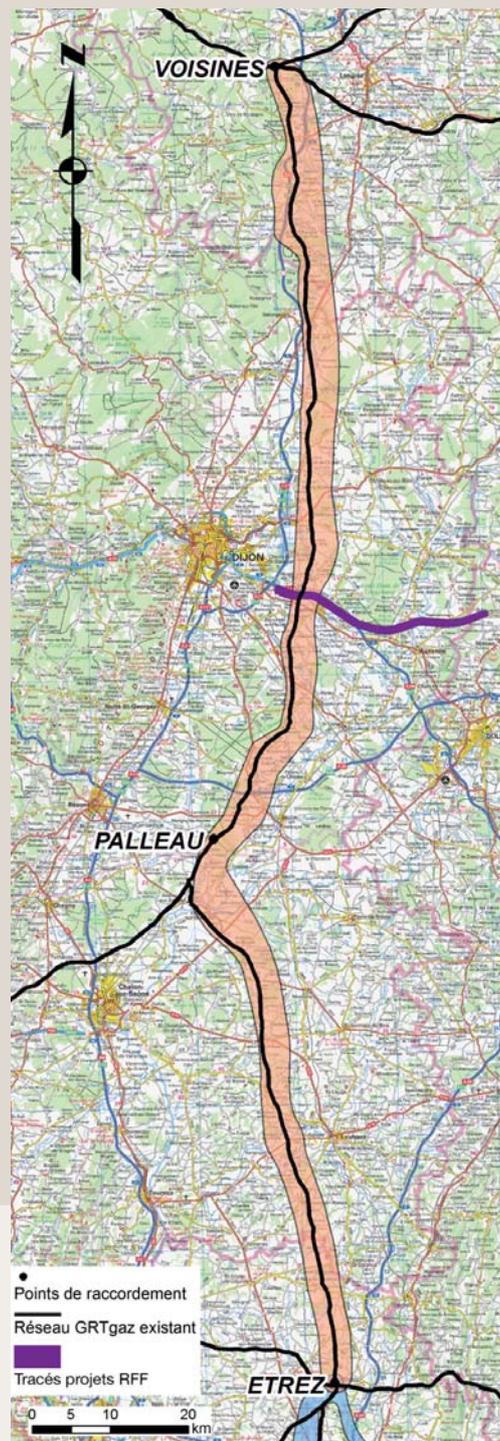
- >> L'aménagement de trois stations d'interconnexion respectivement à Étrez, Palleau (Saône-et-Loire, 30 km au nord-est de Chalon-sur-Saône) et Voisines ;
 - >> L'ajout d'un troisième compresseur et/ou la modification des machines existantes dans la station de compression d'Étrez.
- Ces aménagements seront réalisés sur des terrains GRTgaz jouxtant les installations actuelles.

DU FUSEAU AU TRACÉ DE LA FUTURE CANALISATION

À l'issue du débat public et sur la base des échanges autour des fuseaux proposés, GRTgaz va entrer dans une nouvelle phase d'études, de concertation et de dialogue pour aboutir aux couloirs de moindre impact et *in fine*, à un tracé de moindre impact. Ce tracé sera présenté, avant l'enquête publique, aux acteurs du territoire, aux riverains, aux agriculteurs et plus largement au grand public, au cours d'une série de réunions publiques d'information organisée par GRTgaz au sein des territoires.

Ceux-ci pourront également donner leur avis à la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique envisagée fin 2015. À l'issue de celle-ci et après réponse de GRTgaz aux observations de la commission d'enquête, un arrêté préfectoral arrêtera le tracé définitif.

Le coût du projet (diamètre 1200 mm) est estimé à 605 M€ (études en cours, fourchette des coûts : 0 à + 30%) entièrement financé par GRTgaz



Hypothèses basées sur les études préalables

CALENDRIER

- > Études préalables
- > Débat public
- 2012
- 2013
- 2014
- 2015
- > Études complémentaires - Concertation
- > Décision quant à la réalisation
- > Instruction administrative
- > Enquête publique
- 2016
- 2017
- 2018 → > Mise en service prévisionnelle (sous réserve de la décision prise en 2014)

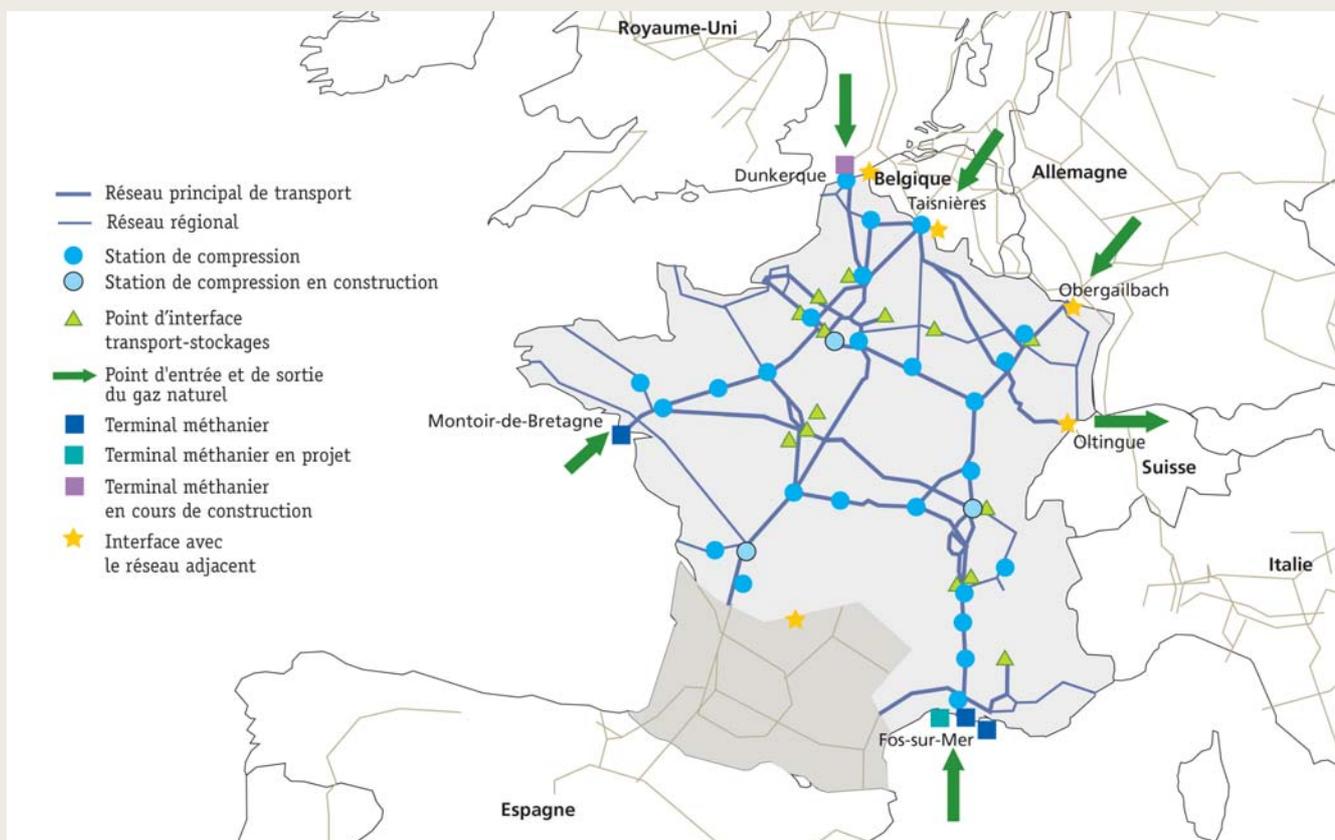
LE MAÎTRE D'OUVRAGE : GRTgaz

Créé le 1^{er} janvier 2005 par filialisation de Gaz de France, GRTgaz est aujourd'hui le propriétaire et le **gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel sur la majeure partie du territoire français**. Ses actionnaires sont GDF SUEZ pour 75% et la Société d'Infrastructure Gazières (groupe Caisse des Dépôts) pour 25%.

Le métier de GRTgaz consiste à **transporter du gaz naturel**, pour le compte de ses clients, **depuis les points d'arrivée en France jusqu'aux points de livraison** (industriels, distributions publiques, centrales de production d'électricité au gaz naturel...). Pour ce faire, **GRTgaz exploite et développe le réseau de transport de gaz naturel à haute pression** (plus de 32 000 km de gazoducs de moyens et gros diamètres, l'un des plus longs réseaux de transport de gaz naturel en Europe).

LE GAZ NATUREL

Le gaz naturel est encore souvent confondu avec l'ancien « gaz de ville ». Le gaz naturel est un combustible non toxique, composé essentiellement de méthane. Il provient de gisements terrestres ou sous-marins (offshore). Le gaz naturel est importé en France, soit par canalisation, soit par navire méthanier sous forme de gaz naturel liquéfié (GNL). Dans ce dernier cas, il est regazéifié avant son acheminement dans le réseau de GRTgaz. Le gaz naturel représente 20% de la consommation d'énergie finale en France.



www.grtgaz.com

6 rue Raoul Nordling
92277 Bois-Colombes
val-de-saone@grtgaz.com
arc-lyonnais@grtgaz.com



Construisons le transport de demain