



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

« Projet de construction et d'exploitation d'une canalisation de transport de gaz naturel "RILLIEUX-LA-PAPE – FONTAINES-SUR-SAÔNE" »

**présenté par GRT-gaz
sur les communes de RILLIEUX-LA-PAPE, SATHONAY-CAMP,
SATHONAY-VILLAGE, FONTAINES-SAINT-MARTIN et
FONTAINES-SUR-SAÔNE
(69)**

**Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de demande d'autorisation de construire et
d'exploiter une canalisation de transport de gaz naturel**

Avis P n° 2014-771

émis le 6 février 2014

DREAL RHONE-ALPES / Service CEPE
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Avis validé par : Marie-Odile Ratouis
DREAL Rhône Alpes
Service CEPE
Unité Évaluation Environnementale des plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 57
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : marie-odile.ratouis@developpement-durable.gouv.fr

REFERENCE : S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_canalisations\69\2013\Rilleux lp_fontaine2\avis\avisAE_cana
rilleuxfontaines20140206.odt

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de construction et d'exploitation d'une canalisation de transport de gaz naturel "RILLIEUX-LA-PAPE – FONTAINES-SUR-SAÔNE sur les communes de RILLIEUX-LA-PAPE, SATHONAY-CAMP, SATHONAY-VILLAGE, FONTAINES-SAINT-MARTIN et FONTAINES-SUR-SAÔNE et présenté par GRT-gaz, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L.122-1, R. 122-2 (rubrique 31° du tableau annexé) et R. 122-7 du code de l'environnement

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 12 décembre 2013 par le service instructeur. Le dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation de transport de gaz naturel déclaré recevable comprenait notamment une étude d'impact datée du septembre 2013 et une étude de danger datée du 25 septembre 2013. La saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le jour même.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 18 décembre 2013.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou 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.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Avis

I - PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

I-1 Le pétitionnaire, sa motivation

La demande est présentée par la société GRTgaz, domiciliée Immeuble Bora, 6 rue Raoul Nording, 92277 Bois Colombes. Le projet porte sur la construction et l'exploitation d'une canalisation enterrée de transport de gaz naturel.

La motivation du projet est précisée dans le point 3 du chapitre 1 "description du projet" de l'étude d'impact. Elle repose sur le constat de saturation du réseau de transport de gaz naturel en période hivernale dans le secteur de Collonges-au-Mont-d'Or et montre la nécessité d'un renforcement de l'antenne de Collonges. La nouvelle canalisation permettra également un maillage du réseau afin de sécuriser l'alimentation en gaz des clients.

I-2 Les principales caractéristiques du projet et contexte réglementaire

L'ouvrage projeté doit permettre de transporter du gaz à partir de l'antenne existante de Rillieux-la-Pape vers l'antenne de Collonges. Il sera constitué d'une canalisation enterrée en acier de diamètre nominal DN 150 (diamètre extérieur 168,3 mm) d'une longueur de 7,65 km et d'un poste de pré-détente situé sur la commune de Fontaines-Saint-Martin. Il traverse cinq communes situées dans le département du Rhône :

- Rillieux-la-Pape,
- Sathonay-Camp,
- Sathonay-Village,
- Fontaines-Saint-Martin,
- Fontaines-Sur-Saône.

Un poste de pré-détente doit être installé sur un terrain appartenant à GRTgaz situé sur la commune de Fontaines-Saint-Martin.

La pression maximale de service sera de 40 bar en amont de ce poste et de 33 bar en aval.

Le coût du projet est estimé à 6 Millions d'euros dont 231 000 € pour les mesures d'évitement et de réduction d'impact.

La construction et l'exploitation de cet ouvrage sont soumises à autorisation préfectorale en application du code de l'environnement (Livre V – Titre V – Chapitre V).

Le projet nécessite la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la communauté urbaine de Lyon pour la commune de Fontaines-sur-Saône en raison de la traversée d'un espace boisé classé.

I-3 Le contexte environnemental et les principaux enjeux environnementaux

Le projet est situé en zone principalement agricole, urbaine et péri-urbaine. L'aire d'étude comprend deux ZNIEFF et deux Espaces naturels sensibles (ENS) et la zone Natura 2000 "Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage" à 2 kms du projet.

Il est à moins de 500 m d'un bâtiment partiellement inscrit à l'inventaire des monuments historiques.

Le tracé passe à proximité de zones bâties. Il traverse aussi :

- une zone de ravinement/ruissellement du ruisseau du Ravin concernée par un Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) ;
- un Espace Naturel Sensible du département (ENS 47 : Vallée du ruisseau de Sathonay et côtière de Fontaine-sur-Saône) ;
- un espace boisé classé sur une longueur de 200 mètres environ, ainsi que quelques haies. Quelques arbres remarquables susceptibles d'abriter des chiroptères sont également situés sur le tracé

I-4 Les principaux risques d'impacts potentiels

Les principaux enjeux environnementaux relevés sont les suivants :

- la sécurité des personnes et des biens
- La commodité du voisinage durant la phase de travaux et pendant l'exploitation
- le respect de la sensibilité environnementale et du bon état écologique des milieux traversés
- le paysage

La phase de construction nécessitera notamment la création d'une piste de 11 mètres de largeur et de lieux de stockage provisoires des engins et matériaux, le creusement d'une tranchée (0,6 m de large) dans laquelle sera placée la canalisation.

Cette phase est susceptible de provoquer la destruction d'habitat d'espèces, de générer des nuisances pour les riverains du tracé et des risques de pollution, d'aggraver les risques au niveau de la zone de ruissellement du ruisseau du Ravin et de créer des dommages pour l'agriculture.

Durant la phase d'exploitation, la canalisation n'est plus visible, son tracé est repéré par des balises. Le poste de pré-détente doit être intégré dans le paysage et est susceptible de générer du bruit à proximité d'une zone urbanisée. Il entraîne également une perte de la superficie agricole utilisée, mais toutefois limitée (1750 m²).

Le tracé sera grévé d'une bande de servitudes de 6 mètres de large non ædificandi et non sylvandi (plantation de sujets de plus de 2,7 m de haut interdite).

Enfin l'ouvrage en exploitation peut présenter des risques pour les personnes et les biens en cas d'accident.

II - ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE, DE SA QUALITE ET DU CARACTERE APPROPRIE DES ANALYSES ET INFORMATIONS QU'ELLE CONTIENT.

Sur la forme, l'étude d'impact est complète. Outre le résumé non technique, elle comporte tous les chapitres concernés prévus à l'article R 122-5 et une étude faune/flore, une notice des incidences Natura 2000 qui conclut à l'absence d'incidence notable du projet, ainsi qu'une étude acoustique pour le poste de pré-détente, sont annexés.

Le dossier comporte également une étude de dangers composée d'une partie générique s'appliquant aux canalisations de transport de gaz naturel de façon générale et une partie spécifique propre à l'ouvrage objet de la demande. L'étude de dangers précise les risques que peut présenter la canalisation en cas d'accident. Elle comprend notamment une analyse de risques et définit les mesures propres à réduire la probabilité et les effets des accidents.

II .1- Avis sur la qualité et sur le caractère approprié de l'étude d'impact

L'étude d'impact examine les effets potentiels directs ou indirects qui peuvent être temporaires durant les travaux de mise en place de la canalisation ou permanents pendant sa phase d'exploitation. Elle comporte, avec les autres pièces du dossier, de nombreuses illustrations présentant le projet ou les enjeux.

Elle porte sur une bande large d'étude (500 mètres de part et d'autre du tracé) et couvre l'ensemble des thèmes utiles à l'appréciation de l'impact de l'ouvrage sur le milieu physique, sur le milieu naturel, sur le milieu humain et sur la santé, la salubrité et la sécurité publique. Les analyses sont proportionnées aux enjeux.

La compatibilité du projet avec les plans et schémas directeurs sont examinés (notamment : documents d'urbanisme, PPRI, SDAGE). La compatibilité du projet avec les plans en vigueur est examinée au chapitre 6 de l'étude.

• Analyse de l'état initial.

La description du tracé de l'ouvrage qui figure au chapitre 1 § 3.4 de l'étude d'impact, avec des illustrations photographiques, constitue un bon point de départ de l'analyse de l'état initial. Cette analyse est réalisée au chapitre 2 de l'étude d'impact où sont présentés les milieux physique, naturel et humain et le paysage. Un inventaire de la faune et de la flore, identifiant notamment des espèces patrimoniales ou protégées, est réalisé et une étude particulière figure en annexe 1 à l'étude. Cette étude s'appuie sur plusieurs visites de terrain.

La présentation de l'état initial apparaît complète et les enjeux environnementaux semblent bien identifiés. Une synthèse cartographique de l'ensemble des composantes environnementales figure au § 3 du chapitre 2.

• Analyse des principaux effets du projet sur l'environnement

Les effets temporaires et permanents, directs et indirects du projet sur les différents enjeux identifiés dans

l'analyse de l'état initial sont examinés systématiquement.

Ainsi, les différentes phases du projet sont bien étudiées, durant la construction de la canalisation et pendant son exploitation. Il a bien été distingué dans l'étude, la canalisation elle-même du poste de pré-détente qui ont des impacts différents.

Pour chaque enjeu, l'impact du projet est estimé. Ainsi, les différents effets semblent correctement identifiés.

On notera en particulier que l'emprise du projet ne peut éviter, à la proximité de zones urbanisées, le passage en espace naturel sensible, le franchissement de quelques haies et la traversée d'un espace boisé classé.

Durant la phase de travaux, une aggravation du risque inondation pourrait survenir en l'absence de précautions particulières. Des dommages aux cultures et des nuisances communes à tout chantier de travaux publics pourront être constatés. L'impact sonore du poste de pré-détente est susceptible d'incommoder le voisinage.

Pendant l'exploitation au niveau du poste de pré-détente, on retient le risque de nuisances sonores et d'un impact sur le paysage ; ce dernier est prévu sur un terrain situé sur le plateau du Franc Lyonnais.

- **Raisons pour lesquelles parmi les partis envisagés le projet a été retenu, notamment par rapport aux préoccupations d'environnement**

Le pétitionnaire justifie le projet par la nécessité de renforcer le réseau. Le choix du tracé est expliqué et justifié par le pétitionnaire. Il résulte d'une analyse présentée dans la pièce 3 du dossier et dans l'étude d'impact, avec l'objectif de retenir la solution de moindre impact parmi plusieurs tracés et variantes.

Les modalités de choix entre ces différents tracés apparaissent claires et n'appellent pas de remarque particulière. Les différentes solutions alternatives de tracé avec une analyse comparative prenant en compte les contraintes techno-économiques, les contraintes de l'environnement humain et les contraintes sur le milieu naturel sont présentées dans un tableau au chapitre 5 de l'étude d'impact.

- **Mesures prises pour supprimer, réduire, à défaut compenser les impacts**

Les mesures prises pour limiter l'impact du projet lors des travaux de pose de la canalisation ou de son exploitation sont décrites de façon systématique pour chaque effet négatif relevé dans le chapitre 2.

Il peut s'agir, de mesures de prévention, de mesures d'évitement, de mesures de réduction ou de compensation.

Elles concernent la conduite du chantier lors de la construction de la canalisation (mise en place d'un "éco-chantier", mesures acoustiques inopinées, par exemple), les choix dans le tracé (évitement de haies, préservation d'arbres importants pour la faune), la technique de pose de la canalisation (forage dirigé pour traverser l'affluent du ruisseau du Ravin ou pour franchir des haies qui constituent des habitats pour la faune et la flore), le choix des dates d'intervention (tranchée forestière en dehors des périodes sensibles pour la faune et la flore), l'indemnisation des pertes agricoles, la remise en état des terrains (séparation de la terre végétale et du remblai pour une remise en place adaptée permettant une re-végétalisation rapide des terrains)... Les mesures retenues permettent d'éviter les impacts sur les espèces protégées.

Elles concernent également, l'exploitation de la canalisation avec l'entretien des servitudes (bande de 6 m de large, le long du tracé) en dehors des périodes sensibles pour la faune et la flore, ou le poste de pré-détente placé en déblai avec un aménagement paysager pour une meilleure intégration dans le paysage et la mise en place d'un mur anti-bruit.

Les coûts des mesures environnementales sont estimés.

La présentation des mesures retenues semblent claire et complète au regard des enjeux.

II.2 Maîtrise des risques accidentels - étude de danger

L'étude de dangers est conduite selon le guide méthodologique pour la réalisation d'une étude de dangers concernant une canalisation de transport, guide reconnu.

Elle identifie les potentiels de dangers en cas d'incident ou d'accident sur la canalisation ou sur le poste de pré-détente en service, les événements initiateurs et les phénomènes dangereux redoutés.

Le scénario le plus défavorable est la rupture de la canalisation suivi d'une inflammation avec des effets thermiques dont les premiers effets létaux portent à 30 mètres de la canalisation.

L'étude précise les mesures compensatoires devant être mises en place pour limiter les effets ou la probabilité d'un accident et pour être conforme à la réglementation (profondeur de pose minimale, sur-épaisseur de tube ou mise en place de plaques de protection sur le tronçon situé en face d'un supermarché). La traversée de l'espace boisé en forte pente nécessitera la mise en place d'un fascinage (stabilisation de la pente).

L'ouvrage fera l'objet d'un plan de secours et d'intervention (PSI) pour prévoir les interventions en cas d'accident.

La canalisation fera l'objet de servitudes d'utilité publique visant à limiter la construction d'établissements recevant du public (ERP) à proximité de la canalisation.

II-3 Analyse des méthodes

Les méthodes d'analyse utilisées pour l'étude d'impact sont précisées au chapitre 8 de l'étude. Les auteurs des différentes études figurant dans le dossier sont cités au chapitre 10 de l'étude d'impact.

II-4 Résumés non technique de l'étude d'impact et de l'étude de dangers

Le résumé non technique de l'étude d'impact requis est fourni. Il reprend les principales sensibilités du secteur et les effets du projet en les exposant de manière claire et lisible. Les principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues sont rappelées.

Un résumé de l'étude de dangers qui figure dans la pièce 3 du dossier, en rappelle les principaux éléments de manière synthétique.

III – AVIS SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

Au vu des sensibilités environnementales du site, des impacts potentiels, des études réalisées, des éléments présentés dans l'étude d'impact et dans l'étude de dangers, du choix retenu, des mesures proposées, de la qualité des analyses évoquées plus haut, le projet prend en compte les enjeux environnementaux de façon adaptée et proportionnée à l'importance du projet.

En conclusion, l'Autorité environnementale considère que les études d'impact et de dangers présentées sont proportionnées aux enjeux environnementaux identifiés, les mesures prises sont satisfaisantes. Elle ne formule pas d'observation ni de recommandation particulière.

Pour le préfet de la région, par délégation,
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL
et par délégation
La responsable de l'unité
Évaluation Environnementale

Nicole CARRIÉ