



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA REGION RHONE-ALPES

Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement de Rhône-Alpes

Autorité Environnementale

— 21 DEC. 2009  
Lyon, le

Référence : AE 01 déviation Ars-Mions Beynost 16-12-09  
CR

**Projet de déviation de canalisation de transport de gaz naturel  
sur la commune de Beynost, présenté par la société GRTgaz  
Département de l'Ain**

**Avis de l'autorité environnementale**

**Préambule : contexte réglementaire de l'avis**

Compte-tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L 122-1 et R 122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier de l'étude d'impact et de l'étude de sécurité, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

Comme prescrit à l'article 23 du décret n°85-1108 du 15 octobre 1985 relatif au régime des transports de gaz combustibles par canalisations, le porteur du projet a produit une étude d'impact et une étude de sécurité qui ont été transmises à l'autorité environnementale. La demande comporte l'ensemble des documents exigés.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 5 novembre 2009.

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

## **1 - PRESENTATION DU DEMANDEUR, DE SON PROJET ET DU CONTEXTE DE LA DEMANDE**

### **1-1 Identité du pétitionnaire**

GRTgaz  
2, rue Curnonsky  
75017 PARIS

### **1-2 Les principales caractéristiques du projet**

Le projet autoroutier A432 Les Echets – La Boisse (01) mené par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône empiète sur le tracé actuel de la canalisation de transport de gaz naturel Ars-Mions. Cette canalisation fait partie du réseau principal de transport de gaz naturel.

Le projet de déviation de cette canalisation sur la commune de Beynost (01) a pour objectif de rétablir les conditions nécessaires à l'exploitation tout en permettant la réalisation des travaux du projet d'autoroute A432.

La longueur totale de la déviation en projet est de 1600 mètres en diamètre extérieur réel de 508 millimètres (diamètre nominal DN 500). La pression maximale de service est de 67,7 bar.

La déviation en projet sera intégralement enterrée.

Le tracé longe la voie TGV et empreinte un chemin d'exploitation. Il traverse la voie au niveau de l'entrée du tunnel de la cotière dans un espace déjà très transformé.

### **1-3 Le contexte environnemental et les principaux enjeux environnementaux**

L'air d'étude du projet est concernée par :

- Une ZNIEFF de type 1 : Boisement humide de la Boisse.  
L'emprise du projet est au nord de cette ZNIEFF et n'aura donc pas d'impact sur celle-ci.
- Une ZNIEFF de type 2 : Côtière méridionale de la Dombes.  
La déviation en projet chemine en partie en limite de cette ZNIEFF. Cependant aucune des espèces recensées dans l'inventaire de cette zone n'a été inventoriée au niveau du tracé du projet.

L'emprise du projet n'est concernée par aucune zone Natura 2000 ou zone d'intérêt écologique ou de richesse faunistique ni par des protections réglementaires.

### **1-4 Les principaux risques d'impacts potentiels**

Les principaux impacts potentiels du projet sont les suivants :

- Les écoulements et la qualité des eaux souterraines rencontrées par le tracé peuvent être impactés pendant la période de travaux.
- En cas d'incident, le scénario le plus défavorable est celui d'une rupture de la canalisation suivie d'une inflammation. Sous l'effet de la pression, la perte de confinement peut être accompagnée d'une projection de terre ou de pierres. En cas d'inflammation, en brulant, le gaz naturel va émettre de la chaleur sous forme de rayonnement thermique. Les scénarii d'accident sont détaillés dans l'étude de sécurité.

## **2 - ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'ETUDE D'IMPACT, DE SA QUALITE ET DU CARACTERE APPROPRIE DES ANALYSES ET INFORMATIONS QU'ELLE CONTIENNE**

L'étude d'impact reprend l'ensemble des chapitres exigés par le code de l'environnement et couvre l'ensemble des thèmes requis.

### **2.1- État initial et identification des enjeux environnementaux du territoire**

Au vu des enjeux du site qui sont relativement faibles, ont peu admettre qu'il n'est pas nécessaire de développer d'études détaillées. Cependant leur absence aurait du être davantage argumentée.

En matière de bio-diversité, l'étude d'impact aurait pu reprendre de façon plus détaillée les éléments de l'expertise faune-flore du bureau d'études ACER CAMPESTRE. Il n'y a pas de

justification argumentée de l'absence de sensibilité de la faune et de la flore. Il convient que le projet de passage de la canalisation se limite à l'emprise de l'A432 pour limiter les impacts qui ont été uniquement appréciés sur ce tracé.

## **2.2- Analyse des principaux effets du projet sur l'environnement**

La partie technique est bien traitée mais la description des milieux traversés par la déviation est peu précise.

Les impacts permanents et temporaires, liés à la phase de chantier, sont développés mais d'ordre génériques. Il aurait fallu détailler les impacts réels du projet sur l'environnement.

L'absence d'éléments précis et d'une démonstration argumentée ne permettent pas de justifier clairement le peu d'impact sur l'environnement naturel.

Les aspects liés à l'accès du chantier mériteraient d'être développés.

L'étude d'impact présente page 85 un tableau récapitulatif des impacts généraux d'une canalisation de transport de gaz mais n'est pas élaboré sur la base des impacts du projet.

## **2.3- Justification du projet**

Le pétitionnaire indique qu'il a étudié différentes possibilités et argumente son choix au regard de contraintes techniques. Il aurait pu avantageusement les évoquer et préciser les raisons pour lesquelles elles n'ont pas pu être retenues.

## **2.4- Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts**

Les mesures sont évoquées de façon très générale et mériteraient d'être développées pour le projet. L'estimation du coût des mesures devrait être chiffrée, seul le coût global du projet, mesures comprises, est indiqué.

## **2.5- Résumé non technique**

La rédaction du résumé non technique est simple. Elle ne fait pas assez ressortir de façon pédagogique les principaux enjeux, ni l'absence d'enjeux forts pour l'environnement. Elle n'explique pas en quoi les choix sont peu dommageables.

## **3-- PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION**

Le projet prend en compte les enjeux environnementaux de façon proportionnée mais l'analyse reste très générale. L'étude argumente peu sur le projet lui-même.

## **4 - AVIS CONCLUSIF DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**

D'une manière générale, l'étude d'impact aurait mérité d'être plus démonstrative sur les impacts réels du projet.

Le caractère générique rend difficile la compréhension et la justification des choix.

En conclusion, au regard des attentes réglementaires, l'étude d'impact est perfectible.

Toutefois, au vu de l'importance du projet et de sa localisation, ses impacts négatifs restent limités.

Pour le Directeur de la DREAL et  
par délégation du Préfet de Région,  
Le chef de Service Connaissance,  
Études, Prospective, Évaluation

Philippe GRAZIANI

