

*fenvironnementCréation d'une desserte en gaz dans la vallée de la  
Tarentaise (D160 / PMS 10 bar)*

The background image shows a lush green field with tall grass and yellow wildflowers in the foreground. In the middle ground, there is a fenced-in industrial facility with several tall, cylindrical storage tanks and various pipes and structures. The sky is bright blue with scattered white clouds. A white curved line with small '+' markers is drawn across the middle of the image, passing behind the green box.

## **Annexe 10 au formulaire Cas par Cas**

---

## *Justificatif et évolution du tracé proposé*

---

Cette annexe a pour objectif de décrire l'historique des démarches et des réflexions menés sur le projet permettant de justifier les raisons pour lesquelles GRTgaz estime aujourd'hui présenté le tracé le plus pertinent d'un point de vue technico-économique, mais également en prenant en compte les sensibilités environnementales et territoriales.

## Table des matières

1.	Aide d'étude.....	3
1.1.	Contexte géographique et infrastructures GRTgaz existantes :.....	3
1.2.	Fuseaux étudiés pour le tracé.....	4
1.2.1.	Fuseau 1 : Par la Vallée de la Tarentaise.....	4
	Fuseau 2 : Depuis la vallée de la Maurienne par Col de la Madeleine .....	8
2.	Fuseau retenu et tracés projetés.....	10
2.1.	Démarches volontaristes anticipées.....	10
2.1.1.	Consultation des élus locaux et collectivités territoriales .....	10
2.1.2.	Relevé faune/flore précis et terrain.....	14
2.1.3.	Dépôt du formulaire d'évaluation au cas par cas de la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale.....	14
2.2.	Synthèses des échanges et de la réflexion menée autour des tracés potentiels dans le fuseau de la Vallée de la Tarentaise.....	14
2.2.1.	Tracé empruntant la RN90 sur l'ensemble du projet : .....	16
2.2.2.	Tracé en domaine privé / domaine public.....	17
2.2.3.	Départ depuis le réseau existant.....	19
2.2.4.	Entrée dans la Vallée de la Tarentaise.....	21
2.2.5.	Tours-en-Savoie / Esserts-Blay.....	22
2.2.6.	De La Bâthie à Feissons-sur-Isère.....	23
2.2.7.	De Feissons-Sur-Isère à la Zone d'activité de La Léchère .....	24
2.2.8.	De La Léchère à Moûtiers.....	25
3.	Conclusion : Tracé retenu .....	26



## 1. Aide d'étude

Depuis l'émergence du projet de création d'une desserte de gaz alimentant l'industriel Tokai Cobex Savoie (TCS), localisé dans la vallée de la Tarentaise sur la commune de La Léchère, une étude d'opportunité a été réalisée par GRTgaz en juillet 2019.

Cette étude réalisée en interne GRTgaz, essentiellement basée sur des données bibliographiques, avait pour objectif de faire émerger les grandes caractéristiques du milieu concerné par le projet, et de proposer plusieurs fuseaux pour le tracé prenant en compte ces éléments.

Le détail du milieu est présenté en Annexe 8 – Chapitre 2 du présent dossier.

Les éléments notables retenus lors de cette étude d'opportunité sont présentés dans les paragraphes suivants.

### 1.1. Contexte géographique et infrastructures GRTgaz existantes :

Les deux réseaux régionaux GRTgaz existants à proximité de la Vallée de la Tarentaise sont en antenne. Il s'agit de deux réseaux DN150 – PMS 67,7bar allant respectivement jusque Saint-Jean-de-Maurienne et Ugine.

Deux postes de pré-détentes techniques sont situés sur les communes de Grésy-sur-Isère pour l'alimentation d'Ugine et à Saint-Pierre-d'Albigny pour l'Antenne de la Maurienne.

Le relief est montagneux et les deux réseaux régionaux existants empruntent les vallées séparant les massifs montagneux.

Les potentiels clients intéressés par le projet sont situés en bout de vallée de la Basse-Tarentaise, à proximité de la commune de Moûtiers. Les vallées de la Maurienne et de la Tarentaise sont séparées par deux massifs montagneux (la Lauzière et Vanoise) culminant à plus de 2000 m d'altitude pour un fond de vallée à 300-400m d'altitude. La route du Col de la Madeleine sépare ces deux massifs et permet la jonction routière entre les deux vallées entre les communes de La Chambre et La Léchère.

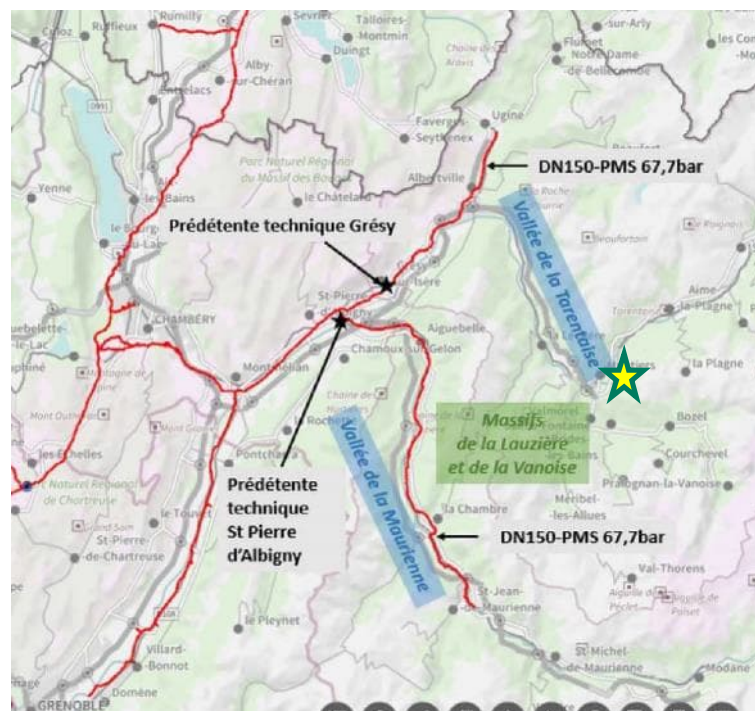


Figure 1- Description sommaire de l'environnement et du réseau GRTgaz



Figure 2- Vue aérienne entre Albertville (en bas) et La Léchère (en haut)

La vallée de la Tarentaise est notamment desservie par une route nationale (RN90) 2x2 voies, une ligne SNCF et plusieurs lignes RTE. Un barrage est présent entre les communes de La Léchère et Moûtiers.

L'entrée de la vallée de la Tarentaise présente un profil abrupt en rive gauche (i.e. sud) de l'Isère.

La zone d'Albertville est très urbaine en plus de l'encombrement par les réseaux de transport et le relief avoisinant. De nombreux établissements recevant du public (ERP) sont présents à proximité immédiate des ouvrages actuels.

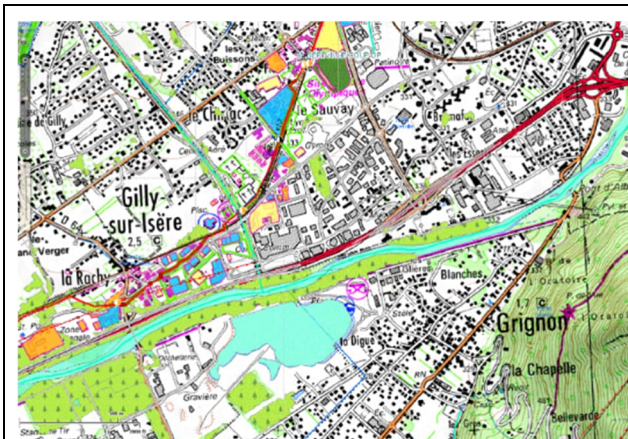


Figure 3- Bâtiments et réseaux GRTgaz sur fond IGN - Albertville Sud

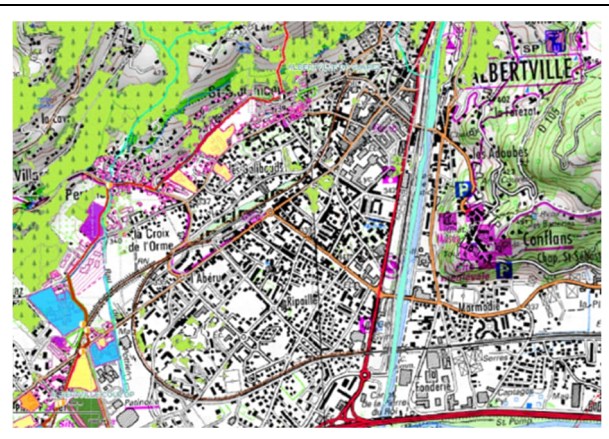


Figure 4- Bâtiments et réseaux GRTgaz sur fond IGN - Albertville Nord

Légende : ERP catégorie 1 à 3 en bleu / ERP catégorie 4 en jaune / ERP catégorie 5 en rose / ERP Plein air en vert

## 1.2. Fuseaux étudiés pour le tracé

Pour se raccorder au réseau existant GRTgaz et atteindre les clients potentiels par un raccordement au gaz naturel, deux possibilités ont donc été étudiées

### 1.2.1. Fuseau 1 : Par la Vallée de la Tarentaise



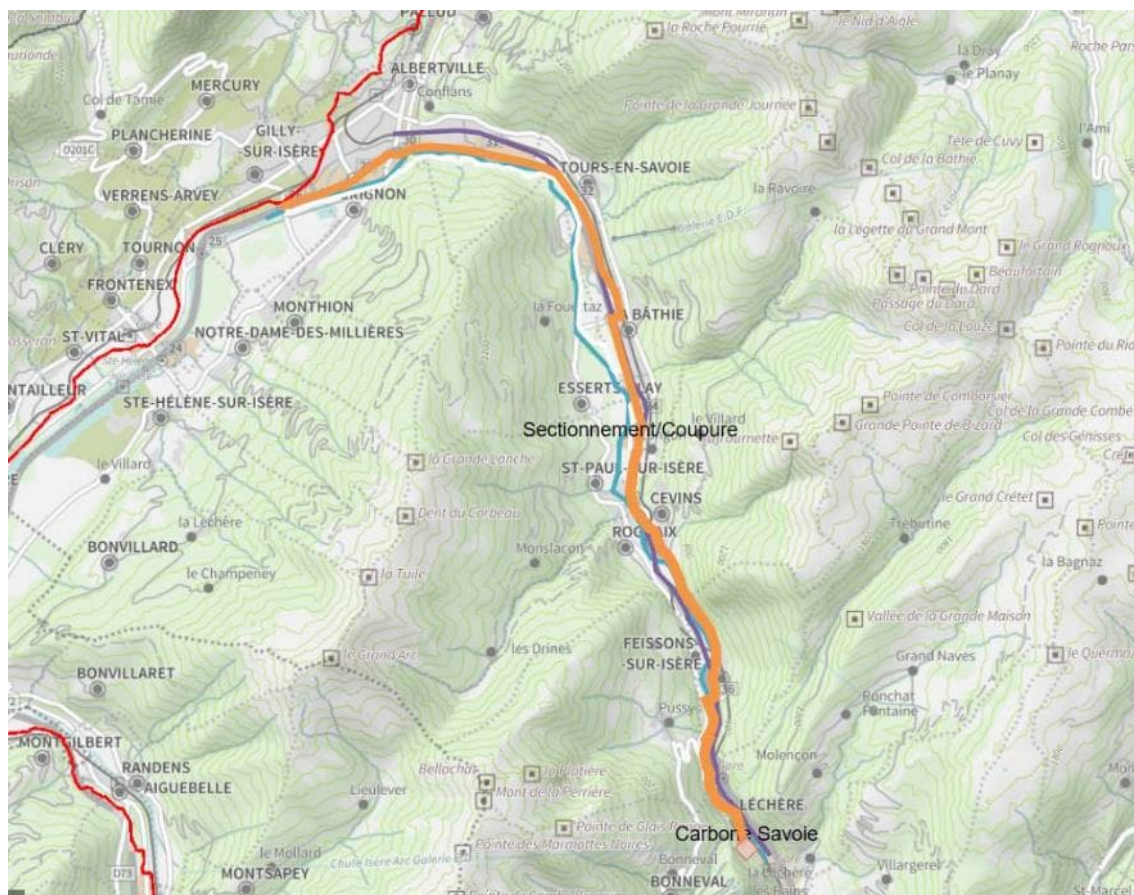


Figure 5- Tracé en orange / échelle 1 :94 000)

Ce tracé présente l'avantage d'être en zone relativement plane, le profil global du terrain est montant pour atteindre la commune de La Léchère mais progressif

La Vallée de la Tarentaise dispose de nombreuses infrastructures existantes (route/voie ferrée/industrie/ ouvrages d'art / conduites forcées / centrales hydro-électriques / lignes aériennes ENEDIS et RTE qui laissent supposer une acceptation plus favorable pour une nouvelle infrastructure enterrée que le fuseau 2.

Le départ de ce fuseau est situé sur la commune de Gilly-sur-Isère, au début de la zone d'activité sud d'Albertville que la canalisation actuelle traverse dans un environnement dense et urbain, quasiment intégralement protégée par des dalles enterrées en PE-HD au droit de l'ouvrage pour assurer la conformité avec son environnement notamment vis-à-vis des risques travaux tiers.

Le tracé franchit la RN90 (franchissement sans tranchée) pour longer ensuite l'Isère jusqu'à l'entrée de la vallée de la Tarentaise.

L'entrée dans la vallée de la Tarentaise devra se faire en franchissant l'Isère (franchissement sans tranchée). La SNCF et la route nationale franchissent le cours d'eau par ouvrages d'art.

De l'autre côté du cours d'eau se trouve une zone d'activité avec présence d'ERP, le tracé longe la RN90.

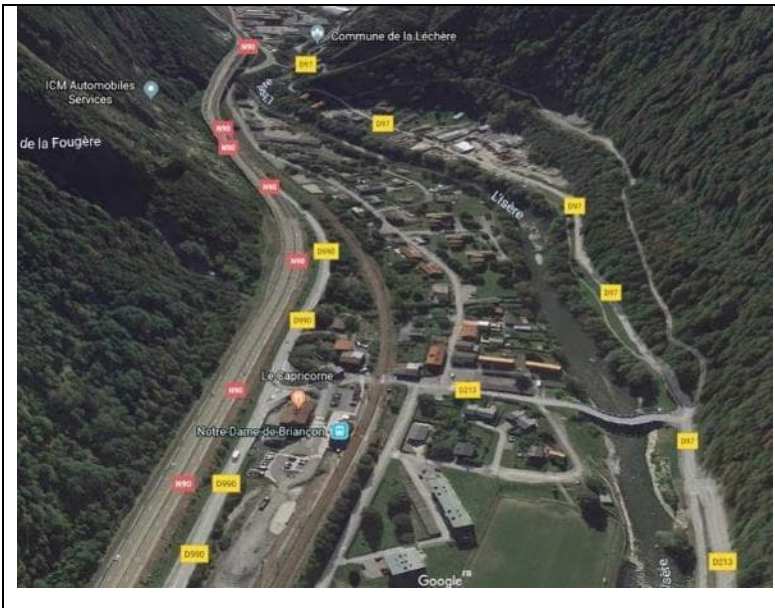

Plusieurs lignes RTE sont à croiser ensuite pour passer à proximité immédiate du poste d'interconnexion de RTE d'Albertville puis de la centrale hydroélectrique de La Bâthie.

Après ces enjeux structurants de début de tracé, le tracé se poursuit en fond de la vallée de La Tarentaise. Un tracé peut être trouvé en parcelle privée ou en bord de domaine public routier. Sur cette partie, à minima un poste (robinet) de sectionnement sera à installer.

Il est à noter qu'à partir de la commune de Feissons-sur-Isère (PK16 environ), la vallée de La Tarentaise devient plus étroite. Les points techniques majeurs identifiés sont présentés ci-dessous :

	<p><u>Nord de Feissons sur Isère</u></p> <p>La vallée est étroite avec la RN90, l'Isère, La voie ferrée et la RD66 sur toute la largeur.</p> <p>Le passage sur cet endroit devra se faire sous la RD66 ou sous le chemin en bord de la RN90.</p>
	<p><u>Entrée de Notre Dame de Briançon</u></p> <p>La vallée est de nouveau étroite avec RN90, Isère, Voie ferrée et RD66 sur toute la largeur.</p> <p>A cet endroit, il semble que seul un passage sous la RD66 soit possible. Sous réserve que l'ensemble des réseaux alimentant la vallée ne passe pas déjà sous cette route.</p>



	<p><u><i>Notre Dame de Briançon</i></u></p> <p>La traversée de la commune sera complexe avec sur une largeur faible de fond de vallée, une multitude d'ERP où un éloignement de 5m sera à avoir (Gare SNCF, Ecole, Mairie, Hôtels).</p> <p>Une traversée de la commune sous voirie semble le plus réalisable. Des routes sont présentes de part et d'autre de l'Isère et de la voie SNCF.</p>
	<p><u><i>Entrée de La Léchère / Sortie de Notre Dame de Briançon</i></u></p> <p>Le fond de vallée est très étroit et déjà équipé d'un ouvrage d'art pour le passage de la RN90 et d'une entrée de tunnel pour la SNCF.</p> <p>La RD97 en rive gauche est sinueuse, maintenue par soutènement par endroit et passe sur le débouché du Torrent d'Eau Rousse.</p> <p>Un franchissement en tranchée ouverte de ce passage n'est pas une certitude. Un franchissement sans tranchée pourrait être nécessaire (forage dirigé par exemple) mais présente de fortes difficultés techniques.</p>



### ZI La Léchère

L'arrivée sur La Léchère se situe juste après le point ci-dessus. L'industriel Carbone Savoie se situe en entrée de la zone industrielle, au Nord de la Léchère.

Un poste de livraison peut être installé sur les terrains en bordure de la RD97 passant devant le site ou côté RD99. Une mise à disposition d'un morceau de parcelle par le client est à prévoir ainsi qu'un accès 24h/24 7j/7

Sur ce fuseau, il avait été identifié en phase faisabilité, localement, un autre itinéraire possible pour minimiser l'impact sur la zone urbanisée d'Albertville : le chemin forestier existant en forêt de Rhonne. Ce tracé minimise également le nombre de franchissements spéciaux hors rivière Isère.

### **Fuseau 2 : Depuis la vallée de la Maurienne par Col de la Madeleine**

Ce tracé part de l'antenne de la Maurienne au niveau du sectionnement de la commune de La Chambre. Le tracé fait environ 45km mais comporte moins de points spéciaux que le passage par la vallée de la Tarentaise.

L'emprunt sera en quasi-intégralité en domaine public sous la RD213.

Le dénivelé positif et négatif de ce tracé est important (+/- 2000m), d'un point de vue mouvement de gaz, ce dénivelé n'est pas problématique et permet avec le réseau actuel de répondre aux besoins identifiés.

La zone est sensible d'un point de vue environnemental et en bordure du parc naturel de la Vanoise. 2 sectionnements seront à prévoir (1 de part et d'autre du col) afin de permettre une implantation à une altitude moyenne permettant la tolérance des appareils aériens avec les conditions climatiques hivernales.

Ce tracé escarpé sera techniquement complexe. Mais il aura pour avantage d'arriver directement au Nord de La Léchère en cas de d'incompatibilité technico-économique avérée de passage par la Vallée de la Maurienne. Ce tracé pourrait même arriver directement devant l'industriel Carbone Savoie par un franchissement sans tranchée. Ce franchissement sans tranchée est hypothétique car la technique à utiliser pourrait être démesurée en termes de coût notamment (en pointillé orange ci-dessous). Il permettrait de s'affranchir de 7km de pose. Le coût du franchissement sans tranchée sera à contrebalancer avec cette distance raccourcie.



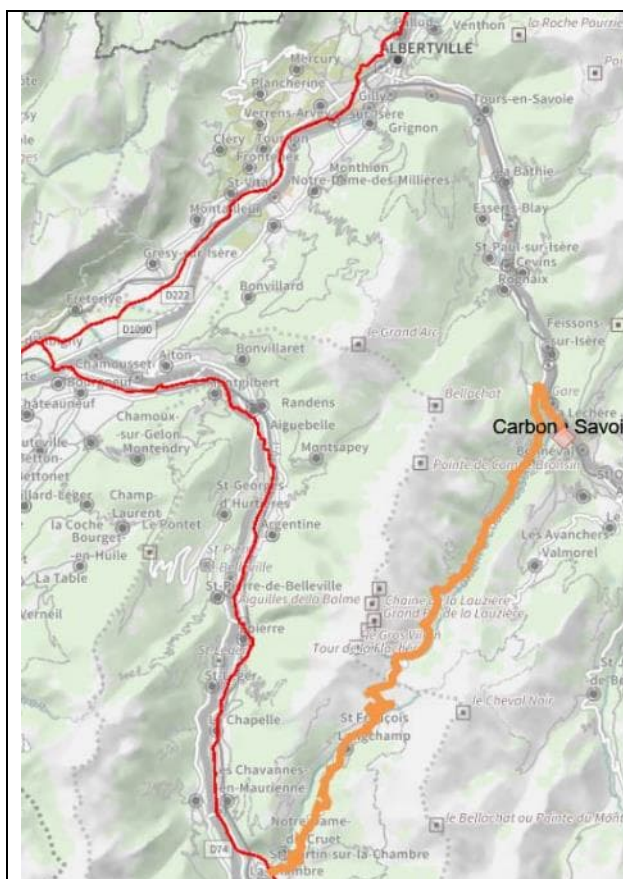


Figure 6- Variante 3 Col de la Madeleine

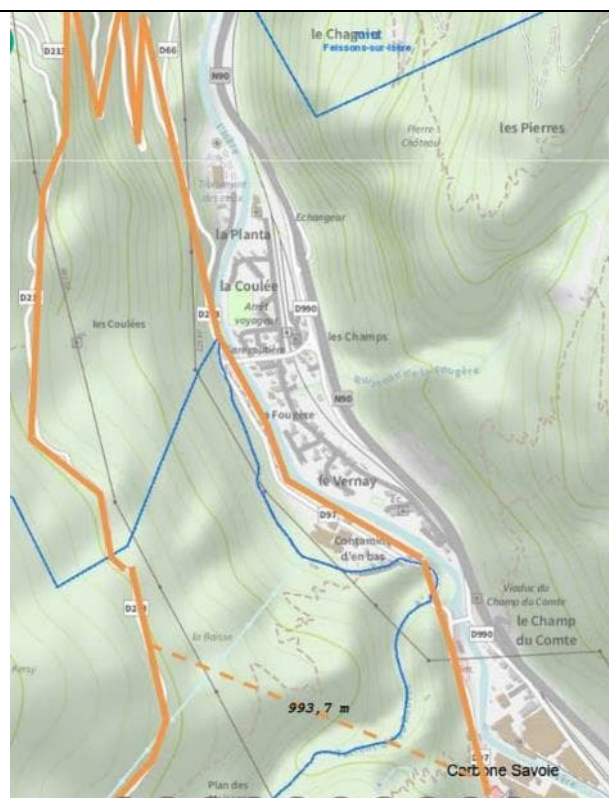


Figure 7- Arrivée sur Carbonne Savoie  
(Tracé par RD en trait plein / Franchissement sans tranchée en pointillé)

## 2. Fuseau retenu et tracés projetés

Suite à cette première étape, une étude de faisabilité a été demandée à GRTgaz fin novembre 2020 afin de pousser plus loin la faisabilité des tracés identifiés en opportunité.

Le fuseau du col de la Madeleine a été écarté car jugé trop technique en phase travaux, son tracé plus long s'avèrerait également plus coûteux que le fuseau de la Vallée de la Tarentaise. De plus l'incidence environnementale est estimée plus importante au regard des milieux traversés.

Le fuseau de la Vallée de la Tarentaise est retenu pour l'étude.

En décembre 2020, janvier et février 2021, GRTgaz a réalisé une étude de tracé sur terrain avec une équipe interne constituée de deux superviseurs GRTgaz et d'un chef de projet GRTgaz afin d'appréhender les différents environnements du fuseau.

Toujours en 2021, sur le choix des points spéciaux (franchissement sans tranchée), deux cabinets géotechniques sont venus reconnaître le fuseau et conseiller GRTgaz dans la pertinence des franchissements envisagés et la localisation des franchissements à privilégier. Cette consultation s'est faite sans étude géotechnique particulière.

Sur la connaissance du milieu, GRTgaz a présenté le projet à plusieurs entreprises de terrassements et VRD locales, habituées aux travaux dans la Vallée de la Tarentaise, pour obtenir leurs avis techniques et organisationnels.

La poursuite des études du projet n'a pu avoir lieu qu'à partir de fin 2023, après qu'un cadre contractuel de financement pour les études puis les travaux ait pu être défini, sous la forme d'un groupement public-privé entre 2 communautés de communes et 2 industriels. Outre TCS, l'entreprise Ugi'ring ayant repris le site de Ferropem à la Léchère, avait en effet exprimé des besoins de raccordement au futur réseau gaz. Il en résulte également un tracé modifié avec un PK final situé à la Léchère, où se situent ces 2 entreprises dont les projets de développement nécessitent un raccordement en gaz. La présente révision de cette annexe du dossier indique les éléments de justification du tracé issus de l'étude initiale et les modifications apportées par la reprise et surtout la mise à jour des études.

### 2.1. Démarches volontaristes anticipées

En accord avec les acteurs locaux porteurs du projet, et de manière anticipée au processus projet usuel de GRTgaz, 3 aspects phares de ce projet ont été poussés plus qu'à l'habitude à ce stade d'un projet.

#### 2.1.1. Consultation des élus locaux et collectivités territoriales

Il a été convenu qu'une démarche forte de rencontre des acteurs territoriaux serait menée dès ce stade du projet et de manière transparente. Cette démarche volontariste a permis, au fil des rencontres, de faire évoluer et confirmer le tracé proposé sous les angles techniques et environnementaux mais également en prenant en compte les enjeux territoriaux.

L'ensemble des acteurs concernés et rencontrés sont listés ci-dessous :

#### Tableau de prises de contact avec les autres acteurs du territoire

(Les cinq communes dont le nom est indiqué en police gras souligné sont celles traversées par le tracé projet selon la présente révision du dossier)



Commune	Contact	Connaissance et avis du projet GRTgaz
GILLY SUR ISERE	Maire: Pierre LOUBET	RDV le 11/02/2021, 16/03/2021, 24/06/2021  Favorable
GRIGNON	Maire: François RIEU	RDV 08/02/2021, 16/03/2021, 24/06/2021, 03/02/2022 M.RIEU  Favorable
<u>ALBERTVILLE</u>	Maire : Frederic BURNIER FRAMBORET Président de l'association des maires du bassin d'Albertville	RDV le 11/02/2021, 16/03/2021, 24/06/2021, 08/09/2021, 16/02/2022 et 06/03/2024  M.BURNIER FRAMBORET M.JARRE M.MEIGNAN  Favorable
ESSERTS-BLAY	Maire: Raphael THEVENON	RDV 08/02 + 22/02/2021 pour reco terrain + 31/01/2022 M.THEVENON  Favorable
<u>TOURS EN SAVOIE</u>	Maire: Yves MANDRET	RDV 21/01/2021 + 31/01/2022 M.MANDRET
ST PAUL/ISERE	Maire: Patrick MICHAULT	RDV 25/02/2021 M.MICHAUD  Avis favorable Non concerné dans le tracé retenu
ROGNAIX	Maire : Mme HEREDIA (déléguee) puis Patrice BURDET	Ré-élection début 2022  Non rencontré Non concerné dans le tracé retenu
<u>LA BATHIE</u>	Maire : Mme Monique ROSSET-LANCHET Adjoint au travaux Pascal PESCHOT, responsable service technique Mr Jean-Paul BOCHET.	RDV 08/02/2021 + 14/02/2022 Me ROSSET-LANCHET M.PESCHOT M.BOCHE  Favorable
<u>CEVINS</u>	Maire: Philippe BRANCHE	RDV le 13/12/2020 Me DORIDANT RDV le 27/01/2022 Me DORIAN / M. BRANCHE Avis favorable RDV le 21/02/24

		Avis favorable, concertation à prévoir pour phasage avec projet sur réseau assainissement
<u>LA LECHERE</u>	Maire : Jean-François ROCHAIX puis Dominique COLLIARD	Non rencontré  Ré-élection début 2022 Prise de contact pour rencontre à venir du nouveau maire en février 2022
GRAND-AIGUEBLANCHE	Maire: André POINTET Président CCVA	RDV le 09/02/2021 M.POINTET + Conseil municipal  Favorable
MOUTIERS	Maire : Fabrice Pannecoucke  <b>Nathalie HUOT</b> Secrétariat des assemblées / Secrétariat de direction / Activités réglementées /  Adrian POINTON   Directeur Général des Services	PORTEUR DE PROJET FAVORABLE

Concessionnaire/gestionnaire ouvrages	Concessionnaire - Contact	Commentaire
RN90	DIR CE: Mr PAZZO Chef de centre basé à Aigueblanche Mr PICOT contact a privilégier	RDV 19/01/2021 M.PICOT / M.MARINO  Avis Favorable  Actualisation mail à M SERARD 19/03/24
A430	Hervé GRANGER	Contact téléphonique T1 2021
EDF	Centrale hydroélectrique EDF la Coche à aigueblanche, La Bathie et conduite forcée La Léchère Laurent Chamiot-clerc Florian Ginolin David Lemarquis	Premiers contacts pris T1 2022
Projet FIBRE 2024	Helene BARDON	Contact mail Non rencontré
SNCF	Travaux tiers Contact: Jérôme COMBE / Camille BARABAS	Contact téléphonique 2021 et reconnaissance terrain T1 2022 Mr BARABAS en ss Préfecture le 06/03/24
RD990 et autres départementales	- Stéphane Lambert – (Partie Moutier à Feisson/isere)	RDV le 21/01/2021 M.LAMBERT  Avis Favorable



RD990 et autres départementales	Florent Villaume: Yann MANDRET : (partie Feisson à Alberville)	RDV le 21/01/2021 M.VUILLAUME / M.MANDRET  Avis favorable  Actualisation M VUILLAUME / M LAMBERT courriel 23/03/24
Chemin forestier Forêt de Rhonne	Géré par 3 communes: Albertville, Grignon, Esserts-blav	Projet d'adduction Itinéraire de délestage si RN90 coupée
Pistes cyclables	Cœur de tarentaise et ARLYSERE	Géré par les communautés de commune ARLYSERE, CCVA, Cœur de Tarentaise
Gestionnaire réseau eau	ARLYSERE:	
Gestionnaire cours d'eau	ARLYSERE <a href="mailto:gemapi@arlyseres.fr">gemapi@arlyseres.fr</a> Marie COMBAZ De Albertville à Cevins CCVA GEMAPI Tarentaise Erika AUDRY De Cevins à moutiers. + Me BOCH, Mr GAILLARD	RDV 10/02/2021 Me COMBAZ Me AUDRY  Favorable  09/04/24 Favorable, points d'attention Tours-en Savoie et La Léchère
Syndicat des digues (S.I.S.A.R.C)	François RIEU - Président Service ingénierie digue Christophe DALL-OSTO - Directeur environnement        Thibault BOISSY	RDV 16/03/2021  L'emprunt des digues est à mesurer au passage en retrait de la digue. Etude comparative en cours avec l'ensemble des acteurs pour décision collective  Actualisation par éch. tél et courriel avec M RIEU 24/03/2024 -> Rive droite depuis pont Albertin non classée digue, DDT et GEMAPI Tarentaise à contacter  RDV 29/05/24 Confirmation du non classement réglementaire de la berge rive dte
DPF (Domaine Public Fluvial) – axe Isère :	Pierre Yves BORGHESE - Christian TRACOL -	
ARLYSERE	Président : Franck LOMBARD 1er adjoint Président de l'Association des Maires du bassin d'Albertville Frédéric BURNIER FRAMBORET ASSOCIATION DES MAIRES Marjorie PETTEX	RDV 16/03/21 + 24/06/2021

	Pôle Administratif	
SMBVA Syndicat Mixte Bassin Versant Arly	Tanguy CATTET	RDV 24/05/24 Avis favorable pour franchissement de l'Arly en sous-oeuvre. Préconisation pour recul mini du point de sortie par rapport à ancien ouvrage de confortement situé dans la berge
CCVA	Président : Adrien POINTET  Adrien POINTET – David ATES	Rencontré avec Grand-Aigueblanche - Pas de rencontre dédiée en 2022  06/05/2024 Avis favorable

### **2.1.2. Relevé faune/flore précis et terrain**

En anticipation du lancement officiel de l'étude de faisabilité, GRTgaz a décidé de s'accompagner du cabinet spécialisé en étude environnementale GEONOMIE pour enclencher des relevés faune/flore sur les projections de tracé, qui ont évoluées au fil de leur passage sur le terrain. Ainsi, une collecte a pu être réalisée dès l'automne 2021 pour avoir une première orientation terrain de la pertinence des tracés à l'étude dans le fuseau vis-à-vis des espèces identifiées à proximité.

Dès les premiers échanges avec le cabinet autour des données environnementales disponibles, il a été identifié qu'afin de minimiser les incidences sur le milieu naturel, il était préférable de privilégier un tracé empruntant des passages déjà modifiés de manière pérenne et empruntés par les activités humaines. A ce titre, il a été retenu que le tracé retenu emprunterait en quasi-intégralité des chemins et routes existantes, empruntés par des activités humaines régulières.

Ainsi les collectes terrain du cabinet ont pu être ciblées entre 2021 et début 2024 sur ces itinéraires et leurs abords, apportant une précision localisée des enjeux des zones du projet.

### **2.1.3. Dépôt du formulaire d'évaluation au cas par cas de la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**

Il a été convenu également dès cette phase de déposer le présent dossier afin d'évaluer la procédure administrative à instruire pour ce projet. En effet, l'évaluation de l'incidence environnementale est une étape primordiale pour la bonne réalisation du projet d'une part, son acceptation et sa planification globale.

## **2.2. Synthèses des échanges et de la réflexion menée autour des tracés potentiels dans le fuseau de la Vallée de la Tarentaise**

Afin de minimiser le nombre de franchissements de l'Isère, qui représente le franchissement type le plus long et technique du fuseau, il a été présenté au cours des échanges, un tracé dit rive gauche de l'Isère et un tracé dit rive droite.



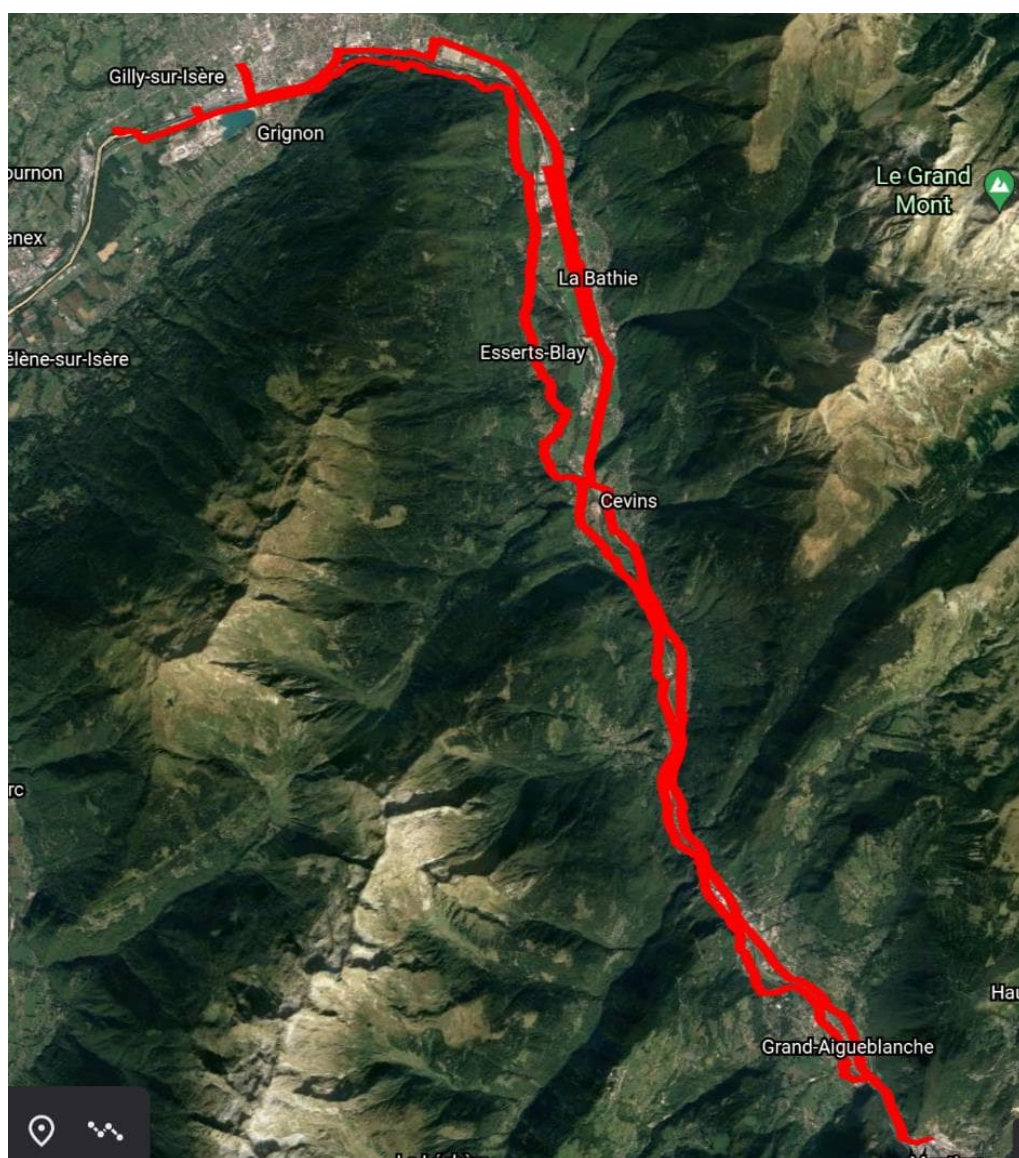


Figure 8- Tracés initiaux au lancement de l'étude de faisabilité

Sur cette base, des échanges ont pu avoir lieu, avec des propositions d'adaptation, la carte ci-dessous représente l'ensemble des variantes de tracé étudiées dans le fuseau de la Vallée de la Tarentaise :



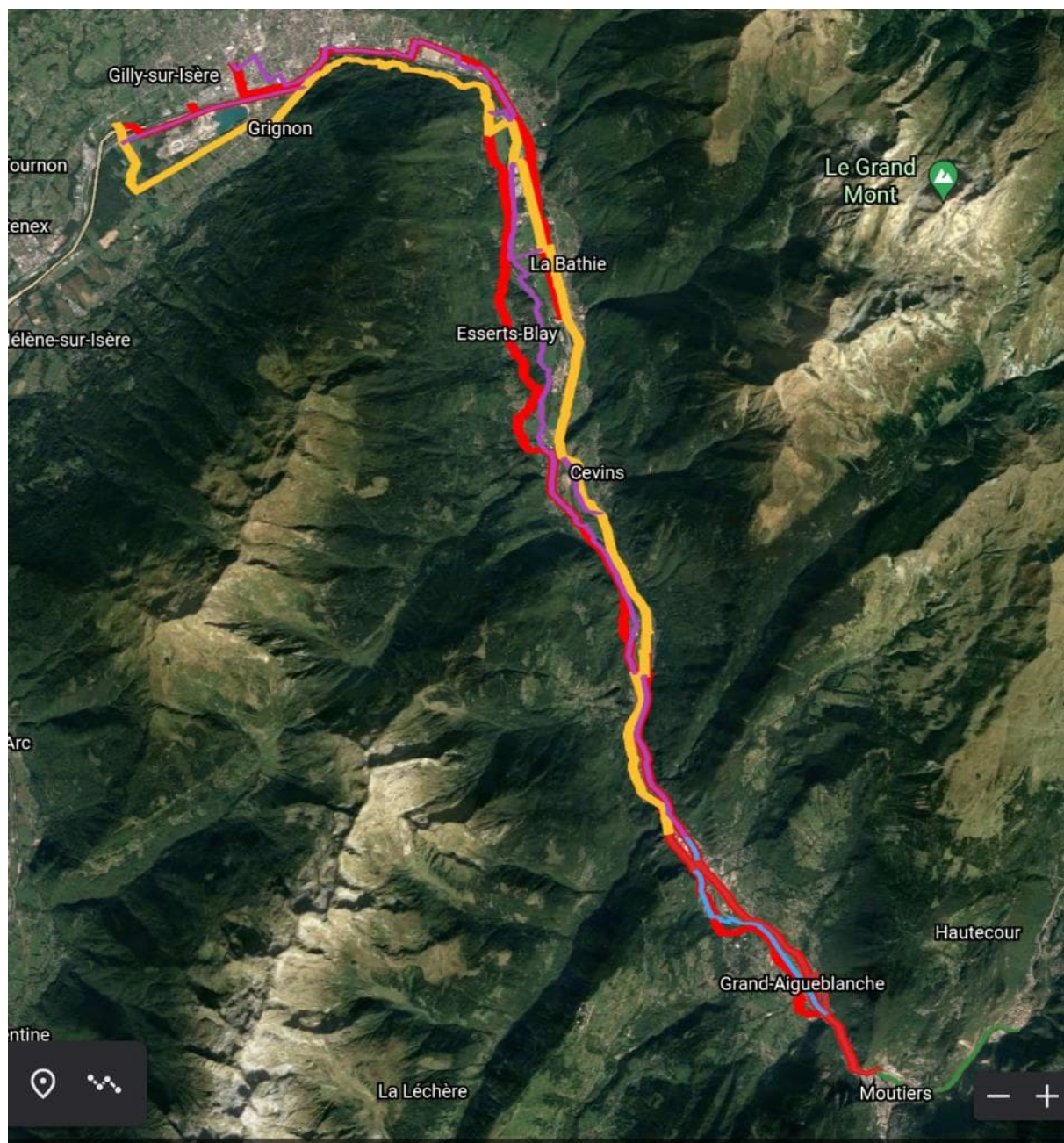


Figure 9- Ensemble des variantes étudiées

Les principales conclusions des échanges tout au long du fuseau sont présentées ci-dessous :

### **2.2.1. Tracé empruntant la RN90 sur l'ensemble du projet :**

Ce tracé aurait l'influence la plus dimensionnante en phase travaux sur l'environnement humain. La faisabilité technique est possible, cependant les passages en ouvrages d'art de la RN90 ne permettent pas de répondre aux exigences de la réglementation transport gaz. Les ouvrages de transport de gaz doivent être enterrés. La notion d'ouvrage enterré sur un franchissement comme celui du Torrent d'Eau Rousse à La Léchère est subjective comme le montre la photo suivante.



Figure 10- RN90 surplombant la Vallée à proximité du Torrent d'Eau Rousse

En exploitation, la maintenance et les interventions en cas d'urgence nécessiteront une organisation atypique avec le gestionnaire de l'infrastructure routière

De plus, le règlement de voirie de la RN90 impose une réfection de toute la largeur du tapis de la route empruntée par la tranchée permettant la pose de l'ouvrage. Le coût de réfection pour un emprunt complet de la RN90 serait rédhibitoire au projet (estimé à 30 M€ de réfection suite aux échanges avec le gestionnaire et les entreprises travaux).

Cette variante a été abandonnée.

### **2.2.2. Tracé en domaine privé / domaine public**

Comme mentionné précédemment, le tracé privilégie des chemins et routes existantes. Après vérification domaniale, certains chemins se sont révélés être privés. Le découpage cadastral de la Vallée de la Tarentaise est atypique, avec des parcelles très allongées perpendiculaires à l'Isère.

GRTgaz a pris l'initiative d'acquérir les bases foncières du département de Savoie auprès de la DGFip (Direction générale des Finances Publiques) pour évaluer les types de propriétaires concernés (public / privé / indivision...)

Le nombre de parcelles concerné s'est vite révélé important, avec un risque de défaut de maîtrise foncière non négligeable lors du démarrage des procédures foncières liées au projet. Afin de minimiser au maximum les procédures de cessibilité associées, nécessaires par exemple pour une succession non finalisée, un décès récent d'un propriétaire ou d'un membre d'une indivision, voire de bien foncier non défini (identifié sur certaines parcelles des variantes), il a été retenu de minimiser les passages privés au regard de la longueur du tracé.

L'emprunt envisagé le plus notable a fait suite à une réunion conjointe avec les communes d'Esserts-Blay, La Bâthie et Tours-en-Savoie au cours de laquelle un chemin agricole a été identifié en rive gauche d'Esserts-Blay. (Environ 180 parcelles avec 80 propriétaires différents pour 1 200 mètres d'emprunt).

Ce tracé, bien que pertinent d'un point de vue technique, a été mis de côté au regard de trois paramètres :

- foncier : nombreux propriétaires distincts sur un linéaire
- point spécial : l'entrée de la sortie de ce secteur nécessite deux franchissements spéciaux jugés sensibles (un dans la falaise / un sous pylône EDF)
- archéologique : suite aux échanges avec la DRAC, ce chemin, existant en lisière de forêt de longue date, a été jugé comme potentiellement sensible.





Figure 11- Fond cadastral variante Esserts-Blay (1/2)

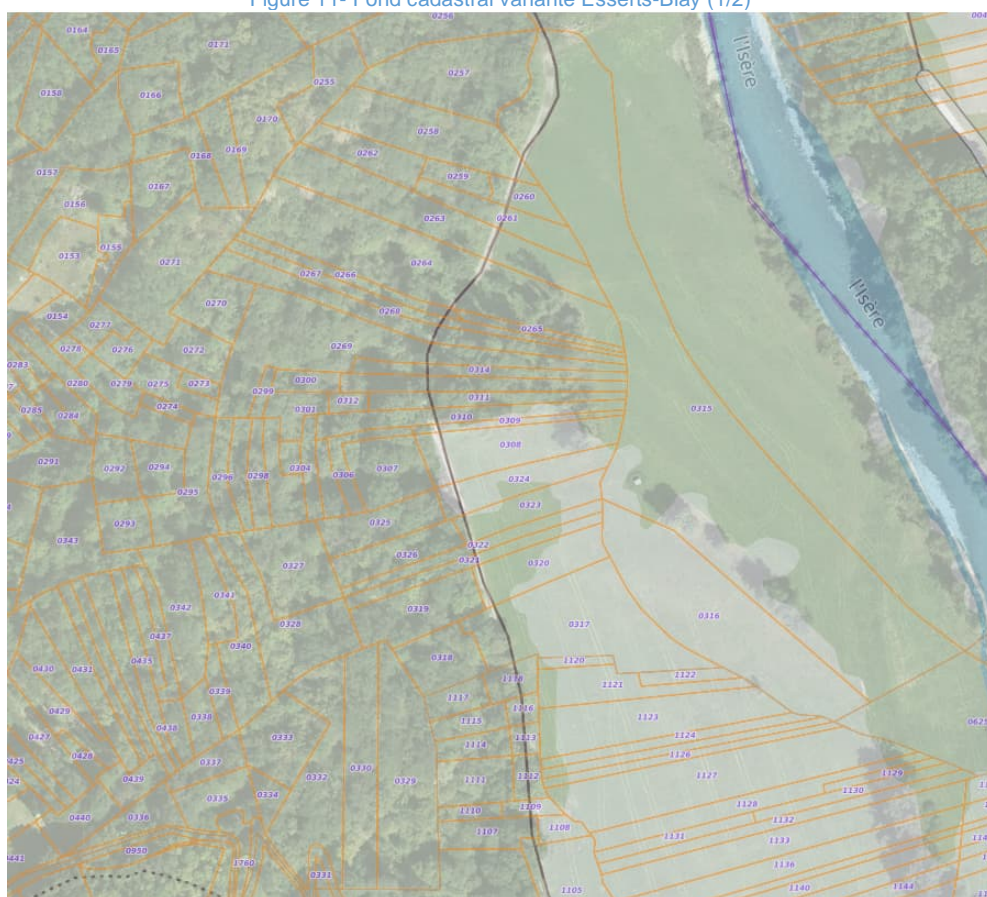


Figure 12- Fond cadastral variante Esserts-Blay (2/2)



### 2.2.3. Départ depuis le réseau existant

Cette zone a fait l'objet de la phase de concertation la plus importante de l'étude : les possibilités s'avèrent plus nombreuses que dans la vallée puisque le fuseau disponible est plus large. Plusieurs échanges, études et itérations ont eu lieu de fin 2020 à début 2022 pour convenir avec l'ensemble des gestionnaires et collectivités du tracé le plus pertinent prenant en compte les contraintes et projets de développement de chacun.

Comme déjà mentionné, le réseau existant est localisé le long de la voie ferrée menant à Albertville en zone de plus en plus urbanisée en approchant de la zone d'activité à cheval sur les communes de Gilly-sur-Isère et Albertville. Plusieurs enjeux sont identifiés :



Figure 13- Tracés étudiés depuis Gilly-sur-Isère/Albertville

#### - Urbanisation existante et en projet

Initialement, le départ pressenti se situait au niveau du pont de Gilly (au sud du lieu-dit La Rachy ci-dessus). Cependant, la zone est identifiée comme à urbaniser sur les zones non encore construites, de plus les axes routiers sont importants sur la zone avec deux accès (entrée/sortie) à la RN90, et l'entrée dans la zone commerciale. La pérennité et la pertinence du choix de l'emplacement de l'ouvrage sont moins évidentes que plus en amont de la zone côté Gilly-sur-Isère.

Le franchissement le plus à l'ouest menant au lieu-dit Terre-Neuve est le plus éloigné de la Vallée de la Tarentaise mais le plus favorable niveau topographie et densité urbaine existante. Un espace boisé classé est existant au départ selon le PLU en vigueur, bien qu'étant en fait un chemin empierré, qui serait emprunté, existe déjà et permettrait la pose de la desserte sans coupe d'arbres notamment. Après la



traversée de L'Isère et de l'axe routier principal (limite entre A430 et RN90), des projets long terme d'aménagements sont à l'étude (ZAC Terre Neuve III – Agrandissement ZAC Terre Neuve II). La présence d'une canalisation de gaz n'est pas rédhibitoire à ces projets, qui pourraient prendre en compte sa présence lors de la concrétisation des projets d'urbanisme. Une étude a été demandée à GRTgaz lors de la concertation pour implanter le tracé dans les bandes des 100 mètres en retrait de l'Isère, actuellement non constructible mais compatible avec l'implantation d'ouvrages comme celui projeté. Le domaine privé potentiellement traversé est constitué d'espaces boisés, d'une base de loisir, de carrières et de lotissements. Les espaces agricoles restent présents mais ne permettent pas un tracé droit, de plus le découpage cadastral reste typique de la zone comme décrit précédemment

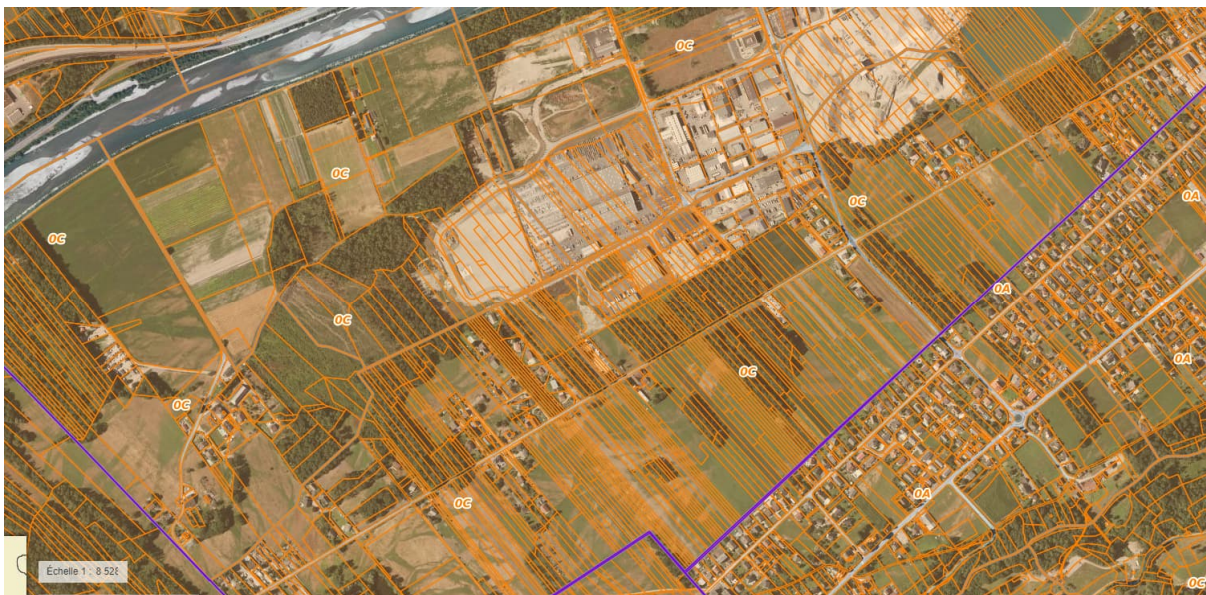


Figure 14 - Découpage cadastral Gilly-sur-Isère en rive gauche

Des inventaires faune/flore et cette analyse foncière ont été menés. Cette zone naturelle et agricole présente des sensibilités environnementales et un foncier complexe qui a permis de conclure que cette solution n'était pas optimale. Toujours sur ce tracé, afin de rejoindre la Vallée de la Tarentaise, la commune de Grignon est à traverser, les voiries existantes sur la commune sont relativement étroites, avec de nombreux réseaux déjà existants en sous-sol. La zone est essentiellement résidentielle, le dérangement en phase travaux est le plus complexe à gérer sur cette zone (peu de voiries pour les déviations, de nombreux accès aux maisons à maintenir sur des voiries étroites). Toutes les particularités présentées dans ce paragraphe ont finalement orienté le choix du tracé optimal sur le tracé le plus à l'est de la figure ci-dessus.

Ce franchissement le plus à l'est, dans la commune d'Albertville représente le tracé le plus court depuis le réseau existant pour rejoindre la Vallée de la Tarentaise. Plusieurs voiries peuvent être empruntés pour se rapprocher de l'Isère depuis le réseau GRTgaz existant. Une étude de plusieurs tracés a été menée, ainsi que de plusieurs emplacements pour l'implantation du poste de pré-détente initial. A savoir, comme présenté plus bas que l'emprunt des voiries de la commune de Gilly-sur-Isère faisant office de digue en rive droite en aval du pont Albertin n'est pas souhaité de manière longitudinale. Le tracé retenu emprunte des voiries existantes puisque l'ensemble des parcelles sur la zone sont urbanisées. Des projets de réhabilitation/extension d'ERP potentiels sont présents à proximité du tracé. Les voiries étant larges (partie roulante, piste cyclable et accotement), les bâtiments et limites de propriétés déjà identifiés, il est possible pour le tracé de desserte en gaz de s'implanter à plus de 5 mètres afin de ne pas contraindre les projets dans leur disposition ni leur capacité d'accueil. Comme expliqué ci-dessus. Ce tracé a été étudié de manière approfondie suite à la première phase de concertation (de juin 2021 à février 2022) ayant entraîné une modification jugée significative motivant le dépôt d'une deuxième version du dossier.

- Dignes de L'Isère



En rive gauche, la Digue est réglementaire et a également une vocation de piste cyclable. Des échanges ont eu lieu avec le SISARC (syndicat de gestion de digues) pour évaluer les modalités d'emprunt longitudinale de cette digue. Une étude comparative a été menée sur ce secteur afin d'identifier le tracé le plus pertinent. Il a été établi que l'emprunt de la digue nécessite des autorisations administratives complémentaires, des appuis MOE dédiés en phase conception et réalisation, voire des dispositifs de sécurité supplémentaires afin d'assurer le maintien des deux ouvrages sensibles qui co-existeraient (digue et ouvrage gaz). Après avoir pris attache auprès de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes – Pôle prévention des risques industriels – Service Canalisation et Equipement sous Pression, il en est ressorti d'opter préférentiellement pour un tracé évitant les digues classées au sens réglementaire. Seul le franchissement ponctuel en sous-œuvre et en technique sans tranchée est à envisager pour ce projet

En rive droite, en remontant depuis Gilly sur Isère, la Digue est assimilée à la RN90 puis devient une route secondaire et enfin une piste cyclable après le croisement avec la route de Grignon au niveau du pont d'Albertin. L'emprunt longitudinal de cette Digue est à étudier avec les mêmes réserves qu'en rive gauche, mais il s'avère que la berge côté rive droite du pont d'Albertin n'est pas classée comme digue. Pour cette raison et surtout pour celle exposée au paragraphe suivant, le tracé justifié dans la révision du présent dossier confirme l'option de PK0 à Albertville et se base sur un cheminement vers la vallée de la Tarentaise par la rive droite de l'Isère.

#### **2.2.4. Entrée dans la Vallée de la Tarentaise**

Par le domaine public, 2 possibilités ont été étudiées pour permettre le franchissement de l'Isère (ou de l'Arly) situé entre le réseau GRTgaz existant et la Vallée de la Tarentaise.

En rive gauche, par le chemin de la Forêt de Rhonne, moyennant un franchissement de l'Isère sur Gilly-sur-Isère comme évoqué précédemment

En rive droite, en zone urbaine, un espace non encore construit est présent à proximité du pont de la RN90, de l'autre côté, un espace plat est présent à proximité d'une station-service d'une zone commerciale

Le tracé en rive gauche permettant de parvenir à la Vallée avait été privilégié dans le dossier déposé en 2022. Le cheminement en rive droite avec franchissement de l'Arly était pour autant jugé pertinent.

Des reconnaissances effectuées fin 2023 ont montré que la berge jouxtant le chemin forestier en rive gauche de l'Isère fait l'objet de désordres liés à l'érosion par le cours d'eau, ayant conduit à interdire la circulation de véhicules au niveau d'un effondrement de berge. Cet élément nouveau implique qu'un tracé sur le chemin de Rhonne demanderait de lourds travaux en rivière, avec une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et probablement une étude d'impact environnemental associée. Il ne peut ainsi plus être considéré comme le tracé de moindre impact et perd l'intérêt qui lui avait été attribué en termes d'optimisation du planning et de simplification des travaux.

Par conséquent le tracé urbain et semi urbain jusqu'à Tours-en-Savoie est retenu dans la présente révision du dossier. Il conduit à supprimer 2 franchissements de l'Isère, l'un d'eux étant toutefois remplacé par un franchissement de l'Arly, et à réduire l'impact potentiel sur la faune et la flore (cf. annexe 9) en recentrant les impacts du projet sur les seules activités humaines, par le fait des restrictions de circulation temporaires à créer pendant les travaux en voirie.

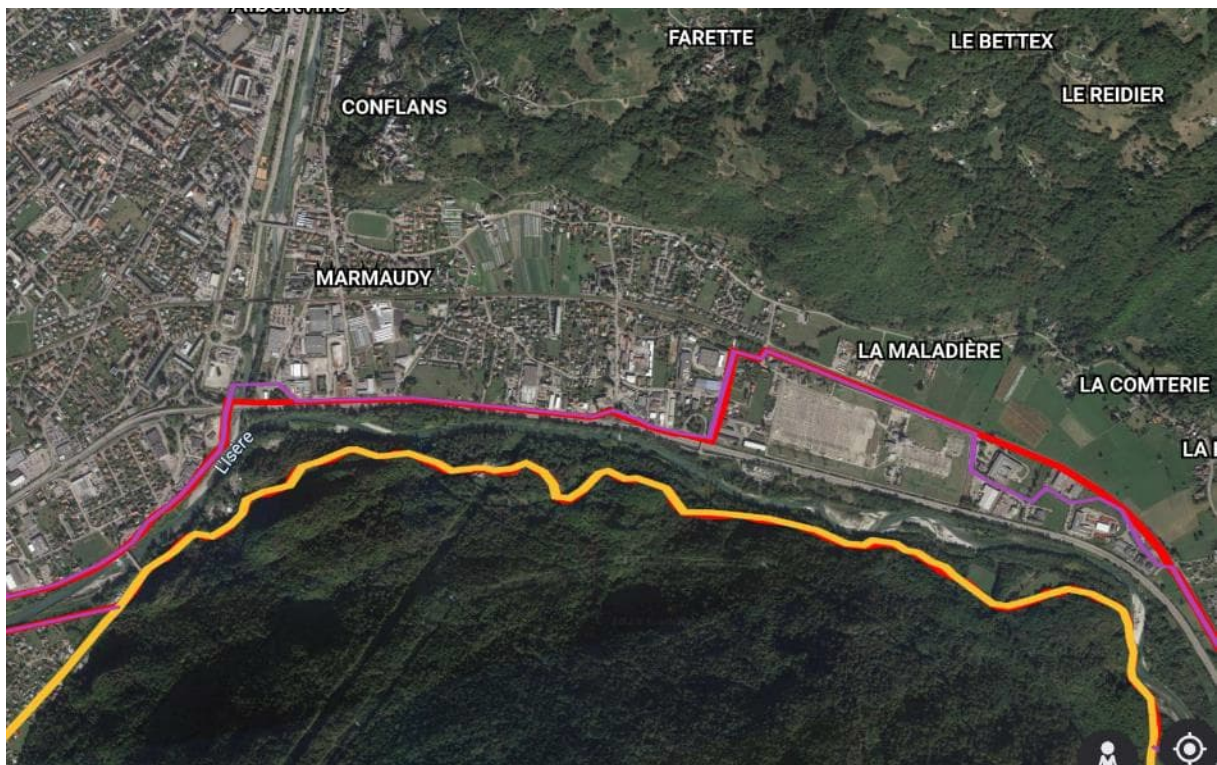


Figure 15 - Tracés étudiés en entrée de la Vallée de la Tarentaise

### 2.2.5. Tours-en-Savoie / Esserts-Blay

En sortie de la Forêt de Rhonne, la Vallée s'élargie principalement en rive droite avec plusieurs axes de communication.

En rive gauche, le relief est contraint et le passage par les villages d'Esserts-Blay, St Paul sur Isère et Rognaix a été écarté suite aux reconnaissances terrain. En effet, les villages sont en hauteur, avec des routes étroites pour accueillir de nouveaux réseaux tout en assurant les écartements nécessaires avec les établissements ERP notamment (photo ci à-droite). De plus, les cours d'eau descendants des reliefs ont une topographie très prononcée, les franchissements réseaux présents sont en encorbellement. GRTgaz ne souhaitant pas retenir de franchissement aérien, ceux-ci ont été identifiés comme trop complexes par les cabinets géotechniques. (exemple en photo ci à droite)

Toujours en rive gauche, le chemin agricole a été décrit plus haut, il se révèle complexe d'un point de vue maîtrise foncière

En rive droite, plusieurs routes existantes longent la RN90, les réseaux sont répartis sur les deux routes. Leurs largeurs



Figure 16- Traversée village type

permettent de trouver un emplacement pour l'ouvrage projeté et le maintien de la circulation sur la phase travaux semble possible en limitant les perturbations.

Un tracé plus isolé longe l'Isère en rive droite. Après contact avec les communes et les syndicats de rivière, il s'avère que ce chemin est en cours de qualification en tant que Digue et que des travaux vont être planifiés dans les prochaines années pour améliorer la fonction de digue de ce chemin. A l'image de l'emprunt étudié de digue à Gilly-sur-Isère, ce tracé en digue est écarté.

Le tracé jaune est le moins urbanisé des deux voies longeant la RN90, et le moins dense en réseaux enterrés.



Figure 17 - Franchissement cours d'eau encaissé

Sur ce secteur, la rive droite est donc retenue, comme dans la précédente révision du dossier, en raison de la technicité de la topographie en rive gauche, ceci d'autant plus que le tracé revu entre les PK0 et PK5 est déjà en rive droite depuis le départ à Albertville.

Ainsi le tracé retenu depuis le départ d'Albertville compte un point spécial de franchissement de l'Isère en moins par rapport au dossier présenté en 2022.

#### **2.2.6. De La Bâthie à Feissons-sur-Isère**

La topographie de la vallée se resserre en arrivant sur Cevins et ne laisse que peu de possibilités. En rive gauche, la route départementale. En rive droite, une route secondaire longeant la RN90.

Les deux tracés projetés sont comparables.

Comme décrit précédemment, il est jugé préférentiel d'arriver en amont du tracé depuis la rive droite. Le tracé rive droite est donc retenu.

Il est à noter que sur la traversée de Cevins, une étude foncière et technique a permis de mettre en évidence un tracé préférentiel à celui initialement prévu. Le tracé évite la rue principale traversant le centre-village pour emprunter une route en cul-de-sac dans la zone d'activité (tracé rouge figure 19). Ce tracé permet un impact moindre en phase travaux, les voiries étant moins empruntées et plus larges. Le franchissement sous la voie SNCF nécessaire en rive droite pour la suite du tracé est réalisable en sortie de la zone d'activité. Un parking existant permettra de limiter l'impact lors des travaux de forage.



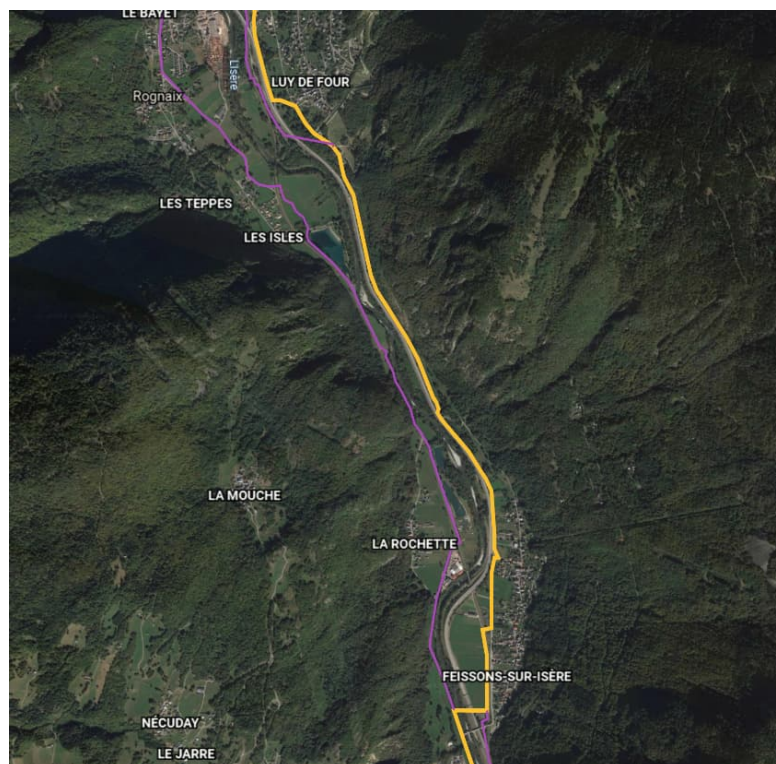


Figure 18 - Tracés étudiés La Bathie - Feissons sur Isère



Figure 19 - Tracés étudiés sur Cevins

### 2.2.7. De Feissons-Sur-Isère à la Zone d'activité de La Léchère

Comme plus au nord, la Vallée est toujours étroite sur ce secteur. En revanche les axes de communications changent sur cette zone car la voirie secondaire longeant la RN90 en rive droite s'arrête en sortie de Feissons-sur-Isère. Seule la RN90 est présente en rive droite.

Si l'on emprunte la RN90 jusqu'à Notre-Dame-de-Briançon afin de rejoindre la route départementale située en-dessous du viaduc (avant La Léchère), l'ouvrage d'art présenté plus haut peut-être évité car il se situe après la sortie Notre-Dame-de-Briançon. 1,4km d'emprunt de la RN90 serait à réaliser. Les coûts de réfection et la gêne occasionnée par les travaux et les remises en état sont à contrebalancer avec une traversée de l'Isère pour éviter l'emprunt de la RN90. Le tracé retenu consiste à éviter cet emprunt

longitudinal de RN90, afin de garder des emprunts de routes secondaires et départementales dont la gestion et l'exploitation dans le temps sont plus aisés (intervention sous voirie programmée ou en urgence).

Un franchissement de L'Isère au niveau de Notre Dame de Briançon pour revenir en rive droite est privilégié dans la présente révision du dossier d'une part pour tenir compte de la difficulté technique majeure que représente le franchissement en sous-œuvre du torrent d'Eau Rousse, d'autre part pour tenir compte de l'implantation envisagée pour le poste de livraison sur le site TCS.

Cette modification impose une concertation étroite avec le GEMAPI et la DDT pour choisir l'emplacement du franchissement et optimiser le tracé permettant de rejoindre la RD990, de façon à limiter au maximum les contraintes sur les aménagements à l'étude dans la zone pour la gestion du risque d'inondation. Le torrent de la Fougère, à l'origine de désordres importants suite à l'épisode de crues de novembre 2023, doit également être passé en sous œuvre si l'Isère est franchie avant le village de Notre Dame de Briançon. Une alternative, en cours d'examen, pourrait être de franchir l'Isère seulement en sortie de Notre Dame de Briançon dans une zone plus proche du pont reliant la RD97 et la RD990.

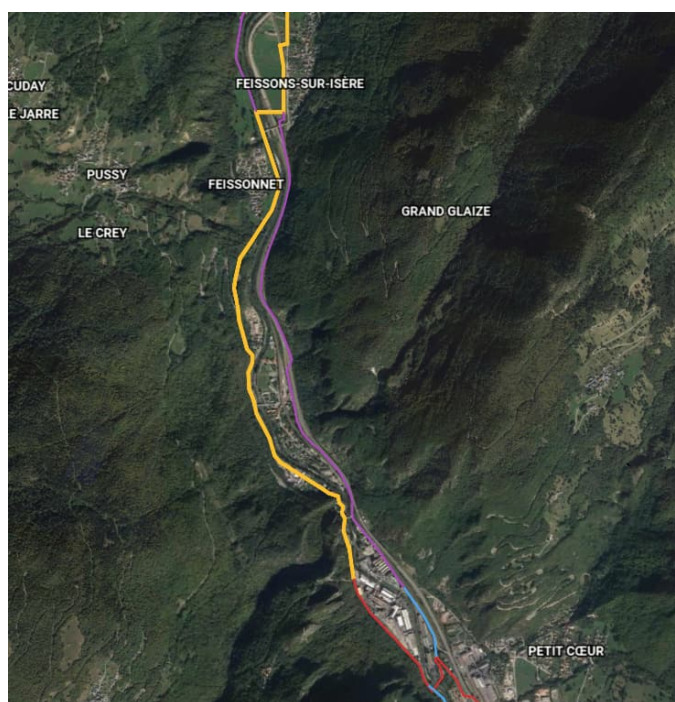


Figure 20 - Tracés étudiés Feissons-sur-Isère à La Léchère

L'arrivée sur le site de TCS se fait via un emprunt de la RD990, d'où partira le branchement vers le poste à créer sur le terrain de propriété TCS. Le PK final est fixé après la traversée de la voie SNCF et de la RN90 (croisée en sous œuvre par la RD 990), avec un sectionnement et un té de dérivation pour alimenter le branchement vers le poste Ugi'ring.

## 2.2.8. De La Léchère à Mouliers (hors scope du projet revu en 2022)

Il est à noter que le projet de desserte GRTgaz s'arrête désormais au sud de l'industriel Tokai Cobex. Le fuseau présenté ci-dessus a été étudié par GRTgaz en ne prévoyant pas de point de livraison autre que Tokai Cobex et Ugi'ring à proximité immédiate. Des études de potentiels de conversion gaz ont été menées

et seront affinées par le futur distributeur pour définir si des adaptations sont à prévoir selon les besoins identifiés adaptés à une livraison par distribution individuelle. Pour rappel, le modèle français d'approvisionnement en gaz est fait pour que la livraison en régime transport soit adaptée à des besoins type client industriel avec process gaz ou regroupement de besoins individuels type logement et tertiaire.

### **3. Conclusion : Tracé retenu**

Au regard des enjeux humains, environnementaux et techniques actualisés fin 2023, GRTgaz estime, par les études et les échanges réalisés, avoir retenu le tracé le plus acceptable et intégré dans son environnement futur tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Des mesures détaillées en annexes 8 et 9 sont identifiées sur ce tracé retenu afin de garantir et minimiser l'incidence du projet GRTgaz sur le milieu. La diminution de la longueur du tracé et le non emprunt des secteurs boisés, résultent de fait en une diminution de l'impact du tracé revu par rapport à la précédente version,

Des choix majeurs ont été faits et présentés dans cette annexe afin de tenir compte de l'acceptation administrative, environnementale et locale du projet, tout en assurant une maîtrise technico-économique et de planification proportionnée aux besoins finaux des futurs clients raccordés à cet ouvrage.