

## Préambule

Entre les différents lieux de production ou de réception du gaz importé, les stockages souterrains et les zones de consommation, le gaz naturel est transporté à l'état gazeux sous pression dans un réseau de canalisations enterrées.

Ces canalisations sont constituées de tubes d'acier soudés bout à bout, de diamètre variant de 50 à 1 200 mm environ selon les débits à transiter. Il en existe actuellement en France plus de 35 000 km, dont près de 32 000 appartiennent à GRTgaz, filiale de GDF SUEZ en charge de la construction, de la maintenance, de l'exploitation et de la commercialisation du réseau de transport de gaz naturel sur une large partie du territoire national.

Les canalisations transport de gaz naturel permettent de transporter de façon discrète et sûre de grandes quantités de gaz sur de longues distances, avec une faible consommation d'énergie.

Le gaz naturel est aujourd'hui une énergie en pleine expansion. Ses avantages sont nombreux, en particulier du point de vue de la préservation de l'environnement : la substitution du gaz naturel aux autres combustibles fossiles permet de réaliser des installations de combustion satisfaisant aux nouvelles exigences réglementaires en matière de pollution atmosphérique, avec des coûts compétitifs et des rendements élevés, facteurs essentiels pour la promotion des économies d'énergie. Il permet de plus une excellente optimisation des parcs d'équipements thermiques des entreprises qui, de plus en plus nombreuses, intègrent les préoccupations environnementales dans leur stratégie de développement. Outre ses utilisations traditionnelles pour la production de chaleur, de la cuisinière aux fours industriels, de nouveaux usages se développent comme la cogénération (production combinée de chaleur et d'électricité), le gaz naturel véhicules (GNV), la climatisation.

Les qualités de propreté et de souplesse du gaz naturel, son niveau de prix compétitif, et sa disponibilité à court et à long termes au plan mondial, font du gaz naturel l'énergie fossile qui connaît actuellement, et qui connaîtra certainement dans les prochaines décennies, la plus forte croissance.

Le réseau français de transport de gaz doit donc être adapté afin d'assurer l'acheminement de quantités de plus en plus importantes.

## LE PROJET « ARC DE DIERREY »

Dans ce contexte, GRTgaz accompagne la croissance de la consommation de gaz naturel en développant son réseau.

Le projet « Arc de Dierrey » vise ainsi à développer les capacités de transport de gaz naturel dans la moitié Nord de la France sur un axe Nord-Ouest / Sud-Est par la mise en place d'une canalisation en acier de diamètre nominal\* (DN) 1 200 (diamètre réel extérieur 1 219,2 mm), de 13 à 23 mm d'épaisseur, entre la station de compression\* de Cuvilly (près de Compiègne, dans l'Oise) et la station d'interconnexion de Voisines (près de Langres en Haute Marne) en passant par la station de compression\* de Dierrey-Saint-Julien (près de Troye dans l'Aube), nommée ci-après Dierrey. Le projet fait partie du programme d'investissements de GRTgaz pour la période 2008-2017.

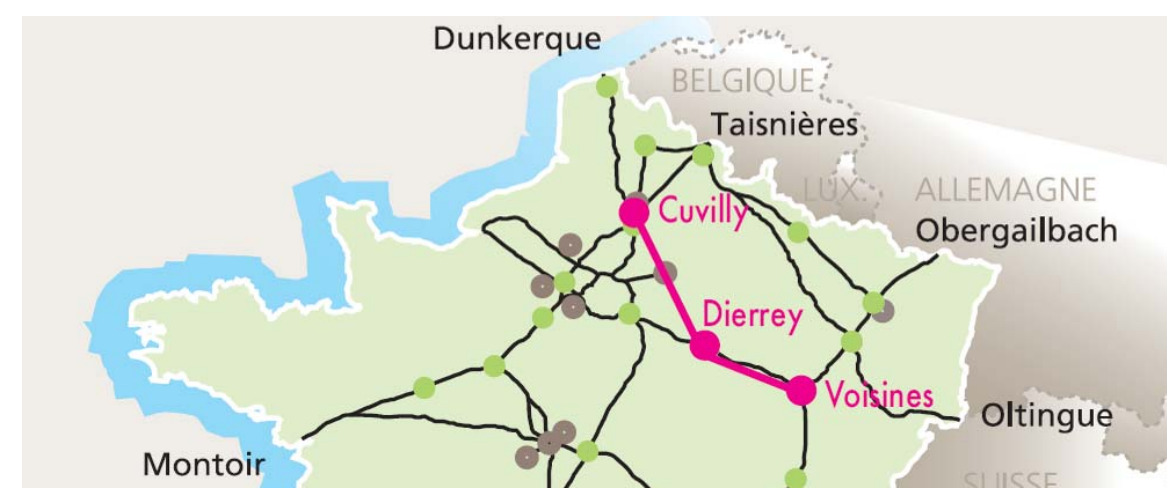


Figure 1 : Parcours de la nouvelle canalisation  
Source : dossier du débat public relatif au projet

La nouvelle canalisation, d'une pression maximale de service de 67,7 bar\*, présentera une longueur approximative de 300 km, dont 120 km en doublement d'une canalisation existante entre Dierrey et Voisines (entre-axe de 9 m minimum, sauf exceptions). Les tubes d'acier la constituant seront recouverts d'au moins 1 m de terrain naturel. Le raccordement de la canalisation au réseau de transport existant nécessitera l'aménagement des installations situées aux extrémités.

Tous les 20 km environ, des **postes de sectionnement\*** seront installés le long du tracé afin de permettre, en cas de nécessité, l'interruption de la circulation du gaz naturel dans la canalisation, notamment lors des interventions de maintenance. Ces postes seront les seules installations aériennes, clôturées, visibles du projet après travaux (outre la pose des balises aériennes localisant la canalisation).

A cette canalisation sera associée une **bande de servitude\* non aedificandi et non sylvandi** d'une largeur maximale de 20 m (largeur augmentée dans le cas du doublement de la canalisation existante entre Dierrey et Voisines).

La réalisation du projet permettra :

- de **faire face à un accroissement des besoins** en transit de gaz lié à la réalisation de l'un ou des deux projets de terminal méthanier à Dunkerque et Antifer, ainsi qu'à une possible extension du terminal de Montoir ;
- d'**augmenter la capacité de transport entre deux nœuds du réseau permettant d'optimiser les infrastructures existantes** et d'éviter la construction de nouvelles stations de compression\* sur le territoire ;
- de **décongestionner la partie Nord du réseau GRTgaz** en opérant une meilleure interconnexion du réseau régional : la station de Cuvilly est le « carrefour gazier » au Nord de la région parisienne, secteur relié aux points d'alimentation situés à la frontière Nord du territoire, tandis que la station de Voisines est reliée au réseau de l'Est de la France et à la zone Sud ; le passage par la station de Dierrey laisse la possibilité, ultérieurement, d'acheminer du gaz naturel depuis le Sud-Ouest et la façade atlantique. Le projet permet donc de faire transiter le gaz naturel du Nord vers le Sud en contournant la région parisienne.

Le montant du projet est évalué à environ **700 millions d'euros** (valeur 2008), dont 100 millions consacrés à la réalisation des stations d'interconnexion, les 600 millions restants étant consacrés à la canalisation proprement dite : achat des tubes d'acier, pose, études, indemnités de servitudes.

Les travaux, d'une durée prévisionnelle de **18 mois**, pourraient débuter **mi-2012 jusqu'à début 2014** (réception définitive de l'ouvrage prévue pour mi-2014).

## PROCEDURE DE CONCERTATION PUBLIQUE ET D'AUTORISATION DU PROJET

### PHASE DE CONCERTATION PREALABLE

La saisine de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) pour l'Arc de Dierrey a été lancée début 2009 en vertu des articles L.121-1 et suivants et R.121-7 du Code de l'Environnement. L'organisation du débat public a été arrêtée par la décision n°2009/07/ARCD/1 du 4 février 2009, le projet revêtant un caractère d'intérêt national avec des impacts tant environnementaux qu'économiques. Cette décision a été fondée sur les éléments suivants :

- l'intérêt national du projet ;
- les impacts environnementaux significatifs sur le milieu naturel ;
- les impacts économiques, en raison notamment des servitudes liées au projet.

Le débat consiste en la consultation des collectivités locales, des services de l'Etat et du public pour les informer des caractéristiques principales du projet, de ses motivations et de son déroulement (réunions publiques). L'objectif de cette phase de concertation est de présenter les motivations du projet.

### ENQUETE PUBLIQUE

Suite à la phase de concertation et des études préalables, le tracé est soumis pour avis à une consultation administrative puis à une enquête publique sur l'ensemble des communes concernées.

Les travaux interviendront après le déroulement des phases d'instruction et d'enquête publique visant à autoriser la réalisation du projet, la présente étude d'impact constituant la pièce maîtresse du dossier présenté en enquête publique qui en assure la publicité.

En parallèle, GRTgaz propose à chacun des propriétaires concernés la signature d'une convention de servitude amiable.

Les territoires administratifs concernés par la zone d'étude (régions, départements, communes) sont précisés au paragraphe 2.1 (p. 17) et figurés à la Carte 1, p.18.

La liste des communes figure quant à elle à l'Annexe 1.

### L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE DANS LA DETERMINATION DU TRACE OPTIMAL

La présente étude fait suite à l'étude de recensement des enjeux majeurs (dite étude de sensibilité) qui a été menée sur une aire d'étude élargie, construite autour de l'axe théorique de la canalisation projetée et suffisamment vaste pour n'exclure aucune solution intéressante :

- Etude de sensibilité pour la section Dierrey-Voisines : Egis aménagement, juillet 2008 ;
- Etude de sensibilité pour la section Cuvilly-Dierrey : Sogreah consultants, mai 2008.

Ces études préalables ont permis de retenir un **fuseau d'étude** pour chacun des deux tronçons constituant l'Arc de Dierrey, fuseau dont le périmètre est illustré au plan de situation (Carte 1).

Suite à ces études de sensibilité, l'étude d'impact des ouvrages de transport de gaz proprement dite, objet du présent document, s'effectue en deux étapes :

- la première étape consiste en une analyse fine et exhaustive de l'état initial de l'environnement au sein du fuseau d'étude afin de recenser les enjeux environnementaux les plus significatifs par rapport à un projet de canalisation de transport de gaz naturel. La connaissance de cet état initial et la hiérarchisation des enjeux permet de dégager plusieurs couloirs pouvant potentiellement accueillir la future canalisation. Parmi eux, un **couloir de moindre impact** est ensuite retenu ;

- une deuxième étape permet, au sein de ce couloir, de déterminer **un tracé de moindre impact** suite à une appréciation plus fine sur le terrain des enjeux locaux. Les conditions d'insertion de l'ouvrage y seront alors précisées sur le plan technique, en particulier dans les zones où l'environnement est le plus sensible.

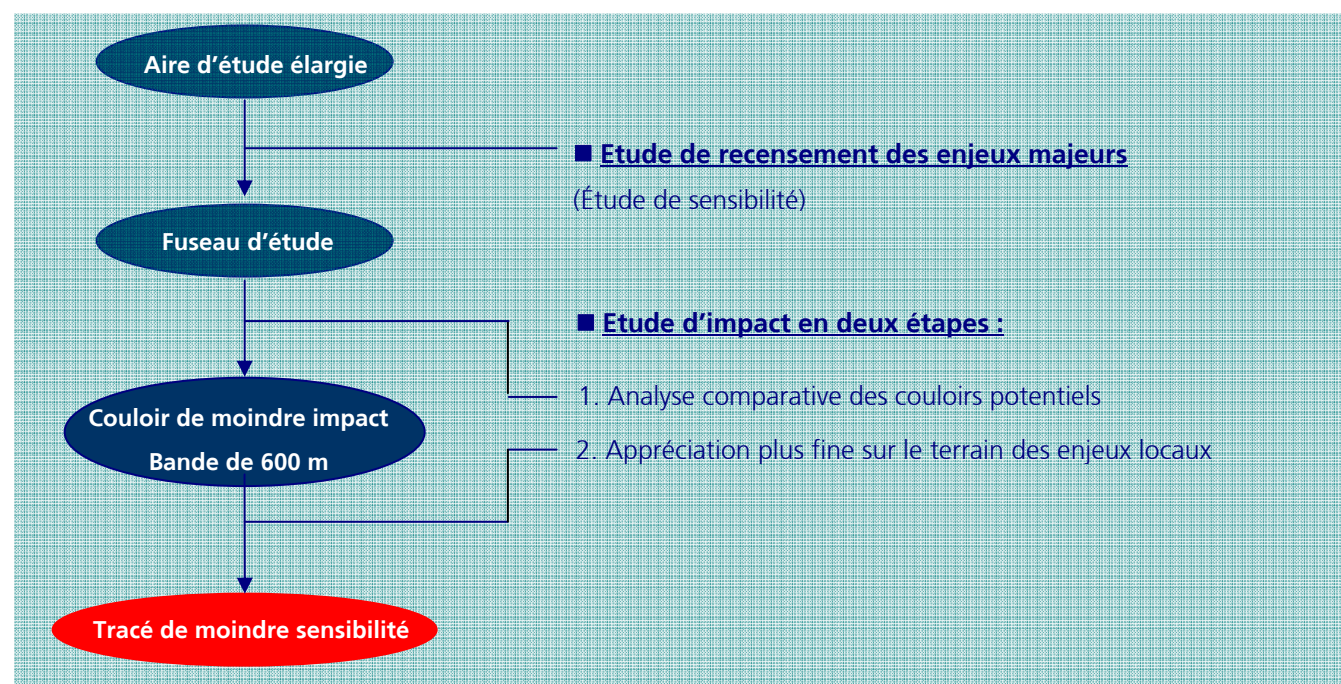


Figure 2 : Prise en compte de l'environnement dans la détermination du tracé final de la canalisation

## PRINCIPES DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

### CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Les projets de travaux et d'aménagement pouvant porter atteinte à l'environnement sont soumis à étude d'impact conformément à **l'art. L.122-1 du Code de l'Environnement** : « Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences ».

Les **articles R.122-1 à R.122-16** du Code de l'Environnement précisent les modalités d'application de ce principe :

- en précisant la liste des opérations dispensées de procédure et celles soumises à élaboration d'étude d'impact, ou bien de simple notice d'impact (art. R.122-4 à R.122-9) ;
- en fixant le contenu du dossier d'étude d'impact (art. R.122-3) ;
- en définissant la procédure d'instruction administrative du dossier ;
- en précisant les conditions dans lesquelles est rendue publique l'étude d'impact.

Concernant le projet de l'Arc de Dierrey, considérant que :

- le coût global du projet dépasse le seuil de 1 900 000 €(art. R.122-8) ;
- le projet ne constitue pas une simple opération d'entretien et de grosses réparations qui le dispenserait de procédure (art. R.122-4) ;
- la nature du projet ne figure pas dans la liste des catégories d'aménagement, d'ouvrages et de travaux dispensés de procédure (art. R.122-5) ou soumis à simple notice d'impact (art. R.122-6) ;

Le projet de canalisation mené par GRTgaz est donc **soumis à la procédure d'étude d'impact**, pièce maîtresse du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'autorisation de construire et d'exploiter la canalisation. L'enquête publique assure la publicité de l'étude d'impact.

Les textes réglementaires de référence concernant les études d'impact sur l'environnement sont les **articles L.122-1 à L.122-3 du Code de l'Environnement** relatifs à l'évaluation environnementale et à l'instauration des études d'impact des travaux et projets d'aménagement ; ils correspondent dans la partie réglementaire aux **articles R.122-1 à R.122-16**. Ces articles codifient les textes modifiés ou abrogés suivants :

- **la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature** instituant le principe d'évaluation des incidences d'un projet sur l'environnement (article 2) ;
- **le décret n°77-1141 du 12 octobre 1977** (modifié par le **décret n°93-245 du 25 février 1993**) pris pour application de l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.

## CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT

Conformément à l'art. R.122-3 du Code de l'Environnement, le contenu du présent dossier est « en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement » ; il présente successivement :

- 1° une analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
- 2° une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement ;
- 3° les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu ;
- 4° les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- 5° une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ;

Par ailleurs, conformément à l'art. R.122-1 du Code de l'Environnement, figure « la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude » dans le document (cf. ci-contre).

L'étude d'impact est complétée par :

- un résumé non technique afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude ;
- un glossaire et un lexique qui précise les définitions des mots dans le corps du texte suivis d'un astérisque ;
- les annexes, rassemblées à la fin ;
- la liste des éléments graphiques qui mentionne les cartes présentes dans le présent rapport ainsi que les cartes thématiques au 1/130 000<sup>ème</sup> figurant dans l'atlas, document séparé pour en faciliter la consultation.

## THEMATIQUES ABORDEES

L'étude analyse une série de thèmes différents et complémentaires relatifs au milieu physique, au milieu naturel et aux usages socio-économiques sur le site. Les thèmes étudiés sont en rapport avec les caractéristiques du site et de l'aménagement projeté. Pour chacun des thèmes abordés, l'étude établit l'état initial avant aménagement, les impacts prévisibles du projet et les mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs identifiés.

Les thématiques abordées sont les suivantes :

- le milieu physique : éléments climatiques, géologiques\*, topographiques\* et hydrographiques\*, ressources en eau superficielles et souterraines, risques naturels ;
- le milieu naturel : patrimoine naturel inventorié, protégé et/ou géré, habitats naturels, espèces faunistiques et floristiques remarquables ;
- le paysage ;
- le milieu humain : population et habitat, documents d'urbanisme, activités en particulier agricoles, patrimoine culturel et historique, infrastructures et réseaux, risques technologiques, cadre de vie.

## AUTEURS DE L'ETUDE

La présente étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études **Egis Structures et Environnement** ; les investigations et expertises écologiques (faune, flore, Natura 2000) ont été menées par **IE&A** (Institut d'Ecologie Appliquée sarl).



11, avenue du centre - CS 30530  
78 286 GUYANCOURT  
Tél. : 01 30 48 44 85 / Fax : 01 30 48 44 85  
www.egis.fr



16 rue de Gradoux  
45 800 SAINT-JEAN-DE-BRAYE  
Tél. : 02 38 86 90 90 / Fax : 02 38 86 90 91  
www.institut-ecologie.com

Cette étude a été conduite sous la maîtrise d'ouvrage de **GRTgaz** :



Centre d'Ingénierie  
Service Canalisations Transport  
7 Rue du 19 mars 1962  
92 230 GENNEVILLIERS cedex  
www.grtgaz.com  
Chef de projet : Thierry Gobe  
Tél. : 01 56 04 01 00 / Fax. : 01 56 04 00 89