



DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET ARC LYONNAIS

CANALISATION DE TRANSPORT DE GAZ
NATUREL ENTRE SAINT-AVIT (DRÔME)
ET ÉTREZ (AIN)

SEPTEMBRE-DÉCEMBRE 2013



Construisons le transport de demain



SOMMAIRE

LE PROJET ARC LYONNAIS	2
La définition du fuseau du projet	4
LE FUSEAU DU PROJET PROPOSÉ AU DÉBAT PUBLIC	4
LES TERRITOIRES CONCERNÉS PAR LE FUSEAU DU PROJET	7
La DRÔME (secteur de la Drôme des Collines)	8
L'ISÈRE (partie sud)	10
L'ISÈRE (partie nord)	12
L'AIN (partie sud)	14
L'AIN (partie nord)	16
Zoom sur le secteur d'Étрез	18
COÛTS ET CALENDRIER PREVISIONNELS DU PROJET	19

Note à l'attention du lecteur :

Ce document, relatif à la présentation du projet et des territoires concernés par le fuseau du projet Arc Lyonnais, doit être lu concomitamment avec le dossier commun Arc Lyonnais - Val de Saône, pour la parfaite connaissance du projet.

LE PROJET ARC LYONNAIS

Arc Lyonnais est un projet de nouvelle canalisation de transport de gaz naturel reliant deux des principaux carrefours du réseau français de transport de gaz naturel :

>> Saint-Avit /Tersanne dans la Drôme (45 km au nord - est de Valence) où est implantée une station de compression et où convergent 5 canalisations de transport de gaz naturel ;

>> Étrez dans l'Ain (20 km au nord de Bourg-en-Bresse) où est implantée une station de compression et où convergent 5 canalisations de transport de gaz naturel.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la société GRTgaz, filiale du groupe GDF SUEZ. GRTgaz gère le réseau de transport de gaz naturel (plus de 32 000 km de canalisations, construites,

depuis une cinquantaine d'années) dans toute la France excepté le sud-ouest où ce réseau est géré par TIGF, une filiale de Total.

Cette canalisation de transport de gaz naturel, a priori de diamètre 1050 ou 1200 mm (le choix sera fait à l'issue des études de base) sera raccordée aux installations GRTgaz existantes à Saint-Avit / Tersanne et à Étrez et sera enfouie tout au long de son parcours à une profondeur minimale de 1 m. Seuls les postes de sectionnement seront visibles (tous les 10 à 20 km) et occuperont une surface clôturée de 500 m² environ. La canalisation de transport de gaz naturel sera exploitée à une pression de 80 bar (les pressions sur le réseau de GRTgaz varient de 40 à 100 bar environ).

Le transit national nord-sud du gaz naturel est actuellement assuré, dans le secteur, par une canalisation existante

de 800 mm de diamètre réalisée à la fin des années 1970. Celle-ci assure également la desserte régionale en gaz naturel (clients industriels et distributions publiques).

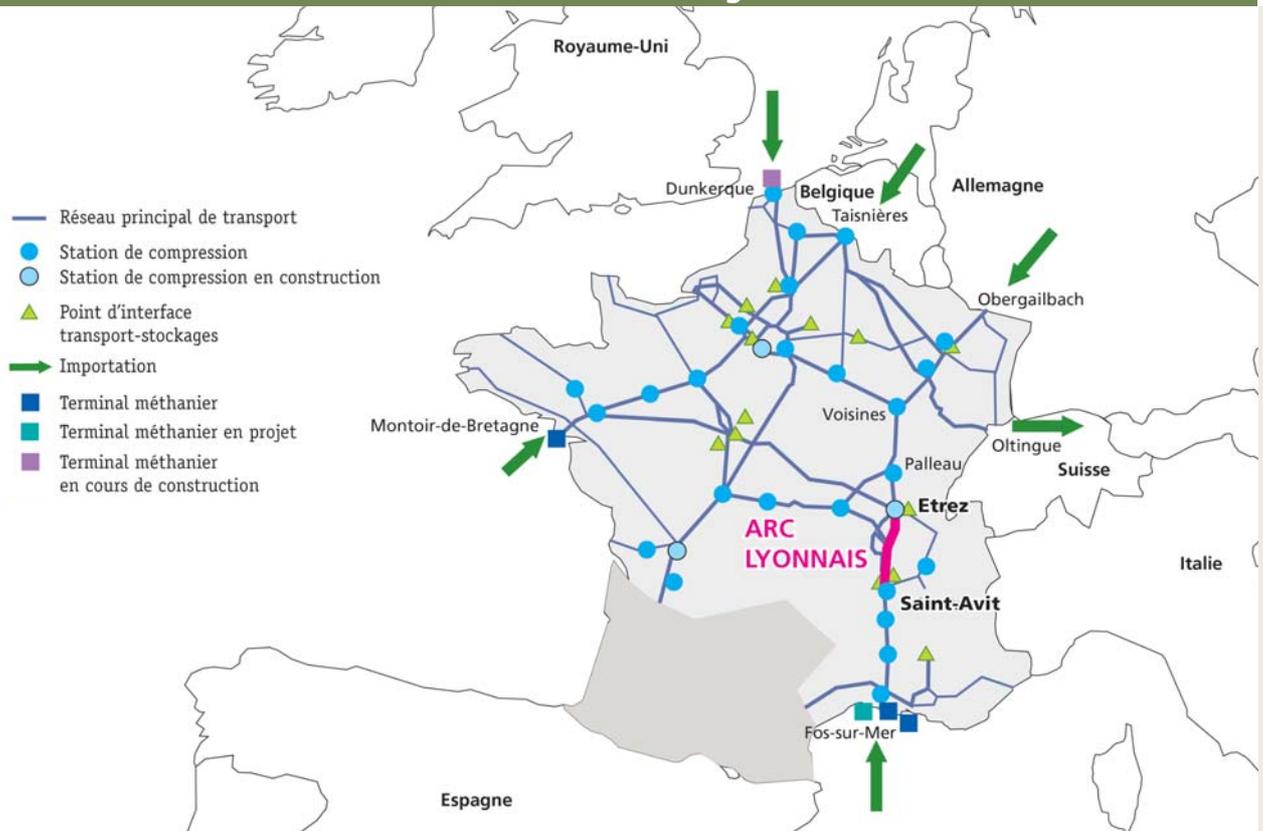
La nouvelle canalisation devra assurer sur le long terme les échanges gaziers entre le nord et le sud de la France (arrivée du gaz naturel à Fos-sur-Mer ou aux frontières belge ou allemande) et ne devrait pas assurer au quotidien la desserte régionale (sauf cas de force majeure) qui restera dévolue à la canalisation existante.

Le déclencheur pour la réalisation de cette nouvelle canalisation sera le développement des terminaux méthaniers de la zone de Fos-sur-Mer.

Passage de la canalisation peu de temps après remise en état



LE RÉSEAU DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL DE GRTgaz



Poste de sectionnement



2

LE FUSEAU DU PROJET PROPOSÉ AU DÉBAT PUBLIC

LA DÉFINITION DU FUSEAU DU PROJET

Une première phase d'études préalables a été conduite sur un périmètre élargi, appelé aire d'étude (voir carte page 6). Dans le cas d'Arc Lyonnais, l'aire d'étude est une étendue de 150 km de long sur 30 km de large environ qui :

- >> englobe les deux points de raccordement de la canalisation de transport de gaz naturel (Saint-Avit/Tersanne et Étrez) et inclut en partie la canalisation existante de l'est Lyonnais ;
- >> est bordée à l'ouest par la ligne du TGV Méditerranée, les limites de l'agglomération lyonnaise et le plateau de la Dombes ;
- >> est bordée à l'est par le camp militaire de Chambaran, les secteurs

urbanisés de La Côte-Saint-André et de Bourgoin-Jallieu / La Tour du Pin et les contreforts montagneux du Bugey et du Revermont.

Quelques grands éléments concernant le territoire ont été identifiés :

- >> L'existence de reliefs marqués ;
- >> **La présence d'une agriculture diversifiée ;**
- >> **La présence de secteurs sensibles** d'un point de vue environnemental avec les secteurs Natura 2000 de la Dombes, de l'Isle Crémieu, du camp de la Valbonne et des vallées du Rhône et de l'Ain ;
- >> **L'existence de plusieurs secteurs urbanisés en développement soutenu :** Agglomération de l'Isle d'Abeau – Bourgoin-Jallieu – La Tour du Pin et agglomérations de Bourg-en-

Collines du Dauphiné



Centrale de Bugey



Bresse, Ambérieu en Bugey, Charvieu-Chavagneux et Pont de Chéruy...

>> La présence de grands équipements :

- **Les grandes infrastructures de transport** : aéroport Saint-Exupéry, autoroutes, lignes ferroviaires existantes et futures LGV Lyon – Turin, contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), futures plateformes de feroutage de Grenay et d'Ambérieu en Bugey...
- **Les grandes zones d'activités de l'Isle d'Abeau et de la Plaine de l'Ain ;**
- **Les camps militaires de Chambaran et de la Valbonne.**

Ces études préalables ont été réalisées durant l'année 2012 par les bureaux d'études ASCONIT/ECOSPHERE pour les volets environnementaux et humains, par les Chambres d'agriculture départementales (Drôme, Isère et Ain) pour le volet agricole et par GRTgaz pour les aspects techniques.

Elles ont permis d'identifier les différents enjeux du territoire et de définir un fuseau de 4 à 5 km de large, évitant (principe d'évitement) dans la mesure du possible :

- >> Les zones urbaines et les secteurs en développement, actuels ou futurs tout en recherchant une proximité avec les infrastructures existantes pour limiter les effets ;

- >> Les secteurs concernés par les futurs grands équipements ;

- >> Les zones sensibles d'un point de vue agricole, environnemental ou archéologique ;

- >> Les traversées multiples de cours d'eau, d'infrastructures de transport ;

- >> Les zones de fortes pentes ou en dévers trop prononcés ;

- >> Les allongements significatifs de tracé pour minimiser les coûts et minorer les impacts environnementaux.

Le dialogue, notamment à l'occasion du débat public et de la concertation ultérieure ainsi que les études complémentaires permettront de poursuivre l'analyse des sensibilités du territoire. L'objectif est de définir un ou plusieurs couloirs de moindre impact pour aboutir *in fine* au tracé de moindre impact soumis à l'enquête publique.

POURQUOI LE FUSEAU N'EST-IL PAS CENTRÉ SUR LA CANALISATION EXISTANTE ?

À l'issue de cette phase d'études préalables, il est apparu que certains secteurs à fortes sensibilités environnementales (zones sensibles de la Valbonne et du Rhône...), techniques (secteur de Grenay / Saint-Exupéry, traversée du Rhône au droit de Balan...) ou autres (projets ferroviaires, camp militaire de la Valbonne, secteurs en développement...) ne permettraient pas d'envisager le passage d'Arc Lyonnais à proximité de la canalisation existante. C'est la raison pour laquelle le fuseau d'Arc Lyonnais s'éloigne du tracé de la canalisation existante.

L'Ain



LE FUSEAU DU PROJET : LES TERRITOIRES CONCERNÉS

Le fuseau du projet Arc Lyonnais traverse du sud au nord les départements de la Drôme, de l'Isère et de l'Ain. Il franchit successivement les entités topographiques suivantes :

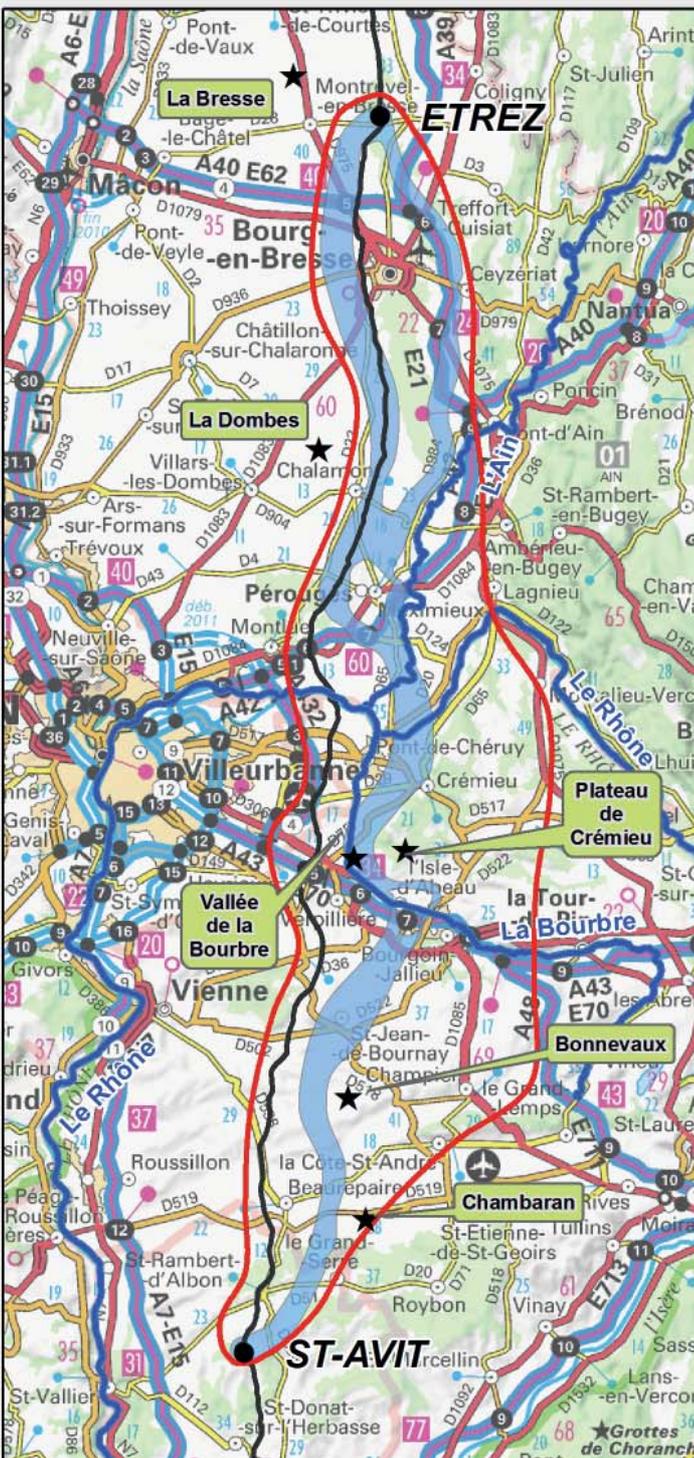
- >> les reliefs de Chambaran et de Bonnevaux ;
- >> les vallées de la Bourbre, du Rhône et de l'Ain ;
- >> le plateau de la Dombes ;
- >> la plaine de Bresse.

À partir de **Saint-Avit**, le fuseau s'inscrit dans la Drôme des Collines, à l'ouest du plateau de Chambaran, puis, plus au nord, en bordure ouest du massif forestier de Bonnevaux. Ce dernier constitue un plateau est-ouest et présente la particularité d'être parsemé d'une multitude d'étangs. Il s'inscrit ensuite dans la vallée de la Bourbre localisée à proximité de la **Vallée urbaine de l'Isle d'Abeu – Bourgoin-Jallieu**, pour contourner par l'ouest le plateau calcaire de l'Isle Crémieu.

Il franchit ensuite le Rhône puis l'Ain immédiatement en amont de la confluence de ces deux cours d'eau.

Une fois la rivière Ain franchie, les fuseaux (**est et ouest de Bourg-en-Bresse**) évoluent à l'extrémité est du plateau de la Dombes, marqué par la présence de nombreux étangs et traversent la plaine de Bresse pour atteindre Étretz au nord de Bourg-en-Bresse.

LE FUSEAU DU PROJET





3

LES TERRITOIRES CONCERNÉS PAR LE FUSEAU DU PROJET

DRÔME

SECTEUR DE LA DRÔME DES COLLINES

Le fuseau a pour origine Saint-Avit et englobe une canalisation de transport de gaz naturel existante (artère des Savoie de 400 mm, orienté nord-est) jusqu'au niveau du camp militaire de Chambaran qu'il contourne par l'ouest pour se diriger plein nord.

Cette entité, traversée par les deux vallées parallèles de la Galaure et de l'Herbasse, revêt un fort caractère rural. L'orientation est-ouest des deux vallées structure cette unité paysagère de plateaux entourée de collines boisées. Les plateaux et pentes peu abruptes sont cultivés (maïs, colza, sorgho, maraîchage, vergers...) ou utilisés pour l'élevage bovin et ovin tandis que les pentes raides sont occupées par la forêt.

Les communes drômoises du fuseau abritent des exploitations pratiquant l'agriculture biologique et des cultures spécialisées du type fleurs ou plantes à parfums, aromatiques et médicinales.

Le long des cours d'eau, en retrait des lits souvent cachés par la ripisylve, s'est constitué un réseau de villages et hameaux (Hauterives, Châteauneuf de Galaure...). Quelques autres villages (Tersanne, Le Grand-Serre...) sont concernés par le fuseau. Le bâti dispersé, mais assez présent, est la plupart du temps constitué de fermes anciennes.

À l'extrémité sud du fuseau, les principaux secteurs environnementaux concernent les ZNIEFF « cours supérieur de la Galaure » (Cours d'eau de la Galaure

et du Galaveyson, enjeux associés à la présence de la lamproie, du chabot, de l'écrevisse à pattes blanches et du castor) et « plateau de Chambaran » (enjeux notamment associés à la présence de plantes rares et d'amphibiens). Ils concernent toute la largeur du fuseau. En bordure des installations de Saint-Avit, on trouve la ZNIEFF des « Chambaran méridionaux ».

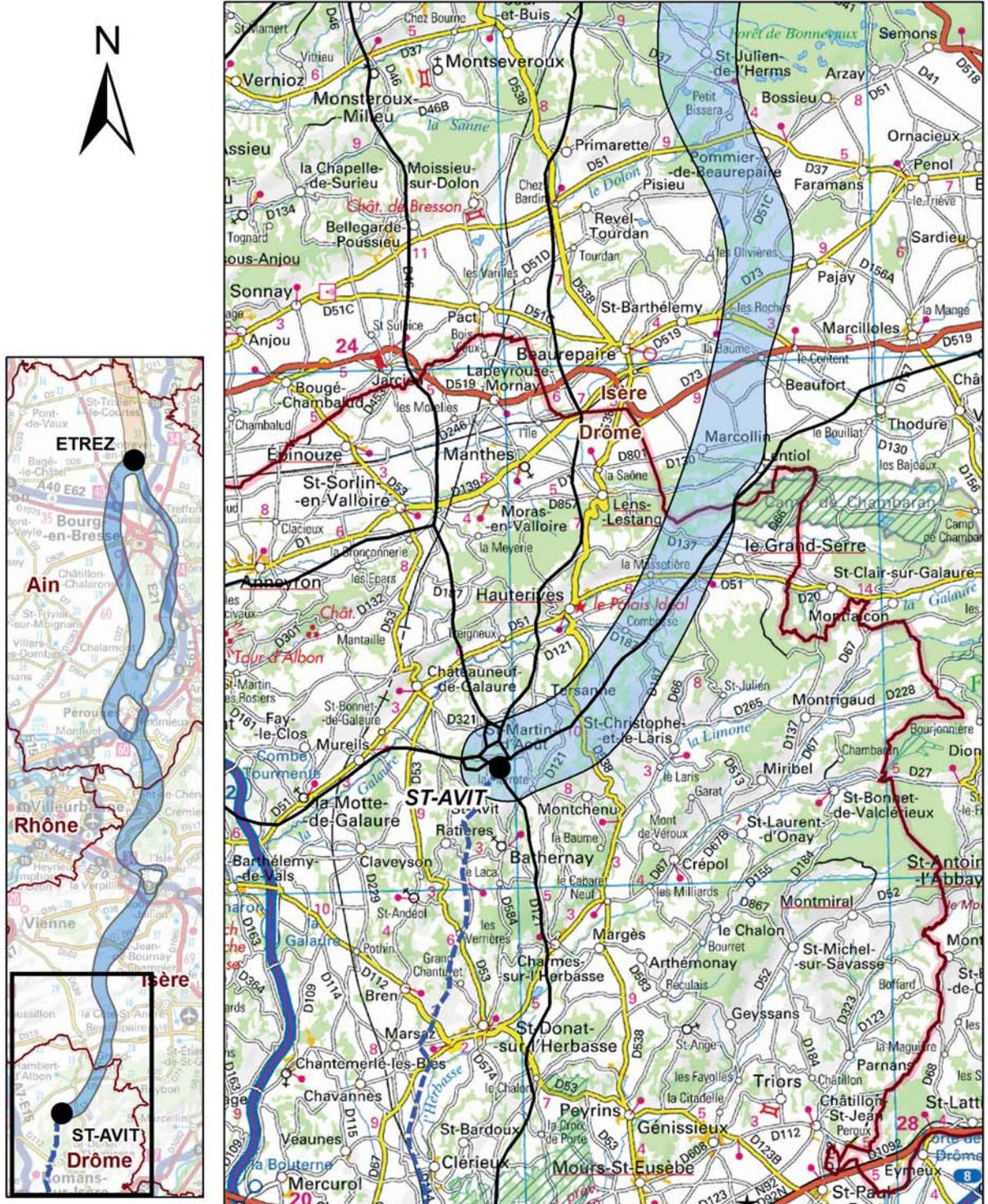
À noter l'existence dans ce secteur de deux ensembles industriels soumis à la procédure des Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) : le stockage de gaz naturel Storengy à Tersanne et l'unité Novapex au Grand Serre. Ces PPRT sont en cours d'élaboration et devront être approuvés par arrêté préfectoral. Ils pourront alors comporter des prescriptions (éloignement, dispositions particulières...) qui devront être prises en compte dans l'élaboration du tracé de la future canalisation.

Le projet de Zone de Développement Eolien des terres blanches (ZDE des terres blanches sur les communes de Lens-Lestang, Lentiol, le Grand-Serre et Hauterives) vient d'être abandonné.

Collines de la Drôme



DRÔME



ISÈRE (PARTIE SUD)

PLATEAU DE CHAMBARAN – PLAINE DE LA BIÈVRE VALLOIRE - FORÊT DE BONNEVAUX – PLATEAU DU BAS DAUPHINÉ

Le fuseau du projet croise la RD 73 à l'est de Beaurepaire, puis contourne la forêt de Bonnevaux par l'ouest avant de rejoindre l'agglomération de Saint-Jean de Bournay et le secteur de l'Isle d'Abeau – Bourgoin-Jallieu.

À l'écart des grands axes routiers, les Chambaran offrent un paysage harmonieux, où subsiste une agriculture traditionnelle de polyculture et d'élevage ouverte au tourisme vert avec quelques vergers de noyers en AOC « Noix de Grenoble ». Le territoire des Chambaran s'apparente à un plateau constitué de deux sous-ensembles :

- >> des rebords vallonnés et pentus, dominés par la prairie bocagère et un habitat dispersé,
- >> la forêt domaniale de Chambaran au nord-est, à 600 mètres d'altitude.

Plus au nord, on trouve la Plaine de Bièvre-Valloire, appelée également plaine de Beaurepaire. Cette entité paysagère correspond à une vaste et longue plaine orientée est-ouest, entrecoupée de petites collines. Encadrée par deux coteaux boisés quasi-symétriques au sud et au nord, plate et sans forêt, cette plaine abrite une agriculture diversifiée avec des installations d'arrosage et de drainage.

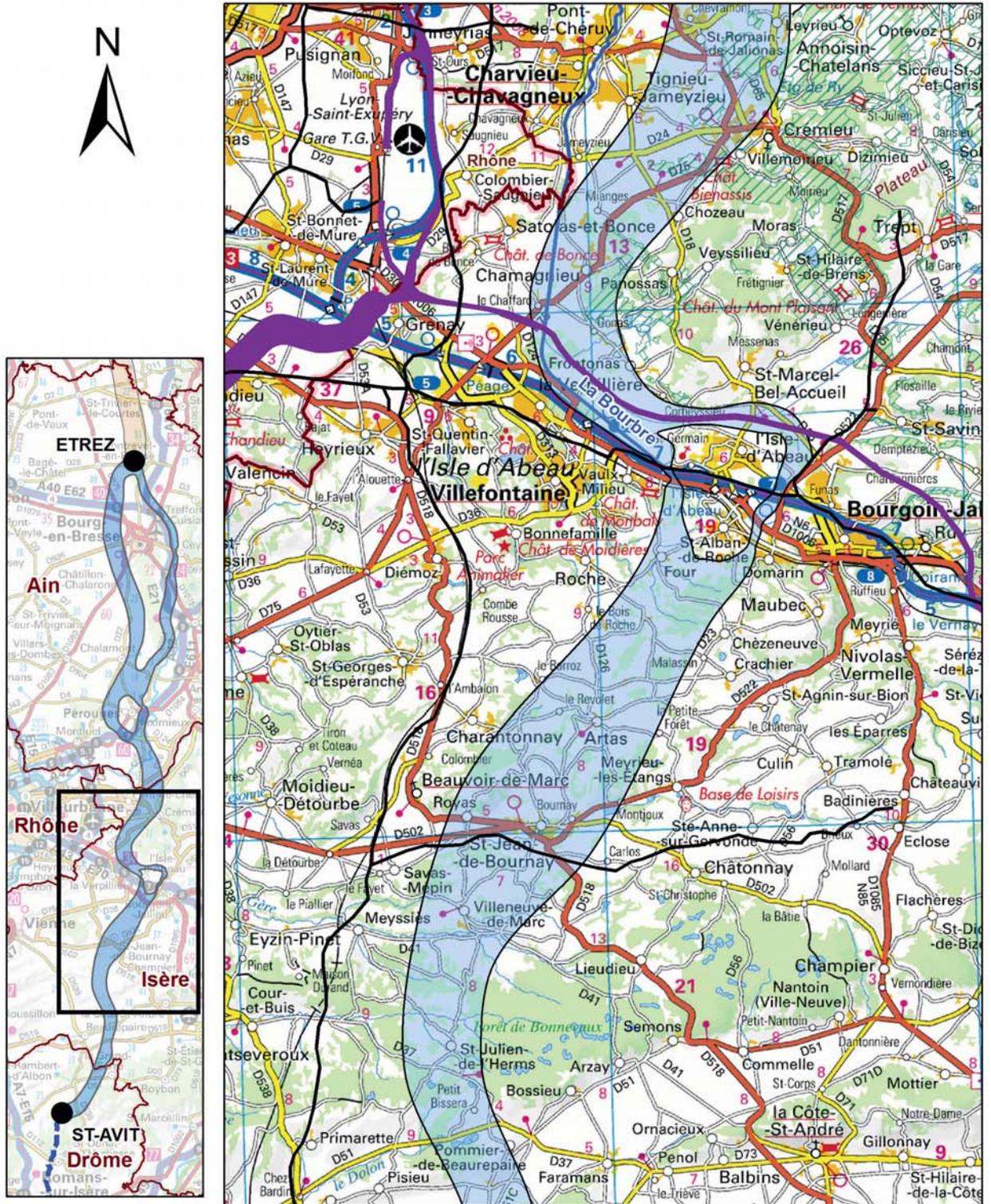
Au nord-est de Beaurepaire, l'identité de la forêt de Bonnevaux (5 000 ha) est forte et se distingue nettement des paysages alentours, vallonnés et parsemés d'étangs. Au nord de cette forêt, on aborde le plateau de Bonnevaux - Bas Dauphiné à 500 m d'altitude caractérisé par une succession de replats et de petites collines. La ville de Saint-Jean de Bournay est le point focal de ce territoire.

Entre Beaurepaire et l'A43, les sensibilités écologiques incluses dans le fuseau d'étude correspondent principalement à des étangs (ZNIEFF des étangs de « Bonnevaux », du « Fay », de « Charavoux »). Ils présentent des enjeux associés à une flore particulière ou à la présence d'oiseaux et de libellules protégées. À noter également que certains cours d'eau comme la Varèze (ZNIEFF avec la présence du castor et du chabot) et la Gère, (ZNIEFF avec la présence de la lamproie) constituent des enjeux localisés.

Bourgoin-Jallieu



ISÈRE PARTIE SUD



0 1,25 2,5 5
km

- Point de raccordement
- Réseau GRTgaz existant
- Tracés projets RFF
- ▨ Zone Natura 2000
- Fuseau projet Arc Lyonnais
- ▬ Limite de département

ISÈRE (PARTIE NORD)

SECTEURS DE LA VALLÉE URBAINE / EST LYONNAIS ; PLAINE BOURBRE-CATELAN ; OUEST ISLE CRÉMIEU

À l'approche de l'A43, ce secteur est très contraint par la présence d'infrastructures orientées est – ouest et de zones urbaines denses. Deux options de passage, correspondant à des « trouées non urbanisées », sont envisagées :

>> l'une s'insère entre les zones urbaines de Saint-Alban de Roche et Vaulx-Milieu et contourne l'Isle d'Abeau par l'ouest ;

>> l'autre s'insère entre les zones urbaines de Saint-Alban de Roche, de Domarin et de Bourgoin-Jallieu, puis contourne l'Isle d'Abeau par l'est et le nord.

Le fuseau contourne ensuite le plateau de l'Isle Crémieu par l'ouest pour franchir le Rhône dans le secteur est de Loyettes.

La vaste zone plate de la plaine de l'est lyonnais offre un paysage de champs ouverts dédiés à la grande culture. En raison de la proximité de l'agglomération lyonnaise, la densité d'habitations et d'activités est très forte. Hormis quelques « trouées », l'urbanisation est quasiment continue le long de l'A43 depuis les portes de Lyon jusqu'à Bourgoin-Jallieu. De grands équipements « nationaux » se succèdent au sein de cet espace : pôle logistique d'envergure nationale, centre pénitencier, industries classées Seveso, centres commerciaux. Des projets d'équipement sont prévus dans le secteur : développement de la plate-forme aéroportuaire de Saint-Exupéry, zone de ferroutage, nœud ferroviaire Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise/ Lyon-Turin... Ces projets ainsi que les constructions et infrastructures existantes sont prises en compte dans le cadre de l'étude de la nouvelle canalisation (cf. chapitre 6 de la partie commune : Les nouvelles canalisations de transport de gaz naturel et l'urbanisation).

Vaste zone humide avec de nombreux équipements hydrauliques, la plaine de Bourbre-Catelan revêt également une valeur agricole et une valeur écologique marquées. La culture dominante est le maïs qui prospère grâce à l'irrigation. La variété des boisements, ponctués de prairies et de mares, favorise l'accueil d'une faune et d'une flore riches. Les mares constituent d'excellents milieux pour les amphibiens et les oiseaux.

L'Isle Crémieu est un plateau cerné de vallées inondables. Bien que peu élevé, ce plateau domine par des falaises hautes de 200 m, la plaine de l'est Lyonnais. La pierre calcaire se retrouve dans tous les bourgs anciens. L'eau est présente dans tous ses états, avec des tourbières, des étangs, des sols humides, cultures adaptées, lavoirs et fontaines, systèmes d'écluse... Les paysages comprennent également des zones boisées où dominent les feuillus, couvrant les accidents du relief. Les zones agricoles de ce secteur de l'Isle Crémieu sont consacrées à la polyculture, à l'élevage et aux prairies de fauche.

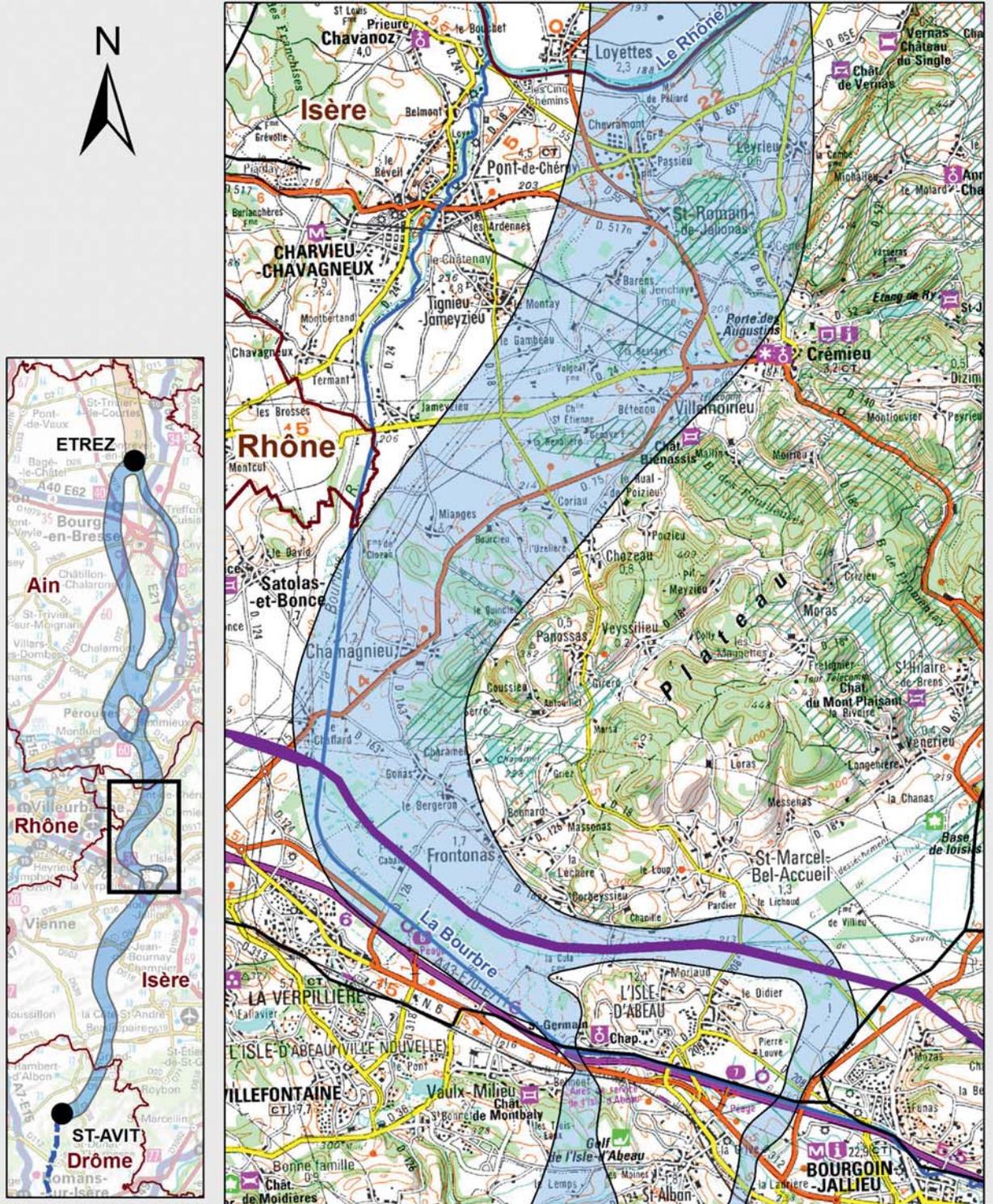
Les abords de l'Isle d'Abeau sont marqués par de nombreuses zones humides, dont certaines font l'objet d'arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB). Un second secteur regroupant des zones humides intéresse le fuseau d'étude à l'ouest de Crémieu juste avant le franchissement du fleuve Rhône. Même si les zones humides sont ponctuelles, les périmètres de ces sites (ZNIEFF, Natura 2000...) concernent assez largement le fuseau d'étude. Ces zones humides constituent autant d'enjeux notables du fait de la présence d'espèces animales et végétales protégées.

À noter dans ce secteur, le projet de la ligne ferroviaire Lyon-Turin qui traverse la plaine de Bourbre - Catelan (enquête publique réalisée fin 2011) et divers projets de ZAC à vocation économique.

Plateau de Crémieu



ISÈRE PARTIE NORD



AIN (PARTIE SUD)

SECTEURS PLAINES DE L'AIN – CÔTIÈRE EST DOMBES

Le fuseau traverse le Rhône, à proximité de Loyettes, puis la rivière Ain à l'est de Saint-Maurice de Gourdans. Il s'insère, au nord, entre le camp militaire de la Valbonne et l'Ain. En raison de la présence des zones urbaines de Meximieux / Pérouges, puis de l'agglomération burgienne, deux options de passage sont proposées à la concertation :

>> La branche nord-est passe entre Meximieux et Villieu- Loyes-Mollon ;

>> La branche ouest contourne la commune de Pérouges pour rejoindre la canalisation de transport de gaz naturel existant au nord de Meximieux qu'il longe jusqu'à Étrez.

Dès la traversée du Rhône, le fuseau prend pied dans le département et la Plaine de l'Ain. Cette Plaine est largement utilisée pour la production céréalière avec une productivité élevée, grâce au développement de l'irrigation. Cette plaine accueille également (en bordure est du fuseau) le Parc industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA).

Plus au nord, le fuseau franchit la rivière Ain entre le site classé du confluent Ain – Rhône, et les secteurs où les enjeux écologiques sont les plus forts (Arrêté préfectoral de protection de biotope des Brotteaux de Chazey, abords des Fromentaux ou du Seymard, etc.). La traversée de la rivière Ain en sous-œuvre permettrait cependant de ne pas impacter cette rivière. Pour les raisons précitées, le fuseau se divise en deux branches juste avant de franchir l'A42 (Lyon – Ambérieu en Bugey – Bourg-en-

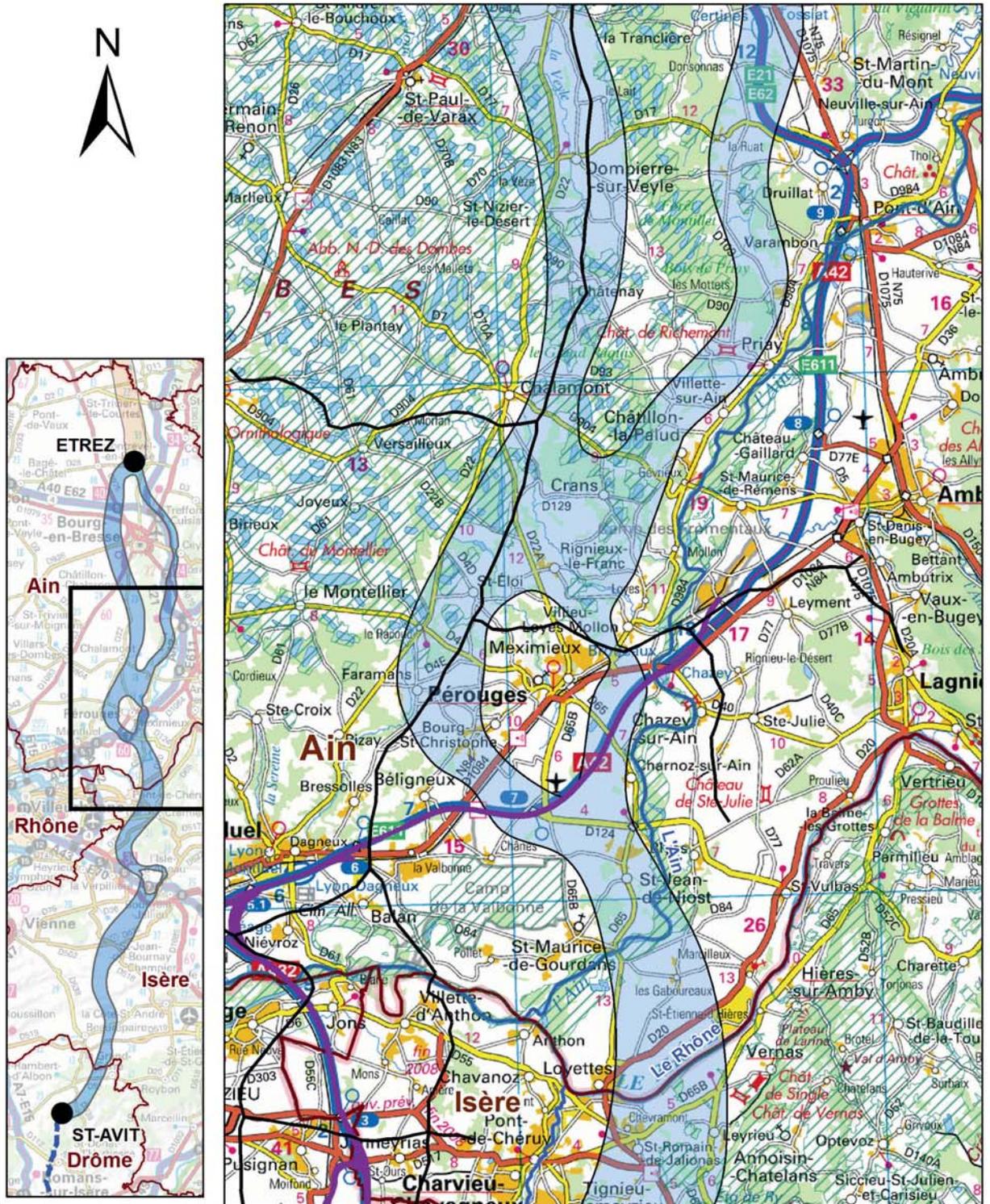
Bresse), puis la RD 1084, importante voie de desserte régionale. Au nord de Meximieux - Pérouges, le fuseau d'étude s'inscrit entre la bordure du plateau de la Dombes (Côtière) et la petite côtière de l'Ain, évitant ainsi le cœur de la Dombes (Natura 2000) à l'ouest.

Dans ce secteur, le fuseau croise le projet de ligne ferroviaire du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en décembre 2012 et des projets de carrières plus ou moins formalisés. À noter sur les communes de Blyes et de Saint-Vulbas (Parc industriel de la Plaine de l'Ain), l'existence de sites SEVESO soumis à la procédure Plan de prévention des risques technologiques et l'implantation de la centrale nucléaire de Bugey sur la commune de Saint-Vulbas.

Pérouges



AIN PARTIE SUD



● Point de raccordement

— Réseau GRTgaz existant

— Tracés projets RFF

Zone Natura 2000

Fuseau projet Arc Lyonnais

□ Limite de département

0 1,25 2,5 5
km

AIN (PARTIE NORD)

BASSIN DE BOURG-EN-BRESSE / MONTREVEL-EN-BRESSE

Pour éviter les zones urbanisées de l'agglomération burgienne, deux options de passage, (articulées avec des infrastructures existantes : autoroute ou canalisation de transport de gaz) sont proposées à la concertation :

>> La branche est, passe entre Meximieux et Villieu - Loyes - Mollon. Elle rejoint ensuite l'A40 au niveau de Saint-Martin du Mont, et longe l'autoroute (est de Bourg-en-Bresse) jusqu'à Étrez ;

>> La branche ouest rejoint la canalisation de transport de gaz naturel existante au nord de Meximieux qu'elle longe jusqu'à Étrez, à l'exception du secteur urbanisé de Bourg / Péronnas où le fuseau s'écarte plus à l'ouest de l'agglomération burgienne.

Au nord de Meximieux, le fuseau évolue donc entre la rive droite de l'Ain et la côtière de la Dombes.

L'agglomération de Bourg-en-Bresse s'est développée autour d'un centre ancien et profite d'un patrimoine remarquable. Des éléments naturels ponctuent très discrètement le tissu urbain (les cours d'eau par exemple ne sont pas visibles). Bordé de plaines agricoles et de forêts, l'agglomération de Bourg-en-Bresse s'est étendue sur ces territoires sans organisation marquée, les zones d'activités côtoyant les pavillons et les équipements. Les limites de l'agglomération burgienne sont ainsi peu franches, l'urbanisation se prolongeant le long des principales infrastructures.

Au nord de Bourg-en-Bresse, le paysage bressan présente des traits typiques des paysages ruraux avec des anciennes fermes et des haies.

Cette région de bocages et de pâturages, traversée par la Reyssouze et de nombreux ruisseaux, abrite une

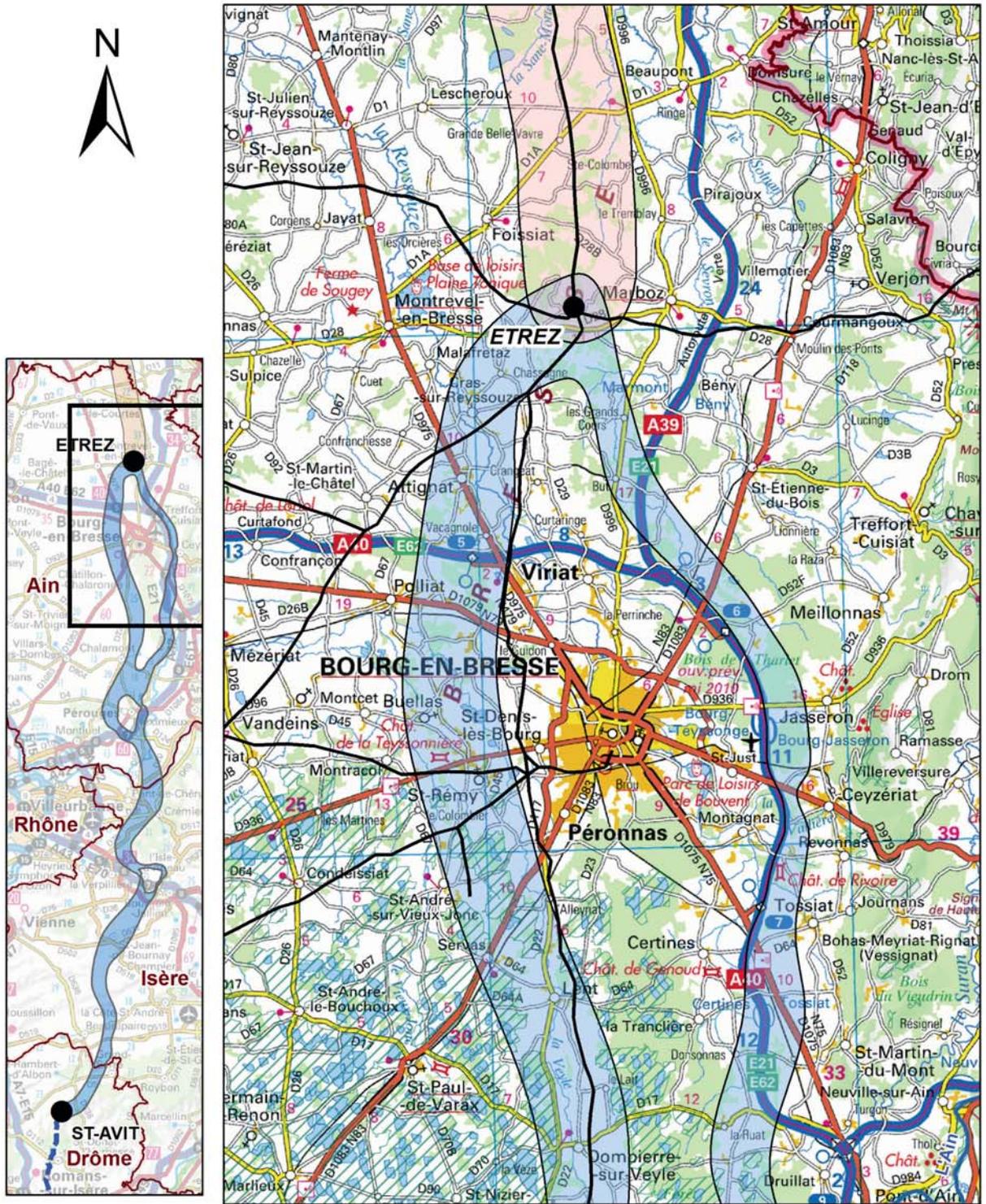
agriculture dynamique qui s'appuie sur la production des volailles de Bresse et de l'élevage laitier (AOC volailles de Bresse - beurre et crème de Bresse). Ces activités agricoles confèrent au paysage ses caractéristiques principales. Cependant, ce territoire vit, depuis plusieurs années, une mutation des meilleures terres vers les productions végétales. De nombreux terrains bénéficient d'un système de drainage. La Bresse est la plus importante zone agricole du département de l'Ain.

À noter dans ce secteur, les sites industriels Seveso de Total à Viriat et du stockage de gaz naturel Storengy à Étrez. Il existe en bordure d'autoroute, plusieurs projets de création de zones d'activités (commune de Ceyzériat à l'est et commune d'Attignat à l'ouest). Comme pour l'ensemble des projets inscrits dans les documents d'urbanisme, GRTgaz adaptera le tracé de la nouvelle canalisation afin de ne pas impacter les projets de développement des collectivités locales.

Mare prairiale - Ceyzériat



AIN PARTIE NORD



0 1,25 2,5 5
km

- Point de raccordement
- Réseau GRTgaz existant
- ▨ Zone Natura 2000
- Fuseau projet Arc Lyonnais
- Fuseau projet Val de Saône
- ▭ Limite de département

ZOOM SUR LE SECTEUR D'ÉTREZ

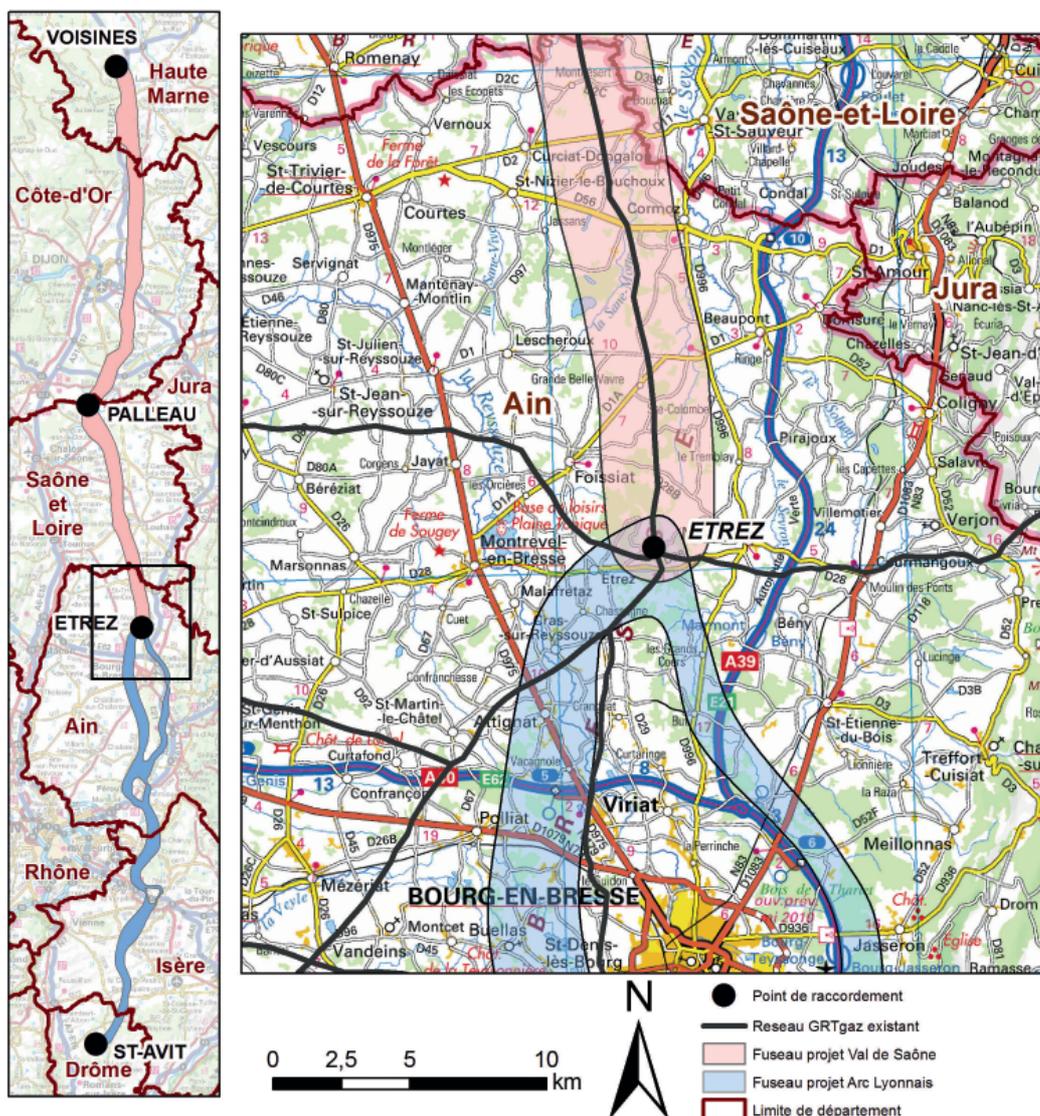
POINT DE JONCTION ENTRE LES PROJETS DE CANALISATION DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL ARC LYONNAIS ET VAL DE SAÔNE

Étrez est un des nœuds principaux du réseau de transport de gaz naturel en France avec la convergence en ce lieu (hameau de Chamonal à Étrez) de plusieurs canalisations de transport de gaz naturel et la présence d'une

station de compression, toutes ces installations étant gérées par GRTgaz. On note aussi la présence d'un stockage de gaz naturel opéré par Storengy, filiale spécialisée de GDF SUEZ.

Le rôle de « carrefour gazier » d'Étrez se trouvera renforcé dans le futur car la jonction des deux projets Arc Lyonnais et Val de Saône sera réalisée dans cette commune sur le site GRTgaz existant.

ZOOM SUR LE SECTEUR D'ÉTREZ



4

COÛTS ET CALENDRIER PRÉVISIONNELS DU PROJET

Le coût du projet Arc Lyonnais est estimé en février 2013 à 450 M€ et se décompose de la manière suivante :

- >> Fournitures des tubes et vannes : 180 M€
- >> Travaux : 180 M€
- >> Ingénierie/indemnités/divers : 90 M€

L'incidence du coût de ce projet sur le prix du transport de gaz naturel est estimée à 1% environ sous réserve d'études complémentaires.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION



DIALOGUE



Construisons le transport de demain

www.grtgaz.com

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