

# Verbatim de la 15<sup>ème</sup> réunion publique Débat public Arc de Dierrey

## **I. Présentation du débat public Arc de Dierrey**

### **Michel GIACOBINO, Commission Particulière de Débat Public**

Tout le monde n'est pas encore arrivé, mais ça va faire arriver nos retardataires. Je vais peut-être passer la parole d'abord à Michel Thiebaut que vous connaissez, je pense, une partie d'entre vous en tout cas, qui va vous dire quelques mots d'accueil. Et ensuite, nous démarrerons la réunion elle-même.

### **Michel THIEBAUT, Deuxième adjoint au maire de Marigny-le-Châtel**

Bonjour à tous. Bienvenue à la salle de la mairie de Marigny. Si vous êtes là aujourd'hui c'est que vous vous intéressez de près ou d'un peu plus loin au projet que l'on appelle Arc de Dierrey. Je vous propose d'avoir un débat public aujourd'hui. Posez toutes les questions qui vous viendront à l'idée ; n'ayez pas peur. Cela enrichira le débat ; c'est ce qui est primordial dans une journée comme ça. Il n'y a pas de questions bêtes, ni de questions idiotes. Si on se pose une question c'est que l'on a une interrogation. Donc n'hésitez pas ; cela servira au débat. Maintenant, je pense que l'on peut passer à la présentation. S'il arrive d'autres personnes, elles prendront la réunion en cours.

### **Michel GIACOBINO, CPDP**

Vont arriver en retard – je suis désolé pour eux – deux personnes membres de la Commission dont le Président ; malheureusement il a un peu de retard. Je démarre donc la réunion avec vous. Je voudrais, d'une part, vous présenter le débat public lui-même, à quoi ça sert, comment c'est organisé, ensuite, on passera la parole à GRTgaz qui présentera son projet mais qui est tout à fait indépendant de nous-mêmes. Et enfin, vous aurez la parole pour poser, comme le disait Monsieur Thiebaut, toutes les questions que vous souhaitez, et nous arbitrerons les questions et nous veillerons à ce que des réponses vous soient données.

Tout d'abord, le débat public : De quoi s'agit-il ? Il s'agit d'une innovation qui date de deux lois, une de 1995 et une de 2002. La loi de 2002 s'appelait la « Loi sur le développement de la démocratie locale » ; ce n'est pas neutre comme nom. C'est-à-dire que le législateur s'est rendu compte que des enquêtes d'utilité publique qui venaient uniquement au moment où le projet était trop bien défini c'était limite trop tard. Il était donc important, bien avant qu'il y ait une enquête publique sur un projet, si le projet devait se faire, qu'il y ait un débat public, c'est-à-dire qu'il y ait un débat entre les différentes personnes qui sont concernées par un projet et le maître d'ouvrage qui

a en général un projet en devenir à un moment où le projet n'est pas encore suffisamment précis pour que la moindre modification soit difficile à faire. Donc à ce stade antérieur (un an à un an et demi avant l'enquête publique si elle a lieu), si le projet se poursuit, il y aura une enquête d'utilité publique.

Mais avant cette enquête d'utilité publique, nous avons une obligation légale maintenant pour les très grands projets, ceux qui sont d'intérêt national et qui ont un impact important sur l'économie, sur l'environnement et de manière générale sur les populations concernées, que ces projets-là fassent l'objet d'un débat public, c'est-à-dire que le public – quand je dis « le public » c'est tout le monde, ce n'est pas uniquement les habitants concernés directement par l'éventualité du projet – puisse poser les questions et ait une réponse publique en même temps que d'autres personnes qui peuvent entendre la réponse et attester de la réalité de ce qui a été dit pour permettre à la fois aux gens de savoir comment les choses vont se faire si elles doivent se faire, pourquoi elles doivent se faire puisque, comme le disait Monsieur le maire, il n'y a pas de questions idiotes et notamment les questions que l'on peut se poser vont depuis la question la plus générale – à quoi va servir ce tuyau ? Est-ce que l'on a encore du gaz à transporter ? Etc. – jusqu'à : comment faites-vous les études ? Sachant qu'au point où nous en sommes aujourd'hui il n'y a pas de tracé – je le précise dès maintenant -, c'est-à-dire qu'il n'y a pas un endroit précis où le tuyau va passer. Il y a ce que l'on appelle dans notre jargon un « fuseau d'études », c'est-à-dire une bande qui peut faire plusieurs kilomètres de large. Au franchissement de la Seine, elle fait une bonne dizaine de kilomètres entre Rumilly et Nogent. Ici même, elle fait 4 ou 5 kilomètres. Et, après, elle se prolonge au-delà de Dierrey sur une bande de 3 ou 4 kilomètres de large.

A l'intérieur de ce fuseau d'études qui a été présenté par GRTgaz, il y a plusieurs possibilités de tracés possibles. GRTgaz n'est pas là pour défendre un projet de tracé précis mais plutôt pour recueillir vos observations et faire en sorte que le maximum de questions que vous vous posez puisse être pris en compte s'il y a des études ultérieures sur le projet lui-même.

Cette innovation administrative est placée sous l'autorité d'une Commission particulière du débat public dont je fais partie, qui est tout à fait indépendante de GRTgaz. Je vous dis tout de suite que l'on n'a rien à voir avec GRTgaz. On est rémunéré pour le travail que nous fournissons, et notamment pour les déplacements que nous faisons, par l'Etat, par la Commission nationale du débat public. Par contre, notre rôle est de favoriser le dialogue et l'information sur le projet. Donc les documents que vous avez entre les mains dont une partie a été établie par GRTgaz ont été bâtis sous notre contrôle et vous sont diffusés très largement. Je crois que vous les avez reçus. Vous pouvez vous servir à l'entrée de cette salle. Favoriser l'information également par les réunions publiques qui ont lieu ; il y en a 19 qui ont lieu et nous en sommes à la 15<sup>ème</sup> aujourd'hui. Il y en a 4 autres en janvier. 19 réunions sur l'ensemble du fuseau. Le fuseau va de Cuvilly dans l'Oise (300 kilomètres de long) jusqu'à Voisines dans la Haute-Marne. Et ce fuseau passe par Dierrey, c'est pour cela d'ailleurs qu'on l'appelle Arc de Dierrey, parce qu'à Dierrey il existe, vous le savez bien, à deux pas d'ici, une station de compression. Il existe déjà d'ailleurs un tuyau de gaz qui va vers Voisines.

Notre rôle est de faire en sorte que toutes ces réunions puissent être organisées, les organiser matériellement et veiller à ce que l'information sur le dossier mais également sur les réunions ait lieu. Et surtout, *in fine*, quand le débat sera fini, c'est-à-dire à la fin du mois de janvier de l'année prochaine, veiller à ce qu'il y ait un rapport dans lequel on prendrait en compte tous vos avis. Nous établirons un rapport dans lequel toutes les questions qui ont été posées au cours des différentes réunions sont synthétisées puisqu'il faut bien sûr veiller à ne pas répéter dix fois la même chose et surtout faire en sorte qu'à ces questions que vous avez posées – c'est pour cela qu'il est important

que vous nous les posiez – nous avons des réponses et que les réponses, ensuite, GRTgaz les fasse par écrit.

A l'issue de la phase de débat public qui va se terminer fin janvier, il y aura une phase pendant laquelle nous rédigerons un rapport. Et ensuite, GRTgaz aura trois mois pour faire une réponse écrite dont vous serez les destinataires et sur laquelle GRTgaz décrira d'abord si le dossier va se poursuivre, c'est-à-dire si le tuyau va se faire un jour et, s'il se fait, dans quelles conditions les différents points que vous aurez soulevés seront pris en compte et dans quelles conditions la suite du projet va être établie. Ensuite, il y aura une enquête publique s'il y a lieu, c'est-à-dire si le projet se poursuit, qui aura lieu environ dans un an. A ce moment-là, vous aurez bien sûr à nouveau l'occasion de faire connaître votre point de vue mais sur un dossier beaucoup plus précis et donc forcément avec beaucoup moins de souplesse.

Donc je vous incite très largement à poser les questions que vous voulez aujourd'hui, sachant que le projet est encore malléable, c'est-à-dire qu'il n'y a pas un dossier précis de passage qui est défini. Il y a une zone d'étude ; et dans cette zone d'étude vous avez tout le loisir de faire connaître votre point de vue. GRTgaz est là pour vous écouter, pour répondre à vos questions et ensuite pour formaliser ses réponses, sachant que s'il y a enquête publique les réponses de GRTgaz seront jointes au dossier d'enquête publique, c'est-à-dire que l'on n'oublie pas ce qui se passe. Et non seulement nous n'oublions pas mais surtout vous n'oubliez pas ce qui aura été dit puisque tout aura été écrit, y compris d'ailleurs ce qui se dit ce soir. Il y a des enregistrements ; c'est pour cela que je vous demanderai de parler dans un micro, c'est plus facile pour l'enregistrement, et de vous présenter rapidement. Tout est enregistré, et vous avez la possibilité de consulter l'intégralité de ce que l'on se dit ce soir, ce que l'on s'est dit avant et ce que l'on va se dire dans les autres réunions, sur notre site Internet. Vous avez l'intégralité qui est « verbatimé », c'est-à-dire retranscrit mot-à-mot, de manière à pouvoir vérifier ce qui s'est dit, contrôler éventuellement et surtout garder la mémoire de ce que l'on aura dit.

J'ai rapidement présenté le débat, à quoi il sert. Ce soir, nous avons GRTgaz qui va vous présenter ensuite le dossier, vous rappeler quel est le projet qui est envisagé et les raisons pour lesquelles il vous le présente. Et puis, vous aurez bien sûr la parole pour l'ensemble du débat. Donc je vais vous passer la parole, si vous le voulez bien. Ensuite, mon ami Michel Genesco animera le débat.

## **II. Présentation du projet Arc de Dierrey**

### **Jean-Marc LAUCHEZ, Directeur régional Nord-Est (GRTgaz)**

Je vous remercie, Monsieur Giacobino. A mes côtés, se trouvent mes collègues Pierre-François Hugon et Thierry Gobe qui vous présenteront plus en détail le projet. Quant à moi, je vais vous présenter rapidement qui est GRTgaz ainsi que le déroulé de la soirée.

GRTgaz est une société qui transporte le gaz naturel sur les 4/5<sup>èmes</sup> du territoire français. Nous sommes une filiale à 100 % de GDF Suez. Nous sommes 2 700 pour faire cela. Notre raison d'être principale c'est une obligation de service public, c'est-à-dire qu'en tant que transporteur de gaz naturel nous devons faire en sorte qu'à tout moment il y ait un équilibre entre les consommations et les approvisionnements de la France en particulier dans les périodes de froid que nous connaissons et également lorsque des événements d'ordre politique font que tel ou tel pays d'approvisionnement peut être défaillant. Donc c'est notre charge de trouver d'autres façons de desservir le territoire français en gaz naturel. Nous ne faisons que le transporter, nous ne le vendons pas.

Par contre, ceux qui font commerce du gaz naturel sont des expéditeurs ; et ces gens-là ont besoin de nos services et nous réservent des capacités sur les réseaux de transport. Donc nous devons l'exploiter et le développer pour répondre à leurs attentes. Pour cela, nous sommes rémunérés sous forme d'un tarif, ce n'est donc pas la loi du marché qui s'applique sur les tarifs d'acheminement du gaz naturel, c'est bien un tarif fixé par les pouvoirs publics *via* la Commission de régulation de l'énergie qui nous alloue tous les 4 ans des sommes qu'elle estime suffisantes pour exercer ce métier et qu'ensuite nous refacturons aux utilisateurs du réseau de transport de gaz naturel en France.

La Commission de régulation de l'énergie a d'autres responsabilités confiées par les pouvoirs publics. C'est elle qui approuve notre plan d'investissements de façon à s'assurer que l'intérêt général est bien pris en compte à un prix raisonnable. Comme je l'ai dit, c'est elle qui propose les tarifs d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel ; c'est donc ce qui nous permet de vivre. Elle s'assure également, au besoin par des audits, que, en tant que transporteur de gaz, nous offrons bien strictement le même service quel que soit l'expéditeur qui réserve des capacités dans ce réseau de gaz naturel. Il y a actuellement en France une soixantaine d'expéditeurs qui utilisent nos services. De façon à ce que la concurrence puisse s'exercer au profit du client final, nous nous devons d'offrir strictement la même qualité de service quel que soit l'expéditeur qui utilise nos services.

Un mot sur le réseau de GRTgaz. Vous voyez qu'a été figuré en orange le quart Sud-Ouest de la France. C'est une partie qui n'est pas exploitée par GRTgaz. Nous sommes présents sur le reste du territoire. Figure sur ce schéma une petite partie de nos canalisations puisque l'ensemble des canalisations de transport de gaz naturel en France c'est 32 000 kilomètres. Pour comparaison, c'est autant que le réseau de voies ferrées en France. Ces canalisations, pour faire simple, ont des diamètres qui vont de 10 centimètres à 1 mètre. Et la pression la plus courante dans ces canalisations est voisine de 70 bars. Voilà schématiquement présenté le réseau de GRTgaz.

Je terminerai avec un zoom sur le Nord-Est de la France, la région que je dirige. C'est une région qui va depuis la frontière allemande jusqu'à la Mer du Nord et qui présente la particularité de voir passer à peu près 75 % du gaz naturel consommé en France. C'est l'histoire qui veut ça.

Je vais maintenant passer la parole Pierre-François Hugon qui va vous expliquer pourquoi nous envisageons ce projet dit Arc de Dierrey.

### **Pierre-François HUGON, Directeur de projet GRTgaz**

Bonsoir. Je suis responsable du projet. Et nous allons vous présenter plus en détail le projet avec Thierry Gobe qui est chef de projet.

Tout d'abord, quelques mots pour vous expliquer à quoi servirait ce projet qui n'est effectivement pas encore décidé. Vous pouvez voir sur la carte qui figure sur la présentation que le projet s'inscrit dans le grand rond en pointillé bleu. On reviendra plus en détail sur le tracé. Le projet s'inscrit dans ce cercle, et sa justification réside dans le fait qu'actuellement, sur le nord de la France, nous avons trois projets qui sont un peu de nature différente et qui conduisent à renforcer la quantité de gaz qui arrive par le nord de la France. Et donc on se trouve à devoir organiser le réseau pour amener sur le territoire national du gaz qui arriverait en quantité supérieure. On a tout d'abord la flèche bleue ; historiquement, c'est le point d'entrée du gaz qui arrive d'Europe du Nord par une station à Taisnières qui est une station à côté de Valenciennes.

Aujourd'hui, les enquêtes et les échanges que nous pouvons avoir avec les expéditeurs - ces gens qui utilisent notre réseau pour transporter du gaz - montrent une croissance d'environ 50 % de ce qui transite actuellement par cette station de Taisnières. Et sur les deux flèches orange, vous avez deux projets de terminaux méthaniers, des installations qui peuvent accueillir des navires méthaniers et qui amènent le gaz par voie maritime. Vous avez un projet à Dunkerque qui est porté par EDF, et un projet qui est porté par Gaz de Normandie à Antifer à côté du Havre. Ces projets qui ont fait l'objet de débats publics l'année dernière ne sont pas encore décidés. Mais l'ensemble de ces trois projets contribue à amener des quantités de gaz plus importantes par le nord de la France et donc nous oblige à reconsidérer un renforcement de notre réseau pour pouvoir acheminer vers une nouvelle autoroute gazière pour transporter ces quantités de gaz.

On peut donc dire que ce projet sert d'une part à sécuriser l'approvisionnement en gaz naturel de la France puisque c'est la réponse du transporteur au fait que des projets pour amener le gaz par navires méthaniers voient le jour sur le territoire national dans cette zone du nord de la France. Et d'autre part, en renforçant l'ouvrage et en construisant des ouvrages de ce type-là, on garantit une meilleure continuité d'alimentation des consommateurs français.

Avant de passer la parole à Thierry Gobe, quelques mots pour caractériser l'ouvrage, et on y viendra un peu plus en détail. Vous pouvez voir sur la carte que l'on parle d'une canalisation de transport de gaz naturel qui irait de la station de compression de Cuvilly qui est située à côté de Compiègne jusqu'en Haute-Marne, à Voisines qui est au Sud de Chaumont, en passant par la station de compression de Dierrey qui n'est pas très loin d'ici, dans la grande banlieue de Troyes. Donc on parle d'un ouvrage enterré d'une longueur de 300 kilomètres avec un budget prévisionnel de 700 millions d'euros. Et au niveau de la durée du chantier, on en reparlera à la fin, quand je reviendrai sur les éléments de planning ; mais on envisage un chantier d'une durée de 18 mois. Et si le projet est décidé, on est aujourd'hui sur une mise en service prévue fin 2013.

Je passe la parole à Thierry qui va vous présenter plus en détail l'ouvrage.

### **Thierry GOBE, Chef de projet GRTgaz**

Mesdames et messieurs, bonsoir. Un gazoduc, si je dois le décrire sommairement, c'est constitué de deux types d'installation.

D'une part, des installations enterrées. C'est l'essentiel de la canalisation mais c'est la partie que l'on voit le moins. Ce sont des tubes qui, dans le cas présent, auront un diamètre de 1,20 mètre, qui vont être enterrés sous des bouts-à-bouts, recouverts au minimum d'un mètre de terre et dont la pression d'exploitation, comme le disait tout à l'heure Jean-Marc Laouchez, sera la pression standard du réseau, c'est-à-dire 68 bars, 68 fois la pression atmosphérique.

L'autre type d'installation, ce sont les installations aériennes, celles-là bien visibles. D'une part, il y a des stations de compression qui ont pour objet de maintenir les 68 bars que j'évoquais tout à l'heure et permettent l'acheminement du gaz. En principe, on en met une tous les 200 kilomètres ; ce qui fait qu'entre la station de Cuvilly qui est un des très gros points d'entrée, la station de Voisines qui est également un des nœuds importants du réseau, il fallait passer par une autre station de compression ou en construire une nouvelle. On a préféré passer par la station de Dierrey-Saint-Julien.

Vous voyez les autres installations aériennes sur la photo. C'est ce que l'on appelle les postes de sectionnement. Ce sont tout simplement des robinets enterrés dont seules apparaissent au-dessus du

sol, d'une part, au milieu, la tige de manœuvre qui va permettre de l'ouvrir et le fermer et, d'autre part, de part et d'autre, deux « cheminées » qui permettront le cas échéant de vider le tronçon de son gaz s'il y en avait besoin.

Evidemment, construire un gazoduc comme celui-là, ça génère un certain nombre d'impacts. Et je dirais que le principal est lié à toute la phase de travaux. Cela ne dure que pendant la construction de l'ouvrage. C'est notamment la nécessité, pour construire ce genre d'ouvrage, de disposer d'une bande de 30 mètres de large qui va permettre d'une part, dans la partie centrale, de disposer les tubes. Vous les voyez schématisés sur des plots de bois. Ces tubes sont disposés, soudés préalablement au milieu de la piste. Ensuite, on creuse à côté une tranchée. Et on a besoin, à côté de la tranchée, de pouvoir disposer la terre qui est extraite de cette tranchée, d'une part la terre végétale qui est séparée et bien mise à part, et le reste du matériau extrait de la tranchée.

Dans le cas du gazoduc qui nous intéresse, la tranchée fera environ 2,50 mètres de profondeur et elle peut avoir une ouverture en haut qui peut atteindre largement aussi 2,50 mètres. Cela explique aussi la nécessité d'avoir pas mal d'espace. D'autre part, de l'autre côté du tube, circuleront ces engins qui sont dessinés là que l'on appelle des *side-booms* - il n'y a pas de termes en français – qui se mettent à raison de 5 l'un derrière l'autre, qui vont prendre le tube et le faire descendre en flexion dans la tranchée une fois qu'il sera soudé à raison de tronçons de quelques centaines de mètres. Enfin, la piste peut être éventuellement délimitée par des clôtures provisoires qui seront mises en place en tant que de besoin pour empêcher le bétail d'aller se blesser.

Les autres impacts prévisibles : le bruit. Effectivement, il y a des engins de terrassement. Un impact sur l'agriculture puisque l'on interdit l'accès à la piste pendant les travaux. La piste elle-même, les 30 mètres sont condamnés aux activités agricoles ; ce qui entraîne des pertes de production, lesquelles font l'objet d'une indemnisation en fonction de barèmes définis par les Chambres d'agriculture. Un impact également sur la faune et sur la flore ; la flore parce qu'on la détruit sur les pistes ; la faune parce qu'elle est dérangée par le bruit et parce qu'éventuellement les petits mammifères batraciens peuvent tomber dans la tranchée. On s'associe les services d'un écologue, un cabinet spécialisé qui va nous donner des conseils pour limiter au maximum ces impacts.

Les impacts ne sont heureusement pas que négatifs, il y a aussi quelques retombées positives. Que je sois clair tout de suite, poser des gazoducs en diamètre 1 200 ce n'est pas à la portée de n'importe qui, et en gros, en Europe, il doit exister une dizaine d'entreprises capables de le faire, pas tellement plus. Cependant, nos cahiers des charges, les contrats que nous passons avec ces entreprises leur imposent de consacrer une partie du marché à la main-d'œuvre locale de deux manières.

D'une part, en faisant appel à des sous-traitants locaux. Quelques exemples : le déboisement lorsqu'il y a des forêts (abattage d'arbres), les travaux de drainage, puisque quand on passe dans des terrains drainés il faut refaire les réseaux de drainage. Ce sont systématiquement les entreprises locales qui sont utilisées pour ça. Et un certain nombre d'autres activités ; cela peut être des géomètres pour faire les plans, des entreprises pour tout ce qui va être impact paysager, intégration paysagère, remise en état.

D'autre part, nous organisons, en début de chantier, des réunions avec les pôles emplois des départements pour trouver de la main-d'œuvre intérimaire. A titre d'illustration, sur un chantier qui se déroule actuellement et dont je suis chef de projet sur le Mâconnais, une des entreprises consacre plus de 25 % à de la sous-traitance et à de la main-d'œuvre locale et a recruté de manière définitive quatre personnes pour les travaux et en utilise une dizaine de plus dans le cadre de CDD. Dernier point concernant les retombées locales. Un chantier comme ça, c'est 250 à 300 personnes au plus

fort de son activité. Ce sont des gens qui vont manger, qui vont dormir, donc qui vont contribuer à l'économie.

Une fois que la canalisation est posée, l'impact résiduel principal c'est une bande de servitude. Cette bande de servitude sert essentiellement à permettre à l'exploitant d'intervenir s'il y en avait besoin. Cela veut dire qu'il faut qu'elle soit dégagée de tout obstacle parce que sinon on ne peut pas passer. Et donc on ne peut pas construire d'immeubles, de bâtiments en dur et on ne peut pas planter d'arbres de plus de 2,70 mètres de haut sur cette bande de servitude. Dans le cas d'un gazoduc comme celui-ci, la bande de servitude fera 20 mètres. Elle donne lieu à une indemnité qui est versée au propriétaire de la parcelle au moment des travaux.

Autre conséquence d'un gazoduc sur l'urbanisation ; il y a bien sûr ce que j'évoquais tout de suite, le fait qu'il y ait une bande de 20 mètres qui est gelée à la construction. Au-delà, la réglementation nous impose de nous éloigner au maximum de tout ce qui est établissements recevant du public et de tout ce qui est immeubles de grande hauteur. La contrepartie, lorsqu'un gazoduc est implanté dans le sol, est que les maires ne doivent pas délivrer de permis de construire pour des établissements recevant du public ou des immeubles de grande hauteur lorsqu'ils sont à proximité des gazoducs. Néanmoins, la réglementation envisage que la construction d'établissements recevant du public présente un intérêt particulier pour la commune. Et dans ce cas, l'aménageur peut se rapprocher de l'exploitant de GRTgaz pour fixer ensemble des modalités de protection du gazoduc qui permettront alors de rapprocher l'établissement recevant du public à une dizaine de mètres, c'est-à-dire juste en bordure de la bande de servitude.

Concernant l'agriculture, comme je l'ai dit, normalement, une fois que la canalisation est posée l'agriculture reprend ses droits, donc toutes les cultures y sont possibles à l'exception de la sylviculture. Les autres impacts, autres usages, loisirs, transports, etc., il n'y a pas d'impacts significatifs. On va dévier pendant les travaux, mais à part cela, il n'y a pas de gênes particulières une fois que le gazoduc est en place. Sur les milieux naturels, pareil, très peu de conséquences si ce n'est cette trouée que l'on peut créer lorsque l'on passe en forêt due au fait que l'on ne peut pas reboiser sur 20 mètres au-dessus de la canalisation. Cela a un impact évidemment sur l'aspect paysager que l'on essaie d'optimiser en aménageant le tracé de façon à ce que ces trouées que l'on créerait dans les bois soient le moins visibles possible. On travaille notamment avec l'ONF pour établir un protocole de travailler en bonne intelligence et de passage dans de bonnes conditions dans les forêts. Sur le paysage, toujours pareil, ces fameuses trouées dans les forêts. Sinon, ce qui ponctue notre canalisation, ces bandes et ces balises que vous voyez sur les photos et qui permettent à l'exploitant de repérer la canalisation et de pouvoir effectuer les reconnaissances pendant la vie de l'ouvrage.

Je vais repasser la parole à Pierre-François Hugon.

### **Pierre-François HUGON, GRTgaz**

Le projet par rapport au territoire, sur cette carte vous voyez le fuseau global qui va nous servir de base de discussion et d'échange ce soir. Quelques grands enjeux du territoire et des zones que l'on traverse. Tout d'abord, ce qui caractérise ce fuseau c'est d'une part la proximité de la région parisienne notamment sur le tronçon quand on part de Cuvilly et d'autre part notamment sur la partie où nous sommes ce soir, la proximité de toute la zone viticole de Champagne. Sur l'ensemble du parcours, un milieu naturel remarquable puisqu'une des caractéristiques de ce projet est, d'une part, de traverser de nombreux cours d'eau et donc de traverser de nombreuses vallées - on aura probablement l'occasion d'en reparler -, et, d'autre part, le fait d'avoir à gérer la proximité de

nombreux massifs forestiers. C'est vrai dès que l'on parle de Cuvilly avec la forêt de Compiègne et c'est vrai à l'autre bout vers la station de Voisines quand on est en Haute-Marne avec la création d'un parc naturel de feuillus sur la zone où on envisage de poser. Donc des caractéristiques assez fortes en termes de milieux naturels, des enjeux démographiques assez variables avec une zone assez fortement urbanisée sur la partie ouest de Seine-et-Marne, des zones moins denses démographiquement sur la partie Champagne-Ardenne et une activité agricole essentiellement annuelle avec quelques zones de cultures spécifiques.

Pour arriver à ce fuseau, quelques grands principes nous ont guidés, hormis une analyse plus fine forcément du territoire, mais quelques principes de fond. D'une part, pour les raisons évoquées par Thierry Gobe en termes de proximité d'ouvrage et de sécurité, on évite les zones plus urbanisées ou promises à l'urbanisation. Le fait que l'on puisse prendre en compte les plans d'urbanisme quand ils existent mais aussi les projets des communes en fonction de ce que l'on envisage comme avenir de développement sur les différentes communes nous permet d'anticiper les développements d'urbanisation et nous permet de nous « mettre » tout de suite au bon endroit. Le souci de maintenir le potentiel des productions agricoles, la préservation du patrimoine naturel et bien sûr éviter les sur longueurs par rapport au trajet direct, puisque là où l'on génère le moins d'impacts c'est aussi en limitant la longueur des canalisations.

Sur le fuseau tel qu'il est proposé sur le secteur où nous sommes ce soir, les grandes caractéristiques que l'on peut évoquer c'est, d'une part, la traversée de la vallée de la Seine notamment dans le secteur dit de la Bassée entre Nogent et Romilly, qui est un point sensible de notre projet et qui fait que vous vous apercevez que le fuseau est plus large à cette partie-là. On a voulu élargir la concertation parce que l'on savait qu'il n'y avait pas de solutions qui s'imposaient et que cela ferait l'objet de nombreux échanges et de discussions. Et un fuseau qui serait précis bien sûr pour aller vers Dierrey puisque nous nous raccorderons à la station de compression existante. Donc un petit peu un phénomène d'entonnoir entre la vallée de la Seine et Dierrey. Et si l'on regarde un peu plus en détail, Marigny-le-Châtel est vraiment à mi-chemin entre Dierrey et la vallée de la Seine et complètement au milieu du fuseau. Donc on est vraiment au cœur du projet ici ce soir.

Quelques éléments de calendrier pour terminer cette présentation. Aujourd'hui, nous sommes dans cette phase de débat public qui va se prolonger encore quelques semaines sur le mois de janvier. En parallèle, nous continuons les études, notamment les études d'impacts et l'étude de sécurité. Tout cela doit nous conduire à disposer de l'ensemble des éléments dont on a besoin pour déposer la demande d'autorisation ministérielle mi-2010. Dans la mesure où l'on dépose ce dossier mi-2010, cela veut dire que la phase d'enquête publique serait début 2011, ce qui nous permettrait d'obtenir la déclaration d'utilité publique fin 2011, début 2012, et donc de pouvoir envisager les 18 mois de travaux que j'évoquais au départ à partir de l'année 2012 pour que les travaux soient terminés et que la mise en service de l'ouvrage soit possible pour la fin 2013.

Je repasse la parole à la Commission.

### **Michel GENESCO, Commission Particulière de Débat Public**

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous allons maintenant instaurer et développer le débat avec l'assistance. Avant de vous passer la parole, je rappellerai quelques principes d'organisation. Toutes les questions et tous les échanges qui vont s'exprimer désormais, comme tout ce qui précède, sont intégralement enregistrés et filmés. Avant de poser votre question, nous vous demanderons de vous identifier de façon à ce que l'on puisse opérer une traçabilité de l'ensemble



des propos qui vont être tenus. Posez vos questions, quelles qu'elles soient, soit elles s'adressent à la Commission, soit elles s'adressent au maître d'ouvrage (GRTgaz). Il n'y a pas de questions inutiles, hors sujet ou « idiotes ». Tout peut être débattu, non seulement sur les aspects techniques qui viennent de vous être présentés mais sur des aspects plus généraux, sur l'opportunité de ce projet, sur son intégration dans le territoire qui est le vôtre, sur la cohérence et la compatibilité avec d'autres activités ou ouvrages qui existent. Tout est matière à instaurer un débat le plus large et le plus fructueux possible.

Nous veillerons à ce que toutes vos questions obtiennent les réponses que vous attendez. Ces principes étant rappelés, la parole est à la salle. Nous attendons la première question qui est toujours la plus dure pour enclencher le débat.

### **III. Questions / réponses**

#### **1. Les impacts de l'ouvrage sur l'urbanisation, l'agriculture et la voirie**

##### **Hervé GEORGET**

J'habite à Marigny-le-Châtel. Vous avez évoqué tout à l'heure, Messieurs, les questions concernant les bandes de servitude et surtout de réglementation concernant les bâtiments publics au niveau de la sécurité. Je voulais savoir si ce périmètre de sécurité s'étendait à toute zone d'habitation, en dehors des bâtiments hébergeant du public, ou est-ce que cela concerne toutes les constructions humaines ? Parce que l'on sait très bien qu'il peut toujours arriver des accidents. C'est arrivé il n'y a pas si longtemps que cela à la Chapelle-Saint-Luc suite à une canalisation qui a été perforée lors des travaux sur des ponts sur la rocade. C'est aussi arrivé en Belgique il y a quelques années avec un accident qui a causé quelques morts. Donc je voulais savoir si ce périmètre de sécurité ne limiterait pas l'extension des villages dans le plan d'agrandissement de ces villages à cause de cet Arc de Dierrey.

##### **Michel GENESCO, CPDP**

Merci pour cette question qui s'adresse directement à GRTgaz.

##### **Jean-Marc LAUCHEZ, GRTgaz**

Effectivement, la réglementation ne s'applique pas seulement aux établissements recevant du public, mais à l'ensemble des constructions. Simplement, les distances sont différentes, et la distance est maximale pour les établissements recevant du public. La question que vous posez est aussi celle des réseaux existants puisque là on parle des réseaux neufs. La question peut se poser de l'urbanisation croissante qui se serait rapprochée de réseaux qui, en leur temps, ont été bâtis dans des zones rurales non habitées. Ces cas arrivent. Et dans ce cas-là, nous avons tout récemment procédé à un inventaire complet sur les 32 000 kilomètres de canalisation et nous avons fait des propositions aux autorités de tutelle qui sont les DRIRE qui sont en train de devenir les DREAL, donc les services de l'Etat. Et selon les cas, il peut arriver que l'on soit amené à dévier des canalisations. C'est excessivement rare. Il y a toute une panoplie qui va de la surveillance renforcée à un balisage amélioré ou encore à la pose de dalles - lorsque l'on ne sait pas faire autrement - de

protection qui sont maintenant le plus souvent en polyéthylène ou en béton et qui peuvent accroître la sécurité des canalisations.

Mais évidemment, lorsqu'il s'agit d'ouvrages neufs, comme l'a dit Thierry Gobe, il appartient aux élus qui sont les garants de l'urbanisation de veiller à respecter ces distances qui sont établies par la loi et donc à proscrire des constructions neuves qui se trouveraient trop proches des réseaux.

### **Michel GENESCO, CPDP**

Il y avait un complément à apporter à l'ensemble des questions de monsieur sur l'impact du projet au niveau des plans locaux d'urbanisme. Comment ce projet s'intègre-t-il ? Est-il compatible avec les projets des collectivités locales ?

### **Thierry GOBE, GRTgaz**

Pour essayer de préciser un peu différemment la problématique, je vais essayer de répondre peut-être un peu dans le désordre à tous les points.

Vous avez évoqué l'accident de Ghislenghien en Belgique ; on va commencer par lui. Il faut savoir que cet accident s'est effectivement traduit en France par une modification de la réglementation. Aujourd'hui, nous sommes soumis à un arrêté qui date du 4 août 2006, qui est le fruit du retour d'expérience de cet accident en Belgique. Ceci est un premier point.

Deuxième point sur la problématique de la sécurité. Les distances de sécurité qui conduisent à l'éloignement des établissements recevant du public correspondent à des cas d'école qui sont la rupture complète du gazoduc. Quand je dis « cas d'école », cela arrive ; la preuve, il y a eu cet accident en Belgique qui s'est traduit par une rupture complète. En France, on n'a pas observé de ruptures depuis 1985. Les réglementations sont légèrement différentes, et notamment en France il y a une réglementation sur la déclaration d'intention de commencement de travaux. Il faut savoir que quand on a une rupture d'un gazoduc c'est toujours parce qu'il y a eu un choc par un engin de terrassement ou un engin de travaux publics. Donc la réglementation sur les DICT réduit fortement le risque d'avoir des ruptures.

Concernant l'ouvrage Arc de Dierrey, il y a une particularité. C'est qu'il est construit dans des aciers et des épaisseurs tels que les engins de terrassement n'arrivent plus à les perforer. Donc là, la distance de rupture n'a plus de sens dans la réalité. Néanmoins, on doit quand même la déterminer et la faire figurer dans les études de sécurité.

Concernant la prise en compte des PLU, lorsque nous élaborons un tracé, nous rencontrons l'ensemble des élus du fuseau. C'est en cours actuellement. Hélène Morin, ingénieur du tracé, sillonne le territoire. Vous avez peut-être eu l'occasion de la croiser. Elle sillonne le territoire et elle récupère notamment non seulement les éléments techniques des PLU existants, les Plans d'Occupation des Sols lorsque ça n'a pas été encore transformé, les cartes communales, etc. Mais également toutes les idées que les élus peuvent avoir en termes d'aménagement à venir. Et le tracé est déterminé en tenant compte de cela ; donc on s'éloigne au maximum.

Lorsque notre canalisation est effectivement implantée, elle génère une servitude - je l'ai évoqué tout à l'heure - qui figure sur le Plan Local d'Urbanisme, et c'est la seule vraie contrainte. Outre cette contrainte d'éloignement des établissements recevant du public mais qui ne s'applique qu'aux

établissements recevant du public, il y a, après, une histoire de densification de l'urbanisation qui va nous obliger, exploitant de réseau, de mettre notre gazoduc en compatibilité, en conformité. C'est-à-dire que si l'évolution de l'urbanisation conduisait à une augmentation de la densité de l'habitation, nous serions amenés à changer notre gazoduc. C'est ce qu'évoquait Jean-Marc Laouchez en parlant des déviations.

Quoi qu'il en soit, un particulier peut envisager sans problème de construire sa maison, et un maire peut autoriser la construction d'une maison à 10 mètres du gazoduc, c'est-à-dire en dehors de la bande de servitude.

Je ne sais pas si j'ai répondu à toutes les questions, à peu près à tout ce que j'avais noté en tout cas.

**Michel GENESCO, CPDP**

Est-ce que l'ensemble de ces informations répond à vos attentes. Souhaitez-vous encore intervenir sur ces points-là ?

**Hervé GEORGET**

Vous dites une maison construite à 10 mètres. En cas d'accident, la maison est en danger et ses habitants aussi.

**Thierry GOBE, GRTgaz**

Oui. Mais une maison qui est au bord d'une route court des risques quand des citernes y circulent ; c'est pareil. Comme je le disais, il n'y a pas eu d'accidents graves sur le réseau de transport mettant en cause des vies humaines depuis 1985. Donc la réglementation française s'est traduite par un certain nombre de dispositions.

D'autre part, 32 000 kilomètres de réseau sur le territoire français, l'équivalent, comme le disait Jean-Marc Laouchez tout à l'heure, de la longueur du réseau ferré français, c'est significatif. Vous croisez sans doute tous les jours un gazoduc de transport quand vous vous promenez. Vous ne le savez pas forcément, mais vous devez voir les balises.

**Michel GENESCO, CPDP**

Je crois qu'il y avait un complément de réponse de la part de GRTgaz.

**Jean-Marc LAUCHEZ, GRTgaz**

L'accident de Ghislenghien auquel monsieur faisait référence est un accident sur le réseau de transport de gaz naturel belge sans que la justice n'ait complètement démontré les choses. C'est dans des zones industrielles difficiles ; on a eu l'exemple avec AZF récemment. L'accident n'a pas eu lieu au moment où la canalisation a été abîmée ; il a eu lieu pas mal de temps après. De ce que j'en sais, c'est plutôt un déficit du périmètre de sécurité qui faisait que des gens s'étaient approchés trop près voir, soit parce qu'ils avaient à faire techniquement soit parce que c'était des curieux. Et

c'est à ce moment-là que la déflagration a eu lieu. Mais ce n'est pas au moment de l'impact direct que l'accident a eu lieu.

### **Michel THIEBAUT**

Juste un complément. Vous parlez des bâtiments qui reçoivent du public. Il me semble que la distance c'est 400 mètres. 400 mètres c'est quand même important. Et puis juste un petit complément aussi ; vous nous dites que l'on traverse certainement tous les jours un gazoduc ou un réseau de gaz. Là, c'est quand même une tuyauterie de 1,20 mètre avec 70 bars dedans. Donc le potentiel énergétique n'est quand même pas le même. C'est pour cela que l'on peut s'interroger.

### **Thierry GOBE, GRTgaz**

Vous avez tout à fait raison. Le potentiel énergétique n'est pas le même. Et le tube, intrinsèquement, prend en compte cette différence en étant beaucoup plus épais justement. C'est dimensionné, je dirai même que les épaisseurs ont fait l'objet d'études qui ont été validées notamment par l'INERIS comme étant une épaisseur sûre. Ceci est un élément de réponse.

Effectivement, 400 mètres, ce sont les distances d'éloignement lorsque les mesures complémentaires de protection ne sont pas prises. Mais il y a toujours possibilité de mettre des mesures particulières. En fait, pour être précis, l'épaisseur du tube est considérée comme une mesure suffisante. Néanmoins, on demande qu'effectivement, si un élu envisage d'accorder un permis de construire à moins de 400 mètres du gazoduc, il en informe GRTgaz, ne serait-ce qu'à titre de prévention pour examiner plus en détail. Mais il n'y a pas d'incompatibilité. Donc potentiellement, on pourrait construire plus près des 400 mètres, à condition de prévenir l'exploitant pour qu'il examine quelles mesures il doit faire, *a minima* une information, je pense. Il y a un minimum de choses à faire quoi qu'il en soit. A la construction, nous nous éloignons obligatoirement. Après, nous pouvons nous rapprocher.

### **Jean-Marc LAUCHEZ, GRTgaz**

Je ne sais pas si les DREAL ne vont pas avoir un rôle plus précis à jouer dans les mois qui viennent concernant ce rôle d'intermédiaire entre les élus et le constructeur de réseaux que nous sommes. Il est bien possible que les DREAL aient à jouer un rôle plus important. C'est peut-être l'occasion pour moi – le risque je l'entends tout à fait – de vous préciser un peu ce que nous faisons pour prévenir ces risques sur les canalisations de transport puisque Thierry Gobe et Pierre-François l'ont dit. Le risque essentiel sur une canalisation de transport de gaz naturel n'est pas la fuite spontanée mais bien une agression physique par un engin.

Donc l'essentiel de nos actions de prévention consiste à éviter cela. On a parlé tout à l'heure de la procédure administrative de déclaration d'intention de commencement de travaux. Il peut y avoir des trous. Certaines personnes, par méconnaissance, peuvent oublier de déclarer des travaux. Pour prévenir tout cela, nous mettons en place un système de surveillance très suivi de nos canalisations. Il faut savoir que les canalisations de transport sont survolées une fois par mois, dix fois par avion et deux fois par hélicoptère ; ce qui nous permet de voir du ciel comment progresse l'urbanisme et éventuellement de détecter des travaux à proximité. Mais ces travaux à proximité sont plutôt détectés par des campagnes d'inspection que nous faisons soit en voiture soit à pied qui nous permettent de vérifier très régulièrement. C'est un des objectifs majeurs de nos zones

d'exploitation. La zone de Troyes est ici représentée ce soir. Il y a donc un programme complet de vérification de cela.

Et puis, pour des réseaux qui sont enfouis et dont on ne peut pas voir à l'œil dans quel état ils sont, nous avons également un système d'inspection par l'intérieur de ces tuyaux avec des robots qui passent au moins une fois tous les dix ans dans toutes nos canalisations et qui détectent l'épaisseur d'acier qui reste. Cela nous permet de savoir s'il est nécessaire d'ouvrir et éventuellement de faire des travaux de réparation dans quelques cas. Donc l'ensemble de ces mesures permet effectivement qu'il n'y ait pas eu en France, depuis 1985, d'accidents significatifs sur le réseau de transport.

### **Michel GENESCO, CPDP**

Merci. Cela répond-il à vos attentes ? Oui ? Parfait.

### **Hervé GEORGET**

Par rapport à l'usure et à la durée de vie de l'ouvrage. Je voulais savoir s'il y avait une durée de vie limitée. Vous parliez d'études d'analyses avec des robots à l'intérieur des ouvrages tous les dix ans. Est-ce que l'usure peut entraîner des accidents ? Ce n'est pas du gaz mais du pétrole ; cet été, il y a eu une pollution grave dans la Crau. Je crois que cette canalisation devait être contrôlée, et il y a quand même eu un accident. C'est une pollution, ce n'est pas une explosion, mais c'est quand même un dérangement sur l'environnement.

### **Pierre-François HUGON, GRTgaz**

Je reprends par la fin. Ce n'est pas parce qu'il y a une fuite de gaz qu'il y a une explosion. Quand il y a une fuite de gaz, il y a éventuellement une inflammation avec l'effet thermique que cela peut engendrer. Mais le gaz en-soi n'explose pas. C'est un point de détail. Sur la durée de vie de l'ouvrage, je vais faire un peu une réponse de Normand. La question est un peu compliquée parce qu'aujourd'hui nos plus vieux ouvrages ont une soixantaine d'années, et ils continuent d'être en service. Ce qui a un peu changé les choses, c'est la technique dite des pistons instrumentés, le fait de passer un piston dans le flux gazeux du tuyau qui permet de s'assurer que la canalisation a bien vieilli, qu'il n'y a pas eu de corrosion, pas de perte de matière, pas de problème aux soudures. Ce contrôle est fait de façon systématique avec des robots qui disposent de capteurs. On les fait. Cela nous permet de nous assurer dans une très grande majorité des cas que la canalisation a bien vieilli. Et dans les quelques cas où l'on aurait la moindre suspicion ou le moindre doute sur l'état de la canalisation, on ouvre et on intervient pour refaire la protection extérieure parce qu'elle aurait pu être détériorée soit on remplace sur une faible longueur la canalisation. Par ce moyen-là, quel que soit l'âge du tuyau, on arrive à s'assurer qu'il est toujours en état et, quand on a un doute, à remplacer un tronçon où l'on craindrait la moindre faiblesse. J'ai presque envie de dire qu'aujourd'hui il n'y a pas de limites. Et nos ouvrages les plus anciens sont aujourd'hui en service ; je pense à l'artère de Guyenne qui remonte depuis la zone de Lacq qui a permis à la France de s'ouvrir au gaz naturel au début des années 60. On a toujours ces ouvrages, on n'a pas de soucis et on sait qu'ils sont en bon état par les moyens dont on dispose aujourd'hui pour les contrôler notamment de l'intérieur.

**Michel GENESCO, CPDP**

Cette réponse vous satisfait-elle ? Merci. Autre question dans la salle ?

**Nicolas GANDON, Exploitant agricole à Marigny-le-Châtel**

Je suis agriculteur et j'ai un réseau d'irrigation agricole qui est dans la zone du tuyau. J'ai transmis le plan à Madame Morin. Je voulais savoir s'il y aura une concertation pour le tracé. Allez-vous l'imposer ? Comment prévoyez-vous les choses ?

**Thierry GOBE, GRTgaz**

Les réseaux d'irrigation seront évidemment pris en compte. Ce n'est pas ce que l'on prend en premier en considération quand on définit un tracé. Je vais peut-être essayer de dérouler le processus pour que vous voyiez à quel moment vous serez sollicités. Je vais commencer par l'amont, ce que l'on a déjà fait. Cela s'appelle une étude de sensibilité. Cela consiste à cartographier à petite échelle les grands enjeux du territoire, et cela permet, en évitant les zones les plus sensibles, de définir le fuseau d'études qui vous est présenté. A l'intérieur de ce fuseau d'études, on engage d'une part une étude d'impacts qui va recenser de manière plus fine les enjeux d'environnement, on engage une étude de sécurité qui va recenser l'incidence de la canalisation sur les populations, mais également l'incidence potentielle des autres installations – je pense aux sites Seveso sur le gazoduc. Et on engage surtout des contacts – je les évoquais tout à l'heure – auprès des élus mais aussi auprès de l'administration, auprès des Chambres d'agriculture, auprès des grands organismes consulaires, de manière à identifier un maximum d'éléments de contraintes. Cela est en cours.

Le débat public, qui n'est pas quelque chose de général à l'ensemble des gazoducs mais que l'on fait sur celui-ci, est aussi une occasion de découvrir un certain nombre d'éléments qui auraient peut-être pu nous échapper. Tout cela est synthétisé, et une fois que l'on a pu recenser l'ensemble des éléments on aboutit à un premier tracé qui est reporté à l'échelle du 25 000<sup>ème</sup>, que l'on vient présenter. On va faire, lorsque ce tracé sera défini - on espère à partir du mois de juin –, des réunions publiques où l'on va convier les propriétaires et les exploitants agricoles. On va convier les propriétaires que l'on va identifier grâce au cadastre et on leur demandera de faire venir les exploitants agricoles parce que c'est beaucoup plus difficile d'identifier les exploitants agricoles ; on n'a pas l'outil adapté. En général, on les touche assez bien.

Là, on va faire une présentation sur la manière dont on pose le tracé que l'on envisage. A ce moment-là, le tracé peut encore bouger. Je parlais tout à l'heure de mon autre projet dans la région de Mâcon ; sur ce projet, on a mené un certain nombre de réunions de concertation avec les propriétaires qui n'étaient éventuellement pas favorables au projet de tracé que l'on envisageait qui nous proposaient des tracés alternatifs avec les autres propriétaires concernés évidemment de manière à ce que l'on discute et que l'on essaie de trouver d'autres solutions. Ceci est arrivé. Ça marche bien. C'est long. C'est itératif. Des fois, c'est source de conflits. On ne repart peut-être pas copain avec le voisin, mais quoi qu'il en soit ça marche.

Ce tracé qui sera issu de toutes ces démarches sera déposé en enquête publique. Lors de l'enquête publique, vous aurez encore la possibilité de venir vous exprimer. Et là encore, toutes les enquêtes publiques ont conduit à des modifications, certes mineures. Il ne faut pas rêver, on ne balance pas le tracé de l'autre côté de la commune, mais on peut le bouger au sein d'une parcelle. A ce moment-

là, en parallèle, certaines personnes des services fonciers de GRTgaz vont prendre contact individuellement avec tous les propriétaires pour obtenir des accords de passage. C'est encore l'occasion de discuter sur les points de passage, sur certaines dispositions particulières de construction – je pense par exemple à la profondeur de l'enfouissement localement, la présence de réseaux d'irrigation ou le fait que l'on a l'intention d'en poser – qui font que l'on essaiera de se rendre compatible avec ces réseaux.

Et enfin, juste avant le premier coup de pelle, il y a des réunions d'information aux exploitants agricoles et des états des lieux qui sont faits. Et là encore, il est possible de discuter des derniers aménagements avant les premiers travaux. Vous avez vu tout à l'heure la piste ; il est bien évident que la piste est un peu une sorte de barrière. On pourra fort bien définir des points de passage qui permettront à l'exploitant d'aller d'un côté à l'autre de la piste pour continuer à exploiter le restant de ses parcelles et de ne pas avoir de délaissés. Ou au contraire, s'il préfère des délaissés, on lui aménagera. Il peut nous demander également d'aménager des chemins d'accès à ses parcelles parce que notre piste le dérange. Toutes ces choses-là pourront être discutées. Et bien évidemment, là encore, on pourra envisager des profondeurs supplémentaires s'il le faut. C'est toute cette démarche itérative qui conduit à définir ce qui sera à l'issue, nous l'espérons, le meilleur tracé.

**Michel GENESCO, CPDP**

L'exposé de cette procédure, je pense, répond à votre question. Merci.

**Michel THIEBAUT**

Juste un complément encore par rapport à ça. Quand c'est possible, privilégiez-vous le passage du gazoduc sur un chemin ou plutôt sur le domaine privé ? Si on passe à une dizaine de mètres, privilégiez-vous plutôt le chemin ou plutôt le champ ?

**Thierry GOBE, GRTgaz**

Je vais faire une réponse de Normand. Cela dépend. Intrinsèquement, on privilégie plutôt le passage dans le domaine privé. Mais si la commune nous suggère d'emprunter un chemin et dans la mesure où il ne s'agit pas d'une route nationale, il n'y a pas de raison qu'on refuse. Le passage par le chemin générera simplement des troubles parce que pendant la période des travaux qui peut être relativement longue, il ne sera pas possible de passer par le chemin. Donc il faudra envisager des déviations. Mais c'est tout à fait possible. Après, c'est bien dans le cadre des échanges que l'on peut avoir avec vous que l'on définira s'il est plus opportun d'emprunter des chemins ou au contraire de se mettre à quelques dizaines ou quelques centaines de mètres en plein champ. Il n'y a pas de règles générales.

**Michel GENESCO, CPDP**

Ceci répond-il à votre questionnement ? Oui ? Parfait.

**Didier FRANCOIS**

Toujours au sujet du réseau d'irrigation, s'il y a besoin de couper ce réseau d'irrigation, comment seront prises en compte les pertes d'exploitation qui peuvent en résulter si les travaux s'allongent ?

**Michel GENESCO, CPDP**

Votre question est de dire comment, pendant la durée des travaux qui peut être allongée pour des raisons multiples, vous réglez le problème de la non-continuité des réseaux d'irrigation ?

**Didier FRANCOIS**

Du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> septembre, le réseau est coupé, les cultures légumières ont besoin d'être arrosées en permanence. Sinon on risque une perte de qualité et de rendement. Est-ce que ces éléments sont pris en compte ?

**Thierry GOBE, GRTgaz**

D'une part, on peut examiner ensemble au moment des états des lieux la possibilité de maintenir localement des réseaux d'irrigation quitte à jongler éventuellement avec des tuyaux flexibles. Ce sont des réseaux qui sont en pression, donc on peut fort bien faire passer un tuyau souple qui va permettre une continuité optimale pour irriguer de part et d'autre de la tranchée. Ceci est toujours envisageable. Si éventuellement la partie délaissée était trop faible pour que ça vaille le coût – c'est vous qui en jugez, nous faisons ce que vous nous demandez -, le protocole agricole qui a été signé en début d'année envisage ce genre de cas, et nous vous dédommagerons intégralement. L'objectif est qu'il n'y ait pas pour vous de pertes financières de quelque nature que ce soit, que ce soit les pertes de récoltes directes ou indirectes, les baisses de rendement sur les récoltes suivantes, puisque quand le gazoduc est en place et que vous re-cultivez, on sait très bien que pendant quelque temps il va effectivement y avoir un peu moins de rendement qu'ailleurs. Tout cela est pris en compte. Les déplacements pour des réunions d'informatique, c'est du temps pendant lequel vous ne pouvez pas travailler, on vous dédommage. Toutes ces choses-là sont prises en compte. Les problématiques de PAC, par exemple, sont prises en compte aussi.

Tout cela, c'est un protocole national agricole qui le définit et que vous pouvez vous procurer sur le site de la CPDP et sur le nôtre aussi ; il est public. Et ce protocole fait l'objet d'avenants avec chacune des Chambres d'agriculture concernées. Actuellement, nous avons d'ores et déjà rencontré toutes les Chambres d'agriculture des cinq départements traversés, et nous avons des rencontres régulières avec les Chambres d'agriculture – on en est même à la 4<sup>ème</sup> – pour discuter. Pour l'instant, ce n'est pas encore la mise au point de l'avenant local du protocole agricole, parce qu'il y a besoin de connaître un peu plus précisément le tracé. Mais on discute sur les grands principes de la prise en compte des problématiques agricoles pour optimiser notre tracé et notamment éviter, autant faire se peut, les réseaux d'irrigation parce que l'on n'a pas forcément envie non plus. Si on peut dévier légèrement, c'est parfois pas plus mal que de taper en plein dans un réseau d'irrigation.

**Michel GENESCO, CPDP**

Ces éléments tant techniques que financiers répondent-ils à votre question ? Oui ? Merci. D'autres questions, s'il vous plaît.



**Michel THIEBAUT**

Je vais revenir sur le tracé général. Quand on reprend le fuseau tel qu'il est fait, on voit que Marigny-le-Châtel est en plein milieu du fuseau. On s'était vu avec Gaz de France au mois d'août. Donc forcément, nous, en tant qu'élus, on a déjà un peu communiqué sur le tracé probable comme il est aujourd'hui, même si vous nous dites qu'il n'est pas définitif. Ce qui fait effectivement que les personnes qui sont présentes seraient directement concernées. Par contre, s'il passait de l'autre côté de Marigny-le-Châtel, il y aurait pas mal de personnes qui ne se sentent pas concernées et qui forcément ne sont pas là aujourd'hui. Donc ma question : Y a-t-il un risque que le tracé qui se dessine aujourd'hui soit changé ?

**Pierre-François HUGON, GRTgaz**

La question est compliquée. Il est clair que la proximité de Dierrey et ce phénomène d'entonnoir conditionnent beaucoup de choses. Ce qu'il faut quand même savoir c'est que de l'autre côté, puisque on a des points durs ou des points particuliers qui sont notamment les franchissements de vallées qui conditionnent quand même beaucoup de choses, il est évident que le fait de savoir où on passera est beaucoup conditionné par : où passera-t-on la Seine ? Aujourd'hui, on a des hypothèses de travail, on essaie de cadrer un peu la réflexion. Mais clairement, la traversée de la zone de la Bassée est sujette à beaucoup d'échanges et de discussions, et Hélène Morin, l'ingénieur du tracé, y passe beaucoup de temps.

En fonction des solutions qui nous permettront de passer à tel endroit plutôt qu'à tel autre, c'est une zone où l'on va passer presque à la petite cuillère ; on sent que le tracé n'est pas évident. Il faut prendre en compte beaucoup d'enjeux environnementaux, agricoles, l'exploitation des carrières. Et tant que ces questions-là sont encore sans réponse, on ne peut pas se permettre de dire que ça va passer à tel endroit ou à tel autre. Il y a clairement une incertitude qui, aujourd'hui, n'est pas complètement levée. Donc aujourd'hui, il y a des hypothèses, des discussions, des échanges avec les communes. Mais très clairement, on ne peut pas considérer aujourd'hui que le tracé est définitif. On a des pistes, des orientations, parfois des préférences dans certaines zones, mais là on est beaucoup conditionnés par le passage de la Bassée qui influe fortement. Effectivement, vous êtes dans un secteur un peu particulier puisqu'il y a un point fixe qui est Dierrey, et vous êtes au milieu du fuseau. Je sais juste que la traversée de la Bassée est encore sujette à beaucoup de discussions et que cela peut conditionner un certain nombre de choses.

**Michel GIACOBINO, CPDP**

Je voudrais compléter ce qui vient d'être dit. Il est clair que si l'on devait sortir du fuseau d'étude, c'est-à-dire de la bande d'étude qui est sur les plans, non seulement vous seriez informés mais tout le monde serait informé, notamment les maires et les communes qui sont concernés par l'extension du fuseau. De toute façon, si un tracé différent devait avoir lieu, ça peut être dans le fuseau actuel, auquel cas il n'y a pas lieu de faire cette information complémentaire. Par contre, il y aurait une information complémentaire dans le cas où un fuseau serait plus large que le fuseau actuel.

Deuxièmement, nous avons bien sûr fixé un certain nombre de réunions et nous avons un délai à respecter pour l'ensemble de ces réunions qui est de 4 mois. Il n'est pas si facile que cela de faire une nouvelle réunion, mais ça peut être possible. A ce moment-là, il faudrait que vous nous le demandiez de manière à faire venir les gens qui ne sont pas là aujourd'hui et qui auraient éventuellement des choses à dire sur un tracé différent. Voilà ce que je voulais dire par ce petit

complément. Sachant qu'en plus de cela, bien entendu vous avez toujours la possibilité de poser des questions par Internet. Il y a celles que vous posez aujourd'hui, mais il y a celles qui sont posées par l'intermédiaire d'une lettre ou d'un mail et auxquelles GRTgaz répond rapidement. On veille à ce qu'il réponde rapidement.

### **Michel GENESCO, CPDP**

Merci pour l'ensemble de ces éléments complémentaires.

### **Hervé GEORGET**

Juste une question technique : Comment franchissez-vous la Seine ? Vous passez au-dessus du fleuve ? Vous passez sous le fleuve ? Après, pour le franchissement de la Bassée, avec toutes les carrières qui se creusent dans la Bassée, comment envisagez-vous l'avenir du gazoduc par rapport ces exploitations de granulats ?

### **Thierry GOBE, GRTgaz**

Déjà, pour casser une idée, on ne passe pas au-dessus ; c'est interdit. Les gazoducs doivent être enterrés. Quand j'évoquais tout à l'heure les installations aériennes, il faut savoir que le flux de gaz ne se fait pas dans les parties aériennes mais toujours sous le sol. Donc il n'y a pas de transit de gaz en partie aérienne.

Concernant les modes de franchissement des cours d'eau, la technique la plus classique est celle de l'ensouillage. Vous avez ici un profil de cours d'eau. On pose la canalisation à 1,50 mètre minimum sous le fond curé du fleuve. Pour se faire, on va draguer le lit de la rivière sur le chemin que l'on envisage de faire prendre au gazoduc. On préfabrique le tube sur une des berges en lui donnant la forme du fond du cours d'eau ; pour cela des relevés batimétriques sont réalisés. Cette pièce est enrobée de béton de manière à pouvoir se lester. Elle est amenée par flottaison sur des pontons flottants au-dessus de l'endroit où on va l'implanter, et on la fait descendre en enlevant les flotteurs. On contrôle qu'elle se met bien en place par des hommes-grenouilles qui vont vérifier et on recomble le fond.

Concernant les berges qui deviennent des points fragiles, on a des systèmes de stabilisation de berge. Avant, on utilisait surtout les enrochements, mais ce n'est pas très écologique et ce n'est pas très beau. Maintenant, on est plutôt passé à des techniques de fibres végétales ; on tapisse les berges, on plante. Donc les terrains, progressivement, sont stabilisés. La canalisation faisant l'objet d'une garantie, on intervient tant qu'il le faut pour s'assurer de la bonne tenue des berges. Ce sont des techniques avérées qui fonctionnent bien. Il n'y a pas de soucis. C'est la technique la plus classique ; il faut savoir que l'on a un certain nombre de traversées de Seine qui se font selon cette technique-là, notamment le 750 entre Dierrey et Voisines traverse la Seine au niveau de Bourguignon. Si vous allez voir, je ne suis pas sûr que vous arriviez à voir que le canal y passe.

Une autre technique, lorsque les fonds des cours d'eau présentent un intérêt écologique majeur, c'est ce que l'on appelle le forage dirigé. Je la présente parce qu'elle est quand même intéressante et que l'on commence à bien la maîtriser. Elle a quand même un certain nombre de défauts que j'évoquerai après qui font que l'on ne peut jamais garantir qu'elle fonctionne bien. C'est une technique qui est issue de l'industrie pétrolière ; ce sont des trépan qui vont forer un trou comme

on forerait un puits de pétrole, sauf qu'au lieu de le forer verticalement on va le forer avec une inclinaison donnée. Et le trépan, à la différence de celui d'un puits de pétrole, est articulé, il est coudé ; ce qui permet d'orienter le trou. Donc on creuse ce trou-pilote - c'est la partie supérieure de la diapositive – à partir d'une machine que l'on appelle un rig de forage qui va donc forer. Et on va comme ça réussir à traverser sous le cours d'eau, en général 15 ou 20 mètres sous le lit, pour ressortir à un point qui a été prédéterminé. Les foreurs sont très joueurs, en général ils se mettent un petit drapeau sur l'autre berge et ils font le pari que ça va ressortir au niveau du drapeau... ils gagnent tout le temps.

Une fois que le trépan est ressorti de l'autre côté, on remplace ce trépan par ce que l'on appelle un aléreur – instrument en jaune – qui va permettre d'agrandir le trou. Et cette fois-ci, au lieu de pousser, on va tirer et on va faire éventuellement plusieurs passages jusqu'à ce que le diamètre du trou soit suffisant pour installer le tube. Lorsque c'est le cas, on accroche le tube que vous voyez en vert dans la partie basse de la diapositive après le système, et le tube est tiré en flexion naturelle et mis en place dans le trou. C'est la technique dite du forage dirigé.

Elle a deux inconvénients majeurs :

Le premier défaut c'est qu'il faut beaucoup de place parce qu'il faut préfabriquer le tube à la différence avec la souille où l'on peut préfabriquer le tube parallèlement au cours d'eau. Là, on est obligé de le préfabriquer dans l'axe du tirage, donc perpendiculairement. Cela veut dire que l'on doit avoir de la place. Dans certains cas, on est obligé de prévoir en gros deux fois la longueur du forage.

Le deuxième défaut c'est que c'est une technique qui marche dans pratiquement tous les types de sol sauf lorsque l'on est dans des sols qui ne tiennent pas et notamment quand on a des galets. Là, on casse les trépans, on casse les aléisseurs, on coince le tube... on a tous les ennuis possibles et on ne sait pas bien faire. Donc c'est une technique que l'on ne peut pas garantir. Maintenant, c'est une technique qui permet des franchissements importants. Je crois que le plus long forage dirigé en France fait de l'ordre de 1,5 kilomètre, et il doit en exister de très gros diamètres dans l'Est de l'Europe. Nous n'avons pas encore essayé en 1 200, mais les foreurs disent que c'est tout à fait possible. Voilà pour les techniques de franchissement des cours d'eau.

### **Michel GENESCO, CPDP**

Est-ce que l'exposé de ces différentes technologies permettant de franchir les fleuves et vallées répond à vos préoccupations ?

### **Hervé GEORGET**

L'avenir par rapport à la Bassée et les exploitations de granulats qui se multiplient ?

### **Thierry GOBE, GRTgaz**

On est en pourparler notamment avec la DREAL et avec les gestionnaires de carrière pour essayer de trouver un point de passage. Il est vrai que la Bassée est complètement mitée par les exploitations de carrière. Aujourd'hui, on envisage des solutions qui nous permettraient de passer dans des anciennes carrières qui ont été exploitées et qui sont remises en état, donc en général elles sont en eau. Parfois on passe en bordure de carrière, ce qui fait qu'on limite la possibilité

d'expansion des carrières, et ils ne sont pas forcément contents. Toute la problématique de la Bassée – c'est pour cela qu'il est très difficile de trouver une solution - est de réussir à ne pas passer dans les zones Natura 2000, à ne pas passer dans les zones à enjeu naturel de manière générale et à ne pas causer de soucis particuliers aux exploitants de carrière ; tout cela sous l'égide de la DREAL.

**Michel GENESCO, CPDP**

Ces compléments vous apportent-ils ce que vous souhaitez ? D'autres questions dans la salle ? Pour l'instant, le débat était organisé surtout par un nombre limité de personnes. On pourrait peut-être élargir le champ des questions.

**Michel THIEBAUT**

Comme l'on a déjà communiqué un peu sur le projet, on a eu des échanges avec différentes personnes, à savoir sur les remblais. Il va y avoir des remblais supplémentaires ou en trop, et derrière cela il y a des gens que cela intéresserait. On a eu ces questions. Est-ce qu'il sera possible de récupérer de la craie ?

**Thierry GOBE, GRTgaz**

Effectivement, on a en gros un mètre cube au mètre linéaire en excédent. C'est l'ordre de grandeur. Je ne fais pas le calcul en tenant compte des foisonnements, ce serait un peu compliqué. Ces matériaux excédentaires, normalement, nous sommes tenus de les évacuer dans des décharges agréées. Néanmoins, sous réserve d'une acceptation par les services en charge de l'environnement dans les DREAL, on peut utiliser ces matériaux pour des réfections de chemins pour combler des trous ou des choses comme ça. Par contre, il faut l'agrément préalable de l'ancienne DIREN qui doit valider l'utilisation qui peut être faite de ces remblais. Mais c'est possible.

**Michel GENESCO, CPDP**

Voilà pour la valorisation potentielle des remblais. Cela répond-il à votre question ? Merci. Autre question ?

**Hervé GEORGET**

A propos des plantations d'arbres, il y aura une bande qui ne pourra pas être plantée d'arbres. Envisagez-vous le reboisement de la même surface qui a été prise pour créer les lacs et celle que vous allez être obligés de couper ?

**Thierry GOBE, GRTgaz**

Non seulement on replante la même surface, mais on nous demande en général de replanter trois fois. C'est entre un et trois, cela dépend. Il y a des endroits où effectivement l'enjeu forestier n'est pas énorme et à la limite ils ne nous demandent pas de reboiser. Il y en a d'autres où l'enjeu est important et où on nous demande de reboiser une fois, deux fois, trois fois. On a par ailleurs un protocole en cours d'élaboration avec l'ONF pour essayer de définir des solutions qui permettent de

minimiser cet impact forestier soit en aménageant les espaces qui ont été libérés en faisant des chemins de randonnée ou en faisant des coins de promenade ou des sentiers de découverte. Je voulais quand même juste dire que l'on a un petit problème concernant les reboisements parfois parce qu'on est d'accord pour payer les reboisements, mais on ne trouve pas toujours de parcelles et surtout de propriétaires qui veulent bien nous les vendre pour qu'on les reboise. Ce petit détail-là à part, on y arrive. Je ne connais pas de cas où on n'ait pas réussi à reboiser. Par contre, ce n'est pas toujours à proximité, c'est parfois relativement éloigné, et on se demande parfois quel est le rapport entre la zone que l'on reboise et l'impact que l'on a eu dans la forêt. En tout état de cause, on privilégie plutôt les passages en dehors des zones boisées.

Dernier point que je voulais évoquer concernant les passages dans les zones boisées. Il a été réalisé une étude par le Muséum d'Histoire Naturelle sur l'impact des layons de gazoducs dans les forêts. En région parisienne, il paraît que c'est flagrant ; je fais confiance à l'étude. Dans un certain nombre de cas, ces layons forestiers ont permis la réapparition de certaines espèces qui avaient disparu, notamment des espèces héliophiles attirées par le soleil, qui pouvaient renaître sur les bordures en lisière des zones boisées. Donc cela peut même avoir un impact positif dans certains cas. Il faut même savoir – c'est le cas le plus extrême – que lorsque l'on est dans le Midi de la France par exemple on nous demande au contraire de déboiser plus large de façon à créer des pare-feux. Quand on choisit le tracé, on essaie aussi d'optimiser – ce n'est pas toujours possible – les endroits de passage et les conditions dans lesquelles on passe dans les espaces boisés.

### **Michel GENESCO, CPDP**

J'ai peut-être un complément que je voudrais apporter, mais c'est plus une interrogation. Je crois que les obligations de reboisement doivent se faire dans des parcelles situées dans le même département où s'est effectué le déboisement. Je crois qu'il y a une obligation un peu territoriale liée au département. Je crois que c'était une disposition légale mais je n'en suis pas sûr. Peut-être qu'il y a un expert forestier dans la salle ? Apparemment non, il n'y a pas de territorialité d'après vous ?

### **Un intervenant**

Eventuellement au niveau de la région, mais sous toute réserve. Ce qui est certain c'est que le coefficient augmente avec la distance. De manière générale, le coefficient de reboisement augmente avec la distance du lieu d'impact.

### **Michel GENESCO, CPDP**

Ce qui expliquerait le facteur d'un à trois en fonction de la distance ?

### **Un intervenant**

Le facteur peut même monter à 50 en région parisienne.

**Michel GENESCO, CPDP**

Heureusement le projet a évité, autant faire se peut, cette région. Effectivement, si l'on déboise le Bois de Boulogne, je crois que les coefficients vont augmenter. D'autres questions ?

**Hervé GEORGET**

J'ai une question à propos du franchissement des routes, les travaux, la durée de franchissement d'une route. Une route est coupée pendant combien de temps ?

**Thierry GOBE, GRTgaz**

Les modes de franchissement des routes sont définis avec les gestionnaires de ces routes : Conseil Général, DDE ou la commune. En principe, les modes de franchissement sont de deux natures :

Soit on fait du sous-œuvre, donc on creuse une niche de part et d'autre de la route. On va supposer que l'on a une route au-dessus de la partie hachurée où il n'y a pas le pupitre de commande. Donc on crée cette fosse, on y installe dedans une machine qui va pousser des gaines en béton ou en acier sous la route et à l'intérieur de laquelle on glissera le tube. Dans ces cas-là, il est clair que l'on n'interrompt pas la circulation, la route reste tout à fait accessible.

Soit on fait des demi-tranchées, et donc on instaure une circulation alternée. Lorsqu'il s'agit de chemins peu empruntés, on peut faire effectivement une tranchée à ciel ouvert complet. En général, cela prend assez peu de temps.

Pendant les travaux, on définit, avec la commune parce que la plupart du temps ce sont des chemins communaux et ce sont rarement des routes importantes, des voies de déviation. Et la nuit, on pose des plaques qui permettent de circuler par-dessus la tranchée. Cela ne dure que quelques jours ; ce n'est jamais très long.

**Michel GENESCO, CPDP**

Après les traversées de fleuves et de routes, y a-t-il d'autres questions ? L'expérience prouve que d'habitude les réunions publiques suscitent plus de questions.

**Jacques BICHET, GRTgaz**

C'est une question dont je connais la réponse, mais je voudrais que ce soit quand même abordé parce que je crois que ça concerne aussi beaucoup le monde agricole. On a parlé de travaux de 18 mois. Il faut que vous sachiez – Thierry va nous le dire plus précisément – que vous n'allez pas vivre pendant 18 mois le chantier à titre individuel. Donc réprecise-nous, Thierry, la durée de passage dans une parcelle.

**Thierry GOBE, GRTgaz**

Effectivement, un chantier de pose, il faut envisager cela comme une succession d'actions qui vont se succéder à un endroit donné. On va commencer d'abord par avoir des gens qui vont venir faire

des états des lieux, c'est la première chose. Une fois qu'ils auront fait l'état des lieux, on verra derrière, dans les parcelles qui auront fait l'objet de ces états des lieux des gens qui vont aménager la piste, puis des gens qui amèneront les tubes, et ainsi de suite. La cadence moyenne d'avancement d'un chantier de pose est d'environ 800 mètres par jour. Cela ne veut pas dire que vous allez voir tout passer en très peu de temps parce que la succession de ces opérations fait qu'une parcelle est occupée pendant plus longtemps.

En général, selon l'endroit où l'on se trouve sur le chantier, on peut considérer que c'est 2, 3, 5, 6 mois au maximum. Tout dépend vraiment de l'endroit où l'on se situe puisqu'il est clair que les opérations telles que l'état des lieux se font relativement vite. L'amenée des tubes se fait aussi assez vite. Par contre, les soudures sont beaucoup plus lentes. Le creusement de la tranchée peut être très lent aussi si l'on est dans du rocher. Donc tout cela fait que des actions vont être terminées très tôt. Ceux qui sont à la fin verront très vite la personne pour l'état des lieux et pour l'amenée des tubes. Par contre, ils ne verront arriver l'engin de terrassement pour creuser la tranchée que relativement tard, alors que ceux qui sont au tout début du chantier verront ça peut-être quelques jours après avoir vu la personne pour les états de lieux.

### **Michel THIEBAUT**

Une question en amène une autre. Vous pensez qu'il y aura plutôt une entreprise ou plusieurs entreprises pour un tronçon comme ça ?

### **Thierry GOBE, GRTgaz**

Nous n'avons pas une grande expérience de la pose de canalisation en diamètre 1,20 mètre à GRTgaz. Elle existe ailleurs. On a donc questionné des entreprises pour savoir comment on allait pouvoir organiser le chantier. En gros, les entreprises qui savent poser ce genre de diamètre disent qu'elles peuvent faire en une saison environ 80 kilomètres. On avait prévu 18 mois, mais c'est en tenant compte de tous les aléas qu'il peut y avoir. Donc en gros, on va partir sur trois ou quatre entreprises qui réaliseront les travaux en même temps, correspondant à trois ou quatre tronçons entre 80 et 100 kilomètres. C'est une technique par lots. Et les points frontières sont bien définis. Dans les contrats, on définit bien qui doit faire la soudure de rabouillage entre les deux lots, etc.

### **Michel GENESCO, CPDP**

Cela répond-il à votre question, Monsieur ? Merci. Il faudrait quelqu'un, à part ces deux ou trois messieurs, se dévoue pour élargir le spectre des questions. Mais les mêmes personnes peuvent continuer à intervenir. Il n'y a aucune limitation.

### **Anouchka ALLOUX, GRTgaz**

J'ai une question qui m'est venue d'ordre culture générale. Thierry, tu dis qu'à GRTgaz on n'a pas trop l'habitude de poser du DN 1 200 (diamètre nominal) mais que d'autres entreprises savent le faire. Dans quel cadre, si ce n'est pas GRTgaz, ont-ils l'habitude de poser ce genre de DN ?

**Pierre-François HUGON, GRTgaz**

Effectivement, Thierry Gobe l'a évoqué au début. Les diamètres ont là une pratique assez courante en termes de pose d'ouvrage. En gros, cela va jusqu'à un mètre de diamètre – je fais très simple. 1,20 mètre, c'est à la fois pas beaucoup plus mais pour autant on change de catégorie, ce ne sont pas les mêmes engins, etc., cela ne change pas grand-chose sur les fondamentaux de pose. Par contre, les entreprises équipées pour faire ce genre de travaux sont assez peu nombreuses et ce sont souvent des entreprises plutôt européennes, donc plutôt étrangères et assez peu françaises. C'est à ce titre-là que Thierry Gobe disait ça. Donc ce sont des entreprises qui, aujourd'hui, posent ces diamètres-là dans les pays où l'on a l'habitude de poser ces diamètres-là.

On en trouve en Italie puisqu'il y a une tradition gazière très forte avec d'ailleurs plusieurs entreprises à portée internationale. On en pose en Allemagne parce qu'ils développent beaucoup en ce moment leur réseau avec des réseaux avec des arrivées de gaz qui viennent encore de pays d'Europe plus à l'est. Et on en trouve aussi aux Pays-Bas ou en Belgique puisqu'il y a des gisements de gaz historiques aux Pays-Bas qui font que ces réseaux sont développés. Donc c'est plutôt dans ces pays-là que l'on trouve les entreprises qui ont une compétence acquise au fur et à mesure des années, qui sont des entreprises que l'on connaît et que l'on utilise sur des diamètres un peu plus petits. A la fois, on n'a pas l'expérience sur la pose en 1 200, mais on a l'expérience au sens où l'on a l'habitude de travailler avec ces entreprises-là et qu'elles-mêmes ont les moyens et une expérience de pose mais plutôt dans d'autres pays d'Europe. Et je pense effectivement, quand on prend le Benelux, l'Allemagne et l'Italie, que l'on a un beau paysage de pays qui sont proches avec des entreprises qui sont partenaires sur d'autres types de projets.

**Michel GENESCO, CPDP**

Merci pour ces précisions. Est-ce que les réponses de vos collègues contribuent à enrichir votre culture générale ?

**Anouchka ALOUX, GRTgaz**

Il est rassurant de voir que ce sont des pays qui sont juste à côté du nôtre et qu'ils ont l'habitude de faire cela depuis longtemps.

**Michel GENESCO, CPDP**

Tout à fait. S'il n'y a pas de remords dans la salle... il y en a sûrement, me dit Monsieur Giacobino. L'expérience prouve effectivement qu'au moment où l'on veut conclure le débat d'autres questions émergent. Est-ce le cas également ce soir ? S'il n'y a pas d'autres questions je vais repasser la parole au Président de séance afin de conclure cette réunion.

**Michel GIACOBINO, CPDP**

Je vais conclure. Mais évidemment si vous avez une question qui vous brûle les lèvres, n'hésitez pas à la poser. Vous pouvez la poser d'ailleurs maintenant, mais vous pouvez aussi après.

Ma conclusion sera relativement simple. D'abord, je voulais vous remercier d'avoir participé à cette réunion et d'avoir apporté toutes les questions qui se sont exprimées. J'ai noté quand même



qu'il y avait beaucoup de questions techniques : Comment on franchit une rivière ? Comment on entretient le tuyau ? Comment on rétablit les systèmes d'irrigation ? Beaucoup de questions sur la sécurité : Est-ce que l'on peut construire à proximité ? Comment ça se passe pour l'entretien du tuyau pour vérifier qu'il est en bon état ? Etc. Et de fil en aiguille, on a été amené à parler d'urbanisation : Est-ce que l'on va pouvoir construire ? Est-ce que le tuyau va stériliser des terres pour l'urbanisation ? On est « sorti du tuyau », si j'ose dire, puisque les questions sont plus largement posées sur la constructibilité des terrains.

On a également abordé la question du processus d'étude, c'est-à-dire quels sont les contacts qui sont pris ? Comment cela va-t-il se poursuivre une fois que cette réunion aura eu lieu ? Et comment ensuite les choses, si le projet se fait, seront discutées plus précisément encore avec chacun ?

On a abordé la question non négligeable de l'élargissement éventuel du fuseau. Pourquoi pas ? Il peut y avoir effectivement des propositions qui seront faites et éventuellement reprises par GRTgaz que le tuyau ne passe pas forcément dans le fuseau qui a été présenté mais passe éventuellement ailleurs. Auquel cas il faudrait effectivement – et nous y veillerons – que l'information soit faite pour l'ensemble des communes concernées et l'ensemble bien sûr des gens qui sont associés au débat.

On a l'habitude de dire que le débat d'ailleurs n'est pas uniquement une réunion. Vous savez qu'il y a eu 14 réunions avant celle-ci, il y en a encore 4 autres au mois de janvier. Certains thèmes sont repris plusieurs fois, certains sujets sont traités plusieurs fois, d'autres sont traités à l'une ou l'autre des réunions, et en fait les choses s'enrichissent au fur et à mesure. Et vous pouvez savoir ce qui s'est dit au cours des réunions précédentes, et vous saurez également tout ce qui se dira des échanges qui auront lieu au cours des réunions suivantes. Donc c'est cet ensemble de travail collectif qui peut permettre d'élaborer progressivement une façon de concevoir le projet s'il doit se poursuivre et qui constitue l'ensemble du débat public. Le débat ce n'est pas uniquement une réunion.

Je vous précise donc qu'il y a encore 4 réunions qui vont avoir lieu au mois de janvier, une à Bar-sur-Seine, pas très loin d'ici, le 4 janvier ; une autre à Jouarre, qui est plus loin, le 11 janvier ; le 14 janvier à Nogent-sur-Seine qui est vraiment la porte à côté, si je peux me permettre ; et enfin le 15 janvier à Crépy-en-Valois qui est à l'autre bout du tracé. Pour chacune de ces réunions, bien entendu chacun d'entre vous a la possibilité de venir, si vous le souhaitez, à l'une ou à l'autre et poser d'autres questions qui vous auront germé dans la tête entre-temps. Et par ailleurs, bien entendu toutes les réponses sont toujours disponibles sur notre site Internet et vous pouvez retrouver l'intégralité de ce qui s'est dit ce soir sur le site Internet de la Commission particulière de débat public de manière à pouvoir retrouver et éventuellement compléter les choses que vous aurez entendues, compléter notamment les questions que vous voulez poser parce que vous pouvez aussi poser d'autres questions. Tant que le débat n'est pas terminé, nous nous astreignons à faire que les réponses faites par GRTgaz soient apportées à l'ensemble du public.

Voilà ce que je voulais vous dire pour ce soir. Merci d'être venus. Nous avons eu quand même pas mal de questions puisque nous avons eu une bonne quinzaine de questions différentes. Vous en avez peut-être une de plus, Monsieur l'adjoint au Maire ? Je vous en prie.

## **Michel THIEBAUT**

D'une manière plus générale, est-ce qu'il y a des questions qui sont un peu plus génériques que vous retrouvez un peu partout, qui ne seraient pas ressorties ici et qui seraient intéressantes de

donner ? Il y a certainement des questions qui sont un peu plus génériques, que l'on n'a peut-être pas abordées et qui mériteraient une réponse.

**Michel GIACOBINO, CPDP**

Si la question s'adresse à moi, je pourrai dire qu'effectivement, si l'on fait un bilan très rapide des précédentes réunions, il y a des questions qui ne sont pas sorties ce soir. Par exemple, à quoi sert ce tuyau ? Cela n'a l'air de rien, mais peut-être que vous avez toutes les réponses et auquel cas la question ne se pose pas. Mais il y a des gens qui ont posé la question à quoi sert le tuyau, par exemple, pour les questions génériques, c'est-à-dire des questions très globales. Mais vous en avez peut-être d'autres, GRTgaz ?

**Un intervenant, GRTgaz**

Une question qui revient de temps en temps : Qu'en est-il de la pose d'un tuyau de gaz dans des milieux humides ? Est-ce que cela fait bon ménage ? La réponse est oui. Cela ne pose pas de problèmes particuliers. Il y a pas mal d'endroits en France où des canalisations de gaz sont posées dans des zones inondées fréquemment. Et même en cas de crues importantes des fleuves, il y a des canalisations dans le fond de l'Ouveuse qui a été de triste mémoire il y a quelques années et qui ont tenu le coup. Donc c'est quelque chose qui a été prouvé et qui ne pose pas de problèmes particuliers.

**Michel GIACOBINO, CPDP**

Je vous remercie de cette dernière question. Mais s'il y en a d'autres, allez-y. N'hésitez pas à les poser aujourd'hui, mais vous pourrez les poser après. Sinon, s'il n'y a plus d'autres questions...

**Madame SANSON, Correspondante de presse du Journal *Est Eclair***

J'aurai juste un mot à dire. Je n'ai pas eu le temps d'étudier le dossier. A Jouarre, les habitants et les communes limitrophes ont été véhéments. Ils ont interrogé le maître d'ouvrage sur le tracé envisagé. Je voulais savoir pourquoi les habitants de Jouarre se sont montrés aussi opposés à ce trajet ?

**Michel GIACOBINO, CPDP**

J'étais à Jouarre, donc je pourrais dire au moins ce que j'ai ressenti. A Jouarre, les élus et certains membres de la réunion s'attendaient à avoir un tracé précis, et donc un certain nombre a manifesté une certaine mauvaise humeur en disant que le tracé n'était pas aussi précis qu'ils pensaient. C'est ce que j'ai gardé comme souvenir de l'affaire. Je pense que l'on avait pourtant expliqué, comme aujourd'hui, que l'on fait les choses en deux fois et que forcément, si on les fait très en amont, comme aujourd'hui, on ne peut pas avoir un tracé précis. Du moins, GRTgaz étudie un fuseau, et c'est cela qui donne de la souplesse et de l'intérêt à la réunion. En tout cas, c'est comme cela qu'on le voit. Après, bien entendu, il y a un tracé précis qui est soumis à enquête publique. Certains avaient l'habitude de l'enquête publique et la « nostalgie » de l'enquête publique, c'est-à-dire que l'on a un tracé précis et on discute très précisément des choses.

**Madame SANSON**

Ce n'est pas très important en définitive. Ce n'est pas une opposition totale au gazoduc.

**Michel GIACOBINO, CPDP**

A ma connaissance, il n'y a pas eu d'opposition exprimée au gazoduc. S'il n'y a plus d'autres questions, vous pouvez prolonger la discussion autour du verre qui vous attend derrière. Je précise simplement que ce verre n'est pas très alcoolisé, à vrai dire il ne l'est pas du tout, même s'il a parfois la couleur du vin que vous connaissez mieux. Mais nous vous l'offrons très volontiers et nous vous proposons de continuer à discuter autour du verre si vous le souhaitez. Bonne soirée.

**Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – [infofrance@ubiquis.com](mailto:infofrance@ubiquis.com)**

## **Index**

*Nous vous signalons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :*

Didier FRANCOIS.....	18	Nicolas GANDON .....	16
Hervé GEORGET ...	10, 13, 15, 20, 22, 23, 25	Ouveuse.....	30
Madame SANSON.....	30		