

Verbatim de la réunion publique

Débat public ERIDAN

Date et heure : 22 octobre 2009 à 18h 30

Lieu : Montboucher-sur-Jabron – Salle des Fêtes

Durée : environ 2 heures 30

Participants : 115 personnes

CPDP : Commission Particulière du Débat Public

I. Présentation du débat public ERIDAN

Patrick LEGRAND, Président de la Commission particulière du débat public

Il est 18 heures 30 pile. La salle est quasiment pleine. Merci, enfin merci ! C'est tout de même « vache » qu'un « mec » du nord, du *ch'nord* là-haut, arrive ici et qu'il pleuve ! Ça me fait un drôle d'effet. D'habitude, c'est plutôt pour le nord la pluie. Mais, nous ferons avec, surtout que nous en avons tous besoin de temps en temps.

Bonsoir, je m'appelle Patrick Legrand. Je suis le Président de cette CPDP qui porte sur le projet de gazoduc ERIDAN. Je suis, professionnellement, Vice-Président de la Commission nationale du débat public, un « machin » qui a été créé il y a maintenant un peu plus d'une dizaine d'années pour organiser systématiquement des débats publics. Nous sommes ce soir, ici, rassemblés pour la quinzième réunion du débat public qui porte sur ce projet de gazoduc de transport sud/nord, entre Saint-Martin-de-Crau et Saint-Avit (dans le nord de la Drôme).

Je vais vous rappeler très rapidement ce qu'est un débat public. C'est un peu particulier. C'est largement avant ce que tout le monde connaît et qui s'appelle l'enquête publique. L'enquête publique, en général, c'est quand un certain nombre de décisions de principe ont été prises, que l'on connaît très bien le tracé, que les études techniques sont totalement abouties et que l'on veut vérifier l'impact sur l'environnement, d'un côté, et les questions d'expropriation ou autres, donc de jeu entre l'Équipement et la propriété, de l'autre. Le débat public est largement en amont. Cela veut dire qu'au fond aucune décision n'est prise. Ces messieurs vous le rediront mieux que moi, puisque c'est mieux quand ce sont eux qui le disent. La décision de faire ce gazoduc n'est pas prise. Donc, il y a toute une série de nouvelles souplesses possibles. C'est aussi l'occasion, s'il est réalisé, de poser dès maintenant un certain nombre de conditions ou de règles qui peuvent toucher soit à l'équipement soit à son utilisation, soit à la façon dont il va être inséré dans les milieux, soit à la façon dont vous allez ensuite discuter de la mise en œuvre un peu plus détaillée.

Le débat public, donc, intervient sur des objets qui ne sont pas encore totalement décidés. Il intervient sur des objets qui sont relativement massifs, qui représentent un intérêt national – un gazoduc de 1,20 mètre, cela transporte beaucoup d'énergie, ces messieurs vous le diront – et sur des objets techniques, quels qu'ils soient : des TGV ; des autoroutes ; je l'espère, plus tard, des incinérateurs ; de grands équipements industriels, pas très loin d'ici ; la fusion nucléaire en Provence, etc. qui ont des impacts sur des équilibres économiques, sur des enjeux sociaux ou sur des enjeux environnementaux. En général, ces équipements ont toute une série d'impacts potentiels

sur toute une série de choses. La caractéristique du débat public est d'intervenir largement en amont. Cela veut dire que, peut-être, ce que vous direz pourra être pris en compte. C'est déjà pas mal, et vous ne l'aurez pas dit trop tard. Il porte sur les questions d'opportunité, sur les questions de finalité : à quoi ça sert ? Pourquoi ? etc. Un gazoduc, c'est tout de même presque de la politique énergétique massive en tôle et en ferraille.

Le pilotage de ces réunions et de ces débats publics (en général entre 15 et 25-30 réunions) revient à une CPDP, dont vous avez ici deux membres, Pierre Gervason et Patrick Legrand, le Président. Ils sont là pour organiser les débats et ils ont deux caractéristiques.

- D'abord, ils sont totalement incompetents sur le sujet, *grosso modo*. Peut-être que certains d'entre vous sont incompetents sur le sujet. Incompetents sur le sujet, c'est-à-dire que nous devons avoir un œil neuf pour, chaque fois, nous mettre en recul. Ne vous inquiétez pas, nous savons tout de même analyser un certain nombre de projets techniques ou scientifiques, notre carrière nous y a conduits, mais nous n'avons pas à être compétents sur le sujet.
- Ensuite, nous n'avons rien à dire sur le fond. Le commissaire-enquêteur, lui, bien souvent, à la fin, dit un certain nombre de choses. Il fait des remarques techniques. Nous, nous n'avons rien à dire sur le fond.

Nous ne sommes là que pour organiser la réunion, sur une problématique qui est définie par la Commission nationale, puis précisée par nous (une problématique, c'est un ensemble de problèmes) et ensuite pour vous écouter et porter ce que nous avons entendu, c'est-à-dire que tous les avis, nous les notons. C'est pour cela qu'il y a un verbatim, c'est-à-dire une transcription intégrale de tout ce qui se dit : même quand je bafouille c'est écrit, quand je dis des bêtises c'est écrit. Cela reste durablement accessible sur Internet, par exemple. Si quelqu'un veut un texte, nous pouvons toujours lui envoyer une version papier. Au fond, nous sommes là pour porter vos avis. Evidemment, maintenant nous commençons à savoir ce que vous pensez, vous, le public, hétérogène ; invités, mais pas sélectionnés. Chacun d'entre vous a le droit à la parole, même à des questions qu'il pourrait penser pas très légitimes, ou peut-être même des questions qu'il pourrait imaginer idiotes. Aucune question n'est idiote ici. Nous sommes là comme avocats et porteurs.

Ce qui va se passer ensuite est, au fond, simple pour le début puisque, comme toute commission, nous faisons un rapport de ce que nous avons entendu : les avis qui ont été évoqués, le pourquoi et le comment qui portent sur la finalité, sur les modalités techniques, etc. La Commission nationale dit ce qu'elle en pense, elle le synthétise. Cela est relativement courant. On peut toujours dire qu'un rapport finit toujours dans un tiroir, et plus personne ne le lit. Là, c'est un peu compliqué, parce que c'est un peu différent de ce qui se passe habituellement. Le maître d'ouvrage, en l'occurrence GRTgaz – dont nous sommes totalement, strictement, financièrement, intellectuellement indépendants – doit répondre dans les trois mois sur ce qu'il a entendu dans le débat public, les remarques qu'il va prendre en compte, comment il va les mettre en œuvre et pourquoi certaines remarques ou certaines propositions il ne peut pas les mettre en œuvre. Ce texte qui, depuis que nous avons commencé les débats publics, est de plus en plus important (10 à 15 pages), est en général validé par le Conseil d'administration – c'est une forme d'engagement – et rendu public. Rendu public, c'est-à-dire que vous en disposerez, vos élus à la mairie, à la Commission nationale si nécessaire, et cela aura été diffusé dans les journaux. Vous en disposerez, et éventuellement, de temps en temps, vous pourrez aller faire les comptes et leur dire : « *Dites donc, vous nous aviez dit ça. Trois ans après, nous n'avons rien vu* – par exemple, je ne sais pas, une concertation ou un « truc comme ça ». J'ai entendu dire que ça s'était peut-être un peu passé comme ça sur certaines opérations ici – *alors que vous vous y étiez engagés. Vous êtes en train de ne pas tenir vos engagements.* » Cela est extrêmement important, au moins pour deux choses :

- parce que c'est vous qui, ensuite, serez là pour leur demander des comptes, et vous aurez les moyens de leur demander des comptes ;
- ensuite, si la Commission nationale du débat public reste en arrière de la main éventuellement, elle n'est pas là pour contrôler. Elle est là en tant que recours et cela évite à une nouvelle administration de proliférer et, c'est dans l'air du temps, de nous réduire – pas toujours d'ailleurs à juste titre.

Donc, le débat public est un « truc » assez particulier qui porte sur des objets bien particuliers. Il peut aussi porter sur des politiques, plans et programmes. Pour ceux qui suivront ces affaires-là, vous verrez qu'il y a un grand débat qui vient de commencer, il y a une quinzaine de jours, sur les nanotechnologies, c'est-à-dire ces technologies de l'infiniment petit, de l'ordre du milliardième de millimètre, qui peuvent révolutionner un certain nombre de technologies.

Voilà, *grosso modo*, les données du débat public.

ERIDAN, bien sûr vous voyez que c'est un projet d'intérêt général, qu'il n'est pas encore décidé, qu'il peut avoir des impacts de plusieurs natures. Pourquoi la Commission nationale du débat public a-t-elle proposé – ou même, imposé – un débat public au maître d'ouvrage GRTgaz ? Au moins pour les raisons que l'on peut traditionnellement trouver à un gazoduc, qui est tout de même un équipement important, mais aussi pour trois autres raisons.

- La première est qu'un gazoduc, c'est de l'énergie. L'énergie, actuellement, elle ne vient pas du gazomètre, etc. Elle vient parfois de très loin, dans le nord, dans le sud, dans l'est ou dans l'Ouest et il y a donc des éléments importants de géostratégie. Cela dit, un peu en « rigolant », de temps en temps, des molécules de gaz se « trimbalent » dans ces tuyaux, qui ont des marques venant de la Russie, qui ont eu du mal à passer en Ukraine, etc. où il y a des enjeux politiques forts. Donc, un gazoduc, c'est un élément de géostratégie générale et il faut que l'on puisse en discuter. C'est une question de démocratie.
- Le deuxième point est que traditionnellement, le gazoduc est un tuyau que l'on enterre dans le sol. Une fois qu'on l'a enterré, on l'oublie, cela a été un petit moment difficile quand on l'a mis dedans. Enfin, vous ne l'oubliez pas, vous, non ; les autres l'oublient. Mais, non, il est encore là et l'on se dit qu'il y a d'autres gens qui peuvent s'intéresser à ces questions de gazoducs que ceux dans le fond desquels ils viennent s'installer. Donc le deuxième enjeu, c'est d'élargir, compte tenu des enjeux généraux que présentent ces gazoducs, de la durabilité de cette installation et de ses enjeux politiques et économiques, élargir le public au-delà des gens traditionnellement intéressés par la mise en cause de leur fond ou de leur propriété.
- Le troisième enjeu qui nous a conduits à mettre ce gazoduc et ces gazoducs – puisque nous en avons deux en débat public, un dans le nord entre l'Oise et la Haute-Marne – en débat, c'est que nous savons maintenant que le sol n'est pas seulement un compartiment écologique inerte ; c'est un compartiment où il se passe un certain nombre de choses. Il y a bien évidemment les effets terroir qui, en matière de vignes, peuvent avoir de l'importance. Pas seulement en matière de vignes d'ailleurs, en matière de certaines productions agricoles. C'est aussi un compartiment biologique où il y a des concentrations d'animaux qui, maintenant que nous connaissons un peu mieux les enjeux de la biodiversité, peuvent être relativement importantes. Un sol, c'est aussi un lieu de passage d'eau, voire de liquides divers moins intéressants que l'eau, mais c'est un compartiment hydraulique et hydrologique. Le sol, en dernier lieu, maintenant nous le savons, c'est un compartiment de la biosphère qui a une certaine importance face à tout ce qui est l'évolution du climat, le stockage du CO₂, etc. Or le sol fait très peu partie

des débats publics, on l'oublie assez souvent. Il est parfois vierge et plat et l'on ne s'en préoccupe pas trop. C'est le troisième enjeu sur lequel nous suggérons de discuter.

Tout ça, ce sont des propositions. Après, c'est vous qui décidez de la suite des questions qui seront posées et nous ferons ensuite, nous, le décompte.

Quelques règles. Pour nous, c'est indépendance et neutralité. Si vous nous prenez en défaut d'indépendance ou en défaut de neutralité, vous cognez. Pour vous, il y a des règles : argumentation – les invectives n'ont jamais fait beaucoup avancer les sujets – ; *grosso modo*, transparence, mais c'est quelque chose qui s'impose à ces messieurs plus qu'à vous ; civilité. Au fond, puisque nous sommes tous là et que nous essayons de faire un grand moment d'intelligence collective, il faut s'écouter, répondre aux autres, argumenter. Vous verrez qu'il y a un certain nombre de techniques, on y arrive très bien.

Nous arrivons à la quinzième réunion. Je ne vais pas tarder à vous passer la parole. Nous pouvons déjà vous dire qu'il s'est passé des choses. Le débat public, ce n'est pas une suite de réunions publiques ramassées, comme pour le barbecue, sur une petite tige. Ce sont des choses qui s'enrichissent mutuellement et, au bout d'une quinzaine de réunions, nous voyons bien qu'il y a un certain nombre de sujets. Je discutais tout à l'heure avec un de vos élus. Par exemple, les enjeux de l'aménagement du territoire et de la cohérence de l'installation des équipements ressortent vraiment comme une question fondamentale. Pour moi qui suis, à l'origine, aménageur, entre autres, voir qu'il y a une demande de cohérence territoriale est plutôt un plaisir et une réelle satisfaction.

Voilà, je crois que j'ai à peu près tout dit, à toute vitesse, comme d'habitude. Vous savez que tout est « verbatimé ». Nous filmons aussi, parce que nous faisons à la fin un petit film qui rend compte de ce qui s'est dit, des grands moments et qui essaie de traduire, d'une certaine façon, l'ambiance, mais aussi le fond de ce qui s'est dit. D'ailleurs, nous en déposerons des exemplaires auprès des élus dans les communes, mais aussi dans les centres de documentation et nous en diffuserons à qui le voudra pour se remémorer ce qui s'est dit.

Je vais passer la parole à ces messieurs de GRTgaz. Nous sommes bien séparés, pour bien marquer notre indépendance ! Ils vont vous expliquer le projet. C'est une réunion un peu générale. Ils auront bouclé la question dans une dizaine de minutes, peut-être un peu plus, un petit quart d'heure. Après, ce sera à vous la parole. On lève la main, je donne un numéro et nous essayons de gérer cela au mieux. Voilà. Merci, et au travail. Messieurs, à vous.

II. Présentation du projet

Daniel BOURJAS, Directeur régional de GRTgaz

Merci, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Messieurs les élus, bonsoir et merci à tous d'être présents ce soir. Je me présente, Daniel Bourjas, Directeur régional de GRTgaz, Directeur de la région Rhône-Méditerranée qui exploite environ un quart des réseaux de gazoducs en France. C'est donc un vaste territoire, environ 8 000 kilomètres de gazoducs. À mes côtés, Georges Seimandi, Directeur du projet et Jean-Noël Connangle qui est Chef du projet. Nous sommes là pour présenter ce projet et, bien sûr, répondre à toutes vos questions ou préoccupations.

Pour nous, ce moment de rencontre lors de ce débat public est un moment de dialogue et un moment d'écoute, comme l'a précisé Monsieur Legrand ; d'écoute, tel que le veut le débat public

et nous sommes dans une posture d'écoute. Posture d'écoute d'autant plus que ce projet n'est pas décidé. Au sein de GRTgaz, la décision finale d'investissement relative à ce projet n'est pas prise. Monsieur Seimandi vous expliquera d'ailleurs pourquoi. Donc, ce débat n'a pas lieu sous la pression d'un délai lié à la réalisation d'un projet. Nous nous donnerons le temps nécessaire à approfondir les questions, les préoccupations que vous pourrez soumettre lors de cette soirée, et au-delà de cette soirée d'ailleurs, sur le site Internet ou par des contacts directs avec nos équipes. Je passe la parole tout de suite à Monsieur Seimandi, qui va vous présenter le projet.

Georges SEIMANDI, Directeur de projet GRTgaz

Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vous remercie à mon tour d'avoir accepté de consacrer de votre temps personnel pour venir dialoguer avec nous ce soir. Cette réunion nourrira le projet à coup sûr. Cette réunion revêt une dimension un peu particulière, parce que c'est la dernière de ce débat public, ce qui ne veut pas dire d'ailleurs que pour nous la concertation s'arrêtera là. En même temps, c'est une réunion très particulière aussi parce que nous nous retrouvons dans un endroit où les enjeux sont très forts, en termes d'urbanisation, en termes environnemental, en termes écologique, tout simplement pour les gens qui vivent là. C'est aussi un endroit où se croisent déjà de nombreuses infrastructures. Soyez sûrs que vos élus nous ont déjà bien sensibilisés sur le sujet.

Le projet que nous allons vous présenter, avec une vingtaine de diapositives et à deux voix, avec Jean-Noël Connangle, vise à créer de nouveaux moyens de transport du gaz naturel, entre le nord des Bouches-du-Rhône et le nord de la Drôme, sur deux communes qui sont, au sud, Saint-Martin-de-Crau et, au nord, Saint-Avit (au nord-est de Valence).

1. Présentation générale

Permettez-moi, dans un premier temps, de nous présenter un peu plus en avant. Nous ne vendons pas de gaz naturel. La Société GRTgaz, Société du Groupe GDF SUEZ, est transporteur de gaz naturel. Il y a deux transporteurs en France : GRTgaz, sur 80 % du territoire national et une autre société qui s'appelle TIGF, Société de Total dans le sud-ouest, pour des raisons historiques que nous pourrions développer si vous voulez.

2. Pourquoi développer les capacités de transport dans le sud-est de la France ?

Transporter le gaz naturel, cela veut dire quoi ? Cela veut dire surveiller, entretenir, maintenir, exploiter le réseau en permanence, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Cela veut dire développer ce réseau le cas échéant et nous sommes là ce soir pour parler de cela. Cela veut dire commercialiser ces capacités de transport. Comme partout en Europe, le transport de gaz naturel est une activité régulée. On entend beaucoup prononcer le mot « régulation » ces temps-ci, notamment dans le domaine de la finance. Dans le domaine de l'énergie, ce concept a une dizaine d'années et est notamment lié à l'ouverture du marché. Nous pourrions revenir sur ce sujet, si vous voulez. En tout cas, nous ne faisons pas ce que nous voulons ; notre activité est encadrée et surveillée par un organisme qui est une autorité administrative indépendante, qui s'appelle la Commission de Régulation de l'Énergie. Pour faire notre métier, nous nous appuyons sur 32 000 kilomètres de canalisations de transport en France – vous voyez la carte ici – et sur plus de cinquante ans d'expérience. Voici la carte du réseau qui est, bon an mal an, la même que celle du réseau ferroviaire. D'ailleurs, il y a en France plus de 30 000 kilomètres de voie ferrée. Vous voyez que les réseaux se suivent, en fait. Vous constatez immédiatement que le réseau de gaz naturel est bien

plus dense au sud qu'au nord du pays et c'est une des raisons qui motivera le projet. Nous allons y revenir. Pardon, le réseau est bien plus dense au nord qu'au sud – celle-là, je la fais à chaque fois, je ne sais pas pourquoi – et c'est notamment cela qui motivera le projet. En pointillés rouges, nous avons affiché la zone de projet, dans la vallée du Rhône, entre le nord des Bouches-du-Rhône et le nord de la Drôme.

Très concrètement, l'objet technique, « sociotechnique » dirait le Président du débat public, c'est une canalisation de transport de gaz naturel – nous vous décrivons un petit peu plus ce que c'est techniquement – qui est enterrée sur toute la longueur, sur 200 kilomètres, un peu plus de 200 kilomètres, ce serait la trace du linéaire direct. C'est un projet d'environ 500 millions d'euros. C'est un chantier qui, s'il se réalise, durerait environ 18 mois, ce qui ne veut pas dire que nous allons rester 18 mois sur chaque parcelle. Nous reviendrons sur ce point. Si le projet se décide, ce serait pour que l'ouvrage soit en service fin 2014 début 2015. Donc, à ce jour, le projet n'est pas décidé. S'il n'est pas décidé, beaucoup nous disent : « *Et alors, pourquoi êtes-vous venus nous voir ?* » Tout simplement, et c'est bien pour cela que nous adhérons aux principes du débat public, parce qu'il vaut mieux se parler trop tôt et peut-être pour rien, mais ce n'est jamais pour rien que l'on se parle, que trop tard. Beaucoup nous disent : à l'heure de la préparation du Sommet de Copenhague, à l'heure de la taxe carbone, à l'heure où les énergies fossiles sont interrogées, finalement, à l'heure des plans « Énergie-Climat », est-ce que cela vaut encore le coût d'investir 500 millions d'euros pour le gaz naturel ? Je ne vais pas vous faire la réponse, en trois lettres, que nous avons envie de faire, vous la devinez. Je préfère plutôt argumenter.

Ce projet nous paraît indispensable pour deux raisons : pour une raison de sécurité des approvisionnements énergétiques français et européens, et pour des raisons d'efficacité du marché de l'énergie et du gaz naturel.

- Pour parler de sécurité d'approvisionnement, je voudrais arriver sur cette carte-là. Aujourd'hui, en France, les approvisionnements en gaz naturel sont bien diversifiés. La moitié vient de l'Europe (Norvège, Pays-Bas) et l'autre moitié vient d'Afrique, notamment d'Algérie, et de Russie. D'ici quinze à vingt ans, les réserves de gaz naturel en Europe auront fondu de moitié. Donc, nous avons 25 à 30 % du gaz naturel que nous consommons aujourd'hui qu'il faut aller chercher ailleurs, sous-entendu si les consommations sont les mêmes qu'aujourd'hui ; elles peuvent augmenter, elles peuvent diminuer. En tout cas, il va falloir aller chercher l'énergie ailleurs. Or cette carte montre que 70 % des réserves de gaz naturel dans le monde sont concentrées dans trois pays : la Russie, l'Iran et le Qatar. Des pays qui, à l'énoncé de leurs noms, sont, vous le voyez bien, dans des contextes géopolitiques assez compliqués. Si l'on ne veut pas trop dépendre d'un seul de ces pays-là, ce qui est une fragilité évidente, vous en conviendrez – nous pouvons en débattre parce que rien n'est évident, finalement – il nous faut multiplier les sources d'approvisionnement. Pour multiplier les sources d'approvisionnement, il faut augmenter la taille des réseaux aujourd'hui. C'est une des raisons qui motivent le projet ERIDAN. Nous pourrions y revenir.
- Deuxième motivation, le marché de l'énergie est ouvert. Aujourd'hui, vous pouvez acheter du gaz naturel à une cinquantaine de fournisseurs. D'ailleurs, nous avons une cinquantaine de clients qui transportent le gaz naturel sur notre réseau, mais pour cela beaucoup nous disent et disent à la Commission de régulation de l'énergie en fait : « *Le marché n'est pas si ouvert que cela parce que le réseau est trop congestionné et – si je le dis trivialement – les tuyaux de GRTgaz sont trop pleins de gaz de GDF SUEZ, donc faites-nous un peu de place.* » Si nous faisons plus de place, il y aura plus de concurrence et au bout du compte, notamment dans le sud, le gaz naturel, toutes choses égales par ailleurs, aura un prix plus compétitif. Dans le sud de la France, sur le marché de gros, le gaz naturel est 10 % plus cher que dans le nord,

approximativement. 10 %, cela ne vous paraît rien, mais sur un industriel, la facture énergétique représente 15 % de son chiffre d'affaires. Pour un ménage moyen qui consomme 15 à 17 000 kilowattheures par an, c'est 1 000 euros par an. Et si un industriel du coin, qui a une facture de gaz naturel de plusieurs millions d'euros par an, économise 10 % là-dessus, « mine de rien » cela retombe sur le tissu local et sur l'entreprise. Ce n'est pas un enjeu bénin. Nous pourrions y revenir si vous le voulez. Là, nous ne faisons qu'effleurer les sujets.

Nous ne sommes pas les seuls à faire cette analyse. Nous n'allons pas poser un ouvrage de cette dimension-là, un tuyau sur la vallée du Rhône (sur le tronçon qui vous est indiqué) en nous croisant les bras et en attendant que les expéditeurs (c'est le terme consacré) envoient du gaz naturel dans nos tuyaux. Effectivement, d'autres opérateurs font la même analyse que nous sur les besoins de diversifier les approvisionnements et de fluidifier le marché. C'est ainsi que dans le sud de la France, vous voyez trois grands projets de nouvelles arrivées du gaz naturel (de gauche à droite pour vous) :

- un projet de terminal méthanier dans l'estuaire de la Gironde ;
- un projet d'interconnexion entre les réseaux français et espagnol de gaz naturel, ce qui nous permettrait, via la péninsule ibérique, de voir arriver du gaz africain directement par là ;
- de très gros développement sur la zone de Fos, où le Grand Port Maritime de Marseille est en train de dire qu'il veut faire de Fos « la porte du sud de l'Europe » pour le gaz naturel.

Si au moins un de ces projets se fait, nous déciderons alors de construire le gazoduc. Il y a d'autres conditions pour arriver à cette décision. Si vous voulez que l'on creuse le sujet, nous l'aborderons. Il a des problématiques géostratégiques, la sécurité d'approvisionnement et le marché, et il y a des opérateurs qui se manifestent dans le sud. S'ils font un terminal méthanier à Fos-sur-Mer, ce n'est pas pour alimenter que la zone de Marseille, vous l'imaginez, donc il nous faut renforcer cet itinéraire dans la vallée du Rhône. Nous pourrions y revenir.

3. Le projet ERIDAN dans le territoire

Pour réussir un tel projet, il faut certes que les éléments stratégiques précédemment décrits soient au rendez-vous, mais il y a quelque chose qui est indispensable aujourd'hui et encore plus dans la vallée du Rhône : il faut que, ensemble, nous trouvions la meilleure insertion de ce projet dans son environnement, chez vous si cela passe chez vous, dans les territoires concernés. D'autant plus que, ce n'est pas à vous que je vais le dire, nous sommes là dans la vallée du Rhône. Vous voyez sur cette carte : en vert ce sont les milieux naturels, en jaune les milieux agricoles et en rouge les zones plutôt bâties.

Dans la vallée du Rhône, nous sommes sur un endroit où il y a beaucoup d'enjeux. C'est un territoire structuré par le cours d'eau et qui est très contraint à l'est et à l'ouest par le relief, c'est un couloir. C'est un endroit qui séduit énormément de monde puisque, par endroits, nous avons des dynamiques démographiques deux fois supérieures à la moyenne nationale, c'est-à-dire qu'il y a des gens à accueillir ; qui dit des gens à accueillir, dit développement des zones d'activité, développement de l'urbanisation. Les élus qui sont dans la salle en savent quelque chose. C'est une vallée du Rhône qui est fortement marquée par les activités économiques, nucléaires au nord et au sud de Montélimar, les zones d'activité autour de cette agglomération de Montélimar, le projet de gare d'Allan, par exemple. C'est un endroit marqué par des productions agricoles très qualitatives, fruit de dizaines d'années d'efforts des agriculteurs pour sortir des difficultés passées. C'est un endroit où le milieu naturel est remarquable. C'est un endroit qui est déjà concerné par de

nombreuses installations et infrastructures. Au bout du compte, tous les gens que nous avons rencontrés nous disent une chose : « *On en a marre, ça passe toujours chez nous.* »

C'est donc un véritable défi qui se présente devant nous et avec vous – parce que je n'imagine pas qu'un projet comme celui-là, nous le dessinions sur notre table à dessin tout seuls – que de trouver la meilleure insertion du projet entre ces deux extrémités. Du coup, partant de l'aire d'étude très large qui faisait 8 000 kilomètres carrés au départ, nous avons fait une analyse très progressive depuis 2007 pour vous présenter aujourd'hui une bande d'étude, que dans notre jargon nous appelons « un fuseau », qui fait bon an mal an 2 à 4 kilomètres de large, dans laquelle nous approfondissons en concertation les études pour arriver à trouver un tracé où l'impact sera le minimum. C'est l'ambition que nous avons. Nous avons rencontré beaucoup de monde : les services de l'Etat ; des associations ; des représentants des professionnels du monde agricole. Nous avons progressivement réduit cette bande d'étude et nous avons, début 2008, commencé à la présenter aux élus locaux sur la base de ce qui va vous être présenté ici et nous comptons beaucoup sur le débat public pour progresser dans notre compréhension du terrain pour arriver à ce tracé de moindre impact.

Pour arriver à trouver un tracé sur un tel ouvrage, il n'y a pas de recette miracle et, au bout du compte, il y en a toujours qui vont dire : « *C'est intéressant votre projet, mais ça tombe chez moi donc je ne suis pas d'accord.* » Cela dit, je crois qu'il n'y a pas de recette miracle, mais il y a des principes directeurs que je vous invite à partager ce soir, sinon nous risquons d'avoir un dialogue qui tourne en rond.

Bien entendu, nous n'imaginons pas un projet d'infrastructure de transport dans les zones urbanisées, dans les noyaux villageois en plein cœur de Montélimar. Nous allons éviter les zones urbanisées – nous les localisons sur la carte – parce qu'en plus nous ne sommes pas là pour pénaliser l'urbanisation et, nous le verrons, sur une canalisation comme celle-là, sur une bande de 620 mètres de large, on ne peut pas construire. Du coup, de nombreux élus nous ont dit : « *Si vous ne voulez pas nous casser les pieds sur l'urbanisation avec votre ouvrage, allez donc à des endroits où l'on nous interdit déjà de construire. Allez donc dans les zones inondables.* » Cela n'a pas été la raison unique, mais du coup notre réseau chemine pour un tiers de sa longueur dans des zones inondables. Nous pourrions y revenir.

Il s'agit aussi, deuxième principe, de préserver les potentiels des productions agricoles – je dis bien *préserver les potentiels des productions agricoles* – étant entendu que pendant les travaux il y a une piste qui se fait et sur laquelle des engins circulent. Il s'agit aussi de conserver la pérennité du patrimoine naturel, étant entendu aussi qu'après les travaux la nature reprend ses droits. Et, à 2,5 millions d'euros le kilomètre, vous comprendrez assez bien que les détours, nous y regardons de près. Cela dit, voilà le fuseau d'étude du sud vers le nord et vous voyez que, grâce au dialogue, nous avons évité la trace directe qui vous est montrée ici et où nous avons déjà une canalisation d'ailleurs, beaucoup plus petite, qui présente des capacités cinq fois moindres. Nous contournons l'agglomération d'Avignon-Carpentras-Orange, où nous n'avons pas trouvé de possibilités de passage tellement c'était construit et tellement cela allait être construit demain. Nous laissons cette agglomération, à l'est, et nous franchissons le Rhône du côté d'Aramon – pour ceux qui connaissent – et du côté de Caderousse, pour ensuite continuer plein nord. Mais plein nord, il y avait l'agglomération de Montélimar. Nous proposons, dans notre fuseau d'étude, de la contourner par l'est. Oui, je vois des réactions, j'espère que nous allons en parler.

Une fois que nous sommes là, nous continuons plein nord jusqu'à Saint-Avit. Vous voyez une forme un peu biscornue, parce qu'il y a certains endroits où c'est un peu plus compliqué que d'autres de rechercher un tracé. Cela dit, les frontières de cette bande d'étude sont mises à la

concertation et au dialogue pendant ce débat. Elles ne sont pas intangibles, ni définitives. Nous avons des arguments pour vous expliquer pourquoi nous sommes là, mais vous en avez peut-être d'autres pour nous expliquer qu'il faut aller ailleurs. Parlons-en.

Au bout du compte, pour terminer sur cette première partie : 215 kilomètres de long si l'on prend l'axe central de cette bande d'étude, quatre départements du nord au sud (la Drôme, le Vaucluse, le Gard et les Bouches-du-Rhône). Si l'on prend l'axe direct, cela fait une centaine de communes concernées, dont 60 % dans la Drôme.

Voilà pour cette première partie. Je passe la parole à Jean-Noël Connangle pour la suite.

Jean-Noël CONNANGLE, Chef du projet ERIDAN

4. L'ouvrage projeté

Je vous propose maintenant de consacrer du temps sur l'ouvrage en lui-même, et cela en deux photographies.

Sur cette première photo, vous avez le résumé de ce que sera l'essentiel, donc jusqu'à 99 %, de l'ouvrage : un tube en acier enterré, soudé bout à bout sur toute la longueur, recouvert d'une couverture minimale d'un mètre, d'un diamètre de 1,20 mètre – nous l'avons dit – et capable de supporter une pression intérieure de 80 bars. Voilà, c'est 99 % de la description de l'ouvrage.

Je vous propose là deux annexes. La première est la station de Saint-Martin de Crau, et la station de Saint-Avit. Ce sont deux ouvrages existants. Ce sont les deux extrémités des sites sur lesquels nous avons déjà des installations. Maintenant, qu'y a-t-il de nouveau ? Une quinzaine de postes de sectionnement, en gros tous les 10 à 20 kilomètres. Qu'est-ce qu'un poste de sectionnement ? C'est tout simplement un robinet qui permet de tronçonner l'ouvrage, pour des raisons de sécurité évidentes. Le robinet se trouve enterré, seuls les organes de manœuvre sont accessibles en surface, donc cela représente une petite clôture en surface, de l'ordre de 500 mètres carrés. Voilà la description du 1 % qui reste de l'ouvrage.

5. Les impacts prévisibles

a. Pendant les travaux

Je vous propose maintenant un petit descriptif d'un ouvrage, dit linéaire, de pose de canalisation. Le principe est le suivant : les engins ne peuvent pas emprunter des routes, ce sont des engins de terrassement, ce sont des engins qui vont donc emprunter une piste parallèle au tracé final, par laquelle nous amènerons les tubes. Au dernier moment, nous ouvrirons la tranchée, nous mettrons le tube soudé bout à bout dans la tranchée (c'est soudé à l'extérieur et ensuite mis en place à l'intérieur). Là, vous avez une petite représentation des déblais, sélectionnés : une terre de meilleure qualité et du tout-venant du reste de la tranchée.

Pour un chantier de la taille d'ERIDAN, l'espace est de l'ordre de 25 à 35 mètres. Pourquoi un écart de longueur ? C'est tout simplement le côté des déblais parce que, si d'un côté nous avons une piste qui est assez calibrée pour le passage des engins, pour la pose des tubes, pour les soudages et pour la mise en place, le reste du volume ce sont les déblais. C'est la raison pour laquelle nous faisons une variation sur les largeurs.

Dans les prairies ouvertes, nous pouvons mettre des clôtures qui permettent de séparer le chantier et, à l'inverse, faire des accès pendant le chantier. Il faut retenir que c'est un travail séquentiel. Nous y viendrons tout à l'heure quand nous parlerons d'impact et vous verrez la notion de séquence.

Slide suivante

Les premiers travaux qui vont se produire sont des travaux à l'initiative et à l'appréciation des Services régionaux de l'archéologie, qui vont définir la nature et le volume des diagnostics archéologiques. C'est avant les travaux proprement dits. Cela peut être assez conséquent en durée et représenter une grande partie de la longueur.

Sur le chantier lui-même, tout chantier a du bruit, mais je reviens sur ma notion de chantier linéaire. Vous avez une succession d'équipes : une première équipe va passer, bien sûr pour créer la piste ; la deuxième pour amener les tubes ; la troisième pour souder les tubes, etc. C'est donc bien une notion de chantier linéaire qui avance en permanence. Nous parlions tout à l'heure de 18 mois de travaux, il faut savoir qu'en un point cela peut représenter de l'ordre de 6 mois de présence, sachant que c'est séquentiel, donc ce n'est pas 6 mois continus. Voilà la particularité. Si nous parlons de bruit, même s'il est réglementaire, il faut retenir cette notion qu'un chantier avance de l'ordre de 500 mètres et peut atteindre jusqu'à 1 kilomètre par jour.

Maintenant, impact sur l'agriculture. Tout à l'heure, nous parlerons de la nature des sols, mais, là, sur un principe d'agriculture, le type de travaux ne doit pas générer de perte de production. La perte de production en elle-même est compensée par des indemnités. C'est un des principes acquis.

Maintenant, avec la faune et la flore, je vais associer le fait que les quatre, cinq ou six ans que l'on met pour étudier, et votre collaboration, devraient nous aider à identifier l'essentiel des précautions à prendre pour soit supprimer soit réduire, au pire compenser les impacts que nous pouvons exercer sur ces milieux-là.

Autre impact, nous pouvons estimer qu'un chantier de cette nature est capable de générer de l'ordre de mille personnes mobilisées. Ensuite, il y aura un redimensionnement bien entendu de l'exploitation de GRTgaz, du fait que le réseau est agrandi. C'est un impact économique.

Il reste une servitude. La servitude est typique à tout ouvrage enterré, de toute nature et notamment pour les canalisations de GRTgaz. Cela représentera une bande de 10 à 20 mètres de large, donnant lieu à une indemnisation, mais avec grande restriction de construction sur la bande des 20 mètres et limite des arbres de haute futaie, c'est un principe de précaution pour les effets des racines sur le tube.

b. Après la mise en service

Nous pouvons considérer que sur l'organisation, à part la bande de servitude, il n'y a aucun impact lié à l'ouvrage. Sur l'agriculture, les précautions prises doivent permettre que la nature reprenne ses droits et donc que l'agriculture reprenne ses droits. Sur les autres usages, il n'y a pas d'impacts significatifs décelables sur les loisirs et les transports. Sur les milieux naturels, c'est tout l'effort consacré pour que ces impacts soient réduits à leur plus simple expression. On peut, sur les bois, percevoir à la fin un layon, mais nous arrivons à minimiser l'impact du layon. Sur le paysage vous avez ce qu'il reste après travaux, c'est-à-dire que la nature a repris ses droits, mais nous tenons à ce que quelques bornes marquent bien la présence de la canalisation, pour de simples raisons de sécurité.

6. Calendrier et étapes du projet

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Voilà, Mesdames, Messieurs, nous en avons terminé. Voici la dernière diapositive. Ce planning montre que nous avons encore le temps, largement, ensemble pour penser ce projet. Si nous décidions de poursuivre ce projet après le débat public, nous publierions cette décision aux alentours du mois de mars 2010. D'ici là, l'étude d'impact, l'étude de sécurité et toutes ces études complémentaires auront avancé. Nous continuerons à nous parler – je m'adresse notamment aux élus – après le débat public, bien entendu. Nous déposerons une demande d'autorisation ministérielle, puisqu'un projet comme celui-là a un niveau d'autorisation ministérielle et non pas préfectorale, dans un an environ. Si ce dossier reçoit un accusé de réception positif des services, il y aura une enquête publique, autre moment fort de concertation, en l'année 2011. Ensuite, si le projet est déclaré d'utilité publique, nous engagerons les travaux mi-2013 pour les terminer fin 2014, sur 18 mois.

Voilà. Nous sommes à votre disposition, avec d'autres collègues dans la salle, pour approfondir toutes ces questions. Merci de votre patience, Mesdames et Messieurs.

III. Questions/réponses

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci, nous allons donc passer à vous, mais je vais faire une petite entorse à mes habitudes. Monsieur le Maire de Montboucher-sur-Jabron est là et j'ai l'habitude de permettre à nos élus de dire quelques mots de bienvenue. Monsieur le Maire, je vous remercie de nous accueillir pour une réunion, d'une certaine façon, un peu politique.

Bruno ALMORIC, Maire de Montboucher-sur-Jabron

Bonsoir à tous, Bruno Almorice, Maire de Montboucher, la commune qui vous accueille et vous souhaite la bienvenue. J'aurais aimé le faire avant 18 heures 30, mais une réunion préalable me l'a interdit. En revanche, c'est chose faite maintenant.

Je voudrais m'adresser au nom des élus de notre commune, mais je laisserai mes collègues qui sont aussi concernés – je pense à Allan, Espeluche et quelques autres communes – par les mêmes problèmes que ceux que nous rencontrons, à vous entendre, sur notre commune de Montboucher.

J'aurais deux préoccupations et une proposition, mais, avant, vous me permettrez une petite observation. J'ai entendu parler de concertation et de débat et je m'en réjouis. Seulement, dans le passé nous avons eu une aventure un peu curieuse avec le TGV, où l'on nous a aussi parlé de concertation, et en guise de concertation on nous a amusés avec deux projets pendant un certain temps, pour nous en sortir un troisième d'un chapeau, que nous n'avons pas vu arriver. Bien entendu, nous ne sommes pas là ce soir pour évoquer le passé, mais le présent ou le futur. Je voulais tout de même vous dire que, si nous ne sommes pas, *a priori*, sourds à vos propositions ou vos intentions, nous ne sommes pas naïfs non plus et nous voudrions vraiment que sous le mot « concertation » il y ait quelque chose qui ressemble à ce que l'on peut trouver dans un dictionnaire.

Ma première préoccupation est d'ordre sécuritaire, c'est celle de la sécurité de nos concitoyens. Il ne vous a pas échappé que nous avons ici, à Montboucher, un certain nombre d'infrastructures de transport. En la matière nous sommes comblés, entre le TGV, l'autoroute et même le pipeline. ; « comblés », je préférerais peut-être dire saturés. Ce n'est pas propre à Montboucher puisque, comme je le disais tout à l'heure, d'autres communes... mais je pense qu'à leur tour ils évoqueront ces questions-là. Donc, trois types d'infrastructures de transport (l'autoroute, le TGV et le pipeline) paralysent une partie non négligeable de notre commune.

J'en viens à une deuxième préoccupation – pour aller vite – celle de l'urbanisme. Nous sommes en train de boucler notre PLU à Montboucher. L'Etat, via la préfecture, nous demande de geler un certain nombre de terrains de part et d'autre du pipeline. Nous craignons, évidemment, qu'il en soit de même pour le gazoduc, si gazoduc devait passer chez nous. Mais au fur et à mesure des mois qui passent, nous sentons que le fuseau se rétrécit dangereusement autour ou pas loin de notre commune donc, nous avons tout de même quelques questions par rapport au tracé. C'était ma deuxième préoccupation.

Ma proposition, parce qu'il faut rester positif et j'ai bien entendu, bien compris et je partage le souci d'indépendance de notre pays quant à son alimentation en gaz. C'est bien connu, ce n'est pas nouveau et cela fait une dizaine d'années déjà qu'il en est question, non pas de ce trajet, mais de notre indépendance énergétique en matière de gaz. Donc, je ne fais pas partie de ceux qui ne comprennent pas ce type de projets. Néanmoins, vous avez, nous avons la chance d'avoir un autre parcours d'infrastructure : le fleuve Rhône qui traverse notre région du nord au sud ou du sud au nord, de la manière dont vous voudrez le présenter, et ce Rhône a un canal. Il y a là des terrains appartenant à la CNR et je ne crois pas me tromper en disant que la CNR est une filiale de GRTgaz, sauf erreur de ma part. Donc, la négociation avec la CNR pourrait être facilitée, car, même si cela doit représenter un certain nombre de handicaps sur le plan technique, voire financier, car il faut des protections par rapport au canal du Rhône, il n'est pas certain qu'il y en ait beaucoup plus que tous les inconvénients que vous rencontrerez entre Saint-Martin-de-Crau et Saint-Avit, au nord, dans toutes les communes que vous allez traverser et pour tous les sujets ou contraintes que vous avez évoqués ou que je viens de souligner.

La proposition est donc relativement simple sur le plan intellectuel. Après il vous appartiendra de vérifier sur le plan financier, mais j'imagine que vous l'avez déjà entendue, c'est tout simplement que ce trajet se situe en bordure du canal, de telle sorte que vous ne traversiez pas d'agglomérations (sauf peut-être Valence ou Avignon, mais il y a des possibilités) et que vous ne traversiez pas tous les nombreux villages que vous allez traverser. Voilà ce que je voulais vous dire, résumé.

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci pour cette entrée en matière vive. Je vais vous passer la parole, mais deux secondes. Avant, je dirais qu'au fond ce que vous vivez aujourd'hui est la conséquence de ce que vous avez vécu avec le TGV. Le débat public et la Commission nationale du débat public sont fils et fille de la façon dont le TGV Provence-Alpes-Côte d'Azur a été imposé aux populations. Je crois que si nous existons, nous, maintenant, Commission nationale du débat public, c'est notamment parce que l'on s'est dit qu'il ne fallait plus que cela recommence ainsi. D'autres raisons aussi y ont contribué, que nous pourrions vous indiquer à l'occasion, ou que vous trouverez sur le site de la Commission nationale, mais cette question-là a été régulièrement évoquée.

Messieurs, il y a une belle série de « colles » bienvenues et je pense que vous avez à y répondre.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Oui, merci Monsieur le Président de donner l'opportunité de réagir. Il n'y avait pas vraiment de questions. Il y avait des préoccupations et une suggestion.

Sur le passé, par rapport à ce qui s'est passé avec le TGV en matière de concertation, *dont acte*. Nous aussi, venant dix ans après ce qui s'est passé pour le TGV, on nous le raconte tout le long et c'est une vraie préoccupation pour nous. Nous allons essayer de ne pas tomber dans les mêmes approximations, même si, à l'époque, la SNCF avait probablement eu affaire à certaines difficultés.

Sur le PLU et l'urbanisation, c'est une vraie préoccupation pour vous, nous l'avons bien entendu, Monsieur le Maire. La première fois que nous nous sommes vus, il y a un an, vous avez fait partie de ceux qui ont vraiment insisté sur le sujet et vous avez bien fait. Sachez que c'est une énorme préoccupation pour nous aussi. Le transport d'énergie par canalisations est le moyen de transport le plus sûr qui soit, à une condition : que l'on se tienne loin des zones construites et à construire. C'est pour cette raison qu'actuellement nous sommes en train de faire l'étude d'impact et l'étude de sécurité. Nous avons écrit, voire nous avons rencontré tous les maires ou élus, et/ou services d'urbanisme pour que vous nous communiquiez vos données d'urbanisme (si vous êtes en PLU, si vous faites partie d'une aire de SCOT, etc.). Il faut vraiment que l'on se dise tout, que vous nous donniez toutes vos intentions (le projet de gare d'Allan, tel collège à construire à tel endroit) pour que cela nourrisse notre recherche de tracé et, ensemble, nous trouverons les endroits où nous ne pénaliserons pas cette urbanisation, en nous tenant le plus loin possible. Et si l'on ne peut pas se tenir loin, nous aurons des dispositions constructives possibles pour que, réglementairement, cela ne vous pénalise pas. Donc, message reçu. En même temps, le travail ne fait que commencer entre nous. Répondez aux sollicitations, Mesdames, Messieurs les élus, que nous faisons sur le sujet.

Sur le fleuve Rhône, passer dans le Rhône ou sur le bord du Rhône, vous avez raison, Monsieur le Maire, nous l'avons déjà entendu. Message reçu. Nous avons engagé, en dehors du fuseau que nous vous présentons ici ce soir, Mesdames, Messieurs, des études pour voir s'il y avait une opportunité d'être au bord du Rhône. La Compagnie Nationale du Rhône n'est pas une filiale de GRTgaz, mais filiale du même Groupe GDF-Suez, c'est peut-être cela que vous souligniez. Un de nos confrères de la Compagnie Nationale du Rhône est présent dans la salle, Monsieur Roux, merci d'être là. Si vous voulez que l'on approfondisse le sujet, Monsieur le Maire, nous pouvons l'approfondir. Il y a des conditions techniques, plutôt qu'économiques d'ailleurs, à réaliser. Elles ne sont pas toujours faciles, mais c'est une option que dorénavant, grâce à vos suggestions et à toutes celles qui ont été faites pendant le débat public, nous avons intégrée dans le débat public, ce qui n'est pas le cas dans le fuseau que nous vous avons présenté. Nous avons promis à la Commission de fournir cette étude pendant le débat public. Elle s'avère très complexe et, franchement, je ne sais pas si nous pourrions tenir cet engagement sous dix jours, mais si ce n'est pas pendant le débat public ce sera durant le mois de novembre. Nous fournirons une étude circonstanciée sur les possibilités, et peut-être qu'il y en aura, de changer de fuseau et d'aller sur les bords du Rhône.

Voilà ce que je voulais dire sur ces nombreuses suggestions et réactions.

Patrick LEGRAND, CPDP

Monsieur le Maire, cela vous satisfait ? Cela a-t-il fait avancer un peu les choses ?

Bruno ALMORIC

La position de la CNR pourrait nous intéresser, effectivement. Si Monsieur Roux est là, je ne sais pas s'il souhaite nous redire les contraintes techniques.

Monsieur ROUX, Compagnie Nationale du Rhône

Bonsoir. Donc, vous nous interrogez sur les contraintes techniques. Etant donné que nous n'avons pas de projet, disons, clairement identifié, nous ne pouvons pas répondre très clairement à cette question. En revanche, nous pouvons évoquer les missions de la Compagnie Nationale du Rhône et la responsabilité de la CNR.

Il y a une première responsabilité du fait qu'il y a des aménagements liés aux écoulements. Cela veut dire que tout ouvrage ou tout projet qui aurait un impact sur les écoulements va nous intéresser particulièrement et nous formulerons, effectivement, des avis par rapport à l'impact de ce projet sur les écoulements.

Nous avons également une responsabilité vis-à-vis de la pérennité des ouvrages. Vous savez qu'il y a des barrages, des digues. Ces digues sont surveillées, font l'objet de maintenance et donc tout projet qui, effectivement, impacterait les ouvrages proprement dits, ferait l'objet d'un examen minutieux. D'une façon générale, nous pouvons indiquer malgré tout qu'une présence de canalisations sur la digue est impensable, *a priori*, y compris sur un contre-canal. En revanche, je ne sais pas quel sens vous donnez à « bord du Rhône ». Au bord du Rhône, que trouve-t-on ? On trouve le domaine concédé, sur lequel il y a des sites portuaires. Les sites portuaires, eux, sont réservés, par exemple, pour des usages précis. Ils sont utilisés à certains endroits pour implanter des activités économiques orientées vers le fleuve et qui participent au développement du transport fluvial. C'est un point qu'il est important de connaître. Egalement, nous avons à d'autres endroits, sur le domaine concédé, hormis les différents ouvrages que l'on peut avoir, des zones que l'on appelle « corridor écologique » et qui font l'objet de ZNIEFF, de précautions particulières comme Natura 2000. Cela veut dire qu'il y a une préoccupation à la fois sociétale et environnementale autour de ces zones. Donc, un projet qui impacterait ces zones-là serait examiné avec ces critères et ce n'est pas simplement la CNR qui se prononcerait, mais dans une logique et dans une démarche concertée, les services de l'Etat ont également leur mot à dire dans ce domaine. Je ne vais pas évoquer le Rhône proprement dit, mais sur le Rhône, bien sûr, comme vous le savez, il y a des barrages, des obstacles à l'écoulement. Il y a également la navigation, qui est importante et pour laquelle la CNR a une responsabilité. Cette responsabilité concerne essentiellement la garantie du mouillage pour permettre aux bateaux de naviguer. Sur les affluents du Rhône, dans la zone où les aménagements influencent les lignes d'eau, la CNR doit également garantir que les lignes d'eau restent dans des limites déterminées par l'Etat. Donc, nous effectuons des dragages, des opérations de cette nature-là.

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci, mais ôtez-moi d'un doute, l'étude que vous êtes en train de faire n'a pas déjà conclu qu'il y a tellement de contraintes que l'on ne pourra rien faire ?

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Non, elle ne conclut pas, mais Monsieur Roux a très justement donné les premières indications : il n'est pas pensable de faire un tel chantier de terrassement dans les digues du Rhône sans imaginer les fragiliser. Ceux qui vivent au bord du Rhône depuis des siècles savent bien ce que veut dire fragiliser les digues du Rhône. Ce n'est pas une conclusion, mais voilà déjà une des réflexions que nous avons actées ensemble. Ensuite, ce que souligne aussi Monsieur le représentant de la Compagnie Nationale du Rhône, c'est que suivre le Rhône tout du long (depuis la première fois qu'on le rencontre, à Tarascon, jusqu'en haut) ce n'est pas possible parce qu'il y a des aménagements plus ou moins ponctuels sur le bord du Rhône. Donc, longer le Rhône à proximité – le mot « proximité mérite d'être précisé – ne sera possible que par tronçons. Voilà les premiers éléments de cette étude que nous pouvons donner aujourd'hui et qui figureront en bonne place dans cette étude. En aucun cas nous n'avons conclu qu'il y aurait zéro tronçon, si c'est votre question, Monsieur le Président.

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci. Donc cette étude, nous en disposerons. Vous la mettrez sur votre site et sur le nôtre, puisque nous avons un site spécifique, d'ici trois semaines à un mois.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Courant du mois de novembre, oui.

Patrick LEGRAND, CPDP

OK, merci, nous surveillerons. Voilà, c'est ça, je n'ai même plus besoin de le demander. Allez-y, Monsieur.

Jean-Pierre PERROT, habitant de Montboucher

J'ai plusieurs questions à vous poser. La première. Nous avons un gazoduc qui part de Saint-Martin-de-Crau jusqu'à Saint-Avit. J'aimerais savoir si le gaz de ce gazoduc serait utilisé pour alimenter la région moyenne vallée du Rhône, ou si la destination est européenne, à savoir alimenter l'Allemagne ou les Iles Britanniques, disons qu'il n'y a aucune vocation régionale.

J'aimerais aussi vous demander pourquoi, pour passer ce gaz, vous n'utilisez pas la conduite existante en augmentant le débit des stations de compression, ce qui pourrait être une solution technique envisageable.

Tout à l'heure, vous avez dit quelque chose qui m'a un petit peu surpris, à savoir que le prix du gaz dans le sud était supérieur au prix du gaz dans le nord. À ma connaissance, le prix du gaz est régulé. Peut-être c'est pour les grandes entreprises, mais pour les particuliers c'est régulé. Et puis... non, ce sera tout.

Patrick LEGRAND, CPDP

Vous aurez droit à un second tour si nécessaire.

Daniel BOURJAS, GRTgaz

Merci pour ces questions très intéressantes. La première question était : à quoi sert le gaz qui va transiter dans cette canalisation ? A-t-il vocation, finalement, à favoriser les dessertes locales dans les territoires qu'il traverse, ou bien a-t-il une vocation beaucoup plus, je dirais, importante liée aux capacités de transit, une vocation supranationale, et par exemple, comme vous l'avez cité, alimenter l'Europe ?

Monsieur Seimandi, tout à l'heure, vous a illustré rapidement quelle était la notion de sécurité d'approvisionnement. La sécurité d'approvisionnement c'est pour nous, opérateur d'infrastructures, mettre à disposition auprès des fournisseurs de gaz naturel, mais aussi ce que nous appelons dans notre jargon des « expéditeurs », des *traders* de gaz naturel, c'est-à-dire des sociétés qui sont des intermédiaires sur le marché de gros de l'énergie, des capacités pour que le marché fonctionne, et fonctionne dans des situations, je dirais, qui n'existent pas aujourd'hui, qui seront différentes dans une dizaine d'années puisque la localisation de la ressource en gaz naturel va être profondément changée. Monsieur Seimandi vous a signalé, vous a peut-être appris que la production européenne va être divisée par deux dans un horizon de dix à quinze ans. Les consommations européennes, à cet horizon de dix à quinze ans, ne vont pas être divisées par deux ; elles vont être stables ou légèrement augmentées. Donc, il y a besoin de compenser ce manque de production européenne par des importations avec du gaz qui viendra de plus loin, avec les grands pôles de gisements qui sont au Moyen-Orient, Qatar, Iran et la Russie. Ce qui veut dire que pour pouvoir faire face à ces enjeux d'approvisionnement à long terme du gaz naturel, l'opérateur a le devoir de faire des études prospectives et d'anticiper ces chamboulements concernant les approvisionnements en gaz en adaptant son réseau, et donc en créant des capacités supplémentaires pour que le réseau soit flexible et puisse recevoir ces quantités dans un horizon de dix ans, par exemple. Voilà un petit peu la réponse à la question sur l'enjeu de ce gazoduc.

Ce gazoduc va-t-il servir aux dessertes locales directement ? Non, compte tenu de la taille du gazoduc, de l'épaisseur de l'acier. L'acier est très épais, au minimum 1,5 centimètre et bien souvent jusqu'à 3 centimètres sur lesquels on ne peut pas faire des raccordements directs pour alimenter des villages ou des villes. En revanche, ce gazoduc va servir à interconnecter de manière puissante tous les réseaux à l'intérieur du système français, et au-delà du système français, à améliorer les interconnexions avec les autres réseaux européens tels que la Belgique et l'Allemagne. Dans certains cas, le gaz qui va circuler dans cet ouvrage-là, s'il est construit un jour, rentrera en France (par exemple à Fos-sur-Mer) et pourra peut-être, dans certains scénarios de flux de gaz, sortir de la France pour concourir à des alimentations européennes autres que la France. Si nous arrivons, en termes de fonctionnement du marché, à faire fonctionner nos ouvrages en transitant du gaz qui rentre en France et qui sort de la France, cela veut dire deux choses. Cela veut dire que la France sera mieux lotie que les autres pays au niveau sécurité d'approvisionnement puisque nous serions les premiers servis en cas de crise. Je rappelle d'ailleurs qu'il y a eu une crise européenne au tout début de janvier, quand la Russie a fermé les robinets à la frontière ukrainienne, ce qui a donc un petit peu séché une partie de l'Europe occidentale. Ce gazoduc a bien cette mission de sécuriser les approvisionnements et s'il y a un flux qui sort de la France, cela veut dire que la France sera mieux servie que les autres pays en période de crise. Cela veut dire aussi que si le gaz sort de la France, il répond à un besoin du marché et c'est qu'il est plus cher à l'extérieur de la France que dans le pays lui-même. Cela veut dire qu'il y a un avantage compétitif, à ce moment-là, entre la France et les autres pays, pour les consommateurs qui sont en France.

Sur le prix du gaz, il est vrai qu'aujourd'hui, tel que nous avons montré la diapositive sur le schéma des réseaux de transport de gaz naturel en France, les réseaux de transport sont plus denses au nord de la France qu'au sud de la France, ce qui veut dire qu'il y a des congestions entre le nord et le

sud. Cela veut dire que le nord de la France a un marché de l'énergie qui est mieux développé que le sud. À qui profite ce marché ? Le marché de l'énergie est ouvert à la concurrence depuis une dizaine d'années. À qui profite cette ouverture ? Elle profite aux consommateurs, et en priorité aux consommateurs qui s'approvisionnent sur le marché de gros, donc à la grosse clientèle. La grosse clientèle des industriels peut, elle, être directement raccordée sur le réseau de transport de gaz naturel puisqu'elle a souvent besoin d'une pression élevée que ne peut pas fournir le distributeur de gaz naturel. Aujourd'hui, nous observons un différentiel de prix du gaz entre le nord et le sud de la France qui est significatif. Il n'y a pas que nous qui l'observons. Le marché l'observe, les industriels l'observent et nous demandent de réagir face à cette situation-là pour que, finalement, toutes les zones géographiques en France puissent bénéficier de cette ouverture du marché.

Nous sommes régulés, c'est-à-dire que nous travaillons, nous agissons sous l'œil du régulateur qui a une mission de veiller qu'il y ait une bonne ouverture du marché, et nous sommes acteurs de cette ouverture puisque tout acteur fournisseur d'énergie gaz passe par nos réseaux pour alimenter soit des villes soit des clients industriels. À partir de là, nous sommes un acteur très important dans l'ouverture du marché et le régulateur nous fait pression pour que nous développions nos réseaux. C'est une des missions fondamentales de GRTgaz de développer son réseau tel que le souhaite le régulateur et tel que le souhaite aussi la Commission européenne dans un grand schéma de fonctionnement des marchés européens. Voilà un petit peu, en deux mots, sur la notion des prix qui sont en relation avec les capacités que peut mettre à disposition le transporteur.

Vous avez raison concernant les prix à la distribution. Aujourd'hui, les prix à la distribution sont à la fois réglementés par les tarifications fournies par l'Etat pour les fournisseurs historiques, donc pour GDF-Suez principalement, mais je crois aussi pour d'autres fournisseurs historiques tels que Total ou les filiales de Total qui commercialisent du gaz, notamment dans la clientèle de l'ouest de la France. Le marché domestique est ouvert à la concurrence et quand des clients domestiques changent de fournisseur, ils accèdent à un prix du marché aussi. Ce marché est en train de s'ouvrir sur la clientèle domestique. Il est assez peu ouvert, c'est vrai. L'ouverture, aujourd'hui, est assez bien avancée sur le marché de gros, sur le marché des clients industriels, il y en a 56 aujourd'hui qui ont des contrats d'acheminement avec nous. Nous prévoyons une soixantaine peut-être d'ici la fin de l'année et dix, vingt ou trente de plus dans les deux ans qui viennent. Donc, il y a une dynamique d'ouverture du marché. Cette dynamique-là impacte notre activité puisque nous devons réagir. À défaut d'être proactifs, puisqu'il y a un délai important pour la construction de nos ouvrages, nous devons être réactifs. C'est la mission que nous donne le régulateur dans « le nouveau système d'ouverture des marchés ».

Il y avait une autre question : pourquoi y a-t-il un gazoduc aujourd'hui qui est dans la vallée du Rhône ? Pourquoi, finalement, n'étudions-nous pas le renforcement de sa capacité, le renforcement de sa puissance de transport ? Vous avez évoqué le moyen de la compression, cela veut dire que vous connaissez bien nos outils industriels. Nos outils industriels, ce sont des canalisations et des stations de compression. La station de compression recomprime le gaz, lui redonne de l'énergie pour être acheminé sur de longues distances. La station de compression est limitée par une pression de sortie, une pression élevée du gaz qui est la pression maximale du *design* de la canalisation. Or la canalisation actuelle a un diamètre de 600 millimètres et ne permet pas – je dirais – des potentialités qu'offre un gros diamètre tel que nous envisageons dans ce projet-là. Les capacités sont de 1 à 5, entre l'ancienne canalisation et la nouvelle qui est projetée.

Pierre GERVASON, CPDP

Merci. Nous allons poursuivre le débat qui a déjà largement commencé entre les aspects typiquement locaux et la géostratégie énergétique globale. Avant d'entrer en questions/réponses, je voudrais vous préciser deux choses : si vous ne vous sentez pas prêts ou si vous préférez poser des questions plus tard, vous avez des petits papillons à l'entrée ou dans ce document-lettre du débat, vous avez les adresses Internet, les courriers, les téléphones par lesquels vous pourrez transmettre vos questions ultérieures et auxquelles nous nous engageons à répondre.

Je vous demanderai de vous présenter, éventuellement quelle association, collectivité ou organisme, étant donné que tout est enregistré, non pas en termes de « police », mais nous tenons à ce que toutes les interventions soient retenues et que nous n'en oublions aucune au niveau de la synthèse finale. Donc, cela permettra de mieux savoir quelles ont été les questions posées, dans quel ordre, etc.

Y a-t-il un troisième intervenant sur le projet de GRTgaz ?

Sophie VIGOUROUX, habitante de Montboucher

Je vais donner mon avis personnel, même s'il paraît tranché alors que nous n'en sommes qu'au début du débat public. Je ne comprends pas trop que l'on mise encore sur les énergies fossiles. Pour moi, c'est déjà une énergie dépassée. Mais ce projet est d'actualité, donc il faut bien l'examiner.

Tout à l'heure, un monsieur a évoqué une canalisation existante, alors, une question : pourquoi ne pas construire la nouvelle canalisation à proximité de celle qui existe déjà, est-ce possible ?

J'aimerais savoir si des études ont été faites sur la sécurité des personnes qui existent à proximité du projet. Imaginons, un avion qui s'écrase sur la canalisation. Nous avons parlé d'un mètre, au moins, pour l'enfouissement. En matière de fuite, que se passe-t-il pour la population environnante ?

Patrick LEGRAND, CPDP

Ce sont là toutes vos questions, Madame ?

Sophie VIGOUROUX

Pour le moment, oui.

Patrick LEGRAND, CPDP

Je crois que c'est une question un petit peu récurrente. On n'a encore jamais envisagé l'avion, mais pourquoi pas. Les personnes de GRTgaz vont vous répondre sur les énergies fossiles ou les substituables, sur les problèmes de sécurité et l'utilisation des canalisations existantes.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Merci pour ces trois questions. Le gaz naturel a-t-il encore un avenir et ne vaut-il mieux pas privilégier les énergies renouvelables ? Est-il possible de mettre l'ouvrage projeté à proximité de la canalisation déjà existante entre les deux extrémités ? Et des questions de sécurité, notamment par rapport aux riverains.

Effectivement, les énergies fossiles sont aujourd'hui mises à l'index. Je tiens déjà à préciser qu'un projet comme celui-là, nous ne le pensons pas dans notre coin et vous pouvez examiner sur le site du MEEDM (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer) qu'il est peut-être cohérent avec les orientations de l'Etat. Il y a un exercice annuel qui vise à actualiser régulièrement les orientations énergétiques françaises et européennes, et vous verrez que ce projet est cohérent.

Alors, pourquoi est-il cohérent ? Pour essayer de faire court, d'abord la meilleure énergie est celle que l'on ne consomme pas. C'est un premier engagement auquel nous adhérons tous : la meilleure énergie est celle que l'on ne consomme pas ; il faut travailler sur la maîtrise de la demande d'énergie et sur les économies d'énergie. Ensuite, un ouvrage comme celui-là n'a pas vocation et n'est pas appelé par une consommation qui est à la hausse. Même si les consommations restent étales à ce qu'elles sont aujourd'hui, d'ici 10-15 ans, et même si elles diminuent légèrement comme dans certains scénarios les plus optimistes issus du Grenelle de l'Environnement, nous avons quand même besoin de cet ouvrage pour sécuriser l'approvisionnement de l'énergie qui restera. Aujourd'hui, le gaz naturel en France, c'est 13 à 15 % de l'énergie consommée. Même si le gaz naturel ne représente demain que 10 %, il nous faut sécuriser ses approvisionnements parce qu'il y a encore des industriels et des consommateurs pour qui le gaz naturel est une énergie très attractive.

Deuxième point, le gaz naturel est une énergie de complément très attractive pour le développement des énergies renouvelables. Le solaire et l'éolien ont toutes les qualités que l'on connaît ; pour qu'elles soient compétitives, il faut que l'on ait des moyens de production en substitution, quand il n'y a pas de soleil ou quand il n'y a pas de vent, par exemple. Pour qu'il y ait des moyens de production d'électricité en substitution, ce n'est pas le nucléaire parce qu'une centrale nucléaire ça démarre lentement et ça s'arrête lentement, ce sont des centrales thermiques qui vont pouvoir démarrer très rapidement et s'arrêter rapidement, qui fonctionnent – s'il y a des spécialistes dans la salle – en pointe. Pour cela il vaut mieux, me semble-t-il, même si nous ne vendons pas de gaz naturel – vous me voyez venir – une centrale thermique qui brûle du gaz naturel plutôt que du charbon. D'ailleurs, il est frappant de constater que dans les prévisions des pouvoirs publics, la puissance électrique installée en énergies renouvelables (solaire et éolien) d'ici vingt à trente ans, ce sont des projections et nous savons bien ce que sont les projections, est quasiment la même que la puissance électrique installée de centrales électriques fonctionnant au gaz naturel. Donc, si je poussais le raisonnement au bout et si j'osais, je dirais que le développement du gaz naturel qui va être beaucoup appelé dans les années qui viennent par la production d'électricité est un facteur de réussite du développement des énergies renouvelables. Le gaz naturel dans l'utilisation chauffage, cuisine, tout ce que l'on utilise tous peut-être chez soi, est amené à diminuer drastiquement, parce que nous sommes tous optimistes sur les progrès en matière d'isolation thermique et de comportement des consommateurs. Le gaz naturel dans l'industrie, un peu pour les mêmes raisons et malheureusement aussi pour des questions de localisation, sera stable. En revanche, en matière de production d'électricité, il va y avoir de fortes augmentations. Ceci compensant peut-être cela, les prévisions : si vous regardez où nous en sommes, les gens qui s'amuse à faire de la prospective sur le sujet prévoient que d'ici quinze à vingt ans les consommations seront étales, légèrement plus hautes, légèrement plus basses. Aujourd'hui, il y a

cinquante à soixante ans de réserve de gaz naturel dans le monde, au rythme des consommations actuelles. Voilà pour la première question, mais c'est un débat en soi, vous faites bien de soulever le sujet.

Avant de parler de sécurité, la proximité par rapport à la canalisation existante est la première solution que nous avons regardée, bien entendu, parce que c'est une trace directe, parce que pour nous il est plus facile d'exploiter deux ouvrages qui sont côte à côte. Malheureusement, ce n'est pas possible, parce que la canalisation projetée n'a pas la même dimension, et du coup les distances d'éloignement par rapport à l'urbanisation actuelle ou future ne permettent pas de cheminer au plus près de la canalisation existante, notamment dans tout ce secteur nord Alpilles (agglomération d'Avignon-Carpentras-Orange) où il y a 150 000 habitants aujourd'hui, nous disent les élus, et ceux qui font des projections : 200 000 habitants demain. Nos ingénieurs tracés – il y en a dans la salle – sont allés sur le terrain – pour vous donner une anecdote – il y a deux ans et demi, quand nous commençons à réfléchir. Ils sont retournés il y a un an : les rares endroits où ils avaient prévu que c'était possible, ce n'était déjà plus possible parce qu'à tel endroit une zone d'activité, à tel endroit une nouvelle construction. Voilà pourquoi nous ne suivons pas la trace directe, parce que l'urbanisation s'est trop développée depuis la construction de l'ouvrage initial qui date des années 70, une trentaine d'années. Nous pouvons développer, si vous le voulez, cette question de proximité.

Pour la sécurité, tu veux répondre, Daniel.

Daniel BOURJAS, GRTgaz

Oui, pour la sécurité, vous évoquez ce sujet parce que c'est votre préoccupation et c'est bien normal. Sachez aussi que c'est notre première préoccupation. Nous exploitons des gazoducs à haute pression depuis un peu plus de cinquante ans maintenant. Nous avons beau dire que le transport de gaz naturel par canalisations est le moyen le plus sûr, c'est le moyen le plus sûr parce que, finalement, il a été éprouvé par nos techniques d'exploitation pendant des décennies. Qu'est-ce qu'exploiter un réseau de manière sûre ? Je donnerai le micro à Monsieur Jacques Fayollet, l'exploitant local, qui est donc sur ce territoire et répondra à une question que vous avez posée, qui est très directe et dont je ne veux pas me défaire : en cas de fuite, que fait-on ? Nous devons répondre aussi à cette question.

De manière générale, nous avons de nombreux dispositifs d'exploitation pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de fuite. Je vais en citer plusieurs.

La surveillance visuelle sur le tracé. Monsieur Connangle vous a montré une photo où il y a des petites balises jaunes qui permettent au personnel de repérer où sont nos ouvrages dans le sol et d'y passer régulièrement.

Un risque important est bien entendu que notre canalisation soit heurtée par un engin de travaux publics, c'est le risque premier. Nous veillons donc à ce que les entreprises respectent la réglementation. Il y a d'ailleurs un renforcement et un durcissement de la réglementation à l'encontre des contrevenants qui ne respectent pas les déclarations d'intention de commencement de travaux. Les pouvoirs publics nous incitent d'ailleurs à porter plainte sur les entreprises qui ne respectent pas cette réglementation. Nous avons donc toute une organisation où nous suivons tous les chantiers qui sont déclarés par les entreprises ou qui sont observés lors de la détection par l'exploitant qui est l'entité locale.

L'exploitant a ses moyens, donc il a du personnel qui fait, au moins une fois par an, une reconnaissance pédestre sur tout le tracé, donc il vérifie de visu, en marchant au-dessus de la canalisation s'il peut y avoir, par exemple, des petits désordres : clôtures déplacées ; – je vais dire n'importe quoi – un bâtiment sans permis de construire, je sais que cela n'existe plus aujourd'hui, mais bon ; une cabane ou quelque chose comme ça. Il peut vérifier l'état de la végétation, etc. C'est un premier moyen.

Une reconnaissance aérienne est faite par des petits avions une ou deux fois par mois suivant l'état de l'urbanisation et suivant nos critères. Donc, une ou deux fois par mois, un petit avion passe et transmet son rapport de surveillance le soir même.

Au-delà de cela, des inspections de l'ouvrage sont faites à l'intérieur même, en mettant des robots instrumentés bourrés d'électronique qui donnent les informations et permettent de détecter s'il y avait un défaut sur l'épaisseur, de corrosion de l'acier. Il y a tous ces dispositifs que nous mettons en œuvre. Le *dispatching* régional à toutes les informations relatives aux flux de gaz et aux pressions à l'intérieur de nos canalisations, avec des niveaux d'alarme qui sont vérifiés en temps réel et qui permettent d'avoir des informations et de réagir le cas échéant.

Voilà un petit peu les moyens que nous mettons en œuvre pour éviter la fuite. Maintenant, Monsieur Fayollet va vous expliquer, si une fuite arrive, que fait l'exploitant ?

Jacques FAYOLLET, GRTgaz

Bonjour, je suis le responsable d'exploitation sur les départements de la Drôme et de l'Ardèche des 560 kilomètres de canalisations haute pression existantes sur ces deux départements.

Déjà, il faut dire que le produit gaz naturel est deux fois plus léger que l'air. Donc, s'il y a une fuite sur un réseau, le gaz se dissout très rapidement dans l'atmosphère, ne crée pas de nuages dérivants et ne reste pas au sol. Je crois qu'il est important de faire la différence avec ce que vous connaissez, les bouteilles de gaz Butane ou Propane, sans parler des marques, mais qui sont des gaz lourds qui restent au sol. Donc, le gaz naturel monte tout de suite dans l'atmosphère. Comme vous l'a dit aussi Daniel Bourjas, le Directeur, des fuites sur un réseau de gaz haute pression sont tout de même des événements extrêmement rares. Nos agents sont formés pour ce type d'interventions. Les services de sécurité sont formés sur ce type d'interventions et la première des choses est la mise en place d'un périmètre de sécurité pour l'éloignement du public, des personnes, des riverains et des entreprises qui travaillent à proximité.

Après, on ne fait pas comme l'électricité, un câble est coupé, on coupe ; le gaz, on ne coupe pas tout de suite. La première des réactions est le périmètre de sécurité. Une fois que la sécurité des personnes et des biens est assurée, nous allons mettre en place une stratégie de réparation, parce qu'il ne faut pas que couper le gaz soit encore plus dangereux que de laisser une fuite à l'atmosphère, que l'on peut maîtriser. Il y a le risque industriel. Par exemple, je prendrais le cas d'un verrier qui a un four qui ne s'arrête que tous les quinze ou vingt ans : si nous sommes obligés de couper le gaz, il va être obligé de mettre son verre en fusion dans son usine pour protéger son four. Là, il a le risque industriel, le risque pour son personnel. Si une commune est coupée en gaz naturel, par exemple, il faut repasser chez toutes les personnes pour aller voir que la gazinière n'est pas restée ouverte, donc il faut fermer tous les compteurs. Vous voyez le risque qu'il peut y avoir derrière, de remettre un réseau en gaz comme cela. Donc, nous maintiendrons peut-être une fuite, cela peut vous paraître surprenant, pendant 24 heures, 72 heures s'il le faut, avec un périmètre de sécurité en maîtrisant une fuite, voire même enflammée, pourquoi pas, cela peut arriver et ça s'est

déjà passé. Mais nous ne fermerons pas un réseau directement, sans en assurer les conséquences. Voilà un petit peu pour répondre à la question.

Patrick LEGRAND, CPDP

Très bien, merci Monsieur. Monsieur Seimandi a un complément à apporter.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Tout ce que l'on vient de vous expliquer, de manière très adaptée à l'ouvrage, sera consigné dans une étude qui s'appelle « Etude de sécurité ». Vous avez souligné là, Madame, un des deux points essentiels des études de ce type d'ouvrages : l'étude d'impact et l'étude de sécurité. Cette étude de sécurité est élaborée en toute transparence et sera publiée au moment de l'enquête publique. Toutes les remarques pourront être faites sur le sujet.

Patrick LEGRAND, CPDP

Très bien, merci. Madame, est-ce que ces réponses à vos questions qui sont parties d'enjeux énergétiques globaux, planétaires...

Sophie VIGOUROUX

Non, pas tout à fait. Nous avons évoqué la fuite, mais l'accident subit, impromptu... Ici, nous sommes dans une région sismique, une allumette qui passe par là, je ne sais pas. C'est le risque d'explosion, par exemple. Y a-t-il des études qui ont été faites pour connaître quel est le périmètre qui serait concerné par la déflagration ? Je ne sais pas, ce genre de risques. C'est peut-être extrêmement rare, je veux bien croire que toutes les mesures de maintenance soient prises pour que cela n'arrive pas, mais cela peut arriver, non ? On imagine peut-être le pire, mais quand on nous propose un projet comme celui-ci, bien sûr, nous pensons au pire.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Oui, vous avez raison, il faut imaginer le pire et essayer d'y prévenir. Tous les cas que vous évoquez sont repris un par un dans l'étude de sécurité et à chaque type d'incidents, chaque type d'agressions – c'est le mot que nous utilisons – des parades sont établies. Je voudrais juste donner une précision, mais sans partir dans un discours de spécialiste, cela va être difficile. Il ne peut pas y avoir d'explosion à l'air libre. Nous pourrions développer si vous le souhaitez. Les lois de la physique font qu'il ne peut pas y avoir d'explosion quand le produit inflammable est à l'extérieur.

Prenons l'exemple du séisme, très bon exemple dans la région. Jean-Noël Connangle, vous pouvez développer, peut-être, ce sujet.

Jean-Noël CONNANGLE, GRTgaz

Un petit dessin serait plus simple. (*slides 21-22-23-24*). Je vais vous montrer, pour la sismicité, l'avantage que présente ce type d'ouvrage. Un petit schéma vaut mieux qu'un long discours.

Je vais vous montrer ce qu'est un tube. Vous voyez la déformation qu'il peut avoir et vous voyez bien qu'il est soudé sur le côté. Nous allons le mettre dans la tranchée. Pour le mettre dans la tranchée (*slide suivante*) il est soudé, donc nous allons le placer. (*slide suivante*) Voilà le genre de déformation que va subir la canalisation. La *slide* suivante représente un tube qui tout à fait au bout est encore sur la piste, alors que de l'autre côté (face à nous) il est déjà dans sa tranchée. La démonstration est simple : la canalisation en pleine nature est le meilleur ouvrage qui tient au séisme. C'est l'ouvrage qui tient le mieux au séisme. Voilà pour la réponse sur le séisme.

Patrick LEGRAND, CPDP

Madame, est-ce que, petit à petit, vous êtes...

Sophie VIGOUROUX

Vous avez vos arguments.

Patrick LEGRAND, CPDP

Moi, je n'ai pas d'arguments.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Ce qu'a dit Monsieur Connangle est en relation avec l'élasticité naturelle du tube qui est en acier. Il a montré des photos ; un film serait beaucoup plus illustratif. Lorsque la canalisation est mise dans la fouille, dans la tranchée, la canalisation se roule comme un spaghetti au fond de la tranchée, c'est très impressionnant, et sans forcer puisqu'elle est sans contrainte, elle est à l'air libre. C'est une illustration naturelle de l'élasticité de l'acier. C'est pour cette raison que nous répondons très facilement aux critères de sismicité, du fait de la nature de la canalisation. Certains pensent peut-être à des accidents qui ont eu lieu dans des pays où il y a beaucoup de tremblements de terre. Moi, je pense à l'accident de Kobe au Japon, il y a dix ans, ou peut-être un peu plus. J'ai en mémoire les photos, les reportages de télévision qui ont eu lieu, où ce que l'on voit dans des villes ou des quartiers détruits ; ce qui reste intact, ce sont les réseaux d'acier. Ils résistent aux chocs et aux tremblements de par leur élasticité.

Patrick LEGRAND, CPDP

Très bien, merci. Monsieur à une question, derrière Monsieur Almorik.

André JOUFFRE, adjoint d'urbanisme, Montboucher

Bonjour, Jouffre André, adjoint d'urbanisme à Montboucher. Pour compléter ce que vient de dire Madame et rester dans le domaine de la sécurité, vous avez parlé d'étude de sécurité, je sais. Cela veut dire qu'un accident de référence est pris en compte pour l'étude de sécurité, je suppose. Quel est-il ?

Je voudrais connaître l'impact de cette étude de sécurité sur l'urbanisation actuelle et sur l'urbanisation future. J'ai vu, dans la diapositive 24, qu'il fallait limiter la densification autour du

pipeline, de l'ouvrage – pas du pipeline, excusez-moi, c'est un gazoduc. Je voudrais savoir ce que cela veut dire exactement, quelle distance ? Nous avons aussi entendu parler de « protection renforcée » à certains endroits. Cela concerne quels endroits ? Est-ce lorsqu'il y a un ERP (Equipement Recevant du Public) ? Un immeuble de grande hauteur ? Une densité de population, et combien ? Je n'ai pas de réponses.

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci Monsieur, donc la sécurité encore sur la sellette.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Merci Monsieur. Il y avait une partie des réponses dans votre question, je vous en remercie, vous connaissez bien le dossier. La seule interdiction de construire est au droit de la canalisation sur une largeur d'une vingtaine de mètres, c'est la bande dite de servitude *non aedificandi* qui est mentionnée dans les conventions de servitude. Cela ne veut pas dire qu'à proximité de la canalisation on fait n'importe quoi. Je vais reprendre ce que vous avez dit, dans une bande de 500 mètres de part et d'autre, pour un ouvrage comme celui-là, le préfet portera à connaissance de tous les maires, et il l'a déjà fait (Monsieur le Maire de Montboucher évoquait ce qui a été fait pour un pipeline déjà existant), la présence de ces infrastructures et incitera les élus à ne pas densifier l'urbanisation autour des canalisations, notamment en matière d'ERP (Etablissement Recevant du Public) et d'immeubles de grande hauteur. Si le tracé que l'on proposera *in fine* devait côtoyer un ERP et que l'on ne trouvait pas vraiment d'autres solutions pour passer à plus de 500 mètres, et c'est tout de même la première solution que nous essaierons ensemble, d'éviter cette bande-là, nous avons effectivement – vous l'avez aussi dit – des dispositions constructives qui permettent de réduire cet écart jusqu'à une vingtaine de mètres.

Par exemple, nous pouvons imaginer de mettre une épaisseur d'acier deux fois supérieure, jusqu'à trois centimètres. Nous pouvons imaginer de renforcer le balisage de l'ouvrage. Nous pouvons imaginer de le mettre plus profond. Ces dispositions dites « compensatoires » seront proposées à l'Administration qui *in fine* mettra son aval sur l'étude de sécurité. Donc, nous proposons cela à l'Administration. Autre exemple, si nous devons côtoyer à proximité une voie ferrée, parce que l'histoire des 500 mètres est aussi valable pour une voie ferrée. Nous considérons que sur un TGV duplex double rame, il y a environ 900 à 1 000 personnes, c'est comme un établissement recevant du public, même si cela passe vite. Dans ce cas, si nous devons être près de la LGV pour ne pas côtoyer un noyau bâti, nous mettrions une épaisseur d'acier supérieure, par exemple.

Voilà les limites en matière d'urbanisation. Je ne sais pas si j'ai répondu complètement à la question.

André JOUFFRE

Si j'ai bien compris, à proximité du TGV nous aurons une épaisseur de 3 centimètres au lieu de 1,5 centimètre. Donc, cela réduit la bande inconstructible ou de non-densification – je devrais plutôt dire – à 20 mètres au lieu de la laisser à 500 mètres.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Voilà, vous avez bien reformulé, sachant qu'entre 10 mètres et 500 mètres il y a aussi des distances intermédiaires. Il y a trois catégories d'urbanisation, en fait. Je rentre un peu dans des considérations technico-réglementaires, pardonnez-moi. Il y a une catégorie A, catégorie B et catégorie C. C'est l'étude de sécurité (que nous ne pouvons pas vous livrer aujourd'hui parce qu'elle dépend du tracé et le tracé n'est pas encore assez précis) qui dira, tronçon par tronçon, quelle est, par exemple, l'épaisseur d'acier et quelle est la distance *in fine* à respecter. Monsieur le Préfet portera à connaissance ces questions-là, très régulièrement. D'ailleurs, je tiens à dire que l'étude de sécurité n'est pas faite une fois pour toutes pendant les cinquante ou soixante ans de durée de vie de l'ouvrage, mais tous les cinq ans elle est réactualisée. Vous voyez, c'est un ouvrage que l'on remet sur le tapis très régulièrement.

André JOUFFRE

Pour finir, l'épaisseur est faite au départ et nous ne la modifierons pas dans vingt ans. Donc, ce que l'on implante aujourd'hui, on le garde pour cinquante ou soixante ans.

Daniel BOURJAS, GRTgaz

Si le projet est un jour décidé, au moment où les ingénieurs vont faire l'étude de tracé, finalement, il y a un choix qui aboutit sur un tracé, d'où l'intérêt pour nous de connaître les PLU le plus longtemps à l'avance pour intégrer – je dirais – les évolutions de l'urbanisation au moment de la construction de l'ouvrage. D'où l'intérêt de ce rapprochement avec toutes les collectivités locales au moment où nous travaillerons, si le projet est décidé, sur le tracé définitif.

Patrick LEGRAND

Très bien, merci.

Patrick LEGRAND

Est-ce que, Monsieur, vous avez eu tous les compléments ? Pouvons-nous passer à Monsieur, qui est à votre gauche ?

Jean PEILLARD, Maire de La Laupie

Bonsoir, Jean Peillard, Maire de La Laupie, petite commune légèrement au nord de Montboucher. Je voulais revenir, justement, sur les critères généraux d'élaboration du projet et qui vous servent au fur et à mesure à vous rapprocher du fuseau de plus en plus étroit pour aboutir au tracé définitif et à sa définition technique, c'est-à-dire à ses caractéristiques qui ont été évoquées de profondeur, de diamètre, d'épaisseur de canalisation et ainsi de suite. Ce qui m'a surpris dans le débat qui vient d'avoir lieu jusqu'à présent, c'est que ce débat a posé un principe d'entrée, qui est le principe de l'urbanisation. Vous l'avez évoqué dans votre préambule, on a choisi délibérément, sur ce seul critère, d'éviter un certain nombre de grosses agglomérations (vous avez parlé d'Avignon, de Carpentras, de Montélimar) pour vous retrouver dans des secteurs d'habitation plus diffus.

La commune de La Laupie, comme certainement d'autres communes, et en particulier son Conseil municipal, a une vision totalement différente de ce que l'on appelle la maîtrise du foncier et la destination d'un PLU. Il n'a jamais été dans les préoccupations premières de la commune de La Laupie, au travers de son PLU, de vouloir urbaniser son territoire, mais au contraire de trouver un juste équilibre entre une urbanisation maîtrisée – quand je dis « maîtrisée » c'est-à-dire limitée – pour préserver des espaces agricoles et des espaces naturels, avoir une politique d'aménagement totalement différente et ne plus être sur des bases de gestion politique – et j'emploie bien le terme « politique » au sens de la gestion de la cité – des années 50 et 60, dont nous payons aujourd'hui les pots cassés.

Nous avons donc une autre vision de l'aménagement de notre territoire local. Nous avons, avec d'autres entités publiques, développé un certain nombre d'infrastructures locales, tel que des réseaux d'irrigation pour permettre à une agriculture de se développer – et j'emploie bien le terme « développer » et non pas maintenir –, une agriculture de qualité qui se met en place, qui s'élabore peu à peu dans ce secteur. Nous avons souhaité reconquérir des territoires naturels pour jouer une préservation de ces espaces naturels et en particulier autour des cours d'eau, avec, là aussi, une politique qui a été développée depuis de nombreuses années en partenariat avec un syndicat. Donc, il y a là toute une logique autre que celle uniquement de dire : votre canalisation va perturber la construction de x maisons, donc il faut que je l'éloigne un peu à tel endroit pour pouvoir continuer à construire quelques maisons supplémentaires.

Si vous voulez, ce que j'aimerais, c'est que dans cette approche, le milieu naturel, l'espace rural soit tout aussi considéré que l'espace soit déjà urbanisé soit l'espace d'urbanisation future, parce qu'il présente la même richesse et le même potentiel qu'un espace à urbaniser.

Mon interrogation, quand nous avons des discussions par ailleurs, dans cet aménagement autre de notre territoire, par exemple pour lutter contre les crues, ou des discussions avec la préfecture de la Drôme. Avec le sous-préfet, nous envisageons la plantation de haies en périphérie des champs pour permettre de retenir les eaux et faire que ces eaux s'écoulent moins vite et que les sols soient plus perméables. Quand je vois, à juste titre, que sur votre canalisation vous interdisez les plantations de végétation, et c'est normal en raison des problèmes racinaires, je me pose donc la question : comment allez-vous traverser un espace agricole que nous envisagions de structurer peut-être autrement ? Comment allez-vous traverser les espaces ZNIEFF du Roubion en particulier et les zones Natura 2000, où il y a toute une politique de boisement, de reboisement, de maintien du ripicole pour assurer la stabilité des rives et permettre au Roubion de divaguer et ne plus nous trouver dans un système où l'on canalisait une rivière pour qu'elle aille le plus vite possible de l'amont vers l'aval.

Il y a tout de même tout cela à prendre en considération et ce soir, jusqu'à présent, je n'ai pas entendu ces prises d'intérêt mises en avant. Donc, si vous pouvez m'apporter quelques éclairages à ce sujet, je vous en remercie.

Pierre GERVASON, CPDP

Merci Monsieur. C'est *a priori* plus une position sur l'évolution de l'aménagement du territoire que vous proposez qu'une question directe. Mais Monsieur Seimandi, je vois, a déjà quand même des commentaires à apporter à cette position.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Oui, c'est une question récurrente depuis le début de ce débat public que l'aménagement du territoire. Monsieur, je crois qu'il y a peut-être une ambiguïté dans votre présentation, donc nous allons essayer de la corriger. Si depuis le début de notre échange nous n'avons parlé que d'urbanisation, c'était dans la dynamique de la salle, mais grâce à vous nous allons parler des autres sujets d'aménagement du territoire.

Pendant que je vous réponds, j'aimerais bien que l'on envoie quelques diapositives qui montrent le terrain après des années. Je voudrais déjà corriger une première chose, Monsieur, dans ce que vous avez dit, si vous me le permettez et qui est due à une ambiguïté de notre part, c'est que l'on peut replanter sur une canalisation. Je voudrais que l'on montre des diapositives qui confirment cette affirmation. En fait, nous avons dit que nous évitions les plantations de plus de 2,70 mètres. Alors, d'où sort ce 2,70 mètres ? En gros, lorsque vous avez un ouvrage en acier enterré à au moins un mètre de profondeur, c'est au moins un mètre au-dessus de la canalisation, le système racinaire commence à être trop agressif. Bon, voilà. Donc, on peut replanter. Exemple : traversée de l'Isère, à côté de Romans-sur-Isère, vous voyez ce verger. Donc, nous avons la prétention de dire que le transport d'énergie par gazoduc est tout à fait compatible avec le maintien et le développement – c'est le terme que vous avez employé – de l'agriculture, notamment celle qui a lieu dans la Drôme (vergers, céréales, bien entendu, vignes, viticulture). Ce qui nous gêne un peu plus, ce sont les arbres de hautes tiges. Certains nous ont dit : « *Moi, j'envisage de planter des châtaigniers, des noyers.* » Oui, cela posera problème, mais à partir du moment où on le dit il y a déjà des solutions. Si à un endroit le champ de châtaigniers peut-être gêné, nous essaierons de l'éviter. Si nous ne pouvons vraiment pas l'éviter, nous essaierons de protéger la canalisation pour cela. Donc, le transport d'énergie par canalisations reste compatible avec l'agriculture.

Je voudrais ce soir, à Montboucher, où l'on sent planer les traumatismes de la LGV, bien souligner que nous parlons là d'une infrastructure totalement différente. Il n'y a pas d'effets de coupure sur l'agriculture. Monsieur, vous parliez du milieu naturel, il n'y a pas d'effets de coupure sur le milieu naturel et même, le Muséum national d'Histoire naturelle a reconnu et montre en exemple les couloirs de passage de gazoducs en mettant des corridors qui permettent de relier les noyaux biologiquement précieux pour en faire des trames vertes. Alors, pour que ce soit de véritables trames vertes, il nous faut avoir des pratiques d'exploitation de la végétation qui est dessus, sélectives, de qualité, biologiques, etc. Je ne veux pas vous présenter quelque chose d'idéal, mais franchement si l'on commence à parler de l'urbanisation pour structurer le tracé, c'est parce que sur les terres agricoles (voilà de l'élevage, par exemple) et dans le milieu naturel, la nature et les pratiques reprennent en général leurs droits après les travaux. Et pour qu'elles reprennent encore mieux leurs droits, il faut que l'on se parle. Notamment sur l'agriculture, cela passe par des protocoles que nous discuterons avec chaque Chambre d'agriculture départementale, point par point. Je peux vous dire que dans la Drôme, vous vous êtes bien défendus. Nous avons déjà vu le Président de la Chambre d'agriculture de la Drôme lors du salon Tech & Bio et il a commencé à bien border les choses. Je ne dis pas que l'on est d'accord sur tout, mais les discussions vont être denses sur le sujet.

Voilà, Monsieur, ce que nous pouvons vous dire sur ce point. Nous sommes, je crois, aussi sensibles que vous sur le triptyque urbanisation - milieu naturel - agriculture et ce qui va avec, hydraulique, etc. Tous les thèmes sont importants pour nous. Je les ai listés dans l'ordre où ils ont été listés pour les besoins de la présentation, il n'y a pas un domaine qui est plus important qu'un autre, si ce n'est qu'historiquement nous sommes obsédés par la sécurité et c'est pour cela que c'est un moyen de transport très sûr.

Patrick LEGRAND

Monsieur, êtes-vous satisfait de la réponse de GRTgaz ?

Jean PEILLARD

Oui, globalement.

Patrick LEGRAND

Je ne vois pas bien le fond de la salle. Quelqu'un au fond a une question à poser, je crois.

Louis MERLE, Maire d'Espeluche

Si j'ai bien compris l'intervention de Monsieur Roux de la CNR, il y a tellement de contraintes pour passer sur les berges ou le long du Rhône, que ça ne passera jamais. Cela veut donc dire que la canalisation va passer ici, il ne faut pas se le cacher. Vous-même, Monsieur le Président, vous avez soulevé cette question en disant : ce que vous annoncez est tellement contraignant que je ne vois pas comment cela va se passer. Nous, nous ne voyons pas non plus.

Patrick LEGRAND

Il m'a tout de même été répondu que j'avais été un peu loin, cela n'est pas impossible. Il ne faut jamais partir battu comme ça, non. C'est toujours possible. Tout est soluble dans l'intelligence.

Louis MERLE

J'ai la chance, par rapport à mon ami Bruno Almorice, d'avoir le TGV, l'autoroute, deux gazoducs puisque nous l'avons doublé dernièrement, et en plus, naturellement, le pipeline. Je voudrais savoir à quelle distance on peut implanter une nouvelle canalisation de gaz par rapport aux autres. C'est ma question essentielle, parce que je n'ai pas les mêmes préoccupations que mon collègue, Maire de La Laupie, mais j'ai les mêmes préoccupations que mon collègue, Maire de Montboucher : l'urbanisation. Aujourd'hui, nous sommes en plein PLU. Que va-t-il se passer si on nous passe en plus un nouveau gazoduc ? Je ne vois pas où je vais mettre les maisons. Peut-être sur la colline de Montceau, mais ce ne serait pas terrible.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

10 mètres. La question est précise, voilà la réponse : 10 mètres.

Patrick LEGRAND

Monsieur le Maire, est-ce que la réponse vous satisfait ? Enfin, vous avez une réponse.

Louis MERLE

En effet, je suis satisfait de la réponse, mais si on me le met à 10 mètres, dans un espace de 400 mètres à peu près j'aurais trois gazoducs et un oléoduc, ce n'est pas mal pour une petite commune de 1 000 habitants.

Patrick LEGRAND

Merci Monsieur. Monsieur, ici.

Monsieur REBOUL, habitant de Puygiron

Puygiron est une petite commune située à l'est de Montboucher. Toujours préoccupé par les problèmes de sécurité, existe-t-il une commission indépendante capable de donner un autre avis sur vos problèmes de sécurité ?

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Si vous actez que l'Etat est indépendant, je réponds « oui ». Notre étude de sécurité est envoyée aux services de l'Etat qui doivent, effectivement, donner un avis.

Daniel BOURJAS, GRTgaz

Donc, ce sont les DRIRE, qui aujourd'hui ont changé de nom et s'appellent les DREAL, qui valident les études de sécurité et qui ont donc une part de responsabilité dans le processus de construction. Entités indépendantes, puisque c'est l'ambition de base dans la relation avec les industriels.

Patrick LEGRAND, CPDP

Monsieur, est-ce que la réponse vous convient ?

Monsieur REBOUL

Oui, globalement.

Georges MILHAUD, habitant de La Garde-Adhémar

Je suis riverain du TGV et j'ai mené un peu le combat du TGV. Je m'aperçois aujourd'hui que c'est une soirée encore « pipeau ». Après celle de Pierrelatte, j'étais un peu déçu, mais ce soir je suis encore plus déçu parce que dans le TGV on a essayé de faire valoir une zone SEVESO ; on le place en plein dedans. Nous avons fait valoir des zones inondables ; on passe encore dedans et on aggrave même la situation parce que le TGV fait tout de même une barrière de 6,50 mètres de haut et l'écoulement se retrouve à l'entrée du CEA nord actuellement. Donc, il y a tout de même des problèmes à ce niveau-là.

Je m'aperçois aussi que la CNR a engagé 5 millions d'euros pour renforcer les berges côté Eurodif, ce n'est quand même pas pour rien. Le TGV émet quand même des vibrations et à cet endroit-là le canal CNR est plus haut que les terrains constructibles d'Eurodif, EDF et tout le complexe nucléaire. Donc, les risques, à mon avis, ne sont pas pris en compte, parce que nous sommes allés même jusqu'en Conseil d'Etat... et l'Etat, moi, maintenant je commence à lui faire de moins en moins confiance. Je ne sais pas si c'est votre avis, mais enfin, bon.

Autre chose, la semaine dernière, le prix de l'électricité est monté jusqu'à 3 000 euros le mégawatt. On ne s'en est pas aperçu et on ne s'en apercevra pas. Le prix du pétrole a pris 10 dollars dans la semaine. Donc, vos chiffres, je le mettrais un peu en doute.

Patrick LEGRAND, CPDP

Monsieur Seimandi, puis nous concluons peut-être cette soirée par des aspects sur la justification du débat, effectivement, ou autre.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Je n'ai pas entendu de question, à part à la fin, « est-ce que vous êtes d'accord ? » Essentiellement non, sur tout ce que vous avez dit, si ce n'est un point, lorsque vous dites que le projet TGV conduit aujourd'hui à ce que vous constatiez des vibrations, des retenues d'eau, etc. Peut-être, mais justement, un gazoduc ce n'est pas tout cela. Encore une fois, cessons une fois pour toutes – pardon de l'impératif, Mesdames, Messieurs – de comparer le projet que nous vous présentons aujourd'hui avec la LGV. Je ne sais pas ce que cela veut dire, « *une soirée pipeau* » et une concertation que vous ne reconnaissez pas, mais constatons et regardez ce qui a été fait depuis deux ans sur ce projet. Nous sommes en débat public, rendez-vous dans deux ans et nous verrons ce qui a été « pipeau » ou non.

Après, sur les histoires de prix, etc., vous émettez des doutes. Le principe du débat public est d'argumenter. Je trouve que les questions que vous évoquez sont très intéressantes, mais parlons de choses très concrètes.

Patrick LEGRAND

Monsieur, un complément de votre part.

Georges MILHAUD

Je voudrais vous rappeler que le pipeline au niveau de Valaurie, après l'inondation de 1988, s'est retrouvé à moins d'un mètre, et les travaux de réfection de la berge de la Venx ont été renforcés. Au moment du renforcement, elles ont été percutées, avec treize impacts tout de même. Il y a eu une fuite d'essence que j'ai ressentie jusqu'à Pierrelatte. Je pense que tout le monde s'en souvient, peut-être pas les habitants du nord, mais les habitants du sud s'en souviennent.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Oui, autre comparaison, merci de nous donner l'opportunité de la souligner. Nous ne transportons pas du pétrole ni un produit lourd. S'il y a une fuite, il n'y a pas d'épandage, de maintien dans un point bas, etc. Si cela vous intéresse, nous avons dans la salle un de nos collègues qui a vécu les inondations de 2003 en Arles, où les postes de sectionnement étaient sous deux mètres d'eau, je n'exagère pas ? Il vous expliquera que les modalités de conception de ce type de réseaux nous permettent – mais il faut faire attention à faire preuve de beaucoup d'humilité dans ce domaine, donc je mesure mes mots – de vous dire aujourd'hui que le risque inondation est bien maîtrisé pour les réseaux transport de gaz.

Encore une fois, Mesdames, Messieurs, dans ce secteur de Montboucher, beaucoup d'infrastructures, beaucoup de préoccupations. Nous les partageons, nous les avons prises en compte pour étudier l'ouvrage, mais je crois, comparons ce qui est comparable.

Sophie VIGOUROUX

Tout à l'heure, j'ai posé la question de savoir s'il était possible de faire la nouvelle canalisation à proximité de celle qui existe déjà. Vous nous avez répondu *a priori* que non parce qu'il y avait des zones qui s'étaient beaucoup urbanisées autour d'Avignon, Carpentras, etc. Mais ne pourrait-on pas mixer les solutions – je sais bien que le prix du kilomètre est très élevé – c'est-à-dire prévoir un nouveau trajet autour de Carpentras, Avignon, etc., et suivre l'ancienne canalisation dans un secteur plus dégagé comme peut l'être, peut-être, le nôtre ? Cela va peut-être faire de grands virages et engendrer un coût supplémentaire, mais pourquoi faire passer l'argument financier avant les préoccupations de la population locale ?

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci de votre question, c'est une question pour GRTgaz.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

C'est déjà le cas, sur environ 40 % du linéaire – Je ne sais pas si la régie peut envoyer une carte du fuseau d'étude global – nous cherchons à suivre au plus près la canalisation existante, mais, oui, il est vrai que cela commence au nord de Montboucher. Vous vous rappelez peut-être l'essai de formation au départ : on contourne le secteur d'Avignon en le laissant par l'ouest, on continue plein nord jusqu'à Montélimar, et là on bifurque pour rejoindre la canalisation existante. C'est vrai qu'à Montboucher nous n'y sommes pas encore. La canalisation existante est là, c'est le pointillé, donc vous voyez, sur 40 % du linéaire, nous cherchons un tracé au plus près de la canalisation existante.

(slide suivante)

La canalisation existante (en pointillés) est là. C'est notre objectif initial, mais oui, c'est au nord de Montboucher-sur-Jabron.

Louis MERLE, Maire d'Espeluche

J'ai bien entendu Madame. J'ai fait un petit calcul : si vous mettez votre nouvelle canalisation à 10 mètres, cela me fait 65 mètres de *non aedificandi* et à ce moment-là je me rapproche du pipeline, de l'oléoduc, ce qui fait que je ne peux plus rien construire dans le secteur. C'est bien gentil, bien sûr : « pas chez moi, chez les autres », mais quand même, là ça fait un peu gros !

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Je ne sais pas quelle est votre question. On entend une préoccupation.

Louis MERLE

C'est de dire que si l'on rapproche aujourd'hui à 10 mètres le nouveau gazoduc des existants, j'ai 65 mètres de *non aedificandi* et je me rapproche, à ce moment-là, de l'oléoduc.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Ecoutez, une recherche de tracé passe par des grands principes que nous sommes en train d'évoquer. Ensuite, comment cela va-t-il se passer pour la suite ? Quand l'étude d'impact sera bien avancée (cela va nous conduire à fin 2009, mais plutôt 2010), nos équipes spécialisées dans les tracés vont venir vous voir. Sur cette carte, en rouge ce sont les gazoducs déjà existants, il n'y a pas les oléoducs que vous citez, Monsieur le Maire. Sur cette carte, il n'y a que des gazoducs de GRTgaz. Donc, nous allons venir vous voir au début de l'année, Mesdames, Messieurs les élus, tronçon par tronçon, carte au 25 millième sous les yeux et le cas que vous évoquez, Monsieur, nous ferons du cas par cas. Je ne dis pas qu'il y aura des solutions, mais c'est comme cela que nous allons procéder. Faut-il ajouter quelque chose ?

Oui, merci, Monsieur Fayollet, de cette précision. Les gazoducs existants sont est/ouest ; le gazoduc que nous projetons est plutôt nord/sud, donc il y a une intersection, nous n'allons pas cumuler les distances concernant nos ouvrages. En revanche, vous évoquiez peut-être plutôt le pipeline de pétrole qui, lui, est nord/sud aussi.

Louis MERLE

Il vient d'Allan et il va à La Touche.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Vous le voyez, c'est celui-là, en rouge. D'ailleurs, il y en a deux. Donc, nous le coupons perpendiculairement, quasiment, nous sommes nord/sud. Ecoutez, de toute façon... Enfin, je ne veux pas évacuer la question, mais c'est du cas par cas. Il faudra se voir carte à l'appui, Monsieur le Maire, sur le sujet. Les gens qui sont là ont entendu, il faudra bien aborder ce sujet au moment voulu.

Patrick LEGRAND, CPDP

Avant de passer la parole à Monsieur, Monsieur le Maire... c'est OK.

De la salle

Avez-vous envisagé une durée de vie de vos ouvrages, et quelles sont vos intentions au niveau démantèlement de ces ouvrages après leur durée de vie ?

Daniel BOURJAS, GRTgaz

C'est une bonne question. Aujourd'hui, on exploite des canalisations, comme nous le disions tout à l'heure, qui ont cinquante ans et plus. La durée de vie, nous n'en voyons pas le bout, aujourd'hui, pour répondre directement à votre question sur les ouvrages qui sont anciens. La durée de vie s'apprécie avec les services de l'Etat, donc DREAL et DRIRE d'avant, notamment en fonction des techniques de soudage dans la fin des années 50 et dans les années 60 par rapport aux techniques d'aujourd'hui, etc. Il y a eu, dans le passé, de vieilles canalisations qui ont fait l'objet de suppression et donc de démantèlement, de vieilles canalisations qui ont été utilisées pour transporter du gaz naturel, mais qui avaient été construites à l'origine pour transporter du gaz manufacturé dans les années 50 et qui reliaient donc des usines de gaz manufacturé à des points de consommation, à des villes. Cette question de la durée de vie est une question, bien entendu, très importante. Il faut savoir aussi que le gaz naturel, contrairement à des produits liquides, est un produit gazeux naturel qui n'est pas corrosif. Donc, nous ne craignons pas de corrosion à l'intérieur de la canalisation. S'il y avait des corrosions à l'intérieur de la canalisation, c'est beaucoup plus difficile, en termes d'inspection et d'appréhension des phénomènes physico-chimiques qui pourraient apparaître à l'intérieur du tube. Le gaz naturel à cet avantage-là, il n'est pas corrosif. Donc, toutes nos techniques de surveillance, d'inspection sont basées avant tout sur l'intérieur, bien sûr, nous passons ce que nous appelons dans notre jargon des « pistons géométriques » pour vérifier l'épaisseur, si elle n'a pas bougé, etc. Si un défaut apparaît à un endroit, ou une présomption de défaut, cela arrive de temps en temps, nous intervenons au-dessus de la canalisation, nous faisons une ouverture, une fouille et nous regardons de visu la qualité de l'ouvrage.

Toutes ces dispositions d'exploitation et de maintenance de l'ouvrage sont réalisées par nos équipes, avec des sous-traitants spécialisés, dans certains cas et font l'objet de rapports que nous transmettons aux services de l'Etat. C'est une des missions des services de l'Etat de vérifier que l'opérateur que nous sommes réalise bien son travail.

Patrick LEGRAND, CPDP

Etes-vous satisfait ?

Un intervenant, GRTgaz

Juste une précision, pour répondre à votre question. Il se peut que des ouvrages de transport de gaz soient déviés, pour des raisons x ou y, par exemple pour la ligne LGV. Il faut savoir que nous ne laissons pas en sol des canalisations qui ne sont plus utilisées. Elles sont systématiquement déposées ou, dans le cas de la plaine de Valence, le diamètre 600 millimètres a été cédé, sur plus de

900 mètres, à la compagnie d'irrigation qui l'utilise aujourd'hui pour de l'eau à 40 bars. C'est une réutilisation des ouvrages existants, sinon ils sont entièrement déposés.

Patrick LEGRAND, CPDP

Une autre, ou plusieurs autres questions encore.

Yves COURBIS, Maire d'Allan

Après tout ce qui vient d'être dit, un petit point m'interroge, sur le dimensionnement de la canalisation. Nous avons évoqué que le dimensionnement de cet ouvrage engendrait des contraintes importantes. Nous avons déjà dans le secteur (cela a été évoqué) un gazoduc à un diamètre 600, le projet est prévu en 1 200. Tout ce transport est-il nécessaire ? J'imagine que cela a été calculé. Pourquoi ce dimensionnement ?

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Comment calcule-t-on la dimension de l'ouvrage ? C'est une vraie question. L'idée est de faire un peu de prospective. Cela dit, l'exercice est délicat. D'ailleurs, l'INSEE ne fait plus de prévisions, ils établissent des scénarios. Nous, c'est un peu de cette manière que nous avançons. Nous consultons les gens qui sont susceptibles de faire circuler du gaz naturel dans le réseau et nous leur demandons quels sont leurs besoins.

Slide 11 dans « le contexte énergétique »

Nous avons consulté les gens qui seraient susceptibles de faire circuler le gaz naturel et nous leur avons demandé : « *De quels flux aurez-vous besoin ?* » Nous avons calculé le diamètre en fonction de cela. Le tuyau que vous évoquez, qui fait 600 millimètres de diamètres, est dimensionné « pile-poil » pour les émissions du terminal méthanier de Fos-sur-Mer que Gaz de France (à l'époque) a construit dans les années 72. Il est dimensionné pour fonctionner à plein régime avec ce gaz naturel.

Voilà les trois projets (*slide*) qui peuvent être qualifiés de « déclencheurs » du projet en question. Voilà l'artère du Rhône (en noir) qui est le 600 millimètres que vous évoquez. Il est dimensionné – excusez-nous, nous sommes un peu techniques – pour transiter 150 millions de kilowattheures par jour. C'est la capacité d'émission du terminal de Fos. Si au moins un des projets qui figurent ici (en orange) voit le jour, ce sont des capacités, nous dit leur promoteur, la Société Shell & Vopak à Fos-sur-Mer, qui demandent 250 à 300 millions de kilowattheures/jour. Donc, 250 à 300 millions de kilowattheures/jour, cela fait le double de ce que fait actuellement la canalisation. Si les trois projets voient le jour, le tuyau sera plein. Vous allez me dire qu'ils ne verront pas forcément le jour, tous. Donc, au moment où nous aurons des engagements fermes de chacun, il est possible que le diamètre de l'ouvrage soit revu à la baisse. Mais aujourd'hui, le dialogue et la concertation que nous avons avec les acteurs du marché du gaz naturel nous conduisent à ce dimensionnement. Il suffit de faire les calculs : 3 fois 200, cela fait environ 600. Nous avons un ouvrage qui est dimensionné pour 650 millions de kilowattheures par jour à plein régime. Peut-être qu'il n'y aura pas besoin de cela. Cela dit, à l'allure où ça va dans la vallée du Rhône, que penseriez-vous de nous si aujourd'hui nous vous disions qu'il y a un 800 et que nous revenions vous voir dans cinq ans en vous disant qu'il y a un deuxième terminal ? Donc, tout notre effort est centré sur cet exercice de prospective. Nous nous rapprochons des acteurs du marché du gaz naturel pour déterminer le

meilleur diamètre. Nous n'avons pas intérêt à faire plus gros, parce que plus c'est gros plus c'est cher, et plus c'est cher plus le prix du gaz naturel est élevé, même si le transport ne représente que 7 % du prix de gaz naturel à la vente.

Voilà comment est calculé, Monsieur le Maire, l'ouvrage que nous projetons. Voilà les incertitudes qui pèsent sur ce dimensionnement. Voilà ce qui nous conduit à vous présenter ce projet. Je ne sais pas si j'ai répondu à la question.

Pierre GERVASON, CPDP

Monsieur Seimandi, si vous le permettez, pour fixer les ordres de grandeur : 150 milliards de wattheures par jour représentent la consommation d'une usine, d'une industrie, d'une commune, d'une ville ?

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Il est très difficile de faire des calculs quand on est à la tribune, alors je ne les ferai pas. Je crois que nous les avons déjà faits avec vous et nous nous sommes trompés. Si quelqu'un a une machine à calculer : 150 millions de kilowattheures/jour... Il faut considérer qu'une ville de 200 000 habitants consomme 2 milliards de kilowattheures par an. Une maison individuelle consomme 17 000 kilowattheures par an.

Pierre GERVASON, CPDP

Merci de cette précision, dans l'absolu. Monsieur le Maire, la réponse vous convenait, je crois.

Yves COURBIS

La réponse a été en partie faite. Cet ouvrage fonctionnera-t-il à plein régime et pendant combien de temps ?

Daniel BOURJAS, GRTgaz

L'ouvrage fonctionnera. Je ne sais pas si nous pouvons parler de plein régime, mais l'ouvrage peut fonctionner avec des flux de gaz qui remontent du sud vers le nord et des flux de gaz qui descendent du nord vers le sud. Chaque fois ce sont des scénarios différents, qui ne sont pas faciles à faire d'ailleurs. Je vous invite à consulter le site Internet de GRTgaz, www.grtgaz.com, où GRTgaz a mis en ligne son étude prospective des besoins, les scénarios d'investissement pour les dix prochaines années, avec environ 6,5 milliards d'investissements en France pour faire face à la sécurité d'approvisionnement et aux besoins de l'ouverture du marché et donc des clients expéditeurs fournisseurs.

De la salle

Bonsoir. Tout le gaz que vous transportez l'été n'est pas consommé. Va-t-il être stocké près de chez nous ?

Daniel BOURJAS, GRTgaz

Il y a une petite quinzaine de stockages de gaz naturel en France. Ces stockages sont dans des structures géologiques spécifiques, soit dans des nappes aquifères profondes soit dans des couches de sel très épaisses, de plusieurs centaines de mètres, dans lesquelles, par dissolution du sel, on fait de grosses poches qui permettent de stocker du gaz naturel. Effectivement, nous recevons du gaz. Les fournisseurs acheminent du gaz avec des débits constants toute l'année. Ce sont, finalement, les débits des producteurs de gaz naturel et la consommation de gaz naturel est plus forte en hiver que l'été, bien entendu, pour faire face aux besoins de chauffage. Donc, l'été, une partie du gaz naturel est stockée dans ces structures géologiques. L'hiver, le gaz naturel est déstocké pour compenser le besoin qui n'est pas apporté directement par les fournisseurs. Ce gazoduc va permettre une meilleure circulation du gaz en France et va permettre de faire rejoindre les zones de consommation, par exemple du nord et du sud, ce que ne permet pas le gazoduc existant. Il aura donc un usage de transport inter-régions en France, voire interconnexions avec les pays voisins, mais la problématique de mettre en face des consommations les stockages reste la même, que ce gazoduc soit créé ou pas, globalement.

Patrick LEGRAND, CPDP

Bien, merci. Monsieur, ça vous va ? Avez-vous eu la réponse à votre question ? Non

De la salle

Mais la réponse est claire. Je pensais que du fait qu'on allait transporter plus de gaz naturel on aurait eu besoin de stocker plus, mais les réservoirs actuellement ont-ils la capacité de stocker les 150 gigawattheures ou plus ? J'ai vu 650 gigawattheures. Je n'ai pas fait le calcul de ce que cela fait en mètres cubes, mais sachant qu'un mètre cube fait 10 kilowattheures, ou 14 kilowattheures...

Daniel BOURJAS, GRTgaz

La construction de ce grand projet n'est pas directement liée aux consommations de gaz naturel en France. Elle est liée, finalement, à la différence qu'il y aura à l'avenir sur les points d'importation du gaz naturel en France.

André GILLES, Maire de Roynac, Conseiller général du canton de Marsanne

Là, nous parlons de projet, or toutes les questions qui ont été posées par mes collègues élus ou les riverains sont des questions normales, ce sont des questions de soucis. Moi, je poserais une question en aval, une fois que le tuyau est posé. L'expérience nous prouve, puisque nous sommes déjà traversés par des tuyauteries ou autres... D'abord, quelle sera la retombée économique de cette tuyauterie ? Je pense qu'il n'y en a aucune. Cette tuyauterie est imposée à la collectivité, elle n'est pas demandée. En revanche, quand la collectivité veut faire des ouvrages par la suite (ruisseaux, routes ou autres), elle est obligée de demander une autorisation au concessionnaire. En retour, nous avons une exigence de surcoût de travaux qui est à la charge de la collectivité. Du moment que nous n'étions pas demandeurs, mais que nous sommes imposés par ce tracé, ces surcharges ne devraient-elles pas être prises en charge par le concessionnaire ?

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Oui, vous évoquez des questions importantes. Les retombées économiques d'un projet comme celui-là, après. Et que se passe-t-il si, moi, maire, j'ai un projet après que le gazoduc soit en place ? C'est cela la deuxième question ?

Sur les retombées économiques, nous ne partageons pas votre point de vue, Monsieur le Maire. Il y a des retombées économiques très réelles. Sécuriser les approvisionnements, ce n'est pas un artifice de langage que nous utilisons ce soir ; cela fait partie de la compétitivité de l'Entreprise que d'avoir des approvisionnements sûrs. Lorsque je disais que le coût du gaz naturel pour des industriels représente 15 % du chiffre d'affaires – je vous vois sourire –, ce sont de vraies retombées économiques.

André GILLES

Pas pour la commune.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Non, mais quand on dit que le gaz naturel est moins cher, vous allez me dire : « *Ce n'est pas sur la commune* ». Deuxième retombée économique, les retombées économiques liées au chantier lui-même. Un chantier de 500 millions d'euros, si l'on si prend bien, ensemble – je dis « ensemble », vous allez comprendre pourquoi – on peut optimiser le recours à la sous-traitance locale dans le cadre réglementaire en vigueur (nous ne sommes pas là pour enfreindre la loi).

Je peux vous donner des exemples où, en travaillant bien, on a au moins 10 % du coût du chantier qui est directement sur l'économie locale. Mine de rien, 10 % de 500 millions d'euros, cela commence à faire de l'argent. Ce sont des retombées économiques que nous ne pouvons pas gommer et je suis heureux que vous abordiez la question. Très souvent, dans ces réunions, on parle des impacts et des effets négatifs. Je crois qu'il est important de souligner qu'un grand projet structurant génère des problématiques pour les élus locaux, et nous sommes ensemble pour les minimiser, mais c'est aussi un levier pour le développement économique local. Certains de vos confrères un peu plus au nord sont déjà venus nous voir en disant : « *Bon, votre projet peut nous casser les pieds en tant qu'élus à tel et tel endroits, mais si vous le faites, moi j'ai une zone d'activité où vous pourrez stocker vos tubes, que je pourrai vous louer pour votre chantier, pendant un, deux ou trois ans.* » Ce sont des retombées économiques, je crois, qu'il ne faut pas sous-estimer. Nous en avons donné une estimation dans notre dossier du débat. Un ouvrage comme celui-là nous coûte 12 à 15 millions par an de frais de maintenance, d'entretien et d'exploitation. La maintenance, l'entretien et l'exploitation sont faits sur le terrain ; ce sont des retombées économiques locales, tout ou partie, parce qu'après on achète aussi du matériel à l'extérieur.

Voilà. Un projet structurant comme celui-là est enterré à un mètre de profondeur. On ne le voit plus quand on a fini les travaux. Pendant les travaux ça rapporte, et après les travaux il y a les retombées que je viens de décrire. Je vous vois douter, c'est pour cela que je marque un temps d'arrêt, mais c'est intéressant d'en débattre, allons-y.

André GILLES

Je suis entièrement d'accord avec vous, mais nous n'avons pas une retombée comme les pylônes d'EDF qui traversent nos communes et qui ont une retombée économique au point de vue taxe professionnelle. Je sais que la taxe professionnelle va être éliminée, mais je pense qu'il y aura d'autres compensations.

Lorsque vous parlez de l'économie, je suis entièrement d'accord avec vous, l'économie nationale, l'économie régionale ou départementale. Mais nos petites collectivités que vous traversez sur trois kilomètres, et malheureusement, nous, avec les petits budgets que nous avons, quand nous voulons faire des ouvrages et que nous sommes obligés de passer sur vos conduites, là, je le dis sincèrement, nous sommes matraqués par les surcoûts des travaux que vous exigez. C'est là qu'il faut que vous compreniez ma question.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Il y a une redevance d'occupation du domaine public, mais elle est tellement faible que je n'ose même pas vous en parler !

André GILLES

De la catégorie 3 de terre cela passe à la première catégorie, nous connaissons cela.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Jetons un voile pudique là-dessus. La deuxième partie de la question est tout aussi importante, vous avez raison. Raison de plus, Monsieur le Maire et tous les maires qui sont là, pour être très pointilleux avec nos services, pour nous dire quelles sont vos intentions de construction (le PLU impose cet exercice prospectif) pour que l'on ne vous gêne pas dans la suite. Mais je ne nie pas les inconvénients que vous citez.

De la salle

Bonsoir, je ne voulais pas intervenir, mais juste apporter un témoignage par rapport à ce qui s'est dit juste un peu avant. J'ai eu l'occasion de travailler sur un gazoduc, il y a quatre ans de cela, dans le sud-ouest, justement. Je suis complètement novice, je ne savais même pas ce qu'était un gazoduc juste avant. Effectivement, j'ai constaté que cela avait généré de l'emploi pendant la période du chantier. Là, c'est un gros chantier, 200 kilomètres ; moi, je vous parle d'un gazoduc de 28 kilomètres, donc ce n'est pas du tout la même chose. Pour la région, en l'occurrence le Gers, tout le personnel qui travaillait sur le chantier était logé dans des hôtels.

Il y a une chose qui m'a beaucoup étonnée dans ce style de chantiers – j'apporte juste un témoignage – c'est toute la sécurité autour du chantier, c'est-à-dire les modes opératoires : on arrêtait le chantier quand il y avait un doute. La façon dont le chantier avance, c'est extrêmement impressionnant. Au niveau sécurité, je peux rassurer tout le monde ! Je n'ai pas d'actions à ERIDAN, mais, effectivement, il y a énormément de sécurité, pendant le chantier en tout cas.

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci pour ce témoignage. Monsieur Seimandi n'a rien à ajouter, *a priori*. Merci Madame. Y a-t-il des questions complémentaires ?

Jean-Claude MAILLARD, Fédération départementale des chasseurs de la Drôme

J'aurais juste une petite question. Vous avez abordé, dans votre présentation, la problématique de la faune et de la flore. J'aurais voulu savoir, sur l'étude d'impact, à qui vous avez confié cette mission. Eventuellement, avez-vous pensé travailler aussi avec la Fédération départementale des chasseurs qui, elle, a des compétences, y compris des missions de service public ?

Ma deuxième petite question est : ERIDAN, pourquoi ERIDAN ? Je pense que beaucoup dans la salle sont comme moi et ne le savent pas. Alors, s'il vous plaît, vous m'expliquez.

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Commençons par lever le voile sur ce grand mystère. ERIDAN, dans la mythologie grecque, c'est le Rhône, le grand fleuve. Voilà. Un jour de réunion récréative avec l'équipe projets, nous nous sommes dit : comment pourrions-nous baptiser ce projet ? ERIDAN est venu. Il n'y a pas d'autre prétention derrière.

Sur la faune et la flore, oui, nous avons commencé à prendre langue avec certains de vos confrères. La question est récurrente dans ces réunions. D'ailleurs, je demande à notre collègue de l'équipe de prendre les coordonnées de Monsieur, à la fin de la réunion.

Sur le thème de la biodiversité – d'ailleurs, par rapport au maire de La Laupie qui la citait tout à l'heure – dès le départ cela a été dans ce fuseau d'étude une préoccupation très forte. Aussi avons-nous créé des ateliers biodiversité qui rassemblent qui veut bien venir. Nous avons commencé par solliciter les associations de défense de l'environnement, et les chasseurs peuvent se joindre à ces réflexions. Un atelier nord et un atelier sud. En gros, le nord c'est la Drôme. Il se réunit régulièrement dans un immeuble de la zone de Rovaltain. Dans ces réunions, chacun apporte sa contribution et son expertise au volet faune-flore de l'étude d'impact. L'étude d'impact a été confiée, après appels d'offres, au Cabinet SOGREHA, bien connu. Pour le volet relatif à la faune et à la flore qui est un volet très particulier de l'étude d'impact, le Cabinet SOGREHA est associé au Cabinet Naturalia. Voilà, pour répondre à cette question.

J'en profite pour dire, Monsieur le Maire, par rapport au développement local : SOGREHA et Naturalia, deux cabinets ; étude impact 500 000 euros ; deux cabinets des trois régions concernées. Parmi les critères de mieux-disance que nous avons choisis pour ces appels d'offres, nous avons tenu à faire travailler des cabinets qui sont des trois régions concernées. C'est par cela que commence le développement local, me semble-t-il.

Patrick LEGRAND, CPDP

Bien, merci. Monsieur le Président des chasseurs, cela vous va. Je ne dirais pas que vous devenez les irréductibles, mais les rangs se clairsèment un petit peu. Avez-vous encore des questions à poser ? C'est le moment. Sinon, je vous rappelle que vous pouvez les faire passer par Internet, courrier, contacts divers, etc.

Sophie VIGOUROUX

En ce qui concerne l'indemnisation des propriétaires qui sont directement concernés par le passage de la canalisation, vous avez parlé d'une indemnisation en raison d'une servitude, qui sera créée. Je ne sais pas si j'ai compris. Cette indemnisation sera-t-elle versée une seule fois au moment de la mise en place de la canalisation ? Comment sera calculé le montant de l'indemnisation ? Comment cela va-t-il se passer ? Allez-vous négocier avec chaque propriétaire ?

Patrick LEGRAND, CPDP

Vous me regardez, d'accord, je vous remercie de m'adresser la question !

Sophie VIGOUROUX

Alors, comment va se régler la question de l'indemnisation des propriétaires ?

Jean-Noël CONNANGLE, GRTgaz

Je vais essayer de faire le plus court possible. Dans « propriétaires », il faut entendre – puisque nous avons dit tout à l'heure que nous avons tendance à fuir le monde – que nous sommes plutôt dans des terrains cultivés. Il y a deux types d'indemnisations : celle liée aux propriétaires, je vais en parler, et celle liée à la perte de production agricole, donc l'atteinte à la production agricole pendant les travaux.

Le principe de l'indemnisation de la servitude est un système simple et assez classique. Cela est basé sur la valeur vénale du terrain, liée à sa surface (donc 20 mètres par la longueur concernée) et avec un coefficient lié à la nature de l'exploitation qui est faite sur le terrain. C'est un calcul très simple à faire. Il faudra voir votre cas et les valeurs vénales qui sont aujourd'hui affichées dans les services fiscaux. Voilà le système. En revanche, pour les exploitants agricoles, c'est basé sur un barème qui est travaillé avec les Chambres d'agriculture qui, par nature de récoltes, définissent des barèmes. Ces barèmes sont faits sur la première, deuxième, troisième année, jusqu'à compenser la perte éventuelle liée aux travaux, la perte totale des revenus. C'est pour compenser cette perte de revenus.

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci, Monsieur Connangle. Madame... un complément.

Sophie VIGOUROUX

Donc, si je comprends bien, une somme d'argent sera versée une seule fois pour toutes. Il n'y aura pas de rente mensuelle, non ?

Georges SEIMANDI, GRTgaz

Vous comprenez bien, oui. Nous pouvons préciser que ce n'est pas parce que c'est versé une fois pour toutes que la perte de production agricole ne concerne qu'une récolte, par exemple, mais c'est effectivement bien versé une fois pour toutes.

Un des bons apports du débat public, il y en a eu plusieurs, Monsieur le Président, est que justement, sur ces questions d'indemnisation agricole, plusieurs personnes nous ont fait remarquer que lorsqu'il y a un impact agricole, c'est toute une filière qui est concernée et pas uniquement celui qui exploite la parcelle. Vrai sujet, pas facile, mais voilà typiquement ce que nous abordons lors des discussions avec les représentants de la profession agricole : jusqu'où aller dans l'indemnisation des dommages aux cultures ?

Pierre GERVASON, CPDP

Bien, merci. Si je ne vois pas d'autres questions pour le moment, je vais passer la parole à Patrick Legrand.

Patrick LEGRAND, CPDP

Merci. Vous êtes tous encore bien vifs, moi aussi d'ailleurs, parce qu'il s'est dit pas mal de choses tout compte fait. Pour répondre à Monsieur qui nous a traités de « pipeau », je me suis dit pourquoi pas, cela fait de la jolie musique et ce soir il y a eu du gaz de neurones, dans le pipeau.

Nous avons tout de même constaté qu'il y avait une espèce de dispersion des retombées économiques. Nous avons tout de même énormément parlé des questions de sécurité et de risques. Je pense que partager ces questions-là est aussi une façon de se préparer éventuellement à l'incident ou à l'accident.

Nous avons beaucoup parlé de questions d'urbanisme, avec presque une nouveauté que je n'avais encore jamais entendue, c'est-à-dire qu'au fond la question d'urbanisme et de cohérence territoriale repose sur des options politiques et des stratégies auxquelles il faut que vous vous adaptiez, me semble-t-il. C'est probablement ce que nous aurons entendu. Nous avons bien entendu aussi, quelque chose qui est répétitif, une espèce de surcharge territoriale dans le sillon rhodanien, et nous en parlerons, sans aucun doute. Nous avons aussi parlé de démantèlement et de durée de vie. Tout compte fait, ce n'est pas rien et il s'est dit des choses. Premier point.

Deuxième point, non, Monsieur Seimandi, vous allez continuer à souffrir, mais je sais que vous aimez cela. Il y a encore deux réunions. Ce sont des réunions de clôture, donc des réunions de remords, toutes les questions pourront encore être posées. L'une est à Chabeuil, parce que nous avons souhaité, au fond, que ces réunions finales se passent dans le fuseau et non pas dans les grandes villes qui, parfois, ne répondent pas trop, ou n'ont pas connaissance des enjeux, donc Chabeuil, ce n'est pas loin de Valence. C'est le 5 novembre. Vous verrez cela sur nos sites et nous vous distribuerons les informations à l'entrée. La seconde, plus pour le sud, est à Caderousse, du côté d'Avignon, le 6 novembre. Après, le 7 novembre au soir, le débat public sera clos. Pourquoi le 7 novembre ? Parce qu'il y a parfois des réunions qui durent dans la nuit et que l'on passe indistinctement du 6 au 7 sans s'en apercevoir.

Je vous rappelle qu'un débat public s'évalue et se juge, comme eux le feront, c'est-à-dire à la fin du débat. Toutes ces réunions, au fond, sont faites et vous l'avez bien vu, il y a des choses qui se

cumulent. Le fait que cela se répète, au bout d'un certain temps cela veut dire quelque chose. C'est au bout de ces 17 réunions que la substantifique moelle peut en être tirée.

Je rappelle aussi, parce que je sais que vous le ferez – tout compte fait, c'est bien que n'importe qui évalue nos procédures dites administratives, encore que la nôtre ne le soit pas trop – qu'un débat public s'évalue sur trois plans.

- Le premier plan est la façon dont l'objet a évolué. D'ailleurs, vous avez entendu Monsieur Seimandi dire que, dans ses rapports à l'agriculture, son projet avait déjà largement évolué.
- Le deuxième point, c'est la façon dont les groupes sociaux eux-mêmes ont été reconfigurés autour de l'objet, autour de la discussion, c'est-à-dire que là il y a toute une série d'élus : un représentant des chasseurs ; des citoyens que l'on dit « lambda », mais que je regrette d'appeler lambda d'ailleurs et qui sont souvent des gens qui nous apportent quelque chose.
- Le dernier point est caractéristique, mais cela vous le garderez pour vous, ou éventuellement votre confesseur, c'est qu'au fond, à raisonner avec les autres d'une autre façon, c'est sa tête aussi qui change. En tout cas, c'est mon expérience, ma tête change sans arrêt, bien que j'aie tout de même une continuité de réflexion.

Voilà. Je vous remercie. Je regrette que « Monsieur pipeau » soit parti parce que, tout compte fait, nous aurions pu en jouer tous ensemble. Merci de nous avoir accueillis. Je pense même qu'il ne pleut plus, donc c'est vraiment le moment. Bon courage, et n'oubliez pas, à la fin ils produisent un document qui les engage et vous recevrez de notre part le compte-rendu de ces réunions et les verbatim, c'est-à-dire tout ce que nous avons pu dire. Les bêtises et tout ce que vous avez pu entendre et dire sont disponibles sur le site. Merci, au revoir. Ah ! Il y a un remords définitif. Allez-y.

Un habitant de Sauzet

Vous avez dit que vous vous rapprochiez le plus possible des pipelines existants. Alors, puisque nous parlons de Montboucher, nous devons parler de Sauzet. Cela m'étonne qu'il n'y ait pas un Sauzillard qui ait soulevé le problème. Quand vous allez arriver à Sauzet, le pipeline passe à la déviation, si bel et bien que le lotissement de Saint-Marcel est construit sur le pipeline, pas tout à fait, mais ils ont très bien fait, il y a un mur de protection pour le bruit. Ils ont fait des tours magnifiques. L'autre jour, ils ont fait comme vous avez dit tout à l'heure, ils ont « fureté » le pipeline – je ne sais pas comment ils appellent ça – ils en ont changé des portions de 50 mètres. Là, il a fallu en changer 5 ou 6 mètres sous une tour qui agrmente le mur, et cela a coûté une fortune. Alors, si vous voulez mettre une deuxième conduite là, il faut démolir le lotissement de Saint-Marcel. Vous connaissez le problème, parce que là, il n'y a pas de solution. *[inaudible, hors micro]*

Un intervenant, GRTgaz

Nous connaissons le problème, mais le pipeline auquel vous faites allusion n'est pas le nôtre. Je dirais que nous ne passerons pas dans le lotissement. Voilà, si cela peut vous rassurer. Mais ce pipeline n'est pas à nous.

L'habitant de Sauzet

[inaudible, hors micro]

Un intervenant, GRTgaz

Non, pas dans les zones urbanisées.

Patrick LEGRAND, CPDP

Bien, après cette petite question post-réunion, merci d'être restés jusqu'au bout, et à un de ces jours.

Index

Nous vous informons ne pas avoir été en mesure de vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :

« fureté » le pipeline.....	45	Sophie VIGOUROUX ...	19, 23, 24, 33, 42, 43
ripicole	28		