

# Réunion thématique Débat public ERIDAN

## Sécurité et aménagement du territoire

Date et heure : 10 septembre 2009 à 19 heures (19 heures – 21 heures 10)

Lieu : Pierrelatte – Chapelle des Pénitents

Audience : environ 80 personnes

Durée : 2 heures 10

### **I. Présentation du débat public**

#### **Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du Débat public (CPDP)**

Bonsoir et merci d'être ici ce soir avec nous pour ce rendez-vous de Pierrelatte, qui est la sixième réunion de débat public sur un projet de gazoduc qui s'appelle ERIDAN, et qui ira de Saint-Martin-de-Crau à Saint-Avit, au nord, dans la Drôme. C'est un équipement relativement important d'un mètre vingt de diamètre, sous une pression, si je me souviens bien, de 80 bars. Après, je ne parle plus de technique, puisque mon jeu ici, ce n'est pas d'être le technicien.

Je suis Patrick Legrand, le Président de cette commission particulière de débat public. Je suis aussi vice-président de la Commission nationale du débat public. Je suis un homme du Nord, assez attaché au Sud-Est, puisque je me suis aussi occupé du débat public sur ITER en Provence – dont vous avez peut-être entendu parler... Je vais passer quelques instants la parole à Monsieur le Maire, pour une petite intervention d'accueil, et puis nous rentrerons dans le vif du sujet.

#### **Guy DURAND, Premier adjoint au maire de Pierrelatte**

Je suis le premier adjoint de la Ville de Pierrelatte. J'excuse Yves Le Bellec, le Maire, qui est retenu par d'autres réunions. Il m'a chargé de vous accueillir, ce que je fais bien volontiers. Aujourd'hui, sur Pierrelatte, nous ne découvrons pas ce projet, puisqu'une première réunion avait eu lieu le 22 septembre 2008 avec Monsieur Seimandi, ici présent, de GRTgaz, le maire de Pierrelatte et ses collaborateurs sur ce projet.

J'ai pris quelques notes, puisque je n'étais pas à cette réunion. Le projet de ce gazoduc part de Saint-Martin-de-Crau pour aller à Saint-Avit. Il y a un fuseau d'étude de 4 à 10 kilomètres de large. Il y a donc beaucoup de possibilités. Suite aux échanges qu'il y a eu avec le Maire et ses collaborateurs, nous avons échangé avec GRTgaz et les questions posées à l'époque – ou les observations – étaient celles-ci : en marge du sujet, mais cela a été évoqué, l'attention a été attirée sur la présence d'une canalisation de transport de gaz naturel sur Pierrelatte, qui part de la Palud et

qui arrive au Pont noir, qui semblait pénaliser le développement d'une zone artisanale en cours de lotissement au sud de la commune. Je pense qu'il y a eu des contacts depuis qui ont été établis pour assouplir certaines règles, notamment en matière de lotissement.

Egalement, il y a eu une réponse à la question : l'implantation de l'ouvrage présenté ce jour dans les zones inondables et agricoles situées à l'ouest de la commune de Pierrelatte ne présente pas de procédure particulière pour la commune. Par contre, compte tenu du rôle de déversoir du Rhône à cet endroit, l'implantation d'une construction du type station de compression paraît délicate à présenter à l'administration compétente. La commune compte un très important réseau d'irrigation orienté est-ouest vers le Rhône. L'ouvrage présenté ne devra pas perturber ce réseau. Les rives du Rhône sont classées en Natura 2000 et les études d'impact devront également en tenir compte.

Le 5/12/2008, GRTgaz nous a signifié qu'il bénéficiait d'arrêtés préfectoraux dits « de pénétration » lui permettant la présence sur le terrain de ses collaborateurs pour approfondir les études sur la période 2009-2010 : l'on est en plein dedans.

Aujourd'hui, ce débat public doit permettre d'obtenir le résultat de ces études – en partie du moins – et de répondre aux interrogations de nos concitoyens. Pierrelatte, depuis de nombreuses années, accumule sur son territoire de nombreuses infrastructures, nationales ou internationales. Certaines ont généré quelques nuisances : l'on peut notamment penser au TGV. Nous continuerons certainement à accueillir ces infrastructures mais dans une réciprocité partagée, où la transparence devra être totale, et les intérêts de tous, préservés.

Voilà le message que je voulais vous passer de la part du Maire de Pierrelatte. Nous sommes heureux de vous accueillir pour ce débat, et maintenant je vous redonne la parole.

### **Patrick LEGRAND, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie. Vous avez presque déjà entamé le débat en rappelant les discussions qui ont eu lieu. Au fond, c'est un peu l'intérêt du débat public : les dialogues ou les négociations qui ont pu avoir lieu sous les ors de la mairie ou lors d'une réunion sont débattus en public et l'on passe d'une discussion bilatérale à une discussion qui se fait avec des spectateurs.

Je vous le rappelle très rapidement : le débat public est une procédure neuve dans la démocratie française, puisqu'elle ne date que de 1995, qu'elle a été mise en œuvre en 1997 et confirmée en 2002. Les débats publics ont plusieurs objectifs et plusieurs caractéristiques.

D'abord, ils interviennent très en amont des décisions, contrairement à l'enquête publique, qui elle intervient quand le projet a été techniquement défini et affiné. Le débat public intervient en amont. C'est d'ailleurs pour cela que GRTgaz, qui est là à la table d'en face – pour bien marquer notre indépendance – travaille sur un fuseau. Il est un peu difficile de concevoir des questions de sécurité quand l'on ne sait pas où se trouvera la canalisation, mais on peut déjà faire avancer les choses en posant un certain nombre de conditions et d'objectifs, comme l'a rappelé Monsieur le Maire. La question du pourquoi et à quoi cela va servir est tout à fait légitime.

La deuxième caractéristique du débat public est qu'au fond, tout le monde a droit à la parole et qu'il n'y a pas de question illégitime. Autrement dit, il n'y a pas de question imbécile. Comme

vous le savez, dans certaines enceintes, il y en a qui sont plus légitimes que d'autres pour parler ou pour poser des questions, mais dans le débat public, le débat se fait avec le public. Il y a un certain nombre de règles, je vous les rappellerai.

La troisième caractéristique, c'est quelque chose qui est relativement important, et à quoi nous tenons à la Commission nationale : à la fin du débat public, c'est-à-dire qu'une fois que toutes ces réunions sont faites, nous produisons un compte-rendu mais nous n'avons rien à dire de spécifique. Nous ne donnons pas notre avis sur la question technique. Nous donnons un peu notre avis sur la question du débat, sur ce qui s'est passé, mais nous sommes là pour porter les avis de la population. C'est quelque chose qui nous change terriblement par rapport à l'enquête publique. Nous n'avons pas d'avis mais nous sommes là pour porter vos avis – nous avons donc une préférence pour qu'il y en ait qui soient produits.

Dernière caractéristique assez intéressante : une fois ces avis portés, dans les deux mois qui suivent le débat public, c'est-à-dire la fin de l'année 2009 pour ce qui nous concerne, le maître d'ouvrage devra, par un acte tout aussi public que le nôtre, et tout aussi publié, dire ce qu'il fait de ce qu'il a entendu pendant le débat public. Oui ou non poursuit-il le projet ? A quelles conditions poursuit-il le projet ? Qu'est-ce qu'il a entendu pendant le débat public ? Qu'est-ce qu'il retient ? Qu'est-ce qu'il ne retient pas ? etc. Au fond, c'est ce que l'on peut appeler une espèce de « contrat social public ». Ce contrat social public, n'importe qui peut en réclamer le contrôle et l'application.

J'ai l'habitude de dire, avec les « grosses huiles » institutionnelles, que la Commission nationale du débat public n'a pas l'intention de perdurer au-delà de sa nécessité, pas plus que de devenir la Mecque ou le contrôleur général de tous les engagements qui sont pris. Au fond, cette proclamation finale du maître d'ouvrage est extrêmement importante puisque vous tous pourrez en être les vérificateurs, les contrôleurs, etc.

Dans le nord de la France, du côté du Havre, il y a un port qui est en train de vivre quelque chose qui montre bien comment cela fonctionne. Le port du Havre a été soumis à un débat public en 1997 et 1998 (Port 2000, les containers, etc.). Il s'était engagé à ce moment là à ce qu'à une échéance de cinq ou dix ans, les containers sortent pour l'essentiel par la voie ferrée et par la voie fluviale. Dix ans après, même le Président de la République s'est aperçu que l'essentiel des containers sortaient par l'autoroute A13. Engagé dans un second débat public pour améliorer un certain nombre de ses installations, le Port du Havre se fait reprendre et on lui dit : « Comment peut-on croire ce que tu nous annonces maintenant alors que tu n'as pas été capable de mettre en œuvre ce que tu nous as promis il y a dix ans ? » C'est donc un enjeu assez important.

Il y a bien sûr quelques règles à respecter. Patricia Watenberg et moi sommes deux représentants de la Commission nationale et avons été délégués par elle. L'on a deux règles fondamentales. D'une part, c'est la neutralité : nous ne sommes pas GRTgaz, ils ne sont pas nous, et nous devons être à côté de tout le monde, écouter tout le monde, et ne pas porter d'autres valeurs que celles de la démocratie. La deuxième règle, c'est l'indépendance physique et matérielle. Nous ne sommes pas financés par GRTgaz, d'ailleurs. Nous sommes une autorité administrative indépendante et la Commission particulière en est son émanation. Même si le débat public est financé par le maître d'ouvrage, parce qu'il fait partie des contraintes de préparation d'un projet, la Commission particulière est totalement indépendante jusque dans ses financements. Ne vous inquiétez pas, ce n'est pas avec cela que l'on joue les richissimes !

Les trois règles qui s'appliquent à vous, c'est tout d'abord l'argumentation. L'on est là pour échanger des arguments, pour articuler des propositions, et au fond nous ne pourrions reprendre que des propositions qui reposent sur des choses à peu près concrètes, qui existent déjà et qui sont partageables. Echanger des arguments, cela veut dire les échanger devant tout le monde et donc les faire partager. La deuxième règle, comme je vous l'ai dit, c'est que personne n'est plus légitime que quelqu'un d'autre : c'est ce que l'on appelle l'équivalence. La troisième règle, qui s'applique à tout le monde et particulièrement au maître d'ouvrage, c'est ce que l'on appelle la transparence – transparence toute relative, car il est toujours difficile d'y accéder.

Voilà au fond les cinq règles qui pilotent notre débat, qui bien sûr reposent sur une règle de civilité. Il est tout de même assez rare dans les débats publics que des noms d'oiseaux soient jetés et qu'il y ait quelques bagarres mais ceci dit, de temps en temps, un peu de catharsis ou de conflits musclés n'est pas toujours inutile !

Dernier point : nous sommes ici pour la sixième réunion après l'interruption de l'été. Nous nous sommes dit que, compte tenu des lieux et de ce que représente l'objet sociotechnique qu'est le gazoduc, qui n'est pas seulement un tuyau pour faire passer du gaz, c'est aussi de la géostratégie... Monsieur Poutine est aussi dans le gazoduc, si je peux me permettre de faire le raccourci. Ce sont aussi des enjeux économiques, des enjeux techniques, des enjeux de sécurité, des enjeux d'aménagement du territoire. Nous avons plus ou moins suggéré que, compte tenu du lieu et de votre expérience sur ces domaines, la réunion d'aujourd'hui fût tournée vers les questions autour de la sécurité et de l'aménagement du territoire, et d'une chose un peu nouvelle : les trames vertes, avec le classement des rives du Rhône. Il s'agit au fond de la cohérence générale entre la sécurité, l'aménagement du territoire et les enjeux écologiques. Je vois que nous avons déjà ouvert ce débat. Cela dit, c'est vous qui faites l'ensemble des sujets. Si ces sujets ne rencontrent pas votre intérêt, nous n'en serons pas plus marris et nous en prendrons simplement note.

Pour la suite de la réunion... Non, je vais peut-être dire encore une chose. La Commission particulière du débat public a une infrastructure, qui s'appelle le Secrétariat général. Mes collègues, amis et amies du Secrétariat général sont au fond et sont toujours à votre disposition pour vous fournir des informations, de la documentation – il y a un dossier du débat public – des conseils pour établir des cahiers d'acteurs, des choses comme cela. Nous sommes basés en Avignon, 48 rue Vernet. La Poste fonctionne aussi. Nous avons un site internet qui est accessible, que vous trouverez sur le dossier. Au fond, le débat public, c'est aussi une énorme machine à diffuser de l'information.

Madame Watenberg, je vais vous passer la parole pour animer la réunion – contrôler et réguler – avant que vous n'organisiez le passage à ces Messieurs. Je sais que sur certaines thématiques, il y a des interventions, soit de GRTgaz, soit de l'Etat, mais la règle du débat public est qu'il faut que ce soit relativement court, complet et musclé. Merci et je vous passe la parole.

### **Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Bonsoir à tous, Mesdames, Messieurs. Comme Patrick Legrand l'a indiqué, je suis membre de la Commission particulière du débat public. Je vais essayer d'animer les débats qui vont suivre après une présentation du projet qui nous sera faite par les représentants du maître d'ouvrage, GRTgaz, à la fois sur les enjeux et les caractéristiques techniques. Entre parenthèses, le fait d'être membre

d'une Commission particulière de débat public n'est pas mon activité professionnelle principale, qui est de fait extrêmement éloignée des problématiques énergétiques et de gazoducs, puisque dans ma vie administrative ordinaire, je suis présidente d'un centre de recherches dans un institut national de recherche agronomique. Vous voyez donc que mon quotidien est occupé par des sujets relativement disjoints, mais je me réjouis de pouvoir participer à cette aventure de démocratie participative.

Je crois que nous allons vous présenter dans un premier temps, à plusieurs voix, du côté de GRTgaz, les grandes caractéristiques de ce projet, en essayant d'être synthétiques pour laisser le maximum de place possible aux échanges, parce que l'important est aussi d'entendre vos interrogations et d'essayer autant que faire se peut d'y répondre. Messieurs, je vous passe la parole et je vous en remercie.

## **II. Présentation du projet ERIDAN**

### **Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci au représentant de la Mairie de Pierrelatte de votre accueil. Je me présente : je suis Daniel Bourjas, directeur régional de GRTgaz dans la région Rhône-Méditerranée, qui couvre à peu près un quart des réseaux exploités par GRTgaz, soit 8 000 kilomètres dans le Sud-Est.

A mes côtés, il s'agit de Georges Seimandi, qui est le directeur du projet. Avec Jean-Noël Connangle, il va vous présenter notre projet très rapidement. Je voudrais rebondir sur deux thèmes que vous avez évoqués, Monsieur le premier adjoint. La transparence, c'est bien l'objet du débat, et nous jouons totalement la transparence dans ces réunions de débat public. Pour couvrir le maximum de vos préoccupations, il y a quelques experts de GRTgaz dans la salle. Sentez-vous donc libres, après les présentations, de poser toutes les questions et les préoccupations que vous pouvez avoir. J'ai noté aussi l'intérêt commun. Le débat public, c'est aussi le lieu où des sujets nouveaux pourront émerger pour nous, opérateur, et pourront certainement déboucher ultérieurement, une fois que le projet sera décidé, sur la satisfaction de tout le monde : nous, maître d'ouvrage, mais aussi les collectivités ou les représentants des territoires. Je laisse la parole à Monsieur Seimandi.

### **Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vous remercie du temps que vous avez choisi de consacrer à venir débattre ce soir dans cette chapelle où ce débat ne sera pas notre pénitence, Monsieur le président, même si la catharsis que vous évoquiez devait avoir lieu. Sans plus attendre, une présentation du projet à deux voix, avec Jean-Noël Connangle, une vingtaine de diapos, et si vous le souhaitez, l'on pourra explorer plus en avant le sujet.

Le projet que nous avons baptisé ERIDAN vise finalement à créer de nouveaux moyens de transport du gaz naturel sur un axe sud-nord entre le nord des Bouches-du-Rhône, à Saint-Martin-de-Crau et le nord de la Drôme, une commune qui s'appelle Saint-Avit, au nord-est de Valence.



C'est un axe stratégique pour nous, puisque comme pour beaucoup d'autres infrastructures, la vallée du Rhône est un lieu de passage quasiment obligé entre l'Europe du nord et l'Europe du Sud.

Nous aborderons successivement le pourquoi du projet et puis ses caractéristiques. Permettez-moi d'abord une petite présentation de GRTgaz, le maître d'ouvrage du projet. GRTgaz est l'un des deux transporteurs français du gaz naturel en France. Transporter du gaz naturel, cela veut dire exploiter le réseau, l'entretenir, le surveiller en permanence – 2 700 personnes dans la société GRTgaz dont la moitié est consacrée à ces interventions de maintenance, de surveillance et de sécurité – et aussi développer le réseau de transport – c'est l'objet du projet que nous voyons aujourd'hui – et commercialiser les capacités de transport.

Comme partout en Europe, le transport du gaz naturel – comme le transport de l'électricité d'ailleurs – est placé sous l'œil bienveillant de la Commission de régulation de l'énergie. Ce concept de régulation est un peu nouveau en matière d'énergie, nous pourrions le développer si vous le souhaitez.

Lorsque l'on parle de réseaux de transport de gaz naturel en France, ce n'est pas très compliqué. Sur cette carte, vous avez un schéma filaire du réseau de transport et des canalisations (32 000 km de canalisations, et une vingtaine de stations de compression, puisque tous les 100 ou 150 kilomètres, il faut redonner de l'énergie au gaz naturel pour qu'il puisse circuler dans les tuyaux). Vous voyez deux couleurs sur cette carte : dans le Sud-Ouest de la France, le transport du gaz naturel est placé sous l'autorité d'un autre transporteur : la société TIGF, société du groupe Total qui exploite, maintient et commercialise les capacités de transport. Dans le reste de la France, c'est GRTgaz, filiale de GDF Suez. Nous nous appuyons sur une expérience de plus de 50 ans en matière de transport de gaz naturel.

Vous constatez sur cette carte – c'est une des motivations du projet, nous pourrions y revenir si vous le souhaitez – que le réseau est bien plus dense au nord qu'au sud du pays, et cela ne s'explique pas que par la présence du Massif central.

L'on pourrait s'arrêter là et vous dire que l'ouvrage que l'on étudie crée de nouvelles capacités de transport. Cela se traduit très concrètement par une nouvelle canalisation d'environ 200 kilomètres entre les deux extrémités évoquées. Si le projet se fait, c'est un chantier qui dure bon an, mal an, 15 à 18 mois. Le coût estimé aujourd'hui du projet est de 500 millions d'euros. La mise en service est prévue pour fin 2014 ou début 2015. J'ai utilisé du conditionnel parce qu'aujourd'hui, le projet n'est pas décidé. Cela nous semble un formidable atout pour le débat public que de pouvoir débattre sans être sous la pression d'un planning. Aujourd'hui, toutes les suggestions sont ouvertes. Aujourd'hui, ce projet n'est pas décidé : l'on va d'ailleurs voir quels sont ses facteurs de décision.

Aujourd'hui, où l'énergie fossile fait débat, et où la consommation de gaz naturel n'augmente pas fortement, pourquoi un tel projet, me direz-vous ? Deux raisons essentielles : une raison liée à la sécurité des approvisionnements énergétiques en France et une raison liée au fonctionnement du marché de l'énergie.

Sur cette carte, pour à peine ébaucher le sujet – l'on pourra y revenir – vous pouvez voir la répartition des approvisionnements des réserves de gaz naturel dans le monde. 70 % des réserves de gaz naturel dans le monde sont aujourd'hui détenues par trois pays : le Qatar, l'Iran et la Russie. Nous sommes au milieu de cette plate-forme Europe-Asie : d'un côté, un grand centre de

consommation, l'Europe, et de l'autre côté un autre centre de consommation « en devenir », comme on a coutume de dire, mais qui n'est plus en devenir, mais existe bel et bien : la Chine, l'Inde et tout ce secteur. Il n'y aura peut-être pas assez de gaz naturel pour tout le monde, et donc il y a une vraie problématique de sécuriser les approvisionnements.

Voilà ce qui justifie la création de nouvelles voies d'approvisionnement pour le gaz naturel dont on aura besoin demain pour ne pas trop dépendre d'un fournisseur de gaz naturel.

L'autre motivation de ce projet est la fluidification du réseau. Aujourd'hui, tous les consommateurs ont le choix de leur fournisseur de gaz naturel. Avoir plus de fournisseurs de gaz naturel par rapport à une situation passée, où il y avait un seul fournisseur qui s'appelait Gaz de France, nécessite de fluidifier le réseau et pour cela, de le développer. Il s'agit de faire bénéficier le consommateur des bienfaits d'un marché ouvert où la concurrence s'exercerait librement.

Le projet n'est pas décidé parce que d'autres acteurs que nous, d'autres opérateurs énergétiques que nous ont fait la même analyse que nous sur la sécurité d'approvisionnement. Il n'est bien entendu pas question de construire une nouvelle canalisation s'il n'y a pas de nouveau point d'entrée du gaz naturel. Trois projets ont cours aujourd'hui et si nous n'engagions pas les études du projet ERIDAN, nous serions en retard par rapport à ces projets, qui, je le répète, ne sont pas eux-mêmes décidés.

Il y a un projet pour interconnecter les réseaux français et espagnols, qui est visé pour l'horizon fin 2015. Il y a un projet de terminal méthanier dans l'estuaire de la Gironde. Enfin la zone de Fos connaît un formidable développement gazier avec la mise en service prochaine du terminal méthanier de GDF Suez et de Total et un projet de terminal méthanier mené par la société Shell et la société Vopak. Si au moins un de ces projets voit le jour, ou un projet similaire, nous serions obligés de faire le projet ERIDAN parce que la canalisation de transport existante n'a pas la capacité pour accueillir ces nouvelles quantités de gaz naturel. Voilà les facteurs de décision du projet.

Pour réussir un projet comme celui-là, il faut certes du gaz qui passe dans le tuyau mais il faut aussi – et nous y tenons beaucoup dans l'équipe projet – réussir l'insertion territoriale du projet. Vous parlez, Monsieur le premier adjoint, d'intérêt partagé et de réciprocité partagée, et effectivement, un projet comme celui-là ne peut pas se faire au détriment des collectivités, des territoires, des gens qui vivent, habitent et travaillent ici. C'est l'enjeu de cette insertion.

D'autant plus que nous sommes dans la vallée du Rhône, ce que je n'apprendrai à personne, et que c'est un territoire aux caractéristiques très marquées et à forts enjeux, structuré par la vallée du Rhône et contraint à l'est et à l'ouest par des massifs montagneux. Il n'y a pas beaucoup de place. C'est un corridor qui connaît la plus forte densité de flux de marchandises dans le monde. Il y a déjà du monde. C'est un endroit qui connaît des dynamiques démographiques parfois doubles de la moyenne nationale. C'est un endroit qui est fortement marqué par les activités économiques : la zone de Pierrelatte ici, celle de Marcoule un peu plus au sud, la zone de Rovaltin entre Valence et Romans, pour ne parler que de la Drôme... C'est un endroit qui est marqué par des productions agricoles et viticoles à forte valeur ajoutée et un milieu naturel remarquable. Au bilan, c'est un territoire de passage marqué par de nombreuses installations et infrastructures. Réussir l'insertion territoriale dans ce contexte-là, c'est un véritable défi que nous ne pouvons pas relever seuls, et ce débat public est donc particulièrement bienvenu de ce point de vue-là.

Pour arriver au débat public, tout le monde nous demande : où cela passe-t-il ? Aujourd'hui, l'on ne sait pas où cela passe, puisqu'il n'y a pas de tracé. C'est le propre des études qui sont en train d'être réalisées. Cependant, l'on a pris les premiers repères et l'on a ce que l'on appelle dans notre jargon un « fuseau d'étude », c'est-à-dire une bande de travail de 2 à 4 kilomètres de large que vous trouverez dans les dossiers. Cette bande de travail, on l'a construite dans le dialogue et les études. Monsieur évoquait la rencontre l'année dernière avec Monsieur le maire de Pierrelatte. Voilà le type de dialogue qui nous a conduits à nourrir nos études pour présenter aujourd'hui un fuseau de travail de 2 à 4 kilomètres de large. L'on compte beaucoup sur le débat public pour affiner, préciser, amender et ajuster tout cela, en parallèle, bien entendu, des études d'impact et de sécurité.

Pour faire un fuseau d'études, qui va lui-même dessiner un tracé, bien entendu, tout le monde espère que cela passe un peu à côté. Il n'y a pas de recette miracle. Il y a quelques principes auxquels nous tenons et que nous vous invitons à partager ce soir.

La première chose, c'est d'éviter les zones urbanisées ou promises à l'urbanisation. Quand je dis urbanisation, c'est de l'habitat ou des zones économiques. Nous ne sommes pas là pour gêner le développement des territoires. Bien entendu, un chantier comme celui-là n'a pas vocation à se faire dans les zones urbanisées. D'ailleurs, de ce point de vue-là, certains élus et les services de l'Etat nous ont dit que dans la vallée du Rhône, les élus sont déjà fortement marqués par les zones inondables et qu'ils ne peuvent pas y construire. Ils nous ont alors dit que si nous arrivions à mettre notre projet dans ces zones – ce qui n'est pas si évident que cela pour nous, nous pourrions en parler, mais n'est d'ailleurs pas impossible – cela ne les pénalisera pas. Pourquoi pas ? Voilà aussi à quoi nous mène la concertation.

Il s'agit aussi de ne pas pénaliser le potentiel des productions agricoles, étant entendu qu'elles le sont pendant les travaux. Il s'agit de conserver ce qui fait la valeur du patrimoine naturel. Enfin, bien sûr, nous sommes gardiens de nos économies et il s'agit donc de limiter les sauts en longueur par rapport au trajet direct.

Forts de ces principes, nous présentons ce fuseau d'étude qui part de Saint-Martin-de-Crau, dans les Bouches-du-Rhône, franchit le Rhône, en partant vers l'ouest, au niveau d'Aramon, dans le Gard, puis part vers le nord pour se retrouver au niveau de la zone de l'Ardoise, dans le Vaucluse. Ensuite, nous poursuivons plein nord pour cheminer dans la Drôme mais comme il y a l'agglomération de Pierrelatte, l'on bifurque à l'est et l'on va tout droit jusqu'à Saint-Avit.

Je précise une chose car lors d'une réunion, quelqu'un nous a dit : « Mais le tracé, vous l'avez déjà en pointillés, et vous vous empressiez de le masquer avec votre coloriage mauve ! » Ce n'est pas du tout cela. En pointillés, c'est la canalisation qui existe déjà entre ces deux extrémités. Ce fuseau d'étude mesure 210 à 220 kilomètres, une centaine de communes sont potentiellement concernées, et quatre départements seront traversés.

### **Jean-Noël CONNANGLE, chef de projet (GRTgaz)**

Maintenant, ce que je vous propose, c'est d'aborder l'ouvrage en lui-même. Quel est l'ouvrage concerné ? Tout à l'heure, on vous a cité les 200 kilomètres, qui seront représentés par des tubes en acier soudés bout à bout. Sur ce transparent, je vous ai résumé ce que sera plus de 99 % de l'ouvrage à terme. Ce tube sera enterré au minimum à un mètre de profondeur, il aura un diamètre



de 1,20 mètre et la pression intérieure sera de 80 bars. Avec cela, vous avez 99 % de l'ouvrage. Quelques annexes. L'annexe c'est deux choses. Je vais commencer par la ligne du bas : un point de départ et un point d'arrivée à Saint-Martin et à Saint-Avit sur des installations qui existent déjà. Par contre, ce qui va être nouveau, c'est de l'ordre d'une quinzaine de postes de sectionnement. Qu'est-ce qu'un poste de sectionnement ? C'est un robinet enterré qui permet de tronçonner le tube. Entre deux postes, il y aura de l'ordre de 10 à 20 kilomètres. Ce sont des questions de sécurité, qui permettent de mesurer les 200 kilomètres en plusieurs morceaux. L'ouvrage en lui-même est décrit.

Maintenant, ce que je vous propose, c'est de présenter le chantier. Dans son schéma le plus général, il est présenté sous cette forme : l'on a besoin d'engins de forte puissance pour lever de forts tonnages. Ce sont des engins à chenilles, qui exercent sur le sol une pression très réduite du fait de la surface des chenilles, mais ils ne peuvent utiliser les réseaux routiers. Il faut créer une ouverture de piste pour que les engins à chenille puissent passer et une largeur suffisante pour faire passer l'engin, pour poser un tube qui sera soudé avant la tranchée, et pour la tranchée, dans laquelle on posera le tube. A côté, sur votre gauche, vous avez ce que l'on appelle le tri des terres. C'est un exemple de deux sélections de terres. Le plus à gauche, vous avez la terre arable, et ensuite le reste du terrain. Une piste comme cela, c'est de l'ordre de 30 mètres de large. Je reste toujours en ordre de grandeur pour avoir une idée de ce que c'est.

Sujet suivant. Je vous propose maintenant d'aborder ce que sont les impacts prévisibles pendant les travaux. Premièrement, avant même que l'on intervienne avec nos engins de terrassement, il y aura des diagnostics archéologiques. Votre région est riche en la matière et l'on subodore qu'il y aura une longue opération de diagnostics archéologiques.

Le chantier en lui-même : engins bruyants. Ils respecteront la réglementation en la matière. Ce que je voudrais dire, c'est que c'est un chantier qui avance de l'ordre de 1 000 mètres par jour, mais que c'est un chantier « successif », car il faut qu'une première équipe ouvre la piste, qu'une deuxième équipe amène les tubes, qu'une troisième équipe soude, etc. Chaque équipe a cette notion d'avancée. C'est un chantier mobile.

Sur l'agriculture, l'on a un principe d'identification et un barème d'indemnisations spécifiques. L'on va naturellement indemniser les dommages potentiels que l'on peut faire à l'endroit de la piste. Sur la faune et la flore, vous aurez des dossiers qui serviront à l'autorisation, du type étude d'impact, qui décriront le plus précisément les types de faune et de flore et les précautions qui seront prises pendant les travaux. Ensuite, vous avez le dernier impact du chantier, qui est quand même assez significatif : ce sont les retombées économiques locales qui seront générées par au moins un millier de personnes mobilisées pendant les 18 mois que durera le chantier.

Maintenant, ce que je vous propose, c'est ce qui se passe après. La première chose, c'est que pour les propriétaires, la règle de base, commune à tous les ouvrages enterrés, est qu'il y a une bande de servitude pour que l'exploitant puisse pénétrer sur cette parcelle pour exercer des contrôles et éventuellement des réparations. Cette bande mesurera 10 à 20 mètres (plutôt 20 mètres). La contrainte, c'est qu'il est naturellement indispensable de ne pas envisager de constructions ou d'arbres au droit même de la canalisation.

Sujet suivant : sur l'urbanisation, par principe, l'impact n'est pas significatif en dehors de la bande de servitude. Tout le reste est inchangé. Sur l'agriculture, l'on fait en sorte que la nature reprenne ses droits et que l'activité reprenne ses droits. Pour ce type de chantiers, l'on considère qu'il n'y a

que peu d'impact significatif sur les cultures pérennes. Enfin, sur les autres usages autour, les loisirs et transports n'ont pas d'impact significatif au sens de la classification de ce type de chantier. Sur les milieux naturels, toutes les démarches initiales devraient justement nous permettre d'identifier chaque flore et chaque faune de telle manière que les mesures qui seront prises pendant et après le chantier devraient limiter les impacts. Sur le paysage, vous avez sur la photo de droite l'impact final que pourrait représenter la canalisation. Nous tenons à ces bornes jaunes car il faut quand même signaler qu'il y a une canalisation. Voilà pour l'impact du chantier.

### **Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Alors pour terminer, quelques repères de calendrier. Je dis « repères » car le projet n'est pas décidé. Le débat public sera structurant sur la suite du projet et du coup, le planning peut être conduit à glisser dans un sens ou dans l'autre. Le projet, si nous décidons de poursuivre après le débat public, passe par une demande d'autorisation ministérielle, qui sera sollicitée auprès de l'Etat à l'horizon mi-2010 ou fin 2010. S'en suivra d'ailleurs, parallèlement à cette instruction administrative, un autre moment de concertation fort : l'enquête publique. Selon l'analyse de l'Etat, le projet sera alors déclaré d'utilité publique. Il y a ensuite toute une période de préparation des travaux qui conduirait à un début des travaux mi-2013 ou fin 2013, pour le cas échéant une mise en service à l'horizon 2015. Tout cela peut paraître loin mais étant aujourd'hui en débat public, je ne vais pas dire que nous sommes sur ce que l'on appelle le « chemin critique » du planning mais nous ne sommes pas en avance. Il vaut mieux dialoguer trop tôt et peut-être pour rien que dialoguer trop tard et insuffisamment.

Nous avons fini. Nous avons d'autres diapositives pour illustrer vos préoccupations, répondre à vos questions, nourrir le débat. Monsieur le président et Madame, nous vous rendons la parole.

### **Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci infiniment pour cette présentation. Je vais donc tenter maintenant d'animer le débat et de jouer, sinon le rôle de juge de paix – ou de « dame de la Miséricorde », compte tenu des lieux – du moins celui de modératrice, avec l'objectif qui vous a été exposé en début de réunion, que chacun et chacune d'entre vous puisse s'exprimer librement et que dans toute la mesure du possible, les réponses soient apportées ou du moins les questions enregistrées. Ces réponses pourront d'ailleurs relever du maître d'ouvrage, GRTgaz – je sais qu'il y a un de leurs spécialistes des questions de sécurité, le thème de ce soir, au fond de la salle – mais elles peuvent aussi parfois relever de représentants de services de l'Etat. Je tiens d'ailleurs à saluer la présence parmi nous, au premier rang, de deux représentants de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Rhône-Alpes. C'est le nouvel intitulé de cette direction.

Je ne vais pas revenir sur les règles du jeu, qui vous ont été présentées par Patrick Legrand en introduction. Simplement un petit rappel ou une petite précision : j'aimerais vous demander d'avoir l'amabilité de bien vouloir vous présenter (noms et qualités) avant de poser vos questions, car cela participe de la transparence et de la traçabilité de ces débats. Comme vous le constatez, tous nos propos et même notre gestuelle, sont enregistrés. Des verbatims paraîtront dans les trois jours sur le site de la Commission particulière de débat public. Même les bêtises que je peux être en train de proférer seront enregistrées. Il est important que l'on sache d'où vous exprimez vos interrogations

ou vos questions. On vous l'a dit précédemment, toutes les questions sont légitimes. Un thème est proposé à la discussion ce soir. L'on essaye d'avoir un certain nombre de réunions thématiques compte tenu de l'envergure de ce projet. Des thématiques telles que l'hydraulique et la viticulture ont été abordées par ailleurs. Ce soir, il est envisagé de se focaliser, si cela vous agrée, sur les questions de sécurité et d'aménagement du territoire. Ailleurs, et en particulier à Saint-Martin, nous avons prévu de parler du patrimoine végétal, mais l'actualité en décidera peut-être autrement. Ailleurs encore, ce sont des enjeux économiques ou stratégiques dont il sera question. En toute hypothèse, ce n'est pas un champ fermé. Nous vous proposons ce thème de la sécurité et il est important que tous les thèmes soient balayés, mais si vos questions débordent de ce thème, elles seront bien entendu les bienvenues. Je vous demanderai aussi, comme il vous a été dit, de bien vouloir argumenter. Si je peux me permettre une note d'humour avant de vous passer la parole, si mes lectures sont toujours d'actualité, j'ai cru comprendre que vous aviez prévu demain soir une soirée en hommage au grand Georges Brassens. J'ai lu cela dans un journal local. Comme il vous a été indiqué, nous ne sommes pas là – en tout cas pas ce soir pour chanter *Gare au gorille !* Ceci étant dit, je vous invite à vous exprimer très librement et si possible à vous identifier au préalable... La première question est toujours la plus difficile... La parole est à la salle, merci d'avance ! Monsieur en chemise blanche...

### **III. Interventions du public**

#### **Serge ALLIX, habitant de Pierrelatte**

J'habite dans la zone dite « inondable », donc peut-être intéressée par la suite de ce projet. Ma question est très simple : comme cela transportera du gaz, est-ce que le périmètre qui suivra le gazoduc sera classé en Seveso ou sans classement ?

#### **Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Non, les gazoducs ne relèvent pas de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement. Le périmètre ne sera pas du tout classé Seveso.

#### **Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Madame au deuxième rang, s'il vous plaît...

#### **Ghislaine BAGUIN**

J'habite un mas dans la zone inondable. J'ai pu constater qu'il y a de nombreuses bornes jaunes qui se sont installées en peu de temps dans la campagne et je voudrais savoir à quoi elles servent. Ce sont des repères, je suppose, pour de futures installations...

**Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Nous ne sommes pas les seuls à repérer nos ouvrages qui sont dans le sous-sol. Tous les gestionnaires d'infrastructures repèrent leurs ouvrages. Je pense que dans le secteur, il y a beaucoup d'ouvrages de balisage qui ont été faits par le distributeur de gaz naturel.

**Ghislaine BAGUIN**

C'est marqué « GRT » sur les bornes.

**Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Si c'est marqué « GRT », ce sont des bornes qui repèrent nos ouvrages, mais dans le secteur, il n'y a pas de nouveaux ouvrages de transport. Il y a peut-être eu des remises à niveau du balisage mais il n'y a pas de nouvel ouvrage de transport pour lequel nous aurions mis des balises.

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Le responsable local d'exploitation est devant vous, Madame. A la fin de la réunion, en précisant où vous êtes, il pourra répondre parfaitement à vos préoccupations.

**René PIALLA**

J'habite le bord du Rhône. Je suis président de l'Association des riverains du Rhône. Je suis également président de la Confédération des riverains du Rhône. Etant donné que la vallée du Rhône est déjà pas mal encombrée, je vous demande pourquoi ne pas suivre l'ancien chemin de halage. Ce serait peut-être l'occasion de rétablir ce chemin de halage et d'amener une pierre pour notre fameux chemin « du Léman à la mer ». Pourquoi ne pas joindre l'utile à l'agréable ? Cela éviterait peut-être de massacrer un peu plus notre plaine.

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Vous avez raison. C'est une vraie bonne idée que de suivre le bord du Rhône, qui finalement est omniprésent dans la bande d'étude. Pour tout vous dire, c'est une des premières solutions que nous avons regardées. Cela remonte à 2007. Pour cela, je ne vais pas vous surprendre : nous nous sommes rapprochés de la Compagnie Nationale du Rhône. Je ne sais pas s'il y a un représentant dans la salle, mais si c'est le cas, il pourra vous le confirmer. Un dialogue en commun a conclu qu'être près du Rhône pouvait fragiliser les digues et les canaux, et cette solution a été écartée, mais si Monsieur veut rebondir là-dessus, c'est très volontiers.

**Bastien BARRAL, responsable du pôle Génie civil de la Direction régionale d'Avignon, CNR**

Effectivement, nous avons eu des contacts préalables pour l'étude de tracé que vous évoquez, pour le projet ERIDAN. Une des solutions qui nous avaient été avancées était de tracer des fuseaux sur certains secteurs qui interceptent nos digues. Etant donné l'importance de la canalisation (1,2 mètre) et la profondeur, nous avons émis des réserves importantes par rapport à la sensibilité de nos ouvrages, qui ne sont pas prévus pour être terrassés ou pour être ouverts. Nous avons donc émis des réserves à ce niveau.

L'on parle ensuite des chemins de halage. C'est une autre localisation. Nous ne sommes pas sur les digues CNR. Nous sommes sur les abords du Vieux Rhône. De ce que j'ai vu du fuseau, l'on ne parle effectivement pas de cette partie là. L'on parle du vieux Rhône de Donzère, me semble-t-il. Pour le vieux Rhône de Donzère, il y a des contraintes que l'on peut imaginer et des implications vis-à-vis des crues, des mouvements de berges, etc. Il y a donc quand même des sensibilités. Il faut examiner ce point par rapport à la sensibilité des berges, qui peuvent être mobiles par endroits. Un tel projet doit étudier le risque de modification des berges du Rhône.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Y a-t-il eu des études rendues publiques sur ce sujet, pour compléter la réponse donnée à ce sujet ?

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Oui, il y a eu des échanges entre la Compagnie Nationale du Rhône et GRTgaz. Nous n'avons pas oublié la promesse de production de ces éléments-là, Madame, et merci de nous le rappeler. Il est vrai que nous sommes en retard... En accord avec la Compagnie Nationale du Rhône, nous produirons tout simplement le courrier qu'elle nous a adressé à la suite de nos échanges.

Par contre, il me semble qu'il y a quelque chose d'intéressant qui se dégage et que l'on n'a pas forcément examiné. Je demande donc à mes collègues de l'équipe projet de prendre les coordonnées de Monsieur le président de l'Association des riverains du Rhône pour examiner formellement cette question des chemins de halage, qui apparemment sortent un peu de la bande que l'on a regardée avec nos confrères de la Compagnie Nationale du Rhône. S'il y a une bonne idée, pourquoi pas ? Cela dit, je précise quand même – mais je ne veux pas tuer une solution avant qu'elle ait été regardée – que le Rhône passe en plein cœur d'Avignon et de Valence, et que selon notre principe il faut s'éloigner des zones urbanisées... Mais ponctuellement, pourquoi pas ? Merci de la suggestion des chemins de halage, Monsieur. Je propose que Monsieur Barral et mes collègues de GRTgaz étudient ensemble cette variante.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Cette proposition de prise de contact répond-elle à votre attente, Monsieur, avant de passer la parole à la personne suivante ?



**René PIALLA**

Parfaitement.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Il y avait Monsieur juste devant, puis une personne après.

**Maurice CARLES, habitant de Pierrelatte**

Ma question est double. Vous n'avez pas parlé de stations de recompression. Or je crois qu'une station de recompression, cela prend plusieurs hectares. Notamment à la Bégude-de-Mazenc, il y en a une. Il y a même eu un projet pour la rénover. Il y a eu une enquête publique mais le dossier a été retiré.

Ma deuxième question est : que devient l'ancien gazoduc ?

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Sur la station de compression, vous avez raison, il n'y en a pas dans le projet. Ceci dit, dans le dossier que l'on a mis au débat, l'on évoque une éventuelle future – plein de conditionnels, donc, vous le voyez – station de compression. Tout simplement, un réseau de transport de gaz naturel, ce sont des gazoducs, et tous 100 ou 150 kilomètres, voire 200 kilomètres pour ces diamètres, l'on peut imaginer avoir besoin un jour d'une station de compression. Ce que l'on va faire, et ce que l'on explique dans le dossier, c'est que dans ce projet-là, il n'est pas prévu de station de compression.

Toutefois, à la vitesse où cela va dans la Vallée du Rhône, et par mesure de précaution, Monsieur, nous sommes en train de prospecter pour trouver un terrain, dont nous nous porterions acquéreurs, et que nous laisserions à l'exploitant le cas échéant – s'il y a un exploitant agricole – ou à l'Etat le cas échéant tant que nous n'aurons pas ce besoin. Et peut-être n'en aurons-nous jamais besoin. A l'horizon de 2015, compte tenu des éléments de débit et des besoins des projets que nous avons baptisés déclencheurs, qui conditionnent le lancement de ce projet, nous n'aurons pas besoin de station de compression.

Sur le devenir de la canalisation existante...

**Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

La canalisation existante continuera à fonctionner. Elle aura toujours son utilité, sachant que le projet ERIDAN aura une capacité très forte d'acheminement du gaz, qui permettra donc d'acheminer le gaz du nord vers le sud, voire du sud vers le nord. C'est ce que l'on appelle un gazoduc de grand transit alors que la canalisation existante servira pour l'usage d'aujourd'hui. Cela permettra d'acheminer le gaz et de repartir, à partir de cette canalisation, vers les artères régionales, vers les consommateurs et les clients industriels.

Vous avez aussi évoqué un projet de rénovation à la Bégude-de-Mazenc. Il est vrai que nous avons ce projet il y a quelques années, qui a donc conduit à produire et déposer un dossier. Cette idée a été retirée. Ce projet a été abandonné compte tenu de la probabilité du projet ERIDAN. Le projet ERIDAN offre une capacité très importante de transport de gaz naturel, ce qui fait qu'il n'y a pas d'utilité, si ce projet voit le jour, de refaire une station de recompression à la Bégude-de-Mazenc.

### **Maurice CARLES**

Oui mais j'ai une question complémentaire. J'étais en charge de l'enquête publique. La station de recompression est vétuste. Il était question de la rénover. Et donc elle ne pourra pas durer éternellement...

### **Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

C'est un peu compliqué à expliquer. Cette station de recompression rentre dans les dispositifs de recompression tous les 100 ou 150 kilomètres. Nous avons une station de recompression en cours de construction à Saint-Avit, qui est le point au nord du projet ERIDAN, qui peut reprendre partiellement la charge de la canalisation de la Bégude. En attendant la mise en service de cette station de compression, et si le projet ERIDAN voit le jour, nous avons prévu des travaux de rénovation et de mise en conformité suivant les nouvelles réglementations, notamment les émissions dans l'atmosphère, de la station de la Bégude. Ce point-là n'a donc pas été oublié par l'opérateur.

### **Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Je crois qu'il y avait une question dans cette partie de la salle... Madame au deuxième rang, s'il vous plaît...

### **Madame TREGNEUL**

J'habite dans un quartier inondable. Ma question portait sur l'ancien gazoduc. Peut-on utiliser le tracé de l'ancien gazoduc pour le nouveau et éviter ainsi une tranchée supplémentaire ? C'est ma première question, j'en aurai d'autres.

### **Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

L'ancien gazoduc, c'est-à-dire l'existant ? Effectivement, ce gazoduc a été créé dans les années 1970 et pour nous, cela aurait été l'idéal, car en termes de kilométrage, c'est tout droit, c'est direct. Cela dit, l'évolution de l'urbanisation, notamment dans la partie sud, dans le triangle Avignon-Carpentras-Orange, et même plus au sud, dans la partie nord des Alpilles, ne rend pas possible le cheminement d'un ouvrage comme celui-là en se tenant à bonne distance de l'urbanisation comme évoqué. D'où le détour, si l'on peut parler d'un détour, par l'ouest des Alpilles. L'on ne peut pas rester sur le tracé de la première canalisation, du fait de l'évolution de l'urbanisation autour de cette canalisation.

De plus, l'on me souffle dans mon oreille droite que la bande de servitude existante qui aurait pu être réservée à cet effet pour mettre une autre canalisation n'est pas suffisamment importante pour abriter un ouvrage de cette taille, puisqu'il faut que l'on se mette à au moins 10 mètres de la canalisation existante. Or la servitude de l'époque fait 7 mètres de ce côté-là.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

D'autres interrogations, Madame ?

**Madame TREGNEUL**

Ce n'est pas la peine. Ils ont d'avance répondu à ma question.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Monsieur au troisième rang...

**Gilbert DOMBE**

Je voudrais savoir si le gaz transporté dans le gazoduc sera odorisé ou naturel.

**Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Il y a plusieurs réglementations en Europe. En France, il y a une réglementation d'odorisation du gaz sur le réseau de transport. Il y a des pays où l'odorisation est faite sur les réseaux de distribution et en France, elle est faite sur le réseau de transport. Le gaz qui va circuler dans le gazoduc sera donc odorisé. Il est odorisé aux points de frontière.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

D'autres questions ? L'on n'a pas encore abordé frontalement le thème de la sécurité... Monsieur le Maire adjoint, je vous en prie...

**Guy DURAND, Premier adjoint au maire de Pierrelatte**

Tout à l'heure, dans le mot d'accueil, j'ai parlé du système d'irrigation est-ouest très important dans la plaine de Pierrelatte. Compte tenu de l'importance de l'ouvrage, vous envisagez de creuser à un mètre de profondeur. Aujourd'hui, nos fossés sont supérieurs ou égaux à un mètre. De quelle façon comptez-vous les franchir, pour respecter la planimétrie de l'ouvrage ?

**Jean-Noël CONNANGLE, chef de projet (GRTgaz)**

Un mètre, c'est la couverture minimale entre le sommet du tube que l'on va mettre en place et le sol actuel. Le tube sera enterré plus profondément. C'est de l'ordre de 2 à 2,50 mètres. C'est le premier point.

Le deuxième, c'est que nous allons respecter cette cote par rapport à la surface. Si vous avez des fossés, vous avez donc un mètre qui sera respecté. L'on prendra un peu plus bas que les fossés car généralement, il y a du curage. Chaque fossé a ses particularités dans le cadre de sa maintenance. L'on descendra à une cote de telle manière que l'usage du canal restera dans son usage initial. L'on passe donc en dessous et en profondeur.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Ces précisions vous conviennent-elles, Monsieur le Maire adjoint ? Monsieur avec la chemise à carreaux, s'il vous plaît...

**Denis MAUCCI, habitant de Pierrelatte**

Il se trouve que je suis ancien conseiller municipal de Saint-Avit. Je connais donc un petit peu. En fait, cela n'arrive pas vraiment à Saint-Avit mais à Tersanne. Je suis aussi directeur de la coopérative de Bollène Barjac ; c'est une coopérative de céréales.

Ma question rejoint certaines questions. La première chose, c'est que dans la petite vallée du Rhône, qui est bordée par des collines, nous avons un maximum de flux (TGV, routes, autoroute, canaux, centrales nucléaires). Est-ce qu'il est vraiment nécessaire de faire passer cette canalisation ici ? Pour bien connaître la région du nord de la Drôme, vous arrivez dans ce que l'on appelle la Drôme des Collines. J'ai été l'un des fondateurs de la Drôme des collines, et je connais donc bien la région. Cela veut dire que l'on peut passer aussi dans les collines. A l'est de la vallée du Rhône, il doit être possible de passer.

Si ce n'est pas possible, je rejoins un peu l'argument de Monsieur Pialla, peut-être pas à travers les chemins de halage, mais je reviens sur la question de la CNR. *Grosso modo*, de Caderousse à Donzère, le Rhône est aménagé et c'est pratiquement une ligne droite. Certes, il y a le problème d'affaissement des digues, mais il y a tous les délaissés CNR à quelques mètres des digues. Il y a des bandes de délaissés énormes, que l'on ne cultive plus pour des raisons simples, c'est que ces délaissés devenant trop petits, cela ne représente plus d'intérêt pour les agriculteurs d'aller y travailler avec leurs engins. Donc, plutôt que de pénaliser une plaine qui est fertile et dont on a besoin, il serait mieux de passer dans les collines, et si on ne peut pas passer dans les collines, de passer le long de la CNR.

De plus, les gens de la CNR pourront nous renseigner, mais en 2025, la CNR risque de ne plus exister, ce sera l'Etat. Au moins, pour une fois, les particuliers ne seront pas gênés : c'est l'Etat qui supportera la nuisance.

Dernier point, concernant l'agriculture. Je me méfie toujours quand vous dites 18 mois. 18 mois, pour l'agriculteur, c'est deux années de production pour une agriculture non pérenne, que ce soit le

marâchage ou les céréales. Du fait qu'ils ne produiront pas, vous allez naturellement indemniser ces agriculteurs mais est-ce que le retour au sol dans ces terres très fertiles sera exactement le même ? L'on peut avoir des doutes, car lorsque l'on bouge la terre, les graviers se retrouvent en haut, et la terre va en bas. C'est la nature qui est comme cela. Est-ce que les agriculteurs retrouveront cette plaine fertile qu'ils avaient ?

Pendant les travaux, si je calcule bien, *grosso modo*, chaque kilomètre de gazoduc, nous perdons 3 hectares de culture pendant 18 mois. Cela a aussi un effet indirect sur les autres agriculteurs qui eux, ne sont pas dédommagés. Je m'explique. La plupart des agriculteurs, dans cette région, appartiennent à ce que l'on appelle des structures collectives : des coopératives, des structures fruitières ou autres. Quand un agriculteur ne produit pas, son voisin supporte ses charges pendant 18 mois. Il y a donc un dommage indirect, qui peut durer 18 mois, et 18 mois, ce sont deux années agricoles.

Il y a aussi des perturbations indirectes qui sont dues, on l'a vu avec le TGV, à la poussière. La poussière ne favorise pas le marâchage ou la culture de céréales, et encore moins la culture d'arbres fruitiers.

Il y a des conséquences directes et de plus en plus, l'on arrive à faire observer qu'il y a des conséquences indirectes. C'est ce qu'on fait vos collègues du Réseau ferré de France lors du passage du TGV ou les gens de RTE lors du passage des pylônes dernièrement installés près de Pierrelatte pour aller vers l'Espagne.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci. C'est un questionnement riche puisqu'il y a plusieurs volets dans votre questionnement. Le premier concerne le tracé (les collines ou les délaissés du Rhône). Pouvez-vous apporter des éléments de réponse complémentaires, cette question ayant été abordée précédemment ?

Vos questions ont trait aussi aux conséquences directes ou indirectes potentielles pour les professionnels de l'agriculture.

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Merci pour tous ces sujets. C'est intéressant. Des réponses, je ne sais pas, mais plutôt des réflexions à partager. C'est un débat... Déjà, sur l'aspect des délaissés du Rhône entre Donzère et Caderousse, re-bonne suggestion. Je propose que le dialogue que l'on a imaginé tout à l'heure pour les chemins de halage soit élargi à ce sujet-là. Je vois les réserves de Monsieur Barral, de la Compagnie Nationale du Rhône. Peut-être pourrez-vous rebondir ensuite. C'est aussi cela, le débat.

Pour la Drôme des collines, il y a le mot « collines ». Il est vrai que l'on évite les zones urbanisées mais une infrastructure linéaire évite les reliefs. Nous savons faire et nous l'avons déjà fait mais dans les zones de collines – j'allais dire de montagnes, mais n'exagérons rien – les effets paysagers et les effets sur le milieu naturel peuvent être plus importants.

Vous avez dit quelque chose d'important, et la phrase me semble forte : « plutôt que de pénaliser la plaine fertile dont on a besoin ». Il y a peut-être une ambiguïté dans nos visuels de présentation et il



convient donc peut-être de préciser qu'après les travaux, l'agriculture reprend intégralement ses droits, que ce soient l'agriculture annuelle (les céréales par exemple) ou les cultures pérennes. J'étais sur le salon Tech & Bio à Loriol pas plus tard qu'hier : il y a des vergers qui ne font pas plus de 2,70 mètres de haut qui sont sur le gazoduc et nous en avons parlé avec l'agriculteur : les pratiques culturales n'ont pas été gênées.

Il est vrai, par contre, qu'il y a quelque chose qui pénalise : c'est la durée des travaux. Il y a les questions d'indemnisation que vous évoquez et chose très intéressante, la question des dommages indirects.

**Jean-Noël CONNANGLE, GRTgaz**

Je vais essayer de répondre à une partie de vos questions qui concerne les 18 mois potentiellement pénalisants pour le monde agricole. 18 mois, dans le planning, cela représente l'intervalle entre le début et la fin des travaux, mais l'on ne peut pas avoir de zones encombrées pendant 18 mois. Comme je vous l'ai dit, c'est un chantier qui avance. Pour résumer, et pour avoir un ordre de grandeur, à un pont précis, l'on peut estimer qu'entre le moment où le chantier arrive et la fin, il faut compter de l'ordre de six mois.

Cela, c'est pour donner des généralités. Bien entendu, il peut y avoir des particularités. Lorsqu'il y a des dates pour les cultures, l'on en tient compte pour faire en sorte que le chantier ne pénalise pas au-delà d'une perte de culture, et sur une bande limitée. Il n'y a pas deux ans sans culture au même endroit.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vais vous demander, si vous le voulez bien, pour être certaine que Monsieur ait bien les réponses qu'il a souhaitées – sous réserve que j'aie bien compris, ou sinon je lui repasserai la parole – de préciser votre réponse sur la problématique de la qualité du sol ? Vous dites que l'agriculture va reprendre ses droits mais les professionnels dans la salle sont mieux placés que moi pour savoir que le sol est un milieu complexe, vivant, et pouvez-vous donc apporter des éléments étayés de réponses sur des risques – ou l'absence de risques – d'effets plus en profondeur ou à long terme ?

Deuxième point : il me semble qu'il a posé la problématique des préjudices indirects, au-delà de l'indemnisation des préjudices directs d'arrêts temporaires d'exploitation, et là non plus je ne suis pas sûre d'avoir entendu une réponse tout à fait complète...

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Merci de cette relance. Sur les dommages indirects, ce que je voulais préciser, c'est que sur 200 kilomètres, l'on traverse quatre départements et une mosaïque dans la typologie des pratiques culturales, de ce que l'on cultive, etc. Les traitements seront donc sur mesure. L'on ne peut pas répondre précisément pour la parcelle qui vous préoccupe, Monsieur, car nous n'avons pas le tracé. Pour cela, il y a un outil bien simple : un protocole pour lequel nous avons déjà proposé de prendre langue à chaque Chambre départementale d'agriculture. Nous négocierons département par département avec vos représentants, des modalités de travaux. Par exemple, à certains endroits,

l'on nous a dit qu'un mètre, ce n'était pas suffisant, en raison des pratiques de sous-solage, etc. Nous discuterons département par département, et peut-être au sein des départements, pour chaque type de culture, des barèmes d'indemnisation. Nous n'avons pas de réponse trop précise à vous faire aujourd'hui parce que le tracé n'est pas là et que les démarches avec les chambres d'agriculture et vos représentants n'ont pas encore commencé. L'idée, c'est bien de faire du sur mesure, culture par culture, avec un déroulement du chantier qui va aussi prendre en compte le calendrier de votre activité, et le calendrier d'une culture saisonnière, ce n'est pas le même, par exemple, lorsque les viticulteurs sont en vendange, par exemple. Sur la qualité des sols ?

### **Jean-Noël CONNANGLE, GRTgaz**

Sur la qualité des sols et en particulier l'impact des travaux sur la qualité des sols, la question que vous posez est une question fondamentale et qui nous préoccupe depuis longtemps. Il y a deux éléments de réponse. La première chose, c'est que nous mettons un certain temps (deux, trois, quatre ou cinq ans, avec un certain nombre de spécialistes) pour arriver à déterminer, endroit par endroit, les particularités du sol et les particularités de son traitement. Dans les particularités du sol et les particularités de traitement, il y a aussi les systèmes hydrauliques. D'autre part, il y a aussi les ouvrages annexes comme par exemple les haies brise-vent. Il y a tout un contexte qu'il faut prendre en compte et pour cela, il faut plusieurs années. C'est ce que nous faisons actuellement. C'est ce que nous ferons de plus en plus avec les professionnels et les syndicats représentatifs. L'on essayera de trouver les particularités et donc les précautions.

Je répète que l'on va prendre en compte tout ce qui est propre au sol, plus l'environnement, comme les haies ou, entre autres, les systèmes d'irrigation et les systèmes dits « de drainage ». Il y aura un état des lieux et l'on se rapprochera de l'exploitant pour connaître son drainage et pour connaître ses particularités.

Autre exemple que je vous ai montré au tableau : il y a une possibilité de trier les terres. Effectivement, l'on ne peut pas faire millimètre par millimètre mais on peut sélectionner et donc réduire les impacts.

Je terminerai pour dire que l'impact se limite à la tranchée parce que l'on ne touche pas le reste. Voilà un certain nombre de paramètres. Monsieur, cette question du sol est fondamentale mais avec le temps, l'on met plusieurs années pour déterminer ce qu'il faudrait pour limiter au mieux. Nous n'avons pas encore atteint la perfection mais on tend vers elle. J'espère que j'ai répondu à la question, du moins en partie.

### **Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

C'est à Monsieur de le dire, et non pas à moi. Etes-vous satisfait de ces éléments de réponse, sous réserve d'inventaires, d'exams particuliers et de négociations avec vos représentants professionnels ?

**Denis MAUCCI**

Comme nous sommes dans une chapelle, je suis comme Saint-Thomas : j'attends de toucher pour voir.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

C'est ce que l'on appelle le « bon sens paysan » !

**Denis MAUCCI**

Tout à fait : c'est le BSP ! Il faut travailler son BSP !

Ce que nos représentants du gazoduc n'ont pas très bien compris, c'est qu'il n'y a pas que la démocratie participative qui est nouvelle, mais aussi cette notion de dédommagement indirect. Je m'explique à nouveau. Vous allez traverser une plaine où il n'y a, *grosso modo*, que des céréales et des cultures fruitières. Quand vous allez arracher les fruitiers, vous allez dédommager l'agriculteur, et c'est très bien, mais ses collègues de la coopérative de fruits de Pont-Saint-Esprit, par exemple, ne seront pas dédommages. La coopérative de fruits de Pont-Saint-Esprit recevra moins de fruits et elle fera supporter les charges fixes aux autres agriculteurs. C'est ce que vos collègues de RFF ont admis. L'on crée un dommage indirect et l'on donne donc des indemnités à l'outil collectif des agriculteurs pour que les agriculteurs n'aient pas à supporter les dommages indirects. Il y a des dommages directs mais tout n'est pas anodin et sachez aussi qu'il y a des dommages indirects, et ces dommages indirects ne sont pas particuliers mais collectifs.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Sur la prise en compte des dommages indirects et collectifs, par exemple dans les protocoles que vous envisagez avec les représentants professionnels ?

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

J'espère que ma réponse ne va pas vous décevoir. Je vais vous dire : bien noté. Nous en prenons bonne note. Vous-même, mobilisez votre profession, si vous me le permettez, pour que les Chambres fassent le tour de table qu'elles veulent et prennent en compte ces effets indirects. Nous ne sommes pas fermés à la question. Quand je vous disais que c'est du sur mesure, les problématiques des coopératives fruitières de la Drôme, avec les abricots, les pêches, etc., ne sont pas les mêmes qu'ailleurs. Pour tout vous dire, puisque vous avez dit trois fois – nous l'avons bien entendu – que RFF avait pris en compte, les chambres nous ont dit qu'elles n'avaient qu'un protocole : celui de la LGV. Nous leur avons dit que le gazoduc n'a pas les mêmes effets qu'une ligne à grande vitesse. Donc voilà, le dialogue est lancé. Nous verrons dans deux ans ce que nous nous serons dit, mais c'est bien noté.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

En tout cas, manifestement, c'est une question qui va ressortir de façon saillante des échanges de ce soir.

**Denis MAUCCI**

Juste un point, et après j'en aurai terminé – je m'en excuse. Certes il y a les chambres d'agriculture mais il y a aussi les organismes d'entreprises (négociants ou coopératives). Sur le tracé, c'est très simple : vous allez rencontrer des coopératives de céréales, une coopérative viticole, une coopérative fruitière ou une autre coopérative, ou un négoce, peu importe : c'est l'outil économique même qui est concerné et pas la chambre d'agriculture. C'est ce que je voulais préciser.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Monsieur le directeur de coopérative, je crois que nous avons parfaitement enregistré votre question et nous avons bien enregistré aussi que le dialogue se poursuivrait sur le terrain. Y a-t-il dans la salle des questions qui auraient plus spécifiquement trait à la sécurité ? Je ne sais pas si c'est le cas mais de toute façon, vous avez demandé la parole et vous y avez droit...

**Michel VADON, Président de l'association de chasse de Pierrelatte**

Quand je vous entends parler, vous avez plutôt tendance à vouloir aller vers le bord du Rhône. Moi, je dis que le bord du Rhône, c'est la seule zone qui reste encore un peu naturelle tout le long du Rhône. Quand l'on parle des délaissés du Rhône, heureusement qu'il en reste quelques-uns. Autrement, les zones naturelles ont pratiquement disparu. Je trouverais vraiment regrettable que l'on soit encore amenés à diminuer ce potentiel écologique.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci de cette intervention.

**Michel VADON**

J'aimerais justement que les zones naturelles soient vraiment prises en compte et non pas laissées à la traîne par rapport l'agriculture. L'agriculteur reviendra sur ses zones mais les zones naturelles que vous aurez détruites auront disparu pour toujours. J'espère donc qu'il y aura une grande prise en compte ou des compensations à ce niveau-là.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

La prise en compte de l'environnement, de la biodiversité ?

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

J'ai d'abord entendu : pourquoi voulez-vous aller au bord du Rhône ? C'est peut-être un débat à faire dans la salle puisqu'il y en a qui nous disaient l'inverse... C'est pour plaisanter. Vous avez raison : le milieu naturel est un des chapitres essentiels des études d'impact, au même titre que le milieu agricole, et le potentiel cynégétique de ces milieux, pour ne pas dire de chasse, fait partie de ces impacts-là.

**Michel VADON**

Pas de chasse mais de faune sauvage !

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Oui. Y compris la faune et la flore sauvages. C'est un des chapitres essentiels de l'étude d'impact. Il y a quelque chose qui monte en puissance dans les études sur la biodiversité, Monsieur le président et Madame : ce sont les trames vertes et les trames bleues. Justement, il y a aussi la continuité entre chaque zone et chaque milieu naturel qu'il va falloir étudier. C'est un chapitre nouveau des études d'impact. L'on a commencé à en parler avec les bureaux d'études qui travaillent pour nous, et avec les DIREN. Ce n'est pas facile, et en même temps c'est très intéressant. Ce sont des sujets que l'on verra, et notamment les potentiels de déplacement de la faune – pour la flore c'est un peu plus compliqué – seront abordés. Mais bon, c'est peut-être un débat entre vous, les gens de Pierrelatte et de la Drôme : bord du Rhône ou pas bord du Rhône ?

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

J'ai eu le sentiment que Madame, qui faisiez partie des premières intervenantes, au deuxième rang, vous opiniez de la tête et que vous aviez envie d'intervenir. Mais je me trompe peut-être. Je ne veux pas vous forcer.

**De la salle**

Je ré-interviens effectivement sur le sujet débattu à l'instant par le Président de la chasse. Je pense quand même que les rives du Rhône sont exceptionnelles du point de vue de la faune, et que si vous prenez par exemple l'emplacement des chemins de halage, l'on sait ce que cela veut dire. C'est tout.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Une intervention complémentaire sur ce terrain, semble-t-il...



## **De la salle**

Juste un complément sur ce qui vient d'être dit : qui va être chargé de faire l'étude d'impact sur la faune et la flore ?

## **Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

L'étude d'impact est sous la responsabilité du maître d'ouvrage, qui est GRTgaz. Ceci dit, nous n'avons pas toutes les compétences pour tout faire. Nous avons donc fait un appel d'offres et nous avons retenu, après l'appel d'offres, il y a déjà une bonne année (12 à 18 mois), le cabinet SOGREAH, basé à Nîmes, et le volet faune et flore a été confié en sous-traitance du cabinet SOGREAH, au cabinet Naturalia. Si vous voulez en savoir un peu plus sur la méthodologie et sur l'origine de ces cabinets, ses représentants sont dans la salle. Ils peuvent intervenir. Après la réunion, vous pourrez dialoguer un peu plus en avant avec eux. Voilà.

## **Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

D'autres questions ? Oui, Monsieur en tee-shirt vert au quatrième rang...

## **Monsieur CAVARD, habitant de Donzère**

Que se passe-t-il si le projet n'aboutit pas et n'existe pas ?

## **Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Pouvez-vous préciser votre question ?

## **Monsieur CAVARD**

Je veux dire que la taxe carbone va être mise en place bientôt. Il y a des pays du nord de l'Europe où elle a été mise en place. Dans ces pays, il y a eu une diminution de la consommation de l'énergie fossile. En gros, est-ce que cela vaut bien la peine de dépenser tout cet argent, de déranger autant de gens, d'animaux, etc., pour une énergie qui deviendra bientôt préhistorique, en exagérant ? Mais c'est une question importante, je pense. C'est une question générale. Evidemment, je connais votre avis, mais bon...

## **Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Si vous pouviez le rappeler...

## **Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Les réserves de gaz naturel...

## **Monsieur CAVARD**

Ce que je veux dire, c'est que le gaz qui est conduit sert essentiellement au chauffage, j'imagine.

## **Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Il a d'autres usages. Il peut y avoir un usage industriel, comme matière première. Il y a un usage domestique avec le chauffage, bien sûr. Il y a un usage pour produire de - l'électricité aussi. Le gaz naturel est une énergie dont les réserves prouvées sont quand même largement supérieures à celles du pétrole. Le gaz naturel est quand même promis à un bel avenir, malgré les restrictions de consommation, qui globalement sont une bonne chose.

L'utilité de cet ouvrage a été présentée rapidement au début de la présentation. Il y a deux grands registres. C'est d'abord de permettre au marché du gaz naturel de mieux fonctionner en France, avec des capacités supplémentaires dans le réseau qui permettent à tous les fournisseurs et expéditeurs de gaz naturel... Aujourd'hui, GRTgaz a contractualisé avec 54 expéditeurs des contrats d'acheminement, alors qu'il y a dix ans, nous n'avions qu'un seul expéditeur, qui était Gaz de France, puisqu'il y avait un monopole de fait.

Le système a évolué sous l'impulsion des directives européennes et aujourd'hui nous avons pour mission de faire de la place et de laisser la place à tous les expéditeurs pour que le marché du gaz naturel s'exerce librement et que la concurrence entre les fournisseurs se fasse normalement. Cela n'est possible qu'en ayant des capacités suffisantes pour que ce marché puisse s'organiser.

Sur le début de la présentation, lorsque Monsieur Seimandi vous a présenté la carte des réseaux que nous exploitons dans la France entière à GRTgaz, vous avez vu que les réseaux de transport de gaz naturel sont plus denses au nord de la France qu'au sud de la France. Cela veut dire que globalement, la France est pénalisée dans le Sud sur le prix du gaz naturel, notamment pour la grande industrie, parce qu'il y a des congestions sur le réseau de transport qui ne permettent pas des acheminements en quantités suffisantes pour que tous les fournisseurs puissent vendre cette énergie au sud de la France. Il y a donc une nécessité d'agrandir les capacités, pour que l'on ait plus de capacités pour un meilleur fonctionnement du marché.

Deuxièmement, et ce sera possible avec les nouvelles ressources en gaz naturel qui viendraient au sud de la France.... L'on a parlé de Fos, du terminal méthanier du Verdon, d'une nouvelle interconnexion avec l'Espagne, où il faut des capacités pour véhiculer ce gaz vers le nord.

Il y a aussi un autre usage de cette canalisation, qui est la sécurité de l'approvisionnement. Nous, opérateur, vendons des capacités à tous les fournisseurs et si l'on imagine dans un avenir lointain, des crises d'approvisionnement, c'est-à-dire des tensions sur les marchés mondiaux du gaz naturel, telles qu'il y aurait par exemple des défaillances de fournisseurs sur un point d'entrée du gaz en France, il faudrait que l'opérateur que nous sommes puissions proposer des capacités aux expéditeurs sur d'autres points du réseau pour compenser le manque d'entrée de gaz en un point du réseau en France sur un autre point du réseau. Et cela, cela passe par des capacités supplémentaires.

Ce sont des études complexes qui sont faites, par rapport à avant, qui font référence aux gisements de gaz et aux réserves de gaz prouvées qu'il y a de part le monde, et il faut imaginer les reports qu'il pourrait y avoir entre un fournisseur et un autre sur le réseau.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

La question de Monsieur nous ramenait sur le terrain de l'opportunité et de l'utilité du projet, avec ces éléments de réponse qui sont les vôtres sur la sécurisation et la diversification des sources d'approvisionnement et le jeu de la concurrence sur ce segment du marché de l'énergie. Est-ce que ceci répond à l'interrogation que vous avez soulevée ou avait-elle un spectre plus large ?

**Monsieur CAVARD**

Oui, sauf que l'on n'évoque pas le CO<sub>2</sub>, bien sûr...

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Il me semblait qu'il y avait cette partie de la question, qui est une question complexe. On l'a vu dans les débats qui ont accompagné ce que l'on a appelé le Grenelle de l'Environnement, et puis les plans énergie-climat à l'échelle européenne ou mondiale, les énergies fossiles sont montrées du doigt. Le gaz naturel est une énergie fossile.

Cela ne vous surprendra pas, nous sommes plutôt fans de cette énergie-là, et si l'on parle de contribution à l'effet de serre, à service égal, quand vous utilisez du gaz naturel, c'est deux fois moins de CO<sub>2</sub> que si vous utilisiez du charbon et 30 % de moins que si vous utilisiez du pétrole.

Ensuite, tout le monde est à peu près d'accord pour dire que les consommations ne vont pas augmenter à l'horizon de 15 ans en gaz naturel en Europe. Quand je dis qu'elles ne vont pas augmenter, elles vont même probablement diminuer dans les usages domestiques du gaz naturel – pour se chauffer, par exemple – tout simplement parce que si vous avez une chaudière que vous avez achetée il y a 30 ans, et que vous la changez aujourd'hui parce qu'elle est obsolète, grâce aux efforts de recherche faits par les opérateurs, dont GDF Suez, la chaudière consomme moins de gaz. L'histoire du gaz naturel a 30, 40, 50 ans en France, et cela, ce n'est pas bénin.

La sensibilisation des utilisateurs sur les économies d'énergies commence à porter ses fruits et donc la consommation dans le secteur domestique – nous le constatons en Rhône-Alpes, en Provence-Alpes-Côte d'Azur et en Languedoc-Roussillon particulièrement – baisse.

Les consommations industrielles stagnent voire baissent, crise aidant, etc. Par contre, il y a un secteur où les consommations augmentent fortement : c'est la production d'électricité par les centrales au gaz naturel. Et là aussi le gaz naturel a une place de choix par sa souplesse d'utilisation. Ces centrales peuvent démarrer instantanément, si je puis dire, et s'arrêter autant. Par l'intermédiaire du gonflage et du dégonflage des tuyaux, l'énergie peut être produite par ces centrales assez facilement. Et c'est un sacré atout car c'est un complément idéal aux énergies renouvelables. Les éoliennes, il y en a beaucoup ici, et l'énergie solaire, ont des qualités formidables et l'on espère tous qu'elles vont se développer, sauf qu'elles sont intermittentes.

Quand elles vont s'arrêter de produire, ce n'est pas une centrale nucléaire que l'on va mettre en route, parce que les séquences de démarrage sont fortes, ce sont les centrales thermiques et pour cela, il vaut mieux une centrale thermique qui brûle du gaz naturel que du charbon. La production d'électricité du gaz naturel en France, c'est 3 % aujourd'hui. Dans le monde, c'est 24 % et en Europe, c'est 20 %. Il y a fort à parier que par un jeu de rééquilibrage, en France, la consommation de gaz naturel pour produire de l'électricité va augmenter. Elle va probablement diminuer pour les usages domestiques et industriels. Bon an mal an – selon qui vous écoutez, - cela va augmenter ou cela va diminuer – d'ici vingt ans – et dans le Grenelle de l'Environnement, c'est l'hypothèse médiane qui figure – ; la consommation de gaz naturel en France et en Europe devrait être celle d'aujourd'hui, encore faut-il que l'on puisse garantir la sécurité de ces approvisionnements.

**Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Alors un tout petit complément : à l'horizon 2020, la production des gisements européens aura diminué de moitié. La consommation est stable, la production européenne diminue, et donc compensation par d'autres ressources et adaptation des infrastructures de transport de gaz. Voilà un peu l'objet même de ce projet ERIDAN, quand on parle de sécurité d'approvisionnement.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Y a-t-il des questions complémentaires, pour essayer d'être linéaires, autour de l'opportunité ou de l'utilité du projet ?

**Serge ALLIX, habitant de Pierrelatte**

Tout à l'heure, vous avez évoqué que comme la loi en fait obligation, il y aurait des enquêtes publiques, et naturellement, les commissaires enquêteurs auront à donner un avis, soit positif, soit négatif, au vu des remarques du public. Rien qu'à écouter aujourd'hui toutes les remarques qui ont été faites par le public, vous allez vous heurter à un travail phénoménal pour arriver à mettre tout le monde d'accord. Alors ma question est la suivante : est-ce que la raison d'Etat ne finira pas par primer sur l'avis du commissaire enquêteur si celui-ci donne un avis négatif, comme cela s'était produit ici pour le TGV ?

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Je ne sais pas si les représentants de l'Etat veulent répondre...

**Thierry CHESNEL, DREAL Rhône-Alpes**

En ce qui concerne les enquêtes d'utilité publique et la déclaration d'utilité publique, sur un projet de ce type, la décision est prise par le gouvernement après avis du Conseil d'Etat. Effectivement, toutes les opinions et tous les avis qui sont émis par le public pendant l'enquête sont pris en compte par les commissaires enquêteurs, qui, après l'enquête, expriment un avis dans leur rapport. Au-delà de tout cela, l'avis peut être positif, positif avec réserve ou négatif. Le Conseil d'Etat, lorsqu'il

établit son avis, fait ce que l'on appelle la balance, c'est-à-dire qu'il essaye d'évaluer d'un côté les aspects positifs du projet et de l'autre côté les aspects négatifs. A partir de là, il émet un avis que le gouvernement peut ou non suivre. En général, il suit l'avis du Conseil d'Etat. La conclusion, c'est que parfois, certains projets avec avis négatif de la commission d'enquête peuvent être déclarés d'utilité publique, mais ce n'est pas une règle générale.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Est-ce que vous êtes satisfait de la réponse qui a été apportée, Monsieur, sachant qu'il peut y avoir aussi une vie juridique après une déclaration d'utilité publique, sauf erreur...

**Serge ALLIX**

Satisfait non, mais renseigné par l'expérience, oui.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

A gauche, Monsieur...

**Pierre PIDALACHE, retraité agricole**

Mon intervention sera scindée en trois problèmes. Tout d'abord, je voudrais revenir sur l'histoire du retour à l'agriculture des bandes concernées. Je ne vous cache pas que je suis de l'avis de Monsieur Maucci. J'ai été agriculteur pendant toute ma vie et lorsque l'on retourne quelque chose, vous n'êtes pas les premiers à nous promettre de mettre la terre arable de côté et de la remettre dessus, mais quand on voit les entreprises le faire, on en reparlera ! C'est une chose.

Autre chose sur le retour à l'agriculture, quelqu'un y a fait un peu allusion : lorsque vous traversez un verger, il peut revenir quelques années après en culture basse, mais vous oubliez peut-être que tous les vergers de la vallée du Rhône sont protégés soit par des cyprès, soit par des peupliers, qui font plus de 2,70 mètres de haut. Lorsqu'il y aura une trouée de 20 mètres de large, et que ce sera pris perpendiculairement, je vous assure que ce ne seront pas 20 mètres d'arbres qui seront abîmés, mais tout le champ.

Maintenant, je voudrais revenir sur le thème évoqué pour cette réunion : la sécurité et l'aménagement du territoire. J'ai bien écouté ce qui s'est dit au début. J'ai bien écouté les questions et les réponses qui ont été faites jusqu'à maintenant. Le mot « aménagement du territoire » est un peu galvaudé parce que lorsque l'on ne peut pas le mettre dans les zones Natura 2000 ou autres – je le comprends très bien – et lorsque l'on ne peut pas le mettre à proximité de zones urbaines ou de futures zones urbaines, que reste-t-il ? Les zones agricoles. Je fais remarquer que les terrains agricoles abritent quand même la faune et la flore, pour ceux qui en doutent...

Maintenant, sur la sécurité. C'est surtout là la question, parce que je pense que le reste ne mérite pas tellement de réponse. Sur la sécurité, j'aimerais connaître les risques en cas de rupture. Nous avons connu, pour les gens de la région, il y a quelques années en arrière, le long de la Bère, un

petit ruisseau qui vient des collines, un ravinement dans un premier temps, puis des travaux et une conduite de carburant a été percée, avec tous les risques qu'il pouvait y avoir, naturellement. Il n'y a pas eu de catastrophe humaine ou autre proprement dit, mais c'était à la limite.

Nous avons eu, comme beaucoup le savent, récemment, une conduite de pétrole qui s'est répandue en Camargue. J'aimerais donc connaître les risques d'incendie ou autres. Je les ignore totalement.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci pour cette question qui nous ramène à la problématique qui a été proposée pour ce soir. Je suppose que c'est un des moments où vous souhaitez apporter des éléments de précision avec l'expert que vous avez mobilisé sur cette question.

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Oui, comme sur les autres sujets. Peut-être avant cela, il y avait une question sur les haies coupe-vent, sur la tenue des vergers, l'on va peut-être commencer par cela.

**Jean-Noël CONNANGLE, chef de projet (GRTgaz)**

Je n'ai pas la prétention de dire que tout sera parfait, Monsieur. Je vous dis simplement que nous essayerons de trouver les meilleures solutions. Tout à l'heure, je vous ai dit que nous voulions réduire les impacts. Aujourd'hui, il est difficile de dire qu'il ne peut pas y en avoir mais nous essayerons de trouver ensemble l'impact minimisant. Je reviens par exemple sur le tri des terres. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est notre préoccupation. De plus en plus, l'on s'améliore sur le sujet. Vous avez raison, nous avons hélas des histoires qui n'arrangent pas tout le monde et qui ne sont pas très représentatives, mais sachez que nous avons cette préoccupation. Nous essayons donc de trouver des solutions.

Sur les haies, vous avez tout à fait raison, c'est un sujet que l'on a un peu identifié, puisque l'on a des ouvrages dans la région. Nous allons essayer de trouver des trajectoires pour limiter l'effet du mistral, à partir du moment où la haie laissera un trou béant. Nous avons aussi utilisé des techniques de haies coupe-vent qui limitent l'impact. Un tracé un peu mieux optimisé et certaines techniques peuvent donc limiter les effets. Monsieur, je ne peux pas vous répondre mieux que cela. Nous pouvons prendre rendez-vous plus tard, si nous n'avons pas respecté cet effort d'engagement pour minimiser l'impact.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Sur la nature des risques encourus ?



**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Nous pouvons proposer plusieurs angles de réponse. Notre métier, c'est de faire en sorte que l'incident n'arrive pas, et puisque vous parlez de la rupture d'une canalisation de carburant dans la Drôme et de l'incident qu'il y a eu début août dans la Crau, les conséquences sont fondamentalement différentes. L'on transporte du gaz naturel, l'on ne transporte pas du pétrole. C'est-à-dire que l'on transporte un produit non corrosif et plus léger que l'air. Donc, en cas de fuite, il n'y a pas de risque d'épandage, cela ne va pas dans le sol, cela ne va pas dans le sous-sol. Cela part à l'air libre, verticalement compte tenu de la pression. Il n'y a donc pas la problématique de dégâts écologiques que l'on connaît dans la Crau.

Pour compléter, lorsque je disais que notre métier, c'est de faire en sorte que cela n'arrive pas, c'est presque une affirmation incantatoire. Je propose, Madame, si vous êtes d'accord, que notre collègue précise un peu ce que l'on met en œuvre concrètement en matière de sécurité pour faire en sorte que cela n'arrive pas. Tous nos efforts depuis 50 ans sont tendus vers le zéro accident. Vous allez le voir, les statistiques sont là. Je rappelle, pendant que mon collègue se prépare, que le transport d'énergie par canalisation est le moyen de transport le plus sûr, et de loin, nonobstant les incidents récents au mois d'août. Il y a un autre angle de réponse très concret et que l'on avait abordé et que l'on pourra présenter si ce Monsieur le souhaite : expliquer ce que l'on fait en cas de fuite, très concrètement, lorsque l'on est un exploitant. L'on a différents angles. Je sais que l'Administration a peut-être des choses à dire. Sur ces sujets, l'on ne fait quand même pas ce que l'on veut : il y a un cadre réglementaire très contraignant. L'on va un peu au-delà de la réglementation. Si l'on veut lancer le débat là-dessus, peut-être peut-on expliquer la politique de GRTgaz pour atteindre cet objectif.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Il y a deux choses : il y a d'abord les risques potentiels, et là c'est peut-être effectivement les représentants ici présents de la DREAL qui peuvent répondre. La question de Monsieur était extrêmement ouverte : quelles sont les natures de risques ? Quels sont les types de risques imaginables ? Vous pouvez peut-être dans un premier temps nous apporter quelques éclairages compte tenu de l'angle de vue qui est le vôtre, et ensuite il y a des mesures préventives et là nous passerons la parole au responsable de GRTgaz.

**Patrick FUCHS, DREAL Rhône-Alpes**

Bonsoir. Si vous voulez bien passer mes diapositives.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Peut-être en ciblant par rapport à la question qui a été posée...

**Patrick FUCHS**

Mes diapositives ne concernent que la sécurité autour des canalisations.

D'abord, je présente la DREAL, qui est l'administration à laquelle j'appartiens. La DREAL, tout du moins en Rhône-Alpes, est de création récente, puisque c'est une création du 1<sup>er</sup> juillet, et cela résulte de la fusion de trois administrations qui auparavant s'occupaient, chacune dans leur domaine de compétences, d'environnement. Maintenant, ces trois services n'en font plus qu'un : ce sont l'ancienne DIREN (Direction régionale de l'environnement), la DRIRE – qui était mon administration d'origine (la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement), et la DRE (Direction régionale de l'équipement). L'on peut passer à la diapositive suivante...

Au sein de cette DREAL – je ne vous détaillerai pas l'organigramme – sachez qu'il y a une cellule « canalisations ESP » (ESP pour « équipements sous pression »). Elle est chargée de la prévention des risques. La cellule canalisation fait partie du service qui est chargé de la prévention des risques, qu'ils soient naturels ou technologiques. Cette cellule canalisation est actuellement composée de trois personnes : Madame Brachet, qui n'est pas là, qui s'occupe des canalisations d'hydrocarbures plutôt liquides, ma collègue Christine Rahuel, qui s'occupe des problèmes de transport de gaz naturel, et moi-même, Patrick Fuchs, qui suis plutôt en charge des canalisations transportant des produits chimiques, et également de la coordination interrégionale pour les études de sécurité. C'est dans ce contexte que je m'exprime ce soir. Le mot « interrégional » est intéressant parce que, dans mes domaines d'activité, je m'occupe également des canalisations qui se trouvent en PACA. Le projet ERIDAN, qui joint ces deux régions, entre donc dans notre champ d'activité.

Le rôle de la cellule canalisations est triple. D'une part, nous serons amenés à instruire la procédure administrative, à proposer éventuellement l'autorisation du projet. Nous allons également instruire l'étude de sécurité et l'étude d'impact. Notre rôle ne se limite pas à l'instruction : il vise également le contrôle lors de la construction et par la suite, le contrôle lors de l'exploitation de la canalisation par des visites et des demandes de comptes-rendus réguliers. Et puis troisième point de notre activité : c'est de proposer la prise en compte de ces ouvrages dans les documents d'urbanisme, c'est-à-dire de faire en sorte que les risques qu'ils peuvent représenter soient pris en compte au niveau des plans locaux d'urbanisme.

Je vais donc vous parler des contraintes d'urbanisation liées aux canalisations. Elles résultent des servitudes d'utilité publique. Ces servitudes sont liées au passage de la canalisation. Elles comportent la bande qui est nécessaire pour la construction de cet ouvrage et après, pour son entretien. C'est la zone qui a été exposée tout à l'heure. Il y a aussi des zones à risques qui résultent des études de sécurité. J'ai bien noté que pour l'instant, ces études de sécurité étaient en cours d'élaboration, et qu'elles nous seront présentées au premier semestre de l'année prochaine. Je vais donc pour l'instant rester dans les généralités. Je ne pourrai pas vous donner exactement l'étendue de ces zones.

Je voudrais donc rappeler des statistiques nationales sur la période 1998-2003. Je n'ai pas de chiffres plus récents, je m'en excuse. Elles montrent que le transport par canalisation est un mode de transport globalement sûr, puisque si l'on fait la moyenne des accidents par an sur la période étudiée, l'on s'aperçoit que le transport par canalisation a la moyenne la plus faible, et si l'on rapporte cela aux millions de tonnes transportées par an, l'on voit que le mode de transport par canalisation présente un niveau de sécurité nettement supérieur aux modes de transport alternatifs.

Néanmoins, des risques subsistent. L'actualité récente nous le rappelle. Il faut aussi prendre en compte le fait que l'urbanisation autour de ces canalisations a fortement progressé au cours des

années passées, et tenir compte du fait que les accidents qui pourraient se produire pourraient avoir des conséquences beaucoup plus importantes. Deux tiers des fuites et la quasi-totalité des ruptures – c'est-à-dire les accidents les plus graves qui peuvent se produire : le tuyau se casse en deux – sont dues à des agressions par des travaux. C'est ce qui explique en partie que l'on a demandé aux gens qui exploitent des canalisations de renforcer leur signalisation pour que les gens qui interviennent aient l'esprit attiré par la présence des canalisations.

Pour mémoire, les exigences relatives au contrôle des canalisations ont été renforcées. Elles ont fait l'objet d'un arrêté ministériel récent. Le contrôle a été étendu aux ouvrages en service. Auparavant, les contrôles se focalisaient plus sur la construction des ouvrages. L'on a donc pris en compte le fait que ces ouvrages étaient après en service. Nous prenons également en compte dans nos contrôles l'environnement de la canalisation. Tout cela conduit à exiger des transporteurs qu'ils produisent des analyses de sécurité qui prennent en compte la probabilité que l'accident se produise mais aussi sa gravité potentielle, pour tenir compte de l'environnement existant au moment où l'on fait l'étude.

Pour faire ces études de sécurité, en général, deux types de scénarii sont étudiés avec un scénario dit majorant, qui est le pire scénario qui puisse se produire, qui correspond à la rupture complète d'une canalisation. Dans ce cas, il se produit un jet de gaz, puisque l'on a une canalisation de gaz, et si ce jet de gaz s'enflamme, la chaleur produit des effets. C'est ce que l'on appelle, dans notre jargon, des effets thermiques. Il y a un deuxième type de scénario que l'on étudie : c'est le scénario le plus probable, celui du scénario réduit : un petit trou qui peut se produire soit à la suite d'une corrosion, soit parce que l'agression de la canalisation n'est pas suffisante pour faire une rupture complète de la canalisation. L'on étudie donc un scénario réduit. C'est d'ailleurs ce scénario qui est retenu lorsque la canalisation présente un niveau de protection suffisant contre les risques d'agression extérieurs.

Pour ces deux scénarii d'accidents, l'on détermine trois zones en fonction des effets que l'accident peut produire sur l'homme. Le plus loin, c'est la zone des blessures significatives. Il y a une zone intermédiaire, que l'on appelle la zone des dangers graves, qui est la zone des premiers effets mortels (en cas d'accident, une personne qui serait dans cette zone et qui ne bénéficierait pas d'une protection aurait un pourcentage de décès de 1 %). Enfin, il y a la zone dite d'effets très graves, où le pourcentage des effets mortels peut monter jusqu'à 5 %. Ce sont les trois zones étudiées pour chaque scénario.

Ces études de sécurité nous sont remises à la DREAL. Il arrive quelquefois que l'on soit obligé de demander des précisions ou des compléments de tous ordres aux transporteurs. Quelquefois, la boucle fait donc plusieurs tours, et lorsque nous avons une étude que nous jugeons satisfaisante, nous informons le Préfet du département, qui porte à la connaissance des communes les risques présentés par cet ouvrage, pour que les communes les transcrivent dans les documents d'urbanisme.

Quelles sont les contraintes qui découlent de ces zones ? Dans la zone la plus étendue, la zone de danger significatif, l'on demande que les transporteurs – les exploitants des canalisations – soient informés des projets, pour qu'ils puissent éventuellement en tenir compte et proposer des mesures, lors de l'exécution des travaux, pour éviter que les canalisations soient agressées. Dans ces zones, l'on demande également de ne pas densifier l'urbanisation, pour ne pas accroître le nombre de personnes qui pourraient être potentiellement exposées.

Dans les zones de danger grave pour la vie humaine, l'on demande que les mairies n'autorisent pas la construction ou l'extension d'établissements recevant du public de la première à la troisième catégorie, c'est-à-dire, si je me souviens bien, d'établissements susceptibles d'accueillir plus de 300 personnes. L'on demande aussi d'interdire dans cette zone la construction d'immeubles de grande hauteur et d'installations nucléaires de base.

Dans la zone encore plus rapprochée, l'on demande de proscrire la construction ou l'extension de ce que l'on appelle, dans notre jargon, des établissements recevant du public de plus de 100 personnes.

Il arrive que, malgré tout, ces projets doivent être réalisés. Au cas par cas, l'on examine ce qu'il est possible de faire pour améliorer encore la protection de la canalisation et pouvoir autoriser le projet s'il présente effectivement un intérêt vital.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci, Monsieur Fuchs. L'on doit donc comprendre de cette présentation que les analyses de sécurité dont vous avez parlé lors de vos toutes premières planches sont rendues publiques?

**Patrick FUCHS**

Ce sont effectivement des documents publics. Ils figureront dans le dossier de l'enquête publique. Ils sont en cours d'élaboration et je ne peux donc pas en dire plus.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Ils seront rendus publics en temps utile, bien entendu, je n'ai pas dit immédiatement.

Peut-être peut-on maintenant compléter par des précisions du point de vue du maître d'ouvrage sur cette question de sécurité ?

**Patrick LEGRAND, Président de la Commission particulière du débat public**

Peut-être la salle veut-elle s'exprimer ?

**De la salle**

Comment détecte-t-on une fuite ? Une fuite de 10 ou 12 millimètres n'est pas très importante. Comment la détecter ?

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Alors, comment détecte-t-on une fuite ?

**Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

L'on peut passer la parole à Monsieur Fayolet, qui est l'exploitant local, mais l'on a précisé tout à l'heure que le gaz naturel était odorisé. Je précise que le gaz naturel est un produit qui est issu des gisements et qui en principe, n'est pas traité. Naturellement, le gaz naturel n'a pas d'odeur. On lui rajoute donc quelques molécules au point d'entrée sur le réseau pour qu'il ait une odeur nauséabonde que vous connaissez tous, qui permette de le détecter. C'est la première possibilité de détection d'une fuite.

L'on n'attend pas qu'il y ait des fuites pour réagir. Nous avons toute une organisation qui est basée sur la sécurité et le maintien en sécurité de nos ouvrages. L'exploitant local effectue des reconnaissances en voiture chaque semaine et une fois par an une reconnaissance à pied tout le long du tracé. Chaque mois ou deux fois par mois, selon les zones, il y a une reconnaissance aérienne qui est effectuée par des petits avions. Il y a une reconnaissance en hélicoptère une fois par an aussi. Il y a aussi des mesures techniques d'inspection des ouvrages, qui répondent d'ailleurs à des préoccupations réglementaires. L'on peut citer une technique qui est de mettre des robots instrumentés dans les gros gazoducs, et donc des appareillages que l'on fait circuler et qui permettent, par des mesures électriques, de vérifier l'état de la canalisation, des épaisseurs, etc. S'il y a un doute, avec un défaut potentiel, l'on met la canalisation à nu à l'endroit du défaut détecté et l'on vérifie *de visu* l'état de la canalisation avec des experts, et l'on peut éventuellement intervenir en réparant des tronçons.

Il y a toute une organisation et des dispositions qui sont prises par l'opérateur pour éviter les accidents, sachant que comme l'a précisé le représentant de la DREAL, le risque le plus important que nous avons est le risque d'agression de l'ouvrage par un engin de terrassement par un tiers externe à l'Entreprise. Il y a une réglementation en la matière, qui est la déclaration d'intention de commencement de travaux. Si les entreprises respectent ces dispositifs réglementaires, et c'est largement le cas, l'exploitant prend contact avec l'entreprise et une visite est effectuée sur place pour les travaux à proximité de nos ouvrages, pour reconnaître ensemble l'emplacement de la canalisation et prendre les dispositions pendant les travaux de cette entreprise. Voilà dans les grandes lignes les dispositions qui sont prises par l'exploitant pour maintenir le plus haut niveau de sécurité dans l'exploitation de nos ouvrages.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Peut-être des éclaircissements...

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Comment détecte-t-on une fuite ? Tu as dit : cela se sent. Cela s'entend aussi parce que c'est de la haute pression. Mais l'on n'attend pas que quelqu'un nous le signale, bien entendu. Les réseaux sont surveillés en permanence, 24 heures sur 24, et télésurveillés. Quand il y a une fuite – si vous avez un tuyau d'eau, c'est pareil – la pression diminue et quasi-instantanément, notre centre régional de surveillance basé à Lyon et dans certains cas, le centre de surveillance national, constate la fuite, la signale à nos équipes d'astreinte 24 heures sur 24 et 365 jours par an et il y a une intervention sur le site. Cela se sent, cela s'entend, et cela se voit, donc.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

D'autres interrogations sur ces présentations ou sur ces éléments de réponse ? Y a-t-il des demandes d'éclairages complémentaires ? Oui, Monsieur en rouge...

**Georges MILHAUD, agriculteur à la Garde-Adhémar**

J'aurai deux questions à poser. La première, c'est sur la concentration de tous les équipements de transports fluviaux, ferroviaires, autoroutiers, gaziers, etc. Ne sommes-nous pas davantage vulnérables au niveau des attentats terroristes ? C'était la première des choses.

La seconde, c'est qu'une fois que le tracé sera soumis à enquête publique, est-ce qu'il n'y aura pas d'effets comme ce que nous avons connu avec le TGV sur la commune d'Allan, avec des cavités, qui ont fait un surcoût pour le tracé du TGV. Ensuite, toujours sur la commune d'Allan, l'on a passé une départementale sur une ancienne décharge publique. L'on connaît aujourd'hui les impacts, et c'est à la charge du Département. Sur la Garde-Adhémar, l'on a découvert qu'il y avait des cavités aussi et on l'a su au moment de l'achèvement des travaux. On a presque démonté toute la butte pour aller colmater ces cavités. Au niveau des choix qui vont être faits pour ce tracé, avez-vous bien tout étudié ? Je sais qu'aujourd'hui, il y a de nouveaux procédés. Les avez-vous utilisés ?

**Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz**

Juste un élément de réponse, puis je laisserai la parole à mes collègues. Quand vous faites état de cavités dans le sol, etc., notre ouvrage est posé en « subsurface », et donc à des profondeurs de quelques mètres (1, 2 ou 3 mètres). S'il y a des carstes dans le sol, c'est-à-dire des cavités plus importantes, avec des profondeurs plus importantes, tout cela fait partie d'éléments d'études : quand un tracé est défini, il y a des vérifications et s'il y a un risque de cavités, des sondages sont effectués, puis le tracé est révisé en fonction de la nature du sous-sol un peu plus profond.

**Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)**

Pour les attentats, sommes-nous plus vulnérables lorsque nous sommes dans un couloir ? C'est une bonne question que la Protection civile a souhaité que l'on aborde avec elle. Lorsque le dossier passera entre ses mains, ce sera vu. Il y a déjà une remarque qui nous a été faite : c'est qu'il y aura deux gazoducs principaux dans la vallée du Rhône, si le projet se fait. Les représentants de la Protection civile que nous avons vus nous ont dit : il serait intéressant que vous ne suiviez pas au plus près la canalisation existante. Il s'avère que les riverains impactés nous ont dit un peu l'inverse...

Vous avez entièrement raison de le souligner : la concentration d'infrastructures dans la vallée du Rhône est une problématique. Elle a été pas mal débattue dans le cadre d'un débat public qui a eu lieu en 2006 sur les transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien. En ce qui nous concerne, nous serons attentifs aux préconisations de la Protection civile sur le sujet. Pour le moment, ce n'est pas un sujet que nous avons spécialement abordé, c'est vrai.



**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Satisfaits de ces éléments, qui sont assez complexes, quant aux risques... ?

**Georges MILHAUD**

Ce sera au fur et à mesure de l'avancement des travaux que l'on découvrira ces problèmes.

Autre chose : quand le TGV s'est fait sur la Garde-Adhémar, l'on avait manifesté sur l'impact sur les berges du canal CNR. L'on s'aperçoit dix ans après qu'il y a des fuites, que les vibrations provoquent des ruissellements sur les contre-canaux, et dernièrement, je crois que 5 millions d'euros de travaux ont été effectués pour l'étanchéité de ces berges. Qui paye ? Ce sont toujours les riverains ou les consommateurs. C'est plus de gravier, c'est plus de circulation, c'est plus de bruit, c'est plus de poussière, etc.

**Jean-Noël CONNANGLE, chef de projet (GRTgaz)**

Je vais essayer de répondre sur un premier point. A partir du moment où l'on va s'intéresser à la canalisation pour laquelle nous sommes là ce soir, nous ne sommes pas du tout dans les mêmes dimensions en termes de travaux. Déjà, l'impact sur l'environnement et sur le sol occupé n'est pas du tout du même niveau, de même que pour les charges au sol. L'on ne peut donc pas entrer en concurrence avec les exemples que vous citez.

Par contre, là où vous avez raison, c'est pour la connaissance du sol. Sachez que les zones dites « de cavités » sont un sujet que l'on cherche à identifier bien avant les travaux. Pour cela, l'étude d'impact, qui est un document essentiel mais sera complété par d'autres études, résulte de toute la démarche de consultation que l'on va faire, notamment auprès des mairies, des gens qui ont des carrières. Puis à partir du moment où il y a une cavité, il y a un historique. C'est par ce biais que l'on les a identifiées. Sachez que dans mon parcours j'ai déjà creusé dans des zones où il y avait des cavités. Les caractéristiques des zones peuvent permettre de trouver des trajectoires, compte tenu du fait que l'on effleure le sol (c'est à 2,50 mètres), et que cela n'a pas d'impact sur la cavité – ni de la cavité sur la canalisation. Je réponds à votre souci, ou du moins j'ai essayé.

**Patricia WATENBERG, membre de la Commission particulière du débat public**

Les problématiques de trames bleues et de trames vertes sont elles aussi assez corrélées au Grenelle, qui a été évoqué précédemment. Pas de questions pour rebondir ? Le débat se poursuivra, de toute façon. Est-ce que vous vous estimez suffisamment éclairés pour ce soir, sous réserve d'inventaire, sachant que chacune des réunions que nous organisons apporte son lot de questionnements ? Il y a forcément des questions que l'on retrouve au fil des réunions, d'ailleurs. Je vous invite, pour ceux qui sont intéressés ou concernés par ce projet, à regarder le détail des verbatims qui ont été enregistrés, et qui vous permettront de voir, au fil du temps, l'ensemble des problématiques abordées, des réponses, et de croiser les questions des uns avec celles des autres – et de croiser les réponses aussi, d'ailleurs, c'est aussi un exercice intéressant. Ecoutez, je ne voudrais pas museler le débat, ni empêcher qui que ce soit de s'exprimer, mais si d'aventure il n'y

avait plus de questions, peut-être souhaitez-vous, Monsieur le président, dire le mot de la fin, comme il sied à un Président...

### **Patrick LEGRAND, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Au fond, le débat public est une série de réunions, et cela se juge à la fin, une fois que l'on a cumulé tout cela. L'on a vu apparaître des choses un peu neuves, me semble-t-il. L'on a vu apparaître, d'ailleurs, que l'agriculture n'est pas seulement une affaire de productions, de sols et de valeurs agronomiques, mais aussi de systèmes socio-économiques et d'interrelations. Il peut y avoir des contradictions entre les intérêts des uns à repousser les équipements dans certains secteurs et les intérêts des autres à protéger ces mêmes secteurs.

Je crois que cette réunion de ce soir a été productive. Je ne suis pas très étonné, au fond, que les questions de sécurité ne soient pas tellement évoquées. Merci d'être venus. Si elles ne sont pas tellement évoquées, c'est peut-être parce que vous faites bien votre boulot. Il y a une espèce de tendance des débats publics. Cela fonctionne relativement bien. L'on a parlé de ces questions de géostratégie à la fois dans l'espace politique et dans l'espace temporel. Je crois que l'air de rien, à travers 17 questions, nous avons là aussi brossé une espèce de diagonale un peu spéciale, qui n'est pas complète, mais qui couvre l'ensemble des enjeux posés par ce projet de ce gazoduc.

Les remords sont toujours possibles. Il existe un site internet sur lequel on peut poser des questions. La Poste fonctionne aussi, nous avons une adresse. Toutes ces questions, en général, nous les transférons au maître d'ouvrage et il a un délai relativement court pour y répondre. Ensuite, nous les validons, nous les vérifions.

Je vous conseille de retourner sur les verbatims – les transcriptions intégrales de tout ce qui s'est dit. Les verbatims sont extrêmement riches. Si quelqu'un n'a pas accès à Internet, il peut toujours nous en demander une copie écrite. Si vous avez des gens qui ne sont pas venus ce soir et qui ont envie du dossier, nous en avons aussi à mettre à leur disposition. Nous irons jusqu'à début novembre dans des réunions comme celle-ci. Pour les dernières réunions, la Commission vous présentera un peu plus précisément ce qu'elle en tire, puisqu'au fond, c'est à vous d'abord qu'elle doit ses conclusions, puisque c'est vous qui lui avez donné la matière. Certains, évidemment, nous engueuleront parce que nous les aurons un peu trahis, mais nous essayerons de trahir le minimum et de porter réellement vos enjeux.

Je vous remercie. Normalement, il y a un peu à boire – mais rien que des choses légitimes et « soufflables » - sur la place de cette Chapelle des Pénitents. Merci de nous avoir accueillis et merci d'être restés si nombreux si tard. Nous vous relâchons et n'oubliez pas qu'après le débat public, il y a ce que va en tirer GRTgaz et cela constitue le contrat qu'il passera avec vous s'il fait l'installation. Merci, et à bientôt, peut-être. Nous reviendrons dans votre secteur d'ici peu. Au revoir !

## **INDEX**

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

Bastien BARRAL.....	12	Madame TREGNEUL.....	15
Bère .....	27	Monsieur Fayolet .....	32
carstes.....	34	Naturalia .....	23
Ghislaine BAGUIN .....	11	Pierre PIDALACHE.....	27
Gilbert DOMBE.....	15	Thierry CHESNEL.....	26