

Projet Eridan

Commentaires de GRTgaz sur
l'« *Analyse critique du projet* », datée du 29 septembre 2009,
communiquée par Monsieur le Maire de Lirac
à la Commission Particulière du Débat Public.

1. CONTEXTE

La CPDP a publié, sur le site du débat public (réf. Avis n°10 du 4 novembre 2009), un courrier signé de M. Le Maire de Lirac¹, daté du 29 septembre 2009, adressé aux « *maires et conseillers municipaux des communes du Gard, des Bouches du Rhône, du Vaucluse, de l'Ardèche et de la Drôme* », et les invitant « *à suivre les recommandations de l'étude jointe et à leur tour d'émettre un avis défavorable* » sur le projet Eridan.

Ce courrier était assortie d'une étude (ci-après l'*Etude de Lirac*), intitulée « *Analyse critique du projet* », et également datée du 29 septembre 2009.

GRTgaz a publié un premier document, publié sur le site du débat, en réponse à ce courrier et à cette étude.

2. OBJET

Le présent document complète la première réponse de GRTgaz à cet avis.

Il fait suite à une rencontre avec M. Le Maire de Lirac et M.Cardenes, adjoint à l'urbanisme, en mairie, le 3 décembre 2009.

Le présent document est transmis au Président de la CPDP, à M.Le Maire de Lirac et le sera à toute personne qui le demanderait (eridan@grtgaz.com).

¹ Commune du Gard rhodanien, concernée par le fuseau d'étude présenté par GRTgaz au débat public.

3. COMMENTAIRES METHODOLOGIQUES

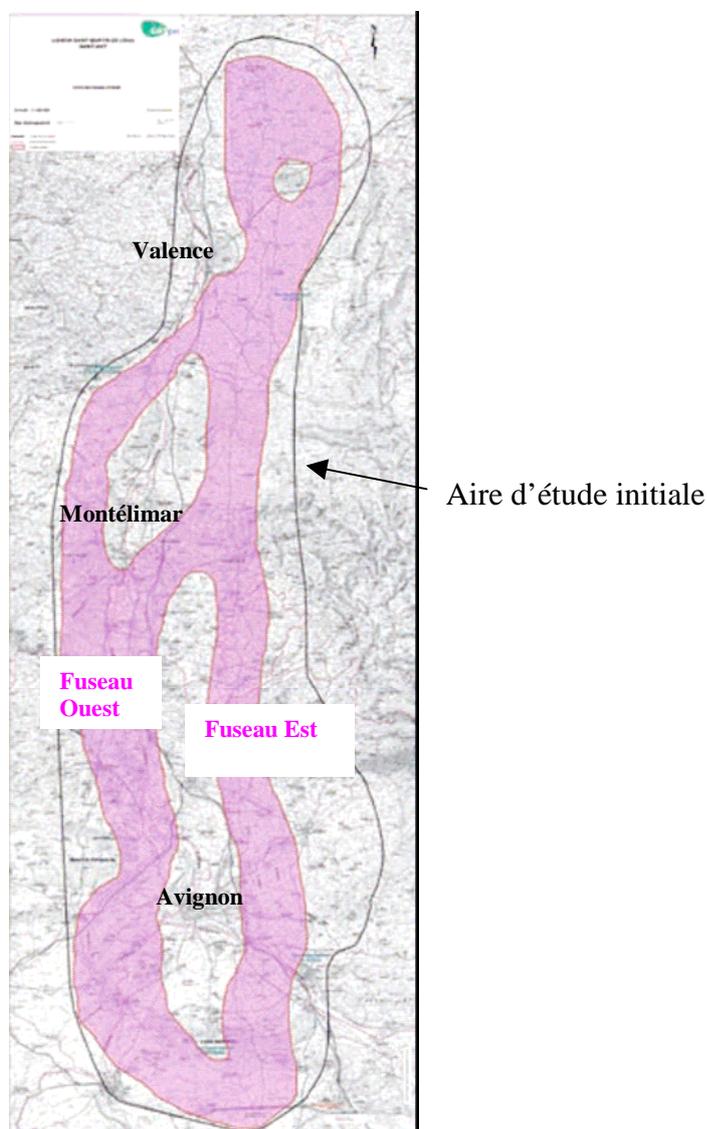
L'Etude de Lirac a motivé un avis défavorable du Conseil Municipal, au motif que le fuseau d'étude retenu par GRTgaz est situé dans « ... le secteur le plus difficile pour faire passer un gazoduc ».

Elle se fonde sur l'analyse de **pré-cadrages thématiques**², confiés par GRTgaz à trois bureaux d'étude en 2007 et 2008.

Ces pré-cadrages livrent une analyse comparative de deux fuseaux d'études :

- le *fuseau Est* qui chemine directement sur un axe Nord – Sud entre les deux extrémités du projet (Drôme, Vaucluse, Bouches du Rhône),
- le *fuseau Ouest* qui est donc positionné plus à l'Ouest, dans les mêmes départements plus le Gard.

Ces fuseaux ont été progressivement dessinés à partir d'une aire d'étude initiale qui s'étendait des contreforts du Massif Central aux Pré-Alpes, sur plus de 8 000 km².



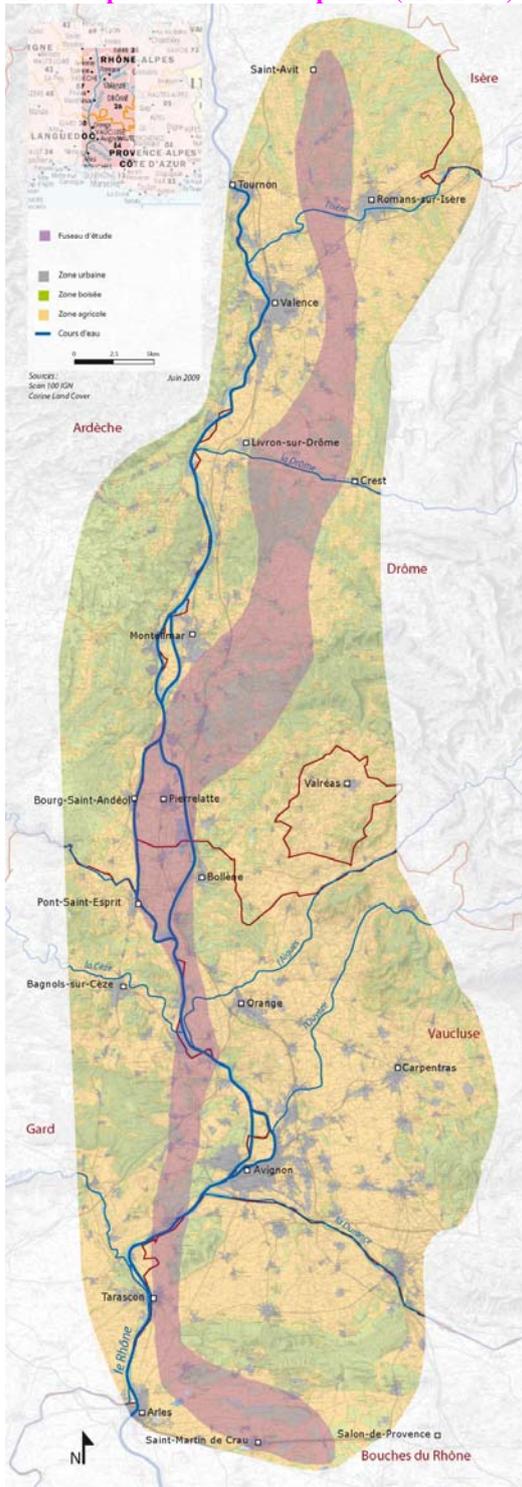
² Sur les thèmes agriculture, écologie et urbanisme.

Le croisement des pré-cadrages thématiques a conduit GRTgaz à retenir le *fuseau Ouest* pour la suite de ses études.

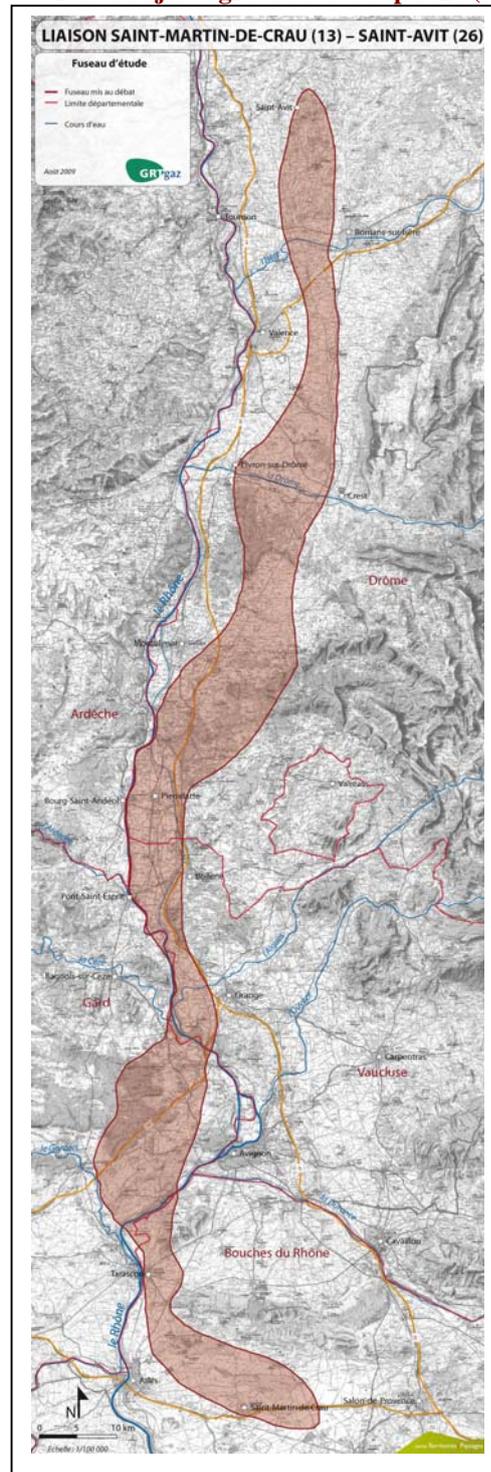
Puis ce fuseau a été une première fois ajusté avant d'être présenté au débat public (carte de gauche ci-dessous), et une seconde fois dès les premières semaines du débat public (carte de droite ci-dessous).

Ces ajustements ont permis d'éviter les secteurs les plus sensibles du fuseau Ouest initial. Ainsi, *l'Etude de Lirac* critique le choix d'un fuseau qui n'était déjà plus d'actualité au moment de l'écriture de ladite étude.

Fuseau présenté au débat public (mai 2009)



Fuseau ajusté grâce au débat public (été 2009)



L'Etude de Lirac entretient **une confusion permanente**, probablement involontaire, entre les mots *fuseau* et *tracé*. Plusieurs fois le *fuseau* Ouest est mis en regard du *tracé* Est, et réciproquement. Ceci conduit à **des erreurs d'appréciation et prive le lecteur d'une vision globale**, indispensable, à cette échelle

Pour le projet Eridan, comme pour la plupart des projets d'infrastructures linéaires, un *fuseau* est une bande d'étude, de plusieurs km de large, au sein de laquelle de très nombreuses possibilités de *tracés* existent et sont étudiées³. L'encombrement d'un fuseau ne présage pas l'impossibilité de trouver un tracé de moindre impact, pourvu que les obstacles qui l'encombrent soient évitables, c'est à dire ne barrent pas toute la largeur du fuseau.

Pour une canalisation telle que celle projetée, un *tracé* est une ligne de l'épaisseur d'un tube enterré de 120 centimètres de diamètre, et encadrée d'un espace, provisoire, de l'ordre d'une trentaine de mètres pour les travaux de mise en place. Après les travaux la bande de servitude de 20 mètres permet la reprise de l'essentiel des activités humaines.

La **différence d'échelle**, de 1 à 100, entre *fuseau* et *tracé* doit conduire à une très grande rigueur dans les argumentaires pour le choix d'un fuseau, puis, plus tard d'un tracé.

D'ailleurs l'Etude de Lirac note ce point de vigilance, puisqu'on peut y lire page 7 : « *On reste donc sur une analyse des surfaces* », et aussi « ... *la limite de l'analyse faite par cette étude [sur les fuseaux] ... demande des précisions* ».

Malheureusement cette précaution méthodologique n'est mentionnée que sur l'analyse du pré-cadrage agricole. Elle est absente lorsque la même analyse aborde les pré-cadrages des enjeux écologiques et d'urbanisation.

Le tracé que proposera GRTgaz in fine, courant 2010, résultera de l'étude d'impact, de l'étude de sécurité, réglementaires et publiques, menées progressivement, dans un souci de concertation permanent depuis le début du projet. Ces études exposeront largement comment et pourquoi ce tracé sera proposé. Des aménagements, ponctuels et localisés, une fois le tracé connu à l'échelle parcellaire, seront encore possibles, après concertation avec les propriétaires ainsi identifiés.

Il s'agira du **tracé de moindre impact** au regard des enjeux des territoires de l'ensemble de l'aire d'étude initiale. L'enquête publique permettra ensuite à chacun de s'exprimer sur le sujet.

³ A titre d'illustration dans un fuseau de 2000 m de large, plus d'une cinquantaine de tracés peuvent être étudiés.

4. COMMENTAIRES SUR LE FUSEAU D'ETUDE RETENU PAR GRTgaz

Le fuseau d'étude proposé par GRTgaz pour le débat public résulte d'une **approche globale des enjeux du territoire, croisée avec les possibilités technico-économiques** de mise en place et d'exploitation des ouvrages projetés.

Les enjeux du territoires ont été appréciés à travers les questions agricoles, écologiques et d'urbanisation. Ils ont fait l'objet d'**études partagées et concertées**, comme indiqué dans le dossier publié par GRTgaz lors du débat public.

Plusieurs secteurs se dressent en travers du fuseau Est, sur toute sa largeur.

Ils ne peuvent être contournés par un passage plus oriental qui conduirait alors dans les premiers contreforts des Alpes (Massif du Ventoux).

C'est donc **un évitement par l'Ouest** qui a été retenu.

Les enjeux résiduels présents dans le fuseau issu du débat public peuvent, la plupart du temps, être évités par une recherche fine du tracé, à l'échelle intra-communale.

Cela est possible grâce à **la souplesse et à la discrétion que permet un projet de gazoduc** passé la période des travaux.

Eviter une agglomération étendue

Comme cela a été exposé durant le débat public, et lors de la concertation engagée dès le début du projet, le fuseau Est n'a pu être retenu, essentiellement du fait de l'**effet barrière que constitue l'agglomération avignonnaise**, aujourd'hui et aussi dans ses perspectives d'évolution, notamment dans sa partie orientale, dans le secteur Avignon – Carpentras – Orange – Cavaillon.

Cette agglomération figurent parmi les cinq qui, en France, ont connu la plus forte dynamique démographique durant les dernières années.

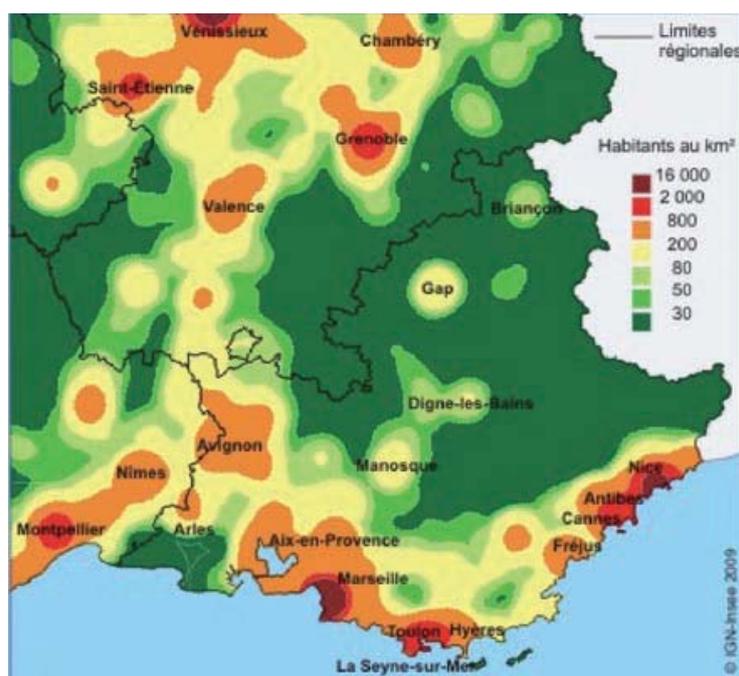
Le territoire Avignon – Carpentras – Orange correspond à une partie du bassin de vie d'Avignon. Cette zone est caractérisée par un étalement urbain, comme souligné dans le diagnostic du SCOT du Bassin de vie Avignonnais.

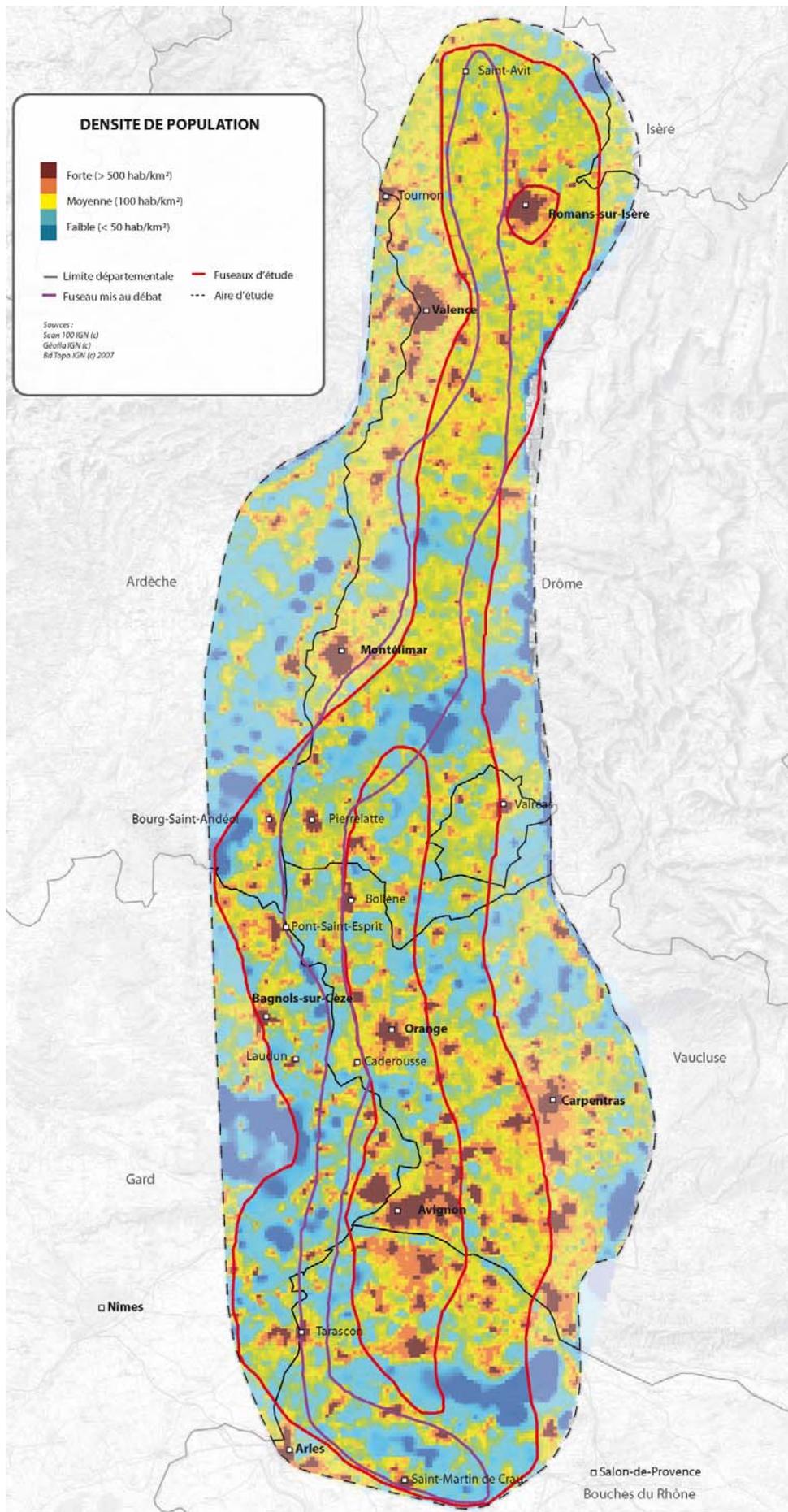
Le développement urbain s'est caractérisé par une dilution de l'urbanisation vers des espaces plus ruraux à l'origine.

L'explosion de la tâche urbaine entre 1945 et 2000 a conduit à créer un tissu urbain continu entre la ville et les pôles situés à 30 minutes de celle-ci. Cette diffusion est également le fruit d'une explosion démographique des communes périphériques qui gagnent en résidents. Ceci se traduit par une mutation de beaucoup de communes, rurales à l'origine. Les ménages y privilégient un habitat individuel qui s'installe de plus en plus loin. Ainsi, la couronne avignonnaise tend à s'étendre vers les communes qui l'entourent.

Les pôles de Cavaillon, Carpentras et Orange tendent ainsi à se renforcer, modifiant l'armature urbaine et créant un tissu de plus en plus dense de ce côté du Rhône. L'habitat, diffus aujourd'hui, connecte ces différents pôles, ne laissant plus **aucune place à l'implantation d'une canalisation de gaz naturel telle que celle projetée**. Pour les mêmes raisons il n'est pas possible de longer au plus près le gazoduc existant (de plus faible diamètre, cependant).

En revanche, dans le fuseau Ouest, les zones urbanisées (Bagnols sur Cèze, Pierrelatte ...) présentent des obstacles qui peuvent être évités et permettre le passage d'une canalisation de transport telle que celle envisagée.





Eviter un massif rocheux classé

Sur le plan écologique et paysager, le secteur Alpilles constitue ici une autre barrière en travers du fuseau Est.

Le secteur présente des enjeux écologiques et paysagers « *forts à très forts* »⁴. Le contournement du massif par l'Est se heurterait à l'agglomération salonnaise, puis, plus au Nord à celle d'Avignon (cf. ci-avant). Le pré-cadrage écologique recommande un contournement Ouest des Alpilles.

Ce pré-cadrage a permis en outre d'éviter les secteurs les plus sensibles. En particulier, ont été évités plusieurs secteurs fragiles, initialement présents dans le fuseau Ouest :

- la traversée des massifs forestiers présents sur le plateau de Roussas (Drôme),
- le site Natura 2000 et le franchissement de la Cèze,
- le franchissement de l'Ardèche,
- les massifs forestiers de l'Ardèche.

D'autres secteurs, à forts enjeux dans le fuseau Est, classés Natura 2000, ont également été évités :

- le secteur Durance,
- le secteur des Sorgues,
- le secteur de l'Ouvèze.

Eviter plusieurs dizaines de km d'enjeux agricoles forts à très forts

Sur le plan agricole, le pré-cadrage mené à l'échelle des deux fuseaux initiaux, propose de retenir le fuseau Ouest initial, sans omettre de souligner les sensibilités de « *la monoculture des terrasses rhodaniennes* » (Gard).

Ce choix permet :

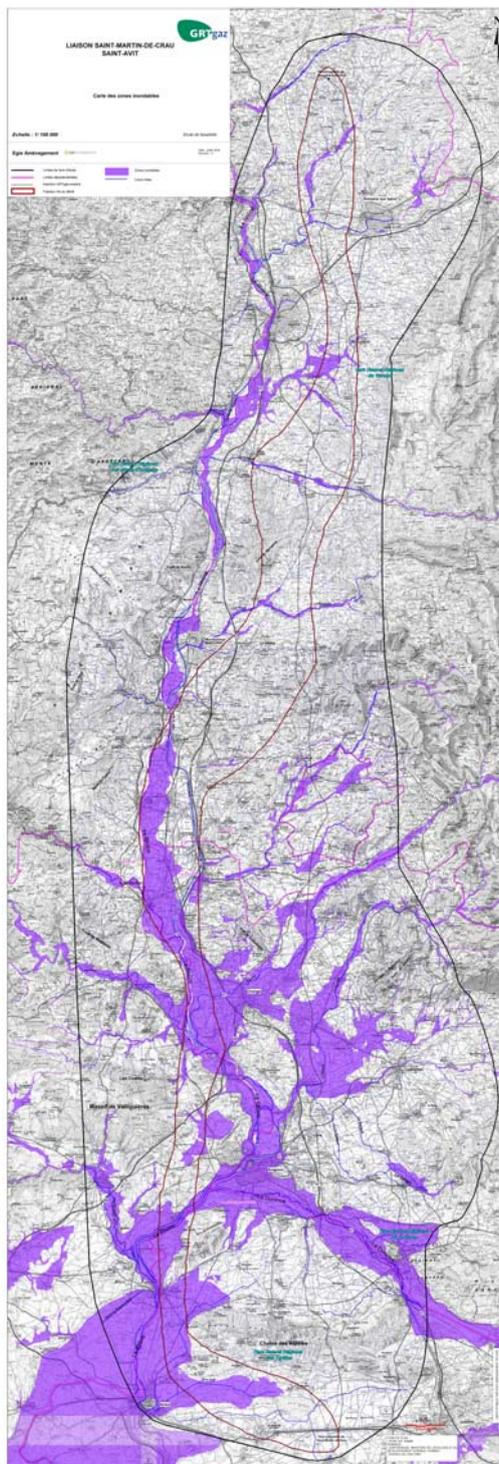
- de **limiter à quelques km les secteurs de vignes AOC concernés, contre plusieurs dizaines de km pour le fuseau Est.** (mono-viticulture des terrasses rhodaniennes),
- d'éviter le secteur des vergers de la plaine de la Durance, densément irrigué, et où « *les niveaux de sensibilité culturales sont forts* ».

Dans ces deux secteurs le pré-cadrage explique que « *les niveaux d'enjeux agricoles sont forts à très forts* ».

⁴ Extrait du pré-cadrage écologique réalisé en 2008 par le bureau d'étude Ecomed.

Privilégier les zones inconstructibles

Le choix du fuseau Ouest permet également de retenir une suggestion faites plusieurs fois lors des différents moments de concertation : implanter la canalisation dans les zones inconstructibles parce que déclarées inondables dans les PPRI⁵.

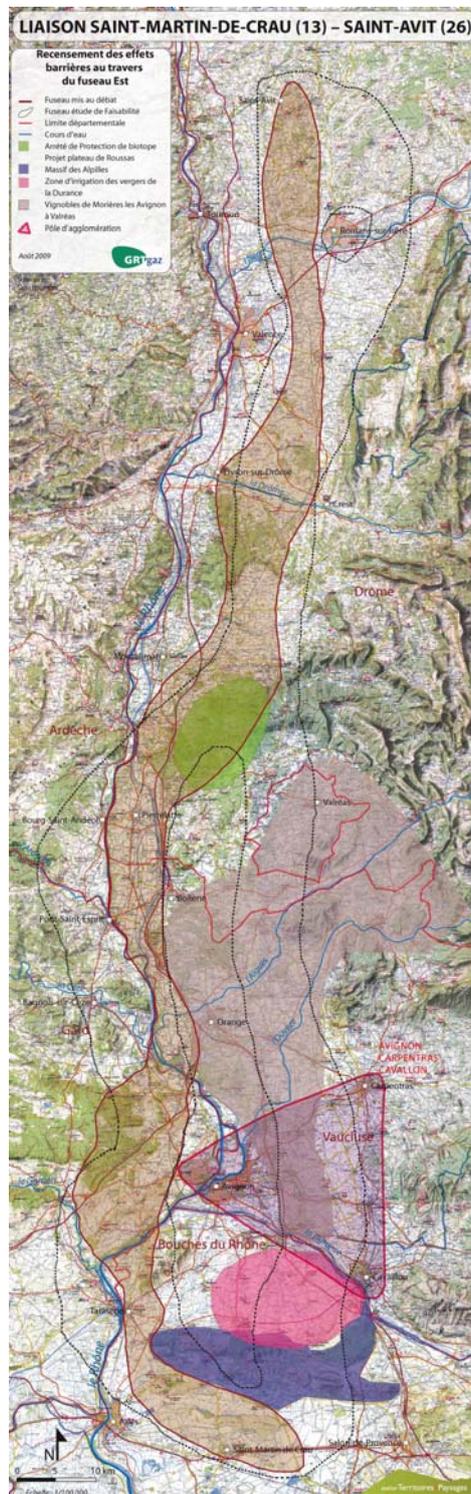


⁵ Plan de Prévention du Risque Inondation.

Les barrières en travers de fuseau Est

La carte ci-dessous présente une synthèse des **effets barrières des secteurs, décrits ci-dessus, dont les enjeux se cumulent et ne peuvent être évités dans le fuseau Est :**

- les enjeux urbains dans le secteur d'Avignon,
- les enjeux écologiques dans le secteur des Alpilles
- et les enjeux agricoles dans le secteur des vergers de la plaine de la Durance et de la monoviticulture des terrasses d'Aigues - Ouvèze.



S'agissant du secteur gardois du fuseau proposé au débat public,

la concertation a conduit GRTgaz à **élargir le fuseau présenté au débat public, encore plus à l'Ouest afin d'étudier la possibilité d'éviter « les secteurs viticoles AOC de fortes sensibilités »** qui sont dans ce secteur, et surtout de s'éloigner de l'agglomération d'Avignon qui s'étend jusqu'aux portes de Rochefort-du-Gard.

Il est surprenant que *l'Etude de Lirac* ne mentionne pas cet élargissement. Elle ne mentionne pas non plus les approfondissements que GRTgaz a réalisés sur les enjeux, et les sensibilités, agro-viticoles du Gard Rhodanien (http://www.grtgaz.com/fileadmin/user_upload/Institutionnel/Documents/FR/projet-eridan_doc-actu-260309.pdf).

Ces approfondissements présentent notamment les précautions à prendre dans la recherche du tracé, et dans l'exécution des travaux, pour respecter les sensibilités viticoles du secteur (par exemple en privilégiant le passage par les chemins, les fossés, les tournières, les parcelles non plantées ... ou un enfouissement légèrement plus profond de la canalisation).

Plus généralement, s'agissant des effets d'un tel projet sur l'agriculture :

- l'expérience montre que, passée la période des travaux, **l'agriculture reprend dans les mêmes conditions** qu'avant les travaux ; la production est alors la même **en qualité et en quantité**,
- les pertes de production du fait des travaux, y compris jusqu'à la maturité des nouveaux plants, sont **intégralement indemnisées**,
- enfin le **déclassement des parcelles AOC** ne s'est **jamais produit** en France, du fait de la présence d'un gazoduc, depuis plus de 50 ans (cf.

http://www.grtgaz.com/fileadmin/user_upload/Institutionnel/Documents/FR/100201_ERIDAN_INAO_travaux_collaboration.pdf).

