

# Verbatim de la deuxième réunion thématique Débat public ERIDAN

## Questions hydrauliques

Date et heure : 23 juillet 2009 à 18 heures 30 (18 heures 35 – 20 heures 25)

Lieu : Tarascon – Centre socioculturel, salle Provence

Durée : environ 2 heures

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

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

Bonsoir. Bonsoir Tarascon. Je crois bien que je ne suis jamais venu ici. Donc, c'est presque une découverte. C'est une jolie ville.

Merci d'être venus pour cette dernière réunion de la première phase du débat public sur le projet de gazoduc ERIDAN, qui pourrait aller de Saint-Avit dans la Drôme – au Nord, c'est l'étranger pratiquement – jusqu'à Saint-Martin-de-Crau, pas très très loin d'ici. On a eu cinq réunions jusqu'à présent. Un peu plus au Sud – dans le Vaucluse, dans les Bouches du Rhône – que dans la Drôme. On a commencé à rencontrer pas mal de gens. Je pense que tout le monde sera d'accord pour dire que les questions ont couvert à peu près tout le champ qu'on pouvait imaginer pour un débat public sur un gazoduc. C'est-à-dire à la fois les aspects techniques de l'installation, mais aussi les aspects économiques, sociopolitiques, géopolitiques du gaz. Et les questions, au fond, aussi, de milieu, d'insertion d'un équipement comme celui-là dans un milieu qui est à la fois un milieu économique, un milieu humain, un milieu d'activité et un milieu environnemental ; un milieu qui est déjà très souvent sollicité par les équipements.

Ce 23 juillet, c'est la dernière réunion de la première phase. Le débat sera suspendu ce soir, enfin plus exactement demain s'il nous prenait des envies de faire durer la réunion jusqu'après minuit. Il vaut mieux que nous ne suspendions le débat que demain. La Commission nationale a décidé de le suspendre demain. Il reprendra en septembre. Du 5 septembre au 7 novembre, ce sera l'essentiel des réunions, puisqu'il en restera une bonne quinzaine à faire et elles couvriront tout le secteur.

Je vais vous rappeler très rapidement, certains le savent, ce qu'est un débat public. Je crois que si beaucoup savent déjà ce qu'est un gazoduc, le débat public, lui, n'est pas vraiment encore très très connu. C'est une procédure mise en place par une loi, par un ensemble de lois, qui ne sont pas si anciennes que cela, puisqu'elles datent, pour la première de 1995, et pour la deuxième de 2002, qui a pour objectif de faire participer le public, c'est-à-dire le citoyen, qu'il soit organisé ou qu'il soit seul, à la préparation des décisions d'aménagement qui touchent à des grands enjeux économiques,

environnementaux ou sociaux, et à des enjeux éventuellement, parfois, comme ici, géopolitiques et géostratégiques.

Je vous rappelle que cela intervient largement en amont de toute une série de décisions et que, de par la loi, la question de l'opportunité – c'est-à-dire des finalités, de l'utilité – doit se poser. C'est un peu neuf, d'ailleurs, ce qui prouve que c'est une nouveauté. Cela intervient très en amont, largement avant l'enquête publique dont un certain nombre de gens pensent qu'elle arrive souvent trop tard. Et en plus, doivent obligatoirement se poser les questions d'opportunité. Donc, c'est le citoyen, c'est le débat : les questions d'opportunité et de finalité doivent être évoquées, peuvent être évoquées ; ce n'est pas seulement les questions techniques.

Deuxième caractéristique, c'est que ce débat public est conduit par une autorité administrative indépendante dont vous avez une émanation ici : des gens qui n'ont rien à dire sur le fond – c'est encore une différence avec l'enquête publique –, qui sont totalement indépendants du maître d'ouvrage et qui ont la responsabilité de l'organisation du débat public et de son compte rendu, c'est-à-dire de la façon dont on va porter ensuite à la Commission nationale tous les avis qui auront été évoqués. Ici, la commission est constituée de trois hommes et de trois femmes. Vous en avez un sous-ensemble : ce sont des gens qui ne sont pas toujours spécialisés sur l'objet technique que nous avons à traiter, mais qui ont, de par leur vision, leur expérience, et leur capacité d'écoute, un certain nombre de qualités qui leur permettent de diriger les débats publics.

Il y a d'autres caractéristiques, mais il y en a une dernière et après je passerai la parole. Je rappellerai quelques règles. Le débat public intervenant très tôt, il est constitué, *grosso modo*, de trois phases. La phase de préparation, nous l'avons passée maintenant. Nous sommes maintenant dans la phase de débat public. Et la troisième phase, qui est une phase assez fondamentale, c'est la phase où, nous, nous allons faire le compte rendu des arguments que nous avons entendus, sans les déformer, sans même les valoriser, sans les prendre plus ou moins à notre charge, ou pas. Et trois mois plus tard, le maître d'ouvrage devra dire ce qu'il fait de tout ce qu'il aura entendu pendant le débat public et de ce que nous en avons tiré comme avis porté à sa connaissance, comme avis réellement construit issu du débat. C'est un acte assez étonnant. Souvent le citoyen de base a toujours l'impression que quand il dit quelque chose dans un processus de décision, il ne s'y retrouve plus trop, il ne sait plus très bien si cela a été entendu, il ne sait plus très bien si cela a vraiment servi à quelque chose. Au fond, là, il y a deux choses avec cet acte du maître d'ouvrage. Il y a en un le citoyen : vous saurez, et nous rendrons public – parce que cet acte est public – ce que le maître d'ouvrage a entendu et comment il a entendu ce que vous avez dit. Déjà, formidable. Et le deuxième point, il va dire – et c'est aussi obligatoire, et sous la responsabilité de la commission nationale – ce qu'il va faire des avis qu'il a entendus. Autrement dit, il va s'engager sur un certain nombre de propositions ou d'options, etc. Il va peut-être aussi dire que, compte tenu de ce qu'il a entendu – et par exemple des doutes sur la question de l'opportunité qui ont été émis à l'occasion du débat sur l'opportunité –, il abandonne son projet. Ce qui est toujours possible, et cela s'est fait sur certains projets, je ne citerai que le port de Nice, il y a quelques années.

Après moi, interviendra une présentation du projet, ici un peu orienté, car nous avons souhaité parler des questions qui tournent autour de l'hydraulique, de l'hydrologie, des interactions entre les appareils/équipement et des aspects hydrauliques des milieux et des activités. Le maître d'ouvrage interviendra mais je voudrais vous rappeler quelles sont les règles. Des règles qui s'imposent à vous tous et à nous : tout le monde à droit à la parole ; il n'y a pas de questions illégitimes. Je sais que,

parfois, ce n'est pas toujours facile de prendre la parole en public, mais tout le monde est incité à prendre la parole à partir du moment où il a quelque chose à dire. Deuxièmement – et cela s'impose et très souvent et fortement au maître d'ouvrage – il y a un minimum de transparence sur les informations. Et, il faut parfois aller lui demander de clarifier telle et telle information qu'il fournit. Et puis, il y a, outre le principe de correction – les débats n'ont jamais vraiment avancé avec les invectives –, un principe qui s'appelle l'argumentation, c'est-à-dire que plus on avance des arguments, plus on partage des arguments, plus, au fond, on construit une réponse sociale et globale aux questions posées par le débat.

Je vous rappelle que la Commission nationale avait bien dit que c'était, bien sûr, un objet technique, mais que cet objet était un objet sociotechnique, qui peut même être, par endroits, politique. Et donc les questions de géopolitiques, par exemple, font pleinement partie du sujet.

Je vous rappelle aussi, et après je vous passe la parole Messieurs, qu'un débat public, c'est une série de réunions. Mais c'est un ensemble de réunions qui construit progressivement un rapport entre une société et un projet technique. Ce qui veut dire qu'on ne saura vraiment ce qui s'est dit pendant le débat public qu'à la fin, c'est-à-dire, cette fois-ci, au moment où il fera beaucoup moins chaud. A la fin – c'est-à-dire lors des réunions de mi-novembre – vous verrez que, progressivement, la Commission proposera, en début de réunion, un panorama de ce qui a commencé à se dire, pour qu'on partage aussi, au fond, les conclusions qu'on pourra tirer du débat public. Ce ne sont donc pas des réunions séparées les unes des autres ; ce sont des réunions qui construisent l'ensemble du débat public et qui doivent s'évaluer à la fin du processus, donc en novembre. Ce qui veut dire que, *grosso modo*, la décision du maître d'ouvrage sera publique, rendue publique, vers la fin de l'année ou au début de l'année 2010. Voilà, je crois que j'ai à peu près fait le tour, je reviendrai sans doute sur le débat public – le pourquoi, le comment –, parce qu'il y a toujours un certain nombre de questions là-dessus et puis c'est tout de même quelque chose d'un peu neuf, au cours de notre réunion. Messieurs, je vous passe la parole et puis, ensuite, nous passerons à vous, et nous attendons des questions les plus fines et les plus fouillées possibles. Merci. Messieurs, à vous.

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

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

Merci Monsieur Legrand. Je me présente rapidement : Daniel Bourjas, directeur régional de GRTgaz. Mes deux collègues : Georges Seimandi, directeur du projet, Jean-Noël Connangle, chef du projet, qui vont faire une présentation rapide sur le projet, d'un quart d'heure à peu près.

Pour nous, ce débat revêt une importance capitale, puisque c'est un moment d'échange et de concertation : nous sommes là pour écouter, pour échanger, débattre. Nous espérons beaucoup de pédagogie de part et d'autre pour que, d'une part, finalement, nos arguments soient entendus, mais aussi pour que nous puissions bien comprendre les problématiques locales.

Je remercie Monsieur le Maire de Tarascon d'être venu ce soir. Je sais l'intérêt que vous portez à ce projet, puisque vous nous avez invités en décembre. Nous avons répondu à votre invitation, et aussi à celle de la SMEB (Syndicat Mixte d'Energie des Bouches du Rhône) où nous avons pu présenter ce projet en comité restreint. Voilà, sans plus attendre, je passe la parole à Georges Seimandi.

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

Merci pour le défi du quart d'heure. En fait, on n'y arrive jamais, mais on va essayer. Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs les Elus, Mesdames Messieurs, bonsoir. Je vous remercie du temps que vous avez accepté de consacrer à la discussion ce soir, en ces périodes estivales qui pourraient peut-être nous pousser ailleurs. Monsieur Legrand, vous disiez que vous n'étiez jamais venu à Tarascon. Personnellement, la première fois que j'y suis venu, c'était pour y passer trois jours, et après cette période de trois jours, je partais pour découvrir les joies militaires. J'espère que ce débat ne me mènera pas au même endroit.

Alors, sans plus attendre une présentation du projet à deux voix avec Jean-Noël. Le projet, que nous avons baptisé ERIDAN, vise à créer de nouveaux moyens de transport du gaz naturel dans le Sud-Est du pays, entre le nord des Bouches-du-Rhône – on y est – et le nord de la Drôme. On va faire une présentation, bien sûr, non exhaustive pour essayer de la faire un peu courte et puis on répondra aux questions. D'abord le maître d'ouvrage de ce projet s'appelle GRTgaz, c'est une société de GDF Suez dont le métier est de transporter le gaz naturel entre les endroits où il arrive en France, puisque c'est une énergie importée, et les grandes zones de consommation. Transporter du gaz naturel, c'est exploiter un réseau, le développer - nous sommes là aujourd'hui pour cela -, entretenir et surveiller en permanence ce réseau, et puis commercialiser ses capacités de transport, comme d'autres transporteurs le font avec d'autres moyens.

L'activité de transport du gaz naturel en France est placée sous l'autorité d'une Commission de Régulation de l'Energie ; comme les débats publics sont placés sous l'autorité de la Commission Nationale du Débat Public. On pourra revenir sur cette question de régulation, peut-être un peu compliquée, un peu nouvelle, si vous le souhaitez.

Voilà ce qu'est le réseau de transport de gaz naturel en France : c'est 32 000 km de canalisation. C'est finalement un peu le même réseau en cheminement et en kilomètre que le réseau ferroviaire. On n'est pas loin du réseau ferroviaire ici.

Notre projet se situe, vous le voyez bien, ici. Finalement, de quoi va-t-on parler très concrètement ? On va parler d'une canalisation, c'est-à-dire un ouvrage enfoui à au moins un mètre de profondeur, en acier – du costaud. C'est un chantier qui dure environ dix-huit mois s'il se réalise, c'est un projet qui ressort de 500 millions d'euros, dont le financement est entièrement assuré par GRTgaz. L'autre jour, il y a quelqu'un qui nous disait : un tel projet, combien cela va me coûter sur mes impôts ? La réponse est zéro, c'est du financement privé. GRTgaz est une société de droit privé.

Un atout pour le débat public, une difficulté pour le projet, c'est que ce projet n'est pas décidé. Donc, on vient au débat avec un projet hypothétique, mais il nous semble que le dialogue est plus vertueux quand le projet est encore malléable. Vous allez nous dire : pourquoi tout cela ? Pourquoi ce projet ?

Pour deux raisons essentielles : d'une part, être plus robuste aux crises d'approvisionnement énergétique pour demain, d'ici dix, quinze ans, c'est ce qu'on appelle la sécurité de l'approvisionnement. Et d'autre part, permettre un exercice libre et facilité du marché du gaz naturel, puisqu'aujourd'hui, le gaz naturel, est un marché ouvert, soumis à la concurrence d'une cinquantaine de fournisseurs et d'expéditeurs. La question des réserves d'approvisionnement est simple et schématisée sur cette carte : en fait, aujourd'hui, en France, les approvisionnements en

gaz naturel sont sécurisés parce qu'on a beaucoup de gaz naturel qui vient de Norvège, des Pays-Bas, d'Algérie et de Russie. Demain, les réserves européennes, notamment norvégiennes et hollandaises, vont se tarir ; il va falloir aller chercher du gaz ailleurs. Pour aller chercher du gaz ailleurs, 60 à 70 % est concentré dans trois pays : l'Iran, le Qatar et la Russie. Alors quand on dit : « Iran, Qatar, Russie », on voit que cela peut-être un peu compliqué sur le plan géopolitique. D'autant plus que les réserves de ces pays sont équidistantes d'une grande zone de consommation : Inde, Asie, Chine. Donc, il y a beaucoup de consommateurs qui vont lorgner sur les mêmes réserves. Il nous faut donc travailler sur l'approvisionnement en créant de nouvelles voies d'approvisionnement.

Deuxième motivation pour ce projet : les tuyaux – et l'actualité récente nous l'a montré – sont pleins de gaz de GDF Suez, nous dit-on. Il faut laisser de la place aux autres. Pour laisser de la place aux autres, il faut créer de nouvelles canalisations. Ce qui permettra aux consommateurs de faire mieux jouer la concurrence et d'obtenir de meilleurs prix, dit-on. On n'est pas les seuls à faire cette analyse, bien entendu. D'autres opérateurs font cette analyse. Très récemment, dans la Presse, dans *La Provence*, la société Shell a annoncé un partenariat avec une société hollandaise dont je vais même prononcer le nom : Vopak pour créer un troisième terminal méthanier sur la zone de Fos-sur-Mer. Les études restent à faire, mais si projet se fait, le tuyau – qui est déjà existant ici dans la vallée du Rhône – sera insuffisant, et notre projet ERIDAN, il faudra qu'il se fasse, pour évacuer ce gaz. Si ce projet ne se fait pas et qu'une inter-liaison entre la France et l'Espagne, en cours d'étude, se fait, il faudra aussi faire ce tuyau. Pareil pour un projet qui est étudié par la société 4Gas dans l'estuaire de la Gironde. Si au moins un de ces trois projets se fait – projets qui sont eux-mêmes motivés par des questions de sécurité d'approvisionnement et de besoins du marché – nous devons faire notre tuyau, qui est un projet qui reste à décider, comme je le disais. Si aucun de ces projets ne se fait, notre projet ne sera pas forcément utile.

Un point important dans cette terre des Alpilles, et partout ailleurs, c'est qu'on arrive ensemble à trouver la bonne insertion de l'ouvrage dans le territoire. Alors, bien sûr, une canalisation enterrée se caractérise d'abord par sa discrétion. Mais il y a d'autres impacts : hydrauliques, par exemple, et on va en parler ce soir si vous le souhaitez ; la viticulture, on en a beaucoup parlé dans le Gard, et je sais qu'il y a un représentant gardois dans la salle.

Alors voyez, ici, on est à Tarascon, Saint-Martin-de-Crau, c'est par là. Saint-Avit, c'est là-haut. On a une herbitude initiale, là, qui faisait tout ce patatoïde un peu ventru, là, entre la Drôme, le Gard, le Vaucluse et les Bouches du Rhône. Donc on a commencé par étudier : où est-ce qu'on arrivait finalement ? Avant de penser tuyaux, on a pensé terrains, territoires, communes, départements, régions. Et je ne vous ferai pas un dessin : dans la vallée du Rhône, il y a déjà beaucoup de monde. Et beaucoup nous disent : il y en a marre, il y a déjà des tuyaux, des voies ferrées, des autoroutes, cela tombe toujours chez les mêmes. Donc, c'est un véritable défi pour nous que d'arriver à trouver la bonne insertion territoriale. D'autant plus qu'on connaît là des dynamiques démographiques très élevées, que la production agricole connaît des développements qualitatifs intéressants et très importants depuis dix, quinze ans. Dans les Alpilles, on pense au foin de Crau par exemple, et aux vergers de la plaine de Tarascon. Un milieu naturel remarquable, je ne vous ferai pas un dessin : dans les Alpilles, l'émergence du parc naturel régional a amené une traduction et un territoire déjà parcouru de nombreuses infrastructures. Nous, ce qu'on a fait, une fois qu'on a fait cette étude, on est allé voir les services de l'Etat, les associations, les élus, les corps constitués pour qu'ils nous aident, qu'ils nous donnent leur propre éclairage, pour qu'on ne fasse pas une étude dans notre coin,

uniquement à travers les livres et les bases documentaires. Et c'est comme cela que Monsieur le Maire a bien voulu nous recevoir, avec le SMEB, au mois de décembre l'année dernière, pour nous apporter son éclairage. Et aujourd'hui, on continue ces études, éclairées par le débat public dont on attend beaucoup, comme tu le soulignais Daniel.

Alors finalement, où tout cela va passer ? Est-ce que cela va passer chez moi, dans la parcelle, là où je vais en vacances, là où cela m'intéresse ? Aujourd'hui, on n'a pas de tracé. On a un fuseau d'études que je vais vous présenter. Ce fuseau d'études est une bande d'études où nous cherchons le meilleur tracé. Pour rechercher le meilleur tracé, on a quelques principes directeurs, mais il n'y a pas de recette miracle. Il y en a forcément, au bout du compte, certains qui vont dire : zut, cela tombe chez moi. Alors on évite les zones urbanisées, parce que bien sûr, un chantier de cette dimension, même si c'est assez discret une fois que c'est terminé, on ne va pas le faire en ville. Donc on évite les zones urbanisées. Et d'ailleurs certains élus – et je sais qu'à Tarascon, c'est une vraie problématique – nous ont dit : si vous ne voulez pas me casser les pieds sur l'urbanisation avec votre tuyau, mettez-vous dans les zones inondables, parce que les zones inondables, cela me gêne déjà beaucoup pour développer mon urbanisation. Je parle des zones déclarées inondables dans le plan de prévention du risque d'inondation, pas les zones qui sont en permanence sous l'eau, bien entendu. Il s'agit aussi de préserver les productions agricoles, en tout cas leur potentiel. Il s'agit de conserver la pérennité du patrimoine naturel, et il s'agit pour nous de limiter les sur-longueurs par rapport au trajet direct. Du coup, voilà le fuseau d'étude qui se remplit là : Saint-Martin-de-Crau, Tarascon, on contourne, le massif des Alpilles par l'Ouest. Et cela, c'est en concertation avec les acteurs du parc, qui nous ont suggéré cela, mais surtout, c'est parce que le trajet direct, qui figure en pointillé ici, n'était pas possible pour cet ouvrage du fait de l'urbanisation entre Avignon, Carpentras, Cavaillon, Orange. Il n'est pas possible dans cette zone qui connaît 150 000 habitants aujourd'hui, 200 000 demain, de trouver un passage. Voilà, donc, on franchit le Rhône, là, au niveau d'Aramon, on continue tout droit, jusqu'à laisser Montélimar par l'Est et cela continue enfin jusqu'à Saint-Avit. On pourra revenir sur ce sujet, bien entendu, si vous le souhaitez. Quatre départements – du Nord au Sud : la Drôme, le Gard, le Vaucluse et les Bouches du Rhône – dans trois régions différentes. Je passe la parole à Jean-Noël pour poursuivre.

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

Alors maintenant, on va parler de l'ouvrage en lui-même : quel est l'ouvrage à construire ? Donc, là, en deux transparents, voilà l'ouvrage.

Le premier, c'est un tube, tube en acier, soudé bout à bout sur toute la longueur, qui sera d'un diamètre d'un mètre vingt, capable de supporter une pression de 80 bars et surtout recouvert, au minimum, d'une hauteur de terre. La hauteur de couverture de tube est à minimum de hauteur. Par ce transparent-là, je vous ai décrit 90 % de ce que représentera l'ouvrage.

Maintenant, le 1 % qui reste : premièrement, une station à l'extrémité, à Saint-Martin, une station à Saint-Avit, qui existe déjà ; et il va rester à créer à peu près une quinzaine de postes de sectionnement tous les 10 à 15 km. Ce sera l'intervalle, c'est pour les règles de sécurité. Un poste de sectionnement, c'est tout simplement une vanne enterrée qui est capable de tronçonner les 200 km en un certain nombre de morceaux. La seule particularité de ces postes, c'est que les éléments de manœuvre sont aériens, donc ce sera la seule partie qui fera l'objet en surface d'un enclos. Voilà en deux transparents, la description de l'ouvrage en lui-même.

On va regarder maintenant, si vous le permettez, la description des travaux. Cela, c'est l'essentiel des travaux. Par ce transparent, le chantier consiste à tout simplement, d'abord, ouvrir une piste, parce que ces engins – qui vont travailler, capables de supporter des forts tonnages – ne peuvent pas emprunter les réseaux routiers. Donc, il faut créer la piste pour eux. A côté de la piste, on viendra amener les tubes. Une fois que les tubes seront mis, ils seront soudés bout à bout et ce sera, après, au dernier moment, qu'on créera la tranchée. Donc, les travaux sont essentiellement constitués par le creusement de cette tranchée. Cette tranchée, ici, vous montre une sélection en deux tas de terre : souvent, celui-là, terre arable ; et celui-là, le reste des déblais. On voit bien la largeur de la piste maintenant. Quel est l'encombrement du chantier ? Cette partie-là, on peut la considérer fixe puisque c'est l'espace pour passer les engins, plus les tubes. Et celle-là est variable parce qu'elle est étroitement liée à la nature du terrain et à la profondeur éventuelle à laquelle on sera. On peut dire qu'aujourd'hui cela représente 25 à 30 mètres. Voilà les dimensions de l'encombrement du chantier, avec possibilité de clôturer de chaque côté si cela est nécessaire. Voilà pour l'ouvrage.

Pour les travaux, je vous présente deux transparents. Quels sont les impacts pendant les travaux ? La première chose, et on va commencer par là, ce sont les diagnostics archéologiques. Aujourd'hui, ce sera la toute première opération qui sera faite. Et aujourd'hui, on ne sait pas exactement quelles seront les prescriptions qui seront formulées par les conservateurs régionaux. Et donc, il y aura un programme de diagnostic archéologique avant nos travaux.

Maintenant, sur nos travaux eux-mêmes, il y a des engins de terrassement qui vont générer du bruit. En dehors du fait que ceux seront des bruits qui respectent la réglementation, je veux simplement attirer l'attention sur le fait que ce seront des bruits qui vont évoluer : il n'y a pas de chantier fixe. Un chantier, c'est de nature à rendre de l'ordre de 500 à 1 km par jour. Qu'est ce que c'est que 500 à 1 km par jour : c'est une équipe qui vient créer la piste ; une équipe qui vient mettre les tubes, une équipe qui vient souder les tubes, une équipe qui vient, etc. Donc c'est une de succession, quelque chose qui avance.

Maintenant, sur l'agriculture. Dans l'emprise elle-même des travaux, effectivement, on a une perte de possibilité d'exploiter mais qui est compensée en matière d'indemnisation, de telle manière que les travaux en eux-mêmes ne doivent pas apporter la moindre gêne en matière de rémunération, en matière de pertes de production pendant nos travaux. Il y a là-dessus une procédure d'indemnisation dont on pourra entrer dans le détail si cela vous agréé.

Sur la faune/flore, un document qui sera très important, et qui sera diffusé publiquement, qui s'appelle études d'impacts, précisera tout ce qu'on a pu identifier, repérer sur la faune/flore, de telle manière que les mesures, soit d'évitement, soit de réduction, soit compensatoires, devraient limiter considérablement l'impact sur la faune/flore.

Enfin, dernier impact : les retombées économiques. On peut estimer qu'un chantier de cette nature est capable de mobiliser à peu près un millier de personnes pendant les 18 mois de chantier.

Maintenant, les trois derniers transparents. Les contraintes après les travaux. La première, c'est que comme tout ouvrage enterré – on le retrouve dans tous les circuits habituels comme l'eau, l'électricité, le téléphone, etc. -, on a la nécessité d'une bande de servitude pour obtenir le droit de préserver et de pouvoir intervenir en cas de travaux. Le sens de la propriété étant très fort en France, il faut statuer pour qu'on puisse bénéficier du droit de pouvoir entrer sur cette zone-là, bien entendu en avertissant le propriétaire avant, mais c'est un droit qu'il faut obtenir. Ce sera une bande de

10 à 20 mètres, qui apporte une seule contrainte : une bande sur laquelle on ne peut pas reconstruire dessus. Je parle en bâti ; par contre toute exploitation agricole reprend entièrement ses droits. Et enfin, il y a une limitation en matière de racines, donc d'arbres de plus de 2,70 mètres de haut.

Les deux derniers transparents, au niveau des impacts après chantiers. Sur l'urbanisation, en dehors de la servitude, il n'y a pas d'impact significatif. Sur l'agriculture, en dehors de la bande de travaux et de toutes les mesures qu'on vous présentera auparavant, on estime qu'il y a des impacts qui ne sont pas significatifs. Sur les autres usages, il n'y en a pas non plus après travaux. Sur les milieux naturels, compte tenu de l'effort qui est fait auparavant pour tout identifier et pour trouver les mesures pour compenser, on estime que l'impact sera réduit à sa plus simple expression. Et enfin, pour terminer sur le paysage. Voilà à peu près un paysage : une canalisation a été posée, la nature reprend ses droits, le paysage reprend ses droits ; simplement, nous tenons à mettre des balises et des bornes pour préciser qu'il y a une canalisation, mais ce sont les dispositifs dits de sécurité. Voilà pour les travaux, l'impact, et ce qui restera après.

### **Georges SEIMANDI**

Alors pour terminer, je vous laisse découvrir le planning du projet. Pendant qu'il y a le débat public, les études sont enrichies. La mise en service à l'horizon de fin 2014, début 2015, si le projet se fait, pour 18 mois de travaux, on l'a vu. Un projet comme celui-là relèverait d'une autorisation de niveau ministériel qui serait sollicitée dans plus d'un an. Par exemple, pour parler de tracé, on a encore un an de discussions avec vous. Si nous continuons le projet après le débat public, rien n'est bien sûr ficelé, et même après la demande d'autorisation ministérielle, on a encore, je dirai, presque jusqu'au premier coup de pioche pour y penser. Voilà, nous en avons terminé. Monsieur le Président, sur l'hydraulique, et les sujets du thème, si le public veut aborder le sujet, on a des diapositives particulières sur le sujet. On en a d'autres à votre disposition pour approfondir tous ces sujets. Merci de votre attention.

### **Patricia WATENBERG**

Il m'a été demandé de prendre le relais, donc la parole va être à l'assistance. Je vous demanderai simplement, puisqu'il vous a été indiqué en introduction qu'il y aura un verbatim dans les trois jours de cette réunion – donc un compte rendu de l'ensemble des propos qui auraient été tenus, les présentations comme les questions et les réponses -, d'avoir l'amabilité de bien vouloir vous présenter, de décliner votre identité et votre qualité avant de poser vos questions pour l'exactitude et la fidélité de ce compte rendu. Je vous en remercie par avance. Qui souhaite se lancer et poser la première question ?

Je vous en prie, Monsieur.

### **Louis ARLAUD, membre de deux syndicats de canaux d'écoulement des eaux (Crau)**

Louis Arlaud, je suis en Crau, je suis à l'origine de l'AOC foin de Crau. Je gère les plus gros canaux de Crau, d'irrigation de Crau et je suis également membre des syndicats de deux canaux importants d'écoulement des eaux. Ce n'est pas tellement une question que je vais poser ; ce sont

des remarques importantes, je pense, que je vais faire, sur une zone d'irrigation gravitaire. L'ouvrage en question va apporter des perturbations absolument considérables.

D'abord, au niveau de l'exploitation de la prairie de Crau. Pour ce qui est de l'irrigation de la parcelle, il va falloir rétablir l'imperméabilité ou la perméabilité du sol tel qu'il était avant, de façon à ce que l'eau ne se précipite pas mais que, tout de même, la terre retienne suffisamment d'eau pour les plantes. Il va falloir être très attentif au nivellement et au tassement, parce que le tassement apporte des perturbations.

Pour ce qui est des canaux, alors c'est là qu'on apporte des perturbations absolument considérables. L'écoulement des eaux sera considérablement perturbé. On en a encore la preuve sur les conduites qui sont nombreuses et qui ont été faites en Crau : on ne peut pas rétablir l'étanchéité des canaux de la tranchée telle qu'elle était. A certains endroits, les eaux de pluie ou les eaux d'écoulement se précipitent dans la tranchée, vont ressortir à d'autres endroits et apporter dans tous les cas des nuisances. Pour ce qui est des canaux eux-mêmes, on demandera, on sera extrêmement exigeant en matière de contraintes. Et même, moi, je demande, je n'ai pas peur de demander, qu'après le passage de l'ouvrage, les canaux soient dans un meilleur état qu'avant. Qu'on nous ne rende pas l'équivalent parce qu'il y aura toujours des contraintes à terme, mais qu'on nous rende quelque chose de plus facile à gérer que ce que l'on avait avant. Voilà, je crois, tout ce que je peux dire dans un premier temps. Ce que je demanderais, c'est qu'il y ait une concertation permanente sur ces sujets-là. Il y a d'autres sujets à traiter, mais je ne vais pas parler toute la soirée.

### **Patricia WATENBERG**

Bien donc, en fait, c'étaient, comme vous l'avez dit, plutôt des remarques que des interrogations. Mais néanmoins, elles appellent peut-être des commentaires de la part du maître d'ouvrage, donc Monsieur Seimandi.

### **Georges SEIMANDI**

Oui, merci de cette intervention. Effectivement, on a prévu de zoomer un peu sur la problématique hydraulique. Vous la posez, dans un premier temps, très bien, Monsieur, merci. Il y a d'autres sujets comme les inondations, etc. Ce que je propose plutôt à la commission, c'est de recueillir d'autres préoccupations sur le sujet et puis de présenter en trois, quatre ou cinq minutes, l'exposé qu'on a préparé sur le sujet parce que sinon, on va trop avoir la parole d'un coup. Moi, je voudrais juste faire une réaction à chaud à ce que disait Monsieur, en le prenant peut-être à l'envers. Vous dites que sur les canalisations existantes, il y a des problèmes aujourd'hui, Monsieur : s'il y a des problèmes aujourd'hui, ils ne doivent pas continuer. Vous avez dans la salle des représentants de l'exploitation, le Directeur régional. A la fin de la réunion, il faut qu'on prenne vos coordonnées et qu'on traite ces questions-là. Alors, je ne suis pas en train de vous dire : on rase gratis, et on va y arriver. Mais on n'a pas le droit de ne pas s'en occuper et on se disait dans la voiture avec mon collègue exploitant, que de l'autre côté du Rhône, à Beaucaire, il y avait un problème d'affaissement dû à des questions d'eau, et bien, dix ans après, on est train de le régler. Donc, on parle d'un projet aujourd'hui, mais je dirai presque : derrière, il y a le SAV. Cela, c'est le premier point. Vous dites : vous êtes exigeant, et vous demandez des choses. Oui, soyez exigeant, et demandez des choses. Et typiquement, ce que vous demandez sur la remise en état des canaux, cela

fait partie des choses qu'il faut acter ensemble s'il y a des travaux : état des lieux avant, état des lieux souhaités après. Sur le reste – franchissement des canaux, tassement de la terre, etc. –, oui, vous avez raison, il y a des perturbations considérables. Je reformulerai en disant : il pourrait y avoir des perturbations considérables si on n'y prend pas soin. Et le meilleur moyen d'en prendre soin, c'est effectivement, vous avez raison, qu'on se parle en permanence. Alors je n'ai pas les noms en tête, mes collègues me le diront, mais avec le syndicat des foins de Crau – peut-être avec vous-même Monsieur, je ne sais pas – on a déjà eu un dialogue, ils nous ont déjà informés de la localisation des principaux enjeux. Moi, je dirai qu'il y a deux principes : un, éviter les endroits où, comme diraient les jeunes aujourd'hui, cela craint le plus ; deux, essayer de réduire à ces endroits-là les impacts ; et trois, le cas échéant, les compenser. C'est une trilogie un peu connue. Je vous propose donc qu'on zoome sur ce sujet, mais peut-être un peu plus tard.

### **Patricia WATENBERG**

Avant que vous nous proposiez la synthèse que manifestement vous avez préparée, effectivement puisque le thème du débat de ce soir est principalement orienté sur les questions d'hydraulique, est-ce qu'il y a d'autres questions qui permettent d'approfondir vos questions à vous, public, avant que les éléments de réponse plus complets ne soient apportés par le maître d'ouvrage ?

Sur ces questions d'hydraulique, de crue et d'inondation ...? Oui Monsieur, au premier rang.

### **Bruno EYMERIC, responsable du syndicat des agriculteurs**

Oui, bonjour, Bruno Eymeric, je suis responsable du syndicat des agriculteurs sur Tarascon, Fontvieille et la Plaine. Alors, première question qui vient : ce serait de dire, on vient de réaliser une voie TGV, pourquoi ne pas coller ce réseau au bord de la voie TGV, tout simplement ? Je pense que cela réglerait beaucoup de problèmes, puisque vous dites que le projet est très sécuritaire, qu'il n'y a jamais eu de souci, ou qu'on maîtrise parfaitement. Je pense qu'on sait véhiculer des gaz en toute sécurité.

Deuxièmement, on a déjà l'expérience parce que nous, à Tarascon, on est traversé par un pipeline, donc, là, vous n'allez rien nous apprendre sur les travaux et ce qui nous attend.

Deuxièmement, je rejoindrai Monsieur Arlaud, sur les travaux qui se sont faits dans la Crau : on a cassé un tuf, on a enterré des tuyaux dans la nappe phréatique. On a traversé même à côté des poubelles de Marseille. Je veux dire, on n'a pas pris soin de cette nappe phréatique, on sait que c'est la plus grosse nappe de la Durance, qui vient alimenter une grosse partie de la population. Je veux dire, c'est beaucoup de contraintes et en plus on est incapable de réparer ce qui est fait naturellement par le sol, c'est-à-dire le tuf. Et je crois que c'est un vrai problème. Enterrer une canalisation, nous les agriculteurs, on fait cela sur l'exploitation depuis longtemps, on sait faire. Ce qu'il faut, c'est revenir à un terrain qui se rapproche de l'origine et amener réparation.

Deuxièmement, pour nous, pour la plaine de Tarascon, il faut savoir qu'on a déjà un gros projet d'aménagement du territoire, c'est le plan Rhône. Et là-dessus, je vous dirai très franchement que les agriculteurs ne sont pas prêts d'accepter des travaux dans notre plaine tant qu'on n'a pas réglé le problème du plan Rhône où, à nous seuls, la plaine Sud de Tarascon va éponger les pics de crues du

Rhône, à savoir des débits de l'ordre de 2 000 mètres cubes/seconde, qu'on va subitement faire passer dans notre plaine, là où vous voulez implanter votre projet.

Alors, dans un premier temps, on dit : on sera opposé, c'est clair, dans un premier temps, dans l'état actuel des choses, puisque l'Etat est passé d'une plaine où on était protégé par la digue des remblais filiales depuis 1845, depuis la création de la voie de chemin de fer, où l'Etat s'était engagé à nous protéger à 1 mètre 50 au-dessus des plus hautes crues connues. On passe dans un statut de zone inondable où l'Etat se retire carrément. On est les seuls d'une plaine de 2 000 hectares – c'est tout petit – comparé au delta du Rhône – 100 000 hectares de zone inondable. Là-dessus, il y a plus d'un an, on demande à rencontrer le Préfet à ce sujet et on n'a toujours pas eu de réunion de travail là-dessus. Donc, on a déjà un premier dossier d'aménagement du territoire à régler. Et je crois que tant que ce dossier n'a pas avancé, il sera hors de question de voir arriver des machines pour nous installer des canalisations au milieu de notre plaine, qui n'est pas une plaine inondable, je tiens à bien le rappeler aujourd'hui ; l'Etat a toujours pris des engagements là-dessus. Et dire que l'aménagement du Rhône, aujourd'hui, subitement, est entre les mains du ministère de l'environnement mais l'aménagement du Rhône c'est la loi de 1921 et l'Etat l'a confié à la CNR, très clairement, dans un cahier des charges où les syndicats agricoles, les riverains ont toujours pris part à l'aménagement territoire, à l'aménagement du Rhône. Et là-dessus, je crois qu'on a un gros travail à faire avec le ministère de l'environnement, la DIRIM de bassin et bien sûr les services de la préfecture.

Donc, dans l'état actuel des choses, c'est clair que votre projet, on le connaît un petit peu déjà parce qu'on a vu se réaliser chez nous le pipeline. On a vu dans la plaine de la Crau ce que vous avez fait. C'est tout simple et vous venez de le dire : je veux dire enterrer des tuyaux, nous on fait cela sur l'exploitation, donc on connaît le travail, on sait ce qu'il y a à faire. Par contre, bien sûr, il y a des possibilités. Nous, on a une voie de chemin de fer qui longe notre plaine, on peut très bien l'utiliser, se mettre à proximité de cette voie pour ne pas déranger les agriculteurs, pour ne pas déranger les habitations, car il est clair qu'on ne pourra plus construire autour du réseau, c'est assez naturel, c'est le principe de précaution. Je veux dire, ce seront des contraintes supplémentaires qu'on vient nous imposer dans une plaine où ce n'est pas une poubelle ; c'est une plaine avec des agriculteurs qui ont des exploitations certifiées, où on produit des cultures alimentaires et où on donne beaucoup. On donne beaucoup pour les industriels, on a déjà des industries lourdes, comme la sudas du Rhône, c'est beaucoup, déjà, pour le monde agricole de supporter ces industriels. C'est beaucoup de supporter des voies routières et des aménagements. On sait qu'on est là pour être les acteurs de l'environnement. On est là pour, aussi, participer au développement économique. Et on comprend très bien que ce projet de gazoduc intéresse. J'étais en Corse il y a quelques semaines : ils souhaitent que le réseau passe chez eux. On va dire que c'est un peu l'Etat – enfin, je ne connais pas très bien le dossier – qui traîne les pieds. Mais j'étais avec des Corses qui sont très actifs dans le débat nationaliste : ils souhaitent que le réseau desserve la Corse, pour ne pas les oublier dans le développement économique. Voilà que ce j'allais dire en gros, si vous voulez, et surtout la question que je pose c'est : pourquoi ne pas utiliser nos autoroutes, nos voies routières, notre ligne à grande vitesse qu'on vient de réaliser, et qui a coûté au niveau de l'environnement ? Je veux dire, je connais beaucoup d'agriculteurs qui ont été traversés par le réseau TGV. Effectivement, il est arrivé à passer l'euro TGV, pour une bonne raison, pour un bon développement économique, mais pourquoi ne pas coller tous les réseaux qu'on doit à côté ?

**Patricia WATENBERG**

Il me semble qu'il y a, si je vous ai bien entendu, plusieurs questions ou remarques auxquelles, bien sûr, le maître d'ouvrage va répondre. Et que vous avez peut-être enrichi la question précédente de Monsieur, en insistant, mais il l'avait fait un petit peu en filigrane, sur la problématique aussi du sol et de la restauration de la qualité du sol, au-delà des différents aspects que vous avez mentionnés et de la question précise : pourquoi ne pas utiliser des infrastructures existantes ?

Par ailleurs, vous avez interpellé, finalement, une discussion en cours avec les services de l'Etat. Je ne connais pas la composition de l'assistance, par définition, et donc, j'ignore, s'il y a, dans cette salle, des représentants de l'Etat, des directions régionales, qui soient susceptibles de répondre par rapport aux discussions que vous avez évoquées. Je pose la question à tout venant, pour savoir s'il en est. Et sinon, la question leur sera évidemment retransmise, ne serait-ce qu'au travers des verbatim, mais *a priori*, non, je ne vois pas de main se lever de représentants de l'Etat qui puissent, je dirai, apporter des éléments sur les discussions en cours. Donc, je vais repasser la parole à Monsieur Seimandi.

**Georges SEIMANDI**

Oui, il n'y avait pas de question particulière. J'ai bien noté, Monsieur, la problématique du plan Rhône et on aura cela sur notre chemin ensemble. Concernant ce qu'on appelle dans notre jargon le jumelage aux infrastructures existantes, si je me permets de reformuler, vous dites : il y a déjà des choses qui nous gênent, et bien mettez-vous tous ensemble dans le même couloir. La semaine dernière, on était dans la Drôme et on a presque eu la réaction inverse. Des gens qui nous disent : on a déjà cela, n'en rajoutez pas, allez ailleurs. C'est un peu compliqué. Ceci dit, se rapprocher d'une ligne TGV, ou d'un pipeline existant : oui, mais, d'abord, le TGV, sauf erreur de ma part, par rapport à Tarascon, il passe soit plus à l'Est dans le verrou de Salon...

**Monsieur EYMERIC**

Il y a la ligne Paris-Marseille.

**Georges SEIMANDI**

Oui, vous parliez de la ligne TGV. Excusez-moi.

**Monsieur EYMERIC**

On a la ligne Paris-Marseille, qui se rejoint à Avignon, tout se rejoint à Avignon.

**Georges SEIMANDI**

Voilà. Se jumeler par rapport à une ligne ferroviaire, ponctuellement, oui. Mais réglementairement, on n'a pas le droit. Alors quand je dis, on n'a pas le droit, il y a des distances de 4, 5, 600 mètres à

respecter. Et c'est vrai que vu d'en haut je dirai : suivre tout le long la ligne TGV à 500 mètres, cela peut paraître un jumelage. Et d'ailleurs, notre fuseau d'étude, si on peut le reprojeter, finalement, suit la ligne TGV quasiment tout le long, alors à bonne distance, mais à 500 mètres. Alors à 500 mètres, pour l'exploitant agricole, cela ne répond peut-être pas à la question.

### **Monsieur EYMERIC**

Pourquoi 500 mètres ? Je veux dire, aujourd'hui, on sait travailler avec des normes de sécurité. On le fait, nous, sur des exploitations agricoles. Nous aussi, on a évolué, vous ne pouvez pas imaginer les efforts que cela nous demande, nous, sur notre exploitation, d'être certifiés, d'intégrer les mesures d'hygiène, d'intégrer les mesures de sécurité, comme les industriels. Pourquoi on ne sait pas enterrer cette « cane »-là pour nous dire que cette canalisation est sécuritaire ? Pourquoi ne pas la coller directement à côté ? Parce que nous, on a été expropriés par l'ancienne ligne Paris-Marseille, si vous voulez, dans le cas où on a commencé à faire circuler les trains TGV, les premières machines. On est venu créer une voie de desserte tout le long de la voie SNCF, pour la sécurité, pour pouvoir intervenir rapidement. Je ne vois pas d'inconvénient à venir enterrer sous une route votre tuyau d'un mètre. C'est bien d'avoir des normes, ce serait bien aussi de nous écouter, ce serait bien aussi de respecter la nature, qui n'est pas un dépotoir. On ne peut pas, parce qu'on a décrété administrativement 500 mètres, pourquoi, je veux dire... ? Bien sûr, une ligne TGV, c'est dangereux aussi. Nous, on habite à côté, on travaille à côté, et on voit des trains passer avec des freins qui sont mal réglés, des étincelles qui sont tout le long. Il arrive tous les deux ou trois ans qu'il y ait un incendie le long de la voie de chemin de fer. Bien sûr, c'est dangereux, on vit avec. Je veux dire, il faut apprendre à vivre avec. On nous le dit assez. Les services de l'Etat nous disent : il faut apprendre à vivre avec le fleuve. On vit avec un fleuve. On vit avec une ligne TGV à côté. Oui, mais à un moment donné, les services de l'Etat doivent comprendre qu'on ne peut pas, dans cette vallée du Rhône qui est toute petite, venir tous les 500 mètres : le TGV, 500 mètres, le gaz, demain ce sera le pipeline encore à 500 mètres, ce sera l'autoroute encore un peu plus loin. Nous, ce qu'on fait, nous les exploitants agricoles : on va voir un petit peu ce qu'il se passe dans les autres pays européens, on va au Canada, on va en Italie... On va voir des agriculteurs comme nous, on va voir comment ils travaillent et puis on prend ce qui est bon. Je veux dire, à un moment donné : que font les autres pays, que font les Américains ? Je veux dire, on n'est pas seuls, les petits français, à installer un gazoduc. On doit s'enrichir de ce qui se fait ailleurs, et la sécurité c'est de veiller, ce n'est pas de s'éloigner à 500 mètres. Un tube transportant du gaz n'est pas plus dangereux à 500 mètres qu'à 5 mètres de la voie de chemin de fer parce que les trains ne sont pas faits pour dérailler, pour tomber par terre. Je n'ai jamais vu un train tomber par terre au bord de la ligne. A un moment donné, il faut remettre en question le principe de précaution et savoir où sont les mesures de sécurité. Les mesures de sécurité doivent évoluer avec la technologie et avec le monde moderne aussi.

### **Patricia WATENBERG**

Alors, sur ces questions de distance de sécurité ?

## **Daniel BOURJAS**

Là je vous rejoins dans votre analyse globale, nous, les principes de précaution, les règlements qui en découlent, qui s'appliquent soit pour les lignes de chemin de fer, soit pour la pose de gazoducs, ou de pipelines, etc., nous n'avons pas à les contester. Nous, quand on est maître d'ouvrage, on les intègre dans le projet, ce sont des contraintes qu'on doit absolument respecter. Sinon, on n'a pas les autorisations ni de construire, ni d'exploiter. Si je comprends la problématique que vous évoquez, c'est la problématique d'une plaine, qui est riche naturellement, parce qu'elle a un système hydraulique naturel qui est exploité, soit par la nappe phréatique et puis le système complexe des canaux ; naturelle, mais perturbée par des installations industrielles qui sont soit des canalisations enterrées, soit des grandes infrastructures telles que routes à 4 voies, lignes SNCF, etc. Et vous dites : il y a déjà eu des perturbations importantes avec ces grandes infrastructures et de communication, pourquoi finalement ne pas, nous, opérateurs, se mettre à proximité de ces grandes infrastructures pour être quelque part un peu à l'abri, ne pas en rajouter, en étant couvert, par déjà une première gêne, je dirai, historique, mais qui existe dans la plaine ? Comme je le disais, nous sommes tenus de respecter les réglementations. Il n'est pas impossible de faire des parallélismes, je dirai, ponctuels. C'est à voir. Dans l'étude de tracé fine, après, on va intégrer les problématiques que vous avez, et puis après, des solutions techniques peuvent émerger. Et voir, après, avec les autres concessionnaires et les services de l'Etat ce qu'on peut faire. Donc, je dirai qu'il y a une réglementation qui est stricte, qu'on ne peut pas bafouer, cela est clair, mais il faut voir parmi les aménagements locaux qui peuvent être faits, s'il n'y a pas des niches, comme on dit dans notre jargon, où on peut trouver un accord entre plusieurs opérateurs et les services de l'Etat. Ce n'est pas évident. Ce que je vous dis là, ce n'est pas une promesse de résultat, c'est une volonté dans la bonne compréhension des problématiques des uns et des autres de voir les schémas, les solutions possibles et voir si, effectivement, avec les services de l'Etat, on peut, sans forcément déroger aux règles, mais dès fois, être en limite.

## **Monsieur EYMERIC**

Oui, parce que dans la présentation du projet, vous parlez du parc des Alpilles, mais le parc des Alpilles, dites-moi, il n'est pas plus protégé que le foin de Crau ou que la plaine du Trébon, attendez. Je pense que si vous présentez votre projet à l'administration, s'il devait traverser les Alpilles, de suite on vous l'opposerait. Nous, on n'est là pour vous dire : traversez les Alpilles, mais laissez la plaine où il y a des travailleurs, où il y a des familles, où il y a des entreprises, où il y a des emplois. Vous voyez ce que je veux dire ? Il n'y a pas une priorité à dire : il y a un parc des Alpilles, on ne peut pas y passer. Non pas du tout, traversez les Alpilles, nous, on vous autorise à y passer. Je veux dire, ce n'est pas au Président à vous dire... ni à un microcosme, attendez, on parle du parc de Camargue mais c'est le parc artificiel de Camargue. Vous voyez, dans l'administration, on parle du parc naturel de Camargue ; c'est un parc artificiel. La Camargue, elle est maintenue artificiellement dans l'état où elle est actuellement. Les Alpilles, n'ayez pas de craintes. Si le projet peut trouver une solution en traversant les Alpilles, et bien faites-le. Et nous, nous serons là pour vous aider. Soyez clair.

**Patricia WATENBERG**

Si vous le permettez, peut-être pour enrichir le débat, parce que je pense qu'il y a un certain nombre de questions de fond qui ont effectivement été posées, je voudrais savoir si d'autres personnes ont des questions autour de cette problématique principale qui nous réunit aujourd'hui : crues, inondations, hydraulique, puisque Monsieur Seimandi avait proposé tout à l'heure de nous présenter déjà un certain nombre d'éléments qu'ils ont préparé en réponse. Avant qu'ils nous fassent cette présentation qui permettra peut-être d'apporter certains éclairages complémentaires, je voudrais savoir s'il y a d'autres questions qui brûlent les lèvres d'autres participants. Mais on reviendra à vous, bien sûr Monsieur.

Il y a une main qui se lève derrière. Oui, Monsieur en rouge, qui était caché par la belle jeune fille ?

**Laurent PHILIPPOSI, parc des Alpilles**

Laurent Philipposi, parc des Alpilles, une question qui m'intéresse également sur le territoire du parc mais ailleurs tout au long du tracé, c'est la suivante : quel est l'impact du projet sur la continuité des eaux souterraines ? En fait, le fait que vous fassiez une tranchée dans le sol : quel est justement l'impact et du tuyau et du remblai, etc. ? Et est-ce que vous pouvez garantir la continuité du fonctionnement naturel du réseau des eaux souterraines ? Voilà une question concise mais difficile à répondre.

**Patricia WATENBERG**

Est-ce qu'on peut prendre encore une question autour de ces problématiques ? Parce que j'imagine qu'après vous aurez des éléments de synthèse. Il y a une main qui s'est levée au fond ? Oui, Monsieur en tee-shirt noir au fond.

**Timothée SCHWARTZ, A Rocha France.**

Timothée Schwartz, A Rocha France. Je pense que vous y répondrez, mais c'était pour connaître les modalités de franchissement des cours d'eau naturels et artificiels et les impacts que la mise en place du tuyau aura.

**Patricia WATENBERG**

Encore une question autour de cette problématique ? ...Je m'approche car je ne vois pas forcément tout le monde d'où je suis. Bien, écoutez, je crois que là vous avez déjà un bon petit paquet cadeau, Monsieur Seimandi.

**Georges SEIMANDI**

On va passer la parole à Monsieur Bernard Couvert du cabinet SOGREAH, qui travaille pour nous en apportant son expertise sur le sujet. Je voudrais néanmoins ne pas laisser en suspens les

remarques, et je vous en remercie, Monsieur, responsable du syndicat agricole. Je crois que la question du jumelage des infrastructures, Mesdames, Messieurs de la CPDP, est une question qu'on voit récurrente. Et nous, maîtres d'ouvrage, j'ai le sentiment que nos réponses laissent sur leur faim les gens qui nous interrogent. Parce que c'est tellement trop facile de dire : c'est réglementaire. Et c'est vrai que nul n'est censé ignorer la loi ; la loi s'impose aussi à nous. Si le 10 septembre à Pierrelatte, sur la question de la sécurité, cela veut dire réglementation un peu derrière, on peut approfondir ce sujet, je crois que, nous maîtres d'ouvrage, on aurait ce complément. Et c'est vrai que, imaginez un ouvrage d'infrastructure linéaire, dans la vallée du Rhône, ce n'est pas la même chose que dans la Beauce, ou ailleurs. Et je n'ai rien contre les beaucerons, bien sûr. La question de couloir est très contraignante, et probablement qu'aujourd'hui, nous maîtres d'ouvrage, on n'a pas encore assez bien répondu à la question. Alors, il y a des détails techniques qu'on pourra aborder si vous le voulez, qui font qu'on ne peut pas trop se rapprocher d'une voie ferrée, mais je n'ai pas l'impression que c'était la question de Monsieur que de parler technique. J'ai entendu : respectez la nature, allez voir ailleurs comment cela se fait et remettez-vous en question. Et c'est vrai que le débat public nous remue pas mal de ce point de vue-là. Il y a quelques nuits qui sont courtes, parce que quand on sort de ces réunions, on se dit : j'ai répondu avec ce que je répète depuis dix ans, est-ce que c'est bien la bonne réponse ? Merci pour cette question. Et, si je puis me permettre, je renvoie un peu la question à la CPDP : invitons dans ces questions de jumelage d'autres acteurs que le maître d'ouvrage qui renvoie peut-être trop facilement à la réglementation. Sur les Alpilles, je voudrais lever une ambiguïté, Monsieur : il n'y a pas de crainte du parc, je me suis certainement mal exprimé, ce n'est pas le parc des Alpilles qui nous fait faire le tour par l'Est, c'est l'agglomération Avignon-Carpentras-Cavaillon. Et on ne peut pas zigzaguer au milieu des maisons. Vous connaissez ce coin mieux que nous, c'est construit un peu partout, ce sera encore plus construit. Après, c'est vrai que franchir un massif calcaire – alors les Alpilles, ce n'est pas les Alpes, d'ailleurs : Alpilles – de plusieurs centaines de mètres d'altitude avec un tuyau de 1,20 mètre... Puisque vous enterrez des tuyaux, vous le savez, c'est mieux quand on est en terrain agricole. Sauf qu'en terrain agricole, il y a des agricultures qui vivent de la terre, vous avez raison. Juste un point : il y a un protocole national qui a été signé avec les représentants de la profession agricole et GRTgaz – dont on pourra parler après la réunion si vous voulez – qui établit certaines modalités de concertation avec la profession agricole. Mais ce n'est pas le parc en tant qu'institution qui nous a dit : allez voir ailleurs ; c'est notre analyse du regroupement des contraintes sur la trace directe. On pourra en reparler, et puis les gens du parc avec qui on a dialogué peuvent le dire. Je voudrais passer la parole à Bernard Couvert sur les questions hydrauliques pour les aborder.

### **Monsieur COUVERT, SOGREAH**

Merci. Oui, donc on a essayé de regarder les principales relations qu'il peut y avoir entre les problématiques hydrauliques au sens large et puis ce projet. Et de vous faire part des points qui nous paraissent mériter le plus d'attention, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres points qui le méritent, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas des tas de points singuliers à étudier. On est sur un linéaire de 200 kilomètres, on va rencontrer des tas de type de milieux différents qui vont exiger des réponses différentes. Mais on pense qu'une première approche peut paraître intéressante. Peut-être rappeler rapidement les principaux ensembles hydrauliques qu'on va rencontrer, puisqu'on a tendance, et c'est normal, à se focaliser un peu sur le territoire autour de Tarascon, qui, d'un point

de vue hydraulique, est pour le moins intéressant. Peut-être, quand même, rapidement, parcourir l'ensemble du fuseau.

Dans un premier temps, il se tient à l'écart de la vallée du Rhône et donc on va plutôt franchir transversalement un certain nombre de systèmes hydrauliques : des petits cours d'eau, comme l'Herbasse ou d'autres dans les collines tout au long qui vont avoir leur propre problématique ; des cours d'eau plus importants, notamment l'Isère – mais dans un secteur où il est très aménagé en barrages – la Drôme, le Roubion, le Jabron, puis – plus au sud – le Lez, l'Aigue, qui ont en commun d'être des rivières à caractère relativement torrentiel, avec un transport de sédiments important, avec une forte mobilité. Donc des questions particulières vont se poser. Entre tout cela, des traversées de secteur, notamment la plaine de Valence, avec des secteurs de nappes un peu particulières, elles aussi. Et puis ensuite, bien évidemment tout le couloir du Rhône, qui est traversé à plusieurs reprises avec le fuseau qui passe même tout le long de la plaine entre Donzère et Montdragon. Donc là, évidemment, il faut prendre en compte toutes les thématiques autour du Rhône et le plan Rhône a été mentionné tout à l'heure. Avant d'arriver sur Tarascon : les collines qu'il y a au-dessus de Sauveterre, même localement, avec des problèmes particuliers de passage dans des massifs calcaires. Et puis, sur la partie aval, où on retrouve à nouveau le Rhône, sur le cas particulier des zones d'extension de crues d'Aramon et de Vallabrègues, Boulbon, les systèmes très particuliers que vous avez dans la région. Je les rappelle ici pour mémoire mais vous devez les connaître mieux que nous : le système du Vigueirat et de la vallée des Baux avec des marais, en fait, qui sont d'anciennes zones marines isolées par le Rhône, donc à des altitudes très basses, puisqu'on est entre un et deux mètres d'altitude, avec tout un système de drainage très complexe. Et pour permettre ce drainage, la construction, il y a maintenant cinq siècles, du système du Vigueirat, qui est un immense drain qui prend l'eau qui provient du secteur amont pour l'amener jusqu'à la mer, donc à une altitude différente, donc une grande complexité. Et puis le système de la Crau qui, lui aussi, est très particulier puisqu'il s'agit de l'ancienne zone plaine d'épandage de la Durance, donc avec une pente finalement relativement forte, une formation de galets très particuliers et qui a, surtout, pour caractéristique d'être, là aussi, profondément modifié par l'homme depuis le 16<sup>ème</sup> siècle par un système de canaux qui vient de la Durance, tout un système d'irrigation qui contribue je crois à hauteur de 80 % à l'alimentation de la nappe. Donc, on a une nappe très importante, mais qui a une alimentation finalement, elle aussi, artificielle – je crois que son niveau maximum est au mois d'août parce qu'elle est alimentée principalement vers l'irrigation gravitaire – et avec des particularités justement liées à son fonctionnement.

### **Monsieur EYMERIC**

C'est-à-dire qu'elle est artificielle. On remplit l'alimentation de la Durance. La Crau. On va dire que la Durance souterraine est alimentée par la Durance...

### **Monsieur COUVERT**

Effectivement, cela l'était il y a pas mal de milliers d'années. Par rapport à cela, un rapide aperçu des points qui nous paraissent les plus importants. D'une part des problématiques hydrauliques vis-à-vis de l'ouvrage, et puis ensuite on regardera l'ouvrage vis-à-vis du système hydraulique traversé.

Vis-à-vis des ouvrages, le premier point qui vient à l'esprit, parce que finalement quand on regarde les problèmes qu'ont été rencontrés par des canalisations dans la région, liés à des problèmes hydrauliques, c'est d'abord les problèmes d'érosion. Alors c'est vrai que cela concerne moins le secteur ici, qui a des pentes faibles, mais on va rencontrer pas mal de cours d'eau à forte pente. Le problème d'érosion, il a été rencontré sur la Durance pendant la crue de 94 où des canalisations de gaz se sont retrouvées perchées et donc avec des risques majeurs à ce moment-là. Donc c'est vraiment un point, je pense, qui sera très important de prendre en compte, notamment en prenant bien en compte, totalement, la capacité des cours d'eau à se déplacer. Et donc cela me permet de répondre à la question qui a été posée tout à l'heure : le principe de franchissement des cours d'eau, c'est de passer dessous. La question, c'est de passer suffisamment profond et sur une distance suffisamment longue pour être certain qu'on prend en compte l'état actuel mais qu'on anticipe aussi ce que sera la rivière dans 10, 20 ou 50 ans.

Deuxième problème : la canalisation elle-même vis-à-vis des inondations. Il n'y a pas de problème *a priori* connu. Par contre, on a ces postes de sectionnement qui devront être étudiés, bien sûr, pour ne pas se poser le problème vis-à-vis des crues. Une des questions qu'il faudra se poser, c'est leur accessibilité pendant un épisode de crue, s'il devait y avoir des interventions de maintenance en urgence. Donc, cela, c'est un des points qu'il faudra aussi avoir en tête. Et puis, le dernier, c'est que dans un certain nombre de passages, plutôt dans des secteurs de colline, on va rencontrer des ravines, des gaudres, pour reprendre le terme qui est employé dans les Alpilles, ou simplement des vallons secs mais qui peuvent fonctionner brutalement en crue. Et donc là, on peut avoir des risques de ravinement, et c'est vrai que, dans certains cas où la canalisation pourrait emprunter le cheminement de ces vallons, il faudra prendre des précautions particulières.

Par rapport aux systèmes hydrauliques, trois grands types : les grandes nappes alluviales, tout ce qui est petites nappes et sources et autres systèmes locaux, et puis les cours d'eau. Sur les grandes nappes alluviales, c'est vrai que le fait de faire une canalisation, selon son orientation par rapport à la nappe, peut contribuer à créer un drain, puisque finalement on remblaie avec des matériaux qui sont souvent plus perméables que ce qu'il y avait avant, donc on risque de créer un drain. Ou inversement, si on est perpendiculaire à la nappe, on pourrait craindre que cela fasse obstacle. Normalement, on est sur des systèmes qui se comptent en dizaine de mètres d'épaisseur. Donc, l'épaisseur propre à la canalisation fait que l'impact, normalement, est relativement modéré. Si on construit dans les normes, cela reprend ce que vous disiez tout à l'heure, c'est-à-dire qu'on a des risques, mais on est capables de les maîtriser. Il y a des dispositifs soit de masque étanche – lorsqu'on craint qu'il y ait un effet drainage – ou au contraire de passage drainant – quand on craint qu'on fasse un effet d'obstacle – qui permettent de compenser. Avec effectivement, sur le cas particulier de la nappe de la Crau, un mécanisme assez complexe de battement de la nappe qui a fait qu'on a en surface une espèce de tuf – vous disiez, d'encroûtement, de poudingue, plusieurs mots sont utilisés – assez proche de la surface, relativement imperméable et qui joue quand même un rôle très particulier. Et c'est vrai que là, il y a un risque direct lié à la destruction de ces encroûtements, et qui appellera donc, là aussi, de tirer la leçon de tout ce qu'il s'est fait dans le passé. Et je pense que le meilleur moyen d'avancer sur la question est peut-être sans doute de regarder le fonctionnement actuel des canalisations existantes, de voir comment elles se comportent pour essayer d'en tirer les leçons et de prendre toutes les mesures nécessaires pour rétablir au mieux le système initial.

On va rencontrer sur tout le parcours aussi un certain nombre de plus petites nappes, de sources, de choses comme cela, donc là, c'est clair que ce sera du traitement au cas par cas, parce que, localement, l'impact peut devenir important. C'est vrai que si vous avez une petite nappe qui fait un ou deux mètres d'épaisseur, si vous y mettez une canalisation d'un mètre vingt, on va modifier sensiblement les choses. On peut créer localement des risques de petit marécage ou des choses comme cela. Donc, là, il y aura un traitement au cas par cas, mais qui devra attirer toute l'attention.

Et puis, enfin, vis-à-vis des crues, ou du fonctionnement des cours d'eau plus largement, les postes de sectionnement qui seront des petits ouvrages dans des zones inondables, et bien il faudra faire ce qu'il faut pour qu'ils soient transparents vis-à-vis des crues. Un point, quand même, particulier parce qu'on sait que cela peut être une source de soucis si on n'y fait pas attention, c'est la traversée des digues. C'est vrai que sur les digues – c'est notamment vrai sur les digues du Rhône – les conduites traversantes sont des points de faiblesse. Donc la manière de franchir les digues sera un des points sur lesquels il faudra vraiment avoir beaucoup d'attention. Et puis, enfin, j'y reviens, la prise en compte des espaces des mobilités des cours d'eau, lorsqu'on est sur des rivières qui peuvent bouger sensiblement.

Voilà un parcours des points qui nous paraissent *a priori*, à ce stade des réflexions, mériter le plus notre attention.

### **Patricia WATENBERG**

Bien. Merci pour cette présentation. Je voudrais savoir par rapport aux personnes qui ont posé les questions précédant votre intervention, si elles ont eu des éléments d'éclairage qui répondent suffisamment à leur attente ou si cela appelle de leur part des questions supplémentaires pour approfondir le sujet. Monsieur, par exemple, qui avait demandé l'impact sur la continuité des eaux souterraines, êtes-vous satisfait de cet éclairage ?

### **Laurent PHILIPPOSI, parc des Alpilles**

Oui, je pensais quand même à une problématique particulière qu'on a sur le territoire des Alpilles sur le marais des Baux, les anciens marais des Baux, qui peuvent être dans le fuseau du projet et sur lequel il y a effectivement des systèmes de nappes qui sont de surface, je ne parle pas des grandes nappes évidemment, mais sur lesquels effectivement il peut y avoir des modifications. J'ai entendu un traitement au cas par cas, je pense qu'il y aura une attention particulière à avoir sur ce secteur-là.

### **Patricia WATENBERG**

C'est plutôt un commentaire. Monsieur qui était intervenu sur le thème des franchissements des cours naturels est-il satisfait de la présentation qui a été faite ? Ceci répond-il aussi à votre attente ?

### **Timothée SCHWARTZ**

C'était assez succinct. Mais je pense que l'objet n'est pas de faire une description technique de comment on franchit un cours d'eau avec un tuyau d'un mètre de diamètre. Par contre, quand

même, je rejoins Monsieur Philipposi, il faudra bien étudier l'impact, notamment sur le fonctionnement des zones humides qui peuvent être le long du réseau, notamment la perturbation des nappes et des écoulements qui peut aussi modifier les milieux naturels adjacents et pas directement au niveau du tuyau.

**Patricia WATENBERG**

Alors, autre question ? Monsieur Arlaud.

**Monsieur ARLAUD**

Louis Arlaud, donc. Moi je trouve que la présentation de Monsieur Couvert n'insiste pas assez, vous m'excuserez, elle est peut-être un peu légère pour ce qui est de la Crau. Vous avez fait remarquer par exemple qu'une tranchée telle qu'elle était, cela n'avait pas une grande incidence. Effectivement, il y a des endroits où il y a 30 mètres d'épaisseur de cailloutis. Mais, moi, je peux quand même vous affirmer qu'une tranchée qui sera de..., je ne sais pas, je ne connais pas du tout vos méthodes de travail, mais je pense que pour enterrer un tuyau d'un mètre vingt, il va falloir une tranchée de bien de deux mètres de large et de trois ou quatre mètres de profondeur par endroits. Et cette tranchée, qui sera obligatoirement, partiellement re-remplie par un matériau extrêmement poreux, et bien, je persiste à dire qu'elle apporte des perturbations. D'une part, elle apporte des perturbations considérables dans les divers écoulements d'eau. D'autre part, elle apporte des perturbations – et là, tout à l'heure j'ai été loin d'être exhaustif – dans la qualité. Le poudingue, le cailloutis de Crau n'est pas filtrant, c'est la surface du sol qui est filtrante. Et à partir du moment où on l'a cassée, où on l'a démolie, et bien on fait rentrer toute sorte de pollution dans la nappe. Voilà, à peu près. Donc il faut se pencher davantage que ce qu'on fait sur ces problèmes de Crau.

**Patricia WATENBERG**

Sur cette problématique, peut-être de sol qui a été évoquée à plusieurs reprises ?...

**Georges SEIMANDI**

Oui, dans la Crau, sur ce sujet, on a la chance ou la malchance d'avoir déjà beaucoup de canalisations. Moi, je vous propose, ce soir, que nous prenions ensemble un engagement. Avant la fin du débat, ça me semble compliqué en termes de délais, parce qu'il faut faire les choses sérieusement et professionnellement. Prenons ensemble l'engagement de faire un retour d'expérience auquel vous serez conviés. Alors en France, on dit souvent : faisons une commission, on va régler le problème. J'allais dire : faisons un groupe de travail. Mais blague à part, prenons ensemble l'engagement – bien sûr, nous en serons les animateurs si vous le voulez bien, et les financeurs – de faire une étude sur le retour d'expérience des canalisations présentes dans la Crau. Alors il y a Crau sèche, Crau humide, mais on ciblera ensemble le cahier des charges. Un retour d'expérience des conséquences des canalisations gaz parce qu'il y en a d'autres, mais si d'autres veulent se mettre autour de la table, pourquoi pas, mais cela peut être un peu compliqué. Faisons un retour d'expérience de l'influence des conséquences de la présence de ces canalisations sur la

question de l'eau, et déterminons ensemble les meilleures mesures correctives, préventives – je ne sais pas trop comment il faut dire. Mais là, pour parler concret, voilà une proposition qu'on peut faire.

**Monsieur ARLAUD**

D'accord, je vous remercie.

**Patricia WATENBERG**

Bien. D'autres questions, remarques, interventions sur le thème d'aujourd'hui... Oui, Monsieur.

**Jean-Laurent HEINZ, de Beaucaire**

Bonsoir. Jean-Laurent Heinz, de Beaucaire. Je suis surpris dans la présentation sur l'hydraulique d'apprendre que les tuyaux traverseraient les digues du Rhône. J'avais cru comprendre qu'en termes techniques, on passerait à l'extérieur des digues, et pas à l'intérieur du lit du Rhône. J'aimerais avoir quelques éclaircissements.

**Jean-Noël CONNANGLE**

Ce qui vous interpelle, c'est qu'on pourrait traverser une digue du Rhône. Dans les différentes hypothèses qu'on peut avoir, on peut être amené à traverser le Rhône. Et en la matière, effectivement les digues sont un élément... D'abord, le Rhône est un élément très puissant. Et les digues, par nature, ce sont des ouvrages auxquelles il faut accorder beaucoup d'attention. Alors on peut le faire. La seule différence, c'est qu'on peut facilement croiser, parce que l'impact est petit ; longer, c'est plus difficile, parce que vous faites des travaux susceptibles – du moins déjà pendant les travaux – de fragiliser la berge. Alors, on évitera à tout prix d'être parallèle dans la berge ; on pourra être parallèle mais plus loin. Donc ce sont des dispositifs constructifs. Donc, moi je réponds à votre question : oui, on peut traverser une berge, il y a des précautions de mode opératoire. On peut longer, mais si possible pas dans la berge parce que la difficulté, ce n'est pas les travaux – qui permettraient que la berge résiste –, c'est faire en sorte que, déjà pendant les travaux eux-mêmes, on n'ait pas fragilisé le système. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question, mais c'est surtout pendant les travaux qu'il ne faut pas fragiliser.

**Jean-Laurent HEINZ**

Moi, je pensais que c'était quand même de façon à garantir la stabilité de la berge dans le profil en long qu'on éviterait au maximum de traverser une berge quelle qu'elle soit. Je pense qu'en 2003, il y a eu quand même suffisamment d'inondations dans le secteur, notamment côté Beaucairois, qui – alors on ne le saura jamais – sont peut-être dues à des travaux dans la berge, pour qu'on évite de prendre de tels risques.

### **Jean-Noël CONNANGLE**

C'est pour cela que je vous ai répondu qu'aujourd'hui : on retient la leçon du passé. C'est vrai qu'il y a eu un certain nombre de travaux dont l'histoire en a révélé quelques-uns. C'est d'ailleurs pour cela qu'aujourd'hui, nous avons encore plus d'attention. Parce que ce que je vous ai dit tout à l'heure, les travaux en eux-mêmes sont peut-être anodins, la solution finale est très bonne, mais il y a une phase où cela est très fragile : c'est le moment où on va faire les travaux. Mais vous avez raison de le soulever. Mais aujourd'hui, on dispose, à la limite, des leçons du passé et d'une meilleure technologie pour effectivement arriver à ce qu'on n'encourt pas de risques. Mais sachez que nous, on essaye d'éviter au maximum de toucher les berges. Voilà, c'est un de nos soucis. Quand, j'ai dit tout à l'heure : le tracé final est le résultat du moindre impact, cela est à tous points de vue. Et notamment aujourd'hui, notre premier souci : pour tout ouvrage potentiellement dangereux – enfin dangereux pour, à la limite, ses conséquences – le premier réflexe, c'est d'éviter. Voilà, mais on a des réponses techniques. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

### **Georges SEIMANDI**

Ce qu'on peut ajouter, parce qu'on a déjà abordé ce sujet dans une autre réunion, donc, excusez-moi, si je répète des choses que vous avez entendues : un des premiers acteurs qu'on a rencontrés, c'est la Compagnie Nationale du Rhône, sur ce sujet. Et ils nous émis les précautions que vous imaginez. Chaque fois qu'on devra traverser le Rhône, ce sera avec eux. D'ailleurs, il y a une convention qui existe entre la Région et la Compagnie Nationale du Rhône, qui au passage est une filiale de GDF Suez. Et les dispositions techniques pour franchir le Rhône seront, bien entendu, prises avec eux. Il n'est pas question de fragiliser les digues. Une manière de ne pas les fragiliser, si on passe en sous-œuvre, c'est d'attaquer le tunnel – si on fait un tunnel – très loin. Et cela, les calculs mécaniques diront à quelle distance, par exemple.

### **Patricia WATENBERG**

Alors, sauf erreur, c'est une question qui a permis aussi d'élargir la problématique au risque d'inondation ou de crue que vous avez d'ailleurs fait apparaître, Monsieur, au premier rang, l'expert mandaté par GRT. Donc, je ne sais pas s'il y a d'autres questions aussi sur cette problématique inondation/crue, qui faisait partie des propositions de discussions qu'on vous a faites pour ce débat d'aujourd'hui, par rapport notamment à la présentation qui a été faite.

Monsieur ?

### **Jean-Marie LANNIER, Rochefort-du-Gard**

Jean-Marie Lannier, Rochefort-du-Gard. Alors, je ne suis pas dans la problématique hydraulique, mais je voudrais un petit peu rebondir sur ce qu'a dit Monsieur Seimandi lorsqu'il a fait la proposition aux habitants de la Crau de créer une commission pour parler de retour d'expérience. C'est très intéressant parce qu'effectivement, il faut se servir du passé et du travail d'avant pour constater et apporter des correctifs. Alors moi, je me pose la question : dans le Gard, il y a des viticulteurs qui ont des problématiques un peu différentes des autres, mais qui aboutissent

finalement à peu près à la même chose. Vous avez, par le passé, je suppose, traversé des vignobles. Donc, cela fait un certain nombre d'années que ces vignobles ont été traversés. Donc, j'imagine que vous pourriez, aussi, de la même façon, apporter peut-être une réponse à ces personnes qui se posent des problèmes, des questions et qui n'ont pas de réponses à l'heure actuelle, en faisant la même chose, un retour d'expérience sur la qualité des vins quelques années après. Voilà, merci.

### **Georges SEIMANDI**

On va créer une autre commission. Merci, Monsieur, d'avoir franchi le Rhône pour aborder cette question. Vous avez raison, dans le Gard, la problématique viticole est première aujourd'hui. Sauf erreur de ma part, l'étude que vous mentionnez, est téléchargeable sur notre site depuis déjà pas mal de mois. Je vous invite simplement, mais on se connaît, à en prendre connaissance. Et si elle ne répond pas à votre question, vous connaissez les coordonnées de nos équipes, on pourra approfondir le sujet. Oui, c'est vrai, parmi les 32 000 km de canalisation qu'il y a en France, il y en a beaucoup dans les vignes, et à notre connaissance, il n'y a pas d'impact en quantité et en qualité après les travaux sur la production. Mais j'ai cru comprendre à Saint Laurent des Arbres, qui est la réunion que nous avons faite dans le Gard, que certains viticulteurs, avec la passion dans la voix, ne nous croyaient pas quand on disait cela. Alors, on a proposé de faire, non pas une commission, mais une balade ensemble sur les vignes qui accueillait déjà des canalisations. Et le jour, pardonnez-moi d'être un peu polémique, le jour où on vous a attendus, pas vous, mais les viticulteurs, pour faire cette ballade, ils ont invité des journalistes, et on s'est pris une manifestation sur le parking dans lequel on avait rendez-vous. Donc, nous, on n'est pas venus. Et on s'est vu quelques jours plus tard. Mais c'était un peu pour sourire, n'y voyez pas de polémique. Mais vous avez raison, il faut se nourrir du retour d'expérience. Sinon, le maître d'ouvrage, il n'est qu'affirmatif dans ces propos. Alors, je vous invite à regarder cette étude, que, je crois, on a déjà faite. Si elle ne répond pas à votre demande, chiche, on se rencontre et puis on élargit le cahier des charges. Essayez de convaincre vos collègues viticulteurs qu'on fasse ce voyage d'étude ensemble, alors quand je dis voyage : c'est de l'autre côté du Rhône, on peut aller plus loin, mais bon. C'est des plans et des pratiques culturelles qui se ressemblent, et puis on verrait ensemble l'impact d'une canalisation sur la production viticole et enfin on pourrait se parler.

### **Jean-Marie LANNIER, Rochefort-du-Gard**

Merci, je transmettrai votre proposition à Patrick Vacaris, le maire de Rochefort-du-Gard.

### **Patricia WATENBERG**

Merci. D'autres interventions, Mesdames, Messieurs ?

### **Laurent PHILIPPOSI, parc des Alpilles**

Ce n'est pas nécessairement sur l'hydraulique. Simplement il y a quelque chose à laquelle on tient beaucoup et j'étais content de trouver aujourd'hui sur mon siège un petit papier sur le bilan carbone de la réunion. Cela m'amène justement au sujet du bilan carbone du chantier et de l'impact

environnemental global, pas seulement tuyau. Considérez avant, ce que cela va coûter à l'environnement et comment GRTgaz compte réduire un petit peu l'empreinte écologique de ce chantier, et voire peut-être mettre en œuvre un certain nombre de techniques de génie civil qui existent, peut-être à en inventer également. C'est peut-être là aussi où GRT a à innover pour que ce chantier soit, non seulement dans ses impacts futurs respectueux de l'environnement, mais également durant sa réalisation.

**Georges SEIMANDI**

Décidément, la réunion de ce soir va finir pas nous coûter très cher.

Non, je n'allais pas proposer une commission. Mais c'est un vrai sujet qui est abordé dans les études d'impact et comme le cabinet qui réalise l'étude d'impact est là, il va en prendre bonne note. Mais, sans faire offense à ce cabinet et à ceux qui nous ont précédés dans d'autres projets, je pense qu'on est un peu sec sur le sujet. Alors, vous ne le direz pas, vous ne le répétez pas, cela ne sortira pas du département, mais on a un vrai sujet à aborder. Quand je dis qu'on est un peu sec, entendons-nous bien : si on parle du bilan carbone relatif au trafic de véhicules, un chantier comme celui-là, ce n'est pas le TGV, quand il y a 10 camions par jour en pointe, c'est le bout du monde. Mais la question du bilan carbone va bien au-delà de cela. Si on se met à faire le cycle de vie d'un tuyau : sa fabrication en acier, de sa durée pendant 50 ans, etc. bon. Donc, je ne prendrai pas l'engagement ce soir de le faire... Mais dans l'étude d'impact, il y a un chapitre sur le sujet, vous me le confirmez, Messieurs qui font l'étude impact. C'est vrai qu'il faudrait peut-être que les exigences réglementaires et les acteurs évoluent dans le bon sens aujourd'hui pour pousser le maître d'ouvrage à ce que ce bilan soit plus élevé et plus fourni.

**Patricia WATENBERG**

D'autres demandes, d'autres demandes de commission à créer ou de balades à organiser avec GRTgaz ? Pardonnez-moi pour cette note d'humour.

**Georges SEIMANDI**

Après les vacances.

**Patricia WATENBERG**

Après les vacances bien méritées pour tous. Et bien écoutez, je pense que si nous approchons de...

**Patrick LEGRAND**

Pardon, je vais vous laisser le temps de réfléchir, de reprendre votre souffle.

## **Une intervenante**

Il y a une question là.

## **Patrick LEGRAND**

Oui, je l'avais vu. S'il vous plaît, allez-y.

## **Jean-Claude BERARD, Mouvement national de lutte pour l'environnement du Gard**

Bonsoir. Jean-Claude Bérard du Mouvement national de lutte pour l'environnement du Gard. Nous sommes des passeurs de mémoire par rapport aux crues. Et cela, c'est, à mes yeux disons, très important, parce que j'arrive là, il y a quelques heures, devant la Brègue, où il y a toute une exposition sur les inondations du Rhône et ce qui est intéressant, ce sont les vues aériennes. Et si vous voulez, on voit l'ancien tracé du lit du Rhône. Et il me semble que par rapport au fuseau, ce serait peut-être très intéressant d'avoir des photos de satellites qui vont nous permettre par rapport à l'archéologie d'avoir des choses très positives, par rapport aux sols, on va découvrir des choses très intéressantes. Alors, là, à Beaucaire, vous avez, disons, le mas gallo-romain des tourelles qui a fait un musée avec la vigne, en faisant le vin des Gallo-Romains, j'ai trouvé cela très positif. Egalement, alors je sais que le Préfet, puisqu'on m'a invité, que le Préfet du Rhône, parce que j'ai entendu parler que le Préfet on ne le voit pas, je sais que demain il est à Vallabrègues. Voilà, il vient faire son inauguration. Je dis cela parce qu'il y a peut-être des personnes qui voudraient le rencontrer ou qui sont déjà invitées. Egalement, moi, je voudrais aborder un problème qui n'a pas été abordé, c'est le problème des séismes. C'est-à-dire de le prendre en compte... En 1713, il y a eu Tricastin ; Lambesc, c'est récent, c'est-à-dire en 1909, et qu'on a ressenti jusqu'à Perpignan. Donc, je pense que là, il va falloir prendre bien en compte ce problème, disons, de prévention, de précaution pour éviter des sur-accidents et tout, mais je sais que sur le problème technique, il y a des choses que nous savons faire là-dessus. Nous avons travaillé sur un cahier d'acteurs avec nos propositions et notre innovation. Donc, notre innovation, je la montre, parce que c'est la fibre optique. Je veux dire, beaucoup de gens sont intéressés par rapport à la fibre optique parce que c'est l'image, le son, les banques de données. Et cela, c'est quelque chose, c'est l'avenir, c'est-à-dire notre 21<sup>ème</sup> siècle, et nous ne devons passer à côté, parce que c'est un problème de sécurité, de sûreté par rapport aux aléas climatiques. Il faut bien le savoir.

Ce qui est important également, c'est le problème de l'ambrosie. Je dis cela parce que jusqu'à maintenant je vous avais dit l'autre fois que c'était entre Pont-Saint-Esprit et Bagnols ; et là à Combes, et bien, j'ai arraché des plantes d'ambrosie le long du Rhône. Alors je dis cela par rapport aux corridors que vous devez faire. Veillons à ce que l'ambrosie ne prenne pas la place, parce que c'est une plante très allergisante.

Par rapport à l'érosion, souvent, c'est le problème des incendies. Quand il n'y a plus la couverture végétale, à cause des incendies, on a l'érosion. Ce sont des choses, quand même, qu'il faut qu'on prenne bien en compte. Et peut-être, ce serait un truc positif pour éviter certains points de coupure par rapport aux incendies. Cela, il faut qu'on y veille.

Moi, par rapport à la sécurité, par rapport au projet et à la sûreté, je pense que cela fera moins de camions, y compris sur les autoroutes, par rapport aux gaz à oléoduc. On connaît, on sait, au Sahara... Je dis cela parce que des collègues ont travaillé sur ces problèmes, y compris dans les autres pays... Mais c'est sûr que dans d'autres projets, le problème de la sécurité et de la sûreté pour les gens qui vont y travailler, mais y compris pour les populations, c'est quelque chose de très important.

Et je terminerai par rapport à la démographie : vous avez raison, que ce soit la région PACA ou la région Languedoc-Roussillon... Je peux vous dire : Montpellier, c'est 7 000 personnes de plus par mois ; on attend 400 000 personnes pour la fin de l'année entre Nîmes et disons Sète. Et il me semble que dans la région, c'est pareil sur le problème de la démographie : nous avons beaucoup, beaucoup de monde. Or il est très important d'avoir travaillé en amont pour éviter d'autres problèmes plus graves. Alors, moi, ce que je souhaiterais dans votre projet : de prendre en compte d'une façon positive..., que les gens ne soient pas qu'une servitude, mais que votre projet apporte un plus à tout le monde. Et avec cela, à mon avis, et bien, vous aurez gagné pour votre projet parce que le projet n'est pas fait à courte durée. Ce sont des projets qui vont durer 50 ans. Donc, c'est pour des autres générations, et à mes yeux, c'est très important. Je vous remercie de votre aimable attention.

### **Patricia WATENBERG**

Alors, sur les apports positifs du projet, Monsieur Seimandi, et puisque tout le monde n'était là pas lors de l'intervention de ce Monsieur à Saint Laurent, vous pouvez peut-être réitérer ce que vous avez dit à cette occasion ?

### **Georges SEIMANDI**

Oui, merci Monsieur, effectivement, de terminer par ce sujet. Parce qu'on est en France, et en France, quand on aborde des projets d'infrastructure linéaire, on parle beaucoup et quasiment que des impacts négatifs. Je suis assez d'accord avec vous et nous sommes vraiment dans cette problématique : un projet comme celui-là peut aussi être porteur d'opportunités pour les territoires traversés. Vous montrez la fibre optique. Il y a un endroit en Provence où on nous a dit : et bien quand vous faites votre tranchée, profitez-en pour mettre une fibre optique parce que les communes ne sont pas desservies par le haut débit. Il y a d'autres endroits, en région Ile-de-France, où on nous a dit : les bandes dites de servitude, d'accès, peuvent être des opportunités pour constituer de véritables trames vertes ou trames bleues. Autre exemple de retombées positives, on l'a abordé à saint Laurent et tout à l'heure dans la présentation : un chantier comme celui-là, 1 000 personnes qui travaillent par jour ; bien sûr ce sont des appels d'offres européens, mais il y a du développement économique local. Et donc sous votre contrôle, Madame et Mesdames, Messieurs de la CPDP, je crois que qu'à Saint Laurent des Arbres, nous avons dit à l' élu qui nous a posé un peu la même question : travaillons ensemble pour optimiser les retombées locales. Parce qu'il y en a qui sont fatales : les entreprises qui vont poser la canalisation, qui vont faire la tranchée, qui vont faire la piste, vont recourir à de la main-d'œuvre locale. Si on laisse faire, je dis n'importe quoi : 5 % du projet en retombées locales, si on est tous volontaristes, ensemble, on peut arriver à doubler ce chiffre. Et mine de rien, 10 % de 500 millions d'euros, cela commence à faire quelques euros. Donc, je crois que j'ai dit à Saint Laurent des Arbres que, si le projet se fait, il faudra qu'ensemble

on soit volontariste et imaginatif pour que ce projet ne soit pas qu'une servitude, c'est le mot que vous avez employé, mais donne aussi des apports. C'est peut-être un peu tôt aujourd'hui pour être plus précis. J'ai donné quelques exemples.

**Patricia WATENBERG**

Cette réponse vous convient-elle Monsieur ?

**Jean-Claude BERARD, Mouvement national de lutte pour l'environnement du Gard**

Oui, la précision, c'est par rapport au fuseau. Mon souhait, dans le fuseau que vous présentez, c'est que je pense que, sur le plan des satellites, vous aurez quelque chose de beaucoup plus précis. On va beaucoup affiner ce projet. Voilà, avec les nouvelles techniques, c'est quelque chose que je pose très fortement.

**Patrick LEGRAND**

J'ai une petite question, Monsieur Seimandi, pour essayer de poursuivre. Monsieur, vous avez ouvert un chantier un peu neuf, qui n'est pas si neuf que cela d'ailleurs. En Provence, si je me souviens bien, le chancre coloré du platane est largement transporté par les chantiers et les pare-chocs de voiture, et les ruisseaux, d'ailleurs. Et vous aviez ouvert une question intéressante sur les chantiers comme ouvrant des couloirs à des plantes invasives ou indésirables. Peut-être qu'il y a sûrement de l'innovation à imaginer en matière de méthodologie de bilan carbone, mais là, sur ces questions-là, qui sont des questions déterminantes en matière de biodiversité et de santé publique, il y a peut-être aussi des questions à évoquer. Comment les prenez-vous en compte, ces questions ?

**Georges SEIMANDI**

Oui, je signale, et il y a quelqu'un du parc des Alpilles qui est là, qu'à l'initiative de quatre parcs naturels régionaux, il y a un appel à projet... Ces quatre parcs régionaux, vous me corrigez Monsieur Philipposi si je me trompe, ont répondu à un appel dans les Alpilles. Cinq ? Cinq, merci, dont les Alpilles, ont répondu à un appel à projet de l'Etat sur les trames vertes et les trames bleues. Et nous avons le plaisir de participer à ces réunions, toutes passionnantes. Et effectivement, dans le sujet, il y a... trames vertes, trames bleues, cela peut être des opportunités, mais en même temps, quand on crée des milieux ouverts, comme cela, cela peut être aussi des opportunités pour coloniser, pour que des plantes invasives colonisent, etc. Donc, je n'ai pas de réponse précise à votre question, Monsieur le Président. C'est l'étude d'impact qui, dans son état des lieux, les déterminera, et s'il y en a – ce n'est pas dit qu'il y en ait ; alors apparemment, il y aurait de l'ambrosie – nous verrons au cas par cas. Mais il n'y a pas de réponse tout de suite précise à la question.

**Patricia WATENBERG**

J'en profite pour mentionner à ceux d'entre vous que cela intéresserait de poursuivre ces débats que, Monsieur Seimandi y a fait allusion tout à l'heure, la réunion de reprise du 10 septembre se tiendra à Pierrelatte avec comme thématique privilégiée, pas forcément unique, la sécurité, l'aménagement du territoire et les trames bleues et vertes. Ce qui laisse les vacances pour approfondir le sujet. C'est donc un devoir de vacances pour le maître d'ouvrage. Y a-t-il d'autres questions ? Oui, Monsieur.

**Jean-Laurent HEINZ, naturaliste dans le Gard**

Si je peux permettre d'en rajouter une couche sur les plantes envahissantes. C'est un sujet qui est assez mal connu, je dirais, de l'ensemble de la population. Mais qui intéresse de plus en plus les collectivités en termes financiers, parce que cela pose pas mal de questions. Tout le monde parle de la nature, on en parle beaucoup ce soir, et cela est très bien. On parle de la biodiversité, de l'accès aux cours d'eau, du tourisme, etc. Et cela pose des problèmes. La plante qui a été citée pour le moment, l'ambrosie, c'est un problème de santé publique, qui est un problème grave surtout dans la région Rhône Alpes, actuellement, et qui est en train de descendre dans le département du Gard. Il y a d'autres espèces, on va en citer juste deux : la jussie, autre plante aquatique, qui elle couvre, on va dire la moitié Sud de la France, voire un peu plus ; et puis, beaucoup plus embêtante, la renouée du Japon. La renouée du Japon, dans le département du Gard, les collectivités, le Conseil Général, le syndicat d'aménagement du Gardon, le syndicat d'aménagement de la Cèze, et sur le Viedour, en ce moment, côté Hérault, essayent de mettre en place des méthodes de lutte. C'est extrêmement difficile.

Je reviens directement sur le projet. Par rapport au tracé, toute la vallée de l'Isère est complètement envahie par cette plante. Donc, cela veut dire qu'effectivement il faut la prendre en compte dans le processus de construction éventuelle du gazoduc. Je dirais tout simplement : si on commence à faire les travaux au Nord et qu'on descend dans le Sud, les engins, en se promenant, vont peut-être arracher un morceau de la plante et n'importe quel fragment d'un ou deux centimètres de long va donner naissance à une nouvelle plante. Donc c'est une façon de propagation qui est mise en avant actuellement par tous les partenaires qui travaillent là-dessus. Donc, il y a de nombreuses espèces : il y a peut-être une cinquantaine d'espèces en France qui posent problème. Cela concerne donc tous les travaux d'aménagement linéaire. Je vous donne un autre exemple pour bien comprendre : les lentes, le vernis du Japon – qui a été introduit en France pour nourrir le ver à soie après les essais qui avaient été faits sur les mûriers – se répand aujourd'hui le long des routes parce qu'on fauche les bords de route pour les risques incendie. Vous voyez, c'est quelque chose qui est très complexe. Et les choses se mélangent, et voilà. Donc, c'est juste pour dire la complexité des choses mais qu'il faut les prendre en compte, même si on en parle peu.

**Patricia WATENBERG**

Merci pour votre intervention. Est-ce que je peux me permettre de vous redemander - vous l'aviez dit précédemment pardon - votre nom pour les besoins du verbatim. Merci.

**Jean-Laurent HEINZ**

Avec plaisir pour le verbatim : Jean-Laurent Heinz. Je suis naturaliste, évidemment, dans le Gard.

**Patricia WATENBERG**

Merci. Un complément ?

**Georges SEIMANDI**

Non, les gens qui font l'étude d'impact sont dans la salle : ils ont noté ces sujets-là.

**Jean-Laurent HEINZ**

Je rajoute justement par rapport à cela. Ce n'est pas un sujet qu'on aborde dans l'étude d'impact, en général. Il est difficile à aborder. Donc il sera, j'espère, évoqué dans l'étude d'impact, mais souvent l'étude d'impact va partir d'un constat et va dire, par exemple, dans certaines zones, il n'y a pas ces plantes envahissantes. On l'espère, sachant que cela descend déjà tout seul la vallée du Rhône. On parlait de Combes, mais à Beaucaire, les deux espèces sont présentes aussi. Donc, c'est quelque chose qu'il faut rajouter. En général, c'est mal pris en compte Monsieur Legrand l'a dit, en France, cela fait vingt ans qu'on travaille dessus, mais c'est peu évoqué. Donc, je tiens à insister là-dessus.

**Georges SEIMANDI**

Oui, oui, bien noté, ce sera pris en compte, grâce à votre intervention notamment.

**Patricia WATENBERG**

D'autres interventions, remarques, ultimes questions ?

**Patrick LEGRAND**

Un petit moment de respiration, là, avec tout ce que j'ai entendu. Au fond, on l'a vu, et on l'a déjà fait tous ensemble, il y a des accords qui sont presque pris, et des accords sur la concertation. Et la concertation, c'est-à-dire les modalités dont on va continuer à discuter après le débat public font partie du sujet du débat public, du champ de la discussion. On l'a vu aussi avec la discussion, c'est qu'au fond, sur les plantes invasives, on peut aussi imaginer voir sortir du débat public, ce qu'on peut appeler les problématiques, c'est-à-dire l'ensemble des problèmes qui vont être évoqués dans un truc technique comme l'étude d'impact. Cela veut dire que là, cela commence à atteindre l'aspect technique des questions, que des problèmes soient éventuellement réintégrés dans l'étude d'impact, et mis à l'étude, alors que tout compte fait, comme vous le disiez, Monsieur, il ne tombait pas sous le sens qu'ils soient dans le sommaire. Cela, c'est le premier point. La concertation et la problématique des études qui vont suivre font pleinement partie du débat, et c'est au fond, l'intérêt

que le citoyen puisse contribuer à construire les problématiques et les champs des études. Ce qui est une forme de coopération assez inattendue entre des industriels – qui jusqu’à il n’y a pas très longtemps disaient tout savoir et ne pas avoir besoin de conseils – et puis les citoyens plus ou moins organisés qui peuvent apporter des choses. Cela, c’est le premier point.

Le deuxième point, vous savez que l’un des dispositifs du débat public, c’est un système de questions-réponses. Ce système de questions-réponses qu’on met ici à l’œuvre verbalement, il est aussi développé sur internet. Et nous avons, à la Commission, pris ensemble la décision de mêler les questions du débat, donc celles qui sont évoquées verbalement comme ce soir, avec les questions qui nous arrivent par internet. Ceci dans la perspective de construire, au fond, l’ensemble du questionnement qui aurait été ouvert par le débat et ne pas laisser les questions disparaître dans le verbatim qui peut avoir certains autres côtés assez drôles, les bafouillis du Président, ou des trucs comme cela. Dans ce système de questions-réponses, les interpellés absents, nous les solliciterons. Nous les sollicitons : la CRE, la Commission de régulation de l’énergie, va être sollicitée. Je pense que l’Etat, si tant est qu’il soit capable de répondre, sera aussi sollicité sur toute une série de questions. Autrement dit, les interlocuteurs absents seront questionnés à travers le système de questions-réponses, et on a bien noté la question de l’articulation avec le plan Rhône, et d’autres problématiques parfois plus environnementales.

Une réponse à Monsieur Seimandi, qui va me mettre presque en porte-à-faux. Je n’ai rien à dire sur le fond, et pourtant de temps en temps, qu’est ce que je suis content quand j’entends, par exemple, un industriel se dire : tiens, on pourrait peut-être réfléchir ensemble avec d’autres acteurs sur l’application des normes de sécurité, ou bien la concertation pour construire les aménagements de façon un peu plus globale, sans qu’on les mette les uns derrière les autres, saucissonnés, etc. Ce n’est pas du ressort de la Commission particulière de susciter de pareils partenariats public-privé. Ce qui est de notre ressort, c’est de le constater, de dire que cela a été évoqué, que cela a semblé rassembler des avis communs, que c’est peut-être faisable dans ce cadre, mais ce n’est pas à nous de prendre les initiatives. Pourtant, je vais vous dire, j’en aurais bien envie, et je sais que cela existe dans les Corbières, des trucs comme cela, où il se passe des choses.

Et puis, dernier point, là, pour relancer les questions, vous avez pu constater, tout compte fait, au fond – et vous l’avez vu dans le débat que vous avez avec Monsieur sur l’effet sur le vin : et mon tuyau : qu’est ce qu’il a comme effet sur le vin ? –, un même constat, s’il est produit collectivement ou bien s’il est produit par un seul individu n’a pas la même valeur. C’est assez marrant, cela veut dire qu’au fond les vérités se définissent socialement. C’est une crispation pour les scientifiques et le scientifique que je peux être, mais si. Autrement dit, l’expertise, la co-expertise partenariale, c’est quelque chose qui me paraît de plus en plus important, et probablement novateur. Voilà, j’ai entendu cela sortir de ce que vous vous êtes dit ce soir. Et au fond, cela montre que le débat public peut aussi aboutir à des alternatives méthodologiques de construction, de coopération, etc., que je vous conseille de poursuivre.

Je vous ai dit tout cela pour laisser le temps à quelques questions de mûrir. Je repasse la parole à Madame Patricia Watenberg.

**Patricia WATENBERG**

Qui vous la repassera volontiers si vous en avez, effectivement, des questions qui vous sont venues à l'esprit pendant cette intervention. Est-ce à dire que nous nous acheminons vers la conclusion du débat, de l'échange de ce soir, qui n'est qu'une étape sur un chemin qui va se poursuivre, comme il vous l'a été dit, jusqu'à mi-novembre et qui appellera d'autres rendez-vous et d'autres enrichissements à ce débat public ? Est-ce qu'on termine en disant : une fois, deux fois, trois fois ?

**Georges SEIMANDI**

Si vous permettez, il y a une question à laquelle on n'a pas répondu, c'est la question du séisme. Voilà, donc on peut apporter certaines précisions. Il y a déjà des choses écrites dans le dossier du maître d'ouvrage, mais on peut apporter quelques précisions.

**Jean-Noël CONNANGLE**

Je voudrais sur la planche E, la photo 22, sur le séisme, s'il vous plaît, parce qu'on tient à répondre à cette question. La première, remarque toute construction relève de normes de construction et qui, au fil du temps deviennent de plus en plus restrictives. Cela est un préalable.

La deuxième, je voudrais simplement illustrer de quoi on parle. C'est un tube qui est mis dans le terrain. C'est aujourd'hui, un des ouvrages... Alors, pourquoi j'ai pris cette photo ? Vous voyez déjà, alors malgré sa dimension, cela donne l'aspect d'un fil de fer. Est-ce que tu peux passer la suivante, la 23, qui va suivre juste derrière ? Vous voyez que le tube était en surface, et on l'a fait plonger dans la tranchée, donc, on l'a déformé. Il subit une déformation, et cette déformation reste toujours dans sa limite élastique. Troisième photo qui va suivre. Voilà, vous voyez : courbure, descente, etc. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire simplement qu'aujourd'hui les canalisations en plein champ, non pas en ville, sont les ouvrages qui sont les plus sécurisés en matière de tenue sismique. Voilà, simplement je voulais montrer de quel ouvrage on parle. Et par sa nature et par son élasticité, c'est lui qui offre les meilleures sécurités en matière de tenue sur un mouvement sismique. Voilà pour faire très court sur la sismicité.

**Patricia WATENBERG**

Cette information convient au Monsieur au fond de la salle qui avait posé la question, sachant qu'on va revenir sans doute sur ces problèmes de sécurité et de risques de sur-accidents, ou plutôt de prévention de sur-accidents ?

**Jean-Claude BERARD, Mouvement national de lutte pour l'environnement du Gard**

Je ne veux pas relancer le débat. Je sais que par rapport aux séismes, c'est sûr qu'il faut qu'on voie ce qui se passe en Grèce, ce qui se passe au Japon. C'est très important par rapport aux séismes. Et si vous voulez, cet échange pourrait se faire y compris... Je vous dis cela parce que j'ai été dans un séisme en Italie, j'étais à Pise le jour de ce qu'il s'est passé à Pise et j'étais avec des Japonais, et bon, les Italiens, ils criaient dans tous les sens, et il y a tout qui bougeait. Bon, passons. Et d'un

coup, je me suis dit : mais il y a un groupe de japonais, où ils sont ? Donc, je suis rentré, et le gars, il lisait le journal, le guide, il parlait bien français. Et il me dit : mais nous, on en a 10 par jour au Japon, je vais te montrer où ils sont. Donc, il tape à une chambre, et les gens étaient - parce que dès l'enfance ils apprennent les bons gestes - sous les tables, ou sous leur bureau. Je veux dire, il y a une culture par rapport aux séismes, il y a une culture de prévention. Je dis cela parce qu'il vient d'y avoir quelque chose de très grave en Italie. Ceux qui ont un savoir, un savoir-faire et je pense aux Japonais. Alors, je suis allé en Grèce, là aussi, c'est par rapport à l'architecture, parce qu'il y a eu des séismes très importants en Grèce, et aussi en Turquie. Et cela, c'est quand même très important. Alors, c'est sûr que les travaux que vous avez montrés, par rapport aux problèmes de tremblements de terre, votre construction va dans le bon sens. Mais quand même, c'est important, parce qu'on y est maintenant, dans cette histoire de la faille... C'est pour cela, que j'ai montré, j'ai fait toute une recherche par rapport au Rhône. Je n'ai pas fait la recherche par rapport à votre projet, j'ai fait la recherche par rapport à toutes les usines nucléaires qui sont sur le parcours. Mais si vous voulez, je pose le problème parce que je suis à la Commission Locale d'Information de Marcoule, où je pose toujours ces problèmes de sécurité par rapport au sismique. Mais si vous voulez, c'est pour enrichir le débat que je vous ai posé le problème sismique. Voilà, je vous remercie.

### **Patricia WATENBERG**

Merci à vous. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires ultimes ou questions ultimes qui auraient émergé, après cette intervention ? Sinon, on me signale très opportunément que, de façon beaucoup plus informelle, si on considère qu'il n'y a plus d'intervention dans la salle, nous pouvons poursuivre cet échange autour d'un verre, qui sera servi à l'extérieur de ces lieux. Donc, on vous remercie infiniment pour votre participation qui a contribué, une fois encore, à enrichir le débat, en tous cas à soulever un certain nombre de questions qui toutes n'appellent pas encore de réponses à ce stade. Mais, il y a déjà un certain nombre de commissions et d'engagements de concertations qui ont été pris. Donc merci pour votre présence et si vous voulez nous retrouver autour d'un verre, ce sera très volontiers. Merci à vous tous.

## INDEX

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

Combes	25, 29	la sudas du Rhône	11
DIRIM de bassin	11	remblais filiables	11
exploitant Venant	10	Viedour	28
la Brègue	25		