

# Réunion publique de lancement Débat public ERIDAN

Date et heure : 25 juin 2009 à 19h

Lieu : Avignon - Palais des Papes, Salle Cellier Benoît XII

Durée : environ 1 heure 30

Audience : 37

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

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

Bonsoir, nous y allons, il est déjà 19 heures 07, le quart d'heure de grâce est passé, comme on dit. Merci d'être là, ce n'est jamais le nombre qui fait la qualité, nous allons donc discuter et lancer ce débat ERIDAN sur ce projet de gazoduc.

Il s'agit de la première réunion du débat public sur le projet de gazoduc ERIDAN, première d'au moins 18 rendez-vous qui nous emmèneront d'ici la mi-novembre de Saint-Martin-de-Crau dans les Bouches-du-Rhône jusque Saint-Avit. Ces réunions initiales, ou initialisantes qui sont ce que l'on appelle des réunions un peu générales, sont destinées à faire un tour d'horizon global des questions que pose pareil projet et une espèce de formation rapide sur le débat public, cet ovni institutionnel qui est soutenu par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, avec des méthodes un peu particulières. Il s'agit au fond d'une méthode assez pratique. Je vais d'abord vous dire très rapidement ce qu'est le débat public. Un gazoduc est enterré et le débat public n'est pas plus visible que le gazoduc actuellement, puisqu'il n'est pas encore vraiment installé dans le système institutionnel.

Le débat public est né de deux constatations : d'une part la nécessité dans nos sociétés d'associer le plus en amont possible les citoyens au processus de décision sur des grands aménagements et d'autre part une insatisfaction grandissante des acteurs sociaux, ou même des acteurs industriels face à l'enquête publique qui intervient en général très tardivement, une fois que les caractéristiques du projet sont fixées et même coulées dans le béton et où il ne reste plus grand-chose pour faire évoluer les enjeux. Peut-être un élément positif, au lieu de l'insatisfaction, la nécessité de prendre de plus en plus en compte des questions un peu complexes, transdisciplinaires, qui se partagent entre des acteurs sociaux très différents.

Pour vous dire ce qu'est le débat public, je vais vous inviter à lire très rapidement un article de la loi de démocratie de proximité de 2002 : « *La Commission nationale du débat public est chargée de veiller au respect de la participation du public – du public citoyen, des individus, etc., pas*

seulement les acteurs sociaux – *au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipements d'intérêt national de l'État.* »

Dans la base de la Commission nationale du débat public, je parle de « débat » et de « public ». Ce sont les deux grands éléments du jeu qui va nous amener à passer d'une région et d'une réunion à l'autre pendant quatre mois.

Un débat public intervient donc en amont d'un certain nombre de décisions, il prend place dans le processus de décision, contrairement à l'enquête publique qui vient tout à la fin. Il porte pour l'instant, essentiellement sur les projets d'aménagement d'intérêt national, c'est-à-dire d'État, de collectivités territoriales, d'établissement public ou de personnes privées. Cela veut donc dire que ce débat public porte à peu près sur tous les grands équipements d'intérêt national, quel que soit leur promoteur. Les second et quatrième portent sur d'autres enjeux et je vais relire la loi de ce point de vue : « *Dès lors que ces équipements présentent de forts enjeux socioéconomiques – en matière d'énergie et de gaz et de transport de gaz, il y a bien un certain nombre d'enjeux de nature socioéconomique – ou ont des impacts significatifs en matière d'environnement ou en matière d'aménagement du territoire* ». Il est vrai que dans ces cas-là, la disponibilité comme le transport d'énergie ont des impacts significatifs ou peuvent en avoir sur l'environnement.

Une autre caractéristique du débat public, qui le différencie de l'enquête publique plus connue, est que la question de l'opportunité, c'est-à-dire la raison pour laquelle on le fait et les finalités, est elle aussi questionnée. Quel que soit le débat public et quel que soit le niveau de décision prise, puisque ce sont toujours au fond des continuums de décisions qui conduisent à créer des aménagements, ces questions de l'opportunité, les raisons pour lesquelles nous le faisons, les finalités de l'utilité sont toujours légitimes. Ceci est également un peu neuf et, nous l'avons vu dans toute une série de cas, c'est même la conséquence de la discussion en amont des projets.

La dernière caractéristique, massive et nouvelle, est que contrairement à l'enquête publique, la Commission nationale du débat public et les commissions particulières ne se prononcent pas sur le fond des projets qui leur sont soumis. C'est-à-dire que la Commission particulière du débat public ayant en charge le débat public ERIDAN, ne dira pas comme un commissaire enquêteur : « Cet argument est bon, celui-là est moins bon, il faudrait faire comme cela, il faudrait faire autrement ». Nous ne sommes là que pour faciliter le portage des avis émis par le public et les porter de façon garantie à la connaissance du maître d'ouvrage.

Une autre caractéristique de ce processus un peu neuf, qui se déroule sur une petite année, six mois de préparation, quatre mois de débats et trois à cinq mois compressibles, porte sur la nature des conclusions. Les conclusions de la Commission particulière décrivent, sans prendre partie, les conditions du débat public pour s'assurer que ce dernier a bien été consulté et sont portées à la connaissance de la Commission nationale l'ensemble des avis qui ont émergé, la manière dont ils ont été argumentés, la manière dont ils peuvent être restructurés, ce que cela comporte comme conséquences.

La Commission nationale, notamment son Président, établit un bilan beaucoup plus court, beaucoup moins factuel et plus opérationnel. Tout cela est à la fois rendu public et transmis au maître d'ouvrage. À ce moment-là, le maître d'ouvrage doit évidemment participer au débat public, s'il le veut d'ailleurs, mais aussi écouter et enfin dire ce qu'il va tirer comme conclusions pour son projet de ce qu'il a entendu du débat public. C'est quelque chose d'assez neuf, il s'engage au fond

à analyser, mettre en œuvre un certain nombre de choses qu'il a entendues au cours du débat public. Il s'engage, mais il ne s'agit pas d'un engagement virtuel, il s'engage dans un acte publié, il a trois mois pour le faire, un acte mis à la disposition du public et constituant le contrat social pour poursuivre le projet, s'il a décidé de le faire.

Ceci est à la fois mis en place pour éviter la critique habituelle de certains consultés qui consiste à dire : « On cause, mais il n'en reste rien, le maître d'ouvrage n'en tire rien et on a donc causé pour rien », mais aussi pour servir de contrat social parce que cela peut ressortir quelques années plus tard. Je connais des débats publics où des maîtres d'ouvrage ayant été un peu indécis avec la mise en œuvre des engagements qu'ils avaient annoncés à la fin d'un premier débat public se voient mis en cause directement dans la confiance que le public peut leur faire dans un deuxième débat public quelques années plus tard. C'est une façon de construire un contrat social un peu différent, de marquer les images d'industriel et d'avoir un effet sur leur fonctionnement.

Sur le plan des règles, celles que nous allons appliquer, il existe trois grandes règles dans le débat :

L'équivalence, un homme, une femme, une voix et un avis, peu importe la qualité de l'émetteur, peu importe sa représentativité. Dans les minorités, certains individus peuvent dire un certain nombre de choses intelligentes pour compléter certains moments d'intelligence collective. L'équivalence n'est pas si simple que cela parce que notre société est tout de même percluse de postures et de positions plus ou moins hiératiques, qui exigent parfois des préséances. Ici, il n'y a pas de préséances.

La deuxième règle est la transparence, espèce de serpent de mer qui peut toujours être un objectif à un moment où à un autre, progressivement rempli et au fond, mon expérience du débat public, car j'ai un peu d'expérience sur ITER en Provence, est que la transparence va de pair avec la sincérité du maître d'ouvrage quand il rentre au débat public. Cette sincérité est déterminante pour faciliter et mettre en œuvre le débat public et même lui faire tenir non seulement les engagements ultérieurs, mais le débat public. La transparence est également un peu technique, ce qui nous amène parfois, entre commission et débat public de débattre sur le dossier du débat. Cela nous a amenés, il fut un temps, à reconquérir la concordance des temps, en mettant tout au présent, vous ne savez plus au bout d'un certain temps ce qui est au futur, ce qui est conditionnel, etc. Un maître d'ouvrage qui est connu et qui est un peu sous la mainmise d'entreprises de communication qui avaient plutôt l'habitude de vendre des yaourts se laisse un peu aller à cela, et au bout d'un certain moment, on ne sait plus très bien comment fonctionne le projet. La transparence a donc des aspects très concrets.

La dernière règle qui s'impose à vous, c'est l'argumentation. Dans notre domaine, entre gens de bonne ou moins bonne compagnie, l'invective fonctionne assez bien, mais un avis porté de façon invectivante, est beaucoup moins puissant qu'un avis porté de façon argumentée et discutable. L'expérience des débats publics montre que cela fonctionne assez bien à partir du moment où une caractéristique principale se met en œuvre, c'est-à-dire que l'on s'écoute mutuellement. Evidemment, puisque nos réunions font entre deux et trois heures, il existe une espèce de part de temps de la réunion, mais toutes les réunions comptent.

En ce qui concerne la Commission particulière, celle qui m'accompagne et que je vous présenterai en fin de course, nous sommes neutres et indépendants. Nous sommes neutres parce que nous n'avons rien à dire sur le fond, ce qui n'est pas toujours facile, et indépendants parce que nous

sommes intégralement financés par la Commission nationale du débat public, ce n'est pas un *eldorado*.

Un débat public ne s'évalue qu'à la fin. Il s'agit d'un processus cumulatif et toutes ces réunions finissent par faire avancer progressivement la représentation sociale du projet des uns et des autres et parfois la recombinaison. La Commission nationale du débat public a estimé que le projet ERIDAN relevait d'un débat public parce qu'il existe des critères formels, plus de 600 mm et plus de 200 kilomètres, mais aussi pour d'autres raisons qui correspondent exactement aux quatre critères dont j'ai parlé, intérêt national, impact potentiel social, économique et environnemental. Elle a aussi estimé, et c'est l'une des caractéristiques de notre débat, un des challenges de notre débat, que ce n'était pas parce que c'était enterré, et que ma foi l'enterrement se passe en général sans hurlements, que les enjeux majeurs de géostratégie ou autres devaient être considérés comme nuls et sans intérêt pour le débat public.

Cette décision nous a donc conduits à engager le débat public sur deux équipements : ERIDAN nord/sud, de La Crau au nord de la Drôme, et l'Arc de Dierrey, contournement par l'est de la région parisienne entre l'Oise et la Haute-Marne. Ceci veut dire qu'outre les aspects techniques assez bien connus et maîtrisés que nous connaissons sur ces types d'équipements que sont les gazoducs, les aspects techniques immédiats – tuyaux, soudures, mise en place, rassemblement – outre les questions traditionnelles d'urbanisme, de servitude, de sécurité, de compensation, d'effets immédiats sur le milieu, l'agriculture – parce que la question des finalités ou de l'opportunité doit se poser – nous avons estimé nécessaire de mettre en place deux thématiques supplémentaires particulières.

La première concerne l'axe énergie-gaz-climat-économie et géostratégie, autrement dit, depuis le carbone jusqu'à la géostratégie, autrement dit du carbone à Poutine. Les enjeux ne sont pas minces et permettent d'ailleurs d'espérer qu'un public plus large que celui qui s'y intéresse habituellement vienne à nos réunions.

Le deuxième enjeu concerne les sols. Ce n'est pas parce que c'est enterré qu'il ne se passe rien. Le sol doit être de moins en moins considéré comme une espèce de boîte étanche, noire, où il ne se passe rien. Il deviendra tôt ou tard un enjeu, ne serait-ce que pour la biodiversité, et un certain nombre de directives européennes s'en préoccupent. Certains enjeux plus immédiats font naître la question, comme les effets terroirs, que nous rencontrons, me semble-t-il du côté des vignes AOC, etc. Le sol va donc de la biodiversité au terroir, en tant que compartiment vivant de la biosphère.

Voilà *grosso modo* deux questions, deux champs offerts, nous verrons bien à la fin s'ils sont saisis ou non. En tout cas, telle que la Commission a lancé le débat public, elle se devait de les poser.

Notre dernier enjeu à nous, Commission, presque un challenge, est d'offrir un débat public plus large que traditionnellement autour d'une infrastructure enterrée. Le projet lui-même sera présenté dans quelques minutes par le maître d'ouvrage, GRTgaz que je remercie d'être présent, de s'être plié à tout le processus de préparation, qui n'est pas simple parce qu'il se remet bien souvent lui-même en cause. Il est évident qu'il se trouve lui-même dans le débat car tôt ou tard n'importe qui peut lui demander de rendre des comptes à nous, membres de la Commission en se demandant si c'est finalement utile ou non.

Vous verrez naître de plus en plus un sujet avec le Grenelle de l'Environnement : la concertation après le débat, c'est-à-dire l'articulation du débat public avec ses références institutionnelles particulières et innovantes sur l'enquête publique. Il se passe quelques années entre les deux. Dans le cadre d'un gazoduc, c'est plus court que dans le cadre d'un EPR ou d'un TGV, pour des raisons qui ne sont d'ailleurs pas toujours techniques. Le processus même de concertation peut prendre ces deux périodes, puisqu'entre la clôture du débat public et l'enquête publique, il existe un ensemble de moments où la concertation, ou en tout cas le public, peut encore être associée à la conduite des études, à la validation d'un certain nombre de partis pris, etc.

Dernier point, les outils, peut-être ne les connaissez-vous pas tous. Les réunions publiques, il y a de la lumière, c'est ouvert, on entre, n'importe qui peut y venir. Nous en avons prévu 18 de type différent, des réunions comme celle-ci qui sont un peu générales, des réunions un peu thématiques orientées suivant les enjeux locaux et des réunions un peu plus locales, puisque dans certains villages, à certains endroits, les gens ont peu l'habitude de parler en public et la question est aussi de faire parler ceux qui n'ont pas toujours l'habitude de le faire. Toutes nos paroles sont retenues, puisque tout est « verbatimé », c'est-à-dire qu'une personne note systématiquement tout ce qui se dit. Il s'agit d'une formidable mine, mais aussi une formidable référence ensuite pour continuer à réfléchir. Vous avez vu que nous avons une petite équipe de cinéastes, le débat public sert aussi à combler des analyses, à faire des propositions et fournir des ambiances, c'est aussi du vécu, une salle de qualité, mais un peu vide, des humeurs, etc. C'est extrêmement important. L'information est évidemment diffusée par la lettre du débat dont j'espère que vous avez tous été dotés – si ce n'est pas fait, ce le sera – qui rassemble tout cela et qui continuera à être largement diffusée. Nous comptons également beaucoup sur les médias puisque 200 kilomètres, c'est relativement long et que cela nécessitera probablement un certain nombre de relais.

Il existe un site Internet dont tout le monde aura l'adresse, un certain nombre d'enjeux y ont été évoqués, les verbatim y seront portés. Évidemment, une personne n'y ayant pas accès peut nous demander d'y accéder soit en passant dans nos bureaux, soit en demandant des pièces écrites. Il y a un système de questions-réponses, qui est un exercice assez compliqué, parce qu'il doit se faire dans un délai très court et qu'il peut mettre en cause, non seulement le maître d'ouvrage, mais aussi des acteurs qui ne sont pas directement associés au maître d'ouvrage, ou qui peuvent par exemple le contrôler, l'État ou la Commission de Régulation de l'Énergie. C'est toute une série de questions-réponses qui se posent, mais souvent on voit s'accumuler des questions et c'est aussi une façon de sortir du local, sachant tout de même que les réunions publiques sont le centre même du processus.

Nous n'avons pas encore vraiment rencontré d'acteurs, mais il y aura des cahiers d'acteurs, la production d'une position sur l'enjeu et sur le projet. Ces cahiers d'acteurs ont un objectif, ils sont aidés à la fois dans leur réalisation, dans leur financement et leur diffusion. Ils sont aidés parce que les maîtres d'ouvrage ont tout de même une surface économique et il peut y avoir avec les autres acteurs une dissymétrie sévère de capacités et de moyens. Le maître d'ouvrage entrant dans le débat public, s'engage donc à donner les mêmes moyens à des gens qui pourraient avoir des avis divergents.

Vous avez aussi en dernier lieu l'équipe elle-même de la Commission particulière qui est ici constitué de six personnes, à parité intensive, trois hommes, trois femmes, histoire de montrer que cela peut marcher. Elle est composée de compétences très diverses, mais dont parfois les incompétences sont tout aussi utiles.

Dans cette équipe, une seule personne, Pierre Gervason, a déjà construit des éthyloducts, mais sait aussi ce qu'est l'environnement. Il a pour charge extrême d'être neutre et indépendant, bien qu'il soit assez compliqué de ne pas donner son avis.

**Pierre GERVASON**

J'y arriverai.

**Patrick LEGRAND**

Vous y arriverez, je vous remercie, je l'espère bien, d'ailleurs.

Je vais vous les présenter rapidement, puisqu'une partie se trouve sur la tribune, le noyau de régulation, et une partie dans la salle, le neurone écouteur.

Violette Le Quéré-Cady est scénariste de bande dessinée. Elle a tout de même une thèse d'arts plastiques. Elle a beaucoup travaillé avec des scientifiques et il s'agit de son premier débat public.

Michel Giacobino n'a rien à voir avec la bande dessinée, il est ingénieur des Ponts et Chaussées honoraire ; il a quelques brevets en matière d'environnement, puisqu'il a été le premier chef de l'atelier central de l'environnement pour les anciens de ce secteur.

Patricia Watenberg, aujourd'hui absente, est une juriste.

Ghislaine Guiran, que nous pouvons appeler la régionale de l'étape, travaille dans un bureau d'études s'intéressant aux enjeux environnementaux et énergétiques.

Ces personnes sont à votre disposition pour écouter, aider à formuler, reprendre, etc. Notre rôle sera maintenant de passer la parole au maître d'ouvrage, à qui je demande de me pardonner d'avoir été un peu long, mais je voulais un peu caler le débat public parce que les innovations ne sont pas toujours très connues, je suis le premier à le savoir. Nous ouvrirons ensuite le débat, je suis à peu près persuadé qu'il y aura des questions de toute nature, quelle que soit la composition de la salle. Notre rôle sera de les ordonner et d'organiser le système de réponses de telle façon que les questions soient correctement renseignées et que l'on pousse le plus loin possible ce que nous pouvons faire ensemble ce soir pour qu'à la réunion suivante, ou ailleurs, dans d'autres lieux ou d'autres systèmes de territoires, ces questions puissent être reprises.

Messieurs, pardonnez-moi d'avoir été long, je vous passe la parole pour nous présenter le projet de façon assez générale. Je vous remercie de m'avoir écouté.

## **II. Présentation du projet**

### **Daniel BOURJAS**

Merci, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je me présente tout d'abord, je suis directeur régional de GRTgaz, mes collègues à côté de moi sont Georges Seimandi, directeur du projet et Jean-Noël Connangle, chef de projet sur le projet ERIDAN.

Il s'agit pour nous d'un moment important, car nous attendons beaucoup de ce débat public pour nourrir notre projet. La concertation est une dimension importante, essentielle, mais nous savons, nous sommes convaincus que les projets passant en débat public, notamment avec la CNDP, permettent une concertation telle que de nouvelles facettes apparaissent et que notre rôle de maître d'ouvrage est d'être attentif à toutes les facettes du projet. Nous n'avons pas aujourd'hui la prétention de connaître toutes les facettes de notre projet.

Nous avons néanmoins déjà entrepris les contacts avec les territoires, avec les collectivités locales et cette concertation est un moment supplémentaire, un moment fort puisqu'elle est organisée en tant que débat public. Il s'agit aujourd'hui de la première vraie réunion, elle se poursuivra par une quinzaine d'autres réunions tout au long du territoire concerné. Je ne pense pas, et ne souhaite pas, que la concertation s'arrête avec le débat public. Notre intention est d'ouvrir une concertation et de la poursuivre tout au long de la réalisation du projet qui s'effectuera en plusieurs parties.

Il est également important de savoir que ce projet n'est pas décidé, c'est-à-dire que la décision d'investissement n'est pas encore prise par GRTgaz. Cette phase de débat public ne sera donc pas sous la pression de la réalisation du projet, puisque celui-ci n'est pas encore décidé.

Qu'attendons-nous de ce débat ? Nous attendons aussi de la pédagogie pour comprendre les enjeux, nous attendons que tout le monde s'approprie les enjeux de part et d'autre. Ce débat doit ouvrir une réflexion, cette concertation est importante, car nous exploitons des gazoducs depuis 50 ans et nous avons donc notre âge territorial qui est important et qui s'inscrit dans la durée.

Voilà en deux mots, je dirais, pour présenter l'état d'esprit dans lequel nous sommes à l'ouverture de ce débat. Je vais laisser la parole à Georges Seimandi, qui va vous présenter le projet.

### **Georges SEIMANDI**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je tiens d'abord à vous remercier de consacrer du temps à ce débat, qui est effectivement important pour nous dans la conduite du projet. Sans plus attendre, je vous propose une présentation du projet, ses tenants, ses aboutissants, ses caractéristiques, une présentation appuyée de quelques diapositives.

Le projet que nous avons baptisé ERIDAN vise à développer des moyens de transport du gaz naturel entre le nord des Bouches-du-Rhône et le nord de la Drôme. J'aborderai successivement la présentation générale du projet, ses motivations et enfin son inscription dans le territoire et ses caractéristiques.

## 1. Présentation générale

Permettez-moi de commencer par présenter GRTgaz, le maître d'ouvrage. GRTgaz est une société de GDF-Suez et notre mission est le transport du gaz naturel. Transporter du gaz naturel veut dire maintenir, exploiter, surveiller en permanence un réseau de transport, fait de canalisations et d'installations permettant de comprimer le gaz naturel pour qu'il puisse cheminer entre tous les points d'arrivée du gaz naturel en France, les grandes zones de consommation et les zones de stockage. L'activité de GRTgaz, comme toutes les activités de transport de gaz naturel en Europe, est une activité régulée. Cette notion de régulation peut paraître relativement complexe, d'autant plus qu'elle est assez récente en France, et si vous le souhaitez, nous pourrions revenir sur le sujet. En France, la régulation est placée sous le contrôle d'une autorité administrative indépendante, de même statut que la CNDP, qui est la Commission de Régulation de l'Energie, la CRE dans notre jargon. Transporter du gaz naturel veut également dire commercialiser les capacités de transport.

Pour être complet sur cette carte, voici en rouge le réseau de transport de gaz naturel sous la responsabilité de GRTgaz, sachant que dans le sud-ouest, nous avons un confrère, TIGF, société du Groupe Total, qui fait le même métier que nous. En France, le réseau de transport se trouvant sous notre responsabilité est de 32 000 kilomètres de canalisations. Nous nous appuyons sur une expérience de plus de 50 ans sur le sujet. Pour donner un ordre de grandeur et de repère, 32 000 kilomètres de canalisations, c'est la même longueur que le réseau ferroviaire en France.

Vous pouvez constater sur cette carte une première donnée qui nous servira à parler de la motivation du projet : le réseau est bien plus dense au nord de la France qu'au sud. C'est quelque chose à retenir, nous y reviendrons.

Plus concrètement, nous allons parler en termes d'ouvrage d'une canalisation enfouie à au moins 1 mètre de profondeur, qui chemine sur un peu plus de 200 kilomètres de long. C'est un projet qui n'est pas décidé, comme le soulignait Daniel Bourjas et qui, s'il se réalisait, verrait le jour à l'horizon de 5 ou 6 ans, en 2015. Le coût est estimé à 500 millions d'euros et ce chantier, s'il voit le jour, durerait environ un an et demi. Je précise tout de suite qu'il ne s'agit pas d'un an et demi sur chaque parcelle traversée, puisque le chantier avancerait régulièrement. Nous pourrions développer ce sujet si vous le souhaitez.

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

Finalement, avant de parler de ce projet, pourquoi en sommes-nous là ? Pourquoi faisons-nous ces études ? Pourquoi un débat public ? Pourquoi cet objet ? Pourquoi développer les capacités de transport de gaz naturel dans le sud-est de la France ?

Une double motivation. Double pour des raisons pédagogiques, mais qui se rejoignent finalement. Il s'agit d'abord d'ouvrir une nouvelle voie d'approvisionnement du gaz naturel pour la France et pour l'Europe. Il s'agit aussi de faciliter l'exercice du marché du gaz naturel, qui est aujourd'hui un marché ouvert en France depuis maintenant une dizaine d'années, comme l'est celui de l'électricité par exemple. Cela veut dire que n'importe qui souhaitant utiliser et acheter du gaz naturel, peut l'acheter par n'importe quel candidat qui aura auparavant été habilité à le faire.

Un besoin de diversifier les approvisionnements et de faciliter l'exercice du marché. D'autres que nous ont fait ce constat et c'est ainsi que d'autres projets voient le jour dans le sud de la France, qui sont de véritables projets déclencheurs du projet ERIDAN. Cela veut dire que si au moins l'un de ces projets se fait, nous aurons un maillon supplémentaire à créer, il s'agit du projet ERIDAN, la canalisation. Les projets sont identifiés sur cette carte et sont au nombre de trois : un projet de terminal méthanier à Fos-sur-Mer, porté par la société Shell à la même échéance que le projet ERIDAN, un autre projet de terminal méthanier dans l'estuaire de la Gironde et un projet de liaison internationale entre les réseaux de transports français et espagnol, projet animé par les régulateurs, la Commission de Régulation de l'Energie en France et la CME de l'autre côté des Pyrénées.

Si au moins un de ces trois projets se fait, de nouvelles quantités de gaz naturel arrivent dans le pays et du coup, le réseau de transport actuel est insuffisant, nous avons repris sur la carte les principales artères de transport par rapport à la carte où le réseau figurait en rouge tout à l'heure, et ici, dans la vallée du Rhône, nous aurions un réseau sous dimensionné si ces projets se réalisent.

Pour développer un peu, la problématique de diversification des approvisionnements est un sujet d'autant plus important que dernièrement, dans l'actualité, nous avons pu avoir un bilan de la consommation de gaz naturel dans le monde, et que cette consommation baisse. Dans le Grenelle de l'Environnement, nous avons vu combien les énergies fossiles étaient interrogées. Il ne s'agit pas du tout d'un problème de consommation, mais d'un problème de garantir les approvisionnements suffisants pour faire face aux consommations de demain, quand bien même elles seraient stables ou à la baisse ou légèrement à la hausse. Aujourd'hui, l'Europe produit plus de la moitié du gaz naturel qu'elle consomme, à l'horizon de 15 ou 20 ans, elle n'en produira quasiment plus et il faudra donc aller chercher ce gaz naturel ailleurs. Or trois pays sur le continent eurasiatique concentrent 60 % des réserves de gaz naturel, la Russie, l'Iran et le Qatar. De l'autre côté de ce continent, en Chine et en Inde, les consommations vont à la hausse. Si nous voulons demain avoir suffisamment de gaz naturel pour faire face aux besoins, quand bien même ils seraient inférieurs à aujourd'hui, si nous voulons ne pas dépendre d'une crise d'approvisionnement comme celle que nous avons connue, si nous ne sommes pas plus costauds face à ces crises par rapport aux crises que nous avons connues, par exemple au début de l'année, il faut ouvrir de nouvelles voies d'approvisionnement. La problématique de diversification des approvisionnements est là.

Deuxième problématique, celle du marché. Le marché est ouvert et tout fournisseur qui voudrait faire commerce du gaz naturel en France doit pouvoir circuler librement sur les canalisations. Or aujourd'hui, par endroits, et notamment dans la vallée du Rhône, le réseau est congestionné et pour le décongestionner, il faut faciliter la circulation du gaz naturel et pour cela, créer de nouvelles canalisations. Au bout du compte, ce sont les consommateurs qui en tirent également bénéfice parce que plus de concurrence rend les prix plus attractifs.

Voilà donc ce qui motive le projet et les débats publics mettent en avant la question de l'opportunité, Monsieur le Président, et pas uniquement les caractéristiques techniques et les impacts, il s'agit d'une vraie innovation du débat public, et c'est un sujet qui peut mériter des développements.

### **3. Le projet ERIDAN dans le territoire**

Pour réussir un tel projet, outre l'opportunité est une dimension pour nous, particulièrement importante dans la vallée du Rhône : l'insertion territoriale de l'ouvrage dans les communes et secteurs empruntés, que nous ne faisons finalement qu'emprunter, puisque nous passons chez des propriétaires, nous pourrions y revenir. C'est un sujet d'autant plus important, que nous sommes dans la vallée du Rhône sur un secteur aux caractéristiques très marquées, qui constituent pour nous un véritable défi pour l'insertion territoriale et de ce point de vue, je vois certains bureaux d'études présents dans la salle, nous comptons sur eux pour trouver, Mesdames et Messieurs, le meilleur tracé dans la concertation.

Il s'agit d'un territoire structuré par le fleuve, par les Préalpes à l'est et le Massif Central à l'ouest. Il s'agit d'un territoire très attractif, puisque par certains secteurs, nous avons des dynamiques démographiques deux fois supérieures à la moyenne nationale. Il s'agit d'un territoire fortement marqué par les activités économiques, nous sommes ici à Avignon, le secteur Avignon-Cavaillon-Carpentras, plus au nord dans la Drôme, le secteur de Valence et de Romans, plus au sud, le secteur de Tarascon et de Saint-Martin-de-Crau et d'Arles et entre les deux, les zones comme Pierrelatte.

Il s'agit d'un territoire marqué par les productions agricoles et viticoles à forte valeur ajoutée, issues d'efforts faits depuis plusieurs décennies par le monde agricole pour traverser les crises qu'il a connues et qui fait qu'aujourd'hui cette production est vraiment marquée par ces aspects qualitatifs.

Il s'agit d'un milieu naturel remarquable que les spécialistes expliquent par des influences méditerranéennes et alpines.

Il s'agit enfin d'un territoire déjà concerné par de nombreuses installations et infrastructures et qui, du coup, fait ressentir et exprimer par les décideurs publics un vrai sentiment de saturation, qui confirme pour nous que l'inscription territoriale est un véritable défi et nous y serons, bien sûr, attentifs.

Sur cette carte qui vous est présentée, les contours noirs figurent l'aire d'étude initiale limitée par le Massif Central et les Alpes et les extrémités. Les couleurs figurent le milieu naturel en vert, le milieu agricole en jaune et les zones urbanisées en rouge.

Il existe de multiples manières de trouver un tracé tel que celui-là. Le premier est réglementaire, il s'agit de la réalisation d'une étude d'impact que nous réalisons bien sûr. Nous avons voulu inscrire cette étude d'impact dans une bande d'étude, que nous appelons dans notre jargon un fuseau, que nous avons élaboré par le croisement d'études réalisées par des experts tous issus de la région, d'un dialogue que nous avons voulu nourri dès le début avec les représentants des territoires. Au bout du compte, en 2009, nous comptons beaucoup sur le débat public pour approfondir cette connaissance du terrain, en parallèle des études que nous menons. Pour terminer cette première partie de la présentation, quel est ce fuseau, quelle est cette bande d'étude, puisque la première question que l'on nous pose souvent dans ce genre de discussion est : « Où allez-vous passer ? » : Il n'existe pas de recette miracle pour définir le passage d'une infrastructure linéaire, mais nous avons par contre tenu à certains principes, que nous n'avons pas inventés, mais qui nous ont été soufflés par les personnes que nous avons rencontrées. Il s'agit d'abord d'éviter les zones urbanisées ou promises à l'urbanisation, bien entendu, un chantier de terrassement comme celui-là n'a pas vocation à se faire

en ville. D'ailleurs, certains nous ont soufflé que si nous ne voulions pas gêner l'organisation, des zones limitaient déjà l'urbanisation dans la vallée du Rhône, c'est-à-dire les zones déclarées inondables au sens du plan de prévention du risque inondation et ainsi, plus d'un tiers du fuseau d'étude chemine dans les zones déclarées inondables de la vallée du Rhône.

Nous avons effectivement pour objectif d'essayer de préserver les potentiels des productions agricoles, de conserver la pérennité du patrimoine naturel après les travaux puisqu'il y a bien entendu une période de travaux et bien sûr, nous, maître d'ouvrage, nous sommes gardiens du budget du projet, il s'agit d'éviter les sur-longueurs, puisqu'un tel ouvrage coûte globalement 2 millions d'euros le kilomètre.

Voici le fuseau d'étude du sud vers le nord. Nous partons de Saint-Martin-de-Crau et nous avons une bande qui fait 2 à 4 kilomètres de large, que nous proposons au débat. Les frontières de ce fuseau ne sont pas intangibles ni étanches, le débat peut nous porter à ajuster ce que nous vous présentons ici.

Très rapidement, partant de Saint-Martin-de-Crau, l'idée aurait été d'aller plein nord, le plus directement possible, sauf que plein nord, dans l'agglomération d'Avignon-Carpentras-Cavaillon, l'urbanisation aujourd'hui, et celle de demain, ne rend pas réaliste le passage de cet ouvrage. Nous contournerons donc les Alpilles par l'ouest pour franchir le Rhône au niveau de Tarascon et d'Aramon, pour poursuivre ensuite plein nord jusqu'à l'agglomération de Montélimar. À Montélimar, le secteur aggloméré est évité en passant par l'est et nous poursuivons ensuite plein nord jusqu'à l'extrémité du projet, Saint-Avit dans la Drôme.

Au bilan, quatre départements du sud vers le nord sont concernés : les Bouches-du-Rhône, le Gard, le Vaucluse et la Drôme, trois régions concernées, une centaine de communes dans ce fuseau, dont 60 % dans la Drôme et le reste en pourcentage équivalent dans les trois autres départements.

Je passe la parole à Jean-Noël Connangle pour la suite de la présentation.

### **Jean-Noël CONNANGLE**

Bonsoir. Nous allons maintenant parler de l'ouvrage en lui-même.

#### **4. L'ouvrage projeté**

Je vais déjà vous décrire 99 % de l'ouvrage : il s'agit en résumé d'un tube en acier enterré sur toute la longueur. Il s'agit d'un tube en acier de haute résistance soudé bout à bout. Nous avons déjà cité le diamètre de 1,20 mètre, capable de supporter une pression intérieure de 80 bars et notre règle est qu'il sera mis à une profondeur d'au moins un mètre de recouvrement. Je vous ai ici décrit 99 % de l'ouvrage.

Passons maintenant à quelques accessoires annexes, je vais vous parler du 1 % restant, c'est-à-dire une quinzaine de postes de sectionnement. Il s'agit tout simplement d'un robinet qui permettra de tronçonner l'ouvrage en une quinzaine de tronçons. Il s'agit de règles de sécurité permettant à un moment donné d'isoler deux ouvrages. Enfin, et bien sûr, il y a un point de départ et un point

d'arrivée, l'installation de Saint-Martin-de-Crau et l'installation de Saint-Avit, toutes deux déjà existantes.

Telle est la description globale de l'ouvrage.

## **5. Les impacts prévisibles**

### *a. Pendant les travaux*

Pour résumer l'essentiel des travaux, il convient déjà d'ouvrir une piste parce que nous allons mettre des engins de fort tonnage, parce qu'ils ont des poids énormes à transporter, un tube pèse par exemple entre 400 et 900 kg le mètre, et à manipuler du terrain. Cette piste est ouverte pour cette raison. Il s'agit d'engins qui ne peuvent pas prendre la route, ils doivent donc avoir une piste dédiée pour eux. L'énorme avantage de tels engins est que lorsque vous prenez la largeur des chenilles, nous arrivons à des pressions au sol très faibles, nettement inférieures à celles que peuvent par exemple exercer les roues d'un tracteur.

Le principe de construction est le suivant : Nous devons faire une piste pour que les engins puissent passer, nous amènerons par cette piste les tubes, qui seront soudés bout à bout, et la tranchée ne sera ouverte qu'une fois cela fait. La tranchée est par principe ouverte au tout dernier moment.

Nous profiterons de la tranchée pour faire le tri des terres, la terre arable et le reste des déblais. Avec cela, vu la dimension de l'ouvrage, voilà ce que peut à peu près représenter un chantier de cette nature, 25 à 30 mètres d'emprise, la partie pour pouvoir mettre les déblais et la partie pour pouvoir rouler. Nous mettons des clôtures, en accord avec l'exploitant agricole ou le propriétaire du terrain, pour isoler le chantier en présence d'élevages, par exemple, de quelque nature que ce soit. Néanmoins, pendant le chantier, il faut retenir le principe d'un avancement, le chantier va en effet avancer entre 500 mètres et 1 kilomètre par jour. Il n'y a pas de réel point fixe, sauf bien entendu au niveau des obstacles, lorsque le Rhône sera à franchir, ou une ligne TGV ou une route importante. Cela restera cependant marginal, si nous regardons l'ensemble, la taille globale du chantier.

Nous ne commencerons pas tout à fait par les travaux de pose, mais d'abord, sous les prescriptions du Conservatoire régional d'Archéologie, il va y avoir des diagnostics. Ceci est normal, nous allons toucher le terrain et il y aura donc une opportunité à diagnostiquer un patrimoine ou un mobilier archéologique en amont de notre chantier.

Ensuite, concernant le bruit, dans nos exigences vis-à-vis des entreprises, le bruit reste conforme aux normes en vigueur, je vous demande néanmoins de bien vouloir retenir cette notion d'avancée, qu'il n'y a pas réellement de point fixe.

Le chantier va évidemment occasionner une gêne au niveau de l'agriculture pour une partie de l'exploitation, mais le principe est de faire en sorte que le préjudice résultant de la perte de la récolte soit totalement transparent vis-à-vis de l'exploitant agricole. Il est donc basé sur un système d'indemnités convenues avec les chambres d'agriculture.

Sur la faune et la flore, nous parlions tout à l'heure d'un document très fondamental, l'étude d'impact, nous aurons à travers cela identifié, décelé et identifié un certain nombre d'espèces et nous devons dans la mesure du possible éviter, réduire ou trouver des mesures dites compensatoires de telle manière que la gêne reste temporaire et d'un minimum possible à l'égard de la faune et de la flore.

Enfin, un chantier de cette nature est susceptible d'employer de l'ordre d'un millier de personnes sur une durée possible de 18 mois. Il y aura donc des retombées économiques non négligeables sur la région en phase travaux et ensuite en phase exploitation, puisque nous avons un réseau global qui s'agrandit.

*b. Après la mise en service*

Ce réseau global qui s'agrandit me permet d'aborder les impacts après travaux. Le premier est que nous sommes au niveau des propriétaires sur un régime dit de la servitude comme il en existe par rapport aux autres ouvrages, parce que nous n'avons pas de procédure d'expropriation. Nous ne sommes pas propriétaires de la zone, nous l'occupons et nous devons disposer, pour les actions de maintenance et de sécurité si besoin en était, d'avoir un droit à l'accès. Il existe donc un système dit de servitude, qui donne lieu à indemnités et la contrainte est de ne pas planter des arbres de haute futaie dépassant plus de 2 mètres 70 sur cette emprise qui fera 20 mètres. Cependant, dans certains cas particuliers, nous pourrions, si la configuration géographique s'y prête, descendre jusqu'à 10 mètres, mais il s'agirait du strict minimum.

Enfin, sur l'urbanisation, nous aurons cette limite liée à la servitude, sinon rien d'autre pour le reste, et sur l'agriculture, au travers de nos protocoles et des relations que nous entretiendrons avec le monde agricole d'une part et ce qui sera notifié au travers de notre étude d'impact d'autre part, le but de nos travaux, leur nature même, fait que la nature récupère ses droits et donc l'agriculture le fera également.

Pour terminer, parlons de l'impact de ce type de chantier après travaux, après mise en service. Il n'y aura pas de gêne particulière à l'égard des loisirs et des transports. Une image vous montre à peu près comment se présente une canalisation finie, le milieu naturel et le paysage récupèrent entièrement leurs droits.

Voilà s'agissant des impacts prévisibles, je suis bien entendu à votre disposition pour toute question complémentaire.

## **6. Calendrier et étapes du projet**

### **Georges SEIMANDI**

Pour terminer, Monsieur le Président, si nous décidons de poursuivre le projet après le débat public, dans une visée de mise en service à l'horizon 2015, les travaux débuteraient dans le courant de l'année 2013. Cela passerait par une autorisation ministérielle qui interviendrait, si elle intervient, en 2012 et nous la solliciterions dans un an comme maintenant, et entre les deux, moment de concertation important, l'enquête publique. Pendant le débat public, des études se poursuivent. Nous allons terminer, en restant à votre disposition, mais je ne voudrais pas terminer

sans profiter de cette réunion publique pour remercier toutes les personnes qui ont mouillé la chemise pour que nous soyons prêts ce soir. Monsieur le Président, le débat public est une première pour nous, et il a augmenté le niveau d'exigence de cette préparation. En premier lieu, merci, Mesdames et Messieurs de GRTgaz, merci Mesdames et Messieurs des bureaux d'études, j'en vois quelques-uns dans la salle. J'espère que ce travail fera que le débat public sera réussi.

### **III. Questions/réponses**

#### **Patrick LEGRAND**

Merci, je crois que nous avons maintenant un premier panorama, une première présentation du projet. Nous rentrons tout de go dans la question. C'est d'une simplicité absolue, pas de papier, on lève la main, si l'affluence est intégrale et générale, nous donnerons des numéros pour essayer de vous suivre. Les hôtes ont des micros pour poser les questions et nous vous demandons de vous le reprendre à la fin de la question, quitte à vous le rendre ensuite.

S'agissant des questions, autant faire court, il peut également s'agir d'une présentation d'avis, mais autant laisser le plus de temps possible aux questions. Lancez-vous, vous verrez la manière dont cela se déroule, si nous pouvons commencer à construire des interrogations profondes. Qui a envie d'ouvrir la première question du premier débat public sur un gazoduc ? Je vois des mains qui se lèvent. Monsieur a donc le numéro 1 de 1 à 1. Allez-y, merci de vous présenter, afin que votre nom puisse apparaître dans le verbatim.

#### **1. Le projet du point de vue technique**

##### **Michel MAUREL, habitant de la région**

Dans le fuseau, vous traversez deux fois le Rhône. Sur les diapositives que vous avez montrées, nous voyons bien la manière dont les tuyaux sont enterrés, mais comment procédez-vous lorsqu'il s'agit de traverser une rivière ? Je ne suis pas du tout technicien, je suis à la retraite, mais pas du tout dans ces domaines. Je suis curieux.

##### **Jean-Noël CONNANGLE**

En général, pour franchir une rivière, un fleuve, vous avez trois solutions : faire une souille dedans, c'est-à-dire creuser sur toute la largeur de la rivière. Cela peut très bien se faire sur le Rhône. Vous avez une autre technique permettant de passer par en dessous. Passer par en dessous, deux techniques, soit vous creusez et vous mettez une gaine, c'est-à-dire un tube métallique et vous allez enfiler dedans votre canalisation ou carrément le forage du terrain. Vous allez faire un trou avec un foret, vous allez récupérer votre tube de l'autre côté et l'enfiler à l'intérieur du forage. Nous préférons d'abord la souille avant de passer en sous-œuvre, car l'avantage d'une souille qui reste un morceau d'ouvrage encore accessible. Si vous faites du forage dirigé en dessous, il est sûr que plus tard, pour un constructeur, il s'agira d'un ouvrage moins facile à entretenir. Voici donc les deux techniques de franchissement de rivières. J'espère avoir répondu à votre question.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Avez-vous une autre question ? Non ? Nous n'avons pas le recours d'en poser nous-mêmes, puisque cela reviendrait à se prononcer sur le fond.

**Nathalie COIN, habitante de la région**

Je vous ai entendu discuter et exposer la résistance des tubes et j'aimerais avoir des éléments de comparaison. J'ai effectivement entendu 80 bars de résistance, mais j'aimerais bien savoir à quoi cela correspond et si vous pouviez me donner un exemple.

**Daniel BOURJAS**

Nous pouvons donner des éléments comparatifs, par exemple en technique de distribution, le gaz naturel circule dans des canalisations qui sont aujourd'hui en polyéthylène, avec des pressions de 4 à 8 bars. Là, cela fait environ 10 fois plus. En comparaison, dans un pneu de voiture ou de tracteur, la pression est de 4 bars. La pression est contenue dans la canalisation qui est en acier de forte épaisseur, pour contenir des pressions élevées.

**Patrick LEGRAND**

La réponse vous convient-elle ?

**Nathalie COIN**

Oui.

**Patrick LEGRAND**

Merci. Qui sera le numéro 3 ? Tout est clair ? C'est bon le silence de temps en temps.

## **2. Le projet du point de vue économique**

### **Un habitant**

La première question était une question technique, la seconde sera une question économique. Dans les dossiers distribués, est indiquée une certaine somme annuelle de coûts de fonctionnement, pouvez-vous nous dire en quoi consiste ce coût de fonctionnement, est-ce en remplacement de tuyaux, de vannes dans les stations intermédiaires, du personnel technique ? Comment tout cela se ventile-t-il ?

## **Daniel BOURJAS**

Une fois que l'ouvrage est construit, que la canalisation est posée, enterrée, que du gaz circule dans le gazoduc, l'exploitation est finalement de veiller à ce que tout soit opérationnel pour que nous puissions assurer notre mission de transporteur pour acheminer le gaz pour les clients expéditeurs. Cela consiste déjà à faire des surveillances sur les points particuliers que peuvent être des traversées de route, l'entrée et la sortie d'un micro-tunnel, si nous choisissons cette technique pour franchir le Rhône. Il s'agira également de reconnaissances pédestres, une fois par an, un agent de GRTgaz effectue tout le parcours à pied, il vérifie par exemple la hauteur des arbres, si les clôtures, la topologie a bougé. Nous pouvons aussi effectuer des surveillances aériennes avec des petits avions qui donnent donc une vision d'ensemble en altitude.

La technique d'exploitation est aussi de temps en temps d'envoyer des robots contenant de l'informatique, à l'intérieur du gazoduc, qui va vérifier par exemple si l'épaisseur ne bouge pas dans le temps. Voici donc un peu toutes les techniques d'exploitation mises en œuvre pour surveiller nos ouvrages.

## **Patrick LEGRAND**

Merci, la réponse vous convient-elle ? Avez-vous d'autres questions ? Que dois-je en déduire ? Considérez-vous que le débat soit inutile sur une telle question ? Il n'est pas impossible qu'une structure comme la Commission nationale du débat public se trompe ou que les enjeux qu'elle a perçus et qui l'ont conduit à cette décision de lancer un débat public ne valent pas la peine d'être portés au débat public ? Allez-y.

## **De la salle**

Bonjour, vous parlez du projet au conditionnel, que vous manque-t-il pour vraiment lancer la procédure ? Vous manque-t-il des accords avec les régions ?

## **Georges SEIMANDI**

Oui, plusieurs points. Il s'agit d'une question essentielle, merci de la poser. La diapositive numéro 8 peut-elle être à nouveau affichée ? En fait, pour engager un tel investissement, il est indispensable que les personnes qui ont à acheminer du gaz naturel, les fournisseurs, y manifestent d'abord un intérêt et, deuxième étape, qu'ils s'engagent contractuellement à y faire circuler du gaz naturel. Je vais être trivial, mais il ne s'agit pas de poser un tuyau qui soit éternellement vide. Ce qui nous manque donc, comme facteur de décision, c'est que par exemple, les projets présents sur cette diapositive, par exemple si la société Shell qui étudie un nouveau terminal méthanier à Fos-sur-Mer, réalise son projet, il sera indispensable de développer cet axe de transport. Nous attendons donc d'avoir des signaux, des engagements du marché, qui vont s'engager sur des quantités correspondant au dimensionnement de l'ouvrage.

Deuxième impératif, un tel projet, vous l'imaginez bien, relève d'une réglementation très stricte qui appelle une autorisation de niveau ministériel. Il nous faut donc réaliser le dossier ad hoc, nourri

par les études d'impact, les études de sécurité, les études de dimensionnement, l'inscription de l'ouvrage, et sur la base de ces études, nous sollicitons une autorisation ministérielle.

Troisième série de conditions, un ouvrage comme celui-là s'implante dans des propriétés privées, il nous faut donc solliciter l'autorisation des propriétaires parcelle par parcelle, pour aller au bout.

Je vous ai mis ces conditions un peu dans le désordre, elles ne sont pas chronologiques dans le processus de décision, mais sauf si j'en ai oublié, voilà les trois types de conditions qui font que le projet pourrait se réaliser. Si, il y a des conditions que j'oublie et qui traversent l'actualité : La question des financements. 500 millions d'euros, tel est le coût du projet, qui est entièrement financé par GRTgaz sur les recettes d'acheminement. Cette condition de trouver les financements nécessaires, soit sur capitaux propres, soit en ayant recours au marché, par exemple le marché obligataire, est une condition indispensable, bien entendu, mais qui est en même temps liée à la première : Si nous avons des engagements d'acheminements, nous avons des engagements de recettes et le projet peut donc être déclenché. Nous n'avons personne de la Commission de Régulation de l'Energie dans la salle, mais je vais tout de même le préciser, les investissements de GRTgaz doivent au préalable bénéficier, recueillir l'accord de la Commission de Régulation de l'Energie. Voilà à peu près les cinq conditions pour que l'ouvrage se concrétise. Ai-je complètement répondu à la question.

### **Patrick LEGRAND**

Merci. Nous sommes dans le champ des autorisations et dans un nouveau champ économique. Avez-vous encore une question ?

### **3. Questions macroéconomiques et stratégiques**

#### **Georges SEIMANDI**

Pardonnez-moi, Monsieur le Président, si parmi nos partenaires bureaux d'études ou personnel de GRTgaz, il y a des questions, y compris sur l'exercice du débat public, si vous le permettez, tout ce que vous voudriez savoir sur le projet sans jamais oser le demander, cela peut se faire aujourd'hui, n'hésitez donc pas.

#### **Jean-Marc, Bouches-du-Rhône**

J'aurais une question portant plus sur les aspects géopolitiques. Nous avons connu une crise voici un an ou deux, nous étions relativement fragiles en matière d'approvisionnement, la France peut-être un peu moins que d'autres pays, mais ma question était plus de savoir quel est actuellement le niveau d'indépendance énergétique de la France. Je crois qu'il est également possible de faire du stockage et j'aimerais connaître le nombre de mois de stockage dont nous pouvons disposer pour être en autonomie complète, en cas de conflit, par exemple.

## **Daniel BOURJAS**

GRTgaz exploite en réseau, nous vendons actuellement des capacités d'acheminement à 50 clients, fournisseurs, traders d'énergie. Nous sommes donc sortis d'une situation monopolistique voici dix ans, à une situation de marché ouvert où l'acheminement doit être partagé par tous les acteurs du marché. Les fournisseurs d'énergie, qui livrent le consommateur, le client final, s'approvisionnent auprès de la Russie, il peut y avoir plusieurs intermédiaires entre-temps, la Norvège, il existe aussi des champs en Mer du Nord anglaise, la Hollande. L'Algérie est également un grand producteur pour la France, le gaz est acheminé par bateau méthanier. Nous avons aussi de nouveaux gisements développés, tel que le Nigéria, l'Égypte et le Qatar, qui, aujourd'hui n'a pas signé de contrats long terme avec les fournisseurs d'énergie, mais qui écoule un début de mise en production du gisement sur un marché spot.

Voici donc le panorama. La France a toujours eu une politique de diversification de ses approvisionnements, qui a conduit à la structure du réseau que nous exploitons aujourd'hui. Nous avons des points d'entrée sur le réseau de terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer et Montoir-de-Bretagne, par exemple pour le gaz algérien, mais aussi pour le gaz égyptien, le gaz du Qatar et d'autres provenances, des points d'entrée du réseau à Dunkerque pour le gaz de la Mer du Nord, un autre point dans le Nord, une interconnexion avec le réseau belge. Nous avons également une interconnexion avec les réseaux allemands dans l'est à côté de Sarreguemines. Voilà un peu la situation. Cette situation de structure du réseau est liée à l'histoire du développement du gaz naturel en France.

Il y a eu un équilibre entre le réseau et les gisements et le fournisseur qui gérait cela, cet équilibre, que Georges Seimandi vous a présenté, va évoluer au cours des prochaines années, du fait de certains gisements qui sont épuisés. 50 % de la production européenne va disparaître dans les dix ans à venir et sera donc compensée par d'autres sources. Les trois grands pays producteurs sont la Russie, le Qatar et l'Iran. Cela va donc également se jouer en termes de géopolitique au travers des relations avec ces pays qui vont structurer les nouvelles voies d'acheminement du gaz à travers le monde.

L'intérêt pour GRTgaz est d'être un acteur qui prépare l'avenir énergétique en sécurisant les approvisionnements, qui passe par une augmentation des capacités de transport sur notre propre réseau. Nous nous inscrivons là totalement dans la feuille de route issue du Grenelle de l'environnement que le ministre Borloo a dévoilé le 3 juin, c'est donc tout récent. Je le cite « souhaite rendre la France plus résistante aux crises d'approvisionnement par des investissements dans les infrastructures ». Si GRTgaz est conduit à investir dans ces infrastructures, cela donne des capacités qui permettent de recevoir du gaz supplémentaire en période de crise et cela permet aussi, pour la France, d'être un pays de premier transit pour une nouvelle voie d'arrivée de gaz naturel en Europe, et si nous sommes le premier pays servi, nous serons le pays qui souffrira le moins d'une maîtrise de l'approvisionnement. Voilà un peu le tableau en ce qui concerne les ressources et la position de la France face à ces ressources, qui vont bouger à l'avenir et le rôle du transporteur.

## **Georges SEIMANDI**

Il me semble qu'il y avait également une question sur le stockage. Sur la carte présentée, les points bleus représentent les stockages positionnés sur le réseau de GRTgaz et brun pour ceux qui sont

positionnés dans le sud-ouest sur le réseau de TIGF. Il est un peu difficile pour nous de parler de ces stockages parce qu'ils sont exploités par d'autres sociétés, GDF-Suez en bleu et TOTAL pour le reste. Les stockages permettent soit de passer des pointes, soit de faire de la modulation intersaisonnière, ce qui fait que pour répondre à la question quelles capacités de stockage il existe en durée, je dirais que cela dépend des consommations. Nous avons cependant déjà entendu dans la presse des réserves de l'ordre de plusieurs mois. En tout cas, pour ces stockages, pour les températures les plus froides.

### **Daniel BOURJAS**

La différence entre les hydrocarbures liquides, tels que le pétrole, qui peut répondre à un stock de sécurité de trois mois de consommation, est qu'il n'y a pas vraiment la même réglementation pour le gaz naturel, sachant que le stockage est moins facile que des hydrocarbures liquides, puisque le gaz naturel se stocke soit dans des gisements de gaz épuisé, soit dans des structures aquifères ou salifères, qu'il convient de créer. De plus, le volume de gaz stocké dans un pays donné dépend de la géologie du pays. La France a une bonne position en la matière puisque 25 % de la consommation française est stockée en début d'hiver pour faire face aux pointes de consommation liées aux rigueurs climatiques.

### **Patrick LEGRAND**

Merci. Cela répond-il à vos interrogations ? Nous pouvons donc à la question suivante. L'air de rien, nous avons tout de même couvert, au travers de la présentation et des questions que vous avez posées, des aspects à la fois très techniques et de terrain, et nous allons ouvrir d'autres questionnements, notamment sur les questions macroéconomiques et géostratégiques. Au fond, même si nous nous arrêtons maintenant, je dirais que nous avons déjà assez correctement ouvert le débat. Je vais donc vous poser la question de confiance : Désirez-vous que nous nous arrêtons maintenant ou avez-vous encore quelques questions auxquelles vous avez envie d'avoir des réponses pour commencer à articuler un tuyau, qui vous a été présenté de façon relativement simple, encore que ce soit techniquement compliqué de le situer à un endroit bien précis.

Si vous n'avez plus de question, le soleil nous appelle encore, les terrasses aussi, il n'y a donc pas de problème. Je suis un mercenaire du débat public, je fais avec ce que l'on me donne. Au fond, le débat public est-il utile ou non ?

### **De la salle**

La réponse à cette question était dans votre introduction, dans la mesure où vous avez dit que l'intérêt du débat public ne pourra être discuté qu'après toutes les réunions.

### **Patrick LEGRAND**

Merci de me renvoyer la balle. Vous pouvez tout de même avoir un avis au fur et à mesure, cela se construit de cette façon. Restons-nous sur cette position ? Je pense qu'une autre réunion est prévue à Avignon vers la fin du débat public, je remercie les personnes présentes d'être là, je les remercie

d'avoir soutenu cette ouverture. Celles qui ne sont pas là nous mettent au défi de les y ramener. Je suis à peu près persuadé que nous aurons un peu plus de monde dans les prochaines réunions et vous pourrez constater avec nous, puisque je compte bien vous voir lors de l'ultime réunion, que les questions que vous avez ouvertes aujourd'hui ont un peu évolué, même beaucoup. Sauf remord ultime, qui peut s'exercer très saintement chez Benoît XII, je vais lever la séance. Oui ? Je lève donc la séance, merci d'avoir été présents, merci au maître d'ouvrage, merci à ceux qui ont posé des questions. Le débat public est également une expérience, c'est un peu comme les chercheurs, nous avons de temps à autre le droit à des résultats mitigés. Merci, lisez bien le dossier, vous verrez que beaucoup de questions pourront être posées. À bientôt et merci. Au revoir.