

Synthèse de la Réunion publique de clôture Débat public ERIDAN

Date et heure : 5 novembre 2009 à 19h

Lieu : Chabeuil – Espace culturel Pré aux Dames

Durée : environ

I. Présentation du débat public ERIDAN

Patrick LEGRAND (président de la Commission particulière du débat public) ouvre la séance, mettant en exergue les caractéristiques du débat public, qui est organisé très en amont de l'enquête publique, afin de prendre en compte les observations de l'ensemble des personnes concernées à un moment où le projet n'est pas encore décidé. La CPDP est neutre dans le débat. A l'issue des réunions publiques, elle établira sous deux mois un rapport synthétisant ce qui s'est dit pendant le débat, présenté à la presse et accessible aux communes concernées et à toute personne qui le demandera. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour faire connaître sa décision de poursuivre ou non le projet.

Le débat a soulevé jusqu'à présent des questions macroéconomiques et stratégiques, fait apparaître une forte demande de cohérence territoriale, questionné les limites du fuseau retenu et abordé les questions agricoles et environnementales.

II. Présentation du projet

Daniel BOURJAS (directeur régional de GRTgaz) souligne à quel point le débat public a nourri le projet ERIDAN et l'Entreprise elle-même, qui a parfois été bousculée dans ses évidences, et a modifié ses méthodes de conduite de projet. L'inscription sociale de l'Entreprise, les questions de sécurité (qui font apparaître la confiance du grand public) ont été mises en exergue.

Georges SEIMANDI (directeur du projet ERIDAN) rappelle que le projet Eridan consiste à créer une canalisation de transport de gaz naturel enterrée qui cheminera sur environ 200 kilomètres entre Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône) et Saint-Avit (Drôme). Son coût s'élèvera à 500 millions d'euros entièrement financé par GRTgaz, filiale à 100 % du groupe GDF Suez. Si ce projet se réalise, les travaux démarreront mi-2013, pour se terminer en 2015. Ce projet vise à renforcer la sécurité des approvisionnements énergétique française et européenne et à faciliter l'exercice de la concurrence entre les fournisseurs de gaz naturel. Le sujet de l'implantation est particulièrement passionnel ; le débat sur le fuseau d'étude n'a pas permis de dégager un consensus, dès lors que personne ne souhaite voir la canalisation passer sur son territoire ; il a cependant permis d'ouvrir de nouvelles pistes. Tous les participants au débat ont exprimé un sentiment de saturation, et demandé à GRTgaz de se rapprocher des autres gestionnaires

d'infrastructures linéaires. L'Entreprise rendra compte publiquement des avancées de ces discussions.

Jean-Noël CONNANGLE (chef de projet ERIDAN) présente le panel d'études de GRTgaz, qui répondent aux interrogations des participants au débat. La quête de qualité totale assure le juste équilibre entre l'exigence de rigueur et la possibilité d'intégrer des suggestions publiques.

III. Questions/réponses

1. Justification du projet

Un participant s'enquiert de **ce que le projet apporte par rapport au réseau existant**. GRTgaz répond que la canalisation précédente date des années 1970 ; elle est dimensionnée pour la capacité du terminal méthanier actuel. Trois projets sont à l'étude (un troisième terminal méthanier à Fos-sur-Mer, un terminal méthanier dans l'estuaire de la Gironde et une liaison entre les réseaux de transport français et espagnol). Si l'un d'entre eux se réalisait, il rendrait indispensable la construction d'un gazoduc de grand transit pour acheminer le gaz vers le Nord de la France et de l'Europe.

En réponse à un participant qui demande des précisions sur le **bien-fondé de la réalisation du projet** et sur la **capacité de stockage de gaz naturel**, GRTgaz ajoute que le gazoduc actuel ne répond pas aux besoins du marché de gros, le gaz étant plus cher au Sud de la France qu'au Nord du fait de la petite taille du gazoduc actuel. Par ailleurs, 50 % de la production européenne va disparaître dans les années qui viennent, et la France doit développer ses approvisionnements en provenance de Russie et du Moyen-Orient. Les stockages, pour leur part, servent réguler le différentiel d'offre et de demande en été et en hiver ; un projet de développement des capacités de stockages à Tersanne est en cours, qui n'est pas directement lié au projet ERIDAN.

Un participant note que la capacité de transit de gaz est notoirement augmentée par le projet ; **la compensation de la perte de production européenne**, qui représente une très faible proportion de la production mondiale, ne lui semble pas un argument suffisant. GRTgaz indique que le réseau de transport accompagne le développement du transport entre les lieux de production et de consommation. L'ouverture à la concurrence impose d'avoir davantage de capacités de transit, pour donner aux acteurs une véritable possibilité de se faire concurrence. Enfin, le changement des lieux d'approvisionnement impose une reconfiguration du réseau.

Un participant **s'étonne qu'il soit prévu de s'approvisionner en gaz en Espagne**, alors que les nouveaux gisements sont situés à l'Est. GRTgaz souligne que la France doit diversifier ses approvisionnements pour limiter la dépendance à la Russie ; le projet Medgaz prévoit d'alimenter l'Europe via l'Espagne ; un autre projet reliera prochainement le Nigeria à l'Algérie.

2. Aspects techniques

Un participant demande si le projet comporte des **stations de compression**. Il évoque la question posée à Eure de la réutilisation d'un **oléoduc actuellement en quasi-déshérence**. GRTgaz répond qu'il n'y aura pas de stations de compression dans le projet ; GRTgaz recherche cependant un

terrain à mi-parcours du fuseau pour le jour où elle aurait besoin d'une station de compression. Le pipeline Sud-est européen, exploité par la société SPSE, n'est actuellement pas en vente ; cet ouvrage n'est en outre pas apte à transporter du gaz naturel.

Un représentant associatif s'interroge sur la **durée de vie de l'équipement**, sa **maintenance** et la durée de **l'amortissement de l'investissement**. GRTgaz précise que les réserves prouvées existent à l'horizon de 50 à 60 ans, et les réserves probables pour 30 à 40 ans de plus. Les ouvrages de GRTgaz ont une durée de vie longue, faisant l'objet de travaux de maintenance réguliers. Il n'y a actuellement pas de fin de durée de vie des canalisations en acier, sauf pour quelques canalisations construites dans les années 1950. L'amortissement de régulation est pour sa part fixé à 40 ans.

Le président d'une société de pêche locale, demande ce que signifie la **traversée de cours d'eau en sous-œuvre**, et s'interroge sur son impact sur les berges. GRTgaz répond que la solution consiste creuser un trou en dessous de l'obstacle, par les techniques du fonçage, du forage, ou du micro-tunnelier ; elle permet de commencer à creuser avant les berges.

Un participant demande combien de **stations de sectionnement** sont prévues. GRTgaz précise qu'un poste de sectionnement est une vanne enterrée tous les 10 ou 20 kilomètres dans le prolongement du tube ; les commandes apparaissent en surface.

3. Aspects sécuritaires

Un participant pose la question de la **sécurité de l'ouvrage**, notant qu'il n'est enterré que d'un mètre, ce qui pourrait poser problème selon l'érosion du terrain. GRTgaz signale que la profondeur d'un mètre est un minimum légal, qui doit être maintenu quelle que soit l'érosion.

Un participant s'interroge sur les **modalités d'intervention et d'information de la population en cas d'alerte**. Le responsable de l'exploitation des réseaux de transport à haute pression souligne le caractère exceptionnel du risque de fuite, qui n'est jamais devenu effectif dans la Drôme, et ne peut survenir qu'en cas de contact avec un engin de chantier. Le gaz naturel n'est pas toxique et n'explose pas à l'air libre. La première réaction est un éloignement du public et la mise en place d'un périmètre de sécurité ; la stratégie de réparation de l'ouvrage est ensuite mise en œuvre, mais une fuite contrôlée peut être laissée en l'état pendant quelques jours, afin de ne pas conduire par précipitation à des sur-accidents.

4. Effet sur l'environnement

Un participant fait valoir que le méthane est un **gaz à effet de serre** considérable. Une fuite de quelques jours n'est pas acceptable dans ce contexte. GRTgaz répète que la précipitation n'est pas un bon réflexe face à un incident ; il n'est cependant pas question de regarder le gaz fuir d'une canalisation, d'autant qu'il a une valeur économique.

Plusieurs participants posent la question de **l'adaptation au changement climatique** (remontées des orages cévenols, sécheresses, affaissements de terrain, etc.) et s'étonnent que GRTgaz affirme que le projet puisse avoir un effet positif sur la biodiversité. GRTgaz souligne que l'effet du projet sur l'environnement est pris en compte dans l'étude d'impact, qui intègre une dimension

prospective. Face à la complexité de la situation, GRTgaz a créé des ateliers de la biodiversité, faisant appel notamment aux associations environnementales. Il apparaît que la création d'un milieu ouvert est favorable à la prolifération de certaines espèces.

Un représentant de la FRAPNA souhaite que le **long terme** soit pris en compte sur cette question. Un représentant des chasseurs souligne que la plaine du Rhône, actuellement vouée à l'agriculture, comporte très peu de zones naturelles. Il espère que le projet protégera ces zones.

Un participant s'enquiert de la mise en œuvre de **mesures de compensation environnementale**, par exemple pour camoufler les installations visibles, planter des arbres, etc. GRTgaz répond que l'étude d'impact fait appel à des paysagistes pour les postes de sectionnement. Avant de parler de mesure compensatoire, il est indispensable de chercher à éviter l'impact environnemental par l'identification des secteurs les plus fragiles avec les acteurs de terrain ; lorsque ce n'est pas possible, on essaie de réduire l'impact, et des mesures compensatoires sont proposées en recours ultime (par exemple un ensemencement du sol).

Un participant évoque le Grenelle de l'environnement, et demande si le **démantèlement des infrastructures** et leur coût sont envisagés dans le projet. Il demande si dans le cas contraire les canalisations peuvent être utilisées à d'**autres usages**. GRTgaz répond que le coût d'exploitation prend en compte des coûts éventuels de cessation d'activité et de démantèlement. Pour autant, aucun démantèlement n'a encore été réalisé en France. Il y a une semaine, une entreprise a cependant fait part de son souhait de transporter du CO₂ sur de longues distances ; un nouveau marché s'ouvre peut-être. Le responsable de l'exploitation ajoute que 900 mètres de canalisation ayant servi au transport de gaz naturel ont été reconvertis au transport de l'eau dans la Drôme.

5. Reconnaissance d'utilité publique

Un participant mentionne s'enquiert des **implications de la déclaration d'utilité publique** pour les maîtres d'œuvre. Un représentant de la DREAL Rhône-Alpes précise que la déclaration d'utilité publique est prise par le gouvernement, après avis du Conseil d'Etat. Cette déclaration permet théoriquement d'exproprier. GRTgaz souligne que l'Entreprise n'exproprie absolument pas. La déclaration d'utilité publique lui permettra en revanche d'utiliser les parcelles tombées en déshérence. L'ouvrage sera implanté sur des parcelles privées, à l'issue de la signature de conventions amiables avec les propriétaires. En l'absence de règlement à l'amiable, la déclaration d'utilité publique permet de traiter le sujet devant notaire, par le moyen de la servitude légale.

6. Aspects économiques

Un représentant de la CCI de Nîmes demande à quoi seront affectés les 300 millions d'euros qui ne seraient pas affectés aux travaux. Il demande quels types d'**entreprises locales** seront sollicités, combien d'emplois ce type d'ouvrage générera en **phase d'exploitation** et quel est le **bénéfice de l'ouvrage pour les collectivités**, dans un contexte de remise en cause de la taxe professionnelle. GRTgaz répond que 80 à 85 % du coût du projet est lié à la pose du gazoduc, dont la moitié pour le tube et la moitié pour les travaux, le reste étant consacré aux études et aux indemnités. Le projet est un beau levier pour l'économie locale, qui devrait bénéficier directement de 10 % du coût total du projet. Sur les chantiers de cette envergure, les appels d'offres sont européens, mais

toutes les entreprises retenues ont des sous-traitants locaux (pour le terrassement, la location d'engins de chantiers, etc.). Un élu de la Drôme a tenu à expliquer à GRTgaz ce que sa collectivité avait fait autour du chantier TGV, et à proposer l'utilisation de la base vie mise en place à l'époque. Aucun impôt local n'est versé pour un tel projet, mais la sécurisation de l'approvisionnement de gaz et les retombées économiques peuvent être mentionnées comme des aspects positifs pour les collectivités. L'exploitation des 560 kilomètres de gazoduc, sur 135 communes, se fait en revanche avec une dizaine de personnes seulement ; il n'y a pas d'impact direct de l'exploitation en termes d'emploi.

Le représentant de la CCI s'enquiert du **pourcentage d'emplois locaux** créés pendant la phase de travaux. GRTgaz répond qu'un tel chantier emploie 1 000 personnes par jour. L'impact local dépend de l'énergie mise dans la formation, l'accueil des salariés, etc. Le chantier requiert des emplois de soudeurs en ligne, de géomètres et de logisticiens. Les quelques entreprises européennes à même de gérer ces chantiers font en général appel à de la sous-traitance ; dans le cas de l'artère du Midi, entre Fos et Toulouse, 250 appels à l'emploi extérieur ont eu lieu, et 50 personnes y ont trouvé l'occasion d'avoir de nouveaux chantiers. Un guichet unique avait été mis en place, orientant toutes les demandes au niveau local.

Patrick LEGRAND conclut le débat en remerciant les participants d'avoir apporté de nouvelles observations sur l'adaptation au changement climatique, les interactions économiques locales et la notion d'utilité publique.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – http: >> www.ubiquis.fr – infofrance@ubiquis.com