



Le 25 mars 2010

**Décision du Directeur Général de GRTgaz
consécutive au débat public sur le projet Eridan**

Vu la décision du 5 novembre 2008 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet Eridan de GRTgaz,

Vu le compte rendu publié par la Commission particulière du débat public le 5 janvier 2010,

et

Vu le bilan publié par la Commission nationale du débat public le 5 janvier 2010.

I. Motifs

Sur le développement du réseau de transport français de gaz naturel

En tenant compte des projets de développement des points d'entrée et de sortie du gaz naturel en France dans le sud du pays, et plus particulièrement :

- des projets de terminaux méthaniers dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer,
- des projets d'interconnexion des réseaux de transport de gaz naturel espagnols et français par les Pyrénées,

GRTgaz étudie régulièrement les évolutions à apporter à son réseau de transport pour accompagner ces développements.

GRTgaz s'inscrit ainsi dans une démarche d'ensemble, à l'échelle européenne, visant à :

- sécuriser les approvisionnements énergétiques en ouvrant de nouvelles voies pour l'arrivée et le transport du gaz naturel,
- favoriser l'exercice de la concurrence sur le marché du gaz naturel pour offrir aux consommateurs une énergie aux meilleures conditions.

Le projet Eridan répond pleinement à ces objectifs, dans le sud-est français, sur un axe sud – nord, entre deux des principaux nœuds du réseau de transport français de gaz naturel (Saint-Martin-de-Crau, dans les Bouches du Rhône, et Saint-Avit dans la Drôme).

Sur le débat public

Le débat public organisé du 11 juin 2009 au 7 novembre 2009 a permis l'expression d'une pluralité de points de vue sur le projet.

Il a, notamment, mis en évidence les points suivants :

- « une opportunité généralement reconnue »¹ tout en relevant un certain étonnement qu'une telle infrastructure soit à l'ordre du jour dans le contexte climato-énergétique actuel,
- un sentiment de saturation face à la multiplication des grands aménagements dans la Vallée du Rhône, conduisant à des demandes d'optimisation de l'espace disponible,
- la question de la hiérarchisation des espaces urbanisés, naturels, cultivés pour déterminer le tracé,
- des interrogations et des demandes de garanties sur l'après-débat public, notamment en matière de concertation,
- des interrogations et des demandes de garanties sur l'après-chantier pour :
 - o les compensations,
 - o les impacts résiduels,
 - o les conditions d'exploitation des ouvrages construits,
- un questionnement sur les impacts positifs du projet au plan local.

Sur la recherche de tracés

Différentes études ont été menées, depuis 2007, pour élaborer progressivement, et dans la concertation, un tracé qui respectera au mieux les spécificités et les enjeux des territoires concernés, tout en répondant aux performances attendues pour transporter le gaz naturel, notamment en matière de sécurité.

Un itinéraire direct, au plus près de la canalisation de transport de gaz naturel déjà existante entre Saint-Martin-de-Crau et Saint-Avit, *l'Artère du Rhône*, a été étudié. Sur près de 40% de sa longueur, dans sa partie nord, le fuseau d'étude proposé au débat public longe *l'Artère du Rhône*. Dans la partie sud de ce fuseau d'étude, l'urbanisation au droit du bassin de vie avignonnais, en plein développement, n'a pas permis de rester sur cet itinéraire direct. En effet, notre volonté de conserver un niveau de sécurité maximum autour du réseau de transport, confortée par la réglementation en vigueur, nous conduit à rechercher des tracés aussi éloignés que possible des zones les plus densément peuplées, urbanisées ou destinées à l'être.

L'utilisation d'autres canalisations de transport d'énergie, déjà existantes sur cet axe, solution évoquée dans le cadre du débat public, a également été étudiée : aucune ne présente les caractéristiques recherchées, notamment en terme de capacité de transport.

Une solution de passage dans le lit du Rhône, autre suggestion faite dans le cadre du débat public, a aussi été examinée : les aménagements du Rhône ainsi que les caractéristiques géo-techniques du fleuve ne permettent pas de retenir cette voie.

¹ Extrait du Bilan de la CNDP – page 10/11

Enfin, une autre alternative de tracé évoquée lors du débat, à savoir la proximité avec les infrastructures linéaires existantes (Ligne ferroviaire à Grande Vitesse, autoroute, canaux du Rhône, chemin de halage), a soulevé des réactions contradictoires.

Pour certains cette proximité permettrait de concentrer l'occupation de l'espace par les grandes infrastructures.

Pour d'autres, il est préférable de bien séparer ces infrastructures pour, à la fois répartir leurs impacts et ne pas fragiliser les moyens de transport du pays en concentrant ces moyens de transport au même endroit.

Néanmoins, cette alternative est examinée. Cependant, compte-tenu des aménagements qui sont implantés le long de ces infrastructures (gares SNCF, aires de repos sur les autoroutes, barrages hydro-électriques sur le Rhône ...), et aussi de l'urbanisation voisine, la proximité avec le gazoduc n'est envisageable que par tronçon. Tous ces tronçons devront être raccordables entre eux pour constituer le linéaire total de la canalisation projetée. De plus cette proximité appellerait des dispositions constructives bien spécifiques pour assurer le niveau de sécurité requis.

II. Décision

En date du 25 mars 2010, le Directeur Général de GRTgaz,

(a) Prenant acte du bilan et du compte-rendu du débat public,

(b) Décide :

- **de poursuivre les études du projet Eridan** nécessaires à la constitution des dossiers de demande d'autorisations administratives pour construire et exploiter les ouvrages projetés.

Ces études prennent en compte la **modification du fuseau d'étude** issue du débat public. C'est dans ce fuseau que sera recherché le tracé de la canalisation.

Les études correspondantes seront mises à la disposition du public lors de l'enquête publique qui sera organisée sur le projet.

Elles préciseront notamment :

- le tracé,
- l'analyse des différents impacts du projet dans le cadre de l'étude d'impact réglementaire,

et

- l'analyse des risques dans le cadre de l'étude de sécurité réglementaire.

- Ainsi que
 - de poursuivre sa démarche de concertation avec les acteurs du projet,
 - d'inscrire le projet Eridan dans une démarche visant à **optimiser l'aménagement du territoire** sollicité, en favorisant les synergies avec les projets structurants portés par les collectivités territoriales concernées par le tracé,
 - de mettre à **disposition du public**, notamment sur le site internet du projet, les informations sur l'avancement du projet et les décisions prises,
 - d'élaborer une *Charte pour un projet durable*, qui présentera les mesures qui seront mises en œuvre par GRTgaz pour la suite du projet, en écho au débat public.

