

Réunion thématique Débat public ERIDAN

Enjeux environnementaux

Date et heure : 17 septembre 2009 (18 heures 35 – 21 heures 25)

Lieu : Saint-Martin-de-Crau, salle Aqui Sian Ben

Audience : environ 120 personnes

Durée : 2 heures 50

I. Présentation du débat public

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

Bonsoir. Merci d'être venus. Je suis Patrick Legrand, le Président de cette commission particulière du débat public – je vous indiquerai après ce que c'est. Je vais tout d'abord passer la parole pour quelques mots à Monsieur le maire. Monsieur le maire, à vous.

Claude VULPIAN

Merci Monsieur le président. Bienvenue à tous. Je crois que pour une fois, nous avons la chance, grâce à la Commission du débat public, de pouvoir nous exprimer face à un projet qui va quand même impacter un certain nombre de terrains communaux mais aussi sur notre commune. Je me fais un plaisir d'être avec vous. Je pense que les choses se passeront bien. Les personnes de GRTgaz sont là. J'ai dit ce matin au Président que j'étais un peu gêné parce que GRTgaz, ce sont les seuls qui amènent des taxes professionnelles sur la commune, par rapport à tous les autres tuyaux de gazoducs et autres pipe-lines qui passent sur la commune, et qui bien sûr ne rapportent absolument rien à la commune. Là, nous avons, grâce au compresseur qui est sur la route d'Istres, l'une des plus grosses taxes professionnelles de la communauté d'agglo grâce à GRTgaz. Ce n'est pas pour cela qu'il faut faire n'importe quoi, bien entendu. C'est la raison de ce débat public. J'espère qu'il sera fructueux. Il y a beaucoup de questions à poser. Même nous, nous en avons à poser, bien évidemment, parce que cette partie du réseau va passer sur le nord de la commune, précisément où se trouvent les nappes phréatiques qui alimentent Saint-Martin-de-Crau. Connaissant un peu le terrain, il faut faire très attention là-dessus. Après, bien sûr, le débat sera libre, mais je redonne la parole au Président, qui a bien voulu me la donner. Merci, Président.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur le maire. Il y a vous, le public, il y a des représentants du maître d'ouvrage, qui vous proposent le projet, qui est encore un projet au conditionnel, avec Monsieur Bourjas, Monsieur Seimandi et Monsieur Connangle. Ils interviendront après moi et une intervention rapide du représentant de l'Etat, de la DREAL. Et puis il y a moi et quelques collègues, qui sommes membres de la Commission particulière du débat public. Nous avons un statut un peu particulier puisque nous ne sommes pas GRTgaz et nous ne sommes pas du public non plus. Nous sommes là pour préparer, organiser et construire l'objet du débat public.

Je vous présente rapidement Michel Giacobino, qui est un de mes collègues, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de gazoduc ERIDAN. Moi-même, qui suis Président, je m'appelle Patrick Legrand. Je suis aussi Vice-président de la Commission nationale du débat public. Je suis pratiquement le seul « professionnel de l'étape » du débat public. Deux dames qui sont perdues dans le public mais je vous les dénonce car il faut les connaître. Elles sont auprès de vous, éventuellement pour recueillir vos avis ou pour recueillir la parole de ceux qui n'oseraient pas lever la main – parce que parler en public, parfois, c'est un peu difficile. Patricia Watenberg est la dame blonde au pantalon noir avec cinq boutons de chaque côté sur le bas du pantalon, et Violette Le Quéré, qui est sur le bloc de ma droite. Madame Watenberg est juriste. Elle connaît bien les questions agricoles. Elle est présidente du centre INRA de Paris (Institut national de la recherche agronomique). Violette Le Quéré est notre « naïve ». C'est une scénariste de bande dessinée, spécialiste des images, décortiquant les espaces et les situations. Parfois, ces Messieurs ont besoin d'être mis en miroir et en réflexion, si je peux me permettre. Il y en a un cinquième, là-bas, qui vient de se lever, qui s'appelle Pierre Gervason, qui est un « repent », dirons-nous, ingénieur de la chimie ayant construit quelques pipe-lines avec des choses chaudes dedans, intéressé par l'interaction entre ces équipements, l'environnement et la société. Voilà *grosso modo* notre équipe. Ils sont du côté du public pour éventuellement vous écouter, vous aider, vous raconter des trucs, etc.

Le débat public est une procédure neuve, dont je vais rappeler les caractéristiques très rapidement, pour que l'on ne se trompe pas de scène et de discussion. Ce n'est pas l'enquête publique. L'enquête publique arrive bien après, une fois que le projet est déjà défini. Le débat public arrive en amont, c'est-à-dire quand le projet est encore au conditionnel. Il n'est pas encore décidé. C'est pour cela que l'on soumet au débat public un fuseau et non pas un tracé.

Le débat public est issu de toutes ces réflexions que l'on appelle d'un nom un peu barbare, qui n'est pas si barbare que cela, puisqu'il était utilisé en France au quatorzième siècle, qui s'appelle gouvernance, notamment dans le nord (la gouvernance des baillis du nord, par exemple), qui est parti dans le monde anglo-saxon et qui nous est revenu à l'occasion d'une conférence des Nations-Unies en 1992 à Rio de Janeiro sur l'environnement et le développement. Cela a été confirmé à la conférence de 2002, cette fois-ci à Johannesburg.

Le débat public est caractérisé d'une part par sa position en amont des décisions, et d'autre part par son objectif, qui est celui de faire débattre le public, c'est-à-dire le citoyen, quelle que soit sa qualité, et en public. Ce n'est pas la même chose que si je débats dans un salon derrière ou sous les ors de la République dans une préfecture, parfois un peu à l'abri des regards. C'est l'une des caractéristiques. Vous allez voir que cela se découle ensuite en règles assez précises.

Le débat public est aussi fait pour discuter de l'opportunité – c'est en amont. L'opportunité, cela veut dire les raisons qui font penser que l'on doit faire tel ou tel équipement. Ce qui nous amène, dans le cas de ce gazoduc, à imaginer que l'on puisse aussi discuter, dans le débat public, des finalités d'un pareil tuyau et donc de géostratégie, de politique de l'énergie, etc.

Le débat public, tel que la loi de 2002 l'a calé, porte sur des équipements qui sont des grands enjeux d'intérêt national, qui ont des conséquences en matière d'environnement, d'économie et de société. Par décret, un gazoduc supérieur à 60 cm de diamètre, de 200 km de long, est automatiquement soumis à la décision de la Commission nationale du débat public – parce que pour gérer tout cela, il y a une Commission nationale du débat public. Ne vous inquiétez pas, ce n'est pas une superstructure massive. Cela fait 8 personnes à Paris, pas plus. Il y a 8 fonctionnaires, qui sont d'ailleurs en autorité administrative indépendante. Ce sont des fonctionnaires « sans chef » et sans devoir de rendre compte. Il y en a de temps en temps qui se gourent quand ils nous appellent, en disant : « Dites donc, vous êtes sous la tutelle de quel ministre ? » Nous sommes parfois obligés de leur rappeler que non, nous sommes totalement indépendants. Nous prenons un certain nombre de décisions indépendantes.

Vous voyez déjà le panorama du débat public. Il y a à peu près une centaine de projets qui ont été soumis au débat public. Dans votre région, il y a eu Fos « XXL » (un agrandissement), la LGV PACA, ITER en Provence – dont j'ai été d'ailleurs le Président de la Commission. Il y en a eu quelques-uns avec Vals sur le sillon rhodanien, quelques contournements, le port de Nice, qui a coulé entre-temps. Votre région commence à bien connaître le débat public.

Pour ce qui est de questions que vous vous posez, une autorité administrative indépendante, c'est indépendant, et nous, à la Commission particulière du débat public, nous sommes totalement indépendants et neutres par rapport au projet, à tel point d'ailleurs que – et c'est rarissime – nous n'avons, ni au niveau national, ni au niveau opérationnel de la Commission, le droit de donner notre avis au fond. Ne me demandez donc pas si je suis pour ou contre ce gazoduc. Je n'ai pas d'avis. Je n'ai pas à avoir d'avis. La seule question, c'est que j'ai un avis, avec mes collègues, sur la façon dont le débat public fonctionne. Nous avons un avis sur le processus social mais sur l'objet technique, nous n'avons pas d'avis, contrairement d'ailleurs à ce qui se passe lors d'une enquête publique.

Nous avons parfois été habitués – et moi-même avant – à dire que ces débats ne servent à rien parce qu'au fond, ils font ce qu'ils veulent après. Il est vrai que l'on ne vous demande pas encore de décider. Vous pouvez, à l'occasion d'un débat public, commencer à infléchir des décisions, soit des décisions générales du maître d'ouvrage, soit des décisions particulières, mais le débat public se passe en trois temps. Il s'étale sur au maximum un an, avec un temps particulièrement fondamental, qui est celui de ces réunions. Il aboutit à quelque chose d'un peu neuf, qui fait au fond qu'un certain nombre de choses « mordent » sur le fond du projet.

Ces Messieurs de GRTgaz, les représentants de l'Etat, vos élus, etc., entendent ce qui se passe dans le débat. Nous avons un compte-rendu à faire très rapidement. Nous viendrons le présenter sur place, parce qu'il n'est pas simple de faire un compte-rendu, et il faut s'assurer que l'on ne vous trahit pas. Deux mois plus tard, et trois mois après ces deux mois plus tard, ces Messieurs de GRTgaz, l'entreprise GRTgaz – qui est maintenant une entreprise privée – devront produire un document qui rassemblera d'une part ce qu'ils comptent faire du projet – oui ou non ils continuent – et à quelles conditions, en fonction de ce que l'on aura entendu pendant le débat public. Cela fait

une espèce de contrat social. J'ai entendu cela, je vais le faire, ou j'ai entendu cela, j'aurais bien voulu le faire, mais je n'y suis pas arrivé, etc. C'est public et ce contrat social s'impose à eux. *Vous* en serez les contrôleurs, au fond. Vous pourrez aller les voir, Monsieur le maire, en leur disant : « Dites donc, vous avez dit telle et telle chose, nous n'avons rien vu, que se passe-t-il ? »

C'est une espèce de contrôle social dont certains commencent à se méfier. Le Port du Havre est en train de vivre un deuxième débat public où on lui dit : « Mais dis donc, mon grand, tu nous avais promis qu'une grande partie des containers passerait par la voie fluviale ou la voie ferrée et l'on en a tout de même 80 % qui passent par la route. Lors du deuxième débat public, peut-on vraiment vous faire confiance ? » Il est très délicat d'avoir la confiance déjà éliminée d'emblée. Ce sera déposé en mairie, ce sera annexé à tout dossier d'enquête publique, et c'est donc une façon comme une autre au fond de ne pas changer la Commission nationale du débat public en contrôleur général qui finit par avoir du monde pour essayer de suivre les affaires mais pour vous transformer en système global de contrôle social. C'est extrêmement important. Nous n'avons pas vocation, à la Commission nationale du débat public, à devenir une bureaucratie extrême, et au fond, quand l'on disparaîtra, c'est que ces enjeux auront été réellement intégrés par les maîtres d'ouvrage.

Pour finir, quelques règles. Evidemment, je ne vous ai pas tout dit. Il y a un site de la Commission nationale, un site de la Commission particulière. Tous ceux qui ont le dossier du débat public, qui est au fond le document initial présentant le projet mis à votre disposition pour commencer à réfléchir, et qui pose toutes les questions que l'on entend poser. Il y a tout de même quelques règles chez nous.

Il y a d'abord une règle qui s'appelle l'équivalence : vous êtes tous égaux devant la parole. Il n'y en a pas qui soit plus légitime parce qu'il est ministre, par exemple, ou autres – il n'y en a pas, donc je peux le dire. Il y a une réelle équivalence, et c'est assez fondamental. C'est un homme, une femme, une voix, un point c'est tout.

Il y a une volonté de transparence. Au fond, toute l'information qui se donne ne peut pas être transparente à l'extrême – car c'est un idéal inaccessible – mais elle doit au moins être claire, confirmée et validée. Même s'il y a encore des erreurs dans ce dossier du débat public... Une dame nous faisait remarquer que page 23, la photo du haut n'était pas vraiment un paysage typique de la Crau. Les questions sont... Pardon ? Tout est plus ou moins validé.

Dernier point : c'est l'argumentation. Evidemment, je n'évalue pas l'utilité ou l'efficacité d'un débat public à son calme. Il y a toujours besoin, quand l'on discute, de temps en temps, d'un peu de catharsis, comme disaient les Grecs, des moments un peu forts et fermes, mais l'on essaye d'éviter les invectives, les noms d'oiseaux, les agressions verbales, etc., et *a contrario* l'on essaye d'argumenter et l'argumentation est quelque chose de fondamental, puisque c'est ce qui nous permettra à nous, commission particulière, de construire ou reconstruire, de fonder les propositions qui sortiront du débat, étant donné qu'il nous revient d'être neutres et indépendants. Si vous nous surprenez à ne pas l'être, n'hésitez pas à nous le dire.

Cette réunion à Saint-Martin-de-Crau est prévue parmi les 17 ou 18 réunions qui s'étalent depuis juin et qui iront jusqu'au mois de novembre, sur le long des 200 et quelques kilomètres de ce tracé. Cette réunion était initialement consacré à tout ce qui tourne autour des enjeux environnementaux. L'on ne peut passer en Crau sans parler de protection de l'environnement, de la nature, de la gestion des milieux, etc. Il est évident que depuis cet incident – non, cet accident – du début août,

les choses ont pris un autre relief. Je ne doute pas que nous parlerons de protection de la nature et des milieux, de gestion, mais aussi, évidemment, de sécurité, de contrôle, etc. Evidemment, je ne sais pas s'il y a quelqu'un de SPSE, mais s'ils ne sont pas là, il ne faut pas taper sur les absents – c'est souvent trop facile. Mais l'on en parlera parce que l'on a un bel exemple. Je pense que c'est un exemple qui peut nous servir.

Pour tout de même entamer le sujet, je vais proposer à Madame Bassuel, de la DREAL – je vais vous passer mon micro – de nous présenter le cadre général de la Crau. Rien ne vaut mieux que de partager d'emblée quelques éléments sur le milieu. S'approprier collectivement une présentation, c'est quelque chose d'assez fondamental. Je vais vous demander de faire plus court que moi. Je vous prie d'excuser le temps que j'ai mis. Et puis à nous après.

Sylvie BASSUEL, DREAL

Merci. Je suis Sylvie Bassuel, je travaille à la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), dans un pôle qui est en charge de l'évaluation environnementale des projets. J'ai préparé quelques diapositives uniquement pour poser le contexte des enjeux environnementaux, puisque c'était le thème du débat d'aujourd'hui, et notamment des enjeux écologiques, mais l'on verra que l'on débordera un peu de l'écologie vers d'autres thématiques, parce que l'environnement est quelque chose d'un peu complexe. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

Une première diapositive vous présente le plan des zones submersibles du Rhône. Nous sommes dans un secteur qui est à cheval sur plusieurs grandes entités géographiques : le couloir rhodanien et ses zones inondables, le massif des Alpilles (en vert), etc. L'on voit que les zones inondables du Rhône se développent au pied des Alpilles, dans la plaine des Baux. La plaine des Baux, qui autrefois était humide, a été drainée. Ce réseau de drainage qui a permis le développement de l'agriculture, garde aussi un intérêt du point de vue écologique, parce que l'on trouve des espèces de milieux humides. Il apporte de la diversité dans un paysage qui a été transformé par l'homme. Et puis au sud, s'étend la grande plaine de la Crau, avec des milieux bien particuliers qui lui ont valu plusieurs types de protections.

Les enjeux relatifs à la biodiversité dans le secteur sont vraiment majeurs. L'on y trouve des périmètres qui ont été désignés pour faire partie du grand réseau européen que l'on appelle Natura 2000, soit au titre de la directive habitat – ce sont les zones spéciales de conservation (ZSC), qui sont là pour préserver des espèces de faune et de flore ou des habitats particuliers. C'est le cas par exemple de la zone spéciale de conservation de la vallée des Baux et des marais d'Arles. Ensuite, vous avez des sites d'intérêt communautaire. En fait, ce n'est qu'un sigle qui marque une étape vers la désignation comme zone spéciale de conservation. Au niveau de la désignation des sites qui rejoignent ce réseau Natura 2000, cela se fait par étape en concertation avec les collectivités et les acteurs du territoire, et là, nous sommes dans des étapes intermédiaires, mais la richesse biologique est là. Ce n'est pas un degré moindre. La richesse est la même.

Sont donc en passe de rejoindre complètement et à part entière ce réseau Natura 2000 : la Crau centrale et la Crau sèche, qui abritent des milieux particuliers, et notamment la Crau sèche, avec un milieu que tous ceux qui habitent dans le secteur connaissent, qui est le coussoul, ces grandes formations caillouteuses laissées par la Durance, qui abritent des milieux très spécifiques,

extrêmement sensibles à tous les projets, même les projets qui disparaissent ensuite dans le paysage, comme une canalisation : on va l'enterrer et on ne la voit plus, mais elle laisse quand même sa marque dans cet habitat parce que c'est un habitat qui ne se reconstitue pas à l'échelle humaine ou même à l'échelle de plusieurs siècles. Egalement, un site d'intérêt communautaire sur les Alpilles, avec bien sûr des formations plutôt sèches, en contraste avec la vallée des Baux, qui abrite plutôt des milieux humides. Egalement le Rhône aval, qui est en site d'intérêt communautaire.

Il y a un certain nombre de périmètres qui ont été retenus pour leur intérêt pour les oiseaux. Ce sont les ZPS (zones de protection spéciale) et notamment la Crau, qui est à la fois classée au titre des habitats, d'un ensemble de milieux et de faune et de flore, et comme ayant une richesse extrêmement importante pour les oiseaux. Elle abrite des oiseaux que l'on ne trouve quasiment pas ailleurs en France.

Cet habitat du coussoul est tellement remarquable, tellement unique, et il en reste tellement peu, que l'on en a fait, au titre du droit français, une réserve naturelle nationale. Les espaces classés en réserve naturelle nationale ont l'une des protections les plus fortes que l'on peut avoir dans notre droit français. Cela illustre bien l'importance de ces milieux et l'intérêt à les préserver.

Tous ces milieux abritent un grand nombre d'espèces protégées, qui en elles-mêmes demandent de la part des maîtres d'ouvrage, une vigilance particulière : on ne doit pas les détruire et si on les détruit, c'est extrêmement encadré. Il faut vraiment faire la preuve que le projet est d'intérêt public majeur. Il faut d'abord faire la preuve que l'on n'a pas pu éviter de les détruire et il faut aussi mettre en œuvre toutes les mesures possibles pour limiter l'impact sur ces espèces. En dernier ressort, si vraiment on ne peut pas faire autrement, et que l'on crée un impact, le maître d'ouvrage doit compenser l'impact résiduel sur ces espèces.

J'illustre ici le mille-feuilles de protections et les juxtapositions de protections. Vous voyez que dans la partie qui est au sud des Alpilles, y compris les Alpilles, il y en a partout. Cela veut dire que partout où l'on met les pieds, c'est difficile, et il y aura à un moment des arbitrages à faire, notamment dans les recherches de tracés, dans les comparaisons de tracés.

Il est difficile de parler de biodiversité sans parler de paysages. Nous sommes ici dans des paysages emblématiques, notamment sur les Alpilles. C'est un des deux seuls secteurs de France qui fait l'objet d'une directive paysagère. C'est prévu par le droit français depuis la loi sur le paysage. Cela a été le premier cas. Il y en a un seul en plus de celui-là en France. C'est donc assez rare. Cette directive paysage identifie des paysages remarquables, des linéaires remarquables – que ce soient des linéaires boisés ou des linéaires de pierres, par exemple, qui suivent les routes – et elle demande de les préserver. Les espaces les plus remarquables sont également identifiés dans la directive territoriale des Bouches-du-Rhône comme espaces devant être préservés.

L'environnement, au-delà de la biodiversité et des paysages, c'est aussi beaucoup d'autres thèmes. Des thèmes que l'on va étudier, que l'on demande au maître d'ouvrage d'étudier et d'analyser de façon sectorielle mais on lui demande aussi d'avoir une vision globale. Par exemple, si l'on agit sur l'agriculture, cela aura peut-être des répercussions sur la biodiversité et sur les paysages. Les choses sont liées et il faut avoir cette vision globale des enjeux dans un projet, surtout dans un projet d'infrastructures linéaires.

Cela veut dire que la DREAL, en tant que service extérieur du Ministère en charge de l'environnement, porte les enjeux de l'environnement et porte aussi l'exigence d'une évaluation environnementale de qualité, qui passe par un diagnostic systémique, un diagnostic partagé avec les acteurs du territoire. Elle demande aussi de mettre au point une grille argumentée de critères pour comparer les différentes possibilités d'aménagement. Elle demande également au maître d'ouvrage de pousser très loin les investigations naturalistes dans un secteur comme celui-ci, où l'on voit que la richesse est remarquable, et également qu'un paysagiste soit intégré dans l'équipe d'étude dès le début. Bien sûr, se pose la question, dans une approche de développement durable, des retombées sur les territoires d'un projet comme celui-ci, qui est finalement enterré, que l'on ne voit pas, qui n'a pas forcément une retombée positive directe, mais cette question, le maître d'ouvrage doit se la poser. Elle demande aussi de mettre en place une gouvernance appropriée, c'est-à-dire d'associer les acteurs. Bien sûr, cela se fait dans le cadre du débat public, mais cette association des acteurs du territoire doit continuer aussi s'il est décidé – pour l'instant rien n'est décidé – de faire ce projet. Il faudra veiller à ce qu'une bonne gouvernance soit organisée autour de ce projet, de façon à mettre en place une démarche de développement durable. Voilà.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Je crois qu'il était nécessaire d'avoir ce cadre-là. Ces Messieurs de GRTgaz, je vous passe la parole pour présenter le projet.

II. Présentation du projet ERIDAN

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Merci Monsieur Legrand. Merci, Monsieur Vulpian, de nous accueillir dans votre commune. Cette commune est incontournable pour nous puisque c'est le point de départ – ou d'arrivée, selon l'endroit où l'on se place – du projet. Si je devais qualifier en trois mots notre posture ce soir, et dans toutes les soirées du débat public, en tant que maître d'ouvrage, c'est : transparence vis-à-vis du public, écoute et amorce de dialogue pour une concertation pour le temps du débat et certainement après la période du débat public. Il y a quelques experts dans la salle. N'hésitez pas à poser toutes les questions après les présentations. Si nous ne sommes pas capables de répondre directement, nous pouvons répondre par écrit, si vous nous posez des questions par mail sur le site de la Commission, par exemple. Nous essayerons de répondre, avec le concours de nos experts, à toutes vos préoccupations. A ma gauche, Georges Seimandi, le directeur de projet, et Jean-Noël Connangle, qui est chef de projet, vont tout de suite vous présenter notre projet.

Georges SEIMANDI, directeur du projet (GRTgaz)

Monsieur le maire, bonsoir. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vous remercie du temps que vous avez accepté de consacrer à venir débattre avec nous ce soir. C'est un moment important dans la construction d'un projet comme celui-là.

Sans plus attendre, une présentation de ce projet, une présentation à deux voix avec Jean-Noël Connangle, le chef de projet, appuyée de quelques diapositives... S'il vous plaît, pour les

diapositives. En attendant, il y a des écrans devant nous. Ces écrans renvoient simplement les images du diaporama et nous les attendons...

Alors en attendant les diapositives, ce projet, nous l'avons baptisé ERIDAN. Ce projet vise à créer de nouvelles capacités de transport du gaz naturel – c'est de transport de gaz naturel dont nous allons parler – entre le nord des Bouches-du-Rhône, à Saint-Martin-de-Crau – c'est le point de départ, où une station de compression et d'interconnexion voit transiter chaque année environ 20 % du gaz naturel en France – et le nord de la Drôme, sur la commune de Saint-Avit.

Une présentation générale du projet. Le Président de la CPDP le disait, un débat public, c'est aussi pour parler d'opportunité, même si l'on s'en doute, vous, habitants et citoyens de Saint-Martin-de-Crau, vous avez des préoccupations très personnelles – nous les aborderons aussi.

Le maître d'ouvrage GRTgaz, que nous représentons ce soir, est un transporteur de gaz naturel en France – je dis « un » parce qu'il y en a deux. Nous transportons le gaz naturel sur une grande partie du territoire français. Transporter le gaz naturel, cela veut dire le prendre là où il arrive aux frontières et pas loin d'ici à Fos-sur-Mer et l'amener aux grandes zones de consommation ou dans les lieux de stockage.

Transporter du gaz naturel, cela veut dire exploiter un réseau de canalisations et de stations de compression, cela veut dire l'entretenir et le surveiller en permanence, cela veut dire développer ce réseau en fonction des besoins – et nous sommes là pour cela ce soir – et aussi commercialiser ses capacités de transport, comme d'autres commercialisent leur propre moyen de transport.

Le transport du gaz naturel en France, comme partout en Europe, est placé sous l'autorité – sous l'œil bienveillant, plutôt – d'une commission de régulation de l'énergie, la CRE, qui valide les tarifs de transport et qui valide les investissements que nous faisons. GRTgaz est une société anonyme, filiale de GDF Suez, et son activité est encadrée et contrôlée par la Commission de régulation de l'énergie. Si vous souhaitez que l'on revienne sur ce concept il est vrai un peu nouveau et un peu compliqué, c'est volontiers.

Voilà ce que c'est que le réseau de transport de gaz naturel en France. L'on s'appuie sur une expérience de 50 ans, sur plus de 30 000 kilomètres de canalisations. C'est d'ailleurs l'équivalent en longueur du réseau ferroviaire français, si l'on veut un ordre de grandeur. Dans le Sud-Ouest, c'est la société TIGF, filiale du groupe Total, qui fait le transport du gaz naturel. Vous constatez sur cette carte – je ne sais pas si c'est visible depuis le fond de la salle – que le réseau de transport est bien plus dense au nord du pays qu'au sud.

Voilà le territoire du projet, qui est ici. En bref, de quoi va-t-on parler ? L'on va parler de beaucoup de choses mais finalement, l'objet technique, l'objet sociotechnique, c'est une canalisation de transport, c'est-à-dire un ensemble de tubes en acier mis bout à bout, qui va s'étendre sur plus de 200 kilomètres de long dans la vallée du Rhône. C'est un chantier qui s'il se fait, dure environ 18 mois. Cela ne veut pas dire que l'on est présent pendant 18 mois sur chaque parcelle – l'on y reviendra. C'est un projet qui se débat aujourd'hui et l'on est très content qu'il se débâte très tôt alors qu'il n'est pas décidé. S'il se décide, c'est une mise en service à l'horizon de 2015. L'on a encore le temps de parler ensemble, d'installer un système de gouvernance pour que ce projet se coconstruise. C'est un projet qui reste à décider et l'on y tient. Cela veut dire que l'on dialogue ensemble sans la pression du calendrier, sans se dire que si l'on dialogue trop ou si l'on nous

amène trop loin des chemins que l'on a tracés ensemble, le planning du projet est « planté ». C'est un atout : ce projet reste à décider. L'on peut se dire : l'on se parle trop tôt et cela peut ne servir à rien mais il vaut mieux se parler trop tôt, je crois, que se parler trop tard.

Pourquoi encore un tuyau à Saint-Martin-de-Crau, finalement ? Pour deux raisons essentielles que nous allons développer : une raison géostratégique liée à la sécurité d'approvisionnement en gaz naturel et une raison liée au fonctionnement du marché de l'énergie, qui est aujourd'hui un marché ouvert.

Sur cette carte, vous voyez immédiatement deux ronds centraux, qui figurent les réserves de gaz naturel aujourd'hui dans le monde. 70 % des réserves de gaz naturel dans le monde – si demain l'on en a encore besoin, et l'on y reviendra si vous le voulez – sont concentrées en Russie, en Iran et au Qatar. Ces réserves sont pile au milieu de deux grandes zones de consommation : à votre gauche, l'Europe, et à votre droite, le continent asiatique : l'Inde, la Chine, dont on connaît les dynamiques de développement. Finalement, tout le monde va avoir besoin d'énergie. Il y en a au milieu. Il va falloir garantir que l'on en ait assez demain par rapport à nos besoins. Il faut donc créer de nouvelles routes d'approvisionnement pour aller chercher ce gaz naturel afin que l'on ne soit pas trop dépendant demain d'un pays, comme on a pu le voir au début de l'année, lorsque l'on a connu une crise d'approvisionnement dont l'on s'est bien sorti en France finalement.

Deuxième raison pour laquelle il faut une nouvelle canalisation : le marché du gaz naturel, comme celui de l'électricité, d'ailleurs, est aujourd'hui ouvert, c'est-à-dire que tous les consommateurs peuvent acheter leur gaz naturel au fournisseur qu'ils veulent. Une cinquantaine en France aujourd'hui font commerce du gaz naturel dans les canalisations que nous exploitons. Aujourd'hui, il n'y a pas assez de place dans ces canalisations pour que tout le monde fasse son commerce et qu'au bout du compte, le consommateur profite de cette concurrence par un prix plus compétitif. La Commission de régulation de l'énergie nous le rappelle tous les jours. Elle n'est pas présente dans la salle. Monsieur le président, cela pourrait être intéressant de témoigner sur ce sujet. Je crois que c'est prévu. L'on n'est pas le seul opérateur énergétique. D'autres font la même analyse que nous en termes de sécurité d'approvisionnement et de marché. Cette analyse d'ailleurs est faite par les services de l'Etat, et notamment la Direction de l'énergie et du climat.

D'autres opérateurs projettent de nouveaux points d'arrivée du gaz naturel dans le sud de la France. Si ces projets d'arrivée de gaz naturel dans le sud de la France se concrétisent, l'on va avoir besoin de nouveaux tuyaux. C'est pour cela que nous avons en projet cette canalisation dans la vallée du Rhône. Si l'un au moins de ces projets que vous voyez se réalise, il nous faudra sérieusement penser à la réalisation. C'est un projet de terminal méthanier dans l'estuaire de la Gironde. C'est un projet de terminal méthanier porté par la société Shell, alliée à la société Vopak, à Fos-sur-Mer – je ne parle pas du terminal de GDF Suez. C'est un projet d'inter-liaison entre la France et l'Espagne. Ces projets sont aussi à l'étude. Le contexte énergétique est mouvant, il est soumis à une activité qui l'est elle-même. Ce sont des projets à l'étude.

Pour réussir un projet comme celui-là, je vais être trivial : il faut qu'il y ait du gaz dans le tuyau, cela ne vous surprendra pas. Une condition importante – et je remercie Sylvie Bassuel de la DREAL d'en avoir parlé – est une meilleure insertion dans le territoire. Nous sommes là pour faire notre métier mais en même temps, il ne s'agit pas de gêner partout où l'on passe. Et Dieu sait si dans le sud des Alpilles, à Saint-Martin-de-Crau, l'insertion territoriale sera un défi. De toute façon sur ce projet, sur 200 kilomètres – c'est la carte de la vallée du Rhône qui figure sur votre droite, où

l'on a en vert le milieu naturel, en jaune les zones agricoles et en rouge les zones urbanisée – vous voyez que cela ne va pas être facile de se faufiler là-dedans, d'autant plus que c'est un territoire qui est très contraint à l'ouest et à l'est par les massifs montagneux, et au milieu par le Rhône lui-même. C'est un endroit très attractif qui connaît des dynamiques démographiques par endroits deux fois supérieures à la moyenne nationale. Beaucoup de monde veut venir vivre ici. C'est un endroit qui est marqué par les activités économiques, entre Saint-Martin-de-Crau et Arles, par exemple, autour d'Avignon, autour de Valence, au sud de Montélimar. C'est un endroit où la production agricole et viticole a fait d'énormes progrès, et est aujourd'hui marquée par le qualitatif. C'est un endroit où le milieu naturel est remarquable. Cela a été l'objet d'une introduction. C'est un endroit qui est déjà concerné par de nombreuses installations et infrastructures : nous ne sommes pas les premiers. L'insertion territoriale dans ce contexte-là, ce sera compliqué.

Du coup, l'on a pris une aire d'étude très large, qui figurait sur la carte précédente, qui faisait environ 8 000 km², pour ne pas se donner de tabou sur le cheminement à emprunter et pour se donner le maximum de possibilités. Pour trouver un tracé, il n'y a pas de solution miracle. Cela gêne quelqu'un à un moment donné. Mais il y a un principe méthodologique qui est recommandé par les pouvoirs publics et dans lequel on s'inscrit volontiers. L'on cherche d'abord à éviter les zones où les effets seraient les plus importants. Si l'on n'arrive pas à les éviter, l'on cherche à réduire ces impacts. *In fine*, cela a été souligné en introduction, l'on compense les impacts. Pour arriver au fuseau d'étude, la bande d'étude que l'on vous propose ce soir au débat, l'on a commencé un dialogue assez riche et assez nourri depuis déjà deux ans. L'on a zoomé sur les enjeux agricoles, les enjeux écologiques, les enjeux paysagers, les enjeux d'urbanisation et aujourd'hui, en débat public, l'on compte sur vous pour nous faire part de vos préoccupations, et pourquoi pas vos suggestions et vos préconisations, pour que l'on trouve le meilleur tracé, en même temps que nous réalisons l'enquête réglementaire obligatoire, l'étude d'impact et l'étude de sécurité. L'on vous propose aujourd'hui une bande d'étude qui fait 2 à 4 kilomètres de large, dont les frontières ne sont pas étanches et intangibles, que l'on a dessinée en essayant d'éviter les zones urbanisées ou promises à l'urbanisation pour ne pas pénaliser le développement des gens qui vivent et des élus qui projettent ce développement.

D'ailleurs, à ce titre-là, une suggestion qui nous a été faite dans les premiers échanges, c'est que dans cette vallée du Rhône, ils sont déjà très pénalisés dans leur développement par les zones inondables, et ils nous ont demandé d'essayer de cheminer dans ces zones inondables, pour au moins ne pas gêner pour l'urbanisation. C'est une bonne idée, sauf que les zones inondables sont souvent un domaine où le biotope est remarquable – l'on pourra y revenir.

Il s'agit aussi de préserver le potentiel de production agricole, de conserver toute sa pérennité au patrimoine naturel et aussi pour nous – nous sommes gardiens de nos économies – d'éviter les surlongueurs par rapport à un trajet direct.

Ceci dit, vous allez le voir, le trajet est tout sauf direct. Un trajet direct, pour nous, aurait été ceci. Pourquoi fait-on ce détour ? Du sud vers le nord, l'on emprunte quatre départements : les Bouches-du-Rhône, le Gard, le Vaucluse et la Drôme. Vous le voyez, à certains endroits, le fuseau d'étude est plus ou moins large. Là où il est plus large, et notamment au nord de Saint-Martin-de-Crau, c'est aux endroits où l'insertion territoriale est la plus difficile. Pour trouver un tracé, l'on s'est donc donné un maximum de largeur d'étude.

Plus au nord, cela vous concerne moins, mais il paraît intéressant de voir ce que cela donne. L'on continue plein nord après avoir contourné les Alpilles par l'ouest et traversé le Rhône à la hauteur de Tarascon. L'on continue plein nord vers Montélimar. L'on laisse l'agglomération de Montélimar à l'ouest et l'on continue plein nord jusqu'à l'extrémité de Saint-Avit, qui est dans la Drôme. Voilà pour la présentation du projet, son opportunité et son fuseau. Je passe la parole pour la suite à Jean-Noël Connangle.

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

Je vous propose d'aborder l'objet technique de l'ouvrage en deux transparents très simples. Sur celui-là, c'est 99 % de ce que cela représente, c'est-à-dire – on l'a cité tout à l'heure – un tube enterré en acier, soudé bout à bout, sur 200 à 220 kilomètres. Il sera d'un diamètre de 1,20 mètre, d'une pression intérieure de 80 bars, et surtout recouvert au minimum d'un mètre. En quatre lignes, c'est 99 % de l'objet technique à réaliser.

Pour les accessoires annexes, nous allons commencer par la ligne du bas, si vous le permettez. Vous avez les deux stations, dont une qui est à Saint-Martin et l'on a l'équivalent à Saint-Avit. Ces installations existent déjà. Par contre, ce qui va être nouveau, c'est que sur les 200 kilomètres, l'on va installer des postes de sectionnement. Les postes de sectionnement ne changent pas la profondeur de la canalisation. Tout simplement, à cette profondeur, l'on met un robinet, pour pouvoir tronçonner, pour des règles de sécurité, les 200 kilomètres. Distance entre chaque poste : entre 10 et 20 kilomètres. L'étude de sécurité définit exactement à quelle distance il faut les positionner. Pour l'extérieur, vous avez un petit schéma qui représente les remontées de postes de commande de la vanne, qui est enterrée. Voilà le petit 1 % de la description de l'objet technique.

Ce que je vous propose maintenant, c'est le chantier. Un chantier de pose de canalisation se résume par ce schéma. Les engins ne peuvent pas emprunter le réseau routier et il faut leur aménager une piste. Cette piste est par principe perpendiculaire (*sic*) au tracé qui est définitivement retenu. Un chantier de type ERIDAN serait de ce gabarit, c'est-à-dire une piste ouverte pour des engins qui vont circuler, amener des tubes, poser des tubes, souder des tubes, creuser la tranchée au dernier moment – notre objectif est que la tranchée reste le minimum de temps ouvertes et avec le petit tas de déblais selon qu'il y ait tri en une ou plusieurs possibilités. La dimension d'un chantier de cette nature, dans sa largeur, est de l'ordre de 25 à 30 mètres. Pourquoi un écart ? Il y a une tranchée et le déblai est fonction de sa profondeur et de la tenue des sols. La tranchée est plus ou moins ouverte. Ensuite, il y a le tri des terres. C'est pour cela que je vous donne une dimension. Pour terminer, l'on peut de chaque côté poser des clôtures provisoires, dès lors que cela s'impose pour l'exploitant agricole, sachant que l'on peut garder des chemins d'accès pendant le chantier, pour la raison suivante.

Tout à l'heure, l'on a dit que c'était un chantier de 18 mois mais que le chantier ne durerait jamais 18 mois au même endroit. C'est un chantier linéaire. La première opération est l'ouverture de piste. Une équipe derrière, avec un certain délai, va amener les tubes. Une équipe derrière viendra souder les tubes. C'est donc un chantier qui avance par petites équipes. C'est là que l'on dit 18 mois, parce que pour faire 200 mois, c'est à peu près l'ordre de grandeur, sachant qu'en un point, cela pourrait être de l'ordre de six mois en moyenne. C'est un chantier successif qui avance entre 500 et 1 000 mètres par jour. Voilà pour le chantier en lui-même, dans sa grande majorité.

Regardons maintenant pendant les travaux. Le premier impact, ce sont les diagnostics archéologiques, qui ont lieu avant que l'on touche quoi que ce soit. Ce sont les premiers éléments qui apparaîtront sur ce qui sera la trajectoire de la canalisation. Ce sera bien en amont. Le chantier lui-même représente des engins bruyants, et ils sont respectueux de la réglementation. Néanmoins, j'attire votre attention sur cette notion d'avancement. Le bruit, par principe, ne pourra pas être constant pendant 18 mois au même endroit.

Maintenant les impacts sur l'agriculture, la viticulture, la sylviculture, la faune et la flore. Notre objectif, c'est de pousser suffisamment loin notre connaissance du territoire – de votre territoire – et du projet de telle manière que l'on puisse réduire les impacts le plus possible. Notamment, en matière d'agriculture, ces impacts, à travers des protocoles avec le monde agricole, ces impacts font l'objet d'indemnisation, pour le temps où la perte de récolte se produit.

Il y a des retombées économiques. L'on peut estimer qu'un chantier de cette nature est susceptible d'accueillir un millier de personnes pendant toute sa durée. Il y aura ensuite une extension du réseau et donc une éventuelle retombée sur l'exploitation elle-même.

Après les travaux, la première incidence, c'est l'usage de la servitude, qui est usage est assez courant dès lors qu'il y a un ouvrage enterré. Cette zone doit permettre à l'exploitant, GRTgaz, de faire un contrôle et la maintenance habituelle et de pouvoir intervenir éventuellement. Cela mobilise une zone de 10 à 20 mètres – ce sera plutôt 20 mètres – où il faudra limiter considérablement le nombre de constructions ou tout arbre avec racines profondes (supérieur à 2,70 mètres).

Je rappelle que notre objectif était d'arriver à connaître au mieux votre territoire. Sur l'urbanisation, à part pour la servitude, l'impact de cet ouvrage est faible. Sur l'agriculture, l'objectif est que l'activité reprenne normalement ses droits. L'on va retrouver la même chose sur les milieux naturels et sur les paysages. Les autres usages, comme les loisirs et les transports, par principe, ne sont pas significativement touchés.

Je termine simplement par cette image. Voilà ce qui reste après les travaux. Ces bornes jaunes, nous tenons à ce qu'elles soient visibles – l'on expliquera pourquoi – mais le reste aura disparu du paysage. Voilà pour les travaux.

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Sur les impacts, c'est notre vision, c'est notre expérience, mais cela se débat, cela se discute. Pour terminer – c'est la dernière diapo – le calendrier du projet dans lequel s'inscrit le débat public. Un projet comme celui-là relève d'un niveau d'autorisation ministériel. Si nous décidions de poursuivre le projet après le débat public, nous envisageons aujourd'hui de solliciter une autorisation ministérielle fin 2010. Cela passerait par un deuxième temps fort de concertation, l'enquête publique, qui se situerait en 2011. Le cas échéant, les services de l'Etat déclareraient ce projet d'utilité publique, ce qui pourrait nous conduire à débiter les travaux en 2013 pour finir en 2015.

Nous en avons terminé. Nous avons peut-être été un peu bavards mais nous sommes là pour débattre ensemble. C'est une présentation très générale. Nous avons d'autres supports, d'autres

témoignages à votre disposition, pour débattre de la thématique proposée par la Commission, ou pour tout autre sujet que vous souhaiterez. Merci de votre attention.

III. Débat avec la salle

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Nous voici maintenant au cœur du sujet. Nous vous passons la parole. Nous avons tout le temps que nous voulons. Jusqu'à demain matin, si nécessaire. J'ai déjà une question ici, une seconde là-bas. Allez-y, Monsieur au deuxième rang, s'il vous plaît...

De la salle

Merci. M'entendez-vous ? Tout cela, c'est très joli. Vous nous avez fait part de ce projet qui d'après ce que je vois, est fort avancé. Vous voulez transporter du gaz qui vient de l'étranger et qui ne favorise pas notre indépendance industrielle, ni domestique. Alors pourquoi favoriser la venue du gaz étranger alors que Monsieur Rocard nous a mis une taxe carbone ? Vous êtes au courant, Monsieur. Quand je brûle du gaz, j'émetts du carbone. Je dois dire que quand je respire aussi mais maintenant, je ne respire plus qu'un coup sur deux, cela économise ! Mais cessons de rire : nous avons à disposition de l'éolien. L'on a vu que cela commence à Saint-Martin-de-Crau. Nous avons Dieu merci des centrales hydroélectriques en France et nous avons du nucléaire. Alors pourquoi s'entêter sur le gaz ? L'on dit qu'elle est en mauvais état, il faut vérifier. Personnellement, je ne vois pas l'utilité de ce projet mais cela ne fait que 48 heures que j'ai étudié le truc. Vous, cela fait beaucoup plus longtemps. Personnellement, je ne vends pas de tuyau et je ne vends pas de gaz, et donc je n'ai pas d'intérêt. Je préférerais la construction d'éoliennes mais c'est mon point de vue. Pourquoi favoriser les apports étrangers, peu fiables d'ailleurs ? La Russie, l'Iraq (*sic*), le Qatar, vous m'excuserez, mais comme fiabilité, je pense que l'on peut trouver mieux ! Merci. J'en ai terminé.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. C'est une très belle série de questions. C'est une question qui préoccupe sans aucun doute les gens qui investissent de l'argent dans ce projet. Messieurs de GRTgaz, décrivez-nous un peu la prospective du système énergétique dans laquelle vous vous insérez.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Il y a plusieurs questions dans votre propos. D'abord, nous ne vendons pas du gaz naturel. Nous sommes transporteurs. Nous accompagnons le fonctionnement du marché du gaz naturel en France. C'est une petite précision.

Vous avez cité le Qatar et l'Iran. Ce ne sont peut-être pas des partenaires de choix aujourd'hui mais les gisements sont là où la nature les a placés. L'on ne choisit pas les pays ou les Etats. La France

n'est d'ailleurs plus producteur de gaz, ou un tout petit peu, à même pas 1 %, avec la fin de vie du gisement de Lacq, dans les Pyrénées.

Pourquoi encore un gazoduc ? Vous avez cité le gazoduc que nous exploitons aujourd'hui. Vous avez dit qu'il était vide. Non. Ce gazoduc est exploité. Il n'est pas suffisant compte tenu des besoins futurs et il ne devrait pas être suffisant compte tenu des projets qui pourraient venir dans la région. Pour comprendre comment fonctionnent les approvisionnements de gaz naturel, notre réseau de transport, ces 32 000 kilomètres de canalisations, a été construit en 50 ans, à partir du gisement de Lacq dans le Sud-Ouest, avec la société de transport qu'il y a dans le Sud-Ouest, qui n'est pas GRTgaz. Ce réseau a été construit à partir des points d'importation du gaz naturel et des contrats d'approvisionnement de Gaz de France, le fournisseur qui avait le monopole à l'époque, à partir aussi des stockages souterrains de gaz naturel. Il n'y en a pas à proximité ici mais le groupe GDF Suez en exploite une douzaine. Ce réseau s'est structuré comme cela.

Aujourd'hui, le marché du gaz naturel est ouvert. Gaz de France a perdu le monopole avec les directives européennes, qui ont été transposées dans le droit français à la fin des années 1990 et au début des années 2000. Aujourd'hui, il y a 54 expéditeurs et fournisseurs de gaz naturel en France et nous, transporteur, nous avons pour mission donnée par le régulateur, de faire fonctionner ce marché. Il n'y a pas assez de capacités pour tout le monde. Il faut donc agrandir les capacités. Cela passe, pratiquement, par des programmes d'investissement dans le renforcement des stations de compression et dans la pose de nouveaux gazoducs.

Je pourrais donner un exemple très simple : l'Europe du gaz naturel aujourd'hui. Il y a des fournisseurs qui fournissent les clients en France et qui achètent leur gaz en Europe. Je peux citer le gaz de Hollande, le gaz de mer du Nord britannique, le gaz de mer du Nord norvégienne, principalement. La consommation du gaz naturel en France n'est pas appelée à augmenter beaucoup – peut-être quelques pourcents de plus par an. La consommation de gaz naturel en Europe est appelée à augmenter un peu plus qu'en France, parce qu'en France, la politique énergétique a été telle qu'il y a d'autres dispositions, avec notamment le parc de production d'électricité nucléaire. Dans les dix ans qui viennent, la production de gaz naturel en Europe va être divisée par deux. Les gisements sont en fin de vie et s'épuisent. Ce manque de production européen, les fournisseurs européens vont le compenser par l'achat de gaz auprès d'autres producteurs, dans d'autres pays, plus loin. C'est pour cette raison que l'opérateur de transport doit construire des gazoducs en prévoyant les autres sources d'approvisionnement de la France pour demain. C'est donc aussi une mission de sécurité d'approvisionnement que nous avons, en prévoyant les nouvelles voies d'importation du gaz naturel. Voilà pour répondre très brièvement à la question.

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Il me semblait qu'il y avait un deuxième aspect à la question : est-ce que le gaz naturel est une énergie d'avenir, par rapport à la problématique énergétique et climatique ? Même si l'on fait tous comme vous, que l'on respire une fois sur deux, il y a un atome de carbone dans le méthane et il y a une vraie problématique.

Il y a une diapositive (B6). Je crois que la meilleure énergie, c'est celle que l'on ne consomme pas. Nous sommes parties prenantes, dans le groupe GDF Suez, de programmes, d'économies d'énergie, et l'on s'inscrit comme tout le monde dans la promotion des énergies renouvelables.

Nous croyons – et nous n'allons pas vous étonner si nous vous disons que nous sommes des fans du gaz naturel – que le gaz naturel est un très bon complément aux énergies renouvelables. Vous voyez sur ce graphique la consommation de gaz naturel aujourd'hui en Europe. Peu importe l'unité finalement. Ce sont des millions de tonnes équivalent pétrole. C'est un graphique qui sort des services de l'Etat – l'on ne l'a pas inventé – et plus particulièrement des réflexions liées au Grenelle de l'Environnement, en utilisant donc toutes les prospectives d'amélioration énergétique de toutes les utilisations.

Il y a un autre facteur qui joue sur la consommation de gaz naturel et d'énergie, et notamment le gaz naturel et le pétrole : c'est le prix. Si le gaz naturel est très cher demain et si toutes les mesures d'économies d'énergie prévues dans le Grenelle portent leurs fruits à plein, les scénarios prospectifs montrent qu'en Europe, l'on aura besoin de 20 % de moins de gaz naturel dans 15 ans par rapport à aujourd'hui. Si le prix est moins cher et que les mesures d'économies d'énergie n'arrivent pas à porter leurs fruits (scénario haut), nous consommerons 10 % de gaz naturel en plus. Quel que soit le scénario, selon les spécialistes – car selon qui vous allez interroger, les réflexions vont changer – l'on va encore avoir besoin de beaucoup de gaz naturel en Europe demain (350 millions de tonnes équivalent pétrole au plus bas) et donc il nous faudra assurer la consommation de ceux qui auront besoin de ce gaz naturel.

Par rapport aux énergies renouvelables, qui sont les énergies sans doute les plus attractives, elles ont juste un petit inconvénient, qui ne suffit pas à les éliminer, bien entendu : c'est qu'elles sont intermittentes. Une éolienne, quand il n'y a pas de vent, cela ne marche pas, et pour compenser ce manque à gagner de l'éolien, l'on démarre des centrales électriques. Et ce que nous disons, c'est qu'il vaut mieux démarrer des centrales électriques au gaz naturel qu'à un autre produit beaucoup plus polluant, puisque par exemple, quand vous utilisez un mètre cube de gaz naturel, vous dégagez 50 % de carbone en moins que si cette usine fonctionne au pétrole.

Voilà notre argumentation, Monsieur, mais ce n'est qu'une argumentation et cela se débat vraiment. C'est un débat de société, qui concerne l'énergie de demain. Voilà notre argumentation, Monsieur, qui nous fait dire que le gaz naturel a de l'avenir et que ce projet a du sens.

Michel GIACOBINO, membre de la Commission particulière du débat public

Il me semble, Monsieur, qu'il y a une question à laquelle vous n'avez pas répondu : si j'ai bien entendu, vous avez dit à un moment : il y a un tuyau qui est vide, pourquoi ne l'utilise-t-on pas, ou pourquoi n'utilise-t-on pas l'emprise ? J'aimerais que sur ce point, GRTgaz apporte sa réponse.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

De quelle canalisation parlez-vous ?

Michel GIACOBINO, membre de la Commission particulière du débat public

J'ai entendu Monsieur dire : il y a un tuyau vide. Où est ce tuyau et pourquoi ne l'utilise-t-on pas ?

De la salle

Si je peux me permettre de compléter, pour combien d'années avons-nous des réserves de gaz ? C'est une question méchante, mais il faut la poser !

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Plus que pour les hydrocarbures liquides. Il y a plus de 70 ou 80 ans de réserves prouvées aujourd'hui.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Je repose la question qui vous a été posée par GRTgaz, Monsieur : quel est le tuyau vide ? J'aimerais ensuite que GRTgaz explique pourquoi on ne n'utilise pas.

De la salle

L'histoire du tuyau vide, je pense que vous êtes au courant.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Si vous pouviez préciser...

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Pas tous ! Partageons, donc.

De la salle

Il paraît qu'il y a un tuyau vide, qui ne sert pas.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Peut-être GRTgaz sait-il où sont les tuyaux vides...

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Nous n'avons pas de tuyau vide en ce qui nous concerne. Sinon, nous le saurions. Vous faites peut-être allusion à une canalisation utilisée dans le passé pour le transport de produits pétroliers, qui longe toute la vallée du Rhône. Je ne sais pas si c'est de cela que vous parlez. C'est une problématique qui a déjà été évoquée dans la Drôme. Est-ce de cela que vous parlez, Monsieur ?

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Si c'est un tuyau vide... Peut-être que vous pouvez donner des précisions, Monsieur Vernier, de la DREAL...

Jean-Luc DEGREVE, DREAL

Il y a effectivement un tuyau vide, mais c'est un tuyau de transport de pétrole. Mais il n'est pas vide pour bien longtemps car on va bientôt le remettre en service. Dans tous les cas, il ne pouvait pas transporter du gaz.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Bien. Le vide étant temporaire, j'ai pour l'instant une seconde question là-bas, et Madame, vous avez le rang numéro 3... A moins que ce soit un complément... S'il vous plaît, Monsieur.

Jean-Marie CAILLOT

J'ai trois questions, j'en profite. La première, c'est pour rebondir sur ce que vous venez de présenter, sur la pertinence du projet par rapport aux besoins de capacités. Vous avez apporté un premier élément de réponse à la question que je n'avais pas posée. Cependant, je voudrais tout de même demander : est-ce que le manque de capacités, qui vous amène à construire aujourd'hui ce nouveau gazoduc, est un manque de capacités actuelles ou en perspective éventuellement de tout ce que vous avez présenté, en prenant en compte soit l'hypothèse haute, soit l'hypothèse basse ? S'il y a l'hypothèse basse, je lis sur le graphique qu'il y a un besoin moindre de gaz demain par rapport à aujourd'hui. C'était ma première question.

Ma deuxième question est : est-il envisagé, ou est-il envisageable, dans le process de suivi, pour répondre à un de vos objectifs (la transparence), sur la mise en œuvre pendant les 18 mois, d'avoir un interfaçage régulier (et de quelle nature ?) avec les responsables locaux du coin, de façon à ce qu'ils puissent en permanence apporter, ou éventuellement aller jusqu'à vérifier que tout est conforme au cahier des charges initial qui aura été défini sur les problématiques de sécurité, d'environnement, etc. ? Sous-entendu des représentants des municipalités ou des experts. Est-ce que c'est envisagé dans votre process ?

Ma troisième question est un peu plus technique, et si je vous la pose, c'est par rapport à l'accident du mois d'août, qui n'a rien à voir avec le gaz. J'ai lu quelque part que cette conduite qui a pété n'avait pas été contrôlée depuis neuf ans. Je ne sais pas si c'est vrai ou pas, ce n'est pas la question

que je vous pose. La question que je vous pose est : quel est le process maintenance, de contrôle ? Quelles sont la périodicité et les techniques mises en œuvre ? Qu'en est-il fait, vis-à-vis au moins des représentants locaux (élus, experts, etc.) ? Voilà mes trois questions.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci pour ces trois questions. La seconde est très importante. La concertation et la poursuite de ce qui se passera après le débat public fait pleinement partie des enjeux du débat. C'est maintenant qu'il faut discuter du pourquoi, du comment, et des engagements. Cela doit faire partie des engagements de l'entreprise. Cela sera d'ailleurs probablement défini très précisément comme thématique des débats publics dans la loi Grenelle II, si tant est qu'elle sorte un jour des tuyaux. Je vous passe les trois questions.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Je réponds à la première, qui était : y a-t-il actuellement un manque de capacités ou prévoit-on un manque de capacités dans un futur proche ou lointain ? Je peux déjà dire qu'il y a déjà un manque de capacités aujourd'hui parce que le gazoduc qui est dans la vallée du Rhône n'est pas assez grand pour satisfaire le marché. Il y a une abondance de gaz au nord de la France, parce que la France est reliée aux réseaux et aux gisements de mer du Nord. Elle est aussi reliée à des places de marché qui sont connectées, notamment en Belgique, en Hollande et en Angleterre, sur lesquelles les fournisseurs peuvent acheter du gaz et puis nous demander de l'acheminer pour leurs clients en France. Les restrictions de capacités nord-sud, par exemple, font que cela ne peut pas descendre dans le sud comme on le souhaiterait, si bien qu'il y a un différentiel de prix, notamment pour la grande industrie. Le prix du gaz du marché de gros est légèrement plus faible au nord qu'au sud. C'est lié à un problème d'infrastructures.

Pour autant, l'on n'a pas décidé de construire ce projet uniquement pour cela. L'on attend un événement déclenchant : un autre opérateur, fournisseur ou producteur, qui déciderait par exemple d'un nouveau terminal méthanier, qui pourrait être sur la côte atlantique, et qui déclencherait le besoin de plus d'acheminement dans la vallée du Rhône. Par exemple, un autre opérateur comme Shell, qui est quand même un producteur très sérieux, a toujours un projet de terminal méthanier à Fos, qui déclencherait, comme l'a expliqué Monsieur Seimandi, le besoin d'augmenter les capacités. Il y a aussi des discussions entre les régulateurs français et espagnols et les opérateurs de transport. Il y en a deux côté espagnol et deux côté français (GRTgaz et TIGF dans le Sud-Ouest) qui discutent pour agrandir les capacités avec éventuellement une nouvelle interconnexion entre l'Espagne et la France, ce qui nécessiterait aussi de construire un nouveau gazoduc dans la vallée du Rhône. Vous voyez, il y a plusieurs éléments déclenchants, plusieurs phénomènes. La probabilité qu'un projet voie le jour est très forte. C'est pour cette raison que nous avons décidé de lancer les études et que nous sommes ici en débat public, avant que la décision définitive du projet soit prise.

Pour la deuxième question ?

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Oui, la deuxième question, si j'ai bien noté, est : est-il envisageable d'instaurer, après le débat, des modalités de dialogue permanent avec les élus, pour qu'ils contrôlent – le mot était fort – les études et le déroulement du projet ? J'ai presque envie de dire : merci de la suggestion plutôt que de la question. Il me semble que c'est un peu ce que j'ai entendu dans l'exposé préliminaire de la DREAL, sur la mise en place d'un système de gouvernance dans la conduite d'un projet comme celui-là. Prenons-en note. Je me retourne vers mes collègues qui notent toutes les suggestions que l'on entend dans ce débat public. Oui, c'est envisageable, et certainement recommandable et bénéfique. Un projet comme celui-là, comme tous les grands projets structurants en France aujourd'hui, est tellement compliqué que l'on ne peut pas le faire seuls dans notre coin.

Je dois d'ailleurs dire que lorsque nous avons démarré ce projet, il y a déjà deux, la première chose que l'on a faite, c'est d'aller écouter sur le terrain les gens qui avaient des choses à nous dire, parce que l'on connaît bien les tuyaux de gaz, mais ceux qui connaissent bien le terrain dans lequel on doit trouver le meilleur tracé, ce sont ceux qui y vivent, ceux qui l'administrent, ceux qui le gèrent.

Donc oui, Monsieur, nous prenons votre question comme une suggestion. Il faudra voir ce que l'on en fait, d'ailleurs. Il serait bien de prendre les coordonnées de Monsieur, parce que l'ingénierie qu'il peut y avoir derrière tout cela est un peu compliquée. Nous aimons bien les débats publics mais nous n'allons pas en faire un tous les deux mois. Il y a d'autres manières de faire de la gouvernance, comme on dit, que le débat public.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Il y a une troisième question mais n'oublions pas le public, le citoyen de base. L'enjeu du débat public, c'est aussi le public. Les élus, les intermédiaires ou associatifs, il est impératif de les associer, mais n'oublions pas non plus le citoyen de base. C'est ma première remarque.

Ma deuxième remarque, qui est du même ordre : n'attendons pas la fin du débat public pour avoir des propositions sur ces questions, puisqu'elles devraient être débattues en débat public. Une fois que l'on a commencé à concevoir la façon dont on peut continuer ensemble, il faut que ce soit construit ensemble. Je ne suis pas très satisfait au fond, quand vous me dites, Monsieur Seimandi : c'est une bonne suggestion. Eh bien allons plus loin ! Très rapidement, pendant la tenue du débat public, faites donc des propositions de dispositifs qui seront mis en discussion. C'est cela, la question.

Pour la troisième question, qui portait sur les contrôles et modalités, peut-être pouvez-vous nous donner le cadre global et général, Monsieur, au titre du représentant de l'Etat.

Jean-Luc NEGREL, DREAL

Vous savez, en France, la réglementation est bien faite. Elle est même très contraignante, puisqu'elle prévoit des tas d'obligations. Par exemple, les voitures sont contrôlées tous les deux ans, les équipements sous pression, tous les cinq ans ou tous les dix ans. Il y a donc des périodicités d'épreuve. Les canalisations n'y échappent pas. Vous avez dit qu'il y a neuf ans, il y a eu un

contrôle, et qu'il n'a pas été fait. Eh bien oui, car le contrôle auquel vous faites référence d'il y a neuf ans, est un contrôle périodique décennal ! Il était donc prévu pour 2010. Je ne veux pas vous rassurer mais je peux vous dire que sur les canalisations, les contrôles sont en permanence. Tous les ans, il y a des contrôles, un petit peu différents. Mais ce fameux contrôle décennal, auquel la canalisation était soumise, par sa réglementation de 1989, devait avoir lieu l'année prochaine en 2010 et était programmé.

Est-ce que j'ai répondu ?

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Je vous ai bien repéré, Monsieur là-bas, en chemise bleue, mais l'ordre compte, je suis désolé. Sur ces questions, avez-vous quelque chose à rajouter à cette information, vous de GRTgaz ? Ensuite, je repasserai la parole à Monsieur pour lui demander s'il est satisfait de la réponse.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Monsieur Négrel a traité une partie de la question, qui est relative à l'exploitation du pipe-line qui transportait du pétrole.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Et pour les gazoducs ?

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Ce n'était pas la question.

Jean-Marie CAILLOT

En fin de compte, ma question ne porte pas sur les neuf ans du pétrole. C'est parce que j'ai lu cela quelque part, et n'ayant pas la connaissance précise des périodicités et des obligations légales, j'ai pris cela comme un point de repère, sachant que cela reste à confirmer par les spécialistes et les experts. Ma question portait sur les modalités techniques et les types de contrôle qui permettent de garantir le fonctionnement et la pérennité des installations et donc de rassurer l'ensemble des personnes concernées de près ou de loin par des problèmes potentiels de sécurité ou des incidents. C'est juste cela. Qu'est-il fait de ces résultats vis-à-vis d'un reporting avec le public, les élus, enfin toutes les personnes qui ont besoin d'être rassurées ?

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Je crois que c'est très clair. Des précisions ?

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Il n'y a pas une disposition pour exploiter les gazoducs ; il y a tout un arsenal de dispositifs d'exploitation. Toute notre activité d'exploitation est tournée vers la sécurité et la pérennité de nos ouvrages. C'est vraiment notre préoccupation première. Nous sommes rigoureux dans notre technique d'exploitation professionnelle. L'on exploite des canalisations depuis plus de 50 ans.

Pour citer quelques exemples qui reflètent notre préoccupation et les moyens et l'organisation en place, le premier risque concernant un accident d'exploitation que nous pourrions avoir était lié à l'activité externe à notre exploitation avec un engin de terrassement qui heurte notre canalisation. Lorsqu'une entreprise fait une déclaration d'intention de commencement de travaux, nos exploitants prennent immédiatement rendez-vous avec l'entreprise et puis après il y a un repérage des canalisations, une surveillance du chantier, etc.

Eventuellement, pour se prémunir de contrevenants qui ne font pas les déclarations, l'exploitant effectue des visites périodiques sur les ouvrages. Il y a des visites en voiture deux fois par mois, des fois une fois par semaine. Quand je dis en voiture, cela veut dire que l'exploitant local emprunte la route et va sur des points particuliers, qui sont des zones où il y a une urbanisation qui évolue, par exemple. Il y a des visites qui sont faites par reconnaissance pédestre. Une fois par an, il y a un agent qui marche au-dessus de la canalisation et toute la canalisation est visitée comme cela une fois par an. Il y a des visites qui sont faites par voie aérienne. Une deux fois par mois en avion, un petit avion qui survole et qui suit les balises. Il fait un repérage précis de ce qui peut bouger autour de nos ouvrages. Il y a même une visite par hélicoptère qui permet d'avoir un positionnement statique et d'avoir une vision plus précise, notamment dans l'évolution de l'urbanisation.

Après, il y a des visites qui peuvent être faites à l'intérieur du tube en mettant des appareillages, ce que l'on appelle des pistons instrumentés, qui sont des robots, qui enregistrent des informations et qui nous les retransmettent. A partir d'elles, on fait des analyses. Il y a aussi des mesures électriques de surface, qui permettent de vérifier l'état du revêtement qui protège la canalisation.

Voilà tout l'arsenal de visites qui sont faites. Finalement, tous ces résultats d'inspection, notamment les pistonnages ou les mesures électriques de surface, sont transmis à des experts qui interprètent, et s'il y a un doute sur l'intégrité de notre ouvrage, à ce moment-là, l'on programme une intervention pour vérifier l'ouvrage *de visu*. L'on fait une fouille, l'on intervient et l'on regarde s'il y a un problème sur le revêtement de la canalisation ou autre.

En fonction du type de défaut qui peut être observé, l'on programme l'intervention de réparation. Je ne veux pas vous faire peur mais il y a des défauts que l'on juge importants de réparer tout de suite. A ce moment-là, l'on fait immédiatement la réparation. C'est rarement le cas, et souvent, la nature du défaut est examinée par des experts, et l'on programme une intervention qui peut être plusieurs mois après, une année, deux années. Cela dépend de la nature et de l'avis des experts que nous avons. Ce qu'il est important de savoir, c'est que ce travail n'est pas fait dans notre coin ; il est intégré dans nos rapports d'exploitation, qui sont transmis aux services de l'Etat (la DREAL aujourd'hui). Un dialogue s'instaure avec eux. Ils ont pour mission de contrôler si nous opérons le réseau en toute sécurité et l'on doit justifier de nos pratiques en permanence.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Est-ce que cela vous va à peu près ? L'on a un peu fait avancer la question. J'ai Madame... Cela fleurit, maintenant, c'est formidable ! Monsieur là-bas, tout au fond, a le rang numéro 4. Monsieur ici ensuite. J'ai vu ici, j'ai vu là-bas et puis j'ai vu encore là-bas derrière. Madame, s'il vous plaît.

Mireille HENRI

J'ai plusieurs questions à poser. Comme j'ai le micro, j'en profite. Vous nous avez annoncé toutes ces mesures de précaution autour des canalisations mais le risque zéro n'existe pas. Et s'il se passait une catastrophe, comme on en a connu dernièrement, mais avec une canalisation de gaz ? Quel serait l'impact sur la santé humaine, sur l'environnement ? Le gaz échappé, à l'air libre... C'est du gaz liquide, mais comment cela se comporte-t-il ? Je ne suis pas ingénieur et j'ai cette question.

J'ai une deuxième question. Je voudrais vraiment comprendre si toutes les canalisations existantes sont optimisées à 100 % pour l'acheminement du gaz. Je me dis que cela va faire encore un tuyau en plus. Pourquoi un tuyau en plus ? Monsieur a dit : il faut du gaz. Mais sachant que le gaz est une énergie fossile et l'on n'en a pas pour des siècles. Si j'écoute les experts, l'on en a à peu près pour une bonne cinquantaine d'années. Je me dis : essayons peut-être de faire des économies de gaz pour que nos enfants puissent peut-être en profiter. A cette allure, ce ne sera pas dans 50 ans, mais dans 20 ans que nous n'en aurons plus.

Ma troisième question était au sujet du fuseau. Au niveau de Saint-Martin-de-Crau, j'ai vu que le fuseau était assez large mais nous sommes une commune en pleine expansion et en pleine urbanisation. Des scientifiques pourraient mieux en parler que moi mais à part la zone urbaine, nous sommes en Natura 2000, en zone de protection spéciale, dans la directive de paysage Alpilles, etc. Maintenant, vous me dites que vous allez essayer de passer dans ce secteur, sachant qu'il y aura un impact environnemental, qui sera certainement fort. Comment allez-vous pouvoir vous en sortir avec le tracé ? Sur la commune, quand on veut creuser un trou, je ne vous dis pas tout ce que l'on doit faire : entre autre, études environnementales, études d'impact, études d'incidence, et chaque fois que l'on trouve une petite bestiole, on ne peut pas. Cela, je peux le comprendre, parce que je suis une grande protectrice de l'environnement, mais maintenant, je ne sais pas par où vous allez passer. Cela me pose une question d'autant plus que j'ai vu que l'emprise du tracé était à peu près de 30 mètres de large. Cela fait quand même déjà une bonne distance.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Que voilà un joli paquet de questions !

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Je réponds tout de suite à la question : est-ce que l'on a besoin de cette canalisation vu la durée de consommation du gaz naturel dans le monde, la production, etc. ? Je redis un peu ce que j'ai dit tout à l'heure : s'il y a de nouveaux projets d'arrivée de gaz au sud de la France, c'est qu'il y a un besoin global pour le fonctionnement du marché, pour plusieurs décennies, et la problématique de

la répartition des gisements en Europe va profondément changer dans la prochaine décennie, ce qui justifie de nouveaux points d'importation de gaz naturel, et donc l'adaptation du système des infrastructures, et donc la pose de pipe-lines.

Vous avez posé une bonne question : que se passe-t-il si finalement, il y avait une catastrophe (rupture de canalisation, fuite, etc.) ? Tout d'abord vous faites référence à ce qui s'est passé cet été. Nous transportons du gaz naturel, ce n'est donc pas le même produit que du pétrole. Ce n'est pas un produit corrosif, déjà. C'est différent sur de l'acier. La réaction sur l'acier est totalement différente. Nous exploitons notre canalisation avec un système... C'est du gaz, donc un gaz est compressible et ne subit pas les coups de bélier tels que pourrait en subir un système qui transporte du liquide. Donc, les risques, de par la nature du produit, ne sont pas identiques pour l'exploitant. Néanmoins, l'on n'est pas à l'abri d'une fuite sur le réseau, d'une entreprise malveillante ou qui se serait trompée.

Que se passe-t-il alors ? Je voudrais citer un exemple lié à la robustesse de l'acier et de nos canalisations. La canalisation que nous projetons aura une épaisseur minimale d'un centimètre et demi. Les études qui ont été faites dans notre centre de recherche, avec des pelles mécaniques de 32 tonnes, n'ont pas réussi à percer une canalisation dont l'épaisseur est de 12 millimètres. C'est lié à la résistance de l'acier. Le fait que ce soit un gazoduc de grande taille avec une grande épaisseur donne de la résistance supplémentaire à l'ouvrage. C'est un point très important par rapport au premier risque que nous avons identifié, qui est le risque finalement du malveillant qui heurte notre canalisation.

S'il y a une fuite, le gaz est un produit qui est plus léger que l'air. Donc le gaz monte, migre dans la terre et s'échappe dans l'atmosphère. Dès que la fuite est détectée, nous intervenons, bien entendu. L'on isole le tronçon et l'on programme une réparation d'urgence.

Dans le pire scénario que l'on puisse imaginer, avec une brèche importante, il peut y avoir une fuite visible, qui crée un petit cratère et un petit geyser de gaz. A ce moment-là, l'exploitant intervient, et l'on définit la technique de réparation en contrôlant le débit de fuite. Suivant la nature de la fuite, l'on peut décider, avec les autorités civiles, de ne pas interrompre le flux de gaz immédiatement, pour ne pas arrêter les usines qui consomment le gaz de notre tuyau, de contrôler la fuite, et d'intervenir dans les heures ou les jours qui viennent. C'est déjà arrivé dans certains cas pour des fuites modestes.

Voilà les réactions que l'on peut avoir, en termes d'exploitant, pour intervenir en toute sécurité. Bien entendu, qui dit fuite veut dire que l'exploitant met tout de suite un périmètre de sécurité avec les autorités civiles (vérification de l'habitat, etc.) pour protéger en premier lieu les personnes, et les biens ensuite.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Il me semble qu'il y avait quelques autres questions.

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Oui. En complément, vous parliez, Madame, d'effets sur la santé et l'environnement avant de parler du fuseau. Le gaz naturel n'est pas corrosif et n'est toxique par nature. Il n'y a pas d'épandage sur le sol. Il n'y a pas de fixation en point bas. Cela part dans l'atmosphère. L'on peut parler de l'effet de serre, effectivement, mais il est important de retenir que c'est un produit non toxique et non corrosif par nature.

Vous parliez du fuseau. J'aimerais bien que l'on fasse un zoom du fuseau dans le secteur de Saint-Martin-de-Crau pour éclairer les préoccupations de Madame et peut-être de beaucoup de gens. Vous parliez du milieu naturel mais c'est beaucoup plus compliqué que cela, dans ce secteur. L'on a vu les agriculteurs, qui ont bien mis en évidence que le foin de Crau était le seul foin labellisé au monde, et que s'il était labellisé, c'est parce qu'ils ont fait d'énormes efforts pour arriver à une modalité de culture qui permette cette qualité.

L'on nous a beaucoup parlé d'hydraulique. Lors d'une réunion à Tarascon, poussés par le public, nous nous sommes engagés à faire un retour d'expérience des effets hydrauliques de toutes les canalisations dans la Crau.

Et puis il y a les effets paysagers.

Voilà où nous en sommes dans le fuseau d'études, qui est délimité par ce trait bleu, et je vais peut-être laisser nos partenaires de SOGREAH commenter l'analyse de ce qui est un extrait de l'étude d'impact que nous sommes en train de réaliser, si vous le voulez bien, Monsieur le président.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Où sont-ils ? Qu'ils fassent court et efficace...

Un intervenant de SOGREAH

Bonjour. Au niveau de l'étude d'impact, comme le disait Monsieur Seimandi, l'on a abordé plusieurs thématiques pour essayer de définir les enjeux. L'idée, c'est dans un premier temps de pouvoir identifier ces enjeux sur l'ensemble des thématiques, et d'arriver à les hiérarchiser pour essayer de les éviter ensuite, et si on ne peut pas les éviter, les réduire voire compenser, comme l'avait dit Madame Bassuel de la DREAL.

Cet extrait de carte, c'est suite aux relevés qui ont pu être faits sur le terrain. Nous, bureau d'études, sommes associés à des naturalistes qui font des relevés de terrain. Ce sont les spécialistes dans le domaine. Nous ne sommes pas spécialistes dans tous les domaines. Là-dessus, il y a plusieurs niveaux d'enjeux qui avaient été identifiés, dont les zones humides avec les marais des Baux, au niveau de la gravière, le cossoul bien sûr et d'autres zones qui ont toutes énormément d'enjeux mais qui ont pu être hiérarchisées à un niveau moindre, avec notamment les massifs de Santa Fé, Chambremont et la costière de Crau.

Par rapport au passage, qui est la question que vous avez posée, à l'heure actuelle, il n'y a pas un tracé arrêté. Après la première phase de collecte de données, l'on va essayer de mettre en évidence

ce que l'on appelle des couloirs de moindre impact, pour voir quelles seraient les zones qui seraient les moins pénalisantes à l'échelle de l'ensemble des enjeux.

Au niveau des pistes de réflexion actuelles, il y a plusieurs choses qui sont envisagées, mais ce n'est pas encore formalisé, et l'on doit finir de compiler tous les éléments. L'on pourrait imaginer un contournement entre le bois de Chambremont et Moriès, mais il y a des problèmes de sécurité qui vont se poser. Il y a une canalisation existante à travers Santa Fe, qui sort derrière le marais des Baux, mais cela pose d'autres soucis. Il y a des options qui pourraient être envisagées en traversant costière de Crau au niveau de Massemireille mais c'est vraiment très large. Nous sommes sur des bandes qui sont encore de plusieurs centaines de mètres voire un ou deux kilomètres. Eventuellement, l'on peut passer vers la Gravière, sachant que l'on a un point de passage de sortie qui est au niveau de Fontvieille, quasiment, où l'on est très proche d'Arles et après du massif de Fontvieille. Voilà les grands éléments, qui sont les premiers éléments de réflexion. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. J'ai des rêves et je me suis dit que l'on pourrait définir ensemble les critères de l'étude d'impact, et ne pas les laisser seulement à ces très bons techniciens.

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Justement, à ce propos, Monsieur le président, une étude d'impact dans ce milieu, c'est très compliqué dans ce milieu et nous ne pouvons pas le faire seuls avec nos bureaux d'études. Du coup, nous avons mis en place des ateliers biodiversité (un sur le secteur sud du fuseau d'étude et un sur la partie nord), qui sont ouverts à qui veut et qui rassemblent aujourd'hui les associations qui ont ces préoccupations sur le milieu naturel. Si cela vous intéresse de nous rejoindre après le débat public, la porte est ouverte. Vous vous faites connaître, vous verrez sur notre site internet ce qui se dit dans ces ateliers, qui sont sur le thème de la biodiversité et qui vont nous aider à concaténer. Si on avait le temps, on laisserait la carte au mur et vous nous diriez à quel endroit les préoccupations que vous évoquiez tout à l'heure sont diagnostiquées. Donc n'hésitez pas à vous faire connaître et à nous aider à faire cette étude d'impact.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Etes-vous à peu près satisfaite de la réponse, Madame ? Tout cela, c'est du cumulatif, cela progresse. J'avais donc Monsieur qui lève la main derrière, qui était en quatrième position. A vous.

Monsieur ANTONETTI

Je suis citoyen de base. Vous nous avez expliqué que l'opportunité de ce gazoduc était liée essentiellement à une demande d'approvisionnement et à une diversité pour améliorer la sécurité au niveau des approvisionnements, si j'ai bien compris. Il y a quand même quelque chose qui m'interpelle dans ce que vous me dites. Je me trompe peut-être, et vous allez peut-être me rectifier, mais il me semble bien que vous avez introduit cette notion de prix par rapport au marché, qui va

faire que la demande va augmenter ou va diminuer en fonction du prix, ce qui est classique. Si je comprends bien, depuis des années, l'on m'explique que le prix du gaz est indexé sur le prix du pétrole. D'accord ? Donc première question que je me pose : quand le baril va dépasser les 100 dollars, quel sera le prix du gaz ?

Autre question au niveau de la demande : aujourd'hui, vous nous dites qu'il y a des réserves pour 90 ans. Est-ce que vous avez tenu compte aussi du fait qu'il y a des pays émergents qui ont besoin d'une consommation énergétique énorme, et que peut-être le gaz naturel va être une réponse très forte pour eux ?

Là où je veux en venir, c'est que quand je regarde l'avenir du gaz, cela va être finalement un produit énergétique très cher, qui va peut-être pour vous, vous permettre de vous rendre indépendants sur les approvisionnements, mais qui va peut-être nous rendre dépendants du gaz. C'est encore le consommateur qui va être dépendant du gaz. Donc pour moi, l'opportunité de ce gazoduc n'est pas si importante que cela.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Sur ces questions de stratégie et d'économie ?

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Ce gazoduc a deux fonctions si ce projet voit le jour. Il répondra à un besoin des fournisseurs et producteurs d'amener du gaz en France. Nous devons le transporter et si les capacités sont insuffisantes, nous sommes obligés d'agrandir les capacités, et pour ce faire, de mettre des installations de compression et de créer de nouveaux gazoducs. C'est ce que Monsieur Seimandi a montré dans la présentation. J'ai signalé qu'aujourd'hui, dans le fonctionnement du marché, qui est ouvert à la concurrence aujourd'hui, le Sud était un peu moins bien servi que le Nord, puisqu'il y avait un différentiel de prix en faveur du Nord par rapport au Sud. C'est un état des choses dans le fonctionnement du marché. C'est en particulier parce qu'il y a une abondance plus grande de gaz au Nord qu'au Sud de la France, qui fait qu'il y a plus de concurrence et donc un prix moins important au Nord qu'au Sud. Ce différentiel de prix devrait disparaître ou être beaucoup plus faible si les capacités pouvaient être agrandies dans la vallée de Rhône pour que finalement le marché fonctionne mieux, parce que c'est un marché qui est ouvert à la concurrence.

Maintenant, quand vous dites : est-ce que c'est une bonne énergie d'avenir, qui va payer l'ardoise à la fin, etc. ? vous évoquez des problèmes d'ordre géopolitiques liés aussi aux ressources énergétiques de pétrole et de gaz à des horizons de 10, 20, 30 ou 40 ans. Personne n'a de boule de cristal pour voir ce qui va se passer mais néanmoins, à des horizons très lointains comme ceux-là, l'on peut penser qu'il y aura des désordres d'ordre économique liés à la rareté du pétrole en premier puis du gaz plus tard.

L'objectif et la mission de GRTgaz est de doter le pays d'infrastructures suffisantes pour que le système de vente et de commercialisation du gaz, et d'approvisionnement du pays en gaz naturel, puisse fonctionner en fonction des besoins de la France. C'est dans ce cadre que l'on s'inscrit quand l'on dit qu'accroître les capacités par de nouveaux gazoducs va permettre de donner plus de

sécurité d'approvisionnement à la France. Je le répète, l'Europe va produire 50 % de moins de gaz dans dix ans et les fournisseurs vont le compenser avec d'autres approvisionnements d'autres pays. Les infrastructures doivent être là pour que le système puisse continuer à fonctionner. Est-ce que cela a répondu à votre préoccupation ? Ce ne sont pas des notions très évidentes sur l'économie et le fonctionnement des marchés.

Monsieur ANTONETTI

Cela, je l'entends bien. Ce que je suis en train de dire, c'est qu'une fois de plus, le discours que vous tenez, c'est celui qu'avaient les représentants du pétrole il y a 50 ans en nous disant : le pétrole, c'est l'avenir. C'est finalement encore le citoyen qui s'est retrouvé otage. L'approvisionnement de gaz, ce n'est pas forcément la panacée. Moi non plus, je n'ai pas de boule de cristal, mais 30 ans, c'est très court. Fusiller des écosystèmes pour se projeter sur 30 ans, ce n'est peut-être pas forcément la bonne politique.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Les réserves prouvées de gaz naturel sont de 50 ans. L'on peut rajouter des réserves probables de 30 ans (des réserves qui ne sont pas prouvées par les géologues et les géophysiciens). L'on est quand même sur des durées où le gaz naturel a encore un essor et peut se maintenir sur les places de marché pendant très longtemps. Quand Monsieur a évoqué les énergies renouvelables tout à l'heure, en faisant allusion aux éoliennes, c'est vrai que c'est très bien, il y en a beaucoup autour de Saint-Martin-de-Crau, l'on voit que cela pousse. Dans tous les pays qui ont développé les éoliennes massivement, tels que la Hollande, l'Allemagne du nord, etc., en contrepartie des éoliennes, il y a eu une demande en gaz pour compenser parce qu'une éolienne fonctionne quand il y a du vent, et encore quand il y a du vent à des vitesses limitées. Quand il y a un mistral très fort, l'éolienne s'arrête. Elle ne produit pas d'électricité. Quand il n'y a pas de vent non plus, elle n'en produit pas non plus. Cela fonctionne dans une plage assez stricte. Et quand il n'y a pas d'éoliennes, comme le consommateur consomme l'électricité de l'éolienne, si l'éolienne ne fonctionne pas, il faut que le producteur l'approvisionne avec autre chose, avec un outil de production d'électricité qui soit souple, qui puisse démarrer rapidement pour compenser un manque sur le système d'équilibrage de RTE. C'est pour cela que dans beaucoup de pays en Europe, plus il y a eu d'éoliennes, puis il y a eu de consommation de gaz naturel pour faire tourner des centrales à cycle combiné de gaz naturel. C'est très complexe, ce système d'équilibre énergétique et de fonctionnement de la production électrique, et le couplage entre les marchés électrique et gaz.

Vous avez évoqué le prix du gaz qui est adossé au prix du pétrole. Oui, il est aujourd'hui en grande partie (pas totalement) adossé au prix du pétrole. Mais cela, nous n'avons pas de compétences particulières en la matière. Nous sommes transporteurs d'énergie, transporteurs de gaz naturel, et non pas fournisseurs. Nous n'intervenons dans les prix du marché. Nous intervenons uniquement au deuxième degré avec le prix de l'acheminement, c'est-à-dire du transport du gaz naturel, qui est décorrélé du prix de la fourniture. (*L'intervenant est interrompu*)

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Si l'on se met à parler en vrac, cela va devenir incompréhensible.

Monsieur ANTONETTI

Vous dites que vous n'intervenez pas, mais ce qu'il faut situer, c'est ce que représente votre entreprise. Ce que je regrette, c'est que vous ne l'ayez pas assez présenté tout à l'heure. Votre entreprise est une entreprise du groupe GDF Suez, qui est le principal fournisseur de gaz en France, et si j'ai bien lu la plaquette, vous avez 7 administrateurs sur 9 qui font partie de ce groupe. Les stratégies ne sont donc pas faites pour l'ensemble du marché, mais elles sont peut-être faites pour cette entreprise.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

C'est une autre question, mais une bonne question, sans doute !

Monsieur ANTONETTI

Quand l'on parle de transparence, il faut aller jusqu'au bout.

Dernière petite remarque que je voulais faire, et après je laisse la parole aux autres personnes. J'ai lu votre plaquette et j'ai trouvé beaucoup de chiffres. Il m'en a manqué un. Vous parliez tout à l'heure de sécurité. Nous avons demandé combien de temps il fallait pour la maintenance. J'aurais bien aimé savoir quelle était la part de votre chiffre d'affaires consacré à la sécurité. Ce chiffre n'y est pas. Cela nous aurait permis d'avoir une petite vision de ce que vous dépensez pour la sécurité. C'est juste une petite remarque.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Il doit être possible d'isoler ce chiffre. Merci en tout cas pour toutes ces questions. Evidemment, le dialogue sera insatisfaisant, parce que ce sont des questions assez compliquées. L'on a tenté de construire une réunion thématique sur ces questions de géostratégie, d'économie, etc. mais elle a été placée du côté de Saint-Avit, malheureusement. Cela dit, comme tous les verbatims sont sur Internet, vous y aurez accès. Que des questions comme celle-là démarrent à des occasions comme celle-ci montre bien que l'on peut en discuter et pas seulement dans les salons parisiens, ce qui est extrêmement important. Merci. Je pense qu'il y a quelques réponses que vous pouvez donner.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Là, vous avez posé des questions très pertinentes, qui sont relatives au fonctionnement du système ouvert au marché, et du rôle des sociétés, notamment des sociétés dominantes, que l'on qualifie de fournisseurs historiques. C'est encore le cas en France avec Gaz de France à l'époque et maintenant GDF Suez, qui est le premier fournisseur de gaz naturel en France. GRTgaz est une société que

nous qualifions d'indépendante, même si l'on est 100 % GDF Suez. Je m'explique. A l'origine, dans la première, la deuxième et maintenant la troisième directive européenne qui est sortie en juin, l'indépendance de l'activité de transport a été affirmée dès l'origine de l'ouverture des marchés de l'énergie et du marché de gaz naturel.

Pourquoi le transporteur doit-il être indépendant dans l'exercice de son activité ? Parce que dans un marché ouvert, pour fournir son client, pour alimenter une ville, etc., un fournisseur doit automatiquement passer par un système de transport du gaz, et cette activité de transport doit donc être indépendante pour que le marché puisse réellement s'exercer en transparence et pour que tous les fournisseurs aient une égalité de traitement face à leurs clients.

Je peux donner des exemples. Quand GRTgaz a été créée, au 1^{er} janvier 2005, les statuts de la société ont été élaborés, aussi en concertation avec le régulateur. Vous dites qu'il y a une majorité du groupe GDF Suez dans le Conseil d'administration. Je ne conteste pas cela. Ce qui est important, et ce qu'il faut savoir, c'est que les décisions d'investissement ne sont pas prises par le Conseil d'administration mais par le Directeur général. Le Directeur général rend compte d'un programme triennal d'investissement à la tête de groupe. Il en rend compte au régulateur qui valide le programme d'investissement. Le premier signe d'indépendance d'une société, c'est la façon dont les investissements sont pris. C'est très important.

L'on pourrait penser par exemple que pour fermer le marché, l'on a intérêt à ne pas faire le projet ERIDAN, car moins il y a de capacités, plus il y a de contraintes sur le réseau, mieux l'opérateur historique peut tirer son épingle du jeu et garder sa position de fournisseur dominant. Vous voyez donc bien que nous élaborons ces programmes d'investissement nous-mêmes, nous les faisons valider par le régulateur, et sur le site internet, vous pouvez voir aujourd'hui que nous avons un programme d'investissement de plus de 6 milliards d'euros pour la prochaine décennie. C'est suivant des scénarii, ce n'est pas quelque chose de gravé dans le marbre.

Après, vous avez posé une question très intéressante : c'est pour la sécurité. Quel est le budget de fonctionnement de GRTgaz pour la sécurité ? Je n'ai pas le chiffre en tête. Je ne peux pas vous le sortir comme cela. Toute l'activité d'exploitation est tournée vers la sécurité. GRTgaz, c'est 2 600 salariés et aujourd'hui il y a environ 1 300 à 1 500 salariés qui travaillent pour la maintenance du réseau, pour ce que l'on appelle dans notre jargon « opérer » le réseau dans les meilleures conditions de sécurité. *Grosso modo*, la moitié de nos dépenses sont directement liées à la maintenance et à l'exploitation de notre réseau en sécurité.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Bien, merci. Je pense que nous avons commencé à bien brosser un tableau qu'il vaut mieux partager. Monsieur à la caméra, je pense que c'est en vous, puis Monsieur là-bas, puis ensuite vous, l'homme aux cheveux blancs, qui vient des Baux-de-Provence, si je me souviens bien, en troisième position.

Hannes LAMMLER

Merci de me donner la parole. J'ai mis mon nez dans ce qui s'est passé avec SPSE ces derniers temps. L'on a publié les textes de ce que l'on a trouvé sur le site Journales que vous pouvez consulter. Sous l'impact évidemment des événements de ce mois d'août et de la politique d'information qui a été donnée de la part de la société SPSE, qui est probablement aussi indépendante des volontés d'Exxon, BP, Shell et Total, que votre société, GRTgaz, est indépendante de GDF et de Suez. Je pense qu'il est tout à fait évident que ce projet que vous faites est un projet pour augmenter la position, pas d'une petite société anonyme, mais d'un des plus grands commerçants sur le marché, pour renforcer sa position sur ce que vous définissez comme un marché libre. Le marché actuellement sous concurrence permet que le plus grand – vous – encaisse les autres. Vous parlez de 54 différentes sociétés qui seraient sur ce marché.

J'ai une petite question par rapport à ce qui nous préoccupe dans le coin. Selon les informations que j'ai, 7 pipe-lines traversent le territoire de Saint-Martin-de-Crau : 2 de gaz et les autres seraient des oléoducs. Peut-être me trompé-je et Monsieur Négrel à côté de moi va-t-il me corriger. En tout cas, il y a déjà des infrastructures existantes. Monsieur a aussi dit qu'il y avait un oléoduc qui n'est plus en service. Pourquoi faites-vous toute cette démarche actuellement pour faire encore un trou de plus qui traverse le paysage, avec le manque de perspectives précises ? J'aimerais bien connaître l'enquête d'utilité publique pour le marché dont vous nous parlez. J'aimerais bien savoir quelles municipalités, quelles régions, quels projets industriels ont l'intention d'être les futurs clients de cela ? Il me manque sérieusement l'utilité publique dans votre dossier.

Il y a aussi une instance indépendante – et je ne parle pas de la DREAL – pour une enquête sur les impacts environnementaux, qui vont au-delà du tube qui traverse les 10 ou 20 mètres. Il y a aussi l'impact environnemental parce qu'effectivement, il faudrait sécuriser l'approvisionnement. Si l'on augmente la dépendance de la France par rapport au gaz naturel, qui est dans des régions actuellement assez guerrière, tôt ou tard, des petits soldats français seront obligés d'aller les défendre, comme aujourd'hui en Afghanistan. L'Afghanistan, vous le savez très bien, ce n'est pas simplement une ballade de vacances, mais quelque chose qui est étroitement lié à cet enjeu de stratégie militaire pour le contrôle des ressources pétrolières.

Je vais vous raconter simplement l'exemple vécu avec ce qui se passe. J'avais posé trois questions à Claude Vulpian, maire. J'avais posé les mêmes questions à l'un des porte-parole du Conseil général, Jacky Gérard.

Trois questions très simples : quelle est la cause de la rupture de ce pipe-line ? Je parle maintenant de l'oléoduc mais nous sommes inquiets par rapport à cela et nous voulons savoir. C'était la question posée le 7 ou le 8 septembre, un mois après la catastrophe. J'ai aussi demandé à Monsieur Négrel de me dire si c'était un coup de bélier ou de la rouille. Je n'ai pas encore reçu de réponse.

Deuxième question : qu'est-ce qui se passe avec ce pipe-line qui n'est pas utilisé ? Pourquoi ne l'utiliserez-vous pas puisqu'il n'est pas utilisé pour autre chose ? Il y a maintenant des méthodes pour utiliser des canalisations ou rénover des canalisations existantes, des technologies modernes qui sont meilleur marché, à mon avis, que d'en refaire un tout neuf. Peut-être faut-il y réfléchir. Quelle est la cause réelle pour que ce pipe-line ne marche pas ? Pas de réponse jusqu'à présent.

Je ne vais pas poser ma troisième question. Je pense que j'ai bien utilisé le temps que j'avais pour ce débat. Il faut quand même prendre en considération une petite réflexion dans ce moment de crise que nous sommes en train de vivre : je ne pense pas que le futur de notre société sera la croissance éternelle, comme on le voit dessinée encore dans vos études prospectives, où la courbe est toujours grandissante. Je pense que l'on arrive – et l'on est en train de le sentir ici avec la pollution dans la nappe phréatique – à comprendre que cette croissance peut tout d'un coup faire un retour en arrière. Si l'on avait que la nappe phréatique serait touchée pour 250 000 personnes... L'on nous dit qu'elle n'est pas vraiment touchée. Tous les gens qui ont construit les pipe-lines savent très bien que cela coule dans la nappe phréatique. Cela posera un problème. Je ne pense pas que les habitants vont tous aller chez Nestlé pour acheter l'eau minérale parce que Nestlé a le monopole sur l'eau minérale. Je ne pense pas que ce soit notre avenir.

Pour conclure, je pense que si vous étiez les représentants d'un village ou de plusieurs communes et que vous vous étiez rassemblés en groupement parce qu'il y aurait une utilité publique pour faire un projet, et que vous ayez une réelle indépendance, à ce moment, je pourrai dire : c'est sympa, ce sont quelques citoyens qui prennent notre avenir en main. Mais quand c'est dans l'intérêt d'un des plus grands groupes énergétiques de la planète – je pense que c'est le deuxième groupe de la planète – je suis strictement contre, et je pense et j'espère que la population ici s'oppose à ce projet.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Cela a le mérite d'être clair et argumenté. Je crois que cela n'appelle pas de réponse mais cela appelle des éclairages de votre point de vue.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Je pense que l'éclairage pourrait aussi être donné... Vous avez invité un représentant du régulateur, qui participera à une réunion du débat public, qui expliquera le fonctionnement du marché, tel vu par le régulateur, qui est garant d'un marché ouvert, où les dominants tels que vous les évoquez, n'ont plus les mêmes droits qu'avant, et qui expliquera le rôle que nous devons jouer dans cette ouverture du marché.

Même si GDF Suez est notre actionnaire, les règles mises en place par la Commission Européenne, transposées dans le droit français, donnent une réelle indépendance à l'opérateur que nous sommes. Nous sommes contrôlés par le régulateur et la politique d'investissement que nous avons, et à laquelle le régulateur nous incite, conduit finalement à une plus grande ouverture du marché et donc à affaiblir la position du fournisseur dominant en France. C'est le système tel que l'a voulu la Commission Européenne, qui est un système mis en place pour affaiblir tous les fournisseurs qui avaient des monopoles historiques dans chacun des pays de l'Europe.

S'il y a un besoin de gazoduc supplémentaire en France et en particulier dans ce territoire, c'est pour que globalement, il y ait plus de flexibilité au travers des infrastructures, pour répondre demain à plus d'incertitude au niveau des approvisionnements en gaz naturel. L'incertitude des approvisionnements en gaz naturel demande plus d'infrastructures pour avoir plus de souplesse, pour que le système puisse continuer à fonctionner, éventuellement en période de crise.

C'est vrai que c'est un débat un peu compliqué, un peu d'experts. Mais je ne peux pas laisser dire qu'un investissement de GRTgaz soit au service de GDF Suez parce que globalement, c'est l'inverse.

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

D'ailleurs, en résumé, si vous me permettez de vous le dire simplement, aujourd'hui, les gazoducs de transport en France sont pleins de gaz de GDF Suez (anciennement Gaz de France). Tout nouveau gazoduc que nous allons créer, donc celui-là, c'est pour faire de la place à d'autres. C'est donc exactement l'inverse de ce que vous affirmez, si vous me le permettez, Monsieur.

Deuxièmement, vous posez des questions très importantes sur l'autorité indépendante qui va statuer sur, par exemple, les effets environnementaux. La représentante de la DREAL, Sylvie Bassuel, peut compléter, mais typiquement, notre étude d'impact passera entre les mains de l'autorité environnementale nouvellement créée en France, qui est une instance d'Etat. L'on peut ensuite dire que l'Etat n'est pas indépendant, mais cela va nous emmener très loin. Il est en tout cas indépendant de l'opérateur que nous sommes. Nous nous plierons bien entendu aux recommandations de cette autorité.

Je précise d'ailleurs que les effets environnementaux d'un projet comme cela sont décrits dans une étude d'impact qui est publique et sur laquelle vous pourrez donner toutes les remarques que vous voudrez faire. L'on ne fait pas cela en catimini.

Dernier point sur l'utilité publique – avant-dernier point puisque vous parliez d'une canalisation à réutiliser. Sur l'utilité publique, l'on va argumenter que ce projet relève de l'utilité publique et d'ailleurs, dans ses missions, GRTgaz a des obligations de service public. L'utilité publique, c'est l'Etat qui en décidera. L'Etat décidera si ce projet est d'utilité publique ou non. Nous nous en remettons à cette décision. Ce n'est pas nous qui décidons unilatéralement ce point-là.

Quant à utiliser une canalisation existante qui serait vide, Monsieur Négrel a répondu. Je précise juste que cette question nous a déjà été posée en débat public, que l'on a répondu que l'on avait étudié cette idée, et qu'elle était bonne, mais que la Commission nous a dit : « Il ne suffit pas que vous disiez cela, il faut que vous le démontriez. » Donc, d'ici la fin du mois, l'on mettra sur le site internet de la Commission, une étude qui argumentera pourquoi l'on ne peut pas utiliser cette canalisation de pétrole abandonnée. Sauf que depuis que l'on nous a demandé cette étude, Monsieur le président, elle n'est plus abandonnée. Mais enfin, l'on expliquera pourquoi, en diamètre, en pression, en réglementation et en urbanisation autour de l'ouvrage, l'on ne peut pas réutiliser cet ouvrage si l'on avait *in fine* besoin de faire le projet ERIDAN.

Vous savez, je crois que le projet idéal n'existe pas. Le projet ERIDAN n'est pas le projet idéal. Ce n'est pas un beau projet et le gaz naturel, ce n'est pas l'énergie miracle. Il y a des avantages et il y a des inconvénients. Nous argumentons sur les avantages. Le débat se fait, il y a des inconvénients, et ensuite, le législateur, le commissaire enquêteur, le Préfet et l'Etat pèseront les avantages et les inconvénients. Le transport d'énergie par canalisation présente certes des inconvénients mais l'on ne fait pas mieux en termes de discrétion, quels que soient les impacts. Juste un exemple : si l'on devait transporter la même quantité d'énergie que ce qui peut passer dans un tuyau enterré à un mètre de profondeur et que l'on ne voit plus après que les travaux soient finis, il faudrait 3 000

camions tous les jours sur les routes. Voilà un autre avantage du transport d'énergie par canalisation.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Voulez-vous compléter, Madame ? Prenez un micro, s'il vous plaît, et après ce sera à vous.

Une intervenante de la DREAL

Je voudrais apporter une petite précision sur l'autorité environnementale de l'Etat qui donnera son avis sur ce projet. Depuis qu'ont été réunis au sein du même ministère, tout ce qui relève de l'environnement et également des compétences dans le domaine de l'énergie et dans les routes également, il y avait un mélange des genres qui était relativement inacceptable et qui a poussé l'Etat à achever la traduction en droit français d'une directive européenne qui date de 1985, et qui n'avait pas été totalement appliquée en droit français.

Cela a donné un décret qui est sorti au mois d'avril 2009, et qui désigne l'autorité environnementale indépendante lorsque le Ministre est partie prenante dans le projet. Ici, c'est le Ministre, donc Monsieur Borloo, qui approuve ce projet-là. L'autorité environnementale de l'Etat, ce sera donc la formation de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, qui comprend une dizaine d'inspecteurs de l'environnement et cinq personnalités indépendantes.

Ce grand ministère qui rassemblait à la fois la route, l'énergie, des compétences très diverses, et l'environnement, a poussé le gouvernement à appliquer jusqu'au bout cette directive européenne sur l'évaluation environnementale.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci de ces précisions. L'indépendance est une longue quête, une longue conquête.

Michel COMBES

Je ne pense pas que je vais élever le débat, comme je suis quelqu'un de relativement terre-à-terre, pour ne pas dire souterrain, car là on serait plutôt dans le souterrain que dans le terre-à-terre. Une chose me travaille. Quand je regarde le projet globalement, ce sont 200 kilomètres de tuyaux entre Saint-Martin-de-Crau et Saint-Avit. Ces tuyaux vont se retrouver enfouis dans la vallée du Rhône, qui est une vallée particulièrement « goulot », si l'on s'en tient aux problèmes que posent les autoroutes, le TGV, la moindre ligne à haute tension qu'il faut établir. C'est tout de suite une levée de boucliers de toutes les associations, des pressions politiques, etc. Je pensais que plutôt que de faire une nouvelle trouée, alors que l'on a déjà une trouée qui est utilisée en surface, mais pas souterraine, qui est une trouée très importante... Je pense à la trouée du TGV. Je me disais que de Saint-Avit jusqu'à Avignon, l'on a en fin de compte cette trouée du TGV. Qu'est-ce qui nous empêcherait, en fin de compte, de faire une canalisation dans cette trouée représentée par le TGV. Après bien sûr, il y aurait un problème d'Avignon à Saint-Martin, puisque là, l'on n'a pas cette

emprise TGV. C'était l'objet de ma question : vous êtes-vous rapprochés de Réseaux et voies ferrées de France pour éventuellement partager ce territoire ?

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Allez-y, s'il vous plaît.

Jean-Noël CONNANGLE, chef de projet (GRTgaz)

Je vais faire une réponse la plus précise possible. Bien entendu, les trouées que vous avez citées, que ce soient le TGV, les autoroutes, les fleuves, ce sont toujours des trajectoires qui semblent intéressantes. Néanmoins, il est de la responsabilité de chaque maître d'ouvrage, que ce soit RFF d'un côté, et GRTgaz de l'autre, de s'abstenir de cumuler des risques. J'entends que lorsque l'on va utiliser un tunnel du TGV, il ne viendra personne pour mettre dedans un tuyau de gaz. L'on a donc tendance à s'éloigner. Les règles de sécurité à appliquer et les effets de dominos font que vous devez maintenir une distance. A partir d'une certaine distance, il n'y a plus de parallélisme. Cela veut donc dire que chacun doit étudier une trajectoire. Est-ce que je réponds à votre question ?

Ensuite, pour un TGV, vous avez certes les rails, mais tous les ouvrages annexes autour. Ce qui fait que le strict parallélisme n'est pas possible et que dès que vous vous écartez un peu, vous vous heurtez à d'autres difficultés. Au bout d'un moment, même au niveau constructif, le parallélisme représente plutôt un danger d'un ouvrage par rapport à l'autre. Donc, l'on s'écarte, et vous perdez tout l'intérêt du vrai parallélisme. Un parallélisme ne serait intéressant que si on le se mettait entre les rails. Mais il n'est pas concevable de cumuler ce type de risques.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Vous n'êtes manifestement pas satisfait. Comment peut-on sortir d'un tel paradoxe ?

Michel COMBES

Sincèrement, je n'ai pas les compétences pour contrer les arguments. Comme tout citoyen, j'attends la suite des événements. Je suis un peu surpris, mais enfin...

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Bien. Merci. Monsieur...

Monsieur JONATHAN

Après toutes ces considérations stratégiques, géopolitiques ou réglementaires, j'aimerais m'abaisser aux contraintes tout à fait locales et à nos besoins. J'ai trois questions à vous poser.

La première question est un peu économique ou financière. L'on a beaucoup parlé du prix du pétrole mais en fait, ce qui vous intéresse vous, c'est le prix du transport. Alors qui fixe ce prix ? Le prix est-il fonction du trafic ? De quoi est-il fonction ? Y a-t-il une concurrence à ce niveau ?

Deuxième question : l'on parle beaucoup en ce moment dans le monde économique, de la gestion des risques, du *risk management*, etc. Je n'ai lu, dans votre plaquette, comment s'organise la gestion de risques et à qui elle rapporte dans votre Groupe. Je sais que du côté de Monsieur Mestrallet, cela se passe très bien mais je voudrais savoir comment cela se passe. Dans le cadre du programme ERIDAN, est-ce qu'il y a une fonction d'analyse de risques, de *risk management*, etc. ?

Ma troisième question est d'ordre beaucoup plus local. Je n'ai pas lu dans votre documentation ce qui concerne une activité quand même importante dans la région : c'est la chasse. Rien n'est prévu à ce sujet alors qu'il y a des sociétés de chasse ici et qu'il y a beaucoup d'activité de chasse. J'aimerais que cette question-là soit portée à l'ordre du jour, n'en déplaise aux gens qui sont préoccupés par l'environnement.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Je n'ai pas bien compris la fin (n'en déplaise...). Il y a trois questions, vous êtes trois, allez-y.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Merci pour ces questions. Qui fixe le prix ? Est-ce que notre activité est en concurrence, etc. ? L'activité de transport de gaz naturel est une activité que l'on appelle dans notre jargon de « monopole naturel », parce que pour par exemple raccorder une usine ou raccorder une ville, l'on ne va pas poser deux infrastructures de transport de gaz naturel qui vont se faire la concurrence. Comme c'est une activité de monopole naturel, qui n'est pas soumise à la concurrence, il y a crainte que l'opérateur fixe ses prix comme il veut car il n'y a pas un concurrent qui peut le déranger. Cette activité est régulée par une instance indépendante, qui s'appelle la Commission de régulation de l'énergie. C'est la même chose d'ailleurs dans le secteur électrique, où RTE...

Une intervention est effectuée hors micro.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Quand il n'y a pas de micro, il n'y a pas d'enregistrement. L'on perd le fil.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Nous sommes régulés. La mission du régulateur, c'est finalement de nous gérer, pour que l'on fasse notre activité au meilleur prix. La meilleure façon pour lui d'être garant que c'est au meilleur prix, c'est que c'est lui qui fixe nos prix. Il les fixe par un jeu d'allers-retours de propositions entre l'opérateur et il fait une proposition de tarif. Les négociations durent six mois, des fois un an, où l'on doit justifier nos postes de dépenses. Le régulateur, après échanges, après aussi *benchmark* des

prix de transport du gaz naturel en Europe, va vérifier nos exigences et va vérifier aussi que c'est compatible avec la réalité de notre activité. Et par un système économique-financier, il calcule le prix. Le prix est calculé en fonction de nos charges d'exploitation, de la rémunération de nos investissements, qui doivent être couverts par un revenu. Ce revenu est calculé par des capacités que nous vendons et des souscriptions. C'est la multiplication du prix de la capacité par les capacités vendues chaque année. C'est finalement un système où l'on est sûr, en étant régulé, que l'on ne sera jamais pauvre, mais que l'on ne sera jamais riche non plus. Ce mécanisme et ces rendez-vous que l'on a avec le régulateur font que l'on est *a priori* sûr, sauf catastrophe d'un marché qui se retourne, de couvrir nos charges mais avec une rentabilité limitée, qui est fixée par le système de régulation en France. C'est la même chose pour RTE, notre confrère électricien.

Voilà comment fonctionne notre régulation. C'est pour cela qu'il est très important que notre relation d'indépendance que nous revendiquons, puisque nous sommes filialisés dans le groupe GDF Suez par force de loi, pour exercer une indépendance. Cette indépendance se traduit par une relation forte que nous avons avec le régulateur, puisque c'est lui qui fixe notre tarif. C'est lui qui fixe notre bien-être. Ce n'est pas la tête de groupe de GDF Suez.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. La question suivante, Monsieur Seimandi...

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

L'on peut préciser que le coût du transport du gaz naturel est de l'ordre de 7 à 8 % du prix que le consommateur paye.

Sur la gestion des risques, dans un groupe comme celui-là, il y a tellement d'activités que chaque filiale est responsable de sa propre gestion des risques. Bien sûr, la tête de groupe est vigilante aux résultats en la matière. Chez GRTgaz, nous avons choisi d'intégrer les trois questions de qualité, de sécurité et d'environnement dans notre système de management, et c'est cette approche intégrée qui est caractéristique de la manière dont l'on manage le sujet.

Après, dans chaque maille de l'organisation, et jusqu'au plus près du terrain, y compris notre représentation d'exploitation à Saint-Martin-de-Crau, où il y a 6 ou 7 personnes qui travaillent, il y a un responsable sécurité qui a les habilitations qu'il faut. Ce système d'habilitation se double des certifications ISO par type d'activité.

Je ne sais pas si j'ai répondu. C'est un sujet un peu pointu. Il y a un représentant de notre service qualité, sécurité et environnement qui pourra, si vous le souhaitez, donner plus de précisions sur le sujet.

Quant à la chasse...

Jean-Noël CONNANGLE, chef de projet (GRTgaz)

La chasse, je vais simplement vous répondre que c'est un peu trop tôt. Nous sommes en train aujourd'hui d'identifier l'habitat. L'on est en train d'essayer de repérer faune, flore et habitat. Qui dit chasse dit habitat. Nous en sommes aujourd'hui à ce stade parce que plus tard, lorsque nous serons un peu plus précis, nous aurons beaucoup d'autres personnes à voir. Aujourd'hui, sur la largeur du fuseau, l'on ne peut pas rencontrer tout le monde, dès lors que l'on n'a pas suffisamment de sujets et de connaissance du territoire. Voilà. J'espère que cela peut être considéré comme une réponse suffisante.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Vous n'avez pas l'air satisfait... Allez-y, mais faites-nous la courte, parce qu'il commence à se faire tard !

Monsieur JONATHAN

Je pense que vous devriez prendre contact avec l'organisation de la chasse, qui est très structurée en France. Il me paraîtrait normal que vous preniez contact avec les associations et tout ce qui concerne le cynégétique, notamment dans la région, mais pas uniquement, pour pouvoir comprendre quels peuvent être les problèmes des sociétés de chasse et de leurs chasseurs. Il faut absolument que vous preniez ces contacts.

Jean-Noël CONNANGLE, chef de projet (GRTgaz)

Sachez, Monsieur Jonathan, que nous allons le faire. Au stade actuel, nous en sommes à rechercher les fuseaux. Nous allons faire la même démarche avec les pêcheurs. Aujourd'hui, nous sommes en train de demander des entretiens avec les chambres d'agriculture pour commencer à aborder, dès lors que le projet prend un peu plus de corps, l'organisation du traitement des dommages aux cultures. Nous en sommes à ce stade. L'on arrive, Monsieur. L'on va vous rencontrer.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Voilà. L'on arrive, l'on arrive. J'avais un Monsieur tout au fond... Vous là-bas, Monsieur. Et après, vous-même.

Thierry d'AMBOISE

Je sais qu'il y a un gazoduc existant, puisqu'il y a une station. N'envisageriez-vous pas de passer à une dizaine de mètres ou une quinzaine de mètres, avec une distance de sécurité, pour suivre le même tracé ? Cela éviterait certainement pas mal de problèmes. Il y a un gazoduc qui suit le même tracé et qui remonte la vallée du Rhône en partant de Saint-Martin-de-Crau.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Le gazoduc existant ?

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Il y a plusieurs gazoducs qui arrivent à la station. Nous partons plein nord avant de bifurquer à l'ouest alors que les autres canalisations que nous pourrions suivre cheminent plutôt dans un axe est-ouest. Au début, nous ne serons pas bien loin, effectivement, mais une fois que l'on aura traversé l'autoroute, et même peut-être avant, l'on s'écartera du cheminement, puisqu'il faut rejoindre, 200 kilomètres plus au nord, dans la Drôme.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Est-ce que c'était à peu près clair ? Est-ce que cela répond à votre question ?

Thierry d'AMBOISE

Je sais qu'il y a un gazoduc qui passe à Chambremont, qui suit le canal.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Est-ce bien de ce gazoduc que vous parlez ?

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

A Chambremont, ce sont, dans notre jargon, les artères... Nous avons une diapositive qui illustre cela. Les coordonnées sont C8. Ce n'est pas de la bataille navale, c'est pour aider nos amis de la régie à trouver la bonne diapositive. Aidez-nous à situer, Monsieur. Est-ce ici que vous nous signalez la présence de la canalisation ?

Thierry d'AMBOISE

Chambremont se situe sur la route qui va de Saint-Martin à Moriès.

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Oui, c'est ici. D'accord.

Notre fuseau d'étude englobe ces canalisations mais dans les recherches de tracé que nous sommes en train de faire et compte tenu des sensibilités écologiques que l'on a signalées tout à l'heure, il est probable que nous soyons plus au nord au début et puis plus au sud dans la deuxième partie pour peut-être se croiser vers ici. Vu de loin l'on est parallèle, mais l'on va se situer un peu plus au

sud. Mais il faut laisser les études de tracé se faire. Il y a tellement de sensibilités à prendre en compte que c'est un peu compliqué. En tout cas c'est une option que l'on regarde de manière privilégiée, que d'être au plus près de nos ouvrages. Quand c'est possible, l'on se jette sur cette solution, à vrai dire.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Vous aurez tous droit à un schéma dédicacé où vous verrez comment je gère ces questions difficiles, d'ailleurs. Cela répond-il à votre question ? Cela la fait-elle un peu avancer ?

De la salle

Je suggère justement que des responsables municipaux puissent s'intégrer à la réflexion pour mieux regarder le tracé qui est à proximité de notre ville.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Eh bien voilà une suggestion. Monsieur, sur le rang derrière Madame Watenberg, s'il vous plaît...

De la salle

Je ne suis pas trop satisfait de la réponse qui a été faite sur la proposition qui a été faite sur le fait d'utiliser le parallèle de l'autoroute. Je trouve que c'est une très bonne idée. L'on ne peut pas la jeter comme on l'a jetée. Il y a eu des études d'impact de faites. Il est clair que le gazoduc, l'on voudrait qu'il passe chez les autres, mais il passerait peut-être quand même chez nous. Donc, dans les idées, je ne sais pas ce qu'il va me répondre, mais je dis : pourquoi ne pas aussi utiliser le Rhône. L'on met le tuyau dans le fond du Rhône, il ne gênera personne, et il n'y aura qu'une petite partie qui sera à mesurer. Je ne sais pas combien il y a pour créer une autoroute mais je crois que ce sont au moins 200 ou 250 mètres de large. L'on peut trouver provisoirement 30 mètres et après un mètre, et cela ne gênerait personne, puisque ce sont déjà des terrains qui n'appartiennent plus à personne.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Ce sont des suggestions récurrentes. S'il vous plaît, répondez...

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

L'on a déjà répondu pour le TGV. La réponse serait un peu la même. Dans la vallée du Rhône, c'est une vraie question. J'ai presque envie de me retourner vers l'Administration : si l'on présentait une étude de sécurité d'une canalisation qui longerait une autoroute tout le long, quelle serait la réponse ? Mais avant cela, c'est un choix industriel de GRTgaz, comme on l'a souligné

tout à l'heure, de séparer la gestion des risques entre une autoroute, une voie ferrée et une canalisation de transport. Mais peut-être que l'Administration complètera.

Concernant l'utilisation du Rhône, oui, c'est une idée spontanée qui vient quand l'on regarde une carte. Elle nous a déjà été suggérée plusieurs fois. Ne croyez pas que je fuis la réponse mais nous publierons sur le site une étude circonstanciée une étude qui montre que ce n'est pas possible. Nous avons répondu que ce n'était pas possible et la Commission nous avait demandé : montrez-le, étudiez-le. Monsieur, je vous invite à consulter cette étude. Pourquoi n'est-ce pas possible ? Déjà, le Rhône passe au cœur d'Avignon et au cœur de Valence. Il ne s'agit pas de passer au cœur des villes et l'on ne pourrait donc pas l'emprunter tout le long. Ensuite il y a les écluses, il y a du trafic, il y a une sensibilité du lit du Rhône aux pollutions préexistantes, ce qui fait que les autorisations seraient compliquées. Comme cette étude sera produite, et qu'il y a d'autres questions, l'on peut vous y renvoyer. Mais il est vrai que c'est une bonne idée spontanée.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Ce n'est pas très satisfaisant mais je ne pense pas que l'on puisse aller beaucoup plus loin. J'ai une question là-bas. Oui, Monsieur là-bas en chemise verte.

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

Ma question est par rapport à la centrale d'Aramon suite au Grenelle de l'Environnement, puisque cette centrale est au fioul et au charbon. Je me pose la question : l'on parle du gaz et peut-être ce projet serait pour alimenter cette centrale.

Ensuite, par rapport au maillage et à la diversité de l'approvisionnement, vous avez bien précisé sur l'Hexagone mais il me semble que sur le plan européen, il y a des choses qui bougent aussi, dans le Nord, mais aussi du côté de la Grèce, du côté de la Bulgarie. Ce sont à mes yeux des choses très importantes. Ce sont des choses très importantes à mes yeux.

Vous avez dit également, par rapport à la démographie, que dans le Sud, le soleil attire. C'est vrai mais il y a aussi l'effet TGV. Beaucoup de gens viennent. Par exemple, à Montpellier, c'est 7 000 par mois.

Vous avez parlé de 1 300 salariés pour la maintenance, l'intégration de la formation sur la sécurité, sur l'environnement, sur les habilitations. Est-ce que l'entreprise est habilitée, par exemple, au management 9001 ou à l'ISO 18001 ? Est-ce que vous avez des habilitations ? Je dis cela par rapport à l'image que l'on doit donner par rapport à la France mais également par rapport à l'Europe et sur le plan planétaire.

Monsieur le président, nous nous investissons dans cette démarche citoyenne y compris dans la réalisation. C'est vraiment très important. Je pense que l'on avance chaque fois. Je lis les verbatims et il y a des choses très intéressantes sur le plan de l'environnement. Je pense également au problème de l'ambrosie, qui est arrivé entre Beaucaire et Tarascon. C'est quelque chose qu'il faut bien prendre en compte. Je comprends que dans les ateliers, pour affiner, cela va faire un plus, y compris pour le projet.

Je vous remercie pour votre aimable attention.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Très vite, au niveau du management, nous sommes ISO 9001 depuis pas mal d'années et nous sommes ISO 14001 suivant les activités, notamment l'exploitation des stations de compression. C'est une démarche volontariste. Chaque année, il y a un audit qui permet d'inclure une station ou deux ou trois nouvelles stations au périmètre de GRTgaz dans l'ISO 14001. Par exemple, la station de compression de Saint-Martin-de-Crau va être auditée en octobre ou novembre pour avoir la certification 14001. 14001, c'est sur les questions environnementales.

Georges SEIMANDI, directeur de projet (GRTgaz)

Concernant la centrale d'Aramon, non, ce projet n'est pas fait pour alimenter cette centrale-là. D'ailleurs, nous ne vendons pas de gaz naturel. Ce n'est donc pas ce qui est dimensionnant pour trouver un tracé. Après, GRTgaz se réjouit de toute utilisation qui débouche. Mais non, cet ouvrage n'est pas fait pour cela, Monsieur.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci de ces précisions. Nous n'en sommes pas encore à la période des questions rentrées et des remords. Allez-y, s'il vous plaît.

Jean-Marie CAILLOT

Une simple curiosité. Je n'ai pas ma machine à calculer, et donc de tête, il était fatigant de calculer le tonnage d'acier sur les 200 kilomètres. Combien cela fait-il ? Accessoirement, quel est votre fournisseur d'acier en pipe-lines, ce qui est très pragmatique de ma part, en tant que retraité et ancien sidérurgiste de Fos ?

Jean-Noël CONNANGLE, chef de projet (GRTgaz)

Pour donner un ordre de grandeur, un ouvrage de cette nature aurait besoin à peu près d'une quinzaine de tours Eiffel. Je vais être plus précis. Combien pèse la tour Eiffel ? La tour Eiffel doit peser 10 000 tonnes mais il n'y a pas 10 000 tonnes d'acier. Il y a à peu près 7 300 tonnes d'acier. Dans notre ouvrage, nous devrions approcher 100 000 tonnes. C'est pour fixer. L'ordre de grandeur, cela fait une quinzaine de tours Eiffel.

Par contre, les fournisseurs sont ce qu'ils sont, notamment à Fos. Il est vrai que ce monde bouge. Aujourd'hui, ce sont tous les tubistes, notamment européens. L'on commence par eux car ce sont les transports qui au bout d'un moment, finissent par être chers. Il y a l'achat, il y a le façonnage et il y a aussi le transport. Aujourd'hui, la plupart de nos tubistes s'approvisionnent chez ceux qui fournissent les lingots, et donc par exemple à Fos. Aujourd'hui, l'on est sur tous les fabricants européens. Sachez qu'aujourd'hui, cela va jusqu'à la Grèce, pour répondre à votre question. Il y a eu quelques tentatives avec un fournisseur japonais.

Jean-Marie CAILLOT

Il serait bien que vous restiez européens. C'est ma vision des choses, bien évidemment.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Il est 9 heures 05, ce qui fait déjà un certain temps. Je sais que cela finit par gratouiller au fond de l'estomac mais il ne faut pas qu'il y ait de questions rentrées. L'on pénètre dans la période des remords. Qui a encore quelques questions ? J'ai bien vu que vous, Mesdames, à certains moments... Monsieur le cycliste des Baux, chasseur...

De la salle

Je ne suis pas chasseur.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Vous n'êtes pas chasseur ? Alors tout va bien.

De la salle

Je parle pour d'autres.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

C'est très bien.

De la salle

J'ai une petite question relative à la sécurité. Si j'ai bien compris, non seulement ces tubes peuvent être vidés à la suite d'un accident, mais périodiquement, ils sont vidés. Alors 20 kilomètres multipliés par un mètre cube à 80 bars plus une vitesse de circulation... Combien de mètres cube sont-ils envoyés dans l'atmosphère ? Comment sont-ils envoyés ? Est-ce qu'ils sont torchés ou les laisse-t-on partir comme cela, lorsque l'on veut vider le tube ?

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Allez-y. Un peu de pratique.

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

C'est une bonne question parce que c'est un gaspillage, c'est aussi une contribution à l'effet de serre, etc. Nous essayons autant que faire se peut de réduire les échappements dans l'atmosphère, notamment quand l'on est en opération de maintenance programmée. Nous avons fait quelques opérations en France de réinjection du gaz d'un tronçon dans un autre, pour éviter l'échappement du gaz dans l'atmosphère, quand c'est possible. Je n'ai pas calculé le volume que cela représente. Quand l'on fait une opération de maintenance et que l'on est obligé de vider la canalisation, déjà en technique d'exploitation, l'on réduit la pression au minimum que l'on peut, et ce que l'on ne peut plus réduire après, on l'élimine soit en le mettant dans l'atmosphère, soit demain, avec le retour d'expérience des quelques opérations que l'on a, on le réinjecte avec des compresseurs dans la section adjacente.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Allez-y mais il ne faut pas que l'on aille trop loin...

De la salle

Juste pour répondre à la préoccupation sur le long de l'autoroute. Je rappelle quand même une chose : le fameux sinistre de Feyzin s'est passé parce qu'il y avait une nappe de gaz, qui a été allumée par une voiture qui passait sur l'autoroute. Donc, se trouver près de l'autoroute présente certainement des risques considérables. C'est une raison pour laquelle probablement, l'on ne peut pas concevoir d'avoir des tubes près des autoroutes.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Mais je vois tout de suite qu'il y a des interprétations...

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Je pense que quelqu'un va apporter la réponse dans la salle...

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Attendez, Monsieur, le micro ! Sinon, cela part comme le gaz !

Vincent RAMON

J'ai appris il n'y a pas très longtemps, parce que je ne suis pas du tout un spécialiste de la partie, que c'est parce que tout le liquide s'était retenu et qu'il y avait eu une fausse manœuvre dans le stockage. Mais c'est effectivement un Français moyen avec le béret et le pain sous le bras qui a voulu absolument passer parce qu'il était sûr qu'il ne ferait rien, et là oui, cela a été l'étincelle. Mais le problème de Feyzin est venu d'une rétention du gaz à l'intérieur de l'usine, à cause de l'environnement des murs, de l'enceinte de l'usine.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

D'autres précisions ?

Daniel BOURJAS, directeur régional de GRTgaz

Il y a une autre raison fondamentale : c'est que ce n'était pas de gaz naturel. Le gaz naturel est un gaz qui est plus léger que l'air et en cas de fuite, il monte. Alors qu'à Feyzin, c'était un gaz lourd, plus lourd que l'air. Je ne sais si c'était un butane ou un propane, enfin un GPL. Ils sont plus lourds que l'air et restent au niveau du sol. Et là, effectivement, la problématique est totalement différente.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur devant, mais Mesdames, n'avez-vous rien à dire ? Si, voilà. Alors les dames avant s'il vous plaît.

De la salle

Je voulais juste dire que c'était une présentation qui était intéressante et un débat enrichissant mais qui ne m'a pas convaincue du besoin de cette nouvelle canalisation. Et puis pour répondre au Monsieur, je préférerais avoir des tours Eiffel !

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur devant, l'homme à la caméra.

Hannes LAMMLER

Cette fois-ci, je ne vais pas m'adresser à vous. Vous avez fait beaucoup de réponses. Mais je voudrais m'adresser à mon voisin, Monsieur Négrel, qui est l'un des ingénieurs de prévention de risque, par rapport à ce qu'il s'est passé il y a quelques semaines. Nous sommes très préoccupés par rapport à cela. Les allusions que j'ai faites, c'était aussi pour vous donner la perche : est-ce que l'on connaît la cause de la rupture ? Il y a différentes possibilités : ou bien c'est la rouille, ou bien c'est

le bélier. A quel moment aurons-nous un peu plus de précisions par rapport à la pollution de la nappe phréatique ?

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Voici deux questions qui appellent des précisions, mais pas de réponse fausse !

Jean-Luc NEGREL, DREAL

Ce n'est pas l'objet du débat mais je vais répondre à vos questions.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

C'est dans le contexte du débat.

Jean-Luc NEGREL, DREAL

Sur la cause, vous savez tous qu'il y a eu une information judiciaire ouverte et que c'est Madame la juge qui a la main. Le tuyau qui a été accidenté a été saisi par la justice et mis sous séquestre. Bien sûr, nous avons tenté, en demandant à Madame la juge, d'avoir l'autorisation, pour que la DREAL et ses experts – car bien sûr nous nous associons à des experts – puissent expertiser le tuyau. La réponse est non. J'étais encore ce matin en réunion en sous-préfecture à Arles. Il y avait le directeur d'enquête qui a encore confirmé au sous-préfet qu'il n'était pas question que nous puissions accéder au tube. Tout au plus nous aurons, à la fin de l'année, les conclusions verbales de l'expert judiciaire, mais le problème c'est que nous avons eu un problème sur un tube, l'on a eu une rupture brutale, et que nous nous demandons pour quelle cause. Nous sommes frustrés.

Bien sûr, nous avons des idées, nous émettons des hypothèses, en fonction de la connaissance que nous avons de ces tubes. Mais ce ne sont jamais que des hypothèses. Le problème que l'on a aujourd'hui est de se demander : comment peut-on autoriser la réouverture de ce pipe-line si l'on ne connaît pas parfaitement la cause de cette rupture ? L'on ne pourrait la connaître qu'après avoir eu les résultats de l'expert judiciaire.

Donc, l'on a des idées mais ce sont des idées, des hypothèses. L'on ne peut pas vous répondre aujourd'hui avec certitude. Ce qui est sûr, c'est que l'on a pu voir le tube à distance lorsqu'il a été extrait : il y a une rupture brutale. (*Intervention inaudible*) Non, pour l'instant, l'on n'a pas de preuves d'un coup de bélier.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Nous ne sommes pas ici pour émettre des hypothèses. Je crois que Monsieur Négrel nous a donné l'information sur l'état de la question. Passons donc à la seconde.

Jean-Luc NEGREL, DREAL

En matière d'environnement, est-ce sur la nappe ? Il y a eu une information fautive il y a une semaine à peu près (la semaine dernière ou en début de semaine) selon laquelle la nappe était polluée, mais vraiment polluée, puisque l'on parlait de surnageants dans des forages agricoles. Ceci est totalement faux !

Il y a effectivement des traces d'hydrocarbures mais dans les piézomètres que l'on a forés, juste en périphérie de la zone qui a été polluée, c'est-à-dire que par rapport au pipe-line qui a été accidenté, les piézomètres sont à environ 150 ou 200 mètres au plus, et sur ces piézomètres, nous avons effectivement des traces, mais ce ne sont que des traces !

Vous dire que nous ne sommes pas inquiets, je pense que vous vous en foutez. Mais je vous le dis : l'Administration, sur ce point-là, aujourd'hui, n'est pas inquiète. En aval, il y a un forage agricole à 1 400 mètres. Il n'y a absolument rien. Et bien sûr encore moins sur le forage AEP de Port-Saint-Louis, qui est à 4 kilomètres, mais qui n'est pas dans le sens d'écoulement des eaux. Alors, par mesure de précaution, le président du syndicat et le fermier ont pris des dispositions au cas où, pour que la population ne puisse pas manquer d'eau potable, mais aujourd'hui, l'on a des traces à 150 mètres. Ce ne sont que des traces d'hydrocarbures. L'on ne va pas dire qu'il n'y a pas de pollution. Il y a une pollution mais elle est minime.

Patrick LEGRAND, président de la Commission particulière du débat public

Merci pour ce point. Cela clarifie les choses. C'est bien la première fois que j'entends un fonctionnaire qui reste serein tout en étant frustré, ce qui est un état assez difficile à gérer. Mais j'en suis un aussi – ou j'en fus un.

Qu'est-ce que nous avons encore comme questions ? Les remords. L'on n'épuise jamais. C'est comme un dossier de maître d'ouvrage : il est suffisamment complet mais il n'est jamais complet, et à la Commission nationale, nous ne souhaitons pas qu'il soit complet. Cela voudrait dire que l'on sait exactement ce qu'il doit contenir, ce qui n'est pas vraiment possible. Y a-t-il encore des questions rentrées, sachant qu'au fond, un débat public est une suite de réunions ? C'est à la fin que cela se cumule et que se font l'ensemble des interrogations. Non ? C'est peut-être l'appel de la faim, mais nous le partageons aussi.

Aujourd'hui, nous sommes le 17 septembre. Nous étions chez vous. Je crois que la réunion s'est bien passée. Je pense qu'elle nous a donné une idée globale. Nous n'en sommes pas restés seulement au tuyau. Nous avons aussi parlé de la politique, de l'économie, etc. Nous serons à Gare des Ramières, bien plus au nord, le 23 septembre. 200 kilomètres, cela fait tout de même des allers et retours. Nous sommes en octobre à Rovaltain pour discuter des questions économiques. Nous revenons pas loin dans le secteur, à Lapalud, sur les questions ayant pour thématique l'agriculture – mais vous voyez qu'au fond, les thématiques servent à rentrer dans le sujet mais qu'après, c'est vous qui décidez de la problématique de la réunion en fonction de vos intérêts. Nous revenons à Tersanne pour cette fameuse réunion thématique avec géostratégie et macroéconomie. Je pense que nous aurons une représentante de la Commission de régulation de l'énergie qui sera présente. Le 22 octobre, nous sommes à Montboucher-sur-Jabron. C'est une réunion un peu générale. Et puis en novembre, aux alentours des 5 et 6 novembre, nous entamerons la phase de clôture du débat public.

Ce seront des réunions un peu générales, l'une à Valence et l'autre en Avignon. Peut-être la Commission s'impliquera-t-elle un peu plus parce qu'elle aura déjà quelques éléments de son compte-rendu.

Pour ma part, je voulais vous dire que l'équipe d'Avignon reste à votre disposition, 48 rue Vernet. Il y a un site, il y a du matériel, il y a du papier, il y a des gens, une équipe d'Avignonnaises, d'ailleurs, qui sont à votre disposition.

Deuxième et dernier point. Je vais vous donner la façon dont j'évalue les débats publics. Ce n'est pas au nombre de gens – quand il y a du monde, nous sommes bien sûr contents – mais sur trois plans. Le premier plan, c'est celui du projet. Un bon projet pondu par un ingénieur rentre quasiment comme une superbe bille de roulements à billes mais en général, à la fin du débat public, il a pris quelques autres formes. Il s'est complexifié. Pour moi qui suis chercheur à l'origine, ce qui est assez marrant, c'est que paradoxalement, plus on complexifie les objets, plus le citoyen lambda peut y intervenir. Je l'ai vu sur ITER, par exemple, c'était très net. Il peut intervenir parce que les objets sont complexes et touchent des éléments de la vie quotidienne. L'on évaluera l'utilité du débat public à la façon dont ces Messieurs nous diront : l'on est rentré avec telles et telles certitudes et à la fin, l'on avait telles et telles autres certitudes.

Le deuxième plan sur lequel j'évalue un débat public, c'est la façon dont la société a réagi au débat. Autrement dit, comment les groupes sociaux et industriels ont découvert d'autres acteurs et ont commencé à se nouer d'autres liens et d'autres relations. Il est vrai qu'une réunion comme celle-là engage des productions de liens à travers des collaborations avec tel et tel groupe. Je pense que c'est aussi cela que recherche le maître d'ouvrage.

Le dernier niveau est très personnel. Je ne connais personne qui soit sorti indemne d'un débat public. L'on change, il se passe quelque chose dans la tête, cela coordonne différemment les neurones. Cela permet de se découvrir. Cela permet de faire au fond toute une série de découvertes, au fond quasi personnelles et individuelles.

Le dernier point, je vous rappelle ce que j'ai dit au début : GRTgaz s'engagera à la fin du débat public sur un texte publié et c'est cela, au fond le principal des résultats. Et cet engagement vaudra pierre de touche de tout ce qui se passera après. L'on y a ajouté les questions de concertations, l'on y a ajouté toute une série de choses aujourd'hui. Je vous remercie. J'espère que nous n'avons pas été trop longs. En tout cas, merci de cette belle réunion.

INDEX

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

Jean-Luc DEGREVE	16	Mireille HENRI	21
Massemireille	24	Monsieur JONATHAN	33, 35
Michel COMBES	32, 33		