

Contenu de la lettre préfectorale du 15 septembre 2014

« Je tiens tout d'abord à vous rappeler que le transport par canalisation constitue aujourd'hui le moyen le plus sûr de transport de matières dangereuses et que la probabilité qu'un accident se produise est extrêmement faible compte tenu des dispositions prises.

L'ADECAR, FNE 84 : Le projet Eridan s'apparente de moins en moins à du transport de gaz, depuis que la CRE a suspendu sa continuation vers le nord : l'Arc lyonnais. Il ne sera en conséquence raccordé qu'à un réseau secondaire, autrement dit un « cul de sac ». Eridan ne **transporte plus du gaz mais le stocke** en devenant un réservoir de gaz de 250 000m³ de gaz comprimé à 80 atmosphères...toujours au pied de nos centrales nucléaires.

Votre courrier laisse penser que GRTgaz aurait fortement minoré les distances d'effets d'un accident potentiel et même occulté certains phénomènes dangereux.

L'ADECAR, FNE 84 : En effet, les distances dangereuses pour Marcoule sont de 1600m, elles sont réduites à 785m pour la population. De notre point de vue, ce qui est dangereux pour un site nucléaire l'est pour l'ensemble des infrastructures occupées par l'homme, et pour toute concentration de population.

Les phénomènes dangereux présentés dans le dossier mis à l'enquête publique ainsi que leurs distances d'effets sont conformes à la méthodologie contenue dans le guide professionnel du GESIP intitulé « Guide méthodologique pour la réalisation d'une étude de dangers concernant une canalisation de transport ». Ce guide méthodologique qui constitue la référence réglementaire en matière de transport par canalisation, retient des critères d'acceptation du risque sur la base d'une analyse de compatibilité intégrant probabilité et gravité. **Il conduit à ne pas retenir des événements possibles mais qui n'ont jamais été observés, sauf dans des cas rares et très spécifiques qui sont extrêmement peu probables.**

L'ADECAR, FNE 84 : SIC ! C'est bien ce qui est reproché à ce guide, merci Monsieur le Préfet d'en convenir.

La proximité des sites nucléaires constitue des points singuliers notamment par les enjeux qu'ils représentent en cas de dispersion de produits radioactifs et à ce titre, une analyse spécifique locale a été conduite comme le prévoit le guide professionnel pré-cité.

Bien que le tracé de la canalisation en projet soit très éloigné du site de Tricastin, il a été demandé à GRTgaz pour l'étude de dangers spécifique demandée par l'Autorité de Sûreté Nucléaire, de prendre les mêmes hypothèses que pour le site de Marcoule compte tenu qu'il s'agit des mêmes enjeux de sûreté nucléaire.

L'ADECAR, FNE 84 : Monsieur le préfet se raccroche à un guide professionnel aujourd'hui dépassé, où l'on décide d'une prise de risque en fonction de statistiques observées. Il nous confirme ainsi qu'aucune leçon n'a été tirée de l'expérience de

Fukushima. La probabilité d'occurrence de cette catastrophe était tellement faible que personne ne l'a seulement imaginée.

Pour tenir compte des caractéristiques des tubes employés et des dispositions prévues pour le franchissement du canal de Donzère par le gazoduc, technique en sous-œuvre passant dans le substratum, il a été retenu de considérer de façon majorante pour les sites nucléaires, l'hypothèse d'une rupture franche lorsque la canalisation est à moins de 5 mètres de profondeur.

Au-delà de cette profondeur et en l'absence de cause d'endommagement possible, cette rupture a été considérée comme physiquement improbable.

Les phénomènes étudiés dans le cadre de la démonstration de sûreté d'une installation nucléaire, s'ils restent physiquement possibles, n'ont pas vocation à être généralisés à l'ensemble du tracé compte tenu de leur très faible probabilité, conformément au guide GESIP précité et à l'article 10 de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014.

L'ADECAR, FNE 84 : Monsieur le préfet insiste : une installation nucléaire a une valeur telle qu'on doit la protéger, les populations les vies humaines non !

Même si les canalisations de transport ne sont pas des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), les seuils d'effet pris en référence sont par cohérence identiques. Ainsi le guide GESIP fixe un seuil d'effet de 8 kW/m² à partir duquel les risques vis à vis des ICPE doivent être examinés. Pour les canalisations de transport de gaz, les effets thermiques en cas d'accident présentent un caractère majorant. S'agissant d'installations industrielles, l'atteinte de ce seuil d'étude n'engendre pas nécessairement de dommages ; ce même guide précise d'ailleurs que les structures en béton peuvent supporter un flux de 20 kW/m² pendant plusieurs heures.

Il convient de noter par rapport à la référence à l'accident du 30 juillet 2004 à Ghislenghein en Belgique que celui ci a eu pour cause l'accrochage non déclaré d'un engin de chantier.

En France, un système de déclaration des travaux à proximité des canalisations de transport ou de distribution de gaz sur le guichet unique : « reseaux-et-canalizations.gouv.fr » permet de prévenir ce genre d'agression, il fait notamment l'objet du décret du 5 octobre 2011.

L'ADECAR, FNE 84 : Nous savons que le premier risque d'endommagement des gazoducs est l'accrochage par un engin agricole ou de BTP. Monsieur le Préfet laisse entendre que l'absence de déclaration est possible en Belgique et non en France ???

En parallèle, GRT gaz rassure les agriculteurs : ils pourront continuer à travailler leur terre. Feront-ils des déclarations sur le type d'engins utilisés, la profondeur des labours, chaque fois qu'ils se rendront aux champs ?

Quelle sera la profondeur d'enfouissement du gazoduc après quelques crues, même mineures ?

Comment sera-t-elle surveillée sur 220 km ?

Par ailleurs, l'épaisseur retenue pour la canalisation ERIDAN a été déterminée pour faire face à des agressions par des engins de travaux publics. A ma connaissance, les vibrations ressenties lors de cet accident n'ont pas causé de désordres constatables.

Dans l'étude de dangers jointe au dossier mis à l'enquête publique, GRTgaz retient effectivement un rayon de 20 m pour le cratère susceptible de se former en cas de rupture. Cette évaluation a été réalisée pour apprécier en particulier les dommages susceptibles d'être occasionnés aux digues du canal.

En ce qui concerne les digues du Rhône, leurs franchissements ont été définis en concertation avec les gestionnaires de chacune des digues. Un incident de type rupture totale du gazoduc (probabilité de l'ordre du 10^{-8}) reste marginal en probabilité par rapport à la probabilité d'une inondation (probabilité centennale 10^{-2} , voire déca-millennale 10^{-4} pour le cas particulier d'un équipement d'une installation nucléaire).

L'ADECAR, FNE 84 : Encore une fois, ce qui est moins probable est évincé. Une rupture sous une digue du Rhône est moins probable qu'une inondation avec des digues intègres, certes mais la gravité et les conséquences seraient décuplées, si le Rhône n'est plus contenu.

Ces éléments permettent de qualifier le risque de sur-accident, que peut générer la canalisation, comme très faible.

La réglementation relative aux canalisations de transport a fait l'objet d'évolutions récentes (codification au sein du code de l'environnement, prise en compte des enseignements de la réglementation relative aux ICPE, renforcement de la sécurité intrinsèque des ouvrages et de la prévention du risque d'endommagement) ; elle a été approuvée par le législateur et a fait l'objet d'une large concertation.

L'étude de dangers figurant au dossier a été réalisée en tenant compte de ces dernières évolutions; elle répond ainsi à l'ensemble de vos préoccupations. Dans ces conditions, il ne me paraît pas nécessaire de demander la réalisation d'une expertise indépendante supplémentaire. »