

Débat public
Projet de terminal méthanier au Verdon

Soulac, le 22 octobre 2007

Réunion thématique

Quelles nuisances pour les habitants ?

Quelle prévention des risques ?

Participants :

CPDP :

M. Louis-Julien Sourd, Président ;

Mme Claudia Courtois ;

M. Patrick Loulière ;

Mme Corinne Biès ;

M. Gustave Defrance.

MAÎTRE D'OUVRAGE 4Gas :

M. Gérard Nijboer, Directeur HSQE 4Gas ;

M. Frank De Boer, vice-Président 4Gas ;

M. Arjen Kruithof, Conseiller technique Cabinet HASKONING ;

M. Henk Jonkman, Directeur général France ;

M. Olivier Bousquet, Responsable Engeneerie

Introduction

M. Louis-Julien Sourd– Président de la CPDP

Nous sommes à la sixième réunion. Je pense qu'il n'est pas nécessaire que je précise à nouveau pourquoi nous sommes en débat public et quel en est son déroulement. Je vais néanmoins vous dire quelques mots d'introduction.

Autour de moi, les membres de la Commission sont au complet :

- Madame Biès,
- Monsieur Defrance,
- Madame Courtois,
- Monsieur Loulière.

Je vous présente les personnes qui se trouvent à la tribune.

- Monsieur Nijboer, directeur hygiène qualité sécurité environnement de 4Gas,
- Monsieur De Boer, vice-président de la société 4Gas...

... Je vous demande un peu de respect, s'il vous plaît. Si nous commençons comme cela, nous sommes mal partis.

- Monsieur Kruithof, conseiller technique du Cabinet HASKONING...

... Ne vous énervez pas ! Vous aurez largement le temps de parler. Un peu de respect, s'il vous plaît !

- Monsieur Jonkman, qu'il n'est pas nécessaire de vous présenter,
- Monsieur Bousquet, directeur de projets...

... Je crois que vous êtes venus pour écouter des informations, non pour chahuter. Chahuter ne fait pas avancer le débat.

À ma droite, se trouvent les représentants de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement :

- Monsieur Fauvre, adjoint au directeur, chef de la division environnement industriel et sous-sol,
- Monsieur Emiel, du Bureau des risques technologiques à la direction de la prévention des pollutions et des risques au MEDAD, ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durable, le ministère de Monsieur Borloo.

Nous sommes en débat parce que depuis le 4 avril, la CNDP a décidé d'organiser un débat public pour les trois dossiers en projet en France : Dunkerque, Antifer, le Verdon. Le débat est à mi-parcours, il se terminera le 14 décembre.

➤ Pourquoi avons-nous un débat public ?

Parce que très en amont du projet, il faut discuter de l'opportunité de ce projet, de ses variantes possibles, et débattre de tous les aspects économiques et sociaux...

... Laissez-moi continuer, s'il vous plaît.

La mission de la CPDP est de fixer et d'organiser le débat - c'est ce que nous faisons jusqu'au 14 décembre – de l'animer, d'écouter et surtout de restituer des arguments dans un compte-rendu final sans émettre d'avis. Nous avons déjà dit plusieurs fois que nous n'étions pas chargés de dire oui ou non.

Notre Commission de cinq membres est neutre...

... Totalement neutre...

... Pourquoi sifflez-vous ? Trouvez un argument qui dise le contraire.

Elle est transparente...

... Merci...

Enfin, nous donnons à tout le monde la possibilité de s'exprimer en traitant tous les citoyens de la même façon, ce qui n'est pas toujours le cas, car certaines personnes monopolisent la parole.

➤ Les moyens d'information dont vous disposez

Vous avez presque tous eu le dossier du maître d'ouvrage ou la synthèse. Vous avez eu le Journal N° 1 ; dans quelques jours, vous aurez le Journal N° 2. Le site Internet, qui reçoit des milliers de visites, permet de se documenter.

Vous pouvez vous exprimer ici – vous ne vous en privez pas, d'ailleurs – par écrit...

... Nous sommes ravis de vous voir si nombreux. Nous nous ennuiions si nous avions cent personnes comme cela arrive parfois.

Vous pouvez donc vous exprimer par courrier, par courriel, par le site Internet. Vous avez déjà largement utilisé ces moyens et nous travaillons aux réponses.

➤ La bonne conduite

Il n'est pas admissible qu'on coupe la parole, qu'on siffle ou qu'on interdise à quelqu'un de s'exprimer, car tout le monde a le droit de s'exprimer... Que ceux qui applaudissent retiennent cela : tout le monde a le droit de s'exprimer, à condition de se nommer, mais aussi de respecter les autres. Certains mots insultants, pour ne pas dire plus, ne sont pas admissibles. Je ne les admettrai plus. Il y a eu des mots qui dépassent le tolérable...

... C'est mon rôle que de veiller à ce qu'on respecte tout le monde, qu'il soit Français, Hollandais ou autres...

Mme Claudia Courtois –Membre de la CPDP

... S'il vous plaît, monsieur. Si vous avez quelque chose à dire, vous vous exprimerez après. Vous aurez le droit à la parole, vous aurez un micro. Vous pourrez poser vos questions et nous essaierons d'y répondre au mieux. Merci.

M. Louis-Julien Sourd

Je maîtriserai donc le temps de parole afin de permettre à un maximum de personnes de s'exprimer. Tous les points de vue sont respectables.

Vous pouvez rédiger une contribution écrite, nous en avons déjà de nombreuses. Lorsque vous êtes un groupe organisé, une association, une collectivité, un organisme socioprofessionnel, un syndicat ou autres, vous pouvez rédiger un texte, nous le proposer et nous en ferons, à notre charge, un cahier d'acteur, c'est-à-dire que le point de vue de cet organisme figurera dans le bilan.

Ce cahier d'acteur doit être rédigé sur un quatre pages A4, ne pas dépasser 8 000 signes. Le texte doit être structuré et peut-être illustré avec des photographies, des schémas, et doit être signé de l'organisme qui l'a proposé. Nous avons à ce jour quatre ou cinq cahiers d'acteur en chantier.

Je recommande que les cahiers d'acteur nous arrivent au plus tard le 15 ou le 20 novembre. Il faut en effet les faire imprimer, les diffuser. Si l'on veut que cela soit réalisé dans les temps, il ne faut pas qu'ils nous arrivent le 13 décembre, la veille de la clôture du débat.

Ces cahiers d'acteur seront diffusés, mis en ligne, envoyés à tous ceux qui le demanderont, qui se sont abonnés, car de nombreuses personnes ont demandé que toute l'information leur soit adressée, gratuitement bien sûr.

➤ Les prochaines réunions

Une aura lieu à Royan le 29 octobre, avec pour thème « les enjeux économiques et les enjeux sur l'estuaire ».

Une aura lieu à Soulac, la dernière à la Pointe du Médoc, et portera sur les impacts économiques et sociaux.

Enfin, la clôture aura lieu à Bordeaux le 29 novembre.

➤ Les questions/réponses

Le système fonctionne bien. Nous devons être proches des 1 500 questions. C'est évidemment une tâche énorme que de répondre à toutes ces questions, qui sont souvent voisines, pour ne pas dire plus, mais qui demandent chaque fois une réponse particulière.

J'insiste sur le fait que nous ne répondons pas à toutes les questions, car certaines ne s'adressent à aucun des interlocuteurs et nous n'avons pas de moyen d'y répondre. Nous le signalons aux personnes qui les ont envoyées. Je ne sais pas qui peut répondre par exemple sur l'évolution du marché immobilier d'ici dix ans.

Environ 80 % des questions s'adressent à 4Gas, environ 20 % à la Commission, le reste aux divers services compétents de l'État, du port autonome, etc.

Nous allons prendre maintenant quelques questions sur le déroulement du débat, puisque des personnes semblent encore ignorer comment cela se déroule, quelle est notre place, et même quel est notre système d'indemnisation. Nous sommes là pour vous répondre, nous sommes totalement transparents.

Je demanderai ensuite à Monsieur Defrance de présenter le déroulement de la soirée.

Avez-vous des questions ? Non ? Merci.

M. Gustave Defrance – Membre de la CPDP

Pour la réunion de ce soir, nous vous proposons d'entendre en premier lieu les fonctionnaires de l'État qui ont en charge les problèmes de terminaux méthaniers, avec, au niveau de la région, la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement. Il s'agit du service instructeur au niveau de l'État, État qui sera amené, si le projet allait à son terme, à donner une autorisation d'exploitation, celle-ci étant du ressort du préfet de département. C'est la loi, telle qu'elle s'applique en France partout. C'est une habitude qui existe depuis très longtemps.

Au niveau du ministère chargé de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durable, la direction de la prévention des pollutions et des risques, DPPR, est chargée de suivre les problèmes de risques et de pollution.

Au sein de la DPPR se trouve un bureau des risques technologiques qui regroupe une équipe de seize ingénieurs chargés de suivre ces questions au niveau de l'État et bien entendu, sous la responsabilité des ministres. Le MEDAD est sous la responsabilité de Monsieur BORLOO, qui est assisté de Madame KOSCIUSKO MORIZET pour les problèmes qui nous intéressent ce soir.

Nous avons la chance d'avoir ce soir Monsieur Christophe EMIEL, qui est un des ingénieurs de ce bureau des risques technologiques.

La DRIRE et la DPPR vont vous présenter les choses telles qu'elles sont vues au niveau de l'État et ceci, bien entendu, est vrai pour les sites sur lesquels il y a des projets.

La mission de l'État est une mission de sécurité qui s'exerce pour encadrer et contrôler la responsabilité que prend un industriel quand il fait un investissement à risques, notamment au niveau de son exploitation.

Je me permets de rappeler dans cette introduction qu'un projet, c'est une chose, ensuite, si les choses vont à leurs fins, il y a une réalisation, puis une exploitation, un entretien des installations, et la nécessité pour tout industriel aujourd'hui de faire ce que l'on appelle un retour d'expérience, de bien noter toutes les anomalies qui peuvent exister et trouver des solutions pour améliorer ces points, notamment en

tenant compte dans le meilleur des cas de tous les incidents et accidents qui peuvent exister sur l'ensemble des terminaux au niveau mondial.

Ceci étant dit, je vais passer la parole à Monsieur Fauvre, qui est le directeur adjoint de la DRIRE Aquitaine, qui a en charge directement les problèmes d'environnement industriel et qui va vous présenter les choses telles qu'elles sont vues aujourd'hui de la DRIRE, qui jouera, si le projet allait à son terme, un rôle tout à fait important.

La parole est à Daniel Fauvre.

Intervention de M. FAUVRE – DRIRE AQUITAINE

M. Daniel Fauvre – Adjoint au directeur, chef de la division environnement industriel et sous-sol DRIRE Aquitaine

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Notre intervention va se décomposer en deux temps :

- un premier rappel rapide de ma part sur la procédure d’instruction d’un dossier de demande d’autorisation d’exploiter si la société 4Gas, notamment au terme de ce débat public, venait à décider de déposer une demande en ce sens auprès du préfet de la Gironde ;

- je passerai ensuite la parole à mon collègue Christophe Emiel qui développera plus particulièrement un exposé sur les dangers que présente ce type d’activités et l’analyse que l’on en fait à ce jour compte tenu de l’expérience que l’on a en France et de par le monde.

➤ Principes réglementaires de l’évaluation des risques

S’agissant d’une installation classée SEVESO, à un niveau tel d’ailleurs que ce type d’installation devrait être autorisé moyennant des servitudes, la procédure est la suivante.

Nous avons déjà quelques principes concernant la maîtrise des risques et des pollutions liés à ce type d’établissement, en soulignant que la responsabilité de cette maîtrise revient d’abord à l’exploitant, donc à la société qui réalise puis exploite ce type d’installation.

Pourquoi ? Parce que, de par sa connaissance de la conception, de la construction et de l’exploitation au quotidien de l’activité, il est le mieux à même d’assurer un niveau de maîtrise des risques et des pollutions élevés, l’administration étant là essentiellement pour s’assurer que les compétences, l’organisation de l’exploitant, les moyens matériels et humains dont il dispose pour assurer cette responsabilité sont à la hauteur et permettent de garantir au quotidien un niveau de sécurité tel que requis par la législation et la réglementation en vigueur.

En termes d’instruction du dossier, l’inspection des installations classées cherche à avoir une approche intégrée et proportionnée.

Approche intégrée signifie qu’il n’y aurait qu’une autorisation unique embrassant les différentes problématiques présentées par ce type d’établissement, que ce soit des problématiques de pollution, de nuisances ou de risques accidentels.

Proportionnée signifie qu’en quelque sorte, nous n’abordons pas de la même façon et avec le même investissement une installation de cette ampleur, comme celle qui est en débat ce soir, et un garagiste qui a 200 ou 300 mètres carrés de surface de stockage de véhicules accidentés derrière chez lui, un pressing, une imprimerie ou une unité de chimie de base comme on peut en connaître en Aquitaine.

Cette instruction aborde également deux situations de fonctionnement différent : la situation normale, avec tous les impacts qu'il y peut avoir sur l'environnement, mais aussi sur les populations riveraines ; les problématiques liées aux situations accidentelles quand les installations basculent dans des modes de fonctionnement dégradés susceptibles de dériver jusqu'à des situations d'accident majeur.

L'instruction de ce type de dossiers conduit in fine à proposer au préfet, qui est l'autorité de décision en la matière, les conditions dans lesquelles une telle installation pourrait être autorisée ou devrait être refusée.

Dans le cas où elle pourrait être autorisée, ces propositions sont assorties de prescriptions techniques qui portent plutôt sur des obligations de résultat et non pas des obligations de moyens. On ne va pas dire à l'industriel qui va exploiter l'installation comment il doit faire pour atteindre un résultat, on va lui donner des cibles de résultats. Par exemple, des valeurs limites de rejet dans le milieu en rejets atmosphériques, en rejets liquides dans un cours d'eau ou dans l'océan, des niveaux de bruit à ne pas dépasser pour maîtriser les questions de nuisance. En termes de maîtrise des risques, on peut lui imposer des niveaux de performance sur les systèmes de détection de fuite par exemple lorsqu'on stocke du gaz, sur des vitesses de réactivité de différents dispositifs matériels automatiques.

Il faut savoir que cette autorisation, si elle est prononcée, n'a pas de durée de validité. C'est la législation française qui le veut, contrairement à des législations d'autres pays voisins européens.

Le pendant de cette absence de durée de validité est le fait qu'à tout moment, l'autorité administrative a la possibilité d'engager une démarche d'amélioration continue des conditions techniques d'autorisation d'une installation, en tenant compte des progrès technologiques et des progrès de la connaissance en termes d'analyse des risques et des impacts.

➤ La procédure

Dans notre logique de libre entreprise et de libre concurrence, il revient à l'industriel de déposer une demande d'autorisation auprès de l'autorité administrative. Cette demande présente de façon détaillée les activités projetées et contient deux éléments majeurs : une étude d'impact qui traite des conséquences de l'activité en fonctionnement normal sur son environnement ; une étude de dangers qui a vocation à traiter de l'analyse des dangers et de la prévention des accidents majeurs qui peuvent en découler.

L'étude d'impact porte d'abord sur :

- une analyse de l'état initial du site d'implantation et de son environnement ;
- les effets directs et indirects, qu'ils soient temporaires ou permanents, sur l'environnement, dans tous les compartiments de l'environnement - milieux aquatiques, air, sol et nappes souterraines – mais aussi les impacts en termes de

paysages, de protection des sites s'il y en a, de protection de la faune et de la flore, et des milieux naturels au sens plus large ;

- les problématiques de nuisances à l'égard du voisinage du site, problématiques classiques de bruit, de vibrations, d'odeurs, à l'égard également des pratiques agricoles voisines.

L'étude d'impact a donc vocation à aborder toutes ces questions en faisant un état initial, un état zéro. Après avoir justifié que le choix présenté par l'industriel est le meilleur, il revient à celui-ci de proposer toutes les dispositions qu'il prend pour limiter au maximum les impacts qu'il a pu identifier liées à son activité sur son environnement.

Concernant la maîtrise des risques accidentels, notre approche française se base sur quatre piliers complémentaires.

- La maîtrise des risques à la source au niveau de l'installation, en réduisant au maximum les sources de danger, en maîtrisant au quotidien la manipulation de ces sources de dangers, les différents process industriels mis en œuvre et susceptibles, s'ils sortent de leur domaine de fonctionnement sûr, de générer des accidents graves pour l'environnement.

Cette maîtrise des risques à la source est fondée sur une étude de dangers que nous verrons en détail un peu plus tard, et un système de gestion de la sécurité qui a vocation à encadrer l'organisation, le management des compétences, les procédures suivies au quotidien par les personnes qui exploitent ce type d'installation, afin de limiter au maximum les défaillances humaines, qui sont néanmoins possibles, mais qui doivent pouvoir être rattrapées par un dispositif de ce genre permettant de les détecter au plus tôt et d'en limiter au maximum les conséquences.

- Une fois cette maîtrise des risques à la source construite, consolidée et contrôlée notamment par l'Inspection des installations classées, on ne peut pas imaginer néanmoins que le risque zéro soit garanti. Différents dispositifs complémentaires doivent être mis en œuvre, et ceci, de façon graduée selon l'importance des dangers présentés par une installation.

S'agissant d'une installation classée SEVESO autorisée avec servitude, un dispositif...

M. Gustave Defrance

... Laissez continuer l'exposé, c'est intéressant...

M. Daniel Fauvre

... S'agissant de ce type d'installations, des dispositifs de maîtrise de l'urbanisation sont mis en œuvre sur le territoire, visant à limiter le nombre de personnes exposées en cas d'accident majeur.

Pour des installations nouvelles, cela se traduit par des servitudes d'utilité publique, qui restreignent le développement de l'urbanisation autour du site.

Pour des installations existantes, cela se traduit par des plans de prévention des risques technologiques.

- Enfin, après cette maîtrise de l'urbanisation, des plans de secours doivent être organisés, qui sont de deux types :

- des plans de secours de la responsabilité de l'industriel dès lors qu'une situation dégradée de fonctionnement d'une installation ne porte pas à conséquence à l'extérieur de son périmètre ;

- des plans de secours de...

Mme Claudia Courtois

... Vous poserez vos questions après. J'imagine qu'elles seront nombreuses. Merci...

... Laissez-le terminer son exposé. Merci...

... Nous avons le temps, nous avons au moins jusqu'à 22 heures...

... Poursuivez...

M. Daniel Fauvre

- des plans particuliers d'intervention qui sont mis en œuvre sous l'autorité du préfet quand des situations accidentelles sont susceptibles de porter à conséquence à l'extérieur du périmètre des établissements...

... Nous n'allons pas pouvoir échanger si vous ne me laissez pas parler...

M. Gustave Defrance

... Laissez poursuivre l'exposé, car il sera suivi d'un exposé par la DPPR qui vous apportera des éléments...

... Vous allez avoir des informations...

M. Daniel Fauvre

... Le dernier point de la maîtrise des risques, qui est apparu récemment dans la législation française comme un point important notamment de retour d'expérience des différents grands accidents survenus récemment en France, est de développer l'information et l'échange régulier tout au long de la vie de ce type d'installations avec

les populations riveraines, afin qu'elles sachent ce qui se passe sur l'installation et qu'elles puissent participer à la gestion du risque autour de cette installation...

- L'étude de dangers permet d'identifier les mesures de maîtrise des risques à mettre en œuvre par l'exploitant et les mesures complémentaires à prendre sous l'autorité du préfet et l'Inspection des installations classées si nécessaire.

Je vais laisser la parole à mon collègue de la DPPR pour évoquer ce que sont les dangers sur ce type d'activités et comment nous les analysons aujourd'hui.

M. Gustave Defrance

Je précise que Christophe Emiel, qui va s'exprimer, va donner en quelque sorte les éléments qui viennent du ministère, qui s'adressent à tous les projets de terminaux méthaniers, et qui sont la base du travail pour les DRIRE.

Un document a été préparé, qui a d'ailleurs été projeté vendredi soir au Havre, qui l'est aujourd'hui ici et qui le sera dans quelques jours à Dunkerque.

Écoutez Christophe Emiel, vous allez apprendre des choses. Écoutez bien.

M. Christophe Emiel – DPPR – MEDAD

Bonjour à tous. Je vous propose de passer à la diapositive numéro 14...

... Pour situer mon intervention, je dirais que le domaine des risques est très vaste et la Direction à laquelle j'appartiens s'occupe du risque spécifique aux dépôts, à l'aspect réchauffage du gaz et à l'envoi dans le réseau. Ce qui concerne les bateaux, les risques pour les travailleurs sont gérés par d'autres directions. S'il y a des questions sur ce thème, je ne pourrai malheureusement pas répondre.

Je vous passe les généralités sur l'étude de dangers. Ce qu'il faut comprendre, c'est que c'est un des éléments qui permettent au préfet, si le dossier est déposé par le pétitionnaire, d'autoriser ou pas le site.

Des critères permettent de juger de la pertinence à accepter l'implantation d'un site, notamment l'utilisation des meilleures techniques et également le fait que personne ne soit soumis à des effets létaux.

Je vais vous parler spécifiquement des risques GNL tels que nous les avons vus dans les études de dangers qui ont été précédemment déposées par d'autres exploitants ailleurs en France. Il faut savoir que nous avons trois sites en France. Nous n'avons pas une grande expérience, mais nous n'avons pas rien non plus...

En rouge est représenté l'aspect liquide. Sur cet aspect, certains phénomènes peuvent se produire. En bleu est matérialisé l'aspect gazeux où d'autres phénomènes peuvent apparaître.

Une façon de voir les choses va consister à regarder toutes les zones où des accidents peuvent se produire, typiquement, ce sont les canalisations et le réservoir.

Au départ, il y a l'aspect dépotage. Notre direction est concernée ainsi que la DRIRE.

Vous avez toutes les articulations. L'aspect rouge est le liquide. À l'intérieur du réservoir, on a du liquide et du gaz. Le petit carré vert matérialise le réchauffeur. À partir de là, on est en gazeux à très haute pression, avant, on est à basse pression, à peu près la pression atmosphérique.

➤ Cryogénie

L'un des risques est la cryogénie. Le fait qu'il s'agisse d'un fluide très froid peut engendrer un risque de brûlure pour les personnes, d'autant qu'il peut ne pas y avoir de message d'alerte de la brûlure comme pour un fluide chaud.

Ce risque concerne essentiellement les travailleurs, les personnes du site. Charge à l'industriel de démontrer que cela ne pourrait pas sortir, mais pour les sites existant en France, les zones d'effet sont toujours largement gardées à l'intérieur de l'établissement.

Le problème est la fragilisation des matériaux. Il existe des règles de construction très précises. Du côté du ministère, l'objet de notre inquiétude est plutôt les canalisations qui sont mises à température ambiante puis en grand froid. Il y a donc un vieillissement très rapide des matériaux. Il y a donc une grande inquiétude et ce sujet mérite une grande attention de la part de l'exploitant comme de l'Inspection.

➤ Le risque d'anoxie

Le GNL n'est pas un gaz toxique, par contre un problème se pose tout de même au niveau de la respiration. Comme il s'agit d'un fluide très froid, en cas de fuite massive, il y aura d'abord un épandage au niveau du sol. L'air sera chassé, l'oxygène qui se trouve dans l'air également et la zone dans laquelle il y aura une forte concentration de gaz naturel aura une concentration d'oxygène inférieure à 18 %, ce qui ne permet pas de vivre. Il y a donc un risque d'anoxie.

Il peut y avoir là des risques pour les personnes à l'extérieur du site. Cela fait partie des scénarios qu'il faut étudier et que l'on trouve dans l'étude de dangers.

➤ Le roll-over

Un autre phénomène peut se produire sur des stockages de GNL est de ce que l'on appelle le roll-over ou basculement de couche. On se trouve là au moment de l'exploitation avec une couche supérieure GNL, mais avec une densité qui, pour des raisons physiques, a évolué à la hausse. Il va donc y avoir un rééquilibrage du réservoir et un basculement des différentes phases. Lors de ce basculement, il y a une émission très importante de gaz naturel gazeux.

Des moyens existent pour éviter cela ou le limiter. Il faut une bonne gestion du réservoir en injectant le GNL au bon niveau, donc un monitoring de l'intérieur du réservoir.

On peut l'éviter, mais on ne peut pas totalement exclure que cela ne puisse pas se passer. Il faut donc que le réservoir soit calculé pour résister à cela, pour que les soupapes soient dimensionnées, les événements d'explosion et la torchère.

Ce sont deux sujets qui doivent être regardés par l'Inspection au moment du dépôt du dossier.

Cette diapositive explique rapidement les causes qui peuvent entraîner ce roll-over : des GNL de provenances différentes, une longue période de stagnation à l'intérieur du réservoir.

Ce phénomène est très bien maîtrisé. À ma connaissance, cela fait plus de vingt ans que l'on n'a pas vu ce genre d'accidents...

... Cela peut toujours arriver. Il faut donc dimensionner l'installation pour que lorsque cela arrive, cela ne fasse pas exploser le réservoir.

- Les risques en cas de fuite

Ce que l'on craint ensuite, ce sont les fuites, les fuites en phase gaz ou les fuites en phase liquide.

Le rouge représente le liquide. Il y a une physique très particulière, le fait d'avoir un grand froid notamment. En gris sont représentées les zones où il peut y avoir du gaz. Il y a peu de gaz sur ce genre d'installation.

- Incendie de flaque

La fuite liquide en elle-même n'est pas gênante, mais en général, il y a une vaporisation et le nuage qui s'épand va finir par s'enflammer en générant un flux thermique. L'ensemble du nuage brûle assez vite, la flamme revient ensuite vers la nappe et celle-ci brûle. C'est ce que l'on appelle un feu de nappe. Le flux thermique est très intense.

Dans notre réglementation, il existe deux façons de considérer les impacts thermiques : soit en termes de flux, soit en termes de doses. Les doses correspondent plutôt aux explosions. Si vous avez du propane dans votre jardin, vous risquez le BLEVE. Ici, nous sommes en flux, sur des phénomènes qui durent longtemps, le temps que la nappe brûle. Cela se mesure en kilowatts par mètre carré. Les distances sont calculées et figurent dans l'étude de dangers. Je vous donnerai plus tard les exemples dont nous disposons pour les sites existant en France.

- Transition rapide de phase

Un autre phénomène existe, moins connu, mais qui, pour ce que nous avons vu des études de dangers données à l'administration française, n'a pas d'effet dimensionnant sur des sites de stockage. Il s'agit de la transition rapide de phase. On lance quelque chose de très froid dans un liquide qui est à température ambiante. Une vaporisation explosive se produit et engendre une onde de choc. Il ne s'agit pas de chaleur, mais

d'une onde de choc. Pour que cela se produise, il faut vraiment de très grandes quantités.

Un programme d'études est en cours avec Météo France, l'INERIS, Gaz de France, pour étudier la façon dont se comporterait une très grande quantité de gaz liquéfié – pas forcément du gaz naturel – suite à la rupture d'un bateau par exemple.

Nous ne sommes pas vraiment dans ce domaine.

➤ Jet enflammé ou feu torche

Cela se produit essentiellement sur l'aspect gazeux, sur une toute partie d'un stockage GNL. À l'endroit où se fait le réchauffage et où l'on envoie dans le réseau le gaz, celui-ci est à plusieurs dizaines de bars. Si une rupture se produit à cet endroit, il n'y a pas de propagation d'un nuage, car nous avons là du gaz naturel qui monte très vite dans l'atmosphère, mais une torche très importante. Les flux thermiques se mesurent en kilowatts par mètre carré.

Ce phénomène doit être étudié et vraiment détaillé dans l'étude de dangers.

Je vous présente ici quelques images. La première montre un feu de torche vertical...

M. Gustave Defrance

Cela permet de dire que les services de l'État étudient les phénomènes et reproduisent en grandeur réelle un certain nombre de possibilités d'accidents pour mieux connaître les éléments. Ce qui vous est montré...

... Cela veut dire que ces sujets sont étudiés.

M. Christophe Emiel

➤ Inflammation d'un nuage de gaz

... Le nuage est essentiellement ce que l'on craint sur une fuite de GNL, de gaz liquide. Le nuage s'épand avant d'atteindre une température suffisante pour monter dans l'atmosphère, sa densité étant plus faible que celle de l'air. On craint donc l'inflammation de ce nuage. Celle-ci ne peut se produire que si l'on est à une certaine concentration. Si l'on est trop riche en gaz naturel, cela ne brûlera pas, si l'on est trop pauvre non plus...

... Quelqu'un qui se trouve dans le nuage lorsqu'il s'enflamme a peu de chances de s'en sortir, honnêtement...

... Sur le schéma de la page 27, la partie rouge est l'endroit où se trouve la fuite. Cette partie est trop riche et même s'il y avait un point d'inflammation, cela ne s'enflammerait pas. Dans la partie claire, on est trop pauvre en gaz.

... Je vous donnerai les distances un peu plus tard.

... Sur le schéma, la partie orange s'enflamme.

Comment modélise-t-on cela ? L'administration française demande aux exploitants d'étudier d'abord l'expansion maximum du nuage puis d'imaginer d'apporter un point chaud. On pourrait dire que l'on va mettre le point chaud au début de la fuite, ainsi, il n'y a pas de nuage, pas de zone d'effet, etc. Mais il faut d'abord étudier l'expansion maximum du nuage puis on imagine qu'on le fait brûler. On a alors un vrai phénomène dimensionnant.

➤ Quelques ordres de grandeur

En France, nous avons actuellement trois terminaux, un à Montoir et deux à Fos, Fos Tonkin, très petit, et Fos-Cavaou, qui n'est pas encore en activité.

Cette diapositive présente quelques chiffres. Je précise que c'est la somme totale des réservoirs qui figure ici.

Voici ensuite quelques photographies aériennes. Elles proviennent du site américain. Nous avons essayé le site français, Géoportail, mais il n'y avait pas de bateau méthanier le jour où la photographie a été prise.

➤ Les distances

Essentiellement deux phénomènes différents sont dimensionnants : le feu de nappe et le jet enflammé de gaz naturel sous pression, qui n'est plus du GNL.

Pour ce qui est du jet enflammé, dans le site qui nous a été présenté, à avoir Fos-Cavaou, la distance est de 830 mètres. Il faut voir qu'il s'agit vraiment là du phénomène maximum, sans maîtrise des risques particulière, dans le cas de la rupture brutale d'une canalisation de 750 millimètres.

Le bras GNL n'est pas le feu torche, mais une nappe qui se produit au moment du déchargement du navire. On image également une rupture brutale de la canalisation. Il s'agit d'un feu de nappe et on arrive à des distances d'effets de 750 mètres. Il ne s'agit pas là des effets létaux qui arrivent à partir de cinq kilowatts par mètre carré, mais des effets irréversibles, c'est-à-dire où l'on a des brûlures.

- Dans le cas de la canalisation de 800 mètres à Fos-Cavaou, il s'agit d'une fuite de GNL où un nuage se forme, prend son expansion maximale, et avec la zone inférieure d'inflammabilité, la distance est de 1000 mètres.

- Nous sommes là sur l'Atlantique, à Montoir. C'est plus récent et on commence à faire une analyse différente. On analyse sans mesure de maîtrise des risques et avec calcul de maîtrise des risques validé au moment de l'étude administrative du dossier.

Sans mesure de maîtrise des risques, on arrive à 1310 mètres pour la rupture d'une canalisation de GNL, ordre de grandeur à peu près équivalent au précédent. On arrive à 600 mètres avec les mesures de maîtrise des risques.

Pour un feu généralisé, il y a trois cuvettes de rétention. On imagine une rupture de tous les réservoirs et toutes les cuvettes remplies. On arrive à 1000 mètres sans maîtrise de mesure des risques et 670 mètres avec les mesures de maîtrise des risques.

M. Gustave Defrance

Les fonctionnaires de l'État qui sont là ont essayé de vous donner des éléments en regardant les exemples, etc. ...

... Il a apporté des éléments, c'est ce qu'on lui avait demandé. Tels sont les éléments dont dispose l'État, ils vous ont été apportés, chacun apprécie à sa manière.

Monsieur Fauvre, souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

M. Daniel Fauvre

Malgré le succès de mon collègue, je voudrais revenir rapidement sur le processus de décision finale. Beaucoup de questions posées à la CPDP portent sur ce sujet.

Si, au terme de ce débat public, la société 4Gas vient à confirmer son projet et sa demande d'autorisation, le dossier déposé auprès du préfet fera l'objet d'une instruction par l'Inspection des installations classées, les services de la DRIRE en l'occurrence. Sera examinée sa recevabilité, son caractère complet, régulier par rapport à toutes les pièces requises par la réglementation. Il sera alors apprécié si tous les développements en termes d'impacts et de prévention des risques sont suffisamment approfondis pour être présentés à l'enquête publique.

Si c'est le cas, en parallèle de l'enquête publique, est conduite une consultation des différents services administratifs compétents. En l'occurrence, nous consulterons la direction régionale de l'environnement, le port autonome de Bordeaux...

... Nous consulterons les différentes collectivités locales concernées.

Également en parallèle de ces phases de consultation, il sera demandé par l'Inspection des installations classées au pétitionnaire de faire réaliser à ses frais une tierce expertise. Ce sont en effet des sujets sur lesquels, malgré toute la compétence dont nous avons pu témoigner, nous avons besoin d'avoir un regard complémentaire sur la pertinence, la qualité, l'exhaustivité des études de risques présentées par l'industriel. Nous ferons donc appel à une tierce expertise de type INERIS, Institut National d'Évaluation des Risques Industriels, ou des établissements équivalents à l'échelle européenne.

L'Inspection des installations classées aura alors tous les éléments en main pour faire une proposition de décision auprès du préfet. Celle-ci sera présentée au Comité Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques, le CODERST – autrefois le CDH, Conseil Départemental d'Hygiène.

In fine, le préfet aura les éléments pour autoriser, moyennant des prescriptions, des conditions, des servitudes, ou refuser, moyennant motivation de ce refus, la demande présentée par l'industriel.

Je voulais vous rappeler cela.

M. Gustave Defrance

Il y a toujours une difficulté à faire le lien entre le débat public et les enquêtes administratives, les autorisations finales. Nous avons donc essayé de vous les présenter le plus clairement possible.

Vous avez maintenant la parole pour amener ceux qui sont présents ce soir à compléter cette information, puis nous donnerons la parole à l'industriel afin qu'il dise comment il va faire face aux obligations de l'État et comment il va engager sa responsabilité.

M. Lucet – Secrétaire d'« Une pointe pour tous »

Nous avons convenu que notre collectif pouvait faire une présentation de quelques diapositives avant le débat, de façon à ce que l'on puisse aborder ce dernier en ayant présenté notre point de vue.

M. Louis-Julien Sourd

En effet, il était prévu dans le programme que Monsieur Durand-Lasserve intervienne pour présenter les éléments de son association.

M. Alain Durand-Lasserve – « Une pointe pour tous »

Je vais présenter un certain nombre d'éléments et d'analyse qu'a fait notre association sur la question des risques.

➤ Orientation du débat

Je crois qu'on ne peut pas se limiter à la seule question des risques, ce qui a été fait ce soir, au niveau des installations de stockage et de regazéification. C'est très important, nous avons eu des informations importantes, on nous a dit aussi qu'il était très difficile de prévoir sur une base simplement expérimentale et faute d'expérience. Mais on ne peut pas se limiter à la seule question des risques au niveau des installations.

À notre sens, il faut examiner l'ensemble des risques auxquels sont exposées les populations des communes de l'estuaire sur tous les segments de la chaîne GNL.

Nous n'allons pas parler de l'extraction du gaz, de la production, du stockage et du chargement du GNL, mais la question absolument essentielle du transport maritime n'a absolument pas été évoquée- on semble considérer que le problème est résolu – de même que celle du déchargement du GNL, qui n'est qu'esquissé, du stockage, de la regazéification et de l'acheminement du gaz par gazoduc.

➤ Les insuffisances du dossier

Le dossier nous semble très insuffisant sur ce point. Rien n'est dit sur les risques de l'acheminement par voie maritime.

Sur les risques au niveau de l'appontement, du déchargement, du stockage et de la regazéification du GNL, trois scénarios sont très succinctement évoqués par l'investisseur : feu de nappe, inflammation d'un jet de gaz libéré, inflammation d'un nuage de gaz.

Nous avons eu un peu plus de précisions, mais Monsieur Emiel explique que le calcul des distances reste extrêmement difficile à faire.

L'investisseur nous dit que l'évaluation des risques va être faite conformément à la réglementation en vigueur. Nous n'en doutons pas et nous l'espérons, mais le dossier ne traite pas des risques liés à l'acheminement du gaz par gazoduc. Cette question a été évoquée le 18 octobre et il est probable que des personnes poseront des questions sur ce sujet ce soir.

➤ Pour chaque segment de la chaîne

Quel est l'acteur responsable de la sécurité et de la prévention des risques ?

Quels sont les accidents possibles ?

Quels sont les divers scénarios de déroulement des accidents ?

Pour chacun de ces scénarios, quelles sont les réponses apportées par l'acteur responsable de la sécurité et par les pouvoirs publics ?

Dans cette présentation, la question des risques est abordée seulement sous deux angles :

- l'accès maritime, qui n'est pas traité,

- les distances de sécurité entre l'appontement, les installations de stockage et la regazéification et les habitations ne sont pas abordées à notre sens d'une manière sérieuse. L'objectif est de protéger les populations des accidents.

➤ Transport maritime

Un méthanier de 160 000 tonnes transporte près de 100 millions de mètres cubes de gaz, soit la consommation annuelle d'une ville comme Bordeaux.

Les risques sont ou seront multipliés par l'intensité du trafic de méthaniers dans l'estuaire de la Gironde.

Le trafic de méthaniers en phase initiale de fonctionnement qu'avait prévu 4Gas est de 60 milliards de mètres cubes, soit 80 navires par an.

Si la capacité du terminal est portée à son maximum, comme indiqué dans le bulletin du PAB de septembre 2006, la capacité passera à 18 milliards de mètres cubes, ce qui représente 240 navires par an. Ce qui signifie un second appontement et un nombre plus important de cuves. Ce qui justifierait d'ailleurs la construction d'un gazoduc de 1200 millimètres de diamètre comme le propose TIGF.

➤ Les passes de la Gironde

Les passes de la Gironde, faut-il le répéter, sont réputées parmi les plus difficiles de la façade atlantique. La configuration et le tracé de la passe de l'ouest sont difficiles. La passe est étroite à son entrée et très instable en fonction des aléas climatiques. Des courants de 3 à 5 nœuds gênent la manoeuvrabilité des navires de cette dimension.

La sécurité de la navigation est très dépendante des coefficients de marée et des conditions météorologiques. La passe est exposée aux coups de vent des secteurs d'ouest de nord-ouest.

Je crois que la dangerosité des passes est l'une des raisons qui avaient été invoquées lorsque le projet ELF de 1999 avait été abandonné.

➤ Les risques d'échouement

Les questions que nous posons portent sur les risques d'échouement.

Quels scénarios sont envisagés si le déséchouement du navire par un remorqueur n'est pas possible dans les heures qui suivent l'accident ?

Que va-t-on faire ? Transborder la cargaison ? Comment va-t-on transborder la cargaison dans des conditions aussi difficiles ? Quelles sont les procédures prévues ? Quels sont les risques encourus ?

Est-ce qu'on va délester ? Rejeter à la mer ? Avec un risque de vaporisation explosive ? Une vaporisation avec des vents dominants de secteur ouest qui vont repousser le méthane vers la côte charentaise ? N'oublions pas que les méthaniers longent de très près la côte charentaise à partir de La Palmyre.

Quelles procédures d'évacuation de la population ont été prévues ?

Nous ne savons rien de tout cela.

➤ Vulnérabilité des navires et des installations aux attentats

Autre question importante à notre sens : la vulnérabilité des navires et des installations aux attentats.

N'oublions pas que ce sont quand même des intérêts américains, et que ceux-ci sont souvent visés dans le monde. Le dossier évoque la protection contre les intrusions. On nous a mis de jolies pancartes au Verdon-sur-mer suite à la visite d'experts américains au PAB. On ne peut plus maintenant emprunter des routes ou des chemins qui mènent aux futures installations.

On parle des intrusions, mais on ne dit pas un mot sur la vulnérabilité des méthaniers dans leur phase d'approche entre la Palmyre et Saint-Palais. Le chenal longe la côte à un kilomètre.

Quels sont les scénarios pour maîtriser le déversement de la cargaison dans l'eau ? Pour maîtriser un incendie ? Pour évacuer les populations exposées ?

Une étude a été réalisée par le Secrétariat Permanent pour la Prévention des pollutions industrielles (S3PI), qui relève de l'IRSN, sur la vulnérabilité des navires méthaniers et des installations de stockage aux attentats terroristes. Nous ne sommes pas irresponsables, nous ne demandons pas à ce que l'étude soit rendue publique, nous demandons à la Commission Particulière du Débat Public de tenir compte des conclusions de cette étude dans le compte-rendu qu'elle fera de ce débat.

➤ Périètre de sécurité et acceptabilité des risques

Autre problème qui nous semble ahurissant, celui de la proximité, du périmètre de sécurité et de l'acceptabilité des risques. Il n'y a pas de risque zéro. Nous sommes dans une configuration au Verdon où les installations sont extrêmement proches des habitations.

Quand je lis la conclusion du rapport de synthèse de 4Gas sur les dangers, que vois-je ? *« On peut conclure que quel que soit le scénario d'accident, le périmètre ne touche pas le village du Verdon ».*

Est-ce que c'est une conclusion sérieuse ou est-ce que c'est l'hypothèse de travail qui a été donnée à ROYAL HASKONING, le bureau de consultants, pour rédiger son rapport ?

Peut-on demander à un investisseur privé principalement préoccupé par la rentabilité de son opération d'évaluer les risques avec objectivité ? Peut-on lui demander de la même manière de définir la politique énergétique de la France ? Nous avons affaire au même type de problèmes.

C'est une affaire qui est extrêmement sérieuse. À Montoir, les installations se trouvent à 2,5 kilomètres des premières habitations. À Fos Tonkin, elles sont à 5 kilomètres ; à Antifer, à 1,5 kilomètre et la ville est protégée par une falaise de 80 mètres de haut. Le projet de Dunkerque est à 2,5 kilomètres. Partout dans le monde, la tendance est à plus d'éloignement ; ici, la tendance serait à plus de proximité. C'est une question que nous considérons comme très grave...

... Un rapport indépendant de 2004 du groupe SANDIA estime à 1 600 mètres (moyenne faite sur la base d'observations et de simulations menées dans le monde entier) le périmètre de protection des populations en cas de fuite de GNL sur un navire ou sur des installations.

Regardons la coupe suivante. La première correspond au Verdon-sur-mer. La proximité maisons/appontement est de 1 000 mètres, la proximité des cuves est de 700 mètres. À Dunkerque, ces chiffres sont respectivement de 2500 mètres, et de 2 000 mètres. À Antifer, protégés par une falaise de 80 mètres, ils sont de 2 000 mètres, et de 1 000 à 1 500 mètres. À Zeebrugge, la distance est également très importante.

Le problème est rendu plus compliqué encore par la promiscuité du site. Les installations de Dunkerque et d'Antifer se trouvent sur des sites relativement grands, de 50 à 70 hectares. Au Verdon, ils se trouvent sur une vingtaine d'hectares, auxquels on rajoutera probablement les quinze hectares qui seront cédés à une autre société dans quelque temps.

Sur la carte, la seconde ligne en pointillés verts correspond au nombre d'habitations qui se situent à l'intérieur, dans un périmètre de 2,5 kilomètres autour des installations. Il y a ici 807 habitations. Je n'entre pas dans les détails de cette carte, elle donne une idée des risques qui sont pris.

➤ Quel scénario d'acheminement des secours ?

Le site retenu par le port autonome de Bordeaux et par 4Gas est géographiquement isolé. Nous sommes à 100 kilomètres du centre du SAMU de Bordeaux avec une infrastructure routière qui ne permet pas un accès terrestre. Même si la voie aérienne est possible pour acheminer une équipe, celle-ci ne pourra pas prendre en charge un nombre de victimes potentiellement élevé. Une situation avec plusieurs brûlés graves nécessitera un acheminement de renforts terrestres et demandera du temps.

En cas de plus de dix victimes, le plan rouge sera déclenché, mais le délai d'acheminement des moyens là encore sera très long en raison de l'isolement, des distances et du manque d'infrastructures à proximité.

Nous demandons des expertises indépendantes sur les risques maritimes. Et nous ne pouvons pas nous contenter de l'appréciation du pilotage de la Gironde qui est directement intéressé par ce projet, financièrement.

Nous demandons des expertises indépendantes sur l'évaluation des risques au niveau de l'apportement, des installations de regazéification, compte tenu de la proximité extrême des habitations.

Nous demandons des évaluations sur le calcul ou le recalcul du périmètre de sécurité et sur les procédures prévues d'acheminement des secours.

L'État doit garantir et assurer la protection des personnes et des biens.

90 000 personnes hors saison, 500 000 personnes en période estivale vivent dans les communes des deux rives de l'estuaire, dans un rayon de quinze kilomètres autour des installations.

L'État est-il prêt à prendre une décision qui pourrait conduire à un accident beaucoup plus meurtrier que l'accident d'AZF ?

C'est aux administrations de l'État, à la DRIRE et aux représentants de l'État aujourd'hui de nous répondre. Au nom de quel impératif d'intérêt national prendrait-il la décision d'exposer des vies humaines, au risque même minime d'un accident industriel catastrophique ? Monsieur le préfet de région, pouvez-vous autoriser une telle proximité ?

Merci.

M. Gustave Defrance

Les questions qui ont été posées sont parfaitement recevables et doivent toutes avoir une réponse. Cela est certain. En particulier, je voudrais vous retirer éventuellement de l'esprit que l'État pourrait ne pas garantir et assurer la protection des personnes...

... C'est la mission de l'État. Il est évident que le préfet de département qui donnera l'autorisation prendra ses responsabilités si le projet va à son terme.

Nous avons bâti une réunion consacrée pour l'essentiel il faut bien le dire aux risques du terminal proprement dit, convaincus que c'est là que se trouve la partie la plus délicate, mais ce n'est pas pour autant que les risques dus à la navigation des méthaniers doivent être oubliés. Il y a dans la salle des personnes compétentes. Je vais donc demander à la capitainerie du port...

... qui est un service de l'État, qui a sa compétence et qui peut donner...

... Il faut accepter d'avoir des éléments de réponse...

... Écoutez les éléments de réponse.

M. Henri Follin – Commandant du port de Bordeaux

Ma mission, parmi d'autres, est de faire respecter la réglementation portuaire. Cette réglementation s'appuie sur des textes européens, nationaux et locaux et comprend une forte composante sécurité. Nous assurons donc la navigation dans le chenal dans toutes ses composantes de sécurité.

Pour répondre aux questions qui ont été soulevées, je voudrais dire de façon globale que chaque port a ses spécificités, ses contraintes. Le port de Bordeaux a celles que vous avez soulevées qui sont un courant important, un estuaire, que l'on retrouve d'ailleurs de façon à peu près identique à Montoir. À Marseille ou à Dunkerque, il y a d'autres conditions qui comprennent aussi des éléments de contraintes importants.

Il faut tout de même savoir que le port de Bordeaux traite 1 500 navires par an, ce qui signifie 3 000 mouvements. Parmi ces 1 500 navires, les deux tiers au moins transportent des marchandises dites dangereuses, dont des tankers transportant du pétrole. Ce sont donc des navires qui représentent un risque potentiel de pollution et que nous traitons avec une extrême attention.

Le souci majeur que nous avons, qui est la sécurité de la navigation dans l'estuaire - mon domaine de compétences commençant à VXA, c'est-à-dire la bouée du large, et allant jusqu'à Bordeaux - est évidemment de suivre ces navires. Nous les suivons bien entendu par des outils techniques, mais chacun d'eux a à son bord un pilote de la station. Vous connaissez bien ces pilotes, car leur siège est au Verdon. Ils maîtrisent totalement les contraintes propres à l'estuaire de la Gironde...

... Mais bien sûr que si ! La meilleure des preuves est...

... C'est la première chose. Deuxièmement, en ce qui concerne les navires GNL, nous n'avons pas encore tous les éléments en mains pour considérer les contraintes que nous mettrons en place - nous avons de toute façon des recommandations

internationales, les études de dangers, les recommandations des services de l'État qui vont affiner le système – mais d'ores et déjà...

... Pour les navires de GNL, ce n'est pas tellement la spécificité du produit transporté qui nous importe, mais leur taille. Ce sont des navires dont on sait qu'ils ont des tailles importantes, même s'il s'agit de tailles que nous avons déjà vues dans l'estuaire. Dans les années 1970, 1975, des VLCC, c'est-à-dire de très gros transporteurs d'hydrocarbures, arrivaient jusqu'au Verdon.

Nous avons considéré qu'il fallait tenir compte de la spécificité, de l'importance de la taille de ces navires. D'ores et déjà, nous avons considéré que, sur les navires de plus de 250 mètres et sur ceux qui sont prévus, de plus de 300 mètres, nous allons doubler les pilotes, c'est-à-dire que nous allons veiller à ce que la défaillance humaine soit contrée. Nous allons organiser...

... s'il vous plaît... Nous allons organiser le trafic de telle façon qu'il n'y ait pas de croisement sur les passes de l'ouest et sur l'accostage...

M. Louis-Julien Sourd

... s'il vous plaît ! Un peu de calme.

M. Henri Follin

... Il n'y aura pas de croisement ni de dépassement sur les passes de l'ouest et en bordure du terminal. Nous avons prévu une zone d'exclusion de navigation autour du navire, qui ne permet pas de s'approcher du bateau en mouvement et le long du quai.

Ce sont les premiers éléments de réponse. Je ne vous parle pas non plus de l'aspect du remorquage. Il y aura évidemment des remorqueurs d'alerte en permanence, des remorqueurs qui vont servir à l'accostage et à l'appareillage du navire, avec une flottille renouvelée...

Mme Claudia Courtois

... S'il vous plaît ! Ce sont des éléments de réponse... même si cela ne vous satisfait pas... Laissez-le terminer.

M. Henri Follin

... Ces éléments sont donc d'ores et déjà prévus dans le cadre du projet et ils seront évidemment soutenus, affirmés, éventuellement complétés par toutes les informations et les obligations que nous allons avoir de par la réglementation.

M. Gustave Defrance

Je précise que vendredi soir au Havre, le même sujet a été abordé parce que les mêmes questions se posent partout, avec des spécificités à chaque site. Les pilotes ont mis en place, dans le cadre de leur association, un simulateur de parcours marins, de façon à ce que les pilotes puissent être formés en fonction du tirant d'eau des méthaniers, de leurs dimensions, etc.

... Vous avez posé des questions, il y a des éléments de réponse...

... Allez visiter le simulateur au Havre, vous changerez peut-être d'avis.

... Nous allons donner la parole à 4Gas pour apporter des réponses...

M. Louis-Julien Sourd

... Nous prendrons les questions après...

M. Gustave Defrance

... L'industriel est obligé d'apporter des réponses pour répondre aux exigences de l'État. Il faut en prendre connaissance...

... Une série de questions a été posée, il faut accepter que des réponses soient apportées...

... Vous allez avoir à des questions qui ont été posées...

Intervention du maître d'ouvrage

M. Henk Jonkman – Directeur général France

... Bonsoir. Ce soir, nous allons vous faire une présentation sur le problème des risques...

M. Louis-Julien Sourd

... Du calme ! S'il vous plaît !

M. Henk Jonkman

... Vous poserez les questions après la présentation...

M. Louis-Julien Sourd

... Vous aurez la parole tout à l'heure ! Laissez parler !

M. Henk Jonkman

... Ce soir, quatre sujets vont être abordés : l'étude de dangers, les zones de risques, les risques liés à la navigation – il était donc prévu d'en parler – la maîtrise des risques et ce qui peut être fait.

Les personnes qui vont vous faire ces présentations sont Monsieur Kruithof puis Monsieur Bousquet. Comme son nom l'indique, celui-ci est français et il travaille chez 4Gas. Il est responsable de l'ingénierie...

... Il est responsable de l'ingénierie auprès de 4Gas et il a presque vingt ans d'expérience dans le domaine des terminaux méthaniers. Il a entre autres réalisé un terminal pour SHELL et il s'est également occupé du terminal de Zeebrugge.

Je vais donc tout d'abord passer la parole à Monsieur Kruithof. Merci.

M. Arjen Kruithof – Conseiller ROYAL HASKONING

Bonsoir. Je vais vous parler de l'étude de dangers et j'espère que de ce fait, je répondrai à un grand nombre de questions que vous vous posez.

M. Gustave Defrance

... Nous avons donné la parole à Monsieur Durand-Lasserve qui a posé une série de questions. Acceptez que pendant quinze minutes, on apporte des éléments de réponse...

... Quinze minutes pour répondre aux nombreuses questions posées par Monsieur DURAND-LASSERVE. C'est enfantin comme système !

M. Arjen Kruithof

La majeure partie de l'information que je vais vous donner est reprise dans le document qui vous a été transmis.

Beaucoup de questions ont été posées à propos de SEVESO et des installations classées SEVESO.

Vous voyez à l'écran le classement, pour des navires au-delà de 200 tonnes. Le classement SEVESO ne signifie pas en soi que les risques sont très importants, cela signifie que l'importance dans ce cas précis de GNL implique que l'on doit effectuer une étude de dangers et démontrer que les risques sont acceptables et maîtrisés.

En France, il y a 1230 installations classées SEVESO. Un grand nombre se trouve à proximité des sites, c'est-à-dire dans un périmètre de 200 à 300 mètres. Il y a une très grande diversité d'établissements, notamment des dépôts d'hydrocarbures.

En outre, ce terminal sera classé SEVESO bien qu'il n'y ait eu aucun incident depuis un grand nombre d'années, ni de blessé, ni d'accident mortel...

L'étude de dangers est en cours de réalisation par ROYAL HASKONING, en liaison avec des bureaux d'études spécialisés, dont des bureaux français. Ces études seront bien entendu menées conformément aux réglementations en vigueur en France et en Europe.

Une étude de dangers comporte une analyse exhaustive des potentiels de dangers, les risques associés et les mesures de sécurité. C'est à la DRIRE ensuite de les évaluer. Comme elle vient de le dire, il y aura intervention d'un expert extérieur afin d'évaluer cette étude de dangers.

Il s'agit de démontrer que le risque résiduel de l'installation est acceptable et donc conforme à la réglementation actuelle pour les nouvelles installations SEVESO.

Le risque acceptable est défini par la loi du 30 juillet, loi qui a été modifiée à la suite de l'accident d'AZF. Le niveau de risques devra être très faible, même inférieur au risque que nous courons tous en prenant notre voiture tous les jours...

- ... Identification des zones à risques

Premièrement, quels sont le danger et le risque ? Le danger...

... D'abord le caractère inflammable, ensuite le risque qu'une probabilité qui a été déterminée se réalise. Par exemple, un courant de 220 volts peut provoquer des électrocutions, c'est un danger, mais le risque en réalité, est bien plus faible...

M. Louis-Julien Sourd

... Laissez-le terminer, s'il vous plaît !

M. Arjen Kruithof

... Quels sont les dangers du GNL... ?

...Le GNL est une substance stable et ne donne pas lieu spontanément à des incendies.

La principale source de danger concerne l'inflammabilité, mais seules les vapeurs de GNL, sous certaines conditions de mélange avec l'air, peuvent provoquer une réaction de combustion, s'il y a une source d'allumage.

Les phénomènes suivants peuvent se produire : un feu de flaque, un feu de nuage et un feu de gaz...

... Ces trois cas viennent d'être traités par les orateurs précédents.

➤ Le méthane

... Je vais dire quelques mots du méthane. Le méthane est une matière très inflammable, mais pas explosive. Beaucoup de questions sont posées sur le site à ce sujet.

On parle souvent d'explosion de gaz, mais en fait, il s'agit d'une inflammation d'un nuage de gaz et ces inflammations ont une faible portée et surtout un faible niveau de dommages à l'air libre. Au sein d'un bâtiment, cela est très différent, car un bâtiment peut exploser entièrement. Ici, on parle d'un environnement à l'air libre, ce n'est donc pas du tout la même chose.

➤ Les accidents

... Les accidents doivent être traités dans les documents...

Mme Claudia Courtois

... Respectez son temps de parole ! Vous pourrez poser toutes les questions que vous souhaitez après... Plus vous l'empêchez de parler, plus on perd du temps... Vous le contestez, vous le direz tout à l'heure, mais laissez-le terminer. Vous aurez tout le temps de parler ensuite...

M. Arjen Kruithof

... Trois scénarios sont indiqués ici et je vais vous présenter les zones de risques pour chaque accident...

Mme Claudia Courtois

... S'il vous plaît ! Vous pourrez poser vos questions après, monsieur...

M. Arjen Kruithof

... Voici les zones en cas de fuite du méthanier : 160 mètres en cas de feu de nappe, 240 mètres...

... en cas de rupture de canalisation, 320 mètres depuis le point de fuite et 590 mètres pour le nuage, en cas d'une rupture principale, 290 mètres et 270 mètres pour le nuage.

Voici la carte avec les zones à risques. À droite, la fuite, la rupture des canalisations gaz à gauche, puis la présentation des zones en cas d'inflammation d'un nuage. Nous constatons que, quel que soit le scénario, les zones à risques se trouvent à plusieurs centaines de mètres du Verdon...

... Je poursuis ma présentation. Il s'agit d'une distance de 800 mètres comme je viens de le dire. Cette diapositive présente les distances pour d'autres terminaux. Je ne vais pas les citer tous, mais vous voyez qu'en Europe de l'Ouest industrialisée, il y a plusieurs autres terminaux avec la même distance.

D'autres questions concernent les zones à risques dans d'autres terminaux. Il s'agit ici de l'analyse des risques...

... Là aussi nous constatons que la zone à risques cadre tout à fait avec les zones des autres terminaux...

... J'aimerais dire quelques mots sur les risques en matière de navigation comme cela a été demandé tout à l'heure...

M. Louis-Julien Sourd

S'il vous plaît, nous allons nous arrêter un instant, car la salle n'en peut plus d'attendre. Nous reviendrons plus tard sur la navigation. Nous allons prendre des questions sur les exposés qui ont été faits...

... Comment voulez-vous que j'organise lorsqu'il y a des centaines de questions ?... Vous aurez la parole ensuite.

M. Lormeaux – Économiste et sociologue

J'ai travaillé pendant cinq ans pour le ministère des Affaires étrangères dans le domaine qui concerne le froid. À cette occasion, j'ai voyagé sur le Bayard. Monsieur le directeur de 4Gas doit le connaître.

Qu'est-ce que le Bayard ?

M. Louis-Julien Sourd

Posez votre question !

M. Lormeaux

Qu'est-ce que le Bayard ?

M. Louis-Julien Sourd

C'est la question que vous posez ? Qui peut répondre ?

M. Lormeaux

Je demande à 4Gas de répondre.

Si vous ne le savez pas, je vais vous le dire. Le Bayard est le premier navire méthanier français et le meilleur du monde à l'époque, sur lequel j'ai travaillé pendant deux ans et demi. À l'époque où nous avons mis les cuves dans le Bayard, le méthane Pioneer a explosé aux États-Unis. Il y a eu une énorme...

... Taisez-vous !

... Une énorme chape de plomb a été mise par les États-Unis sur le nombre de victimes. Nous avons eu des photographies ; elles représentaient un quai enfoncé de cent mètres par le méthane Pioneer, et les navires, jusqu'à 150 kilomètres des côtes, nous ont signalé des vagues énormes de 20 à 25 mètres.

C'est la raison pour laquelle, si je suis d'accord pour la construction d'un site gazier ici, il faudrait que cela soit de l'hélium, parce que l'hélium n'explose pas. Or, il n'y a pas de risque zéro.

M. Louis-Julien Sourd

Vous n'avez pas cité l'année où cela s'est produit.

M. Lormeaux

1975.

M. Louis-Julien Sourd

Il y a 32 ans...

... Il y a 32 ans, c'est tout. C'est objectif !

... Vous avez la parole et maintenant, vous vous la coupez entre vous !

M. Jean Cazaux – Responsable de la Commission environnement – Association « Lesparre Cœur Médoc »

Je suis ancien responsable cynégétique du Médoc. Je suis assez sensibilisé par les espaces naturels, ayant habité plus de dix ans au Verdon. Ces espaces, les milieux naturels, les sites et paysages, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques, auxquels ils participent, font partie du patrimoine commun de la nature qu'il faut protéger. C'est un sujet actuel dont on parle pour sauvegarder la nature et tout ce dont nos enfants vont hériter.

La mise en place du port méthanier constitue une menace susceptible de perturber la fragilité des habitats et des espèces migratrices présentes. En effet, l'emplacement choisi de ce port méthanier est à proximité de sites naturels, marée, estuaire de la Gironde, sites Natura 2000, qui sont des réseaux naturels protégés. Les oiseaux migrateurs ne se concentrent pas uniquement sur le haut de l'estuaire, comme vous l'avez indiqué sur votre brochure, mais au niveau de l'extrémité de la Pointe de Grave, ce n'est pas exact, car quand les vents sont défavorables sur le bord de l'océan, ils empruntent, pour se protéger le bord de la Garonne et remontent ainsi jusqu'au site Natura 2000 bordant le futur port méthanier.

De plus, s'il y a un rejet d'eau de javel dans l'estuaire pour empêcher l'encrassement du système, ce n'est pas compatible pour améliorer la migration des pibales qui sont en voie de disparition. La loi condamne ceux qui veulent en faire un petit prélèvement. Vous allez les exterminer et ceux qui veulent en prendre une petite poche passent au tribunal !

Question : avez-vous le résultat final de vos études détaillées en cours pour être conformes à l'article L-110-1 du Code de l'Environnement et à la législation d'application de la directive habitat ?

Je demande qu'une réponse soit faite.

M. Arjen Kruithof

Dans le cadre de ce projet, une étude d'incidence devra être faite en conformité avec la...

... avec la directive habitat. Je peux mettre l'étude préalable sur le site de la Commission cette semaine. Il y est indiqué les espèces présentes sur le site ainsi que l'effet et les conséquences de la présence de ce terminal sur les espèces en question. Lors d'un autre débat, nous avons présenté les mesures que nous voulons prendre pour protéger le pélobate...

Mme Claudia Courtois

Pourriez-vous être un peu plus précis sur ces mesures, même si vous l'avez déjà dit lors d'un précédent débat ? Quelles mesures comptez-vous mettre en place ?

M. Arjen Kruithof

Nous avons présenté les mesures qui seront prises, notamment pour le pélobate quadrapède. Je me souviens d'une carte que nous avons montrée indiquant des zones où seront créés des habitats pour ce crapaud, pour le protéger et pour lui fournir un habitat adéquat. Nous allons le faire lors de la phase de construction...

Mme Claudia Courtois

... Laissez-le terminer, s'il vous plaît. Nous lui avons demandé une précision, il la donne. Merci...

M. Arjen Kruithof

... Comme bien entendu en phase d'exploitation. D'autres mesures sont prévues en dehors du site, c'est-à-dire aussi bien sur le site qu'en dehors.

M. Olivier Barreau

Bonsoir mesdames et messieurs. Je suis pilote de la Gironde. Je ne suis pas un suppôt du port. Nous sommes parfaitement indépendants. Mais je ne vous cache pas que je suis plutôt favorable... Ce n'est pas très populaire, mais je suis plutôt favorable.

Un intervenant

Parlez-nous de ce qui s'est passé avec le Rokia Delmas sur l'estuaire de la Gironde !

M. Olivier Barreau

Je tiens à répondre à quelques points, notamment aux interrogations du président de l'Association « Une pointe pour tous ».

Concernant l'accès, qui est effectivement un entonnoir, qui est restreint, il est certes délicat, mais il a des avantages. Je vais vous expliquer pourquoi. Le fait qu'il soit étroit, qu'il y ait un courant alternatif, c'est-à-dire dans un sens et dans l'autre...

... Laissez-moi finir, s'il vous plaît !

... Cette vertu de l'entonnoir permet à un gros navire d'y être aspiré...

... Vous riez, mais il s'agit de quelque chose de concret que nous vivons tous les jours.

Lorsque le courant de houle s'engage dans cet entonnoir, il est rarement traversier, je vais même vous dire : il ne l'est jamais ! Il est toujours dans l'axe du chenal. Le courant a légèrement tendance à porter d'un bord ou de l'autre, mais la houle est dans l'axe. Le danger d'un gros navire est de rouler et d'avoir la mer par le travers. L'entonnoir n'est donc pas forcément un handicap...

... Laissez-moi finir.

M. Louis-Julien Sourd

... Allez-y, rapidement, car de nombreuses personnes attendent la parole.

M. Olivier Barreau

Par ailleurs, vous avez parlé de la force du courant, de 3 à 5 nœuds, qui était quelque chose de très dangereux. Cela peut être dangereux quand on a le courant de travers, dans des situations où l'on tourne. À l'approche du poste, cela peut être un gros avantage...

... Oui, c'est un propulseur. Si on utilise bien le courant, cela sert pour approcher et cela vous permet de vous affranchir d'une donnée avec laquelle on doit compter quand on manœuvre : le vent. Sur un méthanier, le vent est quelque chose de très important. Ce bateau a beaucoup de fardage et, soumis au vent, il peut se mettre en travers. En Gironde, le courant est prépondérant au vent dans de nombreuses situations. C'est un atout...

... C'est important ! Cela vous apporte de la sécurité nautique !

M. Serge Robin – Le Verdon

Je voudrais revenir sur la réunion de lancement du projet qui a eu lieu le 17 septembre, à la suite de l'intervention du représentant de la DRIRE qui a dit : « *Si le projet 4Gas aboutit, les meilleures mesures de sécurité seront prises. Ceci dit, le*

risque zéro n'existe pas. ». C'est très sympathique. Actuellement, au Verdon, nous avons un risque zéro. Vous êtes bien gentil de nous prévoir un risque !

Pour répondre à la personne de 4Gas qui parlait du risque que l'on prend lorsqu'on monte dans sa voiture : le risque, c'est moi qui le prends, on ne me l'impose pas ! Si je ne veux pas y aller, je n'y vais pas !

Ceci étant dit, il est évident, à travers tout ce qui a été dit, que l'incertitude est énorme au point de vue des risques. Je remercie le monsieur qui se trouve à la gauche du directeur de la DRIRE, car il nous a dit des choses que n'indique pas 4Gas. En matière de sécurité, on n'est pas clair au Verdon, si le projet se fait.

Du fait de l'incertitude, je préconise l'application du principe de précaution. C'est le cas chaque fois qu'il y a incertitude et que les dangers ne sont pas clairement identifiés.

Je passerai sur la probabilité d'occurrence d'un accident. S'il n'est pas important, un accident est peut-être grave au niveau de l'usine elle-même, mais c'est peu important au niveau de la population du Verdon. Ce qui est important, c'est l'ampleur de l'accident et la portée, ce qui définit le périmètre de sécurité.

Je vais en arriver à un moment où je vais mettre la DRIRE en cause. C'est 4Gas qui fait les calculs, c'est la DRIRE qui les contrôle et qui les valide. Je voudrais savoir si, depuis le 21 septembre 2001, la DRIRE a acquis des connaissances scientifiques et techniques qui lui permettent d'assurer notre sécurité si elle accepte le projet méthanier.

M. Louis-Julien Sourd

On va peut-être répondre.

M. Serge Robin

Non, c'est ma première question.

M. Louis-Julien Sourd

Combien en avez-vous ?

M. Serge Robin

Deux.

M. Louis-Julien Sourd

C'est bon, allez-y.

M. Serge Robin

Il faut rappeler qu'avant le désastre d'AZF, en 2001, la DRIRE avait validé les assertions de l'exploitant, lequel assurait qu'en cas d'explosion, aucun dommage ne se produirait à l'extérieur de l'usine. On connaît la suite.

Il est évident qu'il y a eu une sous-estimation des risques sur l'importance, la détonation, et par conséquent sur le périmètre de sécurité. On a permis la construction d'habitations là où le principe de précaution aurait dû l'interdire. Ne reproduisons pas une erreur semblable au Verdon !

D'autre part, l'évolution des directives européennes concernant la réglementation est assez fréquente. Les mesures sont durcies chaque fois. On parle d'une directive européenne SEVESO III pour pallier le laxisme des États membres dans l'application de SEVESO II. Je voudrais savoir ce qu'il en est exactement. C'est donc ma deuxième question.

M. Daniel Fauvre

... Je suis désolé, mais ce soir, la DRIRE, c'est moi qui la représente !

Concernant l'acquisition de connaissances, elle se fait tous les jours, en fonction du retour d'expérience observé sur les différentes installations que nous avons contrôlées, en fonction du retour d'expérience organisé à l'échelle européenne, et même aujourd'hui à l'échelle mondiale.

Depuis le 21 septembre 2001, le retour d'expérience est plus important. Certaines technologies ont évolué en termes de meilleures solutions à adopter sur différents types d'activités.

Un projet vous est présenté ici avec une conception de réservoirs qui constitue aujourd'hui la meilleure technologie disponible. Je ne dis pas que demain, il n'y aura pas de solutions complémentaires, qui permettront d'améliorer le risque, mais en l'état actuel des choses, à ce jour, la technologie qui vous est présentée est la meilleure connue au monde.

Concernant l'évolution des directives européennes, effectivement, une directive SEVESO III est en chantier actuellement, là aussi pour tenir compte des résultats obtenus dans les différents États membres en termes de mise en œuvre des dispositions concernant la maîtrise des risques, difficultés, succès, pour tenir compte, par exemple, en termes de progrès de méthode, de ce qu'a mis en place la législation française suite à l'accident AZF, c'est-à-dire les plans de prévention des risques technologiques.

L'Union européenne est en train d'examiner comment un tel dispositif se met en place en France pour voir s'il y a lieu de l'adopter et de le généraliser à l'ensemble de l'Europe ou non.

Comme vous le voyez, l'évolution réglementaire, l'évolution des directives, même au niveau européen, se construit sur les expériences, les bonnes pratiques, les difficultés rencontrées de-ci de-là.

M. Louis-Julien Sourd

Merci Monsieur Fauvre. Plusieurs questions touchent à l'urbanisme. Une question s'adresse aux services de l'État. Vous avez dit tout à l'heure que l'étude de dangers doit permettre de prendre des prescriptions, si nécessaire, relatives à l'urbanisme. Que se passe-t-il ? Est-ce que le Plan de Prévention des Risques Technologiques, le PPRT, s'impose au PLU ? Que se passerait-il pour le SCOT et le PLU ? Devraient-ils être modifiés pour tenir compte du PPRT ?

M. Daniel Fauvre

Si au final, après dépôt d'une demande d'autorisation d'exploitation par la société – cette décision lui revient – et que l'autorité administrative en arrive à proposer une autorisation d'exploiter à cet industriel, moyennant les conditions qui ont été évoquées précédemment, cette autorisation sera assortie de servitudes d'utilité publique. Celles-ci ménageront des restrictions de développement de l'urbanisme autour du site, pour ménager - notamment dans des périmètres correspondant aux distances d'effets qui vous ont été présentées et qui seront analysées pour vérifier leur exactitude – pour ménager donc ces espaces pour éviter que de nouvelles populations s'installent et soient exposées à des risques importants...

M. Louis-Julien Sourd

... Les PLU, les Plans Locaux d'Urbanisme, et les SCOT, les Schémas de Cohérence Territoriale, sont élaborés par les élus, mais s'il accepte ce projet, le préfet prescrira un PPRT qui s'imposera aux documents d'urbanisme. C'est donc une affaire très importante. Laissez-le s'exprimer...

M. Daniel Fauvre

Pour une installation nouvelle telle que celle qui vous est présentée ce soir - je le répète, si elle est autorisée – ces servitudes d'utilité publique seront actées par arrêté préfectoral et s'imposeront au PLU et aux autres documents de planification de l'urbanisme du territoire où est située le projet industriel...

Mme Corinne Biès

On vous demande s'il pourrait y avoir des expropriations.

M. Daniel Fauvre

Non, pour une installation nouvelle, il n'y aura pas d'expropriation. Si l'instruction du dossier devait en arriver à conclure qu'il doit y avoir une expropriation, c'est le refus de l'installation nouvelle qui serait conclu.

M. Patrick Loulière

Nous avons une autre question de la salle : quid de la plage de la Chambrette ? Cette question avait déjà été posée : est-ce que la plage pourra encore être fréquentée si elle tombe dans la zone de sécurité ?

M. Daniel Fauvre

Cela fera partie des dispositions qui seront à définir dans les servitudes. Il pourrait notamment y avoir des restrictions d'usage de tel ou tel espace en regard des risques identifiés autour des installations.

Mme Corinne Biès

Monsieur Jean-Claude Jérôme de Saint-Georges de Didone demande : « *L'autorisation de l'État serait donnée par le préfet de région. Le projet actuel touche à l'évidence deux régions. En conséquence, l'autorisation doit impérativement être donnée par les deux préfets de région* ». Est-ce le cas ?

M. Daniel Fauvre

La réglementation prévoit ce genre de configuration. En l'occurrence, s'agissant d'un site qui peut avoir des conséquences sur deux régions, un préfet serait nommé comme coordonnateur de la procédure administrative. Il consultera l'autre préfet concerné. Le site étant ici implanté en Gironde, c'est le préfet de la région Aquitaine qui serait l'autorité décisionnaire en consultation avec le préfet de Charente Maritime.

M. Alain Gardet – Soulac

On parle de préfet et j'aimerais savoir ce que pense le préfet maritime de la Gironde sur les dangers possibles de circulation, d'échouage éventuel, de l'accès de ces gros bateaux sur le site du Verdon. Je ne voudrais pas qu'il fasse les mêmes erreurs que le préfet maritime de Nantes.

M. Louis-Julien Sourd

C'est le même. Le préfet maritime de l'Atlantique est basé à Brest. Il va de Hendaye à Brest.

M. Alain Gardet

Alors je répète : je ne voudrais pas qu'il fasse les mêmes erreurs qu'il a faites à Nantes en repoussant l'Érika en plein océan, en eaux profondes. Il en est de même pour les Espagnols avec le Prestige. Il faut que monsieur le préfet maritime ait pleinement la compétence et la conscience pour pouvoir gérer l'abord des méthaniers qui sont très dangereux. Le pétrole est polluant, mais il n'est pas dangereux. Le méthane, c'est une bombe !

Alors, monsieur le préfet maritime, donnez votre avis ! Merci.

M. Louis-Julien Sourd

Avant de passer la parole à Monsieur Hecho et à Monsieur Charbonneau, je réponds, car j'ai tout de même une petite expérience du monde maritime. Le préfet maritime de l'Atlantique a des correspondants...

... Mais comment voulez-vous qu'on vous réponde...

... Je ne donne pas d'avis, je donne la répartition des compétences ! Asseyez-vous s'il vous plaît ! Asseyez-vous.

Le préfet maritime est l'autorité qui est chargée de la sécurité en mer. Il peut faire appel à la marine nationale, il peut faire appel aux directions régionales des affaires maritimes. Je transmettrai donc votre question au préfet maritime, sous couvert du directeur régional des affaires maritimes de Bordeaux, Monsieur COURCOL, qui n'a pas pu venir ce soir.

M. Alain Hecho

Mesdames et messieurs, bonsoir. J'ai quelques petites précisions à faire. Concernant les protections des habitations, comment peut-on laisser implanter un site aussi près des habitations alors qu'il est interdit de faire l'inverse ?

Je voudrais faire une petite rectification pour ce qui concerne les mesures 4Gas. Ils parlent de distances à 800 mètres des maisons. Je ne sais pas avec quoi ils ont pris des mesures, mais il y a une petite erreur. Les premières maisons sont exactement à 440 mètres. On prend les mesures d'où l'on veut dans le site, mais je rappelle que l'ensemble du site est concerné. Les cuves ne sont pas les parties les plus sensibles. Ce sont les cuves les plus sécurisées du monde maintenant.

S'agissant du produit qui sert à odoriser le gaz, 4Gas nous a dit lors d'une précédente réunion que cette opération pouvait être faite à 30 kilomètres. J'ai interrogé, lors du dernier débat, le personnel du gazoduc qui m'a dit préférer odoriser à la source parce que l'on peut servir en même temps les villages qui se trouvent autour. Ce produit

THT est extrêmement dangereux. Je dispose ici d'études de Gaz de France. L'hypochlorite de sodium est un produit dangereux qui passera par la départementale 1215.

Ces messieurs du port ont oublié de dire qu'ils ont laissé échouer des pétroliers. Le Port Navalo, qui pratiquait plusieurs fois par an la passe ouest, s'est pourtant échoué. Et cela ne fait pas quarante ans !

Que se passerait-il si un méthanier s'échouait à l'endroit le plus étroit ? Toute la circulation maritime serait barrée car il serait impossible de passer. Ce fameux entonnoir qui est un avantage pour certains peut être un problème pour d'autres. Quand on voit le temps mis pour découper le Rokia Delmas - et ce n'est pas terminé - on imagine le temps qu'il faudra pour un bateau beaucoup plus gros. Pendant combien d'années l'économie girondine, charentaise, etc., sera-t-elle bloquée par ce fameux bateau ?

Mme Claudia Courtois

...

M. Alain Hecho

Je n'ai pas fini !

M. Louis-Julien Sourd

Nous vous redonnerons la parole.

M. Alain Hecho

J'espère bien parce que cela fait plusieurs fois que nous la demandons...

M. Louis-Julien Sourd

Nous vous connaissons, ne vous inquiétez pas.

M. Alain Hecho

Je sais très bien qu'on me connaît, c'est pour cela qu'on ne me donne pas la parole.

M. Louis-Julien Sourd

Il n'y a pas que vous dans la salle, monsieur.

M. Alain Hecho

Il n'y a pas que moi dans la salle, et il n'y a pas que 4Gas qui nous rabâche les mêmes chansons à chaque début d'émission !

Mme Claudia Courtois

Et je crois que nous vous laissons la parole à chaque fois...

... Si... On ne peut pas laisser la parole à tout le monde... Ce n'est pas une critique, c'est un constat. Il a des questions très intéressantes, comme vous tous, nous lui laissons la parole.

... Comment avez-vous calculé les distances de sécurité ? Vous parlez de 800 mètres des premières habitations. Monsieur Hecho parle de 400 mètres. Concernant l'odorisation, cela a été certes abordé lors de l'audition publique sur les gazoducs, mais malgré tout, savez-vous de quelle manière le THT sera acheminé ? Est-ce qu'il le sera la mer ? Par la route ? De quelle façon ? Merci de votre réponse.

M. Henk Jonkman

Concernant le THT, nous avons effectivement dit que cela pouvait se faire à vingt ou trente kilomètres du site ou que cela pouvait se faire sur le site. TIGF vous a expliqué qu'ils avaient pour habitude de le faire à l'entrée, notamment pour des raisons de sécurité. Ce THT qui, dans une unité d'odorisation, est injecté en circuit fermé, et qui est stocké et livré en circuit fermé également, est un produit qui est traité de façon extrêmement sécurisée. Il est impossible de dire à ce jour avec précision comment il va arriver. Nous ne le savons pas, mais nous le dirons au moment où il aura été définitivement décidé d'implanter cette installation en limite de site, ce qui n'est pas encore définitif aujourd'hui.

Concernant les distances de sécurité, nous disons 800, monsieur dit 440. Je crois que les gens de la DRIRE qui sont présents, comme Monsieur Kruithof, ont bien expliqué que la distance prise en compte est le point source de danger. On a identifié les lignes, les canalisations qui vont du méthanier à la cuve. C'est un point de danger. On mesure donc la distance de ces canalisations aux habitations et non depuis la bordure du site, sachant que sur 300 mètres au moins, il n'y aura rien, ce sera réservé à l'habitat...

Mme Claudia Courtois

... Est-ce que par rapport à ce calcul des distances de sécurité, vous pourriez apporter une précision ? Confirmez-vous ce que dit Monsieur Jonkman ?

M. Christophe Emiel

La distance qui est demandée dans les études de danger est la distance du potentiel de danger, donc de la canalisation, du réservoir, de la vanne, jusqu'à la première maison. C'est cela qui nous intéresse.

... Je suis d'accord sur le point source, oui. C'est ce que je viens de dire. C'est vraiment la source de danger...

... Où sera défini le point source précisément, je n'en sais pas plus que vous pour l'instant...

M. Henk Jonkman

Monsieur, il y a toutes sortes de points sources sur le terminal. Il y a les canalisations, les cuves, l'unité de regazéification. Tous ces points sont pris en compte comme points sources. Demandez à la DRIRE...

Mme Claudia Courtois

Pur apporter une précision, il peut y avoir des différences de distances en fonction du point source que l'on choisit. Comme il y a plusieurs types de points sources, il peut y avoir différentes estimations.

M. Henk Jonkman

Il y a plusieurs points sources et plusieurs sortes de dangers. Cela a été expliqué précédemment, cela peut être une fuite de liquide, une fuite de gaz. De nombreux scénarios sont pris en compte. Si Monsieur Kruithof avait pu finir...

M. Louis-Julien Sourd

... Calmez-vous !...

... Vous êtes fatigants à la fin ! Vous perturbez !

M. Henk Jonkman

Si Monsieur Kruithof avait pu finir son exposé, il vous aurait dit qu'il y a trente scénarios différents de points de source et de sortes de dangers. Tout cela donne lieu à des distances de sécurité.

Mme Claudia Courtois

Monsieur demandait ce qui se passerait en cas d'échouage d'un méthanier à l'endroit le plus étroit de la passe.

M. Henri Follin

Dire ce qui se passerait, je ne saurais pas vous répondre, le principe qui va nous occuper est que le bateau n'aille pas s'échouer. Pour cela...

... Nous mettons en place un dispositif d'accompagnement du navire qui doit permettre cela. Nous avons une flottille de remorqueurs qui est là pour l'accueil du navire, un minimum de quatre remorqueurs. Nous avons un remorqueur supposé d'escorte. Lorsqu'on est dans une situation de cette nature, on isole la passe et on met en œuvre les moyens, sous l'autorité du préfet maritime et avec les outils portuaires, pour déséchouer le navire...

... Comment fait-on pour déséchouer un navire ? Il n'y a pas de formule miracle, chaque cas est un cas spécifique. Cela dépend de l'environnement, du temps du moment, des moyens que l'on va avoir à disposition. Cela dit, dans ce cas de figure... qui vaut, je le rappelle, pour n'importe quel autre navire, car si celui-ci est bien sûr particulier du fait de la taille, le préfet maritime serait de toute façon sensible au fait de voir un navire de 30 000 tonnes de gasoil échoué dans les passes de la Gironde. C'est ce qui s'est produit avec le Port Navalo en 1978.

Le principe de précaution, dont nous parlions tout à l'heure, est d'ajouter des sommes de conditions pour que l'évènement ne se produise pas. C'est ce que nous faisons en premier lieu. S'il se produit, il n'y a pas de cas typique. On ne va pas délester de la marchandise, on va d'abord alléger le navire en vidant ses ballasts. Ensuite, on va utiliser la marée, c'est-à-dire qu'on fait profiter du fait que l'eau monte. Ce sont les principes de base de déséchouement d'un navire...

... Si l'on a un effort de traction de quatre remorqueurs qui sont disponibles dans la demi-heure, nous avons là une source d'outils susceptibles d'aider à la manœuvre. Cela dit, comment cela va se faire exactement, personne n'est capable de le dire.

Mme Claudia Courtois

Merci. Est-ce que 4Gas a étudié cette hypothèse concernant la navigation ? Est-ce que vous pouvez apporter vos précisions ?...

M. Henk Jonkman

C'était la suite justement de la présentation de Monsieur Kruithof : les mesures prises. S'il peut finir sa présentation, il en parlera.

M. Arjen Kruithof

Nous avons ici la présentation de tout ce qui concerne les risques maritimes, les risques liés à la navigation.

Cette diapositive présente la navigation dans l'estuaire. La ligne noire représente le trajet du méthanier. En haut à gauche, il y a la bouée d'atterrissage d'un remorqueur et d'un pilote qui accompagneront le méthanier.

Les mesures suivantes sont prévues lors de la présence d'un méthanier.

- Tout d'abord, il y a présence à bord d'un pilote et un remorqueur d'escorte tout le long du trajet.
- Nous utiliserons le suivi radar du PAB et il y aura communication par radio.
- Tous les méthaniers disposent d'un système radar propre.
- Il y aura au moins quatre remorqueurs de forte puissance pour l'évitage.

Il ne faut pas oublier que le propriétaire d'un tel navire ne souhaite absolument pas que son bateau soit abîmé d'une façon ou d'une autre dans un estuaire...

Mme Claudia Courtois

... S'il vous plaît. Restez courtois et respectueux. Les feuilles volantes ne sont pas très correctes !...

M. Arjen Kruithof

... La réglementation internationale préconise une zone d'interdiction. Comme aux États-Unis, celle-ci varie de 500 yards jusqu'à 1 mile. C'est pourquoi, la distance de 1600 mètres est citée très souvent, mais n'a rien à voir avec un terminal. Il s'agit là de la zone d'interdiction autour d'un méthanier. Lorsque celui-ci est à l'appontement, la zone d'interdiction est souvent de 200 mètres.

- ... Accidentologie

Nous en avons déjà parlé, mais je le répète, un méthanier n'a jamais perdu sa cargaison à la suite d'un accident. J'en veux pour exemple l'échouement du méthanier

El Paso Paul Kaiser qui s'est échoué dans le détroit de Gibraltar : il n'a absolument pas perdu de cargaison, donc pas de GNL.

Si le méthanier est si résistant, que faut-il pour le percer ? Des experts canadiens se sont penchés sur ce problème dans le cadre du projet de Nebraska. Pour percer les réservoirs d'un méthanier, il faut un impact très important. Il faut que trois conditions soient remplies simultanément : un gros navire supérieur à 50 000 tonnes ; une vitesse supérieure huit nœuds ; le bateau doit se présenter sous un angle de 60 à 90 degrés.

Cela est possible en haute mer car les vitesses sont maximales, mais dans l'estuaire de la Gironde, une telle probabilité est inexistante parce que cette combinaison de facteurs ne peut se produire ici. Six navires seulement avaient le tonnage pour que se produise un tel accident. En cas d'échouage, il n'y a donc pas de percement et pas de fuite...

Mme Claudia Courtois

Quand s'est produit l'échouage dont vous parlez dans le détroit de Gibraltar ?

... Ce n'est pas grave.

M. Paillardon

Je suis pilote sur la rivière. L'accident de Port Navalo est arrivé à une période où, en cas de très mauvais temps, les navires n'étaient pas servis par les pilotes à la mer. Le bateau pilote qui existait à l'époque, qui a été remplacé par un hélicoptère, attendait à la bouée 10 et les navires entraient seuls dans la passe, guidés par un radar d'une autre génération. Ces navires entraient donc sans aide, ce qui n'est plus possible. Depuis 1984, la station de pilotage a vendu son bateau pilote et a investi dans un hélicoptère qui nous permet d'aller à la mer tous les jours de l'année, quelles que soient les conditions météorologiques.

Il me semble que malgré le mauvais temps de l'année dernière, la passe n'a pas été consignée une seule fois. Ce qui ne veut pas dire que les navires sortent systématiquement, puisqu'au jugement du pilote, s'il y a des risques ou un doute, les bateaux attendent à Chambrette ou à Suzatte au mouillage.

M. Simon Charbonneau

Dans sa présentation, qui me semble assez pitoyable, il faut bien le dire, Monsieur Kruithof revient sur cette affirmation complètement étonnante pour qui a une petite culture du risque : il n'y a pas eu d'accident sur les terminaux méthaniers, il n'y a pas eu d'accident sur les méthaniers, donc, il ne peut donc pas y en avoir ! Il ne peut pas y avoir d'attentat non plus puisqu'il n'y en a pas eu jusqu'à présent !

Il y a là un exercice intellectuel qui me paraît accessible !

D'autre part, je voudrais faire une observation en tant que juriste spécialiste des risques technologiques sur l'affirmation : la problématique de l'acceptabilité sociale a été posée par la loi du 30 juillet 2003, inscrite au Code de l'environnement sous les articles L.515-5 et suivants. C'est faux ! La problématique de l'acceptabilité sociale est une problématique essentielle. La seule disposition qui laisse entendre que le préfet peut effectivement se poser, c'est l'article L.512-1 qui permet à l'autorité préfectorale de refuser une autorisation si les moyens de prévention sont insuffisants.

On a cité le principe de précaution, mais le législateur manie celui-ci avec beaucoup de précautions, si j'ose dire.

Il faut dire que dans l'article L.512-1, il y aurait pu y avoir une référence au principe de précaution en situation d'incertitude scientifique. Or, il n'y a aucune disposition de ce type. Il n'y a qu'une hypothèse de refus, très générale d'ailleurs.

Enfin, qu'est-ce qui définit l'acceptabilité sociale d'un projet à risques majeurs de ce type ? Il y a trois paramètres :

-L'évaluation des risques, autrement dit, l'étude de dangers, qui peut faire l'objet d'une contre-expertise. Mais l'acceptabilité sociale ne peut pas se définir uniquement sur des critères scientifiques.

- La perception du risque par la population locale. Bien sûr, cette perception peut être plus ou moins subjective, mais c'est tout de même les règles du jeu du respect de la démocratie.

Ces trois paramètres auraient dû être inscrits dans la loi. Ils ne l'ont pas été par manque de réflexion.

- Quel est l'intérêt collectif socioéconomique du projet en question ?

Les deux derniers paramètres constituent une démarche qu'on pourrait qualifier de politique au sens noble du terme, c'est-à-dire : quel est l'intérêt général, quel est l'opportunité du projet ? Messieurs, il n'y a pas que les critères techniques d'évaluation du risque qui peuvent être pris en compte. Dans les écoles d'ingénieurs, toute cette dimension sociologique du risque n'est pas enseignée. Vous êtes donc un peu infirmes de ce point de vue.

M. Gustave Defrance

Bien entendu, je veux bien adhérer en grande partie à ce que vous avez dit, en précisant que pour ceux qui souhaiteraient avoir des informations précises sur les accidents survenus dans le monde entier sur le thème des risques méthaniers, il y a, dans le cadre du MEDAD, un bureau d'analyse des risques et des pollutions industrielles. Le site est une source d'informations à laquelle chacun peut aller chercher des éléments.

M. Hervé Bodin – Verdon-sur-mer

Dans le journal économique « La Tribune », du 31 mai 2007, il est fait mention de la réalisation par la compagnie française SUEZ d'un terminal méthanier offshore à plus de dix kilomètres au large de Boston, et d'un second, à plus de dix kilomètres au large des côtes de la Floride.

Comment le PAB et la DRIRE intègrent-ils les mesures prises par les autorités américaines pour protéger l'économie touristique, nautique et aquacole, l'environnement et la sécurité des populations ? Ce qui est négatif de l'autre côté de l'Atlantique serait-il positif pour les deux rives de l'estuaire, et pour quelles raisons, Messieurs du PAB et de la DRIRE ?

M. Daniel Fauvre

Pour ce qui concerne la DRIRE, je n'ai pas connaissance des motivations des autorités américaines pour éloigner ces projets de dix kilomètres. Nous pouvons nous renseigner...

Un intervenant

Vous êtes payé pour quoi ?

Mme Claudia Courtois

... Pas pour se faire insulter en tout cas...

M. Daniel Fauvre

L'autre point, c'est que la DRIRE a pour mission d'appliquer la législation française et les directives européennes et n'a pas pour mission d'appliquer le droit américain.

M. Louis-Julien Sourd

... Monsieur le directeur du port...

... s'il vous plaît ! Nous vous avons demandé de respecter tout le monde...

Mme Claudia Courtois

Quelqu'un de la salle a posé une question au port. Nous lui demandons de répondre à la question de monsieur dans la salle.

M. Philippe Deiss – Directeur du Port Autonome de Bordeaux

La seule réponse que je puisse apporter est que le port n'a pas été saisi d'une demande d'implantation d'un terminal méthanier à dix kilomètres offshore. Il a été saisi de cette demande par la société 4Gas, de la même façon que l'État instruira cette demande. Nous n'avons pas eu à répondre à une demande d'implantation à dix kilomètres au large du Verdon. Point.

Mme Claudine Boucon

Par rapport aux présentations de 4Gas que nous avons vues jusqu'à maintenant, nous voyons bien le crédit qu'elles peuvent avoir. Je veux leur dire que nous avons des ordinateurs, nous avons Internet, nous savons nous en servir, nous savons lire, nous savons traduire l'anglais. Que trouve-t-on sur Internet ? Une présentation que vous avez faite à Halifax en octobre 2006, où vous présentez votre projet du Verdon et où l'on peut trouver le commentaire suivant : « *Aucun problème environnemental. La population locale soutient le projet attendu.* »...

...

M. Louis-Julien Sourd

... Est-ce que 4Gas...

... Mais laissez répondre ! L'enjeu du débat, c'est les réponses...

M. Henk Jonkman

... Je vous rappelle que le contrat de réservation avec le port a été signé en août 2006. Octobre 2006 se situe donc quelques mois après. Effectivement, les gens que nous avons rencontrés alors dans la région étaient tout à fait favorables au projet...

... Je voudrais dire également que nous avons commencé à communiquer sur un projet très différent, à cinq cuves. Nous avons fait une présentation sur ce sujet au Verdon fin février 2007. Lorsque nous avons vu les réactions et les commentaires, nous avons totalement changé le projet. Depuis le mois de juillet, c'est un projet à deux cuves qui vous est présenté et je regrette...

... Et je regrette de voir que les informations qui sont diffusées tiennent toujours compte de l'ancien projet. Je le regrette vraiment.

M. Reyer – Verdon-sur-mer

J'habite à vingt minutes à peine de l'endroit où votre port méthanier doit s'installer, s'il s'installe. Je suis juste un citoyen, je ne fais partie d'aucune association, d'aucune organisation et ce soir sera ma dernière intervention.

Pour moi, le seul débat viable consisterait à savoir si un rassemblement de nos compétences et expériences pourrait offrir une alternative économique dans laquelle l'installation du port méthanier serait néfaste à la réalisation. Je vais être concret. La Pointe de Grave a des activités entièrement dédiées au tourisme, à la pêche professionnelle et de plaisance, à la navigation de plaisance et sportive, etc.

Mais il y a un problème. Il y a la traversée Royan – Pointe de Grave qui pose un problème dû à la priorité de la fluidité du trafic. Alors soyons fous ! Si on veut opposer un port méthanier, opposons-le avec quelque chose. Mettons l'arrivée du bac à la place du port méthanier. Cela donne un accès direct à la N215 et cela débloque totalement la Pointe de Grave qui pourra être développée.

Je peux continuer comme cela longtemps. Vous pouvez huer, tout ce que vous faites, c'est alimenter leur projet. Ils vont se préparer tranquillement. Vous voyez bien qu'ils formatent des réponses pour vous. Ils ne sont pas là pour vous donner des réponses, ils sont là pour construire leur projet. Il faut le savoir tout de même !

De toute façon, monsieur le président, je ne remets aucunement en doute votre intégrité et l'objectivité de ceux que vous représentez. Je dis seulement : à qui profite le plus ce débat public ? À 4Gas.

Ma question est la suivante : Monsieur Pintat, à quand notre réunion pour que nous discutons de l'alternative ? Merci.

M. Xavier Pintat – Maire de Soulac

Vous me donnez la parole, je la prends avec beaucoup de plaisir.

Vous me permettrez d'abord de souhaiter la bienvenue aux Royannais qui sont présents et en particulier à monsieur le maire de Royan, car ce soir, l'analyse et le combat sont communs.

Monsieur Reyer a raison. Nous ne sommes pas partisans dans cette pointe du Médoc, surtout avec toutes les promesses qu'on nous a faites. Je pense aux promesses des années 1970 : 12 500 points industriels, 15 000 personnes au Verdon, 20 000 à Soulac, des promesses qui n'ont pas été tenues. Il est donc vrai qu'il faut être très vigilants.

Aujourd'hui, nous ne souhaitons bien sûr pas faire du tourisme, mais entre le tout tourisme des activités économiques, voire industrielles, compatibles avec Port Médoc, avec les 50 millions d'investissements que nous avons faits dans l'économie et le tourisme local depuis que la communauté de communes a été créée, il y a tout de même des questions à se poser.

Je voudrais revenir sur ce qui s'est passé, car nous sommes au cœur de la préoccupation des habitants de cette Pointe du Médoc, à savoir les risques auxquels ils

seront confrontés, des risques physiques, des risques par rapport à leur patrimoine, des risques par rapport au tourisme qui a été fait et à la compatibilité de ce que nous avons à faire aujourd'hui.

Je voudrais remercier Monsieur Emiel et Monsieur Durand-Lasserve, car ils sont allés dans le vif du sujet. Nous avons eu souvent l'occasion de discuter avec Monsieur Jonkman, mais la langue de bois hollandaise, même traduite en langue de bois française, c'est toujours de la langue de bois.

Force est de constater aujourd'hui que nous n'avons pas les informations nécessaires, monsieur le président, mesdames les membres de la Commission de débat public, pour bien débattre. Car c'est par un tableau page 18, par un graphique page 19 qu'on nous indique que le risque est acceptable. Acceptable ! Sur quels paramètres ? Sur quelles hypothèses ? Sur quels scénarios ? Quelle est la dimension du PPRT ? Nous avons déjà le PPRI, le PPRL, le PPRF, on va encore rajouter un plan prévisionnel. Je crois qu'aucune démonstration sérieuse n'est mise à notre disposition. Il faut des éléments plus précis pour une analyse critique et pour un débat démocratique.

D'autre part, vous me permettez, monsieur le président, d'être très étonné que pour une installation comparable, celle de Fos-Cavaou, qui se situe d'ailleurs sur une zone industrielle qui me paraît adaptée, les distances reconnues sont supérieures, 1,2 kilomètre, 2,4 kilomètres des habitations. La maîtrise des risques de Dunkerque est remarquable, et celle d'Antifer indique que le village de Saint Jouin Brune est situé à plus de deux kilomètres du poste de déchargement et environ 1,5 kilomètre des réservoirs, et qu'il est de plus protégé par la falaise. On voit donc bien que dans certains endroits, on applique des distances qui ne sont pas les mêmes.

On ne peut pas agir comme si AZF n'avait pas existé et il faut se poser la question, s'il y a problème, de savoir qui pourrait être l'assureur d'un tel équipement, si ce n'est le contribuable français. Car demain, le plus probable, c'est qu'il se passe quelque chose d'improbable.

Dans l'attente d'explications plus convaincantes, plus pertinentes, vous ne serez pas étonnés que j'émette, et que nous émettions, avec les Royannais, les plus extrêmes réserves sur la présentation qui nous est faite.

M. Louis-Julien Sourd

Ce sujet de la prévention et de la maîtrise des risques est en effet essentiel. Je vais demander à Monsieur Bousquet de présenter les mesures qu'il prévoit à ce titre.

M. Olivier Bousquet – Directeur de projets

Bonsoir. Qu'est-ce que la maîtrise des risques ? Maîtriser les risques, pour nous, c'est mettre en œuvre une approche structurée pour combattre ces risques et les réduire à un risque infinitésimal.

Dans la pratique, c'est mettre une série de barrières, de lignes de défense, cohérentes et complémentaires, qui sont comme des remparts entre les personnes et le risque.

À ce titre, nous avons prévu huit lignes de défense, qui seront mises en place sur le terminal, dont six dépendent de l'opérateur et deux des autorités. La DRIRE en a déjà parlé, nous nous concentrerons donc sur les six premières lignes de défense.

➤ La première est la conception sécurisée des installations et la construction des installations elles-mêmes.

➤ La deuxième est le fonctionnement des installations et la supervision par les opérateurs. Nous sommes là en marche normale.

➤ Si un problème survient, nous actionnons les troisièmes lignes de défense qui sont les alarmes de sécurité et les interventions des opérateurs formés à réagir à des scénarios de petits problèmes pouvant survenir sur le terminal.

➤ Si cette ligne de défense ne fonctionne pas et si le temps de réaction à un risque est trop important, alors, les systèmes automatiques de sécurité prennent le relais des opérateurs pour assurer une protection maximale et automatique du terminal...

➤ ... La cinquième est un déclenchement des sécurités ultimes. Je reviendrai sur ce que l'on appelle sécurités ultimes dans la conception d'un terminal GNL, qui font appel à 25 ans d'expérience sur le sujet.

➤ La sixième ligne de défense est le déclenchement du plan d'opérations internes pour combattre les incidents par des équipements de sécurité adaptés à chacun des sinistres potentiels.

Les deux dernières lignes de défense sont donc activées par les autorités.

➤ La maîtrise de l'urbanisme et des formations au public.

➤ L'activation du plan particulier d'intervention par les autorités.

Avant d'expliquer les lignes de défense, je voudrais vous présenter les procédés d'un terminal GNL. À la différence d'autres installations pétrolières et gazières, les terminaux de GNL emploient des procédés plus sécurisants.

D'abord, nous avons un seul produit, le GNL, composé principalement de méthane, produit plus léger que l'air qui se vaporise assez facilement et qui ne reste pas en stockage comme le GPL. Maîtriser un seul produit est plus facile que d'en maîtriser 50 comme dans une raffinerie.

Nous avons ensuite un seul procédé de vaporisation qui ne met pas en ligne des produits chimiques. Il s'agit d'un procédé simple dans lequel l'eau de mer vaporise le GNL.

Il n'y a pas de rejet à la torche en marche normale, contrairement aux raffineries.

Il n'y a donc pas de nuisance du fonctionnement normal des opérations d'un terminal GNL. Cela est important à signaler.

➤ Conception d'un terminal

La première ligne de défense est la conception des terminaux eux-mêmes. La sécurité est présente à toutes les phases d'un projet. Elle est présente dans l'étude de faisabilité, les demandes de permis, les débats que nous avons aujourd'hui. Elle est donc présente avant que le projet ne soit vraiment effectif.

La sécurité est aussi présente dans les études de base que nous effectuons et la sélection des options techniques en fonction des codes applicables français et internationaux.

C'est la maîtrise générale que j'ai appliquée sur plusieurs projets, en France, en Belgique ou à l'international.

Pendant cette période, nous avons aussi des revues de sécurité, qui consistent en l'identification des dangers et la certitude que les dangers sont inclus dans les opérations dès la conception du terminal et pas à la fin.

D'autres mesures de sécurité figurent dans l'attribution de contrats d'études et de constructions avec des sociétés qui sont internationalement reconnues...

Mme Claudia Courtois

... S'il vous plaît. Il en a pour cinq minutes... Ce sont des mesures générales, mais qui peuvent vous éclairer pour les questions à venir. Merci...

M. Olivier Bousquet

La sécurité de la conception se fait aussi dans la conception des équipements par des équipementiers dont c'est la principale spécialité.

Un point important est le respect de la sécurité pour tous les intervenants sur le chantier pendant la phase de construction.

Enfin, avant le démarrage et la formation des opérateurs, qui devra aussi prendre ces aspects en compte, il y aura des phases d'inspection par des organismes de contrôles, tierces parties, indépendantes ou de l'État, et l'autorisation de démarrer qui sera délivrée par les autorités compétentes...

Il s'agit donc de la première phase de la conception des terminaux. Un exemple est la conception des réservoirs de GNL qui sont...

... avec un réservoir primaire en acier cryogénique comprenant 9 % de nickel, et un réservoir secondaire en béton précontraint avec des aciers qui peuvent résister à la cryogénie et qui mesurent un mètre d'épaisseur pour contenir le GNL.

... Peut-être des réponses à vos questions sont-elles dans la présentation. C'est pourquoi j'aimerais aller jusqu'au bout, si vous le permettez...

- Le fonctionnement des installations et la supervision par les opérateurs.

Une fois que cette conception a été prise en compte, nous avons la mise en place de systèmes de contrôle de procédés performants, qui sont automatiques et qui sont sûrs puisqu'en cas de défaillance d'une alimentation électrique, ils sont alimentés par des générateurs de secours.

Ces systèmes permettent aux opérateurs de contrôler toutes les opérations du terminal et de prévenir éventuellement les variations de certains paramètres qui pourraient être en dehors des paramètres de conduite normale des opérations.

À ce titre, les opérateurs ont des informations en temps réel et bénéficient d'un système de haute fiabilité.

La conduite des installations est réalisée par des opérateurs qui sont présents 24 heures sur 24 pour contrôler le déroulement des opérations...

... Des systèmes de ronde sont également mis en place et permettent de vérifier en temps réel et en permanence l'intégralité et l'intégrité des installations.

Il y a également un système d'accès très limité aux zones procédés, avec notamment un système de vidéosurveillance qui peut aussi prévenir l'intrusion de personnes étrangères au site...

- Systèmes d'alerte

Dans la troisième ligne de défense, nous avons des systèmes d'alerte, qui sont les systèmes de détection d'incendie, d'épandage de gaz, et qui permettent aux opérateurs d'être alertés sur les risques principaux par des détecteurs de flamme ou de gaz inflammable, des détecteurs de fuite de GNL, des détecteurs de fumées et de chaleur...

... et un système de télévision interne et de communication.

Mme Claudia Courtois

... Monsieur Bousquet, étant donné qu'il y a beaucoup de questions dans la salle, peut-on faire une petite pause ?

Mme Josiane Nouvel – Soulac

J'ai quatre petites questions très courtes à poser.

Ma question s'adresse à ces messieurs de 4Gas. Il ne semble pas que vous soyez les propriétaires des méthaniers. Nous vous posons des quantités de questions sur la navigation. Je conçois que cela vous intéresse, mais il me semble que cela tombe à plat.

Je m'adresse maintenant au port autonome de Bordeaux. J'ai l'impression qu'il y a ici du théâtre concernant tout ce qui touche à la navigation. J'étais à la réunion de Royan. Un chef pilote nous a fait une très belle démonstration en disant que tout était parfait au point de vue de la navigation, que tout serait fait de main de maître, qu'ils étaient expérimentés. Or, ce soir, nous avons compris que nous sommes dans le flou artistique.

Troisièmement, je pose une question à 4Gas. Vous avez réduit votre projet de cinq cuves à deux. Est-ce que vous pourriez passer facilement de deux à zéro ?

Enfin, j'aimerais savoir quel est l'état d'avancement de votre projet en Pologne. Cela nous plairait beaucoup si vous aviez d'autres vues ailleurs.

M. Vincent Jarnage – Le Verdon

J'aurais voulu faire une remarque préalable à la Commission du débat public. Vous nous demandez depuis tout à l'heure de nous calmer. Cela fait trois quarts d'heure que j'ai envoyé des questions, aucune n'est lue. Lorsqu'on remue la main pendant une demi-heure, on n'a jamais la parole. Seuls les gens d'en bas sont visibles. Comment voulez-vous que nous soyons calmes ?

Mme Corinne Biès

Je vous assure que nous faisons au mieux. Moi-même, je patiente et j'essaie de faire intervenir. Nous avons de nombreux sujets extrêmement intéressants comme les risques naturels, malheureusement, nous ne pourrions pas répondre à toutes les questions.

M. Vincent Jarnage

J'en viens donc directement à mes deux questions. La première concerne le gazoduc. Ce soir, nous avons abordé tout ce qui concerne le terminal méthanier, l'association « Une pointe pour tous » a fortement insisté sur la question des méthaniers lorsqu'ils arrivent dans l'estuaire, mais une fois de plus, on a mis de côté le gazoduc. Pourquoi ? Parce qu'on saucissonne les réunions et que le gazoduc a été vu lors de l'audition publique de la fois dernière.

Je voudrais tout de même rappeler que le gazoduc est un élément de danger extrêmement important. On se querelle sur les dates, mais on a vu, en juillet 2004, sur la canalisation qui va à Zeebrugge en Belgique – ce n'est pas loin et ce n'est pas vieux – une explosion, due à une cause non intentionnelle puisqu'il semblerait qu'un tracteur ait défoncé la canalisation. Le résultat est : 24 morts et 133 blessés.

Bien sûr, 4Gas va chercher à exclure cela du débat parce que cela se trouve à un endroit particulièrement accidentogène et particulièrement meurtrier. De quel droit nous, dans le débat public, nous excluons ces questions ? Le gazoduc fait partie intégrante du débat. Les morts et les dangers sur le gazoduc devraient faire partie intégrante de cette soirée.

M. Gustave Defrance

Je vais apporter un élément de réponse à la question que vous posez, qui est pertinente. Dans le cadre de la décision que la Commission Nationale du Débat Public a prise et qu'elle a communiquée à la Commission particulière, il est très clair que le débat public concerne le terminal méthanier et que le gazoduc fera l'objet d'un débat public...

M. Vincent Jarnage

Et nous subirons l'ensemble !

M. Gustave Defrance

Le débat public se fait dans des règles que nous n'avons pas choisies, qui correspondent...

M. Vincent Jarnage

Pourquoi la Commission accepte-t-elle d'entrer dans le raisonnement de 4Gas qui n'est pas un raisonnement correct ?

M. Gustave Defrance

Cela n'a rien à voir avec 4Gas. C'est dans le respect de la décision de l'autorité administrative indépendante qu'est la CNDP. Vous pouvez le regretter. Il est vrai que cela manque de cohérence...

M. Vincent Jarnage

À Dunkerque, le projet est dans le dossier, à Antifer également. Nous avons les fuseaux dès les études.

M. Gustave Defrance

Non, vous ne pouvez pas dire cela.

M. Vincent Jarnage

Voulez-vous que je vous les montre ?

M. Gustave Defrance

Les Commissions particulières, sous la demande du public, ont fait rentrer dans le débat public des éléments concernant la canalisation et la navigation, mais la sécurité des navires méthaniers n'est pas comprise dans le débat public. Vous pouvez le regretter, mais ce sont les règles actuelles.

Au passage, peut-être le Grenelle de l'environnement va-t-il les modifier, mais pour l'instant, elles sont ce qu'elles sont.

M. Vincent Jarnage

Je tiens entre les mains le projet de Dunkerque. À la page 32, je vois parfaitement le fuseau envisagé pour le gazoduc. Je ne l'ai pas vu dans le projet de 4Gas.

J'aimerais en venir au deuxième point, je ferai court...

M. Louis-Julien Sourd

Je réponds, car vous avez un temps de retard. Nous avons longuement évoqué ici même, il n'y a pas longtemps...

M. Vincent Jarnage

Il y a eu une audition publique, effectivement, mais ce n'était pas dans le dossier.

M. Louis-Julien Sourd

Non, parce que 4Gas n'est pas l'investisseur des gazoducs, de même qu'EDF n'est pas l'investisseur du gazoduc.

M. Vincent Jarnage

Pourtant, il a mis les fuseaux dans son dossier !

M. Louis-Julien Sourd

Non ! Rien n'est définitivement décidé en matière de gazoduc. Ce sont les transporteurs, GRT Gaz et TIGF qui ont présenté cela. Vous avez toutes les informations. Je signale d'ailleurs que sur le site de la Commission, vous pouvez trouver tous les documents que les intervenants de TIGF ont présentés ici même jeudi dernier.

M. Vincent Jarnage

En retard !

Je voudrais en venir rapidement au deuxième point, car je ne veux pas monopoliser la parole. C'est assez intéressant, car ces messieurs nous présentent six lignes de défense et ils voudraient qu'on les croie. Cela m'épate, car j'ai noté les informations qui ont été données en début de soirée par Monsieur Emiel et 4Gas.

Monsieur Emiel nous a présenté notamment un document sur Fos-Cavaou, avec des zones de dangerosité à 830 mètres pour le jet enflammé, 750 mètres pour le bras de GNL et 1005 mètres pour la canalisation de déchargement. Comment se traduisent ces chiffres chez 4Gas ? Chez 4Gas, à Fos-sur-mer, les dangers sont estimés dans une zone de 400 mètres, deux fois et demie moins que ce que nous ont donné les représentants de l'État.

À Montoir, je reprends les chiffres donnés par les représentants de l'État. Pour une rupture de canalisation, la distance est de 1310 mètres, et pour la cuvette de rétention, 1000 mètres. L'interprétation de 4Gas est la suivante : 550 mètres. Moins de la moitié à nouveau !

Je reviens sur une petite intervention de Monsieur Emiel. Les distances ne veulent pas dire grand-chose. Je pose une question simple à la Commission du Débat Public : pourquoi n'organisez-vous pas des mesures indépendantes de distances entre les maisons et la limite de site, entre les maisons et les premières cuves, entre les maisons et les canalisations, entre les maisons et l'apponement ?

Sur la base de ces chiffres, on pourra essayer d'appliquer les zones de danger et se faire un avis objectif. Vous prétendez nous informer. C'est de la désinformation que font ces gens ! Ne vous étonnez pas que l'on s'énerve !

M. Louis-Julien Sourd

... Quelques minutes ! Je m'exprime sur cette affaire, car ces contradictions permanentes suffisent...

... Je commence par la maquette. Elle était soi-disant fausse, il fallait l'arracher tout de suite. Deux huissiers et une expertise contradictoire ont démontré que la maquette était vraie.

Pour les photographies, je demande à l'association des deux rives de faire une expertise contradictoire jeudi prochain en ma présence. Que l'on sorte de ces contradictions ! Qu'on aille se mettre au débarcadère de Royan et qu'on fasse les photographies !

... Si, si la photographie est fausse, elle sera retirée. Pour l'instant...

... Calmez vous !

... La maquette est juste ! Deux huissiers l'ont constaté. Ce n'est pas moi qui les avais choisis...

... Sur les distances, je suis prêt, monsieur, à déclencher une mesure contradictoire avec deux géomètres pour que l'on sorte de ces distances du môle aux maisons !

.....

M. Salle

Excusez-moi de prendre la parole, mais nous n'avons...

... Doucement ! Je vais vous parler de sujets qui vont vous intéresser.

Qui a parlé des risques naturels ? Personne. Les CD Rom ne peuvent pas passer sur ces ordinateurs qui sont verrouillés, mais j'avais prévu un CD qui aurait permis à tout le monde de voir ces archives.

Voici l'évolution du Médoc, le grand cataclysme de 580 et l'évolution des côtes du Médoc. Voilà ensuite l'étude du professeur Pastet sur l'évolution de la Pointe de Grave, qui porte très bien son nom, car elle ne repose sur aucune assise calcaire. La dernière assise calcaire de l'éocène se trouve à la hauteur de Rocher Saint-Nicolas. Cette flèche n'a fait qu'à aller de Cordouan à sa position actuelle et se déplace vers l'estuaire. Après le Rocher Saint-Nicolas, la Faille de Garenne s'effondre profondément, de 50 à 70 mètres ; elle est sismique, sinon, la rivière ne serait pas là.

Voici d'après Fabre, Bechler, comment se situe le delta de Garonne. Vous allez construire au dessus d'une faille active. Vous le savez parfaitement. Parlez-nous en correctement.

Quel est le mobile tectonique ? Vous l'avez ici. Ce n'est ni plus ni moins qu'une incidence des Pyrénées qui affecte notre Médoc, qui casse, qui plisse, et les Charentes qui remontent sous l'effet du rajeunissement du Massif Armoricaïn.

La thèse de Fabre de 1938 montre les différents fronts sismiques qui ont formé l'histoire du Médoc. Je vous rappelle que les calcaires qui sont affleurants à Saint-Nicolas se trouvent à 300 mètres de profondeur à Bordeaux.

Voici, tirée du BRGM, l'anthologie des tremblements de terre, notamment, en ce qui concerne notre pays, le grand cataclysme de 580, célèbre parce qu'il rasa quasiment Bordeaux et engendra un tsunami dont la légende fait que Novomagius aurait été engloutie. Cela se discute, en tout cas, au large de Soulac, il y avait une agglomération.

En 1428, la voûte de la nef Saint-André s'effondre, la flèche Saint-Michel tombe, des maisons sont rasées dans le quartier des salinières et on estime que c'est à partir de ce moment-là que les lacs se sont formés. Voir les commentaires de Claude Masse dans « La visite du Médoc ».

Voici le texte traduit du latin de *De gestis francorum* ainsi que les Mémoires de Grégoire de Tours racontant le cataclysme de 580. Il y a eu de plus un évènement climatique à côté duquel celui de 1999 était une *roupie de sansonnet*.

Je vous présente les archives du BRGM...

... C'est sérieux. Ce ne sont que des archives. Voici une archive du BRGM présentant les cuirassages d'hiver de la Pointe de Grave, en particulier les prises mer rectangulaires qui protégeaient Soulac. Il est indiqué « *ouvrage détruit en 1924* ». En 1924, un cataclysme a détruit ces ouvrages qui ont été remplacés sous l'égide de Georges Mandel par ces fameux brises mer à Rodant.

Voici une carte postale du raz-de-marée de 1924. Regardez ce qu'est devenue la digue ouest de la Pointe de Grave. Elle est ruinée.

C'est à partir de ce moment-là qu'on s'est mis à protéger avec des rochers non maçonnés, non fixés à l'ouvrage, ainsi l'onde de choc joue avec les rochers. Je vous rappelle qu'il n'y avait pas ce système à la centrale nucléaire ; comme par hasard, il y en a un depuis 1999 !

Archives du BRGM encore, anthologie des tremblements de terre : le foyer sismique de la région. Des Soulacais ont senti la terre trembler le 6 septembre 1972. Voici le foyer sismique d'Oléron. Il est permanent, il bouge sans cesse. Il se situe à la hauteur de la discontinuité de Morovisci, environ à 25 kilomètres de profondeur. Actuellement, il est calme, il n'est pas dangereux, mais tout cela bouge.

De plus, il y a la faille d'Arête et tout le monde connaît les relations directes entre ce que l'on appelle la faille des Chartrons et la faille d'Arête.

J'en viens aux tempêtes. La tempête de 1999 est, comme je vous l'ai dit, *de la roupie de sansonnet*. L'abbé Borin nous raconte, à la hauteur de L'Hospital, des raz-de-marée qui pénètrent d'un quart de lieue dans les terres. Une lieue mesure 4,7 kilomètres.

Voici les évolutions de la Pointe de Grave sur deux siècles et demie. Là où vous allez construire, cela n'existait pas, il n'y a même pas un siècle. Elle n'est même pas notée sur la carte du Conseil général de 1899.

Je tiens à vous montrer l'érosion : en une seule tempête, douze mètres de côte sont partis à la hauteur de Soulac.

Vous nous parlez de risques industriels, vous les maîtrisez. Vous ne maîtrisez pas les risques naturels ! Et vous rentrez dans des situations catastrophiques. Tout le monde sait que la centrale s'est construite parce qu'on a préféré, à l'hypothèse de la faille de Garonne, une vieille thèse disant qu'on avait retrouvé un éléphant remontant au pléistocène inférieur basal. La Garonne a coulé là il y a un million et demi d'années, etc.

La faille de Garonne guide le fleuve. Elle est d'une profondeur moyenne de 70 mètres et remplie par les graves qui ont été apportées par la débâcle glaciaire. Notre région est sismique. Ce n'est pas parce qu'elle est calme aujourd'hui, qu'elle le sera éternellement.

Vous n'avez rien compris aux phénomènes du risque naturel, car vous n'en parlez même pas. J'ignore s'il y en a une dans votre étude, mais vous construisez sur du sable sismique.

Dernier point, lorsqu'on parle de la canalisation, il y a des endroits que l'on appelle les arsinas, du bas latin qui veut dire terres brûlées. Nous avons plusieurs rives d'arsins et il y a des marais. Nous avons des terres de matte qui sont très particulières sur lesquelles se trouvent les tourbes. Celles-ci se transforment en méthane et lorsque le méthane arrive à l'air, tout s'enflamme. Nous savons que lorsqu'on construit quoi que ce soit sur ces argiles hydromorphes, qui ont une très forte plasticité, elles bougent. Je peux vous montrer une route à Margaux qui était droite il y a trois siècles et qui aujourd'hui, est complètement sinueuse. Les contraintes vis-à-vis d'une canalisation dans le cas d'un tremblement de terre sont beaucoup plus importantes. La roche bouge une bonne fois, mais la Pointe de Grave est un feuilleté qui va bouger sans arrêt.

Au regard des risques naturels, avez-vous pesé votre implantation, messieurs ?

M. Olivier Bousquet

Je vais vous répondre. Effectivement, le risque sismique est le risque principal qui est retenu pour le calcul des réservoirs de GNL...

... Je vais vous donner plusieurs points de réponse. La société à laquelle j'appartenais avant s'appelle Bouygues. Elle a construit deux terminaux de réception de GNL, l'un sur l'île de Revithoussa, en Grèce, qui est exactement situé sur une faille sismique, un autre en Turquie, à Marmara, où il y a déjà eu un tremblement de terre et qui a résisté...

Autre point, la majorité des terminaux de regazéification sont situés au Japon, qui est l'un des pays les plus sismiques du monde. Les Japonais exploitent des dizaines de terminaux GNL sans aucun problème. C'est même là qu'est née l'importation de gaz naturel liquéfié puisque le Japon ne peut pas avoir de conduite de gaz facilement.

Pour les réservoirs, nous avons des données sismiques, elles peuvent être complétées par d'autres, nous serons très heureux d'avoir les vôtres... Ces données seront bien sûr analysées, de même que des données de sol qui seront effectuées, avec des sondages approfondis, afin d'avoir le meilleur système de fondation de réservoir. On

peut avoir des fondations jusqu'à cinquante mètres, cela n'est pas inhabituel dans ce genre de projet, pour assurer une intégrité complète des réservoirs de GNL.

Mme Corinne Biès

Nous avons d'autres questions écrites qui proviennent de la salle. Madame Nicole Badot indique : « *Vous dites que le risque sismique est égal à zéro. J'ai la preuve du contraire. Il y a eu des séismes au Verdon* ». Nous l'avons entendu à l'instant.

Madame Hecho dit « *En cas d'inondation ou tempête, que se passerait-il sur le site ?* ».

M. Olivier Bousquet

Là aussi les données environnementales seront étudiées pour finaliser l'élévation du terminal. C'est toujours cette hypothèse qui est prise d'avoir la vague centenaire, c'est-à-dire la vague qui arrive tous les cent ans, afin que le terminal ne soit pas inondable, ce qui est tout est à fait normal.

Mme Marie-Claude Benaouda - Royan

Monsieur le président, je voudrais vous demander d'intervenir.

M. Louis-Julien Sourd

... Ensuite. S'il vous plaît.

Mme Marie-Claude Benaouda

Non, monsieur, j'ai demandé la parole depuis un moment.

Avec tout le respect que je vous dois, vous avez atteint à mon honneur et à mon honnêteté. J'ai envoyé des photographies sur le site de la CNDP, que j'ai prises de l'endroit où soi-disant 4Gas a pris les siennes. Je les ai envoyées à 4Gas, je les ai envoyées à la mairie et à Contact. Je mets au défi, compte tenu du jour où je les ai prises, c'est-à-dire le jour des Régates du Figaro, que l'on vienne me contredire. J'autorise 4Gas à les utiliser.

M. Louis-Julien Sourd

Merci. J'organiserai l'expertise contradictoire sur les photographies et sur les mesures.

M. Mourguet

Avez-vous en votre possession le procès-verbal d'études de sol ? À quoi joue-t-on ? Nous sommes tous là et on n'est pas capable de savoir si le sol peut supporter l'ensemble de l'édifice.

M. Louis-Julien Sourd

Nous avons ce soir un constructeur de cuves qui pourra donner des précisions.

M. Mourguet

Le constructeur de cuves n'a aucune compétence pour cela, il faut des géologues ! Il faut des gens spécialisés.

M. Louis-Julien Sourd

Pouvez-vous répondre sur la nature et la portance de ces sols ? On dira ensuite un mot sur ces cuves. Est-ce que des études de sol ont été faites ? Est-on sûr de pouvoir mettre ces cuves ?

M. Mourguet

Avez-vous un procès-verbal ?

M. Olivier Bousquet

Pour le moment, nous sommes à un stade préliminaire du projet...

M. Mourguet

Pourquoi sommes-nous là ? Avez-vous été capables de faire une étude pour savoir si le sol pouvait supporter l'édifice ? Si vous n'êtes pas capables de faire cela, je pense que vous n'êtes pas capables de continuer, car on ne peut pas mettre...

... faire perdre de l'argent en temps à des gens et les mettre en colère quand on voit votre incompetence ! On ne peut pas construire sans une étude du sol !

M. Olivier Bousquet

Soulac, le 22 octobre 2007

Bien sûr, c'est évident.

M. Mourguet

Combien pèse une cuve ?

M. Olivier Bousquet

On parle de plusieurs dizaines milliers de tonnes, effectivement.

M. Mourguet

Combien cela pèse-t-il ?

M. BOUSQUET

Entre 100 000 et 120 000 tonnes.

M. Mourguet

Nous sommes sur des alluvions.

Êtes-vous capables de dire si dessous, il ne se trouve pas des sables fluidifiants pouvant être liquéfiables ? Car si c'est le cas, les cuves descendent.

M. Olivier Bousquet

Les études de sol sont normalement faites à un stade supérieur du projet. D'autre part, il y a toujours des possibilités pour traiter le sol. Vous parlez de sols liquéfiables...

... J'ai étudié le sujet sur un terminal avec une forte zone de sismicité en Inde, où le rythme de liquéfaction du sol...

Mme Claudia Courtois

... S'il vous plaît. Il apporte une réponse...

M. Bousquet

... Et en effet, nous n'avons pas utilisé par exemple de technologie de pieu métallique puisque cela est tout à fait néfaste, mais une technique de zone ballastée jusqu'à avoir un sol fort pour tenir les réservoirs. C'est la logique normale. Le coût sera supporté par 4Gas pour obtenir le type de fondation exactement adapté au sol. Le sol est toujours un des points fondamentaux.

M. Mourguet

Vous nous dites que vous êtes en train de lancer un projet, formidable au point de vue technique, mais que vous n'avez pas été capables d'analyser le sol. Êtes-vous conscients de ce que vous dites ?

M. Olivier Bousquet

Nous sommes conscients qu'il s'agit d'études à considérer...

M. Mourguet

Aucun bureau d'ingénierie ne ferait de telles bêtises ! On étudie d'abord la viabilité du projet. On se demande si on peut le faire. Pour le moment, on ne sait pas !

Autre question, je suis d'accord sur le fait que les distances en France ne sont pas données par le législateur. Ce qui se passe dans les autres pays ne nous regarde pas. Si les gens sont malades mentaux, ce n'est pas votre faute !

En Amérique, suivant les États, c'est 8, 6, 4 miles, mais pour les grandes distances internationales, c'est le mile, soit 1 609,34 mètres. En Angleterre, c'est un mile, comme dans beaucoup d'États américains. Dans le Commonwealth, malheureusement, cela devient purement britannique, c'est 1 609,34 mètres. Les distances réglementaires sont donc celles-ci.

En termes d'incidents, il est vrai qu'un stockage présente très peu de risques. Malheureusement, tout le site industriel qui se trouve à côté présente des risques, les pompes, les canalisations, les soupapes. Les soupapes sont faites pour cracher et quand une soupape crache, cela crée une onde de choc. Il ne faut pas oublier que les cuves sont à une température de moins 160 degrés. À cette température, le métal peut se fissurer. Cela m'est arrivé à l'usine de Lacq. J'ai fait tomber une petite clé anglaise sur un tuyau d'un pouce qui était à moins 80 degrés. Le tuyau s'est cassé. C'était une petite onde de choc. Que se passe-t-il si les parois de la cuve se fissurent ? Vous allez me dire qu'il y a le béton, mais avez-vous vu ce que fait le béton à moins 160 degrés ? Allez en Russie voir ce qui se passe ! Des bétons à moins 60 se fissurent et éclatent. Que fait-on ?

M. Olivier Bousquet

Soulac, le 22 octobre 2007

Ce que je voulais dire sur les réservoirs, c'est qu'effectivement...

Mme Claudia Courtois

... S'il vous plaît ! Soyez corrects ! Nous vous respectons, respectez les autres...

... Personne ne vous insulte, le maître d'ouvrage non plus, même si vous n'êtes pas d'accord avec ce qu'il dit. Respectez monsieur.

M. Olivier Bousquet

...Toutes les mesures de sécurité sont prises pour avoir d'abord des radiographies de toutes les soudures, ce qui est normal quand on soude du 9 % nickel. Le réservoir est complètement testé en eau. L'étanchéité est également testée lors de la mise en oeuvre du réservoir. Celui-ci est ensuite séché, puis on introduit les hydrocarbures. Un balayage d'azote est effectué ainsi que des détections de GNL entre les deux parois du réservoir afin de détecter toute microfuite de GNL. Cela fait partie de la troisième barrière de sécurité que j'avais à peine commencé à évoquer pour prévenir les opérateurs et faire la maintenance appropriée ou arrêter le terminal.

M. Henri Legueut – Maire de Royan

Monsieur le sénateur maire de Soulac, monsieur le président, chers amis de Soulac, du Verdon et du Médoc, nous sommes venus ce soir, un certain nombre d'amis de Royan, pour vous soutenir.

Mes paroles ce soir seront bien simples et bien modestes, mais permettez, mes chers amis, qu'en tant que maire de Royan, je pose une simple question : tout à l'heure j'ai lu le « Sud Ouest » de la Gironde. Nous n'avons pas l'habitude de le lire, mais j'ai été particulièrement attentif. Je m'excuse, monsieur le président, mais j'ai lu une chose et je voudrais que vous me disiez que cela est faux. Je ne pourrais pas dormir ce soir et je ne serais pas le maire de Royan si je ne défendais pas Royan et les Royannais.

Dans ce journal, il est question d'un gazoduc qui passe entre Royan et Saint-Georges, urbanisé. Mesdames, messieurs, qu'est-ce que vous en pensez ?...

... Monsieur le président, je voudrais savoir ce soir si cela est vrai ou non. C'est une question simple...

M. Louis-Julien Sourd

... Non, une hypothèse sur quatre...

M. Henri Legueut

... Non, je lis dans le journal qu'un gazoduc va passer entre Royan et Saint-Georges. Nous ne pouvons pas admettre une telle chose !

Monsieur le président et ami, vous avez des enfants, des petits-enfants. Notre rôle est de les défendre. Nous n'avons pas le droit de les laisser sur le bord de la route. Une personne parlait des problèmes de la nature. Les problèmes de la nature sont plus forts que l'homme, plus forts que la science et c'est elle en réalité qu'il faut considérer. C'est le message que je vous donne... Vous n'avez pas le droit. Ce serait une erreur. Nous sommes bien où nous sommes. Nous n'avons rien demandé. Nous avons un environnement sensationnel et nous ne voulons pas terminer dans le fond de l'entonnoir...

M. Louis-Julien Sourd

... Je réponds...

... Je réponds. Monsieur le maire, si vous voulez les documents que TIGF a présentés, vous allez sur le site internet et vous verrez les quatre variantes. Il y en a une, par chez vous...

... Quatre variantes sont présentées. Il y en a une là, et il y en a trois autres...

... Ce n'est pas moi qui les ai faites, c'est TIGF qui est le deuxième transporteur de gaz en France. Ces variantes sont exposées sur son site ; vous y trouverez toutes les explications.

M. Jean-Claude Lacroix – Saint-Georges de Didone

J'étais à Royan la dernière fois. Monsieur le président, vous y étiez aussi. Lorsque vous êtes venu, vous avez dû tourner la tête et regarder depuis l'embarcadère de Royan. Vous avez dû constater qu'on voit la Pointe de Grave, le château d'eau, le hangar et les deux grues.

Pourquoi alors cautionner une photographie présentée par 4Gas sur laquelle on ne voit absolument rien ? Je dirais que ces installations se voient également de la Grande Côte à Saint-Palais.

D'autre part, j'ai écrit trois fiches ce soir, j'ai été obligé de rester une demi-heure debout pour avoir la parole. Ce n'est pas très sérieux. Peu importe si nous partons à minuit, il faut que tout le monde s'exprime.

J'en arrive à ma question. Elle s'adresse aux responsables de l'État qui représentent entre autres le ministère de l'Environnement. J'ai lu, sur un document relativement récemment, que lorsqu'une pompe à chaleur émet dix grammes de gaz à effet de serre, de CO₂, l'électricité en émet douze, le gaz naturel 36, et le fioul 46.

Je pensais que l'utilisation du gaz émettait peu de CO₂. Finalement, c'est presque autant que le fioul. Pourquoi va-t-on dans cette démarche d'installation de port

méthanier à une époque où on doit réduire très fortement les gaz à effet de serre ? On fait une erreur pour le Verdon, pour la France, mais aussi pour la planète et nos enfants...

Mme Claudia Courtois

Nous sommes désolés que vous ayez attendu pour intervenir...

M. Jean-Claude Lacroix

Je suis resté une demi-heure debout, mais j'ai donné ma première question sur ce sujet tout à fait au début du débat.

Mme Claudia Courtois

Sachez que toutes les questions que vous posez par écrit... De nombreuses personnes sont frustrées... J'en ai moi-même une dizaine, posées par des gens de la salle qui n'ont pas pu intervenir...

... Merci de me laisser terminer...

... Nous essayons au maximum de vous laisser la parole pour que vous puissiez poser vos questions. Les questions que vous avez posées par écrit auront une réponse écrite. Nous pourrions éventuellement les aborder lors de la prochaine réunion.

Concernant la photographie, monsieur le président l'a dit, une photographie contradictoire sera prise devant huissier. Je réponds là à votre deuxième question.

Je ne peux pas répondre à la troisième. Cela concerne 4Gas.

M. Jean-Claude Lacroix

J'ai posé des questions à Royan par écrit, je n'ai toujours pas reçu la réponse chez moi.

Mme Claudia Courtois

Oui, je sais.

M. Louis-Julien Sourd

Nous allons prendre encore deux ou trois questions et nous arrêtons...

... Vous avez la réponse sur la photographie...

Monsieur Fauvre peut répondre à la question, au nom du MEDAD

M. Daniel Fauvre

Concernant la lutte contre le changement climatique et notamment la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, je voudrais vous rappeler qu'il y a eu, lors d'une précédente réunion de la Commission Particulière du Débat Public qui s'est tenue à Bordeaux, une présentation par la Direction générale de l'énergie et des matières premières, du MEDAD également, sur la politique gazière en France et les conditions dans lesquelles le projet présenté par la société 4Gas pouvait s'inscrire dans cette politique.

Je peux rappeler qu'aujourd'hui et dans les dix ans à venir, quelles que soient les dispositions que l'on prenne dans notre société française en matière de développement des énergies renouvelables, les besoins en énergie sont tels que notre société ne pourra pas se passer d'une solution développant un large panel de solutions énergétiques, y compris la consommation de gaz, pour compléter toutes les solutions d'énergies renouvelables qui pourront être mises en œuvre, mais qui ne répondront pas à elles seules à l'ensemble des besoins énergétiques de notre société aujourd'hui.

Mme Héri

Je remercie toute la salle de sa participation, ainsi que les dames et les messieurs de la tribune.

En ce qui vous concerne, monsieur le président, je suis très fâchée de vous entendre crier sur la salle. C'est à chaque fois comme cela qu'on vous renvoie de l'agressivité, ce qui ne se passe pas avec le monsieur qui est à côté de vous.

Pour ce qui est de l'énergie renouvelable, je suis comme l'intervenant précédent, j'espère bien que l'on va développer d'autres choses, et je souhaite que dans cette belle partie de la Gironde, on puisse développer d'autres énergies. Dans la mesure où je compte vraiment sur ces énergies, je pose la question à 4Gas : si cette énergie n'est plus d'actualité, est-ce qu'il s'engage à démolir ces cuves ?

... Généralement, les gens partent et laissent les cuves sur place.

Une autre de mes questions concerne la plaisance. Que va-t-il advenir des plaisanciers sur l'eau lorsqu'on entend qu'il ne faudra pas que les méthaniers soient gênés dans un rayon de 1 600 mètres ?

... C'est vrai, il n'y a pas que les plaisanciers, il y a le bac également. Il n'y aura pas de plaisancier, pas de bac, pas de plage.

Par ailleurs, il y a longtemps que je m'intéresse aux bateaux. Je suis fille, sœur et mère de marin, et mère de pilote d'aviation. Que va-t-il se passer pour le petit aérodrome ? Là aussi vous allez avoir des contraintes. Je vous remercie.

Mme Claudia Courtois

Pouvez-vous répondre sur ces trois points : l'obligation de destruction des cuves si cette énergie n'est plus d'actualité, c'est-à-dire si 4Gas s'en va, avec peut-être une précision de la DRIRE, sur la circulation de l'estuaire, notamment par rapport à Port Médoc, les limites au niveau de la circulation aérienne par rapport à l'aérodrome ?

M. Henk Jonkman

Beaucoup de questions ont porté sur la démolition des cuves, nous avons répondu. C'est une obligation légale. Nous devons nous engager à démolir les cuves en fin de vie.

Je vais donner un exemple. Nous avons le cas actuellement. Je vous ai dit que nous sommes issus du groupe PETROPLUS. À Milford Haven, à côté du terminal méthanier que nous construisons, nous avons une raffinerie, qui est en fin de vie. Nous sommes en train de la démanteler complètement, conformément aux obligations. Vous pouvez vous renseigner à Milford Haven...

... En ce qui concerne la navigation, Monsieur Follin et les pilotes en ont parlé très souvent. Les 1 6000 mètres sont imposés au moment du mouvement du bateau, une fois qu'il est amarré, c'est 200 mètres et il n'y a aucune contrainte pour les plaisanciers...

Mme Claudia Courtois

... On parle là de la circulation de la navigation.

...Pouvez-vous répondre sur le troisième point par rapport aux contraintes de la circulation aérienne du fait de la présence de l'aérodrome à proximité ?

M. Henk Jonkman

Nous avons répondu qu'il n'y avait pas de contrainte non plus. Il y a peut-être une zone d'exclusion des 20 hectares du terminal, mais sinon, il n'y a aucune contrainte.

M. Christophe Emiel

Je voudrais apporter une précision s'agissant des avions. Dans les études de dangers, lorsqu'un site industriel est à moins de deux kilomètres d'un aérodrome, nous avons l'obligation d'étudier la chute d'avion sur l'installation. En l'occurrence, il devrait y avoir l'obligation d'étudier la chute d'un avion sur les réservoirs et ceux-ci devraient résister à la chute d'un avion que l'on trouve dans cet aéroport. Je ne sais pas ce que l'on y trouve, mais il faut que les réservoirs soient conçus pour résister.

M. Michel

Je suis responsable de la construction de plusieurs réservoirs méthaniers puisqu'au cours de ma vie, j'en ai organisé, j'en ai contrôlé, et j'en ai réalisé une trentaine. Je voulais apporter mon témoignage de constructeur sur un certain nombre de questions qui ont été posées.

Une des questions portait sur la résistance des réservoirs intérieurs à moins 160 degrés. C'est effectivement un point très important qui a fait l'objet de longues études qui nous ont apporté des solutions, maintenant parfaitement au point, et qui remplissent toutes les obligations que l'on peut découvrir dans les contraintes que nous observons dans ce type de réservoirs.

Une autre question, fort judicieuse, portait sur les fondations. Effectivement, les fondations de ce type de réservoirs sont toujours très délicates, en particulier dans les estuaires. Il faut savoir que nous avons construit des ouvrages similaires dans l'estuaire du Niger qui est très difficile. C'est une étude extrêmement complexe qui demandera beaucoup d'attention sans aucun doute.

Je voudrais rappeler également qu'en plus de la protection donnée par la première cuve de 9 % nickel, il y a maintenant une deuxième cuve 100 % nickel qui retiendrait le liquide dans le cas où la première cuve serait fuyarde. Je pense que cela est très important. D'autre part, en plus de cela, le mur en béton – cela a été vérifié et prouvé – est capable de tenir le méthane liquide.

De plus, une paroi métallique est assurée de tenir le méthane gazeux.

Par expérience, puisque nous avons réalisé plus de cinquante bacs, je peux dire que la première cuve n'a jamais été fuyarde sur les bacs que nous avons construits jusqu'à maintenant, ce qui ne veut pas dire qu'il y a un risque zéro pour autant.

Mme Nicole Badot

J'avais préparé trois questions, finalement, je ne vais en poser que deux parce qu'on a du mal à avoir les réponses. Je précise que j'ai envoyé 18 questions, que j'ai écrites en mairie du Verdon sur le cahier. Je n'ai eu que quatre réponses.

J'étudie de près les documents, je viens d'avoir l'étude préliminaire et j'ai la désagréable impression que 4Gas nous prend pour des demeurés, ce qui n'est pas le cas.

Je voulais tout de même dire que j'ai 60 ans et que dans les années 1970, il y a eu un séisme au Verdon. Il n'était certes pas très important, mais que 4Gas ne nous dise pas que le risque de séisme est nul. C'est faux !

Je voudrais maintenant poser une question à Monsieur Deiss. Monsieur le directeur, bonsoir. J'ai déjà téléphoné à vos services de la communication à Bordeaux. Je souhaiterais cependant que vous nous disiez à tous ce soir le pourquoi des sens interdits sur le territoire du Verdon. Je sais qu'ils rejoignent la sécurité. C'est pourquoi je vous pose la question. Merci.

M. Philippe Deiss

Il se trouve effectivement que sur le territoire du port autonome, nous avons interdit à tout usager, non utilisateur du port de pénétrer, que ce soit sur les terminaux de Bassens, d'Ambès, de Blaye, de Pauillac ou du Verdon. Il y avait des sens interdits depuis fort longtemps. Nous les avons effectivement renouvelés récemment. Nous sommes, comme tous les ports de France et du monde, soumis à des contraintes très strictes en matière de sûreté. Nous sommes en train de grillager l'ensemble du terminal de Bassens. Les Rochelais connaissent le port autonome de La Rochelle qui lui, est complètement grillagé y compris en pleine ville.

C'est l'ensemble de ces procédures que nous mettons en œuvre en ce moment...

Mme Nicole Badot

... Vos services m'ont répondu que c'était suite aux attentats de 2001. Comme par hasard, vous vous apercevez maintenant que ces lois existent. Il me semble que ce n'est pas vraiment le bon moment.

Mme Monique Cheruette – Le Verdon

Monsieur Deiss, je voulais aussi vous poser une question. Comme vous le voyez, personne ne veut de ce port. Les agents de 4Gas ne sont pas fichus de faire des études correctes. Pourriez-vous, Monsieur, étudier une autre solution...

Mme Claudia Courtois

... S'il vous plaît... Excusez-moi, il y a un élément un peu perturbateur...

Mme Monique Cheruette

Je poursuis ma question : pourriez-vous étudier une autre solution de façon à ce que les terrains, dont vous avez la gestion, puissent nous apporter un peu plus de plaisir que de désagrément d'avoir un port méthanier...

M. Louis-Julien Sourd

... s'il vous plaît, pouvez-vous appeler la sécurité ? Cela dégénère maintenant. Est-ce que la sécurité peut intervenir ? Les bagarres dans un débat public, ce n'est pas raisonnable !...

Mme Claudia Courtois

... Arrêtez, s'il vous plaît ! Je crois qu'il y a suffisamment de tension pour ne pas en rajouter inutilement, monsieur, s'il vous plaît... Il ne faut pas être paranoïaque non plus et voir le mal partout...

... C'est suffisamment difficile comme cela. Il est inutile d'en rajouter. Merci.

Mme Monique Cheruette

... Je répète, Monsieur Deiss. J'aimerais savoir si vous ne pourriez pas faire d'autres études de façon à ce que les terrains dont vous avez la gestion... de façon à ce que l'on ait envie de vivre au Verdon et pas d'en partir ?

M. Philippe Deiss

Monsieur le président, tout d'abord, je souhaiterais préciser que le port autonome intervient à votre demande, et qu'il y a eu à l'instant ce que je qualifie de voie de fait sur des gens qui se trouvent ici et qui ont peut-être le malheur de défendre ce projet. Je ne crois pas que ce soit acceptable...

M. Louis-Julien Sourd

Je l'ai noté.

M. Philippe Deiss

Je vous en remercie...

Mme Claudia Courtois

... Toutes les positions ont le droit de s'exprimer. C'est cela, le débat public...

...Si, toutes les voix... Ce n'est pas une question d'avoir droit à la parole, c'est d'avoir des positions différentes...

M. Philippe Deiss

Je vous signale monsieur le président qu'autour de moi, il se trouve malheureusement que des collaborateurs sont assis et qu'ils sont en ce moment même victimes de menaces...

M. Louis-Julien Sourd

Les menaces sont inadmissibles. Ce n'est pas la première fois qu'on me le dit...

Mme Claudia Courtois

... Nous allons essayer de poursuivre ce débat sereinement, s'il vous plaît. Respectez-vous les uns les autres, je pense que c'est comme cela que nous pourrons avancer. Merci.

M. Philippe Deiss

... Le port autonome de Bordeaux est effectivement gestionnaire de terrains pour le compte de l'État, terrains qui sont destinés à permettre son développement. Dans les documents d'urbanisme, ils sont classés en terrains à vocation industrielle.

On nous en a suffisamment fait le reproche, le port a essayé de développer son activité sur le Verdon depuis 1960. En 1976, il y a eu la fermeture des premières raffineries ; en 1986, il y a eu la fermeture définitive du dépôt pétrolier du Verdon. Depuis 1986, le port, mes prédécesseurs et l'ensemble des conseils d'administration qui se sont succédé ont essayé de développer ce terminal.

Il se trouve que nous avons eu un projet avec ELF. Nous avons aujourd'hui un projet avec la société 4Gas. Des projets de ce type, nous n'en avons pas tous les ans...

... Mais je ne voudrais pas qu'on oublie, madame, qu'à côté de ce terminal que nous développons, nous avons très volontairement et très dynamiquement cédé du terrain pour que se développe le projet qui est aujourd'hui une réalité et un succès de Port Médoc. Cela aussi, c'est l'action du port de Bordeaux.

M. Eric Poder – Royan

Bonsoir. Effectivement, nous allons parler du développement de Port Médoc. Il y a quinze jours, j'ai pris mon voilier, je suis parti de Mortagne avec la ferme intention de rentrer à Port Médoc. En arrivant devant Port Médoc, il y avait du vent, il y avait du courant. Le bateau pèse treize tonnes, c'est un petit bateau. J'ai été obligé de venir à moins de cinquante mètres du môle d'escale pour pouvoir rentrer en crabe dans la passe de Port Médoc. Je navigue toute l'année sur tous les bateaux.

Qu'en sera-t-il quand un méthanier sera installé sur son môle ? Je ne pourrai pas me rapprocher de la passe d'entrée de Port Médoc et je serai contraint de prendre la fuite et d'essayer de traverser l'estuaire quand il y aura du courant et un vent de sud-ouest pour rejoindre de Royan. Je ne pourrai pas rentrer à Port Médoc.

Dès le départ, on met la sécurité des plaisanciers en danger. On met le plaisancier en danger.

Par ailleurs, Monsieur Deiss du port autonome de Bordeaux, n'avez-vous pas l'impression de troubler l'ordre public ?

M. Louis-Julien Sourd

Qui peut se prononcer sur la sécurité et l'accès au port ?

M. Jean-Clément Roucayrol

Merci, monsieur le président. Je voudrais dire deux mots à propos de Port Médoc. Je voudrais dire à ce monsieur qu'il faudrait qu'il apprenne à naviguer ou alors qu'il prévoit des remorqueurs lui aussi pour rentrer à Port Médoc. Il doit se déplacer comme tous les bons navigateurs, avec les défenses sorties en attendant l'accostage suivant.

L'entrée et la sortie dans Port Médoc se passent dans d'excellentes conditions, pour des gens qui savent naviguer.

M. Martin Bernard – Le Verdon-sur-mer

On a parlé de la sécurité, etc., mais on n'a pas parlé des questions de santé. J'aimerais savoir si les gens de chez 4Gas, que je ne salue pas forcément, ont interrogé les services de la DDASS, ont fait des études sur les problèmes de santé, les pathologies que l'on peut retrouver, pulmonaires, cancers. J'aimerais que ces messieurs me répondent si possible.

J'aimerais dire un petit mot à Monsieur Deiss. Puisque vous prenez ce projet, j'ai un petit cadeau à vous faire : je vous amène les cuves qui vont être tout près de chez moi, et les je les mets au fond de votre jardin. Est-ce que vous êtes d'accord ?

Mme Claudia Courtois

Concernant votre question sur les études de pathologies adressées à la DDASS, envoyez-nous la question par écrit et nous la transmettrons à la DDASS, car il n'y a aucun représentant de la DDASS ce soir...

M. Louis-Julien Sourd

... Vous êtes de la DDASS, madame ? Je vous donnerai la parole dès que monsieur se sera exprimé.

M. Jean-Marie Andreux

Merci monsieur le président. Vous avez dit que des choses s'étaient passées il y a 32 ans, je vais vous parler de quelque chose qui s'est passé lors de notre première séance.

Vous rappelez-vous, monsieur le président, nous étions ici, nous avons un certain nombre de questions ? L'une s'est posée à Monsieur De Boer par rapport au site de Corpus Christi. Monsieur nous avait dit que le site Corpus Christi se trouvait juste à côté du village, qu'il n'y avait aucun problème. D'une part, cela ne devait pas être à côté du village, car dans les chiffres qui nous ont été donnés par 4Gas, il n'y figurait pas. Si cela avait été si près que cela, à mon avis, il aurait été dans votre liste.

D'autre part, je me dis que si toutes les mesures de sécurité sont faites de la même façon sur le Verdon, il y a vraiment danger ! La dernière fois, il ne voulait pas nous parler de Corpus Christi, car il ne nous parlait pas des installations, mais du grillage qui était aux limites de l'entrée du village.

Effectivement, monsieur nous avait menti la première fois et cela n'est pas joli du tout !

Je me dis que s'il calcule de la même façon, ce n'est pas bien.

Par ailleurs, monsieur nous a parlé de la pollution et nous a dit qu'il n'y avait pas de fumée puisqu'il est expliqué dans le livre du maître d'ouvrage que la torchère était là pour faire joli. Au niveau de la sécurité, il est écrit textuellement « *La torchère... si elle a fonctionné, c'est que la sécurité a fonctionné ; si elle s'arrête, c'est que la sécurité a fonctionné* ». J'ai trouvé cela formidable !

Par contre, il y a une chose dont vous n'avez pas parlé, monsieur, et qui fait tout de même de la fumée, c'est que vous produisez de l'électricité avec votre gaz. Pour produire de l'électricité, je suppose que vous mettez votre gaz en combustion. Un gaz qui est mis en combustion émet des fumées.

Ne nous dites donc pas que sur le site, il n'y a pas d'émanation de fumée. Il y a des émanations de fumée, monsieur.

Mme Claudia Courtois

Pouvez-vous répondre à Monsieur Andreux sur la distance concernant le site de Corpus Christi entre les premières habitations et le site ? Est-ce que le site de cogénération produira de la fumée étant donné que vous utiliserez votre propre gaz en combustion ? Merci.

M. Frank de Boer

Soulac, le 22 octobre 2007

Dans la première présentation, nous avons parlé des distances de sécurité. À ce moment-là, nous ne disposions pas des distances exactes de Corpus Christi, nous en disposons maintenant et elles ont été présentées lors de l'exposé...

... Pour Corpus Christi, il y a 300 mètres, nous venons de le voir. Il a donc été répondu à cette question.

En ce qui concerne les émissions, il y a en effet combustion pour la production d'électricité. Il y a donc des émissions, mais celles-ci ne contiennent pas de substance cancérigène. Le gaz est le fossile le plus propre qui soit.

En ce qui concerne la torchère, nous l'avons dit et répété, elle n'est en fonction que dans des situations tout à fait ponctuelles et très particulières contrairement aux raffineries.

Mme Annie Bouvry – Inspecteur des affaires sanitaires et sociales honoraire

Je suis allée il y a quinze jours à la DDASS à Bordeaux. L'ingénieur aura effectivement son avis à donner. Il n'a pas le dossier pour l'instant. Son avis fera partie du dossier qui sera soumis à monsieur le préfet de région de Gironde. Il n'a pas encore évoqué dans les dossiers, mais son avis est très important.

M. Louis-Julien Sourd

Merci madame. Je vous remercie de cette précision. Nous rencontrerons l'ingénieur en chef de la DDASS ou le directeur. Bonne soirée à tout le monde. Merci de votre participation.