

Débat public
Projet de terminal méthanier au Verdon

Royan, le 8 octobre 2007

Réunion thématique

Quels impacts du projet sur le territoire ?

Participants :

CPDP :

M. Louis-Julien Sourd, Président ;

Mme Corinne Biès ;

Mme Claudia Courtois ;

M. Patrick Loulière.

MAÎTRE D'OUVRAGE 4Gas :

M. Arjen Kruithof, Conseiller technique Cabinet Royal HASKONING ;

M. Henk Jonkman, Directeur Général France ;

M. Gérard Nijboer, Directeur HQSE ;

M. Frank de Boer, Vice-président.

Introduction

M. Louis-Julien Sourd – Président de la CPDP

Je me réjouis de vous voir assis confortablement. Il reste encore des places. Merci, Monsieur le Maire, pour votre aide précieuse, qui nous a permis d'aménager en trois jours dont un week-end une salle pouvant accueillir 2 000 personnes.

Je vais tout d'abord vous présenter les personnes qui m'entourent à la tribune, que certains d'entre vous découvriront au cours des réunions que nous allons tenir sur le pays royannais.

Les membres de la Commission Particulière du Débat Public que j'anime sont :

- Madame Corinne Biès, Consultante en environnement et développement durable ;
- Monsieur Patrick Loulière, cadre retraité des travaux publics ;
- Madame Claudia Courtois, journaliste indépendante.

À l'extrémité de la tribune, les représentants de 4Gas et du cabinet d'études qui l'assiste.

Tout à l'heure, je vous recommanderai un code de bonne conduite si l'on veut être efficace. Nous avons un peu plus de trois heures à passer ensemble...

- Monsieur Gérard Nijboer, Directeur Hygiène Qualité Sécurité et Environnement ;
- Monsieur Frank de Boer, Vice-président de la société 4Gas ;
- Monsieur Arjen Kruithof, Cabinet HASKONING ;
- Monsieur Henk Jonkman, Directeur Général France.

➤ Pourquoi sommes-nous là ce soir et pourquoi êtes-vous là ?

Nous sommes ensemble parce que le projet de cet industriel hollandais a été déposé auprès de la Commission Nationale du Débat Public au printemps 2007. La Commission Nationale du Débat Public a décidé alors d'organiser un débat public, ici, dans le pays verdonnais et royannais, et en même temps dans les deux sites français qui ont le même style de projet, le Havre et Dunkerque.

La Commission Nationale est une autorité administrative indépendante. Le Président et les membres sont nommés par décret du Président de la République. La CNDP a fixé le calendrier le 25 juillet : ouverture, le 1^{er} septembre ; clôture, le 14 décembre.

➤ Que se passe-t-il après ?

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
... Ecoutez, je pense que nous sommes là pour dialoguer, échanger et vous donner toute l'information que vous réclamez...

... Madame Courtois va vous expliquer ce qui peut se passer après le débat public, puis Madame Biès vous expliquera le déroulement des opérations.

Mme Claudia Courtois- membre de la CPDP

Je voudrais vous rappeler les principes, les missions et les objectifs du débat public et les missions de la CPDP afin de lever d'éventuelles ambiguïtés.

➤ Les principes

La CPDP est constituée des membres que vous voyez ici et qui se sont engagés à respecter trois principes essentiels :

- La transparence des informations communiquées.
- L'argumentation des points de vue exprimés. Nous sommes là pour vous écouter et entendre vos questions afin que le maître d'ouvrage y réponde. Il faut des questions argumentées. Que vous soyez opposés, nous nous en doutons pour la plupart d'entre vous, mais nous sommes là pour que vous ayez un maximum de réponses aux questions que vous vous posez...

... Vous aurez la parole plus tard. Nous rappelons simplement le mode opératoire, la façon dont nous fonctionnons, nous vous laisserons la parole ensuite. Le Président vous expliquera un peu plus tard dans le détail les différentes façons dont vous pouvez vous exprimer, poser les questions.

Je disais donc que nous avons trois principes essentiels :

- la transparence,
- l'argumentation des points de vue ;
- l'équivalence de traitement, qui doit garantir la même possibilité d'expression pour chacun d'entre vous, pour chaque citoyen.

➤ Les missions

La CPDP doit, en fonction des moyens dont elle dispose :

- Organiser le débat. C'est ce que nous faisons entre autres chez vous, ce que nous avons fait à Bordeaux et à la Pointe du Médoc, à travers des réunions publiques, la diffusion de l'information que vous avez reçue, des conditions d'intervention et de contribution du public.
- Animer le débat en veillant à ce que chacun puisse s'exprimer, ce qui, j'espère, aura lieu ce soir. Nous espérons qu'un maximum de personnes pourra s'exprimer en se respectant les uns les autres et que 4Gas vous apporte les réponses aux questions que vous vous posez.
- Écouter et restituer les points de vue exprimés sans prendre parti ni donner notre avis. Pour que ce soit clair, nous ne sommes ni pour 4Gas, ni contre eux...

... Vous pouvez penser ce que vous voulez, c'est votre droit, mais en ce qui me concerne, quand on m'a sollicitée pour être membre de la Commission Particulière, cela était bien clair. Je suis journaliste indépendante, journaliste pigiste pour plusieurs supports, mon travail consiste à prendre les arguments des uns et des autres. Je ne suis pas là pour orienter d'un côté ou d'un autre. Je ne vais pas parler pour mes collègues, mais ils ne sont pas là non plus pour défendre particulièrement 4Gas. Au contraire, nous sommes là pour essayer d'apporter un maximum d'éléments de réponse aux questions que vous vous posez et que nous nous posons aussi.

➤ Finalités

- Discuter de l'opportunité du projet. Nous sommes là pour en discuter.
- Examiner d'éventuelles variantes.
- Débattre de tous ces aspects.

Ma collègue, Corinne Biès, va aborder le point délicat que certains d'entre vous ont déjà évoqué : l'hypothèse où le débat public n'irait pas à son terme. C'est ce que certains pensent, souhaitent. Nous allons vous expliquer de manière claire quelles conséquences cela pourrait avoir. Merci.

Mme Corinne Biès - membre de la CPDP

Bonsoir à toutes et à tous. Effectivement, je souhaitais préciser les alternatives qui s'offraient en cas d'annulation du débat, même s'il est censé aller à terme quoiqu'il arrive.

Conformément aux termes de la loi, dans le cas d'une annulation d'un débat, rien ne peut empêcher le maître d'ouvrage d'entamer la procédure administrative visant à autoriser l'exploitation des installations projetées...

.... Ecoutez-moi ! On parle de la possibilité du maître d'ouvrage de déposer son dossier. Rien ne peut l'empêcher de déposer un dossier administratif auprès des autorités et rien ne peut empêcher que ce dossier soit examiné. A priori, dans la loi, rien ne l'empêche.

À partir de là, si on n'a pas de débat public, on ne peut pas s'exprimer, échanger ou discuter sur un projet. La seule possibilité de s'exprimer va se retrouver au cours de l'enquête publique dans la procédure administrative, sur un projet figé. Dans ce cas, vous aurez le dossier définitif du maître d'ouvrage, qui sera mis à la disposition du public.

Il nous semblait important de vous préciser que tout ce qui concerne ce que nous sommes en train de faire, nous réunir, discuter, vos contributions, les engagements qui seront pris par le maître d'ouvrage, tout cela sera apporté lors de l'enquête publique. S'il n'y a pas de débat public, on y va directement.

Je donne lecture d'une question émanant de la salle :

« *Quelle autorité a le pouvoir de décider si ou non le projet est réalisable ?* ».

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
En l'occurrence, l'autorité est la préfecture, au regard des avis qui seront émis par les personnes publiques associées. Sur la base d'une étude d'impacts, d'une étude de dangers, et si nécessaire, d'une notice d'incidence, les autorités, que sont la DRIRE, la DIREN, la DDASS, etc., émettront un avis et au regard de ces avis motivés, le préfet prendra une décision.

Merci.

M. Louis-Julien Sourd

➤ Comment pouvez-vous avoir l'information ?

Je pense que si vous êtes là, c'est que vous avez reçu à domicile un courrier de ma part accompagné au minimum de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, et que peut-être vous avez demandé et obtenu le dossier complet du maître d'ouvrage. C'est la base.

Nous avons aussi diffusé dans 26 000 boîtes aux lettres du pays royannais le Journal du Débat qui indiquait le calendrier et le déroulement de l'ensemble des réunions organisées entre Bordeaux, Soulac et Royan.

Le site Internet est très actif et très vivant. Nous avons dépassé les 1 000 questions – les réponses arrivent – et il y a en permanence des consultations de personnes qui viennent se documenter et chercher l'information.

Nous avons aussi, en dehors des envois de courriers, saisi les acteurs économiques et politiques, dont toutes les structures consulaires, les associations, les syndicats, les lycées, les universités...

La presse, locale et régionale, s'est largement fait l'écho de ce débat public et c'est heureux. Le pire qui pourrait arriver, c'est qu'il vienne cent personnes comme cela s'est passé il y a quelques jours à Dunkerque. Ce n'est donc pas du tout la même chose. Il y a ici une attente considérable que nous allons prendre en compte.

➤ Comment pouvez-vous vous exprimer ?

Bien sûr, en venant aux réunions, c'est un des moyens, mais tout le monde ne peut pas se déplacer, n'est pas disponible à 19 heures. Aucune heure n'est parfaite, l'après-midi, cela ne convient pas, après dîner, c'est trop tard. 19-22 heures est une plage qui, paraît-il, est parfaite.

Vous pouvez nous écrire. Vous trouvez nos coordonnées sur tous les documents. Vous pouvez nous téléphoner, nous demander un rendez-vous, solliciter une rencontre, surtout pour les groupements, associations, élus, etc.

Vous pouvez rédiger un avis personnel ou une contribution écrite, groupement associatif ou autres, dont vous souhaitez qu'il devienne un Cahier d'Acteur. Mais cela veut dire que dans cette contribution, vous exprimez un point de vue que vous argumentez. C'est une chambre de commerce ou d'agriculture, un syndicat de restaurateurs, etc., qui s'exprime en donnant ses arguments et qui demande à notre Commission que cela devienne un Cahier d'Acteur édité et publié. Tout document doit être officiellement inscrit et nous devons en tenir compte pour le compte-rendu final que nous ferons après la clôture du débat.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Durant des soirées comme celle-ci, on ne peut évidemment pas répondre à 250 ou 300 questions, mais nous enregistrons tout. C'est ainsi que nous arrivons à plus de 1 000 questions à ce jour, ce qui est le record absolu des trois débats que je présentais précédemment. Ce qui montre une fois de plus l'intérêt et la nécessité d'un débat public. Vous obtiendrez des réponses, nous allons en parler.

Je passe sur l'agenda, en vous signalant que nous tenons demain soir une réunion importante à Bordeaux. Elle ne concernera pas spécifiquement le projet de 4Gas, mais la politique énergétique de la France et le marché du gaz en France et en Europe. A-t-on besoin ou non de gaz ?...

... Je ne le sais pas. Demain soir, les responsables nationaux de la politique énergétique donneront la position officielle du gouvernement. Les élus qui sont ici le savent puisque la loi sur le développement énergétique de la France a été votée par les deux assemblées. C'est la politique énergétique de la France. On vous expliquera également ce que sont la dérégulation et l'ouverture du marché. Tout cela sera expliqué demain.

Nous reviendrons à Royan le 29 octobre. Ce chapiteau ne sera pas disponible, mais on nous en a trouvé un autre, d'une capacité importante également. Nous ne retournerons donc pas à la salle de spectacle.

Vous disposez sur vos chaises de documents permettant de poser des questions écrites, que mes collègues sont chargés de rassembler et de regrouper afin que l'on y réponde. Des hôteses et une collaboratrice, secrétaire générale de la Commission, organiseront la remontée.

Je vais être obligé de donner certaines consignes afin qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer. L'enjeu est que vos questions nous arrivent, que nous fassions répondre ce soir 4Gas ou un autre interlocuteur. Car elles peuvent s'adresser à 4Gas, mais aussi à nous, aux services de l'État, au Port ou au commandant du port. Nous avons beaucoup de questions. Le débat est à mi-course ; il s'est ouvert le 1^{er} septembre, nous sommes le 8 octobre et il se termine le 14 décembre. Nous faisons l'effort – comme nous le demandons à nos partenaires – d'assurer les réponses dans un délai de plus en plus rapide.

À ce jour, 70 % des questions s'adressent à 4Gas ; 20 % à la Commission, sur la procédure, les moyens, le calendrier, l'impartialité, questions auxquelles je suis prêt à répondre, rien n'est caché, surtout pas sur les insinuations ; les autres à des acteurs de l'État, la DRIRE, la DIREN.

Nous allons consacrer quelques minutes à des questions d'organisation, de procédure, de calendrier, si vous souhaitez savoir ce que nous faisons, si nous sommes vraiment indépendants, combien nous touchons. Vous saurez tout, nous vous dirons tout. Nous sommes payés par des fonds publics, nous ne pouvons donc pas vous le cacher. Je donnerai ensuite la parole à 4Gas pour qu'il vous présente en détail le projet.

Qui souhaite s'exprimer sur le calendrier, l'organisation, la procédure ?

Mme Corinne Biès

Monsieur Alain Decouard demande :

« L'enquête se déroulera-t-elle uniquement sur le département de la Gironde, la région Aquitaine ou / et le département de la Charente Maritime, la région Poitou Charente ?

Le périmètre de l'enquête publique est défini par la nomenclature des installations classées qui détermine le lieu d'affichage de l'enquête publique. Je crois qu'on est en principe au maximum à quatre kilomètres. Cela dit, à partir du moment où le registre d'enquête publique est ouvert, quel que soit l'endroit où vous vous situez, vous pouvez vous exprimer sur ce registre. Il n'y a pas de limitation de zonage pour les gens qui souhaitent s'exprimer sur le dossier.

Le registre est mis à disposition à la mairie de l'endroit où est organisée l'enquête. Soit on décide de faire plusieurs permanences et d'avoir donc plusieurs lieux d'enquête dans ce périmètre, de maximum quatre kilomètres autour du site d'implantation du projet, soit on décide de n'en avoir qu'un seul. Cela est souvent fonction du volume des dossiers qui sont mis à disposition. Sur demande de la préfecture et en coordination avec le commissaire enquêteur, on peut imaginer que les dossiers soient mis à disposition à plusieurs endroits.

Quoi qu'il en soit, sachez que l'objectif est de rendre ces documents publics. On cherche donc à informer au maximum.

Je vous donne lecture d'une autre question qui porte sur la zone géographique concernée par l'enquête publique

« La préfecture, laquelle, voire lesquelles, département ou région ? »...

... J'y viens. Vous pouvez tout à fait demander au préfet à avoir un registre. Cela peut s'anticiper. Vous savez très bien qu'une enquête publique s'organise en collaboration avec les autorités territoriales...

... Je vous dis que c'est à vous de le demander, je ne peux pas vous dire si c'est possible...

... Non, c'est une décision préfectorale, ce n'est pas moi qui la prends.

Sur la question « qui gère le dossier et la demande ? », ce sera de la compétence de la préfecture de la Gironde, qui travaillera en collaboration avec la préfecture du département de Charente Maritime. Les services qui concernent cette zone seront informés.

Mme Claudia Courtois

Je précise que nous sommes là pour discuter de l'opportunité du projet. Celui-ci n'a pas eu lieu. Comme l'a dit Corinne Biès, le dossier n'est pas déposé, l'enquête publique vient donc dans un second temps si ce second temps arrive, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, rien n'est fait, rien n'est décidé, rien n'est inscrit dans le marbre.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
L'enquête publique viendra en son heure et les précisions administratives territoriales ne viendront que si le projet va à son terme. Chaque chose en son temps. Vous n'êtes pas là pour savoir que cela va se faire, sachant que ni vous ni moi ne le savons et peut-être n'existera-t-il jamais.

M. Louis-Julien Sourd

Nous sommes toujours sur des questions de procédure, débat, organisation. Nommez-vous lorsque vous prenez la parole de façon à ce que nous enregistrons. Il s'agit d'un débat public et nous notons le nom de toutes les personnes. Un enregistrement est fait et tout ceci figure dans les comptes-rendus.

M. Xavier Pintat – Maire de Soulac – Président de la Communauté de Communes de la Pointe du Médoc.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat Public, je voudrais si vous le permettez, par rapport à ce débat, aborder un problème de forme et un problème de fond.

Monsieur le Président, je crois qu'il faut éviter le plus souvent possible de déplacer les réunions d'un endroit à l'autre. J'ai moi-même beaucoup de difficultés pour aller à Bordeaux. La réunion était prévue dans toutes les revues au Palais des Congrès et nous nous sommes retrouvés au Pin Galant. L'autre jour, nous avons traversé dans des conditions difficiles, puisqu'on n'a pas pu nous mettre le bac à disposition, et nous sommes venus pour finalement ne pas assister à un débat public. Je souhaiterais donc que le débat puisse se dérouler dans de bonnes conditions.

Madame Biès, je voudrais revenir sur le fond, si vous le permettez. Je voudrais vous rappeler le questionnement de la Communauté de Communes, les cinquante questions détaillées prises par une délibération à l'unanimité. Il n'a pas été question de vous demander d'arrêter le débat public, de l'interrompre, mais il vous a été demandé de disposer d'un minimum d'informations pour que le débat public puisse se passer de manière démocratique !

Mesdames et Messieurs les membres de la Commission du Débat Public, le dossier établi aujourd'hui par le maître d'ouvrage pour le débat public n'apporte pas les informations minimums nécessaires pour bien débattre. Il est aujourd'hui indispensable de répondre à nos cinquante questions précises pour réunir les questions d'un vrai débat démocratique et non pas proposer un affrontement.

J'ai regardé les autres débats publics et nos questionnements me semblent encore plus d'actualité. L'excellent débat de Dunkerque donne un certain nombre d'informations, minimum. Vous avez la liste des études réalisées par le maître d'ouvrage. Elles sont en annexes et certaines études sont mises à disposition. Ici, on vient chaque fois et nous n'avons pas d'information nouvelle, pas d'information sur les risques, pas de liste des études, pas d'information minimum sur le gazoduc avec des fuseaux, pas d'impact sur le tourisme, pas d'impact sur études de risques en ce qui concerne les installations classées, sur l'environnement, l'étude géotechnique terrestre et les sismicités, le traitement architectural et paysager – ce que vous avez à Dunkerque – l'étude de conception préliminaire de cette affaire. De plus, il y a des

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
études environnementales minimum, sondages en terre, sondages en mer, analyses
des sondages.

Bref, j'ai l'impression, pour vous répondre, Madame BIES, qu'il serait vraiment raisonnable que ce débat public soit suspendu en attendant que les élus disposent des informations nécessaires, quel que soit leur choix, mais qu'ils soient informés !

Mme Corinne Biès

... S'il vous plaît, je peux répondre ? Merci. Monsieur Pintat, vous me posez une question, je vous réponds. Effectivement, à plusieurs reprises, vous-même et d'autres ont mentionné le fait que les documents fournis par 4Gas n'étaient pas suffisants. Il faut savoir que, comme pour les deux autres dossiers présentés à Dunkerque et au Havre, le dossier du maître d'ouvrage 4Gas a été jugé recevable par la CNDP.

Il a été jugé recevable. Ce n'est pas de notre ressort, nous, la Commission, de juger s'il l'est ou pas. Simplement, nous avons l'obligation et la mission de demander des compléments d'informations si la population le souhaite.

M. Louis-Julien Sourd

Je passe tout de suite la parole à 4Gas pour qu'il réponde, car il s'agit d'un sujet important. Les études sont-elles en cours ou sont-elles finies ? Il faut que les dirigeants de 4Gas nous répondent. Est-ce que certains documents sont prêts à être communiqués sur le site de la Commission ou diffusés sous forme papier ? Quand pourrons-nous avoir ces études, plus détaillées que celles qui sont annoncées ? Dans quels délais ?

M. Henk Jonkman - Directeur Général France – 4Gas

Bonsoir. Comme nous l'avons dit, nous allons publier les études préliminaires qui sont en cours sur le site et ceci sera fait dans moins de deux semaines.

M. Louis-Julien Sourd

Donc bien avant la fin du débat.

Mme Claudia Courtois

Pourriez-vous être plus précis sur la date et sur le type d'études que vous comptez mettre sur le site ?

M. Gerard Nijboer – Directeur HQSE

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Comme mon collègue, Monsieur JONKMAN, l'a déjà indiqué, les résultats des études préliminaires seront présentés au plus tard dans quinze jours, ce qui veut dire que le 18 octobre prochain, nous allons pouvoir donner ces documents à la CPDP.

Ces études traiteront de tous les impacts de bruit, de l'eau, de la qualité de l'air, de tout ce qui concerne la flore et la faune, de la sécurité. Voilà les documents que vous allez recevoir le 18 octobre.

M. Louis-Julien Sourd

Nous sommes chargés de veiller à ce que ce calendrier soit respecté et nous y veillerons.

Le calendrier justement...

... Attendez quelques minutes, je n'ai pas fini de répondre à Monsieur le Sénateur Pintat. Ce n'est pas nous qui avons établi le calendrier du débat public. Il a été décidé le 25 juillet par la Commission Nationale, où siègent d'ailleurs un député et un sénateur. Nous devons appliquer ce calendrier et il ira à son terme. On ne peut pas arrêter un débat public, qui est une procédure légale. Le débat public se terminera le 14 décembre. Trois mois et demi, c'est très supérieur à la durée moyenne d'un débat public. Pendant ces trois mois et demi, nous aurons eu le temps de nous voir, de nous rencontrer, d'échanger, et vous aurez eu le temps d'avoir des réponses. La Communauté de Communes de la Pointe du Médoc nous a posé cinquante questions. Nous les avons dispatchées et nous nous mettons au travail, mais cinquante questions d'un coup, c'est du travail ! Nous y sommes...

... Je ne vois pas où est le problème. Cela ne se traite pas comme cela en claquant des doigts.

Monsieur Didier Quentin – Député de Royan-est -Président de la Chambre Régionale d'Agriculture de la Charente Maritime- Président du Conservatoire du Littoral

Monsieur le Président, je voudrais m'associer, au nom des élus de Charente Maritime, aux cinquante questions posées par mon ami et collègue Xavier Pintat. Je rappelle d'ailleurs que le 15 août, nous étions à Port Médoc quelques dizaines, peut-être quelques centaines, dernièrement à Bordeaux, 1 500, ce soir à Royan, plus de 3 000. Vous voyez qu'il y a une mobilisation extraordinaire !

Monsieur le Président, vous venez de nous dire qu'à Dunkerque, pour une réunion comparable, il n'y avait qu'une centaine de personnes. C'est bien la preuve que certains sites dans notre pays ont une vocation industrialo-portuaire. C'est évidemment le cas de Dunkerque ! C'est évidemment le cas d'Antifer ! C'est le cas de Fos ! Mais nous ne voulons pas devenir un Fos-sur-Gironde ! J'espère que vous le comprenez !...

... La voix du peuple s'exprime !

Je m'associe aux cinquante questions. Nous attendons des réponses précises. Une disparité apparaît à l'évidence sur le tableau : d'ici fin octobre, cinq ou six réunions

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public sont prévues en Gironde, mais une seule à Royan le 29 octobre. Je n'ai cessé de vous demander la parité entre les deux rives ! Nous souhaitons donc vivement qu'il y ait d'autres réunions. La réunion de clôture est programmée à Bordeaux le 29 novembre. Nous souhaitons aussi qu'il y ait une réunion de clôture en Charente Maritime !

J'aurais l'occasion de faire voter jeudi 11 octobre une motion qui, j'en suis sûr, sera votée à l'unanimité par les 51 conseillers généraux de la Charente Maritime, pour s'opposer à ce projet en l'état actuel de nos informations !

Dernier message...

... Dernier message...

M. Louis-Julien Sourd

Veuillez vous asseoir, les élections ne sont pas pour demain matin. Merci de vous asseoir.

M. Didier Quentin

Dernier point d'information auquel je veux sensibiliser tous nos amis, tout particulièrement les élus et mon collègue Xavier Pintat : lundi prochain, pour le grand Sud-ouest, à Périgueux, aura lieu la réunion de bilan de la préparation du Grenelle de l'environnement. Je crois que nous aurons à cette occasion une tribune tout à fait exceptionnelle pour faire entendre notre voix !

M. André Chapuis

Je demande que l'on note que ces documents n'ont pas été fournis à l'heure actuelle.

M. Louis-Julien Sourd

Sur quelle commune ?

M. André Chapuis

Royan. Ont-ils été fournis ailleurs ? Ils n'ont pas été fournis.

M. Louis-Julien Sourd

Les deux cantons de Royan Est et Royan Ouest ont été servis...

... Que tous ceux qui ne sont pas servis me transmettent leurs coordonnées et je ferai les démarches auprès de la poste qui nous a fait payer la diffusion. Pour ceux qui ne

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
les ont pas, des documents se trouvent ici, mais je suis très surpris que des habitants
ayant une boîte aux lettres n'aient pas reçu les documents...

... Vous savez comment c'est distribué. Il y a des documents adressés, c'est-à-dire
remis dans les boîtes aux lettres, et il y a des documents distribués avec les publicités.

Je termine sur la question du Grenelle de l'Environnement, parce qu'elle est sensible.
Monsieur le Député a posé une question à Madame la Secrétaire d'État à l'Écologie.
Vous avez pu voir la réponse au Journal Officiel et dans la presse. Le gouvernement
sera attentif – ce sont ses mots – aux conclusions du débat public, et la démarche du
Grenelle de l'Environnement, qui est un débat de consultation, est identique à la
nôtre. C'est cohérent. On débat des projets - nucléaire, transport, OGM – des
possibilités, de l'intérêt potentiel ou non de terminaux méthaniers. Le Grenelle de
l'Environnement et le débat public, c'est donc cohérent.

M. Djamel Azouzi - Royan

Les représentants de 4Gas nous parlent de sécurité et de qualité de l'air. La même
sécurité existait à AZF à Toulouse, qui a détruit une partie de la ville. Êtes-vous déjà
allés à Tarragone ? Lorsque vous êtes sur la plage de Pineda de Salou, vous respirez
du gaz.

Mme Claude Vissière-Laporterie - Soulac

Je voulais poser une question à ces Messieurs de 4Gas. Par quels spécialistes les
nouveauautés qu'ils nous promettent pour le 18, soit dans dix jours, sont-elles faites,
par quels experts ?

...

M. Louis-Julien Sourd

Nous arrêtons. Nous ne parlons plus du débat public. Je passe la parole à 4Gas...

... J'ai demandé un peu d'organisation. Nous traitons d'abord les questions sur le débat
public.

Mme Claude Vissière-Laporterie

Je n'ai pas pu poser la question...

M. Louis-Julien Sourd

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Je vous ai demandé dans un premier temps de poser des questions sur l'organisation, l'agenda, etc. Nous prenons ces questions, 4Gas s'exprimera ensuite.

Mme Claude Vissière-Laporterie

Cela ne sert à rien, votre *truc* !

M. Louis-Julien Sourd

Comment voulez-vous faire sans un peu de méthode ?

M. Michel Rigault - Verdon

Je vous ai interrogés et j'ai reçu des réponses par mail. Or, vous vous êtes engagés à faire des réponses par écrit. J'aimerais que nous recevions des lettres écrites et signées, car lorsque cela est fait par mail, ce n'est pas opposable à des tiers.

M. Louis-Julien Sourd

Aux questions qui nous sont posées par Internet, nous répondons par Internet. Nous répondrons par écrit à celles qui nous sont posées par écrit sans adresse postale.

M. Michel Rigault

Excusez-moi, mais sur les documents, les plaquettes, etc., il est dit qu'on peut poser des questions par n'importe quel moyen, y compris oral, et il est indiqué que l'on va recevoir des réponses écrites et signées. Je veux des réponses écrites et signées.

M. Jimmy Alfred - Royan

Vous avez parlé d'enquête d'utilité publique, or ici, nous avons l'expérience d'une enquête d'utilité publique, il y a de cela un peu plus de vingt ans, pour la construction de la centrale nucléaire de Braud. La majorité de la population de la région s'était opposée à la construction de cette centrale. Celle-ci a été construite sans qu'on tienne compte des résultats de l'enquête d'utilité publique. Vous comprenez que nous nous méfions des démarches qui ont lieu actuellement.

Mme Corinne Biès

Je rappelle que l'on discute actuellement d'un projet. À l'issue du débat public, la Commission a deux mois pour fournir son compte-rendu, la CNDP a le même délai pour rendre son bilan. Le maître d'ouvrage a ensuite trois mois pour se prononcer, à savoir s'il continue, s'il modifie ou s'il abandonne son projet.

En ce qui concerne l'enquête publique, c'est l'opportunité qui vous est donnée d'exprimer votre point de vue. S'il n'a pas été suivi, cela doit être motivé : pourquoi n'a-t-on pas suivi votre point de vue ? Mais c'est ce que vous offre la loi à l'heure actuelle.

Mme Claudia Courtois

Je cite à nouveau la question de la personne de Soulac :

« Quels sont les experts qui ont réalisé les études que vous allez mettre sur le site le 18 octobre ».

Pouvez-vous y répondre ? Nous enchaînerons ensuite sur la présentation détaillée du projet pour que ceux qui ne le savent pas encore sachent de quoi il retourne.

M. Gérard Nijboer

Ces études ont été établies par différents bureaux, entre autres, le bureau HASKONING. Sur chaque document sera indiqué le nom du bureau d'études qui l'a effectué.

M. Louis-Julien Sourd

Est-ce que le cabinet HASKONING peut se présenter ? Qui est HASKONING ?

M. Arjen Kruihof – Conseiller technique - HASKONING

Bonsoir. Je vais vous dire quelques mots sur HASKONING. Nous sommes un bureau d'études indépendant qui compte 3 000 salariés, dont le siège se trouve aux Pays Bas. Nous avons des bureaux dans le monde entier, notamment en France, à Lille et Orange.

Pour 4Gas, nous sommes en train d'effectuer les études d'impacts, les études de dangers, etc.

Pour nous, le point de départ est toujours la réglementation en vigueur, soit néerlandaise, anglaise, et ici, bien évidemment la réglementation française ou peut-être, pour la navigation, la réglementation internationale.

Mme Claudia Courtois

Est-ce que vous pourriez faire une présentation du projet tel que vous le concevez aujourd'hui ?

M. Henk Jonkman – Directeur Général France – 4Gas

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je voudrais vous présenter notre projet – je dis bien : projet – de construction d'un terminal méthanier au Verdon...

Mme Claudia Courtois

... Je suis désolée, mais pour discuter, débattre, contredire un projet, encore faut-il savoir de quoi on parle. Ce serait donc bien d'écouter le maître d'ouvrage pour que vous puissiez ensuite poser vos questions. C'est la logique des choses. Merci.

M. Henk Jonkman

Je vais tout d'abord vous présenter la société 4Gas et ses activités. Je vous parlerai ensuite du projet PEGAZ et de ses fondements, de la définition d'un terminal méthanier, des équipements et des implantations envisagées, de la sécurité et des impacts sur l'eau et l'estuaire et des impacts visuels du projet. Ce sont les différents éléments que nous allons développer ce soir.

➤Présentation de la société

Je commence par une présentation de la société et notamment du cœur de notre activité. Le cœur de l'activité de 4Gas est d'offrir à des tiers des installations constituant un terminal méthanier nécessaire à la réception du GNL et à sa regazéification.

Je rappelle qu'à ce jour, les terminaux méthaniers existants sont utilisés par un seul opérateur national, non seulement en France, mais dans les autres pays. La différence, c'est que nous proposons ces équipements d'accès au marché aux sociétés étrangères ou aux pays producteurs qui souhaitent rentrer dans un marché donné.

La société 4Gas ne transporte pas, n'achète pas, ne vend pas et ne distribue pas de gaz naturel. Nous ne faisons pas de commerce de gaz. Nous sommes uniquement une société qui propose des infrastructures...

... La société 4Gas est issue d'un groupe pétrolier que certains d'entre vous connaissent, le groupe PETROPLUS. PETROPLUS est aujourd'hui devenu le plus gros raffineur d'Europe. Il vient notamment de racheter les deux raffineries de SHELL en France.

Concernant les projets de terminaux méthaniers, nous avons un premier terminal qui se trouve en Angleterre. Nous avons commencé les études à la fin des années 1990, début 2000. Nous avons commencé la construction il y a environ quatre ans. Ce terminal est maintenant terminé. Il va recevoir son premier bateau dans le courant du mois de novembre pour une mise en service mi-janvier.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Nous avons également un projet de terminal à Rotterdam. C'est le premier projet de terminal méthanier en Hollande. C'est un pays producteur, mais les besoins de gaz existent également en Hollande.

Nous avons un projet en cours au Canada, au nord de Halifax, à Goldboro. Nous avons également un projet en cours à Corpus Christi aux USA. Nous avons enfin un projet de terminal au Verdon...

➤Le GNL

Nous allons d'abord parler du GNL. Qu'est-ce que le GNL ? C'est un gaz naturel qui a été liquéfié sur le site de production. C'est un gaz naturel que l'on a rendu liquide en le refroidissant à une température de moins 160 degrés...

... C'est un liquide...

Mme Claudia Courtois

S'il vous plaît, vous êtes venus là pour débattre, donc pour écouter...

... S'il vous plaît, vous pourrez poser vos questions ensuite. Nous essaierons de poser un maximum de questions pour que vous ayez un maximum de réponses. Mais dans un premier temps, il est normal que le maître d'ouvrage présente les grandes lignes de son projet, même si la plupart d'entre vous semblent le connaître. Merci...

M. Corinne Biès

S'il vous plaît, laissez-le terminer sa présentation, vous pourrez ainsi ensuite vous exprimer...

M. Louis-Julien Sourd

... S'il vous plaît. Il y a deux solutions, soit vous écoutez l'exposé et vous posez des questions, soit il n'y a pas de débat. Nous vous avons déjà dit que sans débat public, le projet peut aller à son terme...

... J'ai bien dit : peut aller. C'est une négation d'une procédure que de vouloir empêcher quelqu'un de s'exprimer, vous ou 4Gas !...

Quand même ! Je vous ai proposé un code de bonne conduite. Nous sommes en France, dans un pays de citoyens ! On ne peut pas interdire à quelqu'un de s'exprimer en France !

Je donne la parole à 4Gas pour vingt minutes. Il fait son exposé et vous posez des questions. Vous ne pouvez pas dire que vous êtes contre un projet si vous n'avez pas écouté l'exposé. Monsieur Jonkman, vous avez la parole.

M. Henk Jonkman

Royan, le 8 octobre 2007

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Je reprends sur le gaz naturel liquéfié. C'est un gaz naturel qui a été rendu liquide sur les sites de production. On le refroidit à une température de moins 160 degrés, ce qui non seulement réduit son volume de 600 fois, mais le rend facilement transportable. C'est un liquide clair et sans odeur parce qu'il est désodorisé à la production. C'est un liquide qui n'est ni corrosif ni toxique et qui n'est pas...

Mme Claudia Courtois

S'il vous plaît. Ce n'est pas constructif, nous n'avancions pas. Vous pourrez poser toutes vos questions ensuite, nous sommes en train de perdre du temps inutilement. Nous vous écoutons, vous vous écoutez les uns les autres, écoutez aussi le maître d'ouvrage. Vous ne seriez pas là si le maître d'ouvrage n'était pas là, s'il n'avait pas ce projet, vous n'auriez pas ces questions...

... Je comprends votre gronde, mais nous sommes là pour discuter de ce projet que vous ne voulez pas, pourquoi vous n'en voulez pas, quelles questions vous vous posez. Les représentants de 4Gas sont là pour y répondre, mais à la base, il faut que vous sachiez de quoi il retourne. Je suis sûre qu'il y a certaines personnes dans cette salle qui ignore ce qu'est ce projet.

M. Henk Jonkman

Je reprends donc. C'est un liquide clair et sans odeur. Il n'est ni corrosif ni toxique et il n'est pas stocké sous pression contrairement aux autres gaz que vous connaissez, comme le propane, le butane ou le GPL.

Il est principalement composé de méthane et il est inflammable uniquement s'il est en présence d'oxygène et d'une source d'allumage.

Le gaz naturel liquéfié est une opportunité pour le développement de la filière gaz.

Les atouts majeurs sont les suivants :

- À l'état condensé, le GNL rend possible son transport sur de longues distances par les voies maritimes, et ce, en provenance de tout pays du monde.
- Il contribue à l'amélioration et à la sécurisation des approvisionnements grâce justement à cette diversification des origines.

➤Le terminal méthanier

Quelle est la partie de la filière dans laquelle nous intervenons ? L'extraction du gaz, la production du GNL, l'exportation et le transport, ce n'est pas notre métier. Notre métier, c'est la réception des méthaniers, le stockage du GNL et la regazéification du GNL. Au-delà du terminal, le gazoduc est l'affaire de deux sociétés françaises, l'une, TIGF, appartient à TOTAL et dessert le Sud-ouest de la France, l'autre, GRT Gaz, appartient à Gaz de France, et dessert tout le reste de la France. Il y aura une réunion sur le gazoduc et les représentants de ces sociétés viendront vous en parler.

➤Quels équipements trouve-t-on sur un terminal méthanier ?

- Les bateaux méthaniers viennent livrer leur cargaison.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
- Des bras de déchargement vident le bateau et transfèrent le gaz liquide vers les cuves.

- Une unité de regazéification expédie le gaz vers les gazoducs.

Sur le site, sont prévus :

- Une remise en état complète de l'appontement existant, avec installation des bras de déchargement.

- Initialement, deux cuves, éventuellement une troisième.

- Le dispositif de regazéification.

- Nous voulons être indépendants pour ce qui est de l'approvisionnement électrique, une unité de cogénération est donc prévue.

- Vient ensuite le transport du gaz par gazoduc.

L'implantation envisagée se situe au bout de l'appontement existant, devant le hall du hangar containers, sur un terrain de 19,5 hectares sur lequel nous avons une option, c'est-à-dire que nous n'avons rien loué, mais nous avons une option qui nous permettra de faire les études si nous décidons de faire le projet.

➤ Pourquoi le sud-ouest de la France ?

Tout d'abord pour améliorer la compétitivité de l'approvisionnement dans cette zone. Il n'y a aucun point d'entrée de GNL dans cette région à ce jour, alors que traditionnellement, c'était tout de même depuis la région du Sud-ouest et en particulier de Lacq que 40 % de la France était approvisionnée en gaz.

➤ Pourquoi le Verdon ?

Il y a des critères techniques. Il y a tout d'abord un accès maritime en eaux profondes. C'est la raison pour laquelle ce site avait déjà été sélectionné pour un terminal pétrolier, qui a existé pendant plus de vingt ans, et qui accueillait des bateaux de taille comparable, voire plus grande, que celle des méthaniers que nous prévoyons d'accueillir.

Je rappelle également que c'est une zone industrialo-portuaire qui est adaptée à ce type d'activités...

... Et c'est sur ce site que nous avons fait une réservation d'une parcelle de 20 hectares.

➤ La sécurité et les impacts

Les terminaux méthaniers et les bateaux qui viennent les livrer n'ont recensé aucun accident avec des conséquences à l'extérieur d'un site...

... Je répète : aucun accident avec des conséquences à l'extérieur du site n'a eu lieu sur un terminal méthanier, et ce, dans le monde entier. C'est également le cas pour les navires méthaniers. Il n'y a jamais eu de perte de cargaison pour un méthanier. Les accidents qui sont survenus ont eu lieu sur des sites de production dans les pays de production.

Tout d'abord, deux classements sont très importants pour garantir la sécurité d'un site : le classement ICPE et le classement SEVESO. Ce sont des garanties de sécurité maximum.

Il y aura élaboration d'une étude de danger puis d'un plan de prévention des risques technologiques. Il y aura ensuite la présentation et la justification des mesures mises en œuvre pour garantir la sécurité du site en toutes circonstances.

Concernant les impacts sur l'environnement, ils sont étudiés et maîtrisés. Cela fait partie des études qui doivent être remises pour une éventuelle demande...

... Les études d'impacts approfondis seront réalisées par des experts, sur la qualité des eaux, la qualité de l'air, le bruit, la faune, la flore et les paysages.

Dans la mise en œuvre des mesures nécessaires pour préserver la qualité de l'environnement, il y aura intégration paysagère du site, réduction de l'impact visuel, choix des technologies les plus respectueuses de l'environnement.

Il y aura également des retombées économiques importantes...

... Tout d'abord pendant la phase de chantier...

M. Louis-Julien Sourd

... S'il vous plaît, laissez Monsieur Jonkman terminer son exposé. Il vous donne la parole aussitôt après.

M. Henk Jonkman

... 200 à 300 emplois pendant trois ans, c'est-à-dire le temps de la construction. Pendant la phase d'exploitation, il y aura 38 à 52 emplois directs. Le site de Milford Haven en compte 45. Il y aura plus d'une centaine d'emplois induits pour les entreprises de la région. Il y aura également des retombées fiscales significatives ainsi qu'une compétitivité pour le prix du gaz.

Merci de m'avoir écouté...

M. Louis-Julien Sourd

... Un peu de patience. Si vous n'écoutez pas, vous n'aurez pas les informations. Ensuite, je vous donne la parole.

M. Henk Jonkman

Monsieur Nijboer va vous présenter les impacts sur l'eau et l'estuaire.

M. Gérard Nijboer

Mesdames et Messieurs, j'aimerais vous faire part des résultats des études préliminaires en ce qui concerne l'eau et l'effet sur l'estuaire. Je voudrais également vous parler des effets visuels.

Commençons par l'eau et l'effet sur l'estuaire. Sur cette image, vous voyez l'utilisation la plus importante de l'eau pendant l'exploitation du terminal. Le seul effet de l'utilisation de cette eau sur la Gironde est celui de l'eau utilisée pour regazéifier le GNL.

Cette image montre les endroits de la prise et du rejet d'eau, l'eau de la Gironde que nous allons pomper, que nous allons utiliser pour regazéifier le GNL et rejeter ensuite dans la Gironde.

M. Louis-Julien Sourd

Je crois que nous disposons d'un matériel pour visualiser le point de pompage et le point de rejet. Avons-nous ce matériel ? Monsieur Jonkman, pouvez-vous expliquer la prise et le rejet d'eau ?

M. Henk Jonkman

La prise d'eau se trouve sur cette partie du site. Elle se situe entre le site et le débarcadère. Le rejet d'eau se fera entre le site et la partie du terminal containers.

M. Louis-Julien Sourd

S'il vous plaît. Comment voulez-vous entendre l'interprète ?

M. Gerard Nijboer

S'agissant de la localisation précise où l'eau sera prise et rejetée dans la Gironde, l'endroit exact et la profondeur exacte seront déterminés plus tard sur la base des études, en accord avec les autorités. La prise de l'eau sera dessinée de façon à ce que, en utilisant des filtres et en limitant les effets du débit de la Gironde, la prise de poissons soit évitée...

Les caractéristiques les plus importantes de l'eau sont le débit de dix mètres cubes par seconde, la température de rejet qui sera environ de moins 7 degrés par rapport à la température de prise, et le traitement de l'eau à l'eau de javel...

... Je voudrais parler de l'effet du panache de l'eau froide. L'image montre deux cercles, un jaune et un orange. Ces cercles indiquent précisément les zones où l'eau

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
sera à une température de 2 à 2,5 degrés plus froide que la masse d'eau entourée. Le cercle jaune donne la situation en hiver, le jaune, la situation en été. En dehors de cette zone, aucun effet ne sera ressenti...

... La réduction de la température de l'eau est comparable au changement naturel de la température dans l'estuaire.

À partir de cette image, je voudrais vous donner toutes les indications concernant l'utilisation de l'eau de javel. Nous préférons l'utilisation de 0,5 milligramme par litre pendant une heure par jour. Vous pouvez comparer cette quantité à celle de l'eau potable où l'on rajoute 0,2 à 1 milligramme par litre.

Au moment où l'eau est rejetée, elle sera automatiquement diluée avec celle de la Gironde. Afin de faciliter la dilution, on peut envisager de vider l'eau de javel au moment où le débit de la Gironde sera le plus élevé et où la dispersion aura lieu le plus rapidement.

En l'an 2000, une étude a déjà été réalisée, une étude écotoxique sur le rejet de l'eau chlorée par les centrales électriques. Ces études ont été effectuées par l'Université Paris Grignon. Elles ont démontré que l'effet de telles concentrations d'eau de javel n'a aucun impact sur la faune dans l'estuaire.

Un autre sujet d'importance sur lequel vous avez déjà posé des questions...

M. Louis-Julien Sourd

S'il vous plaît, nous allons faire une pause. J'ai de nombreuses questions. Nous parlerons tout à l'heure de l'aspect paysager et visuel, mais nous allons prendre quelques questions avant que je redonne la parole à 4Gas.

M. Daniel Muzard - Royan

Bonsoir. Je ne suis pas déçu d'être venu ! J'ai vu un spectacle lamentable ! Je n'ai rien contre les flamands, surtout quand ils sont roses et qui sont à la Palmyre. Par contre, j'ai beaucoup contre les « âneries » que j'ai entendues. Le terme est fort, mais parfois, il faut être un homme, il faut être fort.

Sur la création d'emplois, je suis mort de rire ! Combien d'emplois seront perdus suite aux retraités qui vont changer de région, qui ne viendront pas ?

Par ailleurs, je ne souhaite pas voir ces cuves, sur lesquelles la sécurité est très claire : on ne nous dit rien ! Le dossier n'est pas prêt. Il y a vice de forme. Je crois qu'il faut un avocat pour traiter cela. Il n'est pas normal que nous n'ayons pas de réponse à nos questions, car il n'est pas question pour la deuxième fois, Royan soit rasée par des bombes à retardement !

Mme Annie Cambray

J'avais préparé une question pour le début de la réunion. Est-ce que vous avez envoyé des documents à tous les propriétaires de résidences secondaires ? C'est mon cas, je
Royan, le 8 octobre 2007

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
n'ai rien reçu, et il y a autant de résidences secondaires que de résidences principales.
Or, les résidences secondaires sont aussi concernées que les autres.

M. Louis-Julien Sourd

Bien évidemment, nous n'avons pas fait de distinction entre les résidences principales et les résidences secondaires. Nous avons envoyé environ 30 000 documents aux gens qui ont des maisons avec une boîte aux lettres sur les deux cantons de Royan. Des personnes m'ont dit tout à l'heure qu'elles ne les avaient pas eus, qu'elles se fassent connaître et je ferai les réclamations qui s'imposent.

M. Morussi

Monsieur le Président, vous avez dit à l'heure que la Commission que vous présidez avait été habilitée pour commencer ses débats publics du 1^{er} septembre jusqu'au 14 décembre. Or, quand vous avez pris cette décision, vous auriez dû avoir, je pense, tous les éléments techniques à votre disposition, notamment les études qu'on nous promet pour le 18 octobre.

En conséquence, il me paraîtrait normal que la date du 14 décembre soit reculée d'autant et que de nouvelles réunions de débat public, reprenant les précédentes, puissent être à nouveau organisées.

J'ai maintenant une deuxième question en rapport avec ce qui vient d'être dit par les quatre personnes de 4Gas. Elles viennent d'exposer, notamment sur les impacts, ce qu'a fait Paris Grignon. Paris-Grignon ne se singularise pas particulièrement par une vocation écologique durable. Je trouve que l'INRA par exemple – pour prendre un organisme français – qui fait de la recherche dans ces domaines, aurait certainement été un partenaire beaucoup plus objectif par rapport à l'impact sur l'eau.

J'en aurai autant à dire tout à l'heure quand on va parler des paysages, du phare de Cordouan, c'est-à-dire de la partie patrimoniale, puisque nous sommes à quelques encablures de sites classés. Merci.

Mme Corinne Biès

Concernant la question des éléments non fournis et de la période de débat public, suite aux premiers contacts que nous avons pris avec les associations et suite à la réunion d'acteurs qui s'est déroulée début juillet, nous avons bien senti que les gens concernés par le débat souhaitaient que celui-ci se déroule le plus rapidement possible. Nous avons mis en place la permanence du Verdon et nous avons dans le même temps fait remonter cette information au niveau de la CNDP qui est décisionnaire sur la période de débat. Effectivement, nous sommes les premiers à commencer. Nous avons une période de débat qui est un peu différente de celle des projets d'Antifer et de Dunkerque : nous commençons quinze jours plus tôt.

Il faut savoir que la procédure de débat public peut être au maximum de quatre mois. Nous sommes à trois mois et demi. Ce n'est pas à nous, Commission Particulière, de décider si l'on peut prolonger. Cela dit, on peut effectivement se dire que si d'ici un

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
mois ou un mois et demi, nous n'avons pas les éléments que nous réclamons, c'est
une option à envisager.

M. Louis-Julien Sourd

Je réponds à la question concernant la compétence de l'Institut National Agronomique
de Paris Grignon. Il se trouve par hasard que c'est mon école d'origine...

... C'est comme cela ! Cette école forme des ingénieurs agronomes. Les enseignants
sont des enseignants chercheurs qui ont autant d'autorité que les chercheurs - qui
sont souvent des mêmes origines - de l'Institut National de la Recherche
Agronomique. Je pense donc qu'il est de mauvais goût de mettre en cause la
compétence de personnes qui ont fait des études sur l'impact des rejets en mer. Je
pense que ce groupe d'enseignants chercheurs, comme un autre d'ailleurs, peut
s'exprimer.

M. Eric Poder

Messieurs, Mesdames bonsoir. J'ai une question, mais je ne sais pas à qui la poser. En
France, je dis bien en France, un porteur de projet de fermes éoliennes ne peut pas
installer ces éoliennes à moins de 800 mètres des premières habitations. Et pour peu
qu'une nichée d'oiseaux migrateurs soit installée sur le site, le projet est enterré à
jamais !

Ensuite, je poserai une question sur la sécurité.

M. Henri Jabet

Je souhaite intervenir suite aux propos de 4Gas. Ils sont absolument scandaleux !
4Gas réussit à parler d'un projet de stockage de gaz naturel sans aborder du tout le
sujet des dangers et de la sécurité. C'est scandaleux !

Les quatre personnes qui se trouvent à la tribune devraient le savoir depuis très
longtemps, les impacts de dangers, les risques, les scénarios de dangers tout à fait
classiques dans ce genre de projet, sont des études de base. Ces Messieurs
connaissent les zones de sécurité, les zones d'impacts des dangers. Ils doivent donc
nous le dire dès aujourd'hui. Ils ne doivent pas simplement nous dire « vous les aurez
dans les études de dangers ». Nous venons d'ailleurs d'apprendre en début de séance
par Madame BIES que la rive droite ne sera pas concernée par l'enquête publique.
Aucune d'étude d'impacts ni de dangers ne sera donc présentée.

Mme Corinne Biès

Non, Monsieur, je vous ai parlé du périmètre de l'enquête publique en disant que les
dossiers sont mis à la disposition du public dans telle et telle mairie, mais n'importe
qui peut venir consulter les dossiers et s'exprimer sur le projet.

M. Henri Jabet

Très bien. Je comprends donc que dans toutes les mairies du pays royannais, il y aura bien ces études de dangers...

... C'est ce que je veux. Je suis ici dans le pays royannais...

Mme Corinne Biès

Vous voulez fournir les études de dangers dans toutes les mairies. Est-ce que cela vous facilitera l'expression et la remise en cause du projet si vous la souhaitez ?

... Franchement, est-ce que mettre à disposition dans chaque mairie une étude de dangers vous permettra de contrecarrer ce projet ?...

M. Henri Jabet

Je poursuis s'il vous plaît. Ce soir, les représentants de 4Gas sont incapables de nous donner les zones de sécurité. Le sénateur maire de Soulac, Monsieur Pintat, faisait allusion au dossier des maîtres d'ouvrage du projet de Dunkerque. Je dis bien « des maîtres d'ouvrage » parce qu'il y a EDF ainsi que le Port Autonome de Dunkerque. Dans ce dossier très bien fait, les zones de sécurité sont déjà indiquées. Je ne vois pas pourquoi dans le projet de 4Gas, il n'y aurait absolument aucun élément.

Je me permets d'ajouter qu'il y a un autre acteur, qui est masqué. Ce deuxième acteur masqué est le Port Autonome de Bordeaux. Comment se fait-il que le Port Autonome de Bordeaux, sans aucun appel à projets, accepte de signer un contrat avec 4Gas, sans qu'il connaisse les dangers de cette installation ? Il y a là aussi quelque chose de tout à fait anormal.

J'ai l'impression qu'un des représentants de 4Gas qui se trouve à la tribune est un spécialiste de sécurité. Que ce Monsieur se lève et dise réellement ce qu'il connaît.

Mme Claudia Courtois

Merci Monsieur. Justement, Monsieur Kruithof, pourriez-vous répondre à la question de Monsieur Jabet sur les zones d'impacts et les zones de sécurité ?

M. Arjen Kruithof

Je vais vous présenter les risques associés à l'activité du terminal. Il s'agit d'une présentation sommaire qui sera détaillée lors de la réunion consacrée aux risques.

L'étude de dangers est en cours de réalisation...

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
... Elle a été effectuée conformément à la méthodologie du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, notamment la méthodologie du 28 décembre 2006.

➤ Dans l'étude de dangers, plusieurs scénarios d'accidents potentiels ont été élaborés. Bien qu'ils ne soient jamais survenus, la réglementation oblige à prendre en compte des scénarios très pénalisants. Pour chaque scénario, les zones à risques sont calculées.

Nous allons maintenant regarder les incidents potentiels.

- Le premier incident type est un jet enflammé de gaz naturel libéré.
- Le deuxième est l'inflammation d'un nuage de gaz.
- Le troisième est un feu de nappe de GNL libéré...

M. Louis-Julien Sourd

... écoutez les explications.

M. Arjen Kruithof

Nous avons retenu le scénario le plus pénalisant ayant la plus grande zone de feu.

- La rupture de la canalisation GNL pendant le chargement pourrait engendrer des conséquences sur une distance de 320 mètres en cas de feu.
- Les conséquences d'un nuage inflammable s'étendraient sur 590 mètres.
- Un autre scénario est la rupture de la canalisation principale de gaz. Un accident pourrait engendrer des conséquences sur 290 mètres en cas de feu.
- En cas de nuage inflammable, sur 270 mètres.
- Concernant la fuite de GNL d'un méthanier, les conséquences sont prévues sur une distance de 160 ou 240 mètres.

Il faut noter que ces distances sont calculées depuis le point de la fuite en prenant en compte des conditions pénalisantes : débit maximal, dispersion faible de conditions atmosphériques, etc.

Ce sont ces distances qui seront proposées à la DRIRE pour élaborer le PPRT.

➤ Pour illustrer les résultats, voici les zones impactées par les effets thermiques. Ce sont des fuites suivies d'incendie.

- Vous voyez à droite, sur l'appontement, les risques associés au scénario de méthanier et au scénario de déchargement. Au milieu, le plus grand cercle concerne

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
les canalisations de GNL. À gauche, ce sont les cercles associés à une rupture de la canalisation de gaz.

- Voici les zones impactées par l'inflammation d'un nuage de gaz. Ce sont les mêmes scénarios, mais sans qu'aucun incendie ne se déclare directement. La zone impactée est un peu plus grande qu'en cas d'incendie.

En conclusion, quel que soit le scénario d'accident, le périmètre ne touche pas les premières habitations.

M. Berthoud

Il est indiqué : « *Il ne contient pas de particule et son contenu en soufre et en métaux lourds essentiels, le mercure, Hg, est infinitésimal* ». J'aimerais savoir ce que signifie « infinitésimal ». À long terme, je m'inquiète.

« *Sa combustion ne fournit donc que des fractions négligeables de SO₂ et de faibles émissions de NOX en comparaison du fioul et du charbon* ». À long terme, que se passe-t-il ?

S'agissant du rejet des eaux, on nous fait voir un schéma et on nous dit que le rejet sera assorti à de l'eau de javel. On rigole ! Nous avons tout de même des coquillages, des ostréicultures. On nous dit que c'est assez loin, mais que fait-on des courants ?

Je suis un ancien de la DDE, par conséquent, je sais à peu près ce que je dis. Nous avons un certain nombre de problèmes sur le littoral. Nous connaissons les mouvements de la mer. Il faudra nous expliquer un peu plus longuement, car ce n'est pas clair. Nous nous inquiétons, nous nous disons que cela va trop loin. Je m'aperçois que tout cela n'est pas bien préparé.

Quand on nous parle de l'eau de javel, cela donne à réfléchir.

Mais ce qui m'inquiète surtout, c'est que je respecte les personnalités qui sont là, elles font leur travail, mais il n'y a pas un homme politique qui dise à la population : « ne vous inquiétez pas, c'est à l'étude ». Nous ne voyons personne. C'est inquiétant.

En cas de problème catastrophique, vers qui va-t-on se retourner ? Vers l'entreprise américaine ou vers l'État ? Que faisons-nous ?

M. Louis-Julien Sourd

Pouvez-vous préciser votre question ?

M. Berthoud

Si jamais il y a une explosion ou un dégât naturel causé par le chlore...

M. Louis-Julien Sourd

Royan, le 8 octobre 2007

M. Berthoud

J'ai d'autres questions.

M. Louis-Julien Sourd

J'ai vu la liste, ne vous inquiétez pas, vos questions sont enregistrées. Quels sont les effets du chlore sur la faune et la flore ?

Mme Claudia Courtois

Vous avez dit que l'étude de dangers était en cours de réalisation. Est-ce que nous pourrions savoir quand elle sera terminée ? Est-ce que les courants ont été pris en compte dans les rejets d'eau de javel, entre autres choses ?

M. Gérard Nijboer

En ce qui concerne la question de l'eau à laquelle on a rajouté de l'eau de javel, je voudrais répéter que la concentration est comparable à la qualité de l'eau potable. Deuxièmement, le 18 octobre, nous donnerons les résultats des études préliminaires afin que vous puissiez tous prendre connaissance de leur contenu. Les études définitives seront également basées sur tous les éléments que je viens de vous transmettre, c'est-à-dire la profondeur du fleuve à cet endroit et le débit. Ces éléments feront partie du dossier que nous allons déposer pour demander l'autorisation du projet.

M. Dominique Decourt – Maire de Meschers-sur-Gironde – Vice Président de l'agglomération de Royan Atlantique

Monsieur le Président, il y a des choses que je ne peux pas laisser dire dans cette salle. Je suis aussi Vice-président de l'agglomération Royan Atlantique, chargé de l'assainissement. Lorsque nous avons mené des études d'extension de station d'épuration, le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France nous a imposé de traiter les eaux aux rayons ultraviolets et de supprimer tout rejet de chlore dans le milieu naturel.

Je souhaite que l'agglomération Royan Atlantique puisse obtenir une réponse écrite à cette question, car s'agissant du prix du mètre cube d'eau, je peux vous garantir que pour les gens de Charente Maritime et du pays royannais, ce n'est pas innocent et c'est eux qui le paient : pourquoi autoriserait-on des rejets de chlore dans l'estuaire de la Gironde ?

M. Louis-Julien Sourd

Merci pour cette question claire et brève. Pouvez-vous répondre ?

M. Gérard Nijboer

Nous cherchons toujours des alternatives à toute solution préconisée. Pour cette utilisation de l'eau, le rejet d'une heure par jour d'eau de javel est reconnu en Europe comme étant la technique la plus répandue et la meilleure ; elle est également utilisée pour les centrales électriques.

M. Louis-Julien Sourd

Une question particulière, mais intéressante, est posée par Madame Annette Patrouilleau de Royan :

« Quelle est l'autorité ou qui a choisi 4Gas pour mener ce projet ? 4Gas a-t-il été en compétition ou y a-t-il eu un appel d'offres pour obtenir cette réservation foncière ? ».

Je poserai la question au responsable du Port Autonome de Bordeaux. Comment 4Gas a-t-il été choisi pour conduire ce projet ? Était-il en compétition avec un autre ?

Quelqu'un demande par ailleurs : *« Qui sera l'exploitant de ce terminal s'il est construit ? »*

M. Julien Bas – Directeur de l'exploitation du Port Autonome de Bordeaux

Il n'y a pas eu de compétition pour retenir 4Gas. Aujourd'hui, 4Gas est titulaire d'une convention de réservation pour trois ans. Cela signifie que le Port Autonome lui laisse trois ans pour réfléchir, mener des études, voir si son projet est viable.

L'apportement restera public, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de privatisation, tout le monde pourra y accéder sans exclusivité...

Mme Claudia Courtois

... Laissez-le terminer, vous poserez vos questions après si vous en avez. Merci.

M. Julien Bas

... 4Gas n'a pas été la première société que nous avons rencontrée sur un projet d'implantation de terminal méthanier. Dès 1999, nous avons travaillé avec le groupe ELF, devenu TOTAL, puis nous avons eu des contacts avec la société SHELL, avec 4Gas et avec ENDESA.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
À ce jour, seul 4Gas est allé aussi loin dans les études, les études qu'il est en train de vous proposer...

... Pour résumer, l'apportement reste public, il y a suffisamment de disponibilités foncières sur le site du Verdon pour accueillir plusieurs porteurs de projets, il n'y avait donc pas d'obligation de mise en concurrence et nous ne l'avons pas fait.

M. Louis-Julien Sourd

4Gas présente donc un projet, qu'il a étudié, qu'il voudrait réaliser. Qui serait l'exploitant, si le projet arrive à son terme, du site du Verdon ?

M. Henk Jonkman

Ce serait 4Gas. Comme à Milford Haven et comme dans les autres projets qui sont en cours, 4Gas serait l'exploitant du terminal.

M. Louis-Julien Sourd

Pour l'instant, l'exploitant est celui qui a le projet. Dans d'autres projets méthaniers, des sociétés d'exploitation sont constituées. Ce n'est pas le cas ici.

Nous allons reprendre l'exposé qui avait été commencé sur l'impact visuel, car il intéresse beaucoup d'habitants. Nous avons de très nombreuses questions sur ce sujet. Que verra-t-on dans le paysage ?

Nous parlerons ensuite de navigation et de sécurité de navigation dans l'estuaire, sachant que nous nous retrouverons le 29 octobre pour parler tourisme, impacts sur le tourisme et impacts sociaux et environnementaux.

Pour commencer, que verrait-on de Saint-Georges ou de Royan si ce projet se faisait ?

M. Patrick Loulière –membre de la CPDP

Messieurs de 4Gas, avant d'exposer l'impact visuel, je vais résumer un certain nombre de questions de la salle ainsi que celles que nous avons reçues par Internet.

Comment les habitants de la Côte de Beauté sont-ils préservés de ce qu'ils appellent la pollution visuelle ? On sait que vous avez prévu une dune par rapport aux habitants du Verdon, avez-vous prévu quelque chose par rapport aux habitants de Royan et de toute la côte ?...

... S'il vous plaît, je n'ai pas terminé.

... Dans votre exposé, précisez également quel type de dune vous avez prévu, les plantations, les hauteurs, l'emplacement, etc....

... S'il vous plaît, laissez-moi parler, ce sont des questions que vous avez posées.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
... Pourquoi ne pas enterrer partiellement ou entièrement les cuves comme dans d'autres pays du monde ?

Une personne de la salle a demandé quelle était la hauteur des cuves par rapport aux grues qui sont visibles d'ici, par rapport au château d'eau.

Nous avons également une question sur les photographies qui sont présentées dans la plaquette. Elles sont issues de photographies réelles dans lesquelles sont intégrées des images de synthèse. Une personne a même souhaité la nomination d'un expert. Je pense que sans arriver jusque-là, il faudrait que vous nous expliquiez comment vous avez réalisé ces photographies, d'où vous les avez prises, quel a été le système d'intégration et quelle est leur interprétation, puisque vous savez comme moi que l'interprétation peut être faite selon que l'on regarde le projet d'un côté ou de l'autre.

Je vous remercie.

M. Gérard Nijboer

Dans la dernière question, vous me demandez comment ces photographies avaient été prises. Pour bien mesurer le visuel de notre projet, nous avons fait des montages de photographies à partir de différents angles.

Ces clichés ont été faits selon de deux points importants. Le premier point est que la photographie a été faite avec un focus d'environ 50 millimètres, de façon à se rapprocher le plus possible de la vision de l'œil humain. Ensuite, dans ces photographies, nous avons intégré le terminal tel que Monsieur JONKMAN l'a présenté.

Sur la première photographie, vous avez la vue à partir des huttes, à environ 4,5 kilomètres du terminal. Pour diminuer l'effet visuel du terminal à partir de ce point précis, nous avons l'intention de planter des arbres qui semblent être naturellement présents.

Sur la photographie suivante, prise de plus près, vous voyez l'impact visuel à partir du Port Médoc, à environ 2 kilomètres du terminal. Sur la photographie, nous avons déjà tenu compte de la dune installée et de l'enfouissement partiel des réservoirs. Vous voyez également le méthanier qui pourrait être amarré environ deux jours par semaine.

Sur la troisième photographie, vous avez la vue depuis le débarcadère de Royan...

M. Louis-Julien Sourd

... S'il vous plaît, laissez-le terminer... Laissez-le terminer, nous passerons ensuite aux questions...

M. Gérard Nijboer

... Nous avons pris cette photographie environ à 8 kilomètres du Verdon, à l'endroit où part le bac, et de façon à être le plus proche possible de la vision humaine. Vous pouvez ici clairement voir que la vision du terminal est diminuée par la distance...

Royan, le 8 octobre 2007

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
...Ces photographies ont été ajoutées dans le dossier, et, de même que pour les autres présentations, nous allons mettre celle-ci sur le site Internet...

M. Louis-Julien Sourd

... Est-ce que la torche qui est prévue figure ou non sur ces photographies ?...
Attendez la réponse !

M. Gérard Nijboer

... Sur cette photographie, vous ne pourriez pas voir la torche, car celle-ci ne peut pas se voir à cette distance. Je voudrais souligner que cette torche n'est en principe jamais utilisée, elle l'est uniquement dans les cas extrêmes.

M. Perrochin – Vice-président de la Communauté d'agglomérations de Royan

Tout d'abord, je vous prie d'excuser notre Président, Jean Pierre Tallieu, qui a été retenu ce soir.

Je ne voudrais pas poser les mêmes questions, mais pour enchaîner sur ce que disait mon collègue Dominique Decourt concernant les rejets en Gironde, je voudrais dire qu'à la Communauté d'agglomérations, nous avons déposé une motion et pratiquement toutes les communes se sont positionnées contre ce projet.

Je ne vais pas énumérer tout ce qui fait que nous sommes contre le projet de 4Gas, mais je voudrais tout de même que nous nous penchions sur ce que l'on appelle la faisabilité même du projet au regard des réglementations relatives à la protection de l'environnement, entre autres la loi littorale.

Je suis élu d'une petite commune et je voudrais qu'on m'explique comment il se fait qu'on m'interdise de délivrer des permis de construire pour des gens qui ont de la visibilité vis-à-vis de l'estuaire, avec la règle des cent mètres, et de l'autre côté, qu'on veuille nous mettre des grosses cuves. Je pose la question. Nous sommes dans une espèce de monologue, 4Gas ne va nous apporter les réponses que le 18 octobre. Nous posons les questions, c'est facile, ils ont le temps de préparer les réponses. Cette loi littorale me chagrine. Qu'en fait-on ?

S'agissant des directives européennes, cela fait deux ans que l'on travaille sur les directives oiseaux et habitat, ce que l'on appelle NATURA 2000. Il y a des documents d'objectifs, etc. J'ai l'impression que le secteur qui se trouve là-bas est une espèce de sanctuaire, il n'y a pas NATURA 2000. Il va falloir qu'on nous explique cela.

Les Conseils Généraux de la Gironde et de la Charente Maritime ont mis en place un syndicat mixte pour le développement de l'estuaire. Nous avons une charte paysage et nous avons également le SAGE Gironde, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Gironde. Il y a entre autres sur ce sujet le chenal de navigation. C'est vrai que lorsque des bateaux arrivent, il faut aménager le chenal de navigation. Chaque fois qu'on le creuse, on soulève ce que l'on appelle du cadmium. Pour se faire, on a déplacé l'extraction des granulats qu'on va maintenant chercher au large. La pêche à pied et la pêche à Cordouan vont être interdites, par contre, on va avoir l'autorisation d'amener des méthaniers au Verdon.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Je pose toutes ces questions et j'espère que 4Gas apportera des réponses. Il est dommage que nous ne les ayons pas tout de suite. Vous allez donc les préparer !
Merci.

Mme Joly – Vice-présidente de la Région Poitou Charente

Je commencerai par ce que je voulais dire à la fin : la région s'oppose à ce projet et j'ai fait voter un vœu contre ce projet.

Dans le contexte actuel, nous sommes dans des tensions géostratégiques et nous sommes également dans la raréfaction des énergies fossiles et le renchérissement des coûts de l'énergie, avec la réduction des gaz à effet de serre pour lutter contre les changements climatiques.

Dans ce contexte, évidemment, toutes les préoccupations locales s'expriment. Le nombre de questions, fort judicieuses, qui ont toute leur importance quand on vit sur la rive droite ou sur la rive gauche, démontre qu'il manque beaucoup de réponses et que les études d'impacts n'ont pas été faites.

Sur le plan de la sécurité maritime, sur le plan des ressources halieutiques, nous n'avons pas non plus de réponse, ce qui est très grave pour l'environnement.

Nous devrions aborder ce problème d'une façon interrégionale, c'est-à-dire dans un contexte de développement durable qui prend en compte l'économie, le social et l'environnemental, mais ensemble, pour le développement de notre estuaire.

Il ne faudrait pas que l'estuaire devienne l'otage des fournisseurs ou des distributeurs d'énergie, puisque vous savez que la libre concurrence existe depuis le 1^{er} juillet. Nous ne voulons pas que notre estuaire devienne l'otage de tout cela !

M. Louis-Julien Sourd

Je vais demander à 4Gas de s'exprimer sur le respect de l'environnement et NATURA 2000. Dans quelques minutes, je passerai la parole au Commandant FOLLIN, chargé de la navigation sur l'ensemble du périmètre estuarien, ainsi qu'à Monsieur REUX, représentant des pilotes, afin que nous parlions de la sécurité de la navigation.

4Gas peut-il répondre à la question portant sur la prise en compte du site NATURA 2000 ? Sachant que nous parlerons de la charte environnementale et paysagère et du SMIDDEST, Syndicat Mixte Interdépartemental pour le Développement de l'Estuaire.

Pouvez-vous répondre sur la prise en charge des enjeux environnementaux à proximité d'un site classé NATURA 2000 ?

M. Gérard Nijboer

Il est d'usage de se conformer obligatoirement à toute la réglementation qui concerne l'environnement et cela vaut également bien entendu pour NATURA 2000 et la réglementation y afférant. Nous devons et nous allons prendre en compte NATURA 2000 dans notre projet.

... Il sera donc tenu compte de la directive NATURA 2000 comme il est d'usage de se conformer obligatoirement à toute la réglementation existante en matière d'environnement.

Ce que vous voyez à l'écran a été présenté lors des précédentes réunions. Vous voyez la localisation des oiseaux, dans le cadre de la directive oiseaux et la directive habitat. Comme cela a été expliqué lors d'une réunion précédente par un expert, il n'y a pas de raison que dans le cas d'un projet tel que celui-ci, ce ne soit pas compatible avec ces deux directives, notamment la directive habitat.

Intervention des experts – débat avec la salle

M. Louis-Julien Sourd

Le Commandant Follin et Monsieur Reux vont maintenant s'exprimer pour lancer le débat sur le thème de la navigation. Les propriétaires de bateaux connaissent bien, des deux côtés de la Gironde, les problèmes de navigation.

M. Henri Follin – Commandant du Port de Bordeaux

Ma mission principale à l'intérieur du port - qui, je le rappelle, commence à la première bouée du large et finit à l'amont du pont de pierre - consiste à faire respecter la réglementation. Celle-ci est issue de divers textes internationaux et européens et est déclinée au niveau national sur deux textes principaux qui fondent nos missions : le Code des Ports Maritimes et le Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports.

Ces textes sont ensuite déclinés au niveau local pour chaque port par des arrêtés préfectoraux, des réglementations particulières, des procédures, en particulier des procédures que nous avons avec nos partenaires pilotes portuaires.

Je ne vais pas détailler le contenu de tous ces textes, qui sont complexes et touffus, mais il faut retenir pour apporter un plus à ce débat que ces textes ont une forte composante sécuritaire.

On peut expliquer la sécurité dans un port sur deux aspects principaux.

- L'aspect préventif. La sécurité est surtout une affaire de prévention et pour ce qui concerne les navires, c'est exactement le cas, dans le sens où chaque navire, avant de venir à Bordeaux, comme dans tous les ports de France et d'Outre Mer, doit prévenir de son arrivée dans les 48 heures et souvent beaucoup plus que cela. Cette information est transmise par son représentant local, l'agent maritime, à la Capitainerie.

Ces informations sont les caractéristiques du navire et de sa cargaison. Elles sont traitées par nous et au regard de ce que nous pouvons accepter en termes de marchandises, par rapport à la réglementation, par rapport à la quantité, au regard également de la caractéristique du navire, en particulier de ses dimensions et, pour Bordeaux, de son tirant d'eau, nous acceptons, c'est-à-dire que nous donnons un feu vert sur la capacité du navire à venir à Bordeaux. Nous sommes donc bien dans le cadre de la prévision.

On peut conclure de cette première approche sécuritaire, que lorsqu'un navire vient à Bordeaux, il n'y est pas par hasard, il a déjà reçu un certain nombre de satisfecit de l'autorité portuaire.

- Sur le deuxième aspect, on entre dans la partie temps réel où le bateau se présente à Bordeaux. L'élément clé du système sécuritaire d'un port est représenté par mon voisin de droite...

... Je vais revenir sur le gaz un peu plus tard, je commence simplement par un commentaire général.

... L'élément clé d'un système de sécurité de navigation à l'intérieur d'une zone portuaire est représenté par mon voisin de droite, c'est-à-dire que le pilote qui monte à bord du bateau est la première personne susceptible de regarder les caractéristiques, de vérifier si le navire est correct.

Ensuite, le navire chemine jusqu'à son terme, aidé par les installations portuaires que sont les outils de radar et les outils de...

Mme Claudia Courtois

... S'il vous plaît, laissez le commandant terminer son exposé. Merci.

M. Henri Follin

... Les outils portuaires que sont les remorqueurs et les prestations que font les lamaners.

Tout cela pour dire qu'évidemment, une escale de navire est extrêmement encadrée et qu'il en sera de même pour l'ensemble des navires futurs qui seraient susceptibles d'arriver...

M. Louis-Julien Sourd

... S'il vous plaît, un peu d'attention. Vous pourrez poser des questions ensuite au Commandant Follin et au pilote.

M. Henri Follin

Dans le cadre du projet qui est exposé ce soir, si tant est qu'il vienne à Bordeaux, les conditions que nous avons regardées avec nos partenaires pilotes sont que compte tenu des dimensions de ce navire – navires de nouvelle génération, pas encore construits, mais qui pourraient venir demain sur Bordeaux – il y a une procédure spécifique qui consiste à viser une heure particulière de franchissement de la passe de l'ouest, de manière à avoir un minimum compris entre 15 et 25 % de pied de pilote, c'est-à-dire de hauteur d'eau disponible sous la quille.

Deuxièmement, sur les navires susceptibles de dépasser 250 mètres, en plus du pilote principal, il y aurait un pilote assistant. D'autant qu'il est prévu...

M. Louis-Julien Sourd

... S'il vous plaît ! Ce sont les précisions que vous attendez !...

M. Henri Follin

... On améliore donc la situation de positionnement du navire en embarquant un système précis avec le pilote, qui permet de le positionner très précisément en tout état de cause et dans tous les cas de figure.

Troisièmement, on décide, en s'appuyant sur les recommandations internationales en la matière, qu'on ne permettra pas à un navire de croiser le navire méthanier dans le chenal de navigation à l'extérieur, ainsi que sur l'approche du terminal méthanier. En situation d'approche de quai, il n'y aura donc ni croisement, ni dépassement.

Enfin, une autre réponse à la spécificité de l'approche de ce type de navires serait de définir une zone d'exclusion de navires en situation de marche dans le chenal. Aucun bateau ne pourrait passer à moins de 4 kilomètres du navire. Cela vaut évidemment pour l'ensemble des bateaux de commerce que nous traiterons et pour lesquels un contrôle de navigation est fait par le biais du système de trafic maritime, mais cela vaut également pour l'ensemble des plaisanciers...

M. Louis-Julien Sourd

S'il vous plaît ! Laissez exposer le spécialiste ! C'est sa responsabilité !...

M. Henri Follin

Je disais que cette zone d'exclusion vaudrait pour l'ensemble des navires qui seraient amenés à circuler dans le chenal de navigation. Je rappelle que tous les navires de commerce qui circulent à l'intérieur de ce chenal sont prioritaires sur tous les navires inférieurs à 20 mètres. C'est la règle internationale.

J'ai eu l'occasion de rencontrer mon collègue de Nantes Saint-Nazaire qui, depuis un certain nombre d'années, opère et traite ce genre de trafics dans l'estuaire de la Loire qui, par rapport à notre estuaire, se trouve à côté de la zone de La Baule et de

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Pornichet, zones de plaisance de type international, et qui connaît donc une très forte activité plaisance...

... Je ne nie pas qu'il y en ait beaucoup ici également, mais je dis qu'à titre comparatif, il est intéressant de voir ce qui se passe en Loire...

M. Louis-Julien Sourd

Laissez-le terminer, s'il vous plaît ! Pourquoi mettre en cause un fonctionnaire de l'État dont c'est la mission d'assurer la sécurité ?

M. Henri Follin

... Aujourd'hui, l'expérience qu'ont nos voisins de Loire, c'est qu'en termes de navigation et de cohabitation entre la plaisance et le navire de commerce, il n'y a pas de conflit. Voilà ce que je pouvais dire de l'expérience que j'en ai tirée.

Je voudrais passer la parole au pilotage. Je vous ai dit que le pilote à bord d'un navire était l'élément clé de la sécurité en termes de navigation dans les zones portuaires. Il sera à même de vous expliquer le rôle précis et la façon de faire du pilotage à l'intérieur du port.

M. Christophe Reux – Président du Pilotage de la Gironde

Bonsoir à tous. Je suis le Président des pilotes de la Gironde. Je tiens à apporter une précision en premier lieu. On a entendu dans d'autres débats des approximations : nous ne sommes pas des salariés du port, nous ne sommes pas des salariés de l'État, nous sommes constitués en syndicat professionnel, complètement indépendant. Nous sommes uniques sur la Gironde. Il y a un syndicat dans chaque port.

Notre métier, qui existe depuis l'Antiquité, consiste à embarquer sur des navires qui se présentent devant un port pour les mener jusqu'à leur destination finale. C'était d'abord un besoin des capitaines, c'était normal ; aujourd'hui, c'est devenu une obligation. Le port, l'autorité portuaire, les affaires maritimes, le ministre des Transports, l'État français, imposent la présence d'un pilote à bord de chaque navire entrant ou sortant du port.

Qui sommes-nous ? Nous sommes 21 en Gironde. Pour la plupart, nous sommes d'anciens commandants de gaziers ou de pétroliers. Nous avons notre première expérience de marin avant de rentrer ici. Nous sommes recrutés sur concours.

Je suis invité par Monsieur SOURD pour répondre à toutes les interrogations que vous pourriez avoir concernant la navigation dans le chenal.

Je vous indique par ailleurs que pour embarquer sur les navires, nous disposons de moyens très modernes. Les Verdonnais connaissent bien nos vedettes qui sont amarrées au ponton. Les Soulaquais et les Verdonnais savent aussi que nous avons un hélicoptère dernier cri avec lequel nous allons à bord de la plupart des navires.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Voilà pour la présentation. Je suis prêt à répondre à toutes les questions que vous voudrez bien me poser sur les problèmes de navigation dans le chenal.

M. Patrick Loulière

Nous avons reçu un grand nombre de questions concernant la navigation. Ces Messieurs sont là pour faire leur travail, ils ne sont pas là pour défendre le projet, sachez-le tout de même...

... La première question est la suivante :

« Comment concilier la navigation fluviale avec les bacs, sachant qu'en été, il y a un bas toutes les 30 minutes, et que les méthaniers se trouveraient sur le môle environ deux jours par semaine ? »

M. Henri Follin

Il est facile de répondre, vous l'avez d'ailleurs fait en partie en parlant de la fréquence du nombre d'escales éventuelles de navires de gaz. Il faut savoir qu'aujourd'hui, le port de Bordeaux traite 1 500 navires par an, ce qui fait 3 000 mouvements entre les entrées et les sorties, soit un peu moins de 10 navires par jour. C'est ce que vous voyez passer tous les jours près d'ici.

Ces navires ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur du chenal de navigation. Le bac de Royan, qui est un navire traversier puisqu'il relie Royan au Verdon, doit la priorité à ces navires. Aujourd'hui, il n'a pas la priorité sur ces navires et il s'écarte de la route des bateaux qui montent ou qui descendent dans le chenal.

Il est évident qu'il en sera exactement de même dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, avec la différence que j'évoquais tout à l'heure : nous avons fixé la distance de sécurité à 2 milles de part et d'autre du navire. Le tour que devra faire le bac ou l'attente pour ne pas entrer dans cette distance sera peut-être un peu plus longue, mais compte tenu du fait qu'aujourd'hui, nous sommes dans une relation de deux escales par semaines, soit quatre allers et retours, vous connaissez le type d'impact que peut avoir ce projet.

M. Patrick Loulière

Quelqu'un demande si un méthanier peut mettre des centaines de mètres pour s'arrêter. Je crois que vous avez un peu répondu, mais peut-être pourriez-vous préciser cela.

D'autre part, on demande s'il n'y a pas un risque d'ensablement de ces méthaniers – je crois que cela est déjà arrivé.

M. Christophe Reux

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Oui, il faut des centaines de mètres à un méthanier pour s'arrêter. Ce n'est pas une nouveauté. C'est aussi le cas pour le porte-containers qui vient toutes les semaines au Verdon...

... Il faut toujours des centaines de mètres à un navire pour s'arrêter, surtout les gros. C'est le cas des porte-containers Delmas qui entrent et viennent une fois par semaine environ au Verdon. Il leur faut à tous plusieurs centaines de mètres pour s'arrêter. C'est tout à fait vrai...

M. Louis-Julien Sourd

... Je donne la parole à la salle dans quelques instants. Est-ce qu'on peut répondre sur la dimension des méthaniers, ceux d'aujourd'hui et ceux de demain ? aujourd'hui, quels sont les bateaux qui rentrent à Montoir par exemple ?

M. Henri Follin

J'ai quelques éléments de réponse, peut-être à infirmer ou confirmer par la société 4Gas. Aujourd'hui, les bateaux qui rentrent à Montoir sont des bateaux supérieurs à 250 mètres, plutôt proches de 300 mètres. Aujourd'hui, ces bateaux font environ 150 000 mètres cubes de gaz. Ce n'est évidemment pas un chiffre qui marque la taille, mais ce sont en effet de très gros navires. Ils ont une largeur de 30 à 50 mètres. Les navires du futur feront de l'ordre de 50 mètres de large.

Par contre, un élément clé pour le port de Bordeaux du système de dimensionnement de navires est le tirant d'eau. Autant les navires d'aujourd'hui que ceux de demain sont supposés ne jamais dépasser les 12 mètres, 12,5 mètres de tirant d'eau. Ceci est tout à fait acceptable pour notre chenal de navigation, compte tenu de la marée, puisque nous profitons évidemment de celle-ci pour faire monter ces navires.

M. Louis-Julien Sourd

4Gas peut-il ajouter quelque chose sur l'évolution des méthaniers ?

M. Henk Jonkman

Les dimensions annoncées sont tout à fait exactes. Actuellement, les plus gros méthaniers font 150 000 mètres. Il est vrai que dans les navires en construction, dont les premiers seront opérationnels en 2009, 2010, certains font 210 000, 230 000, voire 250 000 tonnes.

M. Louis-Julien Sourd

Je donne maintenant la parole à la salle. Au moins trente personnes attendent.

M. Jean Cazaux

Je voudrais répondre aux questions d'un élu qui a parlé de NATURA 2000. Je peux vous dire qu'ayant déjà été à l'Europe pour parler des directives européennes, le mot « dérangement » qui est inscrit sur la principale cause pouvant nuire dans les zones NATURA 2000, c'est la façon dont l'Europe veut faire en sorte que la faune soit protégée.

En mettant cette usine à gaz en plein milieu d'un flux migratoire d'oiseaux, parce que la Pointe de Grave est justement un goulet où passent tous les flux migratoires, ces hauteurs de cuves, avec les torchères, seront une hécatombe.

Je peux vous dire qu'actuellement, la planète doit être sauvée. Les sites NATURA 2000 ont déjà été classés par le préfet et ont été envoyés à Bruxelles. On n'en tient pas compte et on nous fait du cinéma pour protéger la planète ! C'est une honte que ce que vous nous proposez !

M. Leroy

Je voudrais également insister sur le côté sécurité. C'est la troisième fois que je pose la question à ces Messieurs de 4Gas. Aucun n'a voulu répondre jusqu'à présent. J'ai posé la question à Bordeaux, au Verdon, et je la repose ici : quelle est la distance normale minimale pour une installation classée SEVESO II par rapport aux premières habitations ? Je sais qu'au Canada et aux États-Unis, la distance se situe entre 10 et 15 kilomètres. Qu'on ne nous prenne pas pour des imbéciles en nous mettant des maisons à 500 mètres ! Cela relève de l'inconscience, voire de la folie criminelle !

Mme Leroy

Je voudrais vous demander ce qu'on dirait si, à Toulouse, on reconstruisait au même endroit l'usine AZF. Que la sécurité des gens n'est pas garantie. Ici, au Verdon, on met des gens à côté d'un terminal méthanier.

Je voudrais reprendre également ce que vous avez dit au sujet de Montoir. En Loire Atlantique, à côté de Nantes et autour de l'usine du terminal méthanier dont vous avez parlé, il y a des prés, encore des prés, et toujours des prés. Par contre, il y a très peu de temps, on s'est aperçus que les vaches qui se trouvaient autour donnaient du lait impropre à la consommation à cause de la dioxine. Cela concerne trois départements : la Loire Atlantique, le sud Morbihan et L'Ille-et-Vilaine. On peut donc conclure que si le lait est impropre à la consommation, les vaches le sont aussi, et les gens sont dioxinés.

Vous avez parlé du tourisme, mais pas trop.

M. Louis-Julien Sourd

Nous en parlerons le 29 octobre ici même.

Mme Leroy

Revenons à Montoir. Tout le long de la Loire, il y a quelques usines et il n'y a plus du tout de tourisme. Tout est saccagé, il faut remonter jusqu'à La Baule pour retrouver du tourisme, mais il n'y en a plus du tout.

Je voudrais aussi dire à quel point je m'élève violemment, très violemment, contre la façon dont vous avez présenté l'estuaire depuis Royan. Je voudrais que pour rien au monde, vous ne puissiez mettre sur les ordinateurs une chose aussi éhontée que celle que vous avez présentée là. Cela n'existe pas !

M. Louis-Julien Sourd

Je m'adresse aux dirigeants de 4Gas. Il se trouve que ces questions comprennent une dominante sécurité : distance entre un site industriel et des habitations, sécurité pour des sites SEVESO, dioxine ou non. Pouvez-vous vous exprimer sur ces sujets ?

M. Gérard Nijboer

J'ai entendu un certain nombre de questions. La première concernait la torche et sa hauteur avec la présence des oiseaux migrateurs. La torche ne brûlera qu'en cas d'urgence, extrêmement rarement, et ne peut pas être une menace pour les oiseaux.

Une autre question portait sur les distances par rapport aux sites SEVESO. SEVESO ne donne pas de distances obligatoires par site. Ces distances sont calculées en fonction de l'évaluation des risques telle que nous l'avons présentée il y a quelques minutes. En fonction des résultats des études, nous allons indiquer la distance entre le site et les premières maisons...

M. Louis-Julien Sourd

... Comment voulez-vous entendre les réponses si vous chahutez ?

M. Gérard Nijboer

... Une comparaison a été ensuite faite avec l'usine de Toulouse. Je ne peux rien dire par rapport à Toulouse. L'installation du Verdon est bien plus sécurisée qu'une usine chimique de Toulouse. Il suffit de voir l'historique des terminaux méthaniers dans le monde entier. Il n'y a pas de projet industriel existant qui soit aussi sûr que celui-ci...

... Sur la question concernant la dioxine qui a été trouvée dans le lait de vache, un terminal GNL tel que le nôtre, comme chaque terminal méthanier, n'émet pas de dioxine et n'émet aucun gaz qui peut influencer la qualité du lait de vache.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Une autre question concernait la pollution visuelle. Je voudrais indiquer une fois de plus que les photographies ont été faites par un professionnel qui a utilisé une caméra avec un focus de 50 millimètres, ce qui correspond à la vision humaine. Nos photographies correspondent donc à la réalité...

M. Jean-Claude Lacroix

Je ne vais pas poser toutes les questions que j'ai écrites, car la liste est longue.

Je voudrais malgré tout poser une question au Port Autonome de Bordeaux. Il semble que ce soit lui l'instigateur du projet. Comment se fait-il que pour son développement économique, ce port remette en cause une activité touristique qui est située à 90 kilomètres de son siège ?

Deuxième question du même ordre : vous avez parlé de trois projets d'installation éventuelle de ports méthaniers. Selon la Commission Nationale qui a travaillé sur le sujet, ces trois projets sont en concurrence. Il était donc logique que les Commissions de Débat Public démarrent en même temps. Comment se fait-il que celle-ci ait démarré deux semaines avant, avec un dossier incomplet ?

Troisième point, on a dit plusieurs fois que ces terminaux méthaniers n'avaient jamais eu d'incident grave depuis leur mise en service. C'est tout à fait possible, mais on a vu d'autres cas d'industries chimiques et autres qui n'avaient pas non plus eu d'accident jusqu'au jour où un accident grave se produise. Je pose la question : quel est le périmètre d'insécurité en cas d'explosion de votre site ou en cas de chute d'avion sur vos installations ?

Enfin, et pour donner à sourire, on vient de parler du bac qui effectue la traversée Royan – le Verdon, qui est de 6 kilomètres. On vient d'apprendre que ce bac devait s'écarter de 4 kilomètres lorsqu'un méthanier passe. Je me demande comment il peut faire.

Pour les autres questions que j'ai formulées sur le papier, j'attends des réponses écrites. Merci beaucoup.

M. Julien Bas

Pour la question qui concerne le port, le Commandant Follin a rappelé que la circonscription du port s'étendait de la bouée d'atterrissage jusqu'au pont de pierre. Toute notre activité s'étend le long de l'estuaire et s'étend sur six terminaux, le centre de Bordeaux, Bassens, Ambès, Pauillac, le Verdon. Sur le Verdon, nous traitons aujourd'hui la moitié du trafic containerisé du port de Bordeaux, environ 25 000 containers, trafic en croissance de 20 % par an depuis deux ans. C'est un terminal qui a autant de chances que tous les autres, qui fait partie de notre stratégie de développement. Qu'il soit à 90 kilomètres du siège n'a aucune influence...

M. Louis-Julien Sourd

... Attendez ! La réponse du Port Autonome ne vous convient pas ?

M. Jean-Claude Lacroix

Absolument pas ! Qu'effectivement le Port Autonome de Bordeaux gère le port du Verdon, très bien, mais il y a des installations touristiques et il en fait fi. Pour quelles raisons ?

Pour avoir quelques emplois de plus, et encore, pas pour le Port Autonome, mais pour la région du Verdon, vous allez remettre en cause des milliers d'emplois sur l'autre rive qui se situe à 6 kilomètres. C'est cela la vraie question !

Vous êtes dans une réflexion d'aberration économique.

D'autre part, il est bien évident qu'à partir du moment où l'on met le pied dans l'engrenage d'installation d'un port méthanier, il va y avoir des sous-traitants et des industries chimiques. C'est une évidence ! Répondez à ces questions, s'il vous plaît !

M. Julien Bas

Le port ne fait pas fi de l'activité touristique...

... À tel point même que c'est le port qui a sorti de sa circonscription les terrains qui ont servi à l'installation de Port Médoc. Nous avons remis ces terrains pour la création du port, nous les avons sortis de la circonscription du port de Bordeaux, tout en maintenant de façon très ferme et très claire la finalité des terrains du terminal du Verdon pour un développement industrialo-portuaire.

Nous croyons fermement à la complémentarité du tourisme et du développement économique...

M. Jean-Claude Lacroix

Est-ce qu'à Fos-sur-Mer, au Havre ou à Dunkerque, il y a un développement de la plaisance et du tourisme ?

M. Louis-Julien Sourd

... Pouvez-vous rendre votre micro, s'il vous plaît ? Au moins vingt personnes souhaitent prendre la parole.

M. Julien Bas

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Nous ne sommes pas à Fos-sur-Mer, nous sommes sur les terminaux du port de Bordeaux et nous croyons à cette complémentarité...

M. Louis-Julien Sourd

... Je réponds à la question sur les trois projets français. Il s'agit de trois industriels différents, EDF à Dunkerque, POWEO au Havre, 4Gas au Verdon...

... Il y a trois projets en France, il y en a dans tous les pays d'Europe. Pour moi, ce sont trois projets distincts, chacun mène son débat public et l'industriel se soumettra à la réglementation des procédures classiques.

Mme Corinne Biès

J'aimerais répondre également à cette question. La CNDP a souhaité que les trois projets et les trois débats publics aient lieu en même temps de manière à faciliter l'information du public, pour que les gens puissent avoir des réponses sur des questions de fond, liées au marché du gaz, etc. L'issue est la même pour les trois. À l'issue de chaque débat public et du bilan, chaque maître d'ouvrage prendra sa décision de poursuivre, d'arrêter ou de modifier son projet. La règle est la même pour les trois.

M. Louis-Julien Sourd

Une question s'adressait aux hommes de la navigation. Pouvez-vous répondre sur la cohabitation éventuelle de terminaux méthaniers et du bac qui fait la traversée ?

M. Henri Follin

Monsieur parlait de la relation entre les 4 milles demandés dans le cadre d'une zone d'exclusion à la navigation aux alentours du navire et les 6 kilomètres qui relie Royan au Verdon. Tous ceux qui ont navigué savent que l'on est sur une situation de mobile en mouvement. Le navire de gaz, comme tous les autres navires, est à cet endroit en situation de mouvement et on est sur des rapprochements relatifs. Je ne peux pas vous faire le calcul de tête, mais on peut penser que le temps que le bac aurait à attendre ne serait probablement pas supérieur à cinq minutes, ou que la courbe qu'il aurait à faire est réduite.

Aujourd'hui, il n'y a pas de règle en termes d'approche du bac par rapport aux navires qu'il croise, sauf évidemment qu'il n'est pas prioritaire. J'imagine que les capitaines des bacs, dont je connais le professionnalisme, passent de toute façon à une distance minimum de 0,5 à 1 mile du navire de manière à garantir la sécurité de leurs passagers. Nous sommes donc là sur une situation qui n'est pas du tout extraordinaire.

M. Guy Quiesse

J'ai été commandant dans la marine marchande pendant 18 ans. Malheureusement, je n'ai jamais commandé de gazier. Je voudrais poser une question technique à la Capitainerie et au pilotage : a-t-on pensé à l'avarie de machines d'un de ces bateaux ? Imaginez que l'un de ces bateaux lancés – dont vous avez dit qu'il fallait plusieurs centaines de mètres pour s'arrêter – tombe en avarie de machines en face de Saint-Palais, de Vaux-sur-Mer ?

M. Henri Follin

Cela fait partie des scénarios auxquels nous avons réfléchi, des scénarios d'échouement suite à une avarie machines ou une avarie barre, des scénarios collisions. Il faut amener des réponses afin que ces scénarios deviennent quasiment impossibles...

M. Guy Quiesse

Il est évident que la Capitainerie ne peut pas apporter ces réponses-là. La question est tout simplement : aura-t-on quelques remorqueurs ou quelque chose de cette importance capable d'arrêter ce monstre lancé sur la falaise ?

M. Henri Follin

Nous sommes très attentifs à deux choses. D'abord aux recommandations internationales qui sont un peu la Bible en matière d'accueil des navires de ce type sur les terminaux dans le monde entier. Ces recommandations font office de règles et sont ensuite déclinées, dans les installations locales, dans les ports comme Bordeaux, comme des procédures incontournables. C'est la première chose.

La deuxième chose, c'est que nous attendons aussi de 4Gas, qui doit produire des études maritimes, à partir des scénarios...

... Attendez ! À partir des scénarios que l'on a déjà imaginés puisqu'on en a fait le tour très rapidement...

... Les réponses à ce genre de problèmes peuvent être – je ne dis pas qu'elles seront, car il y a toute une réflexion à mener sur le long terme – d'ores et déjà de dire que le navire en chenal sera accompagné d'un remorqueur d'escorte dans les cas de figure où cela serait nécessaire. Cela peut être une réponse à la problématique que vous avez posée.

M. Guy Quiesse

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Ma deuxième question est plutôt physique. Si l'un de ces bateaux se crève par exemple sur les fonds, démolit sa double coque, si l'une des cuves de gaz liquide se vaporise instantanément, y aura-t-il un effet de congélation ?

M. Frank de Boer

Dans notre analyse des risques, nous étudions tous les scénarios possibles ainsi que la possibilité d'un navire qui s'échoue ou qui subit une fissure dans la quille. Les calculs démontrent que lors d'un échouement sur le sable, la cargaison ne peut pas s'échapper. Dans des circonstances exceptionnelles, si la cargaison s'échappait lors d'une collision avec un autre navire, les risques sont calculés par modélisation et nous avons pu constater que cela n'aurait pas d'effet sur les habitations ou les régions alentours...

M. Louis-Julien Sourd

J'ai oublié de répondre à une question portant sur le calendrier. Pourquoi avons-nous commencé le 1^{er} septembre ? Si j'avais écouté toutes les demandes qui me venaient des élus et des citoyens, il aurait fallu commencer le 15 août. Or, nous n'avions pas les documents nécessaires. Nous les avons eus le 18...

... Je vous explique ! Nous sommes le débat qui a commencé le premier, car il y avait une forte demande et nous étions au Verdon dès le 16 août. Le 16 août, nous tenions une permanence dans les locaux de la mairie du Verdon. Ce débat a donc commencé plus tôt, car il y a plus de résidences secondaires ici qu'à Dunkerque, cela se comprend.

Mlle Dupeyron

Bonsoir. Je suis habitante du Verdon. Je voudrais faire une remarque concernant le déroulement du débat. Selon moi, il ne sert à rien de poser des questions car de toute façon, qui décide au final ? C'est 4Gas. Nous n'avons rien à dire en fait. Cela ne sert à rien. Je ne comprends pas que le maître d'ouvrage puisse décider lui-même de la décision finale ! Je suis désolée, ce n'est pas de la démocratie !

Ma question concerne le visuel du projet. Je ne comprends pas, le paysage appartient à tout le monde, il ne vous appartient pas. À partir de combien de centaines de mètres estimez-vous ne plus être chez vous ?

Vous savez que la côte est très plate et on verra ces cuves de très loin, à moins que vous ne vouliez déplacer la Dune du Pilat, ce dont je doute.

De quel droit allez-vous modifier le paysage ? Vous allez me dire si oui ou non une loi vous y autorise.

Il ne faut pas oublier que nous sommes sur un site exceptionnel : le dernier plus grand estuaire sauvage d'Europe.

Mme Monique Cheruette

Monsieur JONKMAN a déclaré lors de la réunion au Verdon que les sites de port méthanier accueilleraient des cars de touristes et contribueraient ainsi au développement économique de la région. Peut-il aujourd'hui développer cette réponse, nous donner un ordre d'idée quant au nombre de touristes accueillis et nous dire si l'étude touristique est terminée ?

M. Louis-Julien Sourd

Est-ce que vous pouvez répondre à ces deux questions ? Nous aurons, lors de la réunion du 29 octobre, des spécialistes, des paysagistes-conseils. Nous consacrerons la soirée à ce sujet. Avez-vous des éléments sur le paysage, l'impact visuel et sur la fréquentation du touriste sur un terminal méthanier ?

M. Frank de Boer

En ce qui concerne l'impact sur le paysage, la réglementation française stipule qu'il faut limiter au maximum l'influence sur le paysage. C'est ce que nous faisons au moyen des mesures que nous proposons. Nous installons une dune devant les réservoirs et nous essaierons de limiter au maximum l'impact sur le paysage.

En ce qui concerne le tourisme, nous connaissons des situations où des activités industrielles ont suscité une fréquentation touristique, mais nous vous soumettrons les données et nous en discuterons lors d'un débat prochain...

M. Louis-Julien Sourd

... Nous n'entendons plus rien !...

Pouvez-vous reprendre la traduction, car nous n'avons rien entendu ?

... On va rétablir le son. En attendant, nous allons prendre d'autres interventions.

Mlle Dupeyron

Je voulais préciser que je ne voulais pas autant de *blabla*. Je demandais simplement si oui ou non il existait une loi qui vous autorisait à modifier le paysage. C'est simple !

... Il y a bien des lois qui vous en empêchent !

M. Frank de Boer

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Non, il n’y a pas de loi qui nous autorise à changer le paysage, mais une réglementation et une loi nous imposent de limiter au maximum l’impact visuel sur le paysage et c’est ce que nous faisons.

M. Louis-Julien Sourd

Passons à la question de la fréquentation des visiteurs sur un site industriel. Avez-vous une indication ? Que faites-vous à Milford Haven ? Comment cela se passe-t-il ?

M. Henk Jonkman

À Milford Haven, nous avons eu beaucoup de visites pendant la période de construction. Le terminal ne sera pas accessible du 15 novembre au 15 janvier, car il est en période de mise en service. Par contre, après le 15 janvier, il y aura encore plus de visites que pendant la période de construction parce qu’il sera opérationnel.

Je signale que les terminaux les plus proches de nos frontières, celui de Zeebrugge et de Bilbao, reçoivent énormément de visites ; cela se chiffre en milliers de personnes par an.

M. Durand-Lasserve

Je suis le cousin de Monsieur Alain Durand-Lasserve que vous connaissez.

Monsieur le Président, il y a une question que vous devez vous poser, que je me pose, que la salle doit se poser. Où est donc Alain Martinet, maire du Verdon-sur-Mer ? Où est-il ? Sans commentaire !

M. Louis-Julien Sourd

Je n’ai pas à répondre à cette question. Je ne contrôle pas la présence des élus.

M. Henri Legueut - Maire de Royan

Mes chers amis, Monsieur le Sénateur, Monsieur le Député, mes amis élus. Ce soir, quelle tristesse !

Quelle tristesse ! Depuis la belle c... – excusez-moi l’expression – que l’on vient d’entendre : le tourisme méthanier !...

Heureusement que je suis petit, trapu, et que j’ai mon centre de gravité bien précis !

Vraiment ce soir les pires imbécillités ont été dites ! Je m’excuse ! Et je vous remercie, mes chers amis, d’être tous ici, d’avoir posé ces questions. La bataille n’est pas encore gagnée, elle n’est qu’au début !...

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Messieurs, avec toute la sympathie que l'on peut avoir pour vous, venez nous voir en tant que touristes, mais pas avec votre port méthanier...

... Messieurs, réfléchissez ! Aujourd'hui, une salle qui vous demande de vivre correctement dans son environnement ! Elle vous demande la sagesse ! Elle a une richesse ici, dans le Verdon et dans l'estuaire. Cette richesse, c'est l'environnement ! Ne venez pas, Messieurs ! Je vous en supplie ! C'est du fond du cœur que nous vous disons : restez chez vous !...

... Et demain, nous allons remplir les salles, nous continuerons la bataille ! Nous n'en voulons pas !...

... Messieurs, dans ma vie d'élu de quarante ans, j'ai toujours eu la sagesse et la délicatesse de recevoir, mais ce soir, je ne peux admettre ce que j'ai entendu, je ne peux admettre qu'on détruise et qu'on viole l'estuaire que nous aimons !...

... Chers amis, c'est vous qui nous entraînez. Nous, les élus, nous avons besoin de vous ! Nous avons besoin de vous ! La prochaine fois, venez encore nombreux, car comme je l'ai dit tout à l'heure, nous ne sommes qu'au début d'une péripétie, mais nous la gagnerons !

M. Louis-Julien Sourd

...Madame Laville a la parole...

... S'il vous plaît, respectez le droit de parole des citoyens qui se sont inscrits. Je leur donne la parole. Cinq ou six personnes souhaitent encore s'exprimer. Ils ont le droit de le faire, comme les élus.

Mme Jeanne-Marie Laville

Je voudrais dire un grand merci à Monsieur le Maire de Royan pour son magnifique discours que nous apprécions beaucoup. Merci Monsieur le Maire.

Je voulais revenir sur l'impact visuel du projet. Nous n'avons malheureusement pas beaucoup parlé de Meschers où toutes les plages font face au Verdon. Je suis vraiment outrée, car les photographies qui ont été prises de l'embarcadère de Royan ne montrent rien, elles sont très mal prises, je m'excuse, Messieurs. Qu'on les prenne en face de Meschers et on verra l'impact !

Vous avez oublié Talmont, qui est un village classé pour l'environnement. Avec tous les touristes qui viennent dans cette région, il est inadmissible qu'on accorde le problème des méthaniers. C'est inadmissible !

Merci encore Monsieur le Maire pour votre intervention !

M. Defrançais

J'ai repris le fascicule qui m'a gentiment été offert à l'entrée. Le Verdon-sur-Mer a été choisi par 4Gas en raison de sa disponibilité en eaux profondes, d'un appontement existant, etc. « *Accès immédiat à la mer sans contrainte majeure, de marée ni d'écluse, ce site portuaire est aujourd'hui utilisé par l'accueil des lignes régulières des porte-containers et les navires rouliers* ».

Je vais un peu plus loin et je vois dans ce fascicule : « *Pendant le trajet d'un méthanier jusqu'à l'appontement, la circulation des autres navires s'effectuera selon les règles internationales.* », très bien, « *Une contrainte spécifique due à la présence d'un navire méthanier concerne le déchargement pour lequel une zone d'exclusion de 200 mètres autour est exigée* ».

Je vois ensuite : « *La passe de l'ouest est empruntée par les navires pour rejoindre la Gironde. Pour permettre la navigation des bateaux, le port de Bordeaux effectue une maintenance régulière par dragage* ». Déjà, au niveau du tirant d'eau, c'est autre chose.

« *Étant donné la profondeur actuelle, la plupart des méthaniers peuvent déjà atteindre la jetée, bien que ce passage ne soit possible que pendant un laps de temps défini : marée haute* ». Je me pose des questions au sujet de la sécurité quant à la navigation. Il faudra m'expliquer avec les marées hautes et ainsi de suite. Il faut tout même se rendre compte que les courants sont assez importants.

De plus, lorsque les containers vont vider, à combien de dérives vont-ils se trouver ? S'ils sont à plus de 100 mètres ou 200 mètres, cela va déjà contrarier les courants. J'ai habité sur la côte basque et j'ai vu ce qu'ils en ont fait au niveau de la Chambre d'Amour en voulant construire une jetée pour permettre l'accès au port de Bayonne. Toutes les plages ont été détruites.

Il faut m'expliquer. Est-ce que des essais ont été faits au niveau des courants qu'il peut y avoir du côté du Verdon ?

... Je n'ai pas fini, j'ai encore une question.

... Vous avez dit que le rejet des eaux dans la Gironde était à moins 7 degrés. Pendant combien de temps va durer ce rejet ? Est-ce cela va fonctionner l'été et l'hiver ? De l'eau à moins 7 degrés dans la Gironde, je pense que cela va finir par entraîner des choses anormales.

... Quant aux questions sur la sécurité, les réponses de ces Messieurs sont pleines d'incertitudes et ce sont des choses qu'ils n'ont pas tellement fouillées. En fin de compte, ils sont assez surpris par les questions que nous leur posons.

M. Louis-Julien Sourd

Si vous voulez des réponses, il faut poser des questions courtes et précises.

M. Franck de Boer

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
J'aimerais donner une réponse concernant la question du débit, de la marée haute et du courant.

D'abord, quelques points de départ que nous avons pris en compte. Quand nous avons fait les études d'impacts sur la sécurité nautique, un des points de départ était que les méthaniers entrent dans l'estuaire deux heures avant ou après les hautes eaux à Cordouan. Ceci dépend de la taille du méthanier.

Ensuite, nous avons pris la situation où il faut quatre remorqueurs pour effectuer les manœuvres. Lors de la simulation, nous sommes arrivés à la conclusion suivante : il n'y a pas de risque ou de problème lors des vents d'une puissance de 6 Beaufort et un courant de 2 nœuds. Il n'y a pas de problème avec les vents de nord-ouest 8 Beaufort.

Il y a cependant des conditions critiques si le vent vient de ouest-sud-ouest, avec une puissance de 6, 7, 8 Beaufort ou plus. Ces conditions critiques seront étudiées lors des simulations à effectuer qui seront réalisées avec les pilotes portuaires.

M. Louis-Julien Sourd

Je vois que la salle commence à se vider. Je vais donner la parole en salve à tous ceux qui sont encore inscrits.

Un intervenant

J'ai un peu l'impression que la société 4Gas est instrumentalisée. Qu'est-ce qui se cache derrière la première implantation d'un site industriel sur l'estuaire ? Qu'est-ce qui va venir après ? Cette implantation industrielle ne fait effectivement pas partie des pires, mais que va-t-il y avoir derrière ? Une fois qu'on aura commencé à installer ce site, ce sera l'ouverture à l'implantation de nouvelles industries bien plus dangereuses que celle de l'utilisation du gaz et du méthane.

M. Vendon

Je voudrais savoir si 4Gas est en mesure de nous dire si les oléoducs pourront alimenter les Espagnols. Si nous alimentons les Espagnols, nous pourrions leur dire de monter un port méthanier chez eux.

Deuxièmement, une dame a fait allusion aux vaches de la région de Loire qui avaient absorbé de la dioxine d'azote. Il faut savoir, pour répondre à la question précédente, qu'une usine de cette importance, c'est une usine qui apporte de l'énergie. Pour avoir travaillé dans une raffinerie et près d'une usine qui fabrique de l'azote, je signale qu'une usine qui fabrique de l'azote est une très grosse consommatrice de gaz. Il fut un temps où ces usines s'approvisionnaient en fioul lourd ; aujourd'hui, c'est en gaz. Je voudrais savoir si l'usine du méthanier pourrait éventuellement nous amener de

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
façon très proche, comme c'est le cas dans certains endroits de France, une usine d'azote, qui est plus dangereuse que le stock de méthane, plus dangereuse pour l'environnement car en permanence une torche évacue une petite fumée jaune ou verte : la dioxine d'azote.

Enfin, je m'adresse aux politiques. Compte tenu des enjeux, je voudrais savoir si la CDA ne pourrait pas organiser un référendum sur cette question face à l'enquête, car on sait très bien si on lit la question posée par Monsieur Quentin à Madame Kosciusko-morizet que les politiques n'ont pas encore baissé les bras.

Mme Claudia Courtois

Merci. Peut-être pourriez-vous répondre à la première question sur les garanties du Port Autonome ou de l'État de savoir s'il y aura d'autres industries plus dangereuses ensuite ? Est-ce que déjà, d'autres entreprises intéressées auraient réservé ou souhaiteraient s'installer sachant que 4Gas a ce projet sur le site ? Merci.

M. Julien Bas

Nous travaillons en permanence sur un certain nombre de projets, mais nous avons des certitudes. La première est qu'il n'y aura pas d'industrie chimique au Verdon, c'est un engagement du port. La seconde est qu'il pourra y avoir des éoliennes si tous les élus le souhaitent. La troisième est que sur les 950 hectares que gère le port sur le site du Verdon, 650 hectares sont déjà consacrés à des fonctions purement environnementales. Voilà trois engagements fermes...

... Nous avons une stratégie avec un plan à cinq ans, par contre l'engagement que nous prenons ici est un engagement qui lie le port.

Mme Claudia Courtois

Sur les deux autres questions, les gazoducs et le marché espagnol, l'usine d'azote sur le site, pouvez-vous répondre ?

M. Henk Jonkman

Concernant l'Espagne, il faut savoir qu'en France, il existe un réseau de gazoducs de plus de 36 000 kilomètres ; et je ne parle que du réseau de transport. La France a la particularité d'avoir un maillage de distribution qui permet d'aller du sud au nord, de l'est à l'ouest, qui permet en fait d'envoyer du gaz de n'importe quel point vers n'importe quel autre point.

Il existe un gazoduc qui va actuellement en Espagne. C'est le prolongement de l'artère de Guyenne. À ce jour, le peu de flux qui existe avec l'Espagne est un flux vers la France et non dans l'autre sens.

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Le terminal du Verdon a pour objectif premier d'alimenter le sud-ouest et le reste de la France. Je viens de vous expliquer qu'il y a un maillage très complexe de gazoducs à travers toute la France. Il n'est pas exclu qu'occasionnellement, du gaz parte vers l'Allemagne, le nord, l'Espagne, l'Italie, etc., mais cela sera tout à fait occasionnel, ce n'est pas le but d'un terminal dans cette région.

Mme Claudia Courtois

Pouvez-vous répondre à la question concernant le stockage d'azote ?

M. Frank de Boer

Notre projet pourrait éventuellement comporter aussi une production d'azote, mais je dois vous dire que la production d'azote n'a pas besoin d'une torche et n'a pas d'émission nocive.

M. Alain Hécho – Association « Une pointe pour tous »

Je voudrais apporter une petite précision pour Monsieur le représentant du Port Autonome de Bordeaux qui a oublié de nous parler du projet ENDESA, un groupe espagnol qui prévoit un terminal méthanier sur la commune du Verdon et qui a également une convention de réservation. Soit il n'est pas au courant, soit il continue dans le même sens que le Port de Bordeaux de cacher une partie des informations.

D'autre part, puisque 4Gas et le Port Autonome de Bordeaux sont si soucieux de préserver l'environnement NATURA 2000, ils ne doivent pas ignorer qu'un jugement de la Cour de Justice de l'Union Européenne, le 4 juin 2000, a condamné la France pour obligation de transcription avant le 5 juin 1974 d'un dispositif prévoyant que les autorités nationales n'autoriseraient que les projets non susceptibles d'incidence négative sur ces zones. Ce qui amène deux questions. La future implantation du terminal méthanier du Verdon classée SEVESO II seuil haut est-elle cohérente avec les objectifs de préservation des sites NATURA 2000 ? Existe-t-il un précédent européen d'une telle installation à l'intérieur d'un site ? Il faut savoir que tout l'estuaire est classé NATURA 2000 sauf le point exact de l'emplacement du port. Mais pour aller au port, les bateaux sont obligés de traverser l'estuaire.

Concernant les photographies qui ont fait bondir la salle, les gens de Royan connaissent bien la vue depuis le port, la Grande Conche, Meschers, Talmont et ainsi de suite. Si ces Messieurs de 4Gas allaient se promener par là, ils verraient un panorama bien différent. On voit parfaitement les grues du Verdon. Ceux qui ont connu l'époque du port pétrolier se rappellent qu'on voyait très bien les cuves – elles mesuraient moins de 20 mètres – depuis Royan. C'est la raison pour laquelle des sapinettes avaient été plantées pour cacher ces horribles choses, ainsi que des pins sur la promenade en haut de Royan.

Ces cuves, qui mesurent 27 mètres de plus, ne pourront en aucun cas être enterrées comme le prévoient ces Messieurs, puisqu'ils n'ont pas fait d'études de sol, ni géologiques, ni sismiques. Je rappelle qu'il y a eu un tremblement de terre à l'Ile

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public d'Oléron il n'y a pas longtemps. On ne peut donc pas se permettre d'enterrer les cuves quand on ne sait pas ce qu'il y a dessous. Il s'agit d'un terrain alluvionnaire.

Quant aux dunes soi-disant arborées, cela fait rire tout le monde. Le point le plus haut du Verdon est la dune de l'ancien sémaphore, elle ne mesure que 34 mètres et on voit la base qu'elle a.

Mme Claudia Courtois

Monsieur Bas, pouvez-vous nous parler d'ENDESA qui avait réservé, puis n'a plus réservé et a à nouveau réservé ? Où est-ce que cela en est ? Il s'agissait d'un terrain proche de celui réservé par 4Gas.

M. Julien Bas

Une toute première chose sur le fait de cacher de l'information : j'ai répondu tout à l'heure à une question sur la mise en concurrence des différents opérateurs et je vous ai fait la litanie des personnes que nous avons rencontrées sur des terminaux méthaniers. Je vous ai parlé de ELF, de SHELL, de 4Gas et d'ENDESA.

Nous avons rencontré ENDESA. Il a une convention de réservation qui expire au mois de novembre, et à ce jour, seul 4Gas s'est engagé dans des études.

Mme Claudia Courtois

Est-ce que ENDESSA peut à nouveau renouveler sa demande de réservation ? Est-ce que c'est possible ?

M. Julien Bas

ENDESA peut la renouveler et nous pouvons l'accepter, absolument...

Mme COURTOIS

Deux autres questions concernaient 4Gas. La première consistait à savoir si la future implantation serait cohérente avec un site NATURA 2000. Vous avez en partie répondu, mais pourriez-vous être un peu plus précis ? La seconde était de savoir s'il existait un précédent européen avec un projet de site industriel tel que le vôtre, classé SEVESO haut, dans un site classé NATURA 2000. Merci.

M. Frank de Boer

... Nous connaissons le jugement de la Cour de Justice Européenne et nos études tiendront évidemment compte de ces jugements. Pour l'instant, notre activité industrielle n'aura pas d'incidence négative sur les espèces protégées et la zone classée NATURA 2000.

Mme Josiane Nouvel

Depuis que 4Gas est rentré dans notre vie - c'est un véritable drame, je pense, pour bon nombre de personnes ici - nous avons appris que nous pourrions respirer un air pollué, avoir une eau polluée. Avant, nous n'avions peur que des éléments, c'est-à-dire que nous avons les tempêtes, nous avons encore le souvenir de celle de 1999.

Ma première question est simple : Messieurs de 4Gas, qu'est-ce que vous venez faire ici ? Vous n'avez rien à nous apporter !...

... Ma deuxième question concerne la présentation qui nous a été faite d'une étude soi-disant scientifique – je dis bien soi-disant scientifique – sur l'impact au niveau de l'estuaire et de l'eau. Est-ce que le Monsieur qui a présenté cette étude prétend que c'est une étude scientifique ? Je suis une universitaire, je n'ai jamais vu d'étude scientifique de ce style...

M. Louis-Julien Sourd

Il faut vous arrêter, Madame, car vous posez dix questions.

Mme Josiane Nouvel

Non, ma troisième question est très importante, car personne n'y a pensé, je ne l'ai jamais entendue depuis que je suis ces débats. En tant qu'habitante de Soulac et de la région du Verdon, quand on évoque le risque de feu, j'ai toujours à l'idée – j'ai plus de 60 ans – l'impact que cela peut avoir sur des forêts de résineux. Est-ce que vous imaginez ce que ce serait ? Simplement avec ce danger, il nous est impossible d'accepter votre projet ! Uniquement sur ce plan ! L'eau n'est peut-être rien à côté, mais le feu, pour nous, c'est terrible !

M. Louis-Julien Sourd

Les dernières personnes veulent-elles intervenir dans la foulée ? S'il s'agit d'avis, je les comprends, mais qu'elles les expriment par écrit.

M. Blanchet

Je voudrais poser une question à Monsieur Jonkman. Je voulais lui demander s'il avait l'intention d'envoyer ses enfants en vacances dans sa future centrale...

... La deuxième chose est une remarque concernant les photographies. Elles sont effectivement faites par un professionnel, mais qui a mis tout son talent de professionnel au service du mensonge...

... Dans la prochaine réunion concernant le tourisme, il faudrait que nous ayons de vraies photographies, d'amateurs, prises de la falaise.

Je me demande ce que ces gens-là font ici !

M. Jean Riffaud

J'avais posé des questions sur la navigation des méthaniers dans l'estuaire. Il m'a été répondu par les différents intervenants, ce qui ne me rassure pas du tout, car on nous dit qu'il faut plusieurs centaines de mètres – j'ai cru lire dans un article qu'il fallait trois kilomètres – à un méthanier pour s'arrêter, et s'il a une avarie en face de Cordouan, il viendra s'échouer sur les plages de Saint-Palais. Je pense qu'en Charente Maritime, on n'oublie pas que le Rokia Delmas est encore échoué en partie sur l'Ile de Ré.

En tant qu'ancien élu, maintenant retraité, je me pose une question : comment se fait-il que les études que nous demandons tous à 4Gas et à l'Etat français soient faites par un bureau d'études hollandais ? Je ne comprends pas ! Que fait la DRIRE ? Que font tous ces organismes français ? Je demande en particulier que l'étude sur la navigation dans l'estuaire soit faite par le préfet maritime qui est responsable de toute la navigation sur la côte ouest de la France.

Enfin, ma dernière intervention est un conseil que je donne à Monsieur le représentant du Port Autonome de Bordeaux, qui a l'air d'être très satisfait. Je pense qu'il ne va pas tarder à acheter une maison sur le Verdon. En plus de cela, il fera une bonne affaire, car il y a environ quinze jours, une étude de notre quotidien régional a fait apparaître que l'immobilier sur le Verdon a déjà baissé de 10 %. À quand celui de Royan ?

M. Louis-Julien Sourd

Toutes les questions écrites qui comportent une adresse auront une réponse. Nous allons terminer cette série et nous arrêterons pour ce soir avant de nous retrouver le 29.

M. Bernard Vinquoy – Conseiller municipal – Le Verdon

Bonsoir. J'avais prévu une question, mais je vous la poserai demain à Bordeaux. Vous voyez que ce débat public se déroulant sur trois mois et demi est nettement trop court ; nous n'avons pas le temps de poser toutes les questions.

Je vais rebondir sur ce qu'a dit Monsieur quant à l'immobilier et revenir sur les nombreuses perles citées par Monsieur Jonkman. En plus du tourisme méthanier qui devrait amener des emplois, en plus des emplois qui devraient augmenter, il nous a

Débat public – Projet de Terminal Méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
parlé sur une radio de l'augmentation du prix de l'immobilier : grâce au méthanier, le
prix de l'immobilier va monter. C'est encore une bêtise de plus, encore de la
provocation.

Je m'adresse à Monsieur Jonkman : j'espère que vous allez faire expertiser les
maisons. Le fait de dire des bêtises, c'est bien, mais après, il faut les assumer. Je
pense qu'il faut que vous prévoyiez une enveloppe et que vous fassiez une expertise
sur les deux rives des maisons à l'heure actuelle. Si malheureusement votre projet de
fou se réalise, vous prendrez la responsabilité de la chute de l'immobilier.

Mme Legrand

Ma question s'adresse au Commandant Follin. Lorsqu'un méthanier est à quai, en train
de décharger, est-ce que les bateaux qui se trouvent dans le port de plaisance de Port
Médoc et les bacs peuvent circuler ?

M. Henri Follin

La réponse est oui, simplement lorsque le navire sera en déchargement, une zone
d'exclusion autour du navire à quai sera mise en place, de façon à ce qu'aucun bateau
ne puisse s'approcher à moins de 200 mètres du navire en opération. Évidemment,
l'ensemble des navires de Port Médoc, les bacs et les navires allant ou partant de
Bordeaux pourront naviguer sans aucune difficulté.

M. Louis-Julien Sourd

Merci. Bonne soirée à tous.