

Débat public
Projet de terminal méthanier au Verdon

Soulac, le 17 septembre 2007

Réunion de lancement

CPDP :

M. Louis-Julien Sourd, Président ;

Mme Corinne Biès ;

Mme Claudia Courtois ;

M. Patrick Loulière

MAÎTRE D'OUVRAGE 4GAS :

M. Paul Van Poecke, Président Directeur Général ;

M. Henk Jonkman, Directeur Général France ;

M. Haroun Van Hövell, Vice-président ;

M. Frank De Boer, Vice-président.

Introduction

M. Louis-Julien Sourd – Président de la Commission Particulière du Débat Public

Bonsoir. Pour commencer, je vais donner la parole à Monsieur Xavier Pintat, Sénateur Maire de Soulac.

M. Xavier Pintat – Sénateur-Maire de Soulac

Bienvenue à toutes et à tous. Je me réjouis d'accueillir à Soulac la première réunion particulière du débat public et je souhaite la bienvenue au Président Sourd, que je connais depuis longtemps, et à toute l'équipe de la Commission.

Mon plaisir est d'autant plus grand que ce débat était très attendu. Il devenait urgent de le lancer, même si, à mon sens, il aurait été opportun et judicieux de l'organiser également en été, tant nous avons une fréquentation touristique importante et dont c'est la vocation de notre territoire.

Que l'on soit favorable ou opposé à ce projet – tout le monde connaît mon point de vue – j'ai la conviction et l'espoir que seuls comptent l'avenir de ce territoire et de ces habitants et le fait d'avoir des projets compatibles sur le plan économique, touristique et environnemental avec l'existant.

Nous attendons de la Commission qu'elle joue tout son rôle, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres, en apportant tous les éclairages d'un véritable débat démocratique et clairvoyant, fournissant de vraies réponses sans zone d'ombre. Je crois que rien ne serait plus grave qu'une simple démarche formelle. Nous souhaitons des réponses précises, des réponses irréfutables. La communauté de communes quant à elle, que nous sommes plusieurs à représenter ce soir, transmettra ses nombreuses interrogations au vu d'un dossier qui aujourd'hui ne répond pas à toutes ces interrogations. Je suis certain que ce sentiment est partagé par tous les membres de votre Commission. Je vous souhaite donc un débat sérieux, un débat objectif, un débat indépendant, sans ambages, et surtout un débat répondant aux attentes et aux inquiétudes des habitants des deux rives de notre estuaire.

Mesdames et Messieurs, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat, nous comptons sur vous. Merci de votre attention.

Intervention de la Commission Particulière du Débat Public

M. Louis-Julien Sourd

Merci Monsieur le Maire. Bonsoir à toutes et à tous. Je me réjouis de cette assistance nombreuse, car ceci démontre que ce débat public était attendu. On parle de 4Gas depuis un peu plus d'un an ; il était temps que le public local des deux rives soit bien informé et puisse profiter de ces trois mois et demi, jusqu'au 14 décembre, pour se documenter, poser des questions, émettre des avis. De même, pour le maître d'ouvrage que je vais présenter dans quelques minutes, il est important de bien connaître l'opinion publique du Nord Médoc et du Pays Royannais.

Mais avant de commencer, je vais vous présenter les personnes qui m'entourent à la tribune.

- A ma gauche, les membres de la Commission Particulière du Débat Public que je préside et qui m'aident tous les jours à organiser ces rencontres, cette information et les réponses à vos questions.

- Madame Biès, consultante en environnement et développement durable ;
- Madame Courtois, journaliste indépendante ;
- Monsieur Loulière, ancien cadre dirigeant, retraité d'un grand groupe de travaux publics.

Le cinquième membre, Monsieur Defrance, ingénieur général honoraire des Mines, n'est pas présent ce soir, mais il participera aux soirées portant sur l'énergie, la politique énergétique française et les risques industriels.

4Gas, l'industriel hollandais, est aujourd'hui représenté par :

- son Président Directeur Général, Monsieur Paul Van Poecke,
- ses Vices –présidents, Haroun Van Hövell et Franck De Boer ;
- son Directeur Général France, Monsieur Jonkman, que vous connaissez puisqu'il est déjà venu en Médoc il y a environ un an.

Ils sont donc venus de Rotterdam ou de Paris spécialement pour présenter leur société, leur projet et leur intention en Gironde et au Verdon en particulier.

« Débat public » est une expression qui n'est pas inconnue aux Girondins, car c'est le quatrième débat qui se déroule dans le département. Il y en a eu une soixantaine en France, mais la Charente Maritime n'en a jamais entendu parler.

➤ Comment naît un débat public ? Pourquoi fait-on un débat public et qui le décide ?

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Ce n'est pas un ministre, ce n'est pas le gouvernement, ce n'est pas le Préfet. C'est une démarche émanant d'une autorité administrative indépendante : la Commission Nationale du Débat Public. Cette procédure a été créée par une loi de 1995, la loi Barnier, du nom du Ministre de l'Environnement de l'époque.

Cette autorité examine des projets industriels publics ou privés. C'est elle qui décide s'il y a débat public, c'est-à-dire plusieurs mois d'information et d'échanges avec les populations locales. Cette Commission Nationale, dont le Président est nommé par le Président de la République, nomme des Commissions Particulières. Localement, elle m'a désigné pour présider cette Commission en Gironde, puis elle a nommé les membres que je lui ai proposés.

Cette Commission Nationale ne dépend directement d'aucun ministre. Elle est garante de l'impartialité du débat. C'est elle qui s'assure que tout est mis en œuvre pour que chacun puisse s'exprimer et que tout ce qui a été dit et écrit reste dans le compte-rendu et dans le bilan final. Ce n'est pas un médiateur, c'est un garant, un recenseur d'arguments favorables ou défavorables.

➤Que s'est-il passé depuis le printemps 2007 ?

Le 4 avril dernier, la CNDP a décidé qu'il y aurait débat public sur les terminaux méthaniers en projet en France qui sont au nombre de trois. Pourquoi ?

D'une part, parce que ce sont de gros investissements, 300, 400, 500 millions d'euros.

D'autre part, on constate que la consommation de gaz augmente en France et que celle-ci a besoin de diversifier ses approvisionnements. Nous vous exposerons cela lors de la réunion consacrée à ce thème.

Enfin, les enjeux économiques, sociaux et environnementaux d'une installation de ce type sont importants. Il ne s'agit pas d'un investissement de deuxième ordre.

Il est donc logique que, pour des opérations de cette envergure, il y ait débat public très en amont de la décision. Nous ne nous situons pas du tout au niveau de l'enquête publique qui précède la construction. Nous sommes très en amont, à deux ou trois ans du jour où le chantier pourrait démarrer.

La CNDP a donc décidé le 25 juillet que le débat aurait lieu pendant trois mois et demi, du 1^{er} septembre au 14 décembre 2007. Certains débats se sont déroulés en deux mois, d'autres en quatre mois, nous sommes donc sur une durée tout à fait normale.

Dès le mois de juin, dès que la Commission a été mise en place, nous avons vite ressenti ce qu'a évoqué Monsieur Pintat. La population estivale, présente à Soulac et dans la pointe du Médoc comme sur la rive droite à Royan et dans le Pays Royannais, souhaitait des informations. Dès le 16 août, nous avons donc anticipé sur l'ouverture officielle en commençant à donner de l'information.

A Dunkerque, il y a un projet porté par EDF et au Havre, un projet sur le port d'Antifer porté par POWEO. Ces trois projets sont différents puisqu'ils ne sont pas portés par le même industriel, mais ce sont trois projets privés. C'est la première fois qu'un débat public concerne des entreprises privées et non publiques comme Réseau Ferré de France, EDF ou même l'Etat avec un projet de rocade.

Les trois débats se déroulent en même temps, avec trois Commissions différentes. Les trois Présidents se rencontrent régulièrement afin que cela soit mené de façon

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public cohérente. De plus, Monsieur Defrance est membre des trois Commissions. Nous menons donc cela en toute transparence et les trois débats parallèlement.

➤A quoi sert un débat ?

Certains peuvent avoir des doutes : pourquoi faut-il y passer trois mois ? Premièrement, il s'agit justement de profiter des neuf ou dix réunions que nous allons tenir pour discuter de l'opportunité de ce projet. Est-il utile ? La France en a-t-elle besoin ? Le Médoc et la Gironde sont-ils preneurs ou non ?

Deuxièmement, y a-t-il des variantes ? Il ne s'agit pas d'un tracé de routes que l'on peut faire passer ici ou là, mais il peut y avoir des variantes. D'ailleurs, au début, 4Gas était parti sur un projet de cinq cuves ; aujourd'hui, on parle de deux plus une. Cela montre bien qu'il peut y avoir des variantes, des solutions différentes.

Troisièmement : débattre. Le débat, c'est permettre à chacun de dire ce qu'il pense, d'écouter les avis des autres et d'interroger les experts, les services de l'administration, les scientifiques, etc.

C'est donc de tout cela que nous allons parler pendant ces neuf soirées, que je souhaite fructueuses. Comme l'a dit Monsieur le Sénateur-Maire, ce débat doit être fructueux. Il faut qu'à la fin de cette période on en sache un peu plus et que votre opinion ait été forgée après avoir écouté, après avoir examiné les documents, les informations, les réponses qui vont être données.

➤Pourquoi une Commission Particulière ? En quoi consiste notre travail ?

Il s'agit d'un travail passionnant, car il est très court et en même temps très intense. Il faut organiser une présence sur le terrain, avec des modalités précises, réserver, équiper, aménager des salles, des permanences, des bureaux, etc. Il faut animer, c'est-à-dire faire en sorte que chacun s'exprime sans aucune priorité. Les élus auront bien sûr la parole, mais également tous les citoyens, même ceux qui n'ont qu'une simple maison ou qui viennent passer leurs vacances ici. Ceux qui ne souhaitent pas s'exprimer oralement peuvent écrire, des documents ont été remis en ce sens. C'est donc une garantie importante pour la qualité d'un débat.

Dans trois mois, au 14 décembre, mes collègues, membres de la Commission et moi-même, devront rédiger un compte-rendu solide, argumenté et correspondant à tout ce qui aura été dit. Nous adresserons ce compte-rendu à la Commission Nationale qui publiera le bilan final sur papier et sur Internet. Les annexes comporteront toutes les interventions écrites des individus, des groupements, des conseils municipaux, etc. C'est donc la transparence absolue.

Par ailleurs, cette Commission a une obligation. Lorsqu'on nous a nommés, on nous a demandé de faire preuve d'une certaine déontologie, d'une certaine éthique. Le deuxième point est donc la neutralité : nous n'avons aucun intérêt dans le Médoc. Nous ne sommes ni propriétaires, ni locataires. Nous n'avons aucun intérêt local. Nous sommes totalement impartiaux, même si j'ai, pour ma part, de nombreuses années d'expérience en Gironde.

Nous sommes totalement transparents. Tout doit être enregistré. Toutes les questions auront une réponse. Nous ne dirons pas « Vous devriez le savoir », ne vous inquiétez pas. Tout le monde aura la possibilité de s'exprimer. Je souhaite que, si vous avez une opinion, vous l'argumentiez : « Je suis favorable ou je ne suis pas favorable pour telle et telle raison ». C'est cela qui enrichit le débat.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Enfin, le dernier point est l'équivalence. Aucun point de vue ne compte plus qu'un autre. Tous peuvent être appréciés. Lorsqu'on a 25 ans et que l'on est chômeur, on n'a pas le même point de vue que lorsqu'on est retraité. Lorsqu'on est propriétaire d'une résidence hôtelière ou d'un bateau, on n'a pas le même point de vue qu'un autre. Toutes ces opinions doivent donc être expliquées et on peut les comprendre.

➤ Dans trois mois ?

Ces trois mois vont être longs et intenses puisque nous aurons une ou deux réunions par semaine. Le 14 décembre, nous tirerons le rideau et nous dresserons le compte-rendu. Ce sera la fin du débat public proprement dit. Nous avons deux mois pour rédiger le compte-rendu, ce qui nous conduira au 14 février 2008. La Commission Nationale le rendra alors public et ceux qui le demanderont pourront en disposer ou le consulteront via Internet.

L'industriel qui souhaite s'installer ici, 4Gas, aura alors trois mois pour prendre une décision motivée. Il devra dire ce qu'il veut faire et pourquoi. Trois solutions sont possibles.

Première possibilité : il abandonne.

Deuxième possibilité : il poursuit.

Troisième solution : il amende, il modifie son projet, il l'adapte en fonction de ce qu'il aura entendu pendant trois mois.

Une fois sa décision prise, s'il souhaite poursuivre son projet, il devra se soumettre à de nombreuses démarches réglementaires, qui vous seront précisées au cours de ces trois mois. Un long chemin attend tous les industriels qui veulent monter des installations de ce type. Il faut au moins un an d'études, de sollicitations de permis, d'autorisations d'exploiter, etc.

➤ Comment procédons-nous pour que vous soyez informés ?

Nous avons estimé qu'il fallait diffuser de l'information pour 60 000 adresses. J'espère que tout le Médoc a été bien servi et si certaines personnes ne l'ont pas été, il faut qu'elles nous le signalent en nous donnant leur adresse. Nous avons envoyé des courriers adressés et du routage à beaucoup de monde, mais j'ai constaté, ce matin à Royan, que cela n'arrivait pas partout de la même façon. Si des personnes n'ont pas reçu le Journal du Débat n°1, la Synthèse du dossier du maître d'ouvrage et le calendrier, il faut qu'elles nous le signalent. Nous ne sommes pas maîtres de ce que font les employés de la Poste. Nous leur confions un routage et il arrive que certains immeubles ne soient pas servis.

Depuis le 18 août, nous disposons d'un dossier du maître d'ouvrage de 88 pages, d'une synthèse de 6 pages, d'un journal que nous éditons – nous en éditerons au moins deux autres au cours du débat public – d'un site Internet à travers lequel la population peut consulter quotidiennement l'actualité du débat.

Nous souhaitons que cette information soit la plus accessible possible. C'est la raison pour laquelle nous avons fait en sorte que vous disposiez de documents lisibles et compréhensibles. Il n'est pas simple d'expliquer des problèmes chimiques ou techniques au grand public. J'espère que nous y sommes parvenus et que vous disposez maintenant d'outils qui vous informent.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Il y a par ailleurs dans la presse un certain nombre d'annonces, de communiqués. Des affiches et des prospectus ont été également distribués.

➤ Comment faire pour émettre un avis ?

Divers outils sont à votre disposition.

Vous avez la possibilité d'utiliser les cartes pré-affranchies du Journal du Débat Public n° 1 pour nous envoyer un avis, une prise de position, une question, etc. Nous recensons cela.

Vous pouvez nous écrire, venir à la permanence, le jeudi au Verdon, ou dans nos bureaux de Bordeaux, 17 cours du Chapeau Rouge. Nous sommes là pour vous accueillir et vous donner les réponses qui nous concernent. Si la réponse doit être donnée par le Port Autonome, la Direction Régionale de l'Industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE), 4Gas, nous leur adresserons la question.

Au cours de ces trois mois, vous pourrez donc vous exprimer par tous les moyens à votre disposition :

- par écrit, nous avons déjà plus de trois cents questions ;
- via le site Internet, nous sommes à plus de trois mille visites, ce qui signifie que beaucoup de monde se pose des questions et que ce débat était nécessaire et attendu ;
- si vous êtes des particuliers, un groupe, une association, un syndicat, vous pouvez rédiger une contribution ; si celle-ci est solide et argumentée, la Commission peut décider d'en faire un Cahier d'Acteur, de quatre à six pages.
- au cours des réunions, vous pouvez demander la parole.

Le but de ces soirées est de pouvoir vous apporter immédiatement une réponse. Si le sujet de votre question est complexe, par exemple « quelle est la réglementation des installations classées pour l'environnement ? », la réponse peut prendre plus de temps et dans ce cas, avec la DRIRE, nous pouvons vous indiquer l'adresse du site ou les coordonnées exactes du texte portant sur ce sujet.

Les questions / réponses sont essentielles et font partie de la qualité d'un débat. Vous nous envoyez des questions, signées, accompagnées de votre adresse. Nous les trions, nous les organisons, nous les regroupons. Si cela nous concerne, nous répondons. Si cela concerne des sujets réglementaires, nous demandons aux services de l'Etat, pour les questions réglementaires seulement, car pour l'instant, les services de l'Etat n'ont pas le projet. Il ne s'agit pas d'un dossier abouti.

Il faut que 4Gas et les autres partenaires donnent des réponses sous quinze jours, car c'est cela qui fait la réactivité. Nous démarrons et que ceux qui attendent une réponse depuis le 1^{er} septembre nous pardonnent. Dès demain, je réponds aux questions les plus anciennes.

Tout cela est public, c'est-à-dire figure sur le site Internet.

➤ Le calendrier

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Je vais passer rapidement sur ce point, car nous aurons l'occasion d'en reparler et il n'y a pas trop à intervenir ce soir sur les réunions thématiques. Nous avons prévu neuf réunions. J'ai décidé ce matin, avec les élus, les associations et les groupements du Royannais, d'organiser une deuxième réunion à Royan. Il y aura donc dix réunions au total. La prochaine aura lieu le 27 septembre au Verdon et aura pour thème « les impacts sur le milieu naturel ».

➤ Comment allons-nous travailler ?

Nous allons essayer de respecter l'horaire. Nous commençons à 19 heures et nous essayons de terminer à 22 heures. Les réunions productives ne sont pas les plus longues. Au cours des dix rencontres, nous aurons le temps d'aller au fond du débat. Nous essayons donc de tenir des réunions courtes, mais denses et bien organisées.

Dans quelques minutes, je vous donnerai la parole sur le sujet du débat public, car des questions se posent encore sur ce point.

Ensuite, nous passerons au cœur du dossier et je demanderai aux dirigeants de 4Gas de présenter leur projet, puis il y aura le débat.

Il faut un code de bonne conduite. Pour que la soirée soit efficace, il faut que nous ayons du respect mutuel. Vous posez des questions, mais vous acceptez que d'autres ne soient pas de votre avis et vous les écoutez, sinon, nous n'avancerons pas. C'est une règle de démocratie essentielle.

Il peut arriver que vous ayez beaucoup de choses à dire, mais comme vous êtes nombreux, je limiterai un peu le temps de parole. Je vous demanderai donc d'être brefs : cinq minutes maximum par orateur. Si vous avez beaucoup plus à dire, je vous demanderai de le faire par écrit. Faute de quoi, des personnes quitteront la réunion frustrées, sans avoir pu s'exprimer.

Je pense avoir dit l'essentiel et je vous sollicite maintenant afin de savoir si vous avez des questions sur ce que j'ai indiqué de l'organisation et de notre fonction de débat public pendant ces quelques mois. Vous disposez de fiches si vous souhaitez poser des questions par écrit, les hôtesse se chargeront de nous les faire parvenir.

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

Je vous remercie, Monsieur le Président. Je prends la parole au nom de l'association « Une pointe pour tous », le collectif des deux rives. Notre association, constituée en 2007, compte aujourd'hui 2450 adhérents.

Dans le cadre de cette première réunion organisée par la Commission Particulière du Débat Public, nous poserons trois questions argumentées relatives à la recevabilité du projet. D'autres questions seront posées par notre association lors des réunions ultérieures sur des aspects particuliers du projet. Une synthèse de ces questions, à laquelle nous donnerons une très large diffusion, sera reprise dans le Cahier d'Acteur que nous remettrons à Monsieur le Président de la Commission.

- Le premier point que nous évoquons est le suivant. Le dossier qui nous est soumis est très indigent. Nous sommes surpris que le débat public repose sur un document qui est, en fait, une plaquette de promotion publicitaire. C'est, à notre connaissance, une première dans l'histoire du débat public en France.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Le dossier du maître d'ouvrage et la procédure suivie par la Commission ne respectent pas les dispositions de la loi du 27 juillet 2002, relative à la démocratie de proximité, reprise par la décision de la Commission Nationale du Débat Public du 4 avril, qui affirme que le débat public doit débattre de tous les aspects du dossier.

Le dossier passe en effet sous silence des aspects essentiels du projet. Les graves lacunes du dossier qui nous est soumis remettent en cause le principe de transparence et d'argumentation qui doit animer le travail de la Commission et la recevabilité même du dossier du maître d'ouvrage.

Quels sont ces aspects essentiels qui sont ici oubliés ?

Le dossier passe sous silence la spécificité du site portuaire du Verdon dont l'accès maritime est notoirement difficile.

Le dossier ne tient pas compte de la population estivale de la communauté de communes, qui est cinq à huit fois supérieure à la population résidant à l'année, ni de l'impact du projet sur les activités liées à cette population.

Le dossier ne tient pas compte de la rive droite de l'estuaire alors que celle-ci est bien évidemment concernée.

Quels sont les documents et expertises indépendantes qui nous permettront d'aborder ces trois points ? Où sont-ils disponibles ? Quand et comment ces documents nous seront-ils transmis ? Pourquoi la question du gazoduc, indissociable du projet de 4Gas, n'est-elle pas abordée dans le cadre de ce débat ?

- Deuxième point : quelles garanties avons-nous que le maître d'ouvrage, qui n'a ni expérience ni compétences reconnues en matière de conception de terminal méthanier, peut mener à bien un tel projet ? 4Gas a été créé en 2005. Aucun des terminaux méthaniers construits par cette société n'est encore en fonctionnement. Faut-il rappeler que le projet de 4Gas n'a pas été retenu lors de l'appel d'offres du Port Autonome du Havre ?

Il n'y a pas eu, de la part du Port Autonome de Bordeaux, d'appel d'offres qui aurait permis de mettre en concurrence les compétences des diverses entreprises, mais un accord confidentiel de réservation signé en 2006.

Le maître d'ouvrage, dans son dossier, se réfère au projet d'ELF de 1999 qu'il semble reprendre à son compte. Qui peut assurer que ce projet était lui-même sérieux, puisque là non plus, il n'y a pas eu appel d'offres ?

Comment pourrait-on, dans ces conditions, et notamment, pour tout ce qui touche à la dangerosité des installations et à leur impact sur l'environnement, se contenter des affirmations d'une société qui n'a ni référence ni expérience en matière de terminaux méthaniers ?

- Troisième et dernier point : alors que le dossier du maître d'ouvrage, tel un prospectus publicitaire, ne fait référence qu'aux aspects positifs du dossier, rien n'est dit sur les risques que représentent de telles installations à proximité immédiate des zones habitées. Ce serait une grande première dans le monde.

Rien n'est dit sur les préjudices subis par les populations, les entreprises et les collectivités locales des deux rives de l'estuaire, en particulier en termes d'emplois, du

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public fait du changement d'orientation des activités jusqu'ici largement tournées vers le tourisme. Rien n'est dit sur les indemnisations pour les préjudices subis.

Rien n'est dit sur la zone d'expropriation au Verdon, rendue nécessaire par le respect d'un périmètre de sécurité, ni sur les modalités d'indemnisation.

Rien n'est dit sur l'impact possible du projet sur les délocalisations d'entreprises qui avaient fait le choix du Nord Médoc pour la qualité de son environnement. Je pense à l'entreprise IMAGINE, 60 emplois, qui n'est même pas retenue dans les statistiques fournies par 4Gas.

Comment, et sur la base de quelles expertises indépendantes, la Commission Particulière du Débat Public compte-elle prendre en compte l'estimation et la réparation de ces différents préjudices ?

Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président, je vous remercie.

M. Louis-Julien Sourd

Je vous ai dit que nous débattions d'abord sur la procédure du débat public, ensuite, 4Gas et le Port Autonome répondront aux questions.

Pour ce qui me concerne, je vous réponds sur les points où vous mettez en cause la Commission Particulière du Débat Public. Je vous laisse juge de votre appréciation. Comparez ce dossier de 88 pages avec les autres dossiers de débat public. Il s'agit du même style. On ne peut pas faire une thèse de 500 pages et l'envoyer au public. 90 pages, c'est déjà beaucoup et de nombreuses personnes ont déjà dit : « Comment voulez-vous que nous lisions 90 pages ? ».

Vous disposez donc d'un dossier qui a été jugé par la Commission Nationale suffisant pour lancer le débat. Vous ne pouvez évidemment pas demander aujourd'hui l'étude d'impact environnemental, l'étude de danger, etc. Ce ne sont pas des études achevées. Par conséquent, vous avez aujourd'hui en main un dossier qui est équivalent à celui que les gens ont au débat du Havre ou de Dunkerque.

S'agissant des expertises indépendantes, vous en aurez dès ce soir. La DRIRE s'exprimera pour expliquer ce qu'est une ICPE, Installation Classée Pour l'Environnement, une installation SEVESO, et ce que les services de l'Etat font sur ces sites. Voilà une expertise indépendante ! Par ailleurs, le 27 septembre, se trouveront autour de la table, un professeur d'université et un chercheur du CEMAGREF qui s'exprimeront sur la qualité de l'eau de l'estuaire et de tout ce qui y vit.

Vous aurez des experts indépendants. Ne les mettez pas en cause aujourd'hui. Soyez assurés que nous ne ferons pas cela « à la légère ». Je ne veux pas d'un débat bâclé.

Un intervenant

Où sont les documents ?

M. Louis-Julien Sourd

Soulac, le 17 septembre 2007

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Attendez, nous commençons. Il s'agit de la soirée de lancement. Dans quelques minutes, vous sera faite la présentation de la directive SEVESO. Vous aurez des documents de ce genre lors de toutes les réunions. Nous ne pouvons pas vous donner 500 pages le jour de l'ouverture d'un débat. Je ne pense pas que cela serait apprécié par tout le monde. J'ajoute, par ailleurs, que le coût serait colossal.

Bien sûr, cela peut être publié sur Internet, mais vous verrez que le site va très vite s'enrichir. Vous y trouverez les coordonnées d'organismes compétents.

D'autre part, vous avez dit, à tort, qu'il n'y aurait pas de débat sur le gazoduc. Il y aura une soirée, à Lesparre, le 18 octobre, sur le gazoduc. Des experts viendront ici en parler. On sait, en Médoc, ce qu'est un oléoduc puisque cela fait quarante ans qu'un oléoduc relie le Verdon à Pauillac. Il y aura donc débat sur le gazoduc, mais ce n'est pas 4Gas qui le construira.

Soyez assurés que vous saurez tout sur ce sujet. Le 18 octobre à Lesparre, vous aurez des informations et des variantes. Ne dites pas que vous n'êtes pas informés et que l'on veut cacher le gazoduc. Le gazoduc ne fait pas strictement partie du projet de l'industriel hollandais...

Il en est de même au Havre et à Antifer. Les gazoducs sont construits par d'autres opérateurs.

M. Simon Charbonneau

Ce projet est global avec le gazoduc, car on peut avoir un port méthanier, mais sans gazoduc, on ne voit pas très bien comment cela peut fonctionner. Excusez-moi, mais il faut être un peu « demeuré » pour penser que ces deux projets n'ont rien à voir l'un avec l'autre.

M. Louis-Julien Sourd

Merci pour le compliment !

M. Simon Charbonneau

Le bon sens échappe parfois aux ingénieurs.

La scission de ce projet est complètement contraire à la jurisprudence du Conseil d'Etat sur les études d'impacts. Si ce projet est approuvé, vous aurez immédiatement un contentieux. Cela est clair ! Il faut savoir que c'est une stratégie pour faire passer les projets : on ne les approuve pas globalement, mais on les saucissonne.

Il n'y aura donc pas de vrai débat public sur le gazoduc parce que cela n'atteint pas le seuil des 300 millions.

M. Louis-Julien Sourd

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Il ne s'agit pas de 300 millions, mais de 100 millions avec un diamètre de plus 600 millimètres.

M. Simon Charbonneau

C'est la raison pour laquelle la procédure du débat public ne sera pas appliquée !

M. Louis-Julien Sourd

Nous ne le savons pas. Le constructeur devra saisir la Commission Nationale qui décidera.

M. Simon Charbonneau

Tout dépend du montant de l'investissement ! Quoiqu'il en soit, il est tout à fait anormal de scinder ces deux projets et cela aura des conséquences contentieuses. Il faut que vous le sachiez. Je m'adresse là au maître d'ouvrage qui ne connaît pas très bien notre droit de l'environnement, mais qui connaît peut-être la directive européenne 85-337 modifiée en 1997 sur les études d'impacts. Les ingénieurs ont besoin de faire un peu de droit.

M. Louis-Julien Sourd

Merci, Monsieur Charbonneau. Y a-t-il encore des questions sur l'organisation du débat, l'information, les modalités ?

Mme Monique Cheruette

Je suis habitante du Verdon, entre autres. Monsieur le Président, vous avez parlé de communication. Comment fait-on lorsqu'on habite au Verdon pour rentrer chez soi après un débat qui commence à 19 heures, à moins de prendre la route, ce que tout le monde ne peut pas faire la nuit ? De la même façon, comment les gens de Royan peuvent-ils rentrer chez eux ce soir ? Je voudrais savoir comment vous allez parler de communication dans ces cas-là.

M. Louis-Julien Sourd

C'est pour cette raison que nous avons organisé autant de réunions sur le terrain, pour que la population locale puisse s'y rendre. Le trajet Verdon – Soulac ne fait tout de même pas 50 kilomètres.

La question importante est en revanche : comment font les gens qui souhaitent traverser l'estuaire ? Le service des bacs est un service départemental. Je me suis donc adressé au Conseil Général de la Gironde. Il n'a pas pu l'organiser pour ce soir, mais pour les autres soirées, d'un côté ou de l'autre du fleuve, je pense qu'il répondra à ma sollicitation et mettra en place un service de bacs ou de vedettes, en fonction du

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
nombre de personnes qui s'inscriront, afin que vous puissiez participer aux réunions. Nous organisons des rencontres à Lesparre sur le gazoduc, car celui-ci pourrait y passer. Nous faisons bien sûr des réunions à Bordeaux, car c'est la capitale de ce département et que les décideurs économiques s'y trouvent.

Il y a donc des réunions partout. Je pense que chacun peut assister aux soirées sans beaucoup de frais. 19 heures n'est peut-être pas une heure parfaite, mais est-ce que 18 heures ou 17 heures était préférable ? Non, car beaucoup de gens travaillent et souhaitent participer. Après 20h30, c'est souvent trop tard. Par conséquent, nous avons trouvé une solution. Elle n'est peut-être pas parfaite, mais de nombreux débats publics se déroulent à cette heure, car c'est celle qui permet à peu près de satisfaire le public.

M. François Krémer

Je voudrais parler d'un point en amont. On parle là de 4Gas, d'une société qui est maître d'œuvre. En fait, cette société est une société écran. Elle a été achetée en avril 2005 par le groupe CARLYLE. Personne n'a parlé de ce groupe ; dans aucun des documents, on ne le cite. Or, CARLYLE est un des groupes financiers les plus puissants du monde. Il se trouve aux Etats-Unis, à Washington. Si l'on se rend sur le site Internet, on voit que la devise de CARLYLE est simplement : acheter ou participer à des sociétés avec le ROI le plus rapide possible, c'est-à-dire le retour sur investissements le plus rapide possible.

Il est donc clair que ce groupe financier n'a rien à faire de l'environnement, des habitants. Ce qu'il veut, c'est simplement un investissement, et il dit à ses investisseurs : dans trois ou quatre ans, vous avez le retour et vous gagnez plus.

D'autre part, je viens de lire la brochure, qui est effectivement une brochure publicitaire de 4Gas et je vois une faute grossière. Il y est dit qu'il est sur Corpus Christi aux Etats-Unis. C'est absolument faux. La décision n'est pas encore donnée. Il y a cinq demandes de ports méthaniers pour les Etats-Unis. Quatre existent actuellement.

Une commission d'experts a été nommée. Dix-huit experts et cabinets d'experts ont répondu. Le rapport a été rendu public sur Internet en mars 2007, qui tient compte des dernières technologies. Ce rapport a cité un périmètre de protection absolue – je dis bien « absolue »- d'un rayon d'un mile, c'est-à-dire 1600 mètres. CARLYLE le sait parfaitement. Or, sur le site du Verdon, les premières habitations se trouvent à 100 mètres, l'école se trouve à 800 mètres et le maximum d'habitations se trouve dans ces 1600 mètres.

M. Louis-Julien Sourd

Vous avez anticipé. Dans quelques minutes, le Président Directeur Général de 4Gas vous donnera des précisions.

M. Jean-François Moury

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Monsieur le Président, ma question s'adresse à vous. Des informations, relayées notamment par la presse locale, ont circulé il y a peu de temps, faisant état du fait, qu'au cours de votre carrière professionnelle, vous avez travaillé pour le compte du Port Autonome de Bordeaux, ce qui, si tel était le cas, reconnaissez-le, serait tout à fait fâcheux vis-à-vis de la nécessaire impartialité dont vous devez faire preuve dans votre fonction actuelle. Ma question est donc très simple : que pouvez-vous répondre à ces affirmations ? Merci.

M. Louis-Julien Sourd

Ce n'est pas compliqué. Je pense que beaucoup de personnes me connaissent en Gironde et dans le Médoc. J'ai fait une carrière de fonctionnaire, au service de l'Etat ou de collectivités comme le Conseil Général de la Gironde, mais je n'ai jamais appartenu au Port Autonome, je n'ai jamais eu de lien financier avec quiconque, dans lequel on pourrait me mettre en cause. J'estime presque injurieux de considérer que je suis juge et partie. Je suis totalement neutre. L'incident est donc clos. J'ai choisi mes collègues membres de la Commission car ils sont totalement impartiaux dans cette affaire. Nous n'avons aucun lien avec quiconque qui puisse nous embarrasser. D'ailleurs, sur le plan déontologique, nous devons refuser un dossier dans lequel nous avons un enjeu personnel.

Mme Josy Wilbers

Je viens du Pays Royannais. J'ai donc pris le bac puis un taxi pour arriver jusqu'ici. J'ai demandé à un ami de venir me chercher en vedette pour rentrer chez moi ce soir.

Nous serons les premiers à avoir le projet de 4Gas en face de nous, puisque tout le Pays Royannais aura les cuves, juste en face. Nous sommes dans une région à vocation touristique et je ne comprends pas que nous n'ayons que deux réunions pour débattre de ce sujet.

M. Louis-Julien Sourd

Je vous félicite tout d'abord pour votre intérêt pour ce projet et les dispositions que vous prenez pour assister à cette réunion, car je dois reconnaître que ce n'est pas facile.

Ce matin même, j'étais à la communauté d'agglomérations. Plusieurs lettres et sollicitations d'élus, de citoyens ou d'associations me sont arrivées, me demandant d'être davantage présent sur Royan. Nous avons décidé, en plus de la réunion déjà prévue du 4 octobre, d'en organiser une seconde le 29 octobre, à la demande des résidents secondaires qui reviennent pour les vacances de la Toussaint.

Mlle Albert

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Vous parlez d'impartialité et de transparence. Comment pouvez-vous dire cela alors que vous avez refusé délibérément de changer la maquette, qui est fautive ? Vous avez refusé, malgré un constat d'huissier. Si cela n'est pas fait en faveur de 4Gas ! Comment pouvez-vous parler d'impartialité alors que vous trompez les gens avec une maquette fautive ?

M. Louis-Julien Sourd

La maquette a été réalisée par 4Gas, qui en est le responsable.

Le Président de l'association m'a écrit, je lui ai répondu en disant que s'il faisait un constat d'huissier et que si celui-ci me démontrait qu'il y avait une faute, je faisais retirer la maquette le lendemain. Je n'ai pas ce constat !

Nous avons eu des échanges de courriers avec le Président de l'association depuis deux mois. Par conséquent, si un constat m'avait indiqué que cette maquette était fautive, je l'aurais retirée, car 4Gas doit se soumettre aux décisions de la Commission du Débat Public. Je ne suis pas expert, j'attends donc le constat d'huissier.

M. Alain Durand-Lasserve

Je voudrais préciser que nous vous avons envoyé ce constat par mail. J'ai eu un échange téléphonique avec vous. Je vous ai signifié que nous avons un constat d'un expert géomètre, Monsieur Martin, de Lesparre, sur la hauteur du château d'eau. Celui-ci mesure 44 mètres avec constat d'huissier, et non 52 mètres. Nous avons transmis cela à la presse, nous vous avons transmis cela. Ne dites pas que vous n'avez pas ces dossiers.

Nous avons essayé de discuter avec vous dans la mesure où nous souhaitons faire les choses calmement, cela n'a pas été possible. C'est pourquoi nous sommes passés par un constat d'huissier.

La maquette qui se trouve à la mairie depuis plusieurs semaines est fautive.

M. Louis-Julien Sourd

Dans quelques minutes, 4Gas va s'exprimer.

M. Marc Rieur

La première fois que j'ai entendu parler de ce projet, je me suis dit également « c'est de la folie » à cause du tourisme. J'entends parler de formalités, de légalité. On parle de tourisme, mais sans entrer dans le détail. J'aimerais entendre parler de projets qui expliqueraient pourquoi cette économie ne peut pas venir dans notre région. Sinon, cela ne veut absolument rien dire ! S'il s'agit juste d'être contre pour protéger des propriétaires, etc. – je comprends vos intérêts – mais économiquement, chaque fois que l'on va voir la mairie pour un projet, on nous répond « nous n'avons pas le budget ». Nous sommes totalement étouffés par l'économie.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Bien sûr, je suis pour le tourisme, mais à un moment donné, il va falloir proposer des projets, et pour cela, peut-être faudrait-il écouter la population, car qu'est-ce qu'on se sert mal de nos compétences ! On se sert de bacheliers comme femmes de chambre. Il n'y a rien de mal à être femme de chambre ou gardien de camping. C'est du travail, mais quel gaspillage de compétences tout de même !

Quand va-t-on dans ce débat ? Sinon, cela ne sert à rien.

M. Louis-Julien Sourd

J'ai enregistré cette interrogation que nous traiterons dans les impacts lors de la réunion du 8 novembre à Soulac. Nous nous poserons la question : peut-on faire du tourisme et de l'industrie ? Est-ce compatible ou non ? Je crois que c'est un des grands soucis des élus de la communauté de communes.

M. Rouiller

J'aimerais savoir combien coûte cette étude. Je me suis laissé dire que cela coûtait assez cher : 600 000 ou 800 000 euros. Qui la paie ? Je me suis également laissé dire que c'était 4Gas.

M. Louis-Julien Sourd

Tout à fait. L'organisation de ces soirées, la documentation, etc., tout est à la charge du maître d'ouvrage. C'est à la charge de celui qui souhaite faire le projet, 4Gas. A ce jour, le budget de l'opération est de l'ordre de 600 000 euros. Certains débats ont coûté 400 000 ou 500 000 euros, d'autres ont coûté un million d'euros. Tout cela est supporté par l'industriel, sauf nos indemnités. Les membres de la Commission sont pris en charge par le budget de la Commission Nationale. Nous sommes totalement indépendants de 4Gas. L'industriel paie l'intendance, si je peux dire, les locaux, les techniciens, etc. C'est la règle en France, qu'il s'agisse de l'Etat, de Réseau Ferré de France, ou d'EDF, etc.

M. Hervé Mouret

J'ai une maison au Verdon.

Je suis venu vous voir, Monsieur SOURD, jeudi, à la Mairie du Verdon, au sujet du financement de cette Commission de Débat Public. Je vous ai posé la même question que l'intervenant précédent. Vous m'avez répondu : « c'est l'Etat. »

M. Louis-Julien Sourd

Les indemnités des membres sont les mêmes que celles du commissaire enquêteur : 38,10 euros de l'heure. Nous sommes indemnisés par la CNDP. Tous les autres coûts incombent au maître d'ouvrage.

Soulac, le 17 septembre 2007

M. Hervé Mouret

Deuxième question, qui me pose des problèmes quant à votre impartialité : vous avez critiqué, dans la presse, certaines personnes, notamment des personnes politiques, parce qu'elles osaient émettre une opinion sur ce projet avant le début du débat public. Je vous avoue que j'avais une opinion personnelle avant le débat public. Est-ce interdit ? Peut-on se poser la question de la compatibilité d'un tel investissement par rapport au tourisme avant le débat public ? A-t-on le droit d'être intelligent ?

M. Louis-Julien Sourd

Bien sûr, vous avez le droit d'avoir un avis, même depuis un an, mais il sera beaucoup plus facile de vous faire une opinion au cours ou à la fin du débat public avec une information précise.

Je ne reviens pas sur mon impartialité. Si certains la mettent en cause, qu'ils me l'expliquent, mais je ne la comprends pas, car je ne vois pas sur quoi ils pourraient se fonder pour dire que je ne suis pas neutre. Je pourrai largement le démontrer au cours de ces trois mois.

Mme Corinne Biès, membre de la CPDP

Nous avons une question de Monsieur André Bémant, de Brevillet en Charente Maritime.

« Lorsque votre Commission déposera son rapport final à l'issue du débat public, dans le cas où ce rapport serait défavorable au projet, le maître d'ouvrage 4Gas aura-t-il l'obligation de renoncer à son projet ? Si la réponse est non, à quoi sert donc cette mission ? Merci. »

Si cette question est posée, c'est que certains points ne sont pas encore très clairs sur la procédure du débat public. Comme Monsieur Sourd l'a expliqué, l'objectif est de permettre l'échange, d'aborder tous les aspects de ce projet. Le débat public se déroule du 1^{er} septembre au 14 décembre. A la clôture du débat public, la CPDP rédige son compte-rendu et la CNDP son bilan. A partir du 14 février, le maître d'ouvrage dispose de trois mois pour prendre sa décision.

Nous sommes donc dans une procédure administrative où le maître d'ouvrage prendra une décision à l'issue des débats publics et des arguments qui auront été présentés. Il rentrera ensuite dans la seconde phase administrative. S'il souhaite poursuivre son projet, il devra déposer une demande d'autorisation d'exploiter une installation classée, avec une procédure administrative que Monsieur Daniel FAUVRE nous expliquera sans doute.

M. Louis-Julien Sourd

Soyez corrects, s'il vous plaît ! Si on commence par des insultes, on est mal parti. Nous avons neuf soirées à passer ensemble, je vous demande de respecter toutes les opinions.

Mme Annie Bouvry – Inspecteur des Affaires Sanitaires et Sociales Honoraire

Je suis retraitée à Vensac.

Y a-t-il eu une étude sur l'estimation de la population des onze communes de la communauté de communes du Nord Médoc, en basse saison, c'est-à-dire l'hiver, en moyenne saison, c'est-à-dire de Pâques à la Toussaint, et en haute saison, c'est-à-dire en juillet et août ? Dans la presse, je n'ai vu d'éléments qu'en saison d'hiver, comme s'il ne pouvait se produire une catastrophe qu'en hiver, période pendant laquelle il n'y aurait que 12 000 habitants.

M. Louis-Julien Sourd

Je pense que nous devrions obtenir sans difficulté ses informations. Nous les publierons sur le site. Cette question est effectivement importante.

M. André Bémant

Je suis l'auteur de la question que Madame Biès a lue. Je n'ai pas eu la réponse que j'attendais. Ou plutôt, si ! 4Gas peut prendre une décision qui n'a rien à voir avec votre rapport. Votre mission ne sert finalement pas à grand-chose.

Mme Corinne Biès

Si vous reprenez la parole, c'est que ma réponse n'a pas été suffisamment claire. Il est donc important de préciser à nouveau l'objectif de ce débat : que les opinions puissent s'exprimer. Nous ne sommes pas là pour autoriser, refuser ou négocier sur le projet.

Si nous n'avions pas cette occasion de discuter ensemble sur ces aspects du projet, vous seriez directement amenés sur la procédure administrative d'autorisation d'exploiter une installation classée et il y aurait certains éléments que vous ne pourriez pas aborder dans ce cadre. Vous seriez soumis, avec un dossier figé, définitif. Vous n'auriez pas l'opportunité que nous avons ce soir et tout au long de la phase de débat.

M. Louis-Julien Sourd

Il est temps de passer à la deuxième partie de la soirée. Je vais demander au Président de la société 4Gas de présenter, de façon globale, sa société et son projet, puis son Directeur Général rentrera dans le cœur du sujet.

Intervention du maître d'ouvrage

M. Paul Van Poecke – Président Directeur Général de 4Gas

Monsieur le Président de la Commission, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Vous avez sûrement remarqué que mon français n'est pas très académique et je vous demande de bien vouloir accepter mes excuses pour cela. Mais je prends l'engagement, ce soir, de me perfectionner et j'espère avoir l'occasion de vous montrer très bientôt mes progrès.

Ma présence parmi vous ce soir témoigne de l'intérêt majeur que porte ma société au projet PEGAZ sur votre territoire.

4Gas a un métier et un seul, qu'il maîtrise et exerce dans plusieurs pays du monde : construire et exploiter des installations modernes et sécurisées qui permettront de recevoir du GNL et de le regazéifier pour le compte de tiers.

Ce type d'installations se développe dans de nombreux pays, en parallèle de la croissance de consommation de gaz naturel. Pour ce qui est de la France, des études de marché ont mis en avant le fait que le sud-ouest est pénalisé par la fermeture des gisements de Lacq. Il se trouve aujourd'hui éloigné des principales sources d'approvisionnement, ce qui augmente le coût de transport du gaz pour cette région.

Dans le sud-ouest français, le port qui offre les critères requis pour un terminal méthanier est celui du Verdon. Il offre la combinaison d'un tirant d'eau pour les grands navires et de surfaces dédiées au développement industriel portuaire.

Je comprends que ce projet soulève des questions et peut-être des inquiétudes pour les habitants du Verdon et des communes voisines sur les deux rives de l'estuaire. Je voudrais vous présenter les engagements de notre société en matière de sécurité et d'environnement.

Tout d'abord, les terminaux méthaniers sont des installations très sûres, la technologie toujours plus performante et les mesures de sécurité prises permettant à cette activité de n'avoir eu aucun accident majeur depuis soixante ans dans un terminal de réception de GNL.

Comme sur tous ses sites, 4Gas appliquera des procédures très strictes. De plus, les différents projets de terminaux réalisés par 4Gas exigent des conditions très sévères de sécurité.

Les navires méthaniers sont les plus sûrs au monde. Depuis le voyage du premier méthanier, en 1958, aucun méthanier n'a subi la perte de sa cargaison. Dans l'estuaire de la Gironde, la navigation sera assurée par les services du port de Bordeaux et ses auxiliaires maritimes qui accueillent déjà dans l'estuaire depuis de nombreuses années de nombreux navires transportant des produits inflammables.

Notre priorité, je peux vous l'assurer, est la sécurité des personnes et des biens.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
En matière d'environnement, un terminal méthanier est une installation propre et non polluante, sans comparaison avec un stockage pétrolier. Les trois cuves de notre projet seront intégrées à l'environnement. Elles seront positionnées à l'arrière du terrain et protégées par une dune végétalisée.

Ce projet présente également un intérêt non négligeable pour le Médoc et la Gironde en termes d'emplois et de retombées fiscales. Nous ferons appel au maximum à la main d'œuvre locale disponible pour l'exploitation du terminal. La société 4Gas a également prévu d'organiser la formation du personnel d'exploitation. Cela se déroulera lors de la période finale du chantier. Notre projet permettra également de confronter et de développer les emplois portuaires existants.

Pour conclure mon propos, je souhaiterais affirmer très clairement, ici, ce soir, que la société 4Gas, qui bénéficie d'une expérience reconnue dans son domaine, se comportera, comme elle le fait partout, en entreprise citoyenne. Je souhaite que ce projet important suscite l'adhésion du plus grand nombre et je formulerai un dernier vœu : que le futur terminal PEGAZ se fonde dans le paysage local et permette un vrai développement au sein du Nord Médoc.

Je vous remercie.

Mme Claudia Courtois, membre de la CPDP

Nous vous rendrons la parole dans un second temps. Nous écoutons d'abord la présentation détaillée du projet. Certains le connaissent bien, d'autres peut-être moins bien. Nous allons donc poursuivre avec la présentation du projet et nous vous rendrons la parole pour vos questions ainsi que celles qui nous ont été posées via Internet.

M. Louis-Julien Sourd

Entre temps, vous pouvez nous faire parvenir des questions écrites. Nous allons les regrouper pour essayer d'organiser une deuxième partie de débat aussi riche que possible.

M. Henk Jonkman – Directeur France de 4Gas

Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je voudrais vous dire que je suis heureux d'avoir l'opportunité de vous faire une présentation de notre projet 4Gas.

➤ Je vais commencer par une présentation de la société. C'est une société néerlandaise qui est issue de PETROPLUS, grand groupe pétrolier hollandais qui existe depuis le début des années 1990. Ce nom ne vous est pas inconnu, il vient de

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public racheter en mai - juin deux des trois raffineries de SHELL qui étaient en vente en France.

4Gas est une société indépendante, qui n'est spécialisée que dans un domaine très précis : dans la chaîne du GNL. Le métier de base de 4Gas est la construction et la réalisation d'infrastructures bien particulières que sont les terminaux de stockage de gaz naturel liquéfié servant à recevoir un gaz pouvant venir d'origines très diverses, du monde entier. Ce gaz doit être réceptionné dans un terminal avant d'être regazéifié pour être envoyé sur les réseaux de distribution.

C'est la seule activité que nous avons dans le domaine du gaz. Nous ne transportons pas de gaz, nous n'en achetons pas, nous n'en vendons pas, nous n'en distribuons pas. Nous ne proposons que l'infrastructure permettant aux personnes qui le souhaitent, en France et dans les autres pays où nous nous implantons, d'accéder à des marchés et à des pays pour commercialiser et vendre leur gaz.

A l'époque de PETROPLUS, nous avons commencé à faire des études très poussées, en 1998, pour la réalisation d'un terminal méthanier en Angleterre. Nous avons finalement décidé, parce que le marché était porteur pour cela, de réaliser notre premier terminal méthanier à Milford Haven, au Pays de Galles, en Angleterre. Ce terminal est quasiment terminé, il est en phase de test pour être mis en service et recevoir les premiers bateaux, vers la fin du mois de décembre de cette année. Ce terminal est donc construit.

Le deuxième projet qui a été mis en route au début des années 2000, 2001, 2002 a été le tout premier projet de terminal méthanier en Hollande, pays exportateur de gaz, mais avec des réserves en déclin. Actuellement en Hollande, il y a notre projet de terminal méthanier à Rotterdam ainsi que deux autres projets qui ont vu le jour, à Rotterdam et dans le nord de la Hollande.

Nous avons également repris une participation existante dans un terminal de Vista Del Sol, à Corpus Christi aux Etats-Unis. Nous avons également un projet au Canada, à 300 kilomètres au nord de Halifax, pour un quatrième terminal.

Un projet qui nous tient particulièrement à cœur et que nous avons identifié très rapidement lorsque nous nous sommes intéressés à la France, il y a plus de quatre ans, est le site du Verdon.

➤ Je vais vous expliquer en quoi consiste le projet, mais je voudrais commencer par vous expliquer ce qu'est le gaz naturel liquéfié.

Le gaz naturel liquéfié est du gaz naturel que l'on a rendu liquide en le refroidissant. Cela est fait sur des sites de production. Partout dans le monde où se trouvent des gisements et des exploitations, on liquéfie le gaz pour le transporter plus facilement.

Le gaz est un liquide clair et sans odeur. Le gaz naturel liquéfié n'est ni corrosif, ni toxique, ni stocké sous pression contrairement à d'autres gaz. Il est principalement composé de méthane et il n'est inflammable qu'à la condition d'être en présence d'oxygène et d'une source d'allumage.

Le GNL est une opportunité pour le développement de la filière gaz. Son principal intérêt est que, contrairement aux gazoducs qui vont d'un point fixe à un autre point fixe, on peut le faire venir du monde entier. Cela donne une ouverture très importante sur les sources d'approvisionnement possibles, par la diversification des origines envisageables.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Actuellement, en France, les origines ne sont pas très nombreuses :

- un gazoduc arrive de Norvège par le nord ;
- un autre arrive également par le nord et livre du gaz hollandais ;
- un gros gazoduc arrive par la frontière allemande et approvisionne en gaz provenant de Russie ;
- des approvisionnements, essentiellement sous forme de GNL, se font par le terminal méthanier de Fos, une partie étant également acheminée vers Montoir.

➤A quel niveau se situe l'intervention pour 4Gas ?

Il existe plusieurs étapes de la chaîne allant de la production jusqu'à la consommation de gaz, l'extraction, la production de GNL, l'expédition du GNL par bateaux méthaniers, et c'est à partir de ce moment-là que nous intervenons. Nous réceptionnons les navires méthaniers, nous stockons provisoirement le GNL et nous le regazéifions pour l'envoyer dans le gazoduc.

En France, GRT GAZ gère tous les gazoducs, y compris la construction de gazoducs dans le nord et le sud-est ; TIGF, Filiale de TOTAL, construit les gazoducs dans le grand sud-ouest. Ces deux opérateurs travaillent de concert sur un grand nombre de projets, notamment le renforcement de grandes artères, l'installation de stations de compression, tout ce qui fait que le gaz est distribué de façon équilibrée à travers une partie de la France. C'est donc le métier des opérateurs réseau.

➤Qu'est-il prévu de construire au Verdon ?

Il y a tout d'abord un appontement, qui existe déjà et depuis fort longtemps. Il va être entièrement rénové et mis aux normes pour accueillir des méthaniers.

Il y a des réservoirs de stockage. Nous avons prévu d'en construire deux dans un premier temps et, éventuellement, si l'évolution du marché le justifie, un troisième, mais cela sera pour beaucoup plus tard.

Il y a ensuite une unité de regazéification permettant de retransformer le gaz de sa forme liquide en forme gazeuse.

Il y a également une usine de cogénération pour la production locale, afin d'avoir l'autosuffisance dans la production électrique. Il s'agit d'une cogénération au gaz de 20 mégawatts, c'est-à-dire correspondant aux besoins en électricité de notre site.

➤Quels sont les principaux éléments d'un terminal méthanier ?

Il existe deux types de méthaniers : à membrane ou avec des réservoirs séparés.

Sur l'appontement, des bras de déchargement permettent de transférer le GNL vers les cuves. Les deux cuves que vous pouvez voir sur la photographie sont celles qui vont entrer en service à Milford Haven à la fin de l'année.

La regazéification se fait par des installations comme celles que vous pouvez voir sur la photographie, en bas à gauche.

➤L'implantation à envisager

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Il ne s'agit pas du tout de l'ancien terminal pétrolier, des cuves que vous connaissez, qui se trouvaient beaucoup plus en arrière. Les cuves seront placées au bout de l'appontement, à proximité du hangar qui sert actuellement pour le terminal containers.

Il y a plusieurs raisons pour venir s'installer au sud-ouest de la France.

Il n'y a actuellement aucun point d'entrée de GNL dans cette région. Depuis l'épuisement quasi complet des gisements de Lacq, il n'y a plus d'approvisionnement pourrait-on dire local. Les gisements de Lacq représentaient plus de 40 % des besoins français à une époque. Actuellement, c'est moins de 2 % et ils devraient être complètement épuisés à l'horizon de 2013. La région du sud-ouest dépend donc, maintenant, d'approvisionnements qui viennent, par le nord, de Russie, de Norvège ou de Hollande, ou par le sud, par le biais de Fos - Marseille. Mis à part cela, il n'y a plus d'approvisionnement dans la région. Cela a des conséquences dont nous parlerons une prochaine fois, cela dit, le prix du gaz dans la région Aquitaine est sensiblement plus élevé que dans le reste de la France. Nous vous en parlerons.

➤ Pourquoi le Verdon ?

Il y a des critères techniques. Il faut tout d'abord un accès en eaux profondes. Dans la région, le seul site pouvant accueillir des navires importants à fort tirant d'eau est le site du Verdon. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'à partir des années 1960-1970, il avait été retenu pour recevoir des bateaux pétroliers afin d'alimenter des raffineries situées dans la région. C'est donc l'endroit où l'on trouve douze mètres de tirant d'eau.

Un appontement existe depuis fort longtemps et a accueilli des paquebots, mais aussi des pétroliers. La profondeur à l'appontement est naturellement de douze mètres et ne nécessite pas de dragages permanents, comme pourraient le nécessiter d'autres endroits.

Une zone industrialo-portuaire adaptée à ce type d'activités existe également depuis très longtemps. Elle a toujours eu une vocation industrielle. Pour mémoire, la ligne de chemin de fer qui y mène a été renforcée et rénovée il y a une dizaine d'années.

Il y a également la disponibilité d'une parcelle de 20 hectares, qui est celle envisagée pour la construction du terminal.

➤ Quelques chiffres pour un terminal en fonctionnement

Les escales de méthaniers seront d'une à trois par semaine. La plupart des méthaniers ont aujourd'hui une taille standard de 145 000 mètres cubes. Il en existe également des plus petits. Lorsqu'on parle d'une fourchette d'un à trois méthaniers, c'est exactement la fourchette actuelle dans l'état du projet. Une escale de méthanier dure moins de 24 heures. Ce ne sont donc pas des bateaux qui restent à quai longtemps.

Les réservoirs ont une capacité de 165 000 mètres cubes. La capacité d'émission de gaz dans le réseau pourrait aller, à un moment donné, jusqu'à 15 milliards de mètres cubes par an. Dans la configuration de deux cuves, il est raisonnable de penser que ce sera entre 6 milliards et 9 milliards de mètres cubes par an, c'est-à-dire plus de 6 millions de tonnes, ce qui représentera une augmentation considérable du chiffre d'affaires du port.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Une production d'électricité va se faire sur site, comme je l'ai indiqué. Il s'agit d'une centrale cogénération gaz d'une capacité de production de 20 mégawatts.

Ce terminal va fonctionner 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Les emplois directs au terminal se situent dans une fourchette que l'on estime aujourd'hui de 38 à 52 personnes en se référant à notre terminal de Milford Haven.

➤Garanties

Depuis plus d'un demi-siècle, il n'y a eu aucun accident avec des conséquences à l'extérieur du site sur un terminal méthanier, et ce, dans le monde entier. C'est également le cas pour les navires méthaniers. Il s'agit de bateaux de conception très sûre. Comme tous les autres navires, ils peuvent subir une collision, un problème à bord, mais il n'y a jamais eu de fuite de cargaison d'un méthanier depuis 1958. Je pense que nous parlerons de l'accident de Skikda, mais il s'agit d'un site de production et non d'un terminal méthanier. Sur les terminaux méthaniers de réception, il n'y a pas eu d'accident depuis plus d'un demi-siècle.

Les garanties pour la sécurité sont de deux niveaux : les dangers d'exploitation, couverts par un classement SEVESO, qui a des exigences extrêmement élevées en termes de sécurité ; un classement ICPE, qui concerne l'environnement, et qui a les mêmes exigences, extrêmement élevées, sur les possibles conséquences et ce que l'on peut faire pour les éviter dans le domaine de l'environnement.

En ce qui concerne la prévention des risques technologiques, une étude de danger sera élaborée, à partir de laquelle, si elle est validée, un plan de prévention sera établi. Une présentation et une justification des mesures vont être mises en œuvre afin de garantir la sécurité du site en toute circonstance. Il faut enfin une approbation de toutes les autorités compétentes concernées.

➤Les impacts sur l'environnement

Ils sont étudiés puis maîtrisés. Nous évaluons toutes les possibilités d'impacts qu'il peut y avoir, sur la qualité des eaux, la qualité de l'air, le bruit, la faune, la flore, les paysages.

Pour préserver la qualité de l'environnement, nous allons tout faire pour intégrer le plus possible ce site au paysage. Nous allons faire tout ce qu'il est possible de faire pour réduire l'impact visuel. Concernant les technologies, c'est ce qu'il y a de mieux et de plus respectueux de l'environnement qui va être retenu pour ce terminal.

Le port de Bordeaux a connu un trafic très important dans les années 1980. Il a même avoisiné les 14 millions de tonnes par an. Cela représente du volume, mais aussi des emplois et des retombées financières. Ce volume de trafic est redescendu à un niveau d'environ 8 millions de tonnes. Nous nous sommes engagés à le faire augmenter d'au moins 20 %.

M. Louis-Julien Sourd

Ne vous énervez pas. Laissez terminer Monsieur Jonkman, vous aurez la parole ensuite.

M. Henk Jonkman

Ce qui est très important également, ce sont les retombées économiques d'un tel chantier.

Pendant la phase de construction, qui dure trois ans, il y aura 200 à 300 personnes sur le chantier. Cela signifie des gens qui mangent, qui dorment et qui font leurs courses dans la région.

Pendant l'exploitation, il y aura la création d'emplois directs, c'est-à-dire directement concernés par le terminal. Il s'agira de 38 à 52 emplois, auxquels il faut ajouter une centaine d'emplois induits, car de nombreuses activités viennent se greffer autour de l'installation d'un terminal méthanier.

Les retombées fiscales seront également très significatives. Je vous rappelle qu'il s'agit d'un investissement de l'ordre de 450 millions d'euros, que cette installation aura un chiffre d'affaires très important. Cela va engendrer des recettes, non seulement au niveau national, mais également au niveau local, ainsi que – nous expliquerons cela en détail lors d'une réunion consacrée à ce sujet – une compétitivité pour le prix du gaz, car dans la région, il n'y a pas de gaz naturel.

➤ Les engagements

Le premier engagement que nous prenons est d'assurer la sécurité des personnes et des biens en toute circonstance.

Le deuxième engagement est de garantir la cohérence du projet avec le développement du Nord Médoc et de l'estuaire.

Nous nous engageons également à préserver la qualité de l'environnement.

Nous nous engageons à agir en transparence et à respecter toutes les réglementations en vigueur.

Merci.

Questions / réponses

M. Louis-Julien Sourd

Merci, Monsieur Jonkman. Nous allons commencer par quelques questions sur la société, car quelqu'un de la salle a demandé qui était CARLYLE, qui était 4Gas. Pourriez-vous nous expliquer qui est CARLYLE, qui est 4Gas, quels sont les actionnaires ?

Par ailleurs, vous parlez d'une cinquantaine d'emplois, pouvez-vous nous dire ce qui se passe sur les autres terminaux ?

M. Haroun Van Hövell – Vice-président de 4Gas

Les actionnaires de 4Gas sont pour 60 % des institutions néerlandaises, et pour 40 % un fonds d'investissements focalisé sur l'énergie, CARLYLE RIVERSTONE, fonds d'énergie spécifique qui fait partie du CARLYLE Group.

CARLYLE Group est un groupe d'investissements qui existe depuis vingt ans. Il gère 75 milliards. Il dispose de 25 bureaux dans le monde, en Amérique, en Europe, en Asie. Il est présent en France depuis dix ans, il a un bureau à Paris, et il a fait des transactions avec de très grandes institutions françaises, notamment LAFARGE, SAINT-GOBAIN, VIVENDI. Il a également racheté le journal « Le Figaro ». Dans la région, il est aussi en partnership avec ZODIAC.

Il s'agit donc d'une institution financière très connue en Europe, mais également mondialement.

Les investisseurs de CARLYLE sont des fonds de pension qui créent un rendement pour les pensionnaires. Ces fonds de pension sont, certes américains, mais aussi anglais, européens, français, asiatiques, très internationaux comme le groupe lui-même.

4Gas est un groupe qui existe effectivement depuis deux ans, mais comme Monsieur Jonkman l'a indiqué, il existait déjà comme activité focalisée sur le GNL depuis dix ans, sous le nom de PETROPLUS. Nous sommes indépendants depuis maintenant deux ans. Monsieur Jonkman a évoqué cinq projets dans le monde. Nous pensons que le marché de l'énergie, mais aussi celui du GNL, sera un marché mondial. Nous sommes donc en train de construire un réseau afin d'offrir, à nos clients, un accès aux différents marchés internationaux.

Voilà donc la stratégie de 4Gas, mais pour être clair, j'ajouterai que nous développons l'infrastructure et que nous louons de la capacité, pour ceux qui veulent importer du GNL. Nous avons des facilités pour importer du GNL. L'importation de GNL est très importante pour l'économie, pour avoir des alternatives, ne pas être uniquement des gazoducs, mais pouvoir importer du gaz par d'autres moyens.

Mme Claudia Courtois

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Vous n'avez pas répondu à la question sur l'emploi que vous a posée Monsieur le Président. Pour la compléter, nous avons reçu trois questions de la salle. Certaines personnes pensent que vous ne serez que promoteurs et pas exploitants. Pourriez-vous préciser ce point ?

Concernant l'emploi, je vous donne lecture de la question de Madame Nathalie Jarnoux.

« Alors que 4Gas n'est que le promoteur du projet, comment peut-il s'engager à créer des emplois pour l'exploitation du site ? Comment pouvez-vous affirmer que vous allez employer dans une large partie, alors que vous n'êtes pas l'exploitant, des personnes de la communauté ? ».

Une interrogation est posée également : qui sera l'exploitant ? Je pense qu'il faut que vous précisiez ce point.

Vient ensuite une question de Madame Rapaëlle Durand qui comporte une pointe d'humour, mais qui est certainement fondée : *« A qui doit-on s'adresser pour poser la candidature en vue d'un emploi ou d'une formation sur le futur site ? Mes enfants seraient intéressés. »*

M. Henk Jonkman

La première question concerne l'emploi. Nous avons dit qu'il y aurait 38 à 52 emplois. Nous prenons l'exemple du site que nous avons à Milford Haven où il y a exactement 45 postes dont 8 postes de direction et d'ingénierie, 24 postes d'opérateurs et administratifs et 13 postes de maintenance, sécurité, restauration, entretien, etc.

Les 24 postes d'opérateurs sont composés de 3 chefs d'équipe, 15 opérateurs, 3 personnes en équipe de maintenance, une personne en gestion des stocks, une personne pour l'administration, une personne pour le contrôle. Il y a, par ailleurs, des postes de maintenance, sécurité et restauration.

La seconde question concerne l'exploitant. Le terminal est exploité par 4Gas. Nous sommes maîtres d'œuvre, nous faisons construire ce terminal et nous allons le gérer et l'exploiter. Nous sommes donc le maître d'œuvre et c'est nous qui allons proposer des emplois.

Mme Claudia Courtois

Pouvez-vous assurer aujourd'hui que des emplois locaux seront créés ou s'agira-t-il d'emplois extérieurs au Médoc ?

M. Henk Jonkman

Ils sont prioritairement destinés aux gens du Médoc.

M. Louis-Julien Sourd

Soulac, le 17 septembre 2007

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Je regroupe maintenant deux questions qui s'adressent au Port Autonome de Bordeaux. L'une concerne la politique du port. Elle est posée par Madame Francine Chollet de Soulac : « *A partir de la situation actuelle, quels espoirs sont mis dans ce port méthanier ?* ».

La seconde concerne le protocole que vous avez signé. A quoi vous êtes-vous engagés ? Certains disent « *Le Verdon n'est pas un espace industriel* ».

Monsieur le Président Sentagnes, pouvez-vous répondre à ces questions ?

M. Dominique Sentagnes – Président du Port Autonome de Bordeaux

Le port de Bordeaux est un établissement public. Nous dépendons donc totalement de l'Etat. Nous avons confié en gestion une circonscription, administrative certes, de 122 000 hectares dont 3 800 sont terrestres. Une grande partie des disponibilités foncières de ces 3 800 hectares se situe au Verdon.

La question était en fait : le port a-t-il une stratégie, une politique ? Bien évidemment, sinon nous n'irions pas loin. Il faut des politiques partout et nous avons une politique de développement. Cet établissement emploie aujourd'hui 450 personnes et réalise un chiffre d'affaires de 45 millions d'euros par an. J'ai cité les emplois directs, mais il faut y ajouter les emplois indirects qui sont tels que cet établissement pèse de façon importante en Gironde. On considère, en effet, qu'avec les chargeurs, les transitaires, les manutentionnaires, environ 15 000 emplois sont induits. Ces ordres de grandeur sont ceux de l'établissement public du CHU.

Un intervenant

C'est une farce !

M. Dominique Sentagnes

Si c'est une farce, c'est une bonne farce !

Cet établissement a des responsabilités et, parmi les objectifs que nous poursuivons, figure le développement de cet outil. Un port est un outil rare. Toulouse n'en a pas...

Brouhaha dans la salle

M. Louis-Julien Sourd

S'il vous plaît, laissez parler le Président du Port Autonome.

Du calme ! Essayons d'être productifs. Il nous reste un peu plus d'une heure, tâchons d'avoir un débat qui va au fond des choses. Ce n'est pas en criant que vous allez l'enrichir. Ecoutez, vous poserez ensuite des questions.

... Vous n'avez pas de micro, Madame, on ne vous entend pas.

Mme Francine Chollet

Vous avez indiqué que j'avais posé une question concernant le Port Autonome. Je vais l'illustrer : je fais référence à un graphique qui se trouve à la page 61 du document de 4Gas. Il indique le tonnage dans le Port Autonome de 1910 jusqu'en 2012. Jusqu'en 2006, il y a eu dix ans d'activité intense et il reprendra son activité une fois que 4Gas sera installé, en 2012. Cela signifie que sur un siècle, il a une activité intense de dix ans. Pour cela, il a fallu construire deux ports : le port pétrolier et le port porte-containers.

Je me pose donc la question suivante : peut-on faire confiance au Port Autonome avec la construction d'un troisième port ? Quel sera le résultat étant donné que jusqu'à présent, il n'y a que du déficit, dix ans d'activité et la construction de deux ports qui sont détruits ?

M. Dominique Sentagnes

Il est tout de même assez affligeant d'entendre des applaudissements quand on parle de décroissance ! Je vous en laisse la responsabilité.

Le port de Bordeaux est l'un des six ports autonomes français. Il est par conséquent considéré comme un port important en France.

Ceci étant, Madame, lors de la construction de l'apportement en 1933, le trafic était de 5 millions de tonnes. Comme l'a dit Monsieur Jonkman, c'est en 1974-1976 que le pic de l'activité a « tangenté » les 14,5 millions de tonnes.

Il y a eu la fermeture des raffineries, qui n'a rien à voir avec la gestion du port, puisqu'il s'est agi de chocs pétroliers mondiaux et d'un désengagement de la part d'investisseurs qui ne voulaient plus rester sur l'estuaire. Nous savons par ailleurs qu'il n'y a pas de projet de raffinerie en Europe Occidentale pour les vingt prochaines années. Cette décroissance brutale a entraîné des pertes d'emploi, très pénalisantes pour l'établissement et pour nous tous, en Gironde. Grâce à une bonne gestion et grâce à une bonne politique, je crois...

Brouhaha

... Nous avons réussi à maintenir le trafic entre 8 millions et 9 millions de tonnes, malgré des hauts et des bas dans les trafics pétroliers, vrac liquide, céréales. Nous avons donc équilibré ces trafics et nous sommes sur une droite depuis maintenant dix ans, depuis la fermeture des raffineries. Il faut se rappeler, par exemple, que les céréales ont pu représenter jusqu'à 25 % du trafic du port ; aujourd'hui, c'est moins de 15 %. Il y a donc des évolutions importantes.

Aujourd'hui, une proposition nous est faite. Nous ne sommes pas porteurs d'un projet, nous pouvons accompagner un projet. Nous ne sommes pas un opérateur, nous ne sommes pas le maître d'ouvrage. Nous avons des compétences en matière d'ingénierie, en matière d'accueil, en matière de technique pour accueillir cet investisseur, mais nous ne restons que dans ce rôle. Ce n'est pas à nous d'apporter le Verdon, de le vendre ou de le brader à un quelconque investisseur. Nous n'avons pas plus cette autorisation que d'autres ports autonomes. La Rochelle, par exemple, ne

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public peut pas faire de proposition. Ce n'est ni dans notre mission, ni dans nos statuts, ni dans notre rôle.

Par contre, nous sommes là pour dire à des investisseurs, quels qu'ils soient, et à celui-là en particulier aujourd'hui : oui, nous avons de la réserve foncière ; oui, nous pouvons vous accueillir dans ces conditions-là. Dans les conditions dans lesquelles nous pouvons les accueillir, il n'y a pas que le fait de mettre des terrains à disposition. Je rappelle d'ailleurs que ces terrains, qui seront mis à disposition si le projet se fait avec 4Gas seront concédés, c'est-à-dire qu'ils ne seront pas vendus, donnés, bradés, mais qu'ils seront mis en location.

Cela amène à la deuxième partie de la question. Nous avons pour l'instant offert une réservation foncière à la compagnie 4Gas qui paie une redevance de location de quelques dizaines de milliers d'euros - c'est tout à fait symbolique, mais c'est important – pour pouvoir instruire ce dossier. C'est vrai, nous avons cet appontement, qui a été détruit grâce à des Français bien coopérants à la fin de la guerre...

Brouhaha

... Nous allons remettre cet appontement en service. Dans le cadre du projet Etat / Région, 13 millions d'euros ont été prévus pour remettre en état ce terminal, qui reste public. L'appontement est totalement public et le restera. C'est notre honneur et notre mission, en tant qu'établissement public, non pas que de laisser cet appontement à un opérateur privé, quel qu'il soit et quelle que soit sa puissance financière, mais de lui délivrer ce que l'on appelle de façon technique, une AOPOSP avec, comme l'indiquent les trois dernières lettres de ce sigle, une obligation de service public.

Cet appontement restera donc la propriété de l'établissement public, c'est votre bien.

M. Louis-Julien Sourd

Monsieur le Président, pouvez-vous terminer sur la réservation foncière qui a été faite ? Quelle en est sa durée ? Pouvez-vous la présenter ?

M. Dominique Sentagnes

La réservation est de trois ans et elle est renouvelable. Pendant ce temps, cet opérateur travaille, instruit son dossier, le prépare et prendra la décision de continuer ou pas. Nous avons donc réservé ces terrains, nous ne pouvons pas les donner à tout le monde. Je rappelle qu'il n'y a pas eu de mise en concurrence pour ces 20 hectares qui ont été proposés, parce qu'il n'y avait pas d'autre proposition. S'il y en a d'autres – ce qui a été le cas à un moment – nous pouvons mettre à disposition. Je crois qu'il reste environ 500 hectares de disponibles au Verdon, nous avons donc de la réserve foncière.

M. Louis-Julien Sourd

Je vous remercie.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Madame Gisèle Guttierrez demande si le site du Verdon est un site à vocation industrielle et si sur ces terrains, il serait possible de faire autre chose. Elle parle de développement d'énergies renouvelables par exemple. Est-ce des projets que vous avez déjà rencontrés ? Comment avez-vous fait le choix de retenir la candidature de 4Gas ?

M. Dominique Sentagnes

Le Verdon a une vocation industrielle, c'est d'ailleurs inscrit au PLU. Le père du Sénateur PINTAT, lui-même sénateur, ami de Jacques Valade, avait proposé, dans les années 1960, un plan chimie de l'estuaire. Entre autres, le Verdon faisait partie du périmètre qui avait été identifié.

M. Jean-Clément Roucayrol

Bonsoir, Monsieur le Président. Je voudrais apporter au chairman de 4Gas quelques informations concernant la navigation. Pour avoir circulé pendant un certain nombre d'années sur la mer, notamment vers Rotterdam, je dois vous dire que le chemin depuis la mer vers Rotterdam est tout droit, alors que l'accès depuis (Beissa - 12/3.51) pour venir éventuellement se coller contre le futur terminal méthanier ne l'est pas.

Bien sûr, des navires chimiquiers viennent à Bordeaux, mais ils ne sont pas d'une très grande longueur, 80 mètres environ, avec un tirant d'eau assez faible. Par contre, pour que votre terminal soit rentable, vous aurez intérêt à recevoir des méthaniers à gros tonnage, c'est-à-dire des bateaux de près de 250 mètres de long, qui vont caller 11 à 12 mètres, ce qui va nécessiter de la part des dragues du Port Autonome un travail continu pour entretenir le chenal.

D'autre part, ce chenal est tout de même dangereux. Un banc s'appelle « le banc de la mauvaise » car depuis le 17^e siècle, on ne compte pas les bateaux qui s'y sont échoués. Un peu plus loin, un coin est mal pavé. Un bateau d'une telle longueur ne pourra pas être aidé, à ces endroits, par un remorqueur, et de toute façon, les remorqueurs du port n'auront ni la puissance, ni le tirant d'eau pour éviter que ce bateau ne se mette au plain.

Il faut savoir, par ailleurs, que devant Fos-sur-Mer, lorsqu'il y a eu trois mois et demi d'arrêt, les méthaniers qui sont arrivés n'ont pas pu décharger leur cargaison. Lorsqu'un méthanier est à la mer, il fonctionne par un apport de gaz situé dans le ciel – partie supérieure des réservoirs. Au dessus du gaz liquéfié, se trouve une partie gazeuse qui, au lieu de polluer l'atmosphère quand le bateau est en mer, est dirigée directement vers le compartiment moteur et sert à alimenter les chaudières ou autres.

Si ce bateau s'échoue, les remorqueurs n'auront pas la capacité de le sortir du mauvais pas. Il va entrer à marée haute, puis la marée va descendre et le bateau va s'échouer un peu plus loin. Il faudra ensuite attendre, mais comme l'absorption de la production de gaz, qui vient de la cargaison, ne pourra plus être dirigée dans le local des moteurs, parce que ceux-ci seront arrêtés, le bateau dégazera et le gaz se répandra partout. Il faut savoir qu'à Fos-sur-Mer, en trois semaines, plus de 10 000 mètres cubes de méthane se sont répandus dans l'atmosphère.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Jusqu'à présent, on nous a fait beaucoup de promesses, mais en l'occurrence, je n'ai rien entendu sur ce sujet de la part de 4Gas. Ce n'est pas votre métier, mais vous êtes tout de même tributaires des bateaux qui vont venir chez nous, et si ces bateaux s'échouent, ils pollueront l'atmosphère.

M. Louis-Julien Sourd

4Gas peut-il répondre sur ce sujet qui concerne des navires méthaniers ? Est-ce de votre compétence ou non ?

M. Henk Jonkman

Je pense que pour ce qui concerne la navigation, la compétence revient essentiellement au port. C'est lui qui va mettre à disposition les pilotes et les remorqueurs adaptés, pour positionner les navires devant l'appontement du terminal méthanier. Ce ne sont pas des capitaines de 4Gas qui naviguent sur les bateaux.

M. Louis-Julien Sourd

J'ai rencontré le Capitaine du port qui m'a dit que la police de la navigation, sur l'estuaire, était de sa compétence et qu'il viendrait à une soirée, débattre de cette question. Je pense qu'il n'est pas présent ce soir, mais nous parlerons de ce sujet de navigation, qui intéresse également beaucoup les Royannais, car ils ont aussi beaucoup de bateaux.

M. Olivier Barreau

Je suis pilote de Gironde. Je tiens à prendre la parole afin de répondre immédiatement à l'intervention de Monsieur.

Concernant l'accès de l'estuaire de la Gironde, certes, il est difficile, mais il est parfaitement maîtrisé. On met, en effet, à bord des navires, des pilotes qui assistent les commandants, qui connaissent parfaitement les lieux. Nous sommes tous d'anciens commandants de navire. Nous sommes originaires de la région ou nous l'avons parfaitement apprise. Nous la pratiquons tous les jours. Nous montons et nous descendons des navires tous les jours.

J'ai eu la chance de commander sur des super-tankers et d'être officier sur des méthaniers. Effectivement, ce sont de gros navires. L'assistance du Port Autonome qui sera donnée à ces bateaux pour la remontée en termes de remorqueurs sera parfaitement adaptée. La zone d'évitage qui sera laissée pour les navires est une zone largement supérieure à ce qui se fait habituellement pour des navires de ce type. Nous avons une zone d'évitage au Verdon qui est en eaux profondes et qui permet une manœuvre en toute sécurité. L'accès lui-même au port, les passes d'entrée, plus

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
le chenalage sur la partie mer, est un accès maîtrisé, dans lequel on navigue tout le temps.

Les bateaux que nous montons sont de types divers. Certains sont dangereux, d'autres le sont moins, mais vous n'avez entendu parler de rien de grave jusqu'à présent.

Un intervenant

Dans un premier temps, je vais répondre au pilote qui prétend qu'il n'y a jamais eu de problème. Il y a eu des échouements de pétroliers. En 1973, le « BergeBergesen » s'est échoué dans le banc de la Mauvaise. Le « Port Navalo » s'est échoué en janvier 1978, bateau qui pourtant pratiquait très souvent la passe de l'ouest. Monsieur Lipovsky, maire de Royan à cette époque, avait écrit au ministre en lui indiquant à quoi ils avaient échappé : si le bateau avait eu des problèmes, il y aurait eu une marée noire.

Là, c'est autre chose qu'une marée noire. Un bateau, aussi bien conçu soit-il, peut tomber en panne. Nous en avons eu un exemple récemment avec le « Rokia Delmas ». Les remorqueurs ne l'ont pas sorti, ils ont été obligés de le découper. J'imagine la découpe d'un méthanier comme « Provalis » qui mesure 290 mètres de long, 45 mètres de large, et qui a une capacité de 153 500 mètres cubes. Il a déjà fallu plusieurs mois sur le petit « Rokia Delmas », j'imagine ce que cela va donner, si en plus, le bateau se met en travers sur le chenal d'accès, ce qui compromettra tout le trafic en direction de Bordeaux.

Par ailleurs, Messieurs de 4Gas, vous nous promettez de cacher les cuves avec des petites dunes végétalisées. Ces cuves mesureront presque 50 mètres de haut. Le point le plus haut du Verdon est ce que l'on appelle « la dune de l'ancien sémaphore » qui mesure 37 mètres. Regardez la base de cette dune pour imaginer la hauteur des cuves !

Pourquoi nous montrez-vous deux petites cuves dans la présentation de votre site ? Dans toutes les présentations que l'on a vues, Milford Haven comme Corpus Christi, on voit un petit écusson rond et rien d'autre. On ne voit pas tout ce qui est cogénération, usine de regazéification, torcheur, car il y en a, usine de production d'azote, car pour que le gaz soit compatible au réseau, il faut en mettre une certaine dose. Tout cela n'apparaît pas sur le projet.

Concernant les emplois, dans un premier temps, une des cuves sera construite au-dessus de la Capitainerie du port containers. Non seulement la Capitainerie disparaît, mais étant la zone d'exclusion, où vont aller travailler les employés du VAT, les dockers ? Près d'une trentaine d'emplois disparaît déjà.

S'agissant des commerçants, il est question à Fos, à 1,6 kilomètre, de fermer la plage. Chez nous, à moins de 400 mètres, on peut être sûrs que la plage surveillée sera fermée. Tous les commerçants, les restaurants et les cabanons de plage sont voués à la fermeture.

On arrive à l'équivalent en termes de perte d'emplois à ceux qui sont proposés par 4Gas. Une simple petite entreprise à Soulac comme « Imagine Editions » propose davantage d'emplois qu'un terminal méthanier qui va saccager notre paysage et faire fuir nos touristes.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Est-ce que Monsieur le Directeur du Port Autonome de Bordeaux peut assurer qu'aucun ouvrier du Port Autonome au Verdon ne perdra son emploi ?

M. Louis-Julien Sourd

Merci. Il y a beaucoup de questions. Je vais commencer par celles qui s'adressent directement à 4Gas. Est-ce que les dirigeants de 4Gas peuvent répondre sur les questions relatives à cette installation, à ces bateaux, à ces risques ? Y a-t-il des possibilités de réponse ou souhaitez-vous que le Port Autonome réponde ?

Il faut éviter de poser cinq questions, car cela est difficile à dispatcher. Mieux vaut une question et une réponse à la suite.

M. Henk Jonkman

S'agissant de l'emploi, on a cité la Capitainerie. C'est vrai, elle va être détruite. Par contre, avant qu'elle soit détruite, une nouvelle Capitainerie sera construite à proximité et les gens auront de nouveaux bureaux pour travailler. Dire qu'un vieux bâtiment qui est détruit va causer la perte de 30 emplois était donc un peu exagéré.

Intervention inaudible de la salle

Les opérateurs sont formés pour travailler sur le site. Il y aura donc des opérateurs sur les appontements, sur le terrain, à proximité des unités de regazéification. Ce sont les opérateurs du site qui sont formés pour cela.

Brouhaha

M. Louis-Julien Sourd

Continuez, Monsieur Jonkman. Il y a encore beaucoup de questions et l'heure tourne.

Un intervenant

Le fait de former les opérateurs ne signifie pas qu'il s'agissent des gens qui travaillent actuellement.

M. Louis-Julien Sourd

S'il vous plaît, je demande aux hôtesse d'attendre que je donne la parole à quelqu'un. Si quelqu'un veut la parole, il la demande et je la lui donne. Des personnes attendent déjà.

M. Henk Jonkman

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Pour revenir à la formation qui va donner lieu aux emplois sur le site, nous avons dit que vers la phase finale du projet, c'est-à-dire, six à huit mois avant la mise en œuvre, nous serions en mesure de déterminer très précisément le nombre de postes et les qualifications, et de proposer des formations. Les personnes qui sont intéressées, au Verdon, à Soulac, dans la région, peuvent se présenter pour suivre la formation.

Un intervenant

Je suis originaire de Pauillac. J'aimerais faire différentes réflexions.

Je ne connais aucun pays développé dont l'économie soit basée sur le tourisme. Tous les pays dont c'est le cas sont appelés des pays sous-développés. Le tourisme est soi-disant créateur d'emplois. Mais quels emplois ? Des emplois précaires.

Brouhaha

... La plupart du temps, les gens d'Arcachon prennent le train pour aller travailler à Bordeaux.

On peut ne pas partager mon point de vue, mais c'est à mon avis, un élément à prendre en compte.

D'autre part, si j'ai précisé que j'étais originaire de Pauillac, c'est que dans cette commune, en 1986, je faisais partie de ceux qui se sont battus pour que SHELL reste. Même d'un point de vue environnemental – j'entends d'un point de vue visuel – c'était autre chose que ce qu'on nous propose aujourd'hui. Je regrette, mais j'avais davantage les larmes aux yeux lorsque les raffineries ont fermé, car je savais qu'il y avait une vie, que des gens y travaillaient, que maintenant où il n'y a plus rien.

Si on veut continuer à avoir une friche industrielle, on n'a qu'à continuer comme cela, à opposer les choses les unes avec les autres. Cela n'a aucun sens.

D'autre part, les arguments que les opposants avancent aujourd'hui me donneraient plutôt envie d'être pour le projet.

Cela dit, j'ai une grande interrogation sur laquelle je demande une clarté absolue. Il s'agit des questions de sécurité.

Statistiquement, chaque fois que l'on crée un emploi industriel, on en crée trois de plus, alors que les emplois du tourisme sont eux-mêmes déjà induits. C'est cela la réalité !

M. Louis-Julien Sourd

Merci de cet avis.

Mme Nicole Badaud

Soulac, le 17 septembre 2007

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Ma question s'adresse au Président du Port Autonome. J'ai lu dans la revue « Usine Nouvelle » du 7 décembre 2006, que la SNET avait déjà réservé sur le site à côté de 4Gas. Combien de cuves la SNET veut-elle implanter à côté de 4Gas ?

M. Louis-Julien Sourd

Monsieur le Président, pouvez-vous répondre à cette question ?

M. Dominique Sentagnes

Bien évidemment. Je vais répondre d'abord à la question précédente. Il y a environ 30 emplois sur le Verdon. Ils sont liés essentiellement au trafic containers. Celui-ci était de l'ordre de 55 000 l'année dernière, il est aujourd'hui de plus de 60 000. Nous avons une progression de 20 % et nous avons bien l'intention de continuer notre prospection et d'attirer des opérateurs et des transitaires sur ce terminal. La croissance est au rendez-vous, les emplois sont là et j'espère, non seulement, qu'ils seront là demain, mais qu'ils seront encore plus nombreux.

La SNET est un groupe espagnol, donc européen, qui avait, comme 4Gas, identifié le site du Verdon pour ses qualités nautiques et pour ses qualités de géographie physique. La SNET nous a effectivement demandé une réservation, comme l'avait fait 4Gas. Il n'y a pas de secret sur ce point.

La convention de réserve avec la SNET était d'un an. Elle arrive à échéance en octobre. La SNET, qui s'appelle aujourd'hui ENDESA, ne sait pas encore quelle va être sa décision. Si elle se retire, le projet n'existera plus ; si elle confirme, je vous dirai que la SNET a demandé à poursuivre la réservation. Ceci, toujours dans le même cadre, c'est-à-dire pour regarder de quelle façon elle pourrait être opérateur, peut-être à côté de 4Gas.

Mme Nicole Badaud

D'autre part, pouvez-vous me dire combien d'autres organismes ont réservé des morceaux de terrain à ce jour ?

M. Dominique Sentagnes

Hélas pour nous, aucun ! Ce sont les deux seuls, vous avez cité le second dont je vous ai dit que la réservation arrivait à son terme dans quelques jours.

Mme Nicole Badaud

Pouvez-vous affirmer, ce soir, que si ce projet se faisait, le porte-containers continuerait à fonctionner ?

M. Dominique Sentagnes

Je le souhaite. Vous me donnez d'ailleurs l'occasion...

Mme Nicole Badaud

La réponse est-elle oui ou non ?

Brouhaha

M. Dominique Sentagnes

Le terminal du Verdon, port de Bordeaux, a été le premier terminal sur la façade atlantique en 1976. Tant que je serai là, et avec les équipes qui sont jeunes et dynamiques, j'ai bien l'intention d'avoir davantage de containers.

Actuellement, la même problématique se pose dans tous les ports, en particulier à La Rochelle qui n'a pas de terminal containers. Nous avons des relations soutenues et importantes avec le port de La Palisse – La Rochelle. Nous allons essayer de voir avec eux de quelle façon le terminal du Verdon peut également permettre de travailler ensemble et davantage alors qu'ils n'ont pas de réserve foncière au contraire de nous. Ce n'est pas le sujet, mais entre Nantes, La Rochelle et Bordeaux, voire Bayonne, les problématiques sont très proches. Si nous n'avons pas une attitude commune en matière d'investissements et de complémentarité, c'en est fini du range sud-ouest Atlantique.

Mme Nicole Badaud

Vous ne pouvez donc pas assurer que ce porte-containers continuera d'exister au Verdon.

M. Dominique Sentagnes

Mais si, Madame ! « Je le souhaite » est une expression. Je vous dis que nous en avons absolument besoin et je viens de vous montrer qu'à côté de nous, Bayonne et La Rochelle n'ont pas ces capacités et ces savoir-faire. Nous maintenons, bien sûr, la capacité du VAT. Nous demandons, à ceux qui le gèrent, d'amplifier le phénomène. Ce sont des compagnies comme DELMAS, MSC, etc. qui escalent ici avec CGM.

M. Louis-Julien Sourd

Nous allons donner la parole à deux ou trois personnes puis nous passerons à la sécurité, car plusieurs questions portent sur la réglementation SEVESO. La sécurité est un thème délicat, sur lequel il faut être précis et nous en parlerons avec le représentant de la DRIRE qui est présent ce soir.

Mme Lelane – Conseiller Régional

Je voudrais surtout m'exprimer au nom de Laure Curval, la représentante des Verts Aquitaine.

Comme vous avez pu le constater dans la presse dernièrement, les Verts se sont positionnés contre le projet du port méthanier, et ceci, pour plusieurs raisons.

Il est tout d'abord extrêmement regrettable que ce projet ne s'inscrive pas dans un plan énergétique. Il faut resituer le contexte. Nous sommes au 21^e siècle. Il y a un problème de réchauffement climatique, je n'en ai pas beaucoup entendu parler ce soir. L'activité du port méthanier serait une activité polluante. De plus, c'est une activité fossile.

Excusez-moi, je voulais dire tellement de choses rapidement que je vais trop vite. Je reprends.

Je crois qu'il faut être clair. C'est une activité mercantile. En fin de compte, vous êtes là pour faire de l'argent. Vous n'êtes pas là dans une problématique énergétique et je trouve cela extrêmement dommage. Nous avons effectivement besoin d'une grande réflexion sur l'énergie pour dire. Vous auriez dit : « nous allons sortir du nucléaire et nous allons lancer ce projet de port méthanier », pourquoi pas dans cette problématique ? Cela aurait été intéressant.

Par contre, quand vous parlez d'indépendance, je suis assez scandalisée. Effectivement, la France dépend à 98 % des importations, mais ce n'est pas en les augmentant que nous allons être autonomes. Je crois que c'est plutôt en ayant une réflexion sur comment, localement, nous pouvons produire et être indépendants.

Il se trouve qu'il y a eu un très beau projet sur votre site - et là, vous m'excuserez, mais je suis un peu en colère – un projet éolien qui a été, hélas, peu soutenu par certains élus qui, actuellement, s'opposent au projet du port méthanier.

M. Louis-Julien Sourd

Merci Madame.

Mme Lelane

Je n'ai pas fini.

M. Louis-Julien Sourd

Terminez rapidement, s'il vous plaît.

Mme Lelane

Moi aussi, j'aimerais m'exprimer tranquillement.

Par rapport aux problématiques d'emplois, je suis tout à fait d'accord sur le fait que vous êtes une zone sinistrée. Il n'y a pas eu de vraie réflexion par rapport à l'emploi.

S'agissant des éoliennes, actuellement, une société québécoise alliée avec une société française souhaiterait faire des pales et des rotors. Si effectivement, l'Aquitaine, enfin, voit des projets éoliens émerger, je peux vous certifier qu'il y aura là une très belle exploitation pour des turbines et des rotors. Actuellement, nous sommes en compétition avec la Bretagne.

Je tiens à dire aux élus présents et à Monsieur Pintat, en particulier, qu'il serait intéressant que des ZDE – Zones de Développement Eolien – se mettent enfin en place afin que l'Aquitaine puisse avoir des éoliennes et une industrie digne de ce nom. Vous êtes très bien placés, au Verdon, pour pouvoir avoir une industrie propre.

Je suis bordelaise. Vous êtes effectivement une zone sinistrée. Il est temps qu'on vous sorte de là. Vos élus doivent avoir une réflexion globale, mais pas n'importe laquelle et pas à n'importe quel prix.

Je me suis entretenue avec le Directeur, qui a été fort sympathique et qui a présenté le projet du port méthanier à la Région. Mais je le redis, je suis désolée, vous n'allez pas dans l'air du temps. Il faut lutter contre le réchauffement climatique et ce n'est certainement pas une solution. Je suis très en colère par rapport à cela !

M. Louis-Julien Sourd

J'avais dit cinq minutes maximum.

Mme Lelane

Je termine, mais des gens ont pris plus de temps.

Quant au Port Autonome, des délibérations ont été inquiétantes et très désagréables. La communauté de communes s'était prononcée pour les éoliennes. Vous avez demandé un second avis. Il y a eu un vote à bulletin secret, vous vous en souvenez. La communauté de communes s'est opposée à ce projet des éoliennes. En Aquitaine, il n'y a pas une éolienne actuellement. Nous sommes une des rares régions françaises à être très en retard. Le Grenelle de l'Environnement se tient actuellement. Tout le monde est en train de se mobiliser. Je vous signale qu'une directive européenne, datant de mars, dit qu'en 2020, il faudrait 20 % d'énergies renouvelables en plus et 20 % de CO2 en moins. Ce n'est certainement pas avec le projet méthanier que nous y arriverons.

Je vous laisse la parole, mais continuez votre combat.

M. Jean Michel Loréface – Société EURO-NAT

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Je vais porter la voix du tourisme. On en a beaucoup parlé, mais personne n'est intervenu sur ce sujet.

Je n'ai pas envie d'opposer les gens du tourisme et les gens de l'industrie, ce n'est pas du tout le but, tout le monde a le droit de travailler. Il faut simplement constater certaines choses qui se sont développées depuis une trentaine d'années sur le site du Verdon.

Vous l'avez dit en préalable, Monsieur Sourd, dès cet été, vous avez senti l'intérêt des touristes sur ce projet. Pourquoi ce débat n'a-t-il pas eu lieu cet été ? Personnellement, je n'y étais pas favorable, car justement, je ne veux pas effrayer mes clients. Nous allons en parler d'abord entre nous et nous verrons après.

Effectivement, je confirme, il y a une très grande sensibilité de notre clientèle traditionnelle à l'aspect environnemental. Il faut se rendre compte que les gens qui viennent passer des vacances dans le Nord Médoc viennent chercher ici ce qu'ils n'ont plus chez eux depuis longtemps.

Un document fait foi dans les instances du Nord Médoc et s'appelle un Schéma de Cohérence Territoriale. Je crois que la seule cohérence territoriale du Nord Médoc est justement la qualité de son environnement. C'est sa seule richesse.

Concernant l'emploi, on a entendu beaucoup de bruit et de cris tout à l'heure. Au niveau d'EURO-NAT, on nous a gratifié de 49 emplois dans le document attaché à ce débat. Je rectifie – il y a beaucoup d'imprécisions de ce type dans le document – nous avons effectivement 52 emplois à EURO-NAT, mais on a fait l'impasse sur les 27 commerces. Il faut ajouter une centaine d'emplois.

Je m'interroge donc sur les retombées économiques d'un environnement dégradé ou dont l'image va être dégradée. Il faut que vous sachiez que cela fait trente ans que nous nous battons pour valoriser l'image de ce Nord Médoc, que des centaines de milliers d'euros ont été dépensés en termes de communication pour que les clients, notamment ceux d'Europe du Nord, reconnaissent cette région comme unique en matière environnementale. Je crains que la première image que les touristes vont voir, lorsqu'ils vont débarquer du bac en arrivant de Royan, soit celle de cuves et de torchères.

À ce sujet, cela a été largement confirmé par le Président du Port Autonome, il y a effectivement 500 hectares de réserve foncière. C'est donc une zone qui a une vocation industrielle. On ne leur jettera pas la pierre, cela est normal, ils vont défendre leur activité, leur potentiel économique. Si quelqu'un se demande ce que deviendra cette zone dans quelques années, il lui suffit de prendre sa voiture, de rouler deux heures et demie, d'aller au pied des Pyrénées et de voir ce qu'est devenue la plate-forme de Lacq.

Au départ, Lacq, c'était quelques tuyaux pour aller chercher du gaz dans les parties souterraines, mais depuis quarante ou cinquante ans, on a vu autour du gisement de Lacq, des implantations industrielles majeures, et des implantations énergétiques, puisqu'il s'agit tout de même, d'un endroit où il y a de l'énergie abondante dont l'approvisionnement est sécurisé. On a donc vu fleurir dans le paysage non pas une, mais des dizaines de torchères. Il suffit que les gens aillent voir ce que donne un paysage industriel quand une source d'énergie est abondante.

Effectivement, on est dans une logique industrielle – j'y suis tout à fait sensible – une énergie pas chère, on nous l'a dit, les prix vont baisser. Des industriels vont avoir des

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public vocations et on ne pourra pas leur jeter la pierre, ils sont dans leur rôle, c'est tout à fait naturel.

J'ai noté un certain nombre de points concernant les incidences sur l'activité touristique. Nous ne sommes pas des emplois induits depuis trente ans comme cela a été dit. J'aimerais savoir qui induit quoi en la matière. Ce qui est mal apprécié, dans ce débat, c'est ce tissu complexe d'entreprises du tourisme, petites ou grandes, qui génèrent une quantité considérable d'emplois induits. Je donnerai un seul exemple : la société EURO-NAT dépense environ 500 000 euros de travaux d'entretien – je ne parle pas de travaux neufs, de projets, etc. Ces 500 000 euros de travaux, je ne les confie pas aux hôtesses ou au monsieur qui tond la pelouse devant l'accueil de la société, je les confie à des entreprises du bâtiment, à des entreprises de service.

Je pense que nous allons nous réunir, avec un certain nombre de partenaires, entreprises du Nord Médoc, pour affiner le poids économique de l'entreprise touristique.

Je me tourne maintenant vers la communauté de communes. Je ne sais pas si cela est prévu réglementairement ou financièrement, mais j'aimerais que des simulations soient faites sur les incidences économiques d'une dégradation de l'image environnementale de cette région, en termes de moins 5 %, moins 10 %, moins 15 % sur la taxe professionnelle, sur la taxe de séjour. Il ne s'agit pas de dresser les uns contre les autres, il s'agit simplement de faire les plus et les moins, de faire un bilan honnête qui ne soit pas entaché de subjectivité.

Vous allez dire que je ne parle que pour ma « paroisse », je vais parler pour celle des autres. Je serais sceptique si j'avais une maison à quelques kilomètres de cette implantation. J'habite plus loin et, à la limite, je ne suis pas concerné, mais j'aimerais que l'ensemble des électeurs interpelle les différentes municipalités et leur demande combien va valoir leur maison dans le cas d'une implantation industrielle majeure dans la région.

Je me tourne vers vous, Monsieur le Président, vous avez beaucoup insisté sur la notion d'indépendance, est-il dans la vocation de votre Commission de faire un audit indépendant sur les impacts sur le patrimoine immobilier des gens qui sont ici depuis plusieurs générations ou qui ont fait le choix de s'installer dans la région ?

J'ai envie de passer la parole à la représentante de l'entreprise « Imagine Editions ». Ce n'est pas une entreprise du tourisme, mais la similitude des chiffres est intéressante. Elle a actuellement 52 emplois. On nous parle, en fourchette haute, de 52 emplois. Elle va peut-être nous dire ce qu'elle va faire de ces 52 emplois. Plus 52 moins 52, cela fait zéro !

Mme Claudia Courtois

Pour aller dans votre sens, Monsieur Xavier Saint-Léger a la même d'interrogation :

« Outre le développement industriel aux dépens du tourisme, dans une zone classée SEVESO, quelle sera la perte en termes d'immobilier ? Est-il normal d'imposer à quelqu'un qui a travaillé toute sa vie pour se payer sa maison, d'en voir le prix diminuer peut-être d'un tiers ? ».

Cela corrobore votre question.

Mme Monique Minault – Imagine Editions

Je suis Directrice de la société Imagine Editions qui conçoit et édite des logiciels pour médecins.

Nous sommes venus nous installer en 2003 à Soulac-sur-Mer. Nous prévoyons une extension, nous avons commencé les travaux. Aujourd'hui, nous employons 52 salariés, issus pour la plupart, du Médoc, quelques-uns viennent d'ailleurs et s'installent dans le Médoc justement parce que c'est une région agréable qui répond plus ou moins à ce qu'ils recherchent.

Ces travaux ont donc démarré. Il est vrai que je me pose beaucoup de questions : faut-il les continuer ou faut-il les arrêter ? Je ne sais pas si beaucoup de monde va encore vouloir s'installer dans la région à partir du moment où je dirai qu'on y implante un port méthanier SEVESO II. Demain, je dois signer des projets d'extension de hotline et de services, ce qui n'a rien à voir avec le tourisme. Plus le temps passe et plus il y a de demandes en hotlines informatiques et, d'ici 2010, je dois avoir environ 160 emplois. Est-ce que demain je vais pouvoir continuer à recruter facilement ? Je me pose beaucoup de questions. Si le port gazier s'installe, je préfère partir dans une région où il sera plus facile de travailler. Le travail de hotline génère beaucoup de stress et je n'ai vraiment pas envie d'avoir des gens qui ne veulent plus venir.

M. Louis-Julien Sourd

Je vais donner la parole à Monsieur le Maire, mais je signale à tous ceux qui s'intéressent à cette compatibilité ou incompatibilité entre activités, qu'une soirée sera consacrée, le 8 novembre, aux impacts socio-économiques de ce projet et au développement du Médoc. Nous aurons donc le temps de discuter avec le Comité Départemental du Tourisme et avec des entreprises.

M. Xavier Pintat

Merci, Monsieur le Président de me donner la parole. Je ne pensais pas intervenir, car je crois que j'ai suffisamment parlé ces derniers temps et je souhaitais que la salle puisse s'exprimer le plus longuement possible, mais après ce que j'ai entendu, il me semble important de faire un certain nombre de rappels.

Tout d'abord, je voudrais dire que la première chose qu'a souhaité faire la communauté de communes de la Pointe du Médoc – je parle sous le contrôle des maires présents – c'est une étude socio-économique de la pointe du Médoc, avec ou sans le port méthanier, qui nous a poussés à poser un certain nombre de questions qui a réuni tous les maires de la communauté de communes.

Je profiterai d'ailleurs de la réunion du Verdon pour poser la cinquantaine de questions que nous avons listées et auxquelles nous voudrions avoir des réponses précises. On parle de la dune, de quels arbres s'agit-il ? Quand cela sera-t-il caché ? Etc. Il faut savoir tout cela d'une manière très précise.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Je voudrais dire à Madame Lelane qu'il est vrai qu'avec les Verts, nous n'avons pas toujours été d'accord sur certaines traditions, mais qu'aujourd'hui, nous nous retrouvons sur un certain nombre de points. Je dois dire que, personnellement, j'ai apprécié votre prise de position et votre attitude l'autre jour. Je reviendrai sur ce que vous avez dit quant aux énergies renouvelables.

Si vous le permettez, j'aimerais poser une question et faire un ou deux rappels.

La première question s'adresse à 4Gas. Je suis un peu observateur de l'énergie sur le plan national, j'ai quelques petites compétences. Je suis étonné de votre étude marketing. Vous auriez, soi-disant, fait une étude marketing et je voudrais savoir si vous pouviez nous la communiquer ou la mettre à disposition. Je n'ai rien contre le gaz, je n'ai rien contre les méthaniers, même s'il faut savoir qu'en Espagne ou en Italie, le gaz n'a pas la même urgence. Quand on a du gaz en Espagne, c'est une réserve d'électricité parce qu'on produit son électricité avec du gaz.

La consommation française est de 50 milliards de mètres cubes. Aujourd'hui, avec Montoir et Fos-Cavaou, nous sommes à 17 milliards de mètres cubes de stockage par an. En 2014, avec la mise en service d'EDF à Fos-Cavaou plus l'extension de Montoir, nous allons arriver très rapidement à 32 milliards de mètres cubes de stockage par an, à comparer avec les 50 milliards de mètres cubes. Si on faisait le site de Dunkerque EDF, le site du Havre POWEO et le site du Verdon, on arriverait à 62 milliards de mètres cubes par an. On n'a pas compté ce qui fait 75 % de l'utilisation de Gaz de France aujourd'hui, l'oléoduc qui vient de Russie, qui représente une grande partie de la consommation de gaz, et les accords que nous avons avec la SONATRAC. Tout cela me paraît surdimensionné par rapport aux besoins de la France. J'aimerais donc connaître ces études marketing.

Madame a rappelé la loi d'orientation de l'énergie. Elle a évoqué la philosophie de la France qui a été rappelée dans la loi d'orientation de l'énergie. Aujourd'hui, en France, qu'on le veuille ou non, on produit 80 % d'électricité d'origine nucléaire et 12 % d'origine hydraulique et autres. Cela est peut-être trop élevé, il faut peut-être le diminuer. Cela dit, on a choisi de diversifier le bouquet afin de permettre de lutter contre le réchauffement climatique, qui est une priorité. Je partage tout à fait votre avis : 0,6 ° au 20^e siècle, nous sommes partis pour une fourchette située entre 2 et 6 ° au 21^e siècle, d'origine humaine, il faut faire quelque chose et il y a urgence, 150 à 200 ans pour réagir.

Madame a raison sur le fait qu'il faut promouvoir des énergies renouvelables. J'ai eu l'occasion de m'expliquer. Nous nous sommes penchés sur le site du Verdon dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale. Le site du Verdon pourrait être un centre d'expérimentation et de production d'énergies renouvelables, pas uniquement en éolien, il peut y avoir du solaire, de l'énergie cinétique de la houle, etc.

Je voudrais maintenant m'adresser à Monsieur le Président du Port. Monsieur Sentagnes, vous êtes un nouveau président. Vous avez évoqué mon père. Vous avez raison, j'avais 14 ans à l'époque où ces choses ont été décidées, je n'avais pas beaucoup de points de vue.

Je comprends les salariés du Port Autonome, les retraités, le contexte. Nous le comprenons, nous ne voulons pas de mal au Port Autonome. Mais je crois, qu'entre la Direction du Port Autonome, le Président, le Conseil d'Administration et le Directeur, il y a un vrai malentendu. Dans les années 1970, votre prédécesseur est venu nous voir et nous a dit : « nous allons faire une zone industrialo-portuaire formidable ; vous serez 30 000 à Soulac » et on nous a fait un Schéma Directeur d'Aménagement et Soulac, le 17 septembre 2007

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public d'Urbanisme, avec des projets mirifiques et où tout le monde devait avoir un emploi. Cela devait être extraordinaire.

Finalement, ces promesses n'ont pas été tenues. La zone industrialo-portuaire n'a pas marché comme elle était prévue au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, que je vous engage à lire.

Que s'est-il passé finalement ? En 1992, les maires, toutes tendances confondues, se sont réunis et ont dit : il faut mettre notre destin en commun et il faut faire quelque chose. Nous nous sommes regroupés dans ce qui a été le district, au début, puis une communauté de communes. Depuis, nous avons fait des réalisations. Peut-être cela n'est-il jamais assez bien, on a cité le tourisme, je vous engage tout de même à voir ce qu'un port de plaisance, par exemple, peut générer.

Le contribuable a dépensé 50 millions d'euros depuis 1992 jusqu'en 2007. Il a fait 100 kilomètres de piste cyclable, des réhabilitations au centre bourg, des actions de développement économique, il a aidé l'habitat, le commerce...

M. Louis-Julien Sourd

Monsieur le Maire, ne faites pas la promotion de la CDC. Posez des questions pour débattre.

M. Xavier Pintat

Je crois qu'il faut le rappeler.

Aujourd'hui, nous avons l'impression qu'on est en train de nous faire un remake de ce que nous avons vécu dans les années 1970, de plus, avec une certaine forme d'opacité.

Dans les années 1970, il s'est passé un certain nombre de choses, le Port Autonome...

M. Louis-Julien Sourd

Ne refaisons pas l'histoire.

M. Xavier Pintat

... La communauté de communes, par un schéma de développement, a investi 50 millions et aujourd'hui, il faut absolument dialoguer et discuter. On a l'impression qu'un certain nombre de réalisations peuvent se faire qui ne sont pas en concordance, qui sont en opposition. Il ne faut pas exclusivement vivre d'un développement touristique, mais je crois aussi qu'on peut aussi se poser la question d'un développement économique, voire d'un développement industriel, compatible avec ce que l'on fait.

M. SOURD

Merci, Monsieur le Maire.

M. Xavier Pintat

... Je pense que l'acteur du territoire peut s'exprimer. J'en ai fini.

Je rappelle qu'en 1939, l'apportement a été fait sans financement du Port Autonome, sans financement de la Chambre de Commerce et qu'il a été réalisé pour accueillir des paquebots. Aujourd'hui, je crois que ce serait une initiative particulièrement bonne que de penser à revitaliser les croisières.

Je termine. Un certain nombre d'acteurs qui ont initié en 1992 un développement nature du site, qui ont fait Port Médoc tout simplement, sont un peu désarmés, car la proximité de ce projet, par rapport à Port Médoc, nous semble incompatible... J'imagine mal des appartements de standings sur le Verdon avec une vue imprenable sur le port méthanier. Ma question est donc simple : à quelle distance des maisons et à quelle distance de Port Médoc le projet va-t-il se construire ?

M. Louis-Julien Sourd

Je donne tout d'abord la parole à 4Gas qui a été interrogé par plusieurs personnes. Pouvez-vous vous exprimer sur l'étude de marché, la consommation française ? A-t-on besoin ou non de cet équipement ?

Nous parlerons ensuite sécurité, car il s'agit d'un sujet majeur. Je demanderai à la DRIRE de se préparer à présenter la réglementation SEVESO car une dizaine de questions portent sur ce sujet.

M. Henk Jonkman

Je souhaiterais commencer par le besoin et le marché du gaz. Les chiffres qui ont été annoncés par le Sénateur Pintat sur la consommation en France sont exacts à quelques milliards de cubes près.

Effectivement, l'implantation de nouveaux terminaux méthaniers va augmenter la possibilité de rentrer du gaz en France, mais quel est le fond du problème ? Actuellement, la France importe 98 % de ses besoins et le marché entier est couvert par un opérateur qui a la majorité du marché et deux opérateurs beaucoup moins importants qui en ont un peu. Cette situation a engendré beaucoup de convoitises. Elle a donné envie, non seulement à des pays producteurs, mais également à de gros opérateurs européens ou internationaux qui voient cette situation d'un bon œil, du point de vue commercial, car ils se disent qu'il y a un marché où la concurrence est faible et où il y a possibilité de proposer des prix et des services peut-être à des conditions plus intéressantes que celles qui existent aujourd'hui.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
L'intérêt des terminaux est que c'est le seul point d'accès possible pour ces opérateurs, car malheureusement, ils ne peuvent pas accéder autrement, si un jour ils souhaitent venir s'implanter en France.

Nous ne sommes pas là pour juger si le marché a trop de gaz, pas assez de gaz ou si c'est peut-être un autre gaz qu'il faut, d'une origine différente, à des conditions commerciales différentes. Comme nous avons vu que beaucoup d'opérateurs s'intéressent au marché français, qu'ils n'ont aucune infrastructure pour venir s'y développer, nous proposons un terminal où il est question de louer de la capacité de stockage et de regazéification sur une période de vingt ans au plus, ce qui permet à ces opérateurs d'installer un réseau et de commencer à opérer en France. C'est uniquement cela que nous proposons. S'il s'avère que leur analyse du marché est totalement erronée et que les prix du gaz en France sont les plus compétitifs possible, ces gens-là ne souhaiteront pas venir s'installer en France, nous n'aurons donc pas de capacité et on ne construira pas de terminal méthanier.

M. Louis-Julien Sourd

Je donne maintenant la parole à Monsieur Fauvre afin qu'il nous dise, face à une dizaine de questions, ce qu'est la directive SEVESO. Qu'est-ce qu'un établissement classé SEVESO ? Est-ce que la DRIRE en connaît ? Comment cela se passe-t-il ? Merci Monsieur Fauvre.

M. Daniel Fauvre – Chef de la division environnement industriel et sous-sols de la DRIRE

Bonsoir. Effectivement, Monsieur le Président m'a demandé de vous donner quelques points de repère dans l'attente de la réunion thématique qui doit se tenir le 22 octobre, sur la prévention des risques et des nuisances liés à ce type d'installations.

➤ Suite à l'accident de Seveso, en Italie, survenu en 1976, dû à une fuite de dioxine, gaz toxique qui a incommodé beaucoup de personnes autour de l'établissement en Italie, et suite à des accidents dans différentes parties du monde, l'Union Européenne a voulu se doter d'une réglementation pour prévenir les accidents industriels majeurs.

Cela s'est traduit par une directive, la directive SEVESO I en 1982, qui a été ensuite remplacée par la directive SEVESO II en 1996, elle-même amendée en 2003 afin de prendre en compte un certain nombre d'activités qui ne relevaient pas de cette directive jusqu'alors.

➤ En France, nous comptons en 2005 un peu plus de 1200 établissements relevant de cette directive, dont 670 établissements autorisés avec servitude - signification du sigle AS- établissements présentant le plus de risques potentiels, que l'on dénomme parfois par le terme SEVESO haut.

En Aquitaine, nous comptons, en 2007, 90 établissements relevant de la directive SEVESO dont 50 relevant du régime d'autorisation avec servitude, plus un stockage souterrain de gaz et un établissement assimilé.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Ce type d'établissements se concentre essentiellement sur la Gironde, avec, plus particulièrement, la plate-forme de la presqu'île d'Ambès où on trouve 11 établissements SEVESO AS ainsi que des SEVESO bas à côté. Ce sont des dépôts de produits pétroliers, avec environ un million de mètres cubes stockés. C'est le plus gros dépôt pétrolier en termes de trafic de produits pétroliers, que nous utilisons tous les jours pour nos besoins de circulation et de chauffage. Il y a également des industries chimiques et d'autres types d'industrie.

L'autre grande concentration, en Aquitaine, est la zone de Lacq, qui compte 13 établissements relevant du régime d'autorisation avec servitude et qui compte des établissements historiquement de raffinement du gaz du gisement de Lacq, et où se sont installées ensuite d'autres industries : chimie fine, chimie de base, production d'engrais.

En Gironde, on trouve également des établissements pyrotechniques sur la plate-forme SNPE de Saint-Médard-en-Jalles. Dans le Médoc, se situe l'ex-SHELL, à Pauillac, qui compte aujourd'hui uniquement une activité de stockage de produits pétroliers raffinés et qui est classé à ce titre.

➤ En complément du dispositif directive SEVESO, suite à l'accident catastrophique d'AZF à Toulouse que tout le monde a encore en tête, l'Etat français a promulgué la loi du 30 juillet 2003 qui introduit un certain nombre de dispositifs complémentaires pour essayer, mieux encore, de prévenir et maîtriser les accidents industriels majeurs.

Cela se traduit pas la mise en place de plans de prévention des risques technologiques. Le dispositif se met en place progressivement. Il vise à terme, autour de chacune de ces installations autorisées avec servitude, à organiser la maîtrise de l'urbanisation autour de ces sites pour éviter le développement de populations exposées autour de ces sites. Je rappelle que l'accident d'AZF a montré, s'il en était besoin, – malheureusement, nos sociétés ne savent réagir qu'après des accidents importants – l'urbanisation ayant rattrapé la plate-forme où avait eu lieu l'accident, que les outils qui existaient jusqu'alors, pour organiser la cohabitation entre monde urbain et monde industriel, dans ce cas de figure, étaient insuffisants.

La loi de juillet 2003 introduit également des comités locaux d'information et de concertation autour de ces sites pour :

- améliorer l'échange entre l'industriel, son autorité de contrôle, que nous sommes, administration d'Etat, et les différents acteurs locaux, élus, riverains, et les salariés ;
- une meilleure consultation également des salariés, puisqu'on s'est rendu compte que ces gens connaissaient bien le fonctionnement de ces installations et pouvaient contribuer au développement de dispositifs performants, en termes de maîtrise des risques ;
- une meilleure indemnisation des victimes de catastrophes, mais nous espérons que cela n'arrive jamais ;
- une information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers situés dans le voisinage de ce type d'établissements par rapport aux risques auxquels ils sont exposés.

➤Malgré tous ces dispositifs, le risque zéro n'existe pas. En complément, il existe des plans d'urgence, les plans d'opération interne à la charge des industriels. Lorsque des situations importantes de dégradation de la sécurité surviennent et que l'industriel est débordé par la situation, des plans particuliers d'intervention organisent les pouvoirs publics sous la direction du préfet pour réduire au maximum les conséquences de tels accidents.

➤Sur la prévention et la réduction des risques, pour nous, la première étape, la plus importante, qui est à la charge de l'industriel, c'est la prévention des risques à la source.

Elle se base sur :

- une politique de prévention des accidents majeurs, qui doit imprégner tout le fonctionnement au quotidien d'un tel établissement, son organisation, la formation et le développement des compétences des agents, le management au quotidien avec un travail sur la qualité des procédures et la rigueur d'exploitation et le travail d'amélioration continu, alimenté par le retour d'expérience ;
- un système de gestion de la sécurité sur ces installations autorisées avec servitude, qui est la déclinaison opérationnelle de la politique de prévention des accidents majeurs, qui passe par tout un dispositif sur la compétence des agents, le contrôle périodique des équipements importants pour la sûreté, leur maintenance préventive et l'organisation et l'entraînement des équipes pour faire face à des situations dégradées.

Le point très important dont vous avez sans doute entendu parler, et qui sera approfondi autant que nécessaire sur le projet évoqué ce soir, concerne les études de danger et les analyses des risques périodiques.

Elles qui visent à :

- faire un inventaire des différents potentiels de danger pouvant exister sur un établissement ;
- à partir de cet inventaire, identifier et analyser les phénomènes dangereux pouvant se développer à cause de défaillances multiples de systèmes de sécurité, puisqu'en cas de défaillance, on est obligé d'examiner la façon dont cela peut évoluer ;
- calculer la probabilité et évaluer la cinétique des phénomènes, calculer l'intensité des effets et la gravité des conséquences.

L'étude de danger et l'analyse des risques ont ensuite vocation à apprécier les effets à l'extérieur du site de telle ou telle activité, en fonction des phénomènes dont elles peuvent être à l'origine, et d'évaluer si ces phénomènes et ces risques, par rapport aux populations et aux activités humaines exposées, sont acceptables ou non.

L'autre élément essentiel de prévention des risques à la source est la défense, en profondeur, qui passe par un certain nombre de barrières que l'on multiplie pour essayer de garantir la meilleure prévention possible des risques. Cette défense en profondeur est étudiée et proposée par l'industriel, validée par nous, autorité de contrôle, et contrôlée périodiquement par les équipes que nous avons sur le terrain. Nous faisons deux à trois inspections par an sur chacun des établissements de ce type

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public pour apprécier la qualité d'exploitation et la rigueur de respect des différents dispositifs proposés par les industriels ou imposés par nous-mêmes lorsque les propositions de l'industriel nous paraissent insuffisantes.

Nous avons différentes barrières qui, successivement, ont vocation, les unes après les autres, à prévenir le risque et empêcher qu'il ne porte à conséquence à l'extérieur du site.

- C'est d'abord la prévention des anomalies et des défaillances, tout ce qui est recherche d'écarts, par rapport au domaine normal autorisé de fonctionnement de l'installation.
- C'est ensuite le maintien du système des procédés industriels des activités, en l'occurrence le stockage de gaz, dans son domaine normal d'activité, en température, en pression par exemple.
- C'est aussi la limitation des effets par des dispositifs techniques. Sur la conception d'un tel projet, il s'agit de dispositifs de protection de capacités de stockage, de surveillance des différents paramètres importants pour la sûreté.
- C'est enfin l'atténuation des effets par des interventions humaines. Ces installations sont exploitées par des équipes, par des hommes qui, de par leurs compétences, leur formation et leur entraînement, sont capables aussi de réagir en complément des dispositifs automatiques et techniques.

Si tout cela ne suffit pas, il y a des limitations des conséquences par la protection des populations au travers, d'une part, d'une maîtrise d'urbanisation qui vise à limiter les populations susceptibles, d'être exposées à ce type de risques, d'autre part, par des plans de secours si un accident devait arriver.

Voilà donc le schéma général. Je suis volontairement très sommaire pour laisser le temps à la réunion thématique que j'évoquais tout à l'heure de se développer en son temps.

M. Louis-Julien Sourd

Merci, Monsieur Fauvre. Le 22 octobre, nous aurons largement le temps de parler des risques industriels, mais Monsieur Fauvre étant là, nous pouvons poser quelques questions.

M. Corfias

Merci de me donner la parole. J'ai connu le développement du port à l'époque. Sur le problème de ces 20 hectares, j'estime que c'est de la provocation de la part du Port Autonome que de réserver cette zone en front de fleuve. Pour le terminal, d'accord, il y a de l'eau, des pétroliers de 350 mètres de long sont déjà venus, avec 150 000 tonnes et 14 mètres de tirant d'eau, je crois donc que le site maritime s'y prête. Par contre, le site terrestre me semble de la provocation. Il y a assez d'espaces, assez éloignés, pour ne pas obérer le développement du Verdon. Je crois que le maire du Verdon devrait prendre un compas, faire un cercle et dire : « Vous vous installez où vous voulez, mais en dehors de cette zone ». Il semble qu'on fasse l'inverse à

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
l'heure actuelle : cela va être l'industriel qui va conditionner le développement du Verdon. On fait fausse route. Il faut que ce soit l'inverse.

Tout est possible. Il ne faut pas être abusé dans un sens ou dans un autre, mais je crois qu'on peut être raisonnable. Bien sûr, la question de coûts se pose, mais c'est négligeable par rapport à l'investissement. Si le tuyau fait 300 kilomètres au lieu d'en faire 200, cela ne joue pas énormément sur le coût final.

Quelles sont les servitudes propres à SEVESO II ? Quelle est la distance à laquelle doit se trouver une implantation ? Voilà les vraies questions ! Je vous remercie.

M. Louis-Julien Sourd

Pouvez-vous répondre, Monsieur Favre, ou dois-je poser la question à 4Gas ?

M. Daniel Favre

Je vais répondre sur le principe, mais évidemment, cela ne va pas satisfaire l'auditoire.

Ce calcul n'est pas encore fait. Il appartient d'abord à l'industriel de l'évaluer, en fonction des différents scénarios de défaillance qu'il peut identifier sur son installation, de par la conception même de celle-ci. Nous ne connaissons pas cette conception pour le moment. A partir des scénarios de défaillance, il faut identifier les phénomènes et les intensités de ces phénomènes. A partir de là, on calculera les distances d'effets liés à l'installation.

M. Louis-Julien Sourd

Est-ce que les représentants de 4Gas peuvent s'exprimer sur les études de danger, bien que nous n'en soyons pas là du tout aujourd'hui ? Nous en parlerons, bien sûr, le 22 octobre, mais il serait bon que vous nous disiez où vous en êtes. Il s'agit d'une étude obligatoire. Si vous continuez votre projet, vous devrez la faire.

M. Henk Jonkman

Monsieur DE BOER souhaite répondre. Il y a une traduction simultanée dans la salle.

M. Frank De Boer, Vice Président de 4Gas

Tout d'abord, je vous présente mes excuses de parler le néerlandais. J'espère que vous allez me suivre en français. Je suis responsable, pour l'environnement et la sécurité, depuis plus de dix ans.

Tout d'abord, il s'agit donc d'une activité industrielle qui a un excellent bilan de sécurité, depuis une dizaine d'années déjà, sans égal lorsque vous la comparez avec quelque autre activité industrielle que ce soit, lorsqu'on parle de combustible et, par exemple, de raffinerie.

La cause de cela se trouve d'abord dans le GNL lui-même, à savoir les caractéristiques et les propriétés du méthane qui montrent que le GNL n'est pas explosif. La vitesse de propulsion à la combustion est extrêmement basse. A cause de cette température très basse à laquelle elle est transportée, nous avons de très hautes exigences pour les matériaux et des normes industrielles extrêmement élevées sont appliquées dans ce domaine.

D'autre part, comme le disait le responsable de la DRIRE, un ensemble juridique très étendu d'exigences est appliqué dans ce domaine. Nous nous conformerons de façon exacte à toutes les exigences légales en la matière.

Nous allons donc calculer de façon très exacte quelles mesures de sécurité seront nécessaires et quelles seront les distances que nous aurons à respecter. Nous allons faire évaluer ces mesures par la DRIRE.

Permettez-moi de vous donner un dernier exemple quant à ces mesures de sécurité. Les réservoirs dans lesquels le GNL sera stocké sont, ce que nous appelons, des containers à intégrité totale, ce qui veut dire, qu'en fait, il y a trois couches de protection autour du GNL : la cuve intérieure, la cuve extérieure, et autour de l'ensemble, un réservoir de béton d'un mètre d'épaisseur. Encore une fois, aucune industrie n'a prouvé être aussi sûre que l'industrie du GNL.

M. Xavier Saint-Léger

Ma question s'adresse au responsable de la DRIRE. Il me semble que nous sommes en France, et vous êtes en train de nous dire que c'est à eux de fixer les règles de sécurité !

Vous parliez de maîtrise de l'urbanisation, mais des maisons se trouvent à 400 mètres. Est-ce que c'est normal ? Est-ce que c'est acceptable ? La question est : si un problème survient, que nous passons tous en zone SEVESO, est-ce que 4Gas nous indemniserà ? Je ne veux tout de même pas perdre d'argent.

M. Louis-Julien Sourd

La question est complexe, mais je pense que la DRIRE va essayer de trouver une réponse. Si nous ne l'avons pas ce soir, nous l'aurons le 22 octobre. On ne peut pas répondre à toutes les questions en deux minutes. Monsieur FAUVRE, pouvez-vous donner des précisions ?

M. Daniel Fauvre

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Oui, tout à fait. Par rapport aux premiers éléments de la question, c'est d'abord à l'industriel de démontrer la sûreté de son installation dans sa conception et dans son exploitation. Ce n'est pas à nous, autorité de contrôle, de faire ce travail et de dire à l'industriel : votre projet nous semble correct parce que nous l'avons étudié de façon approfondie, nous considérons que les zones de sécurité sont celles-là. En fait, nous ferions son travail. C'est à lui de faire cette démonstration. En revanche, c'est à nous...

M. Xavier Saint-Léger

Excusez-moi, Monsieur, mais ce que vous dites est aberrant ! Quand chez moi...

M. Daniel Fauvre

Laissez-moi terminer. Lorsque vous avez posé votre question, je ne suis pas intervenu.

C'est donc à l'industriel de faire cette démonstration et c'est à nous qu'il revient de vérifier que celle-ci est rationnelle, établie selon les règles de l'art et aboutit à un résultat acceptable.

Pour un nouveau projet comme celui-là, les distances d'effets auxquelles le calcul arrivera, après vérification de notre part, devront être compatibles avec la population existante et les activités existantes.

Brouhaha dans la salle

... La loi en vigueur ne définit pas de distance forfaitaire. C'est en fonction des quantités de produits stockés. Vous imaginez bien qu'on ne va pas appliquer des distances d'effets forfaitaires égales entre un petit réservoir de stockage de gaz, qui est utilisé pour alimenter une maison particulière, et ce type d'établissements.

Pour les établissements nouveaux, la démonstration doit donc permettre de conclure que les distances d'effets irréversibles pour les populations sont compatibles avec l'habitat et les activités humaines existant autour du site. Si ce n'est pas le cas, le préfet a tous les éléments pour refuser le projet, tel qu'il est présenté par l'industriel.

En fait, dans la démarche qui va se dérouler, au fur et à mesure de cette démonstration, nous allons l'analyser, nous allons voir avec l'industriel s'il ne peut pas encore aller plus loin, en termes de maîtrise des risques à la source, pour réduire au maximum les distances d'effets.

Cris dans la salle

M. Louis-Julien Sourd

Ne criez pas, cela ne sert à rien. Laissez parler les fonctionnaires de la DRIRE. C'est leur métier d'inspecter et de contrôler. Pourquoi voulez-vous mettre en cause des agents de l'Etat ?

... Pourquoi sifflez-vous ?

... Non, il n'y a pas de langue de bois. Il y a des textes réglementaires, des textes de loi, qui s'appliquent dans toute la France.

Nous allons prendre encore deux questions avant de clôturer la soirée. Nous aurons l'occasion de nous retrouver sur ce sujet des risques, particulièrement le 22 octobre.

M. Alain Chaux

Ma première remarque s'adresse à la société 4Gas. Quand ils nous parlent de leurs cuves très sécurisées, triple couche, etc., ils oublient de nous parler de toutes les usines, toutes les conduites qui se trouvent autour, qui sont autant de points sensibles, y compris les bras de déchargement des méthaniers.

Ma deuxième remarque s'adresse au responsable de la DRIRE. On a vu ce que cela donnait que de faire confiance à des industriels quant à la sécurité avec AZF. On a laissé s'approcher – à mon avis, ce n'est pas sans l'accord de la DRIRE – les habitations si près que nous avons vu ce que cela donnait.

En l'occurrence, les habitations sont déjà là. Comment peut-on laisser s'installer un site SEVESO seuil haut ?

M. Louis-Julien Sourd

Monsieur Fauvre, souhaitez-vous répondre maintenant ? Sinon, la DRIRE aura largement le temps de s'exprimer et je les remercie par avance.

... Oui, nous consacrerons une soirée entière, trois heures, aux risques. Nous n'allons pas éliminer cette question.

M. Daniel Fauvre

Les autorisations d'urbanisme ne sont pas de la compétence de la DRIRE. Elles sont depuis un certain temps déjà décentralisées auprès des collectivités locales.

M. Louis-Julien Sourd

Nous prenons les deux dernières questions. Je vous ai promis des réunions courtes. Si vous laissez la parole à ceux qui parlent, nous irions plus vite.

Un intervenant

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Je voudrais demander à 4Gas s'il peut confirmer que la distance de sécurité de son usine, à Corpus Christi, au Texas, est bien d'un mile, c'est-à-dire 1,6 kilomètre, comparé aux 400 mètres entre la première habitation et son installation au Verdon.

Peut-il me dire si la protection d'un Français vaut celle d'un Américain ?

M. Frank De Boer

Je pourrais vous donner un exemple de notre port en Angleterre, donc en Europe.

Brouhaha

... Dans ce cas, si vous voulez, je peux d'abord faire une comparaison entre les normes américaines et les normes européennes. En Europe, nous avons une norme très élevée et on peut même dire que la norme européenne commence tout doucement à devenir la norme mondiale introduite et acceptée partout.

Aux Etats-Unis, je peux vous dire qu'il y a encore des cuves à intégrité simple, des cubes que vous ne trouverez nulle part en Europe.

En ce qui concerne les distances, nous avons récemment construit un terminal méthanier en Angleterre. Le grillage de ce terminal se trouve exactement à l'entrée du petit village de Waterstone. Ce qui vous prouve que les mesures que nous avons prises et qui ont été évaluées par le gouvernement ont été jugées acceptables.

M. Louis-Julien Sourd

Est-ce que vous pouvez répondre à la question de la distance entre les installations et les maisons, en particulier à Corpus Christi, que Monsieur semble connaître ?

M. Frank De Boer

Je pense que j'ai donné suffisamment de réponses à la question de comparaison entre l'Europe et l'Amérique.

M. Louis-Julien Sourd

Non, il faudrait que vous puissiez donner une réponse, 500 mètres, un kilomètre, dix kilomètres, je ne sais pas.

M. Frank De Boer

Je vous ai donné l'exemple de notre terminal, en Grande Bretagne, où le grillage est à côté de l'entrée du village. Bien évidemment, je pourrais vous citer des exemples de terminaux où les distances sont nettement supérieures, mais je pourrais vous citer

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public également des terminaux où les distances sont inférieures. Or, les calculs que nous voulons entreprendre...

M. Louis-Julien Sourd

Je vous demande, pour la prochaine réunion sur les risques, d'arriver avec ces chiffres exacts. Il faut que nous ayons les distances exactes chez nous, au Pays de Galles, au Canada et en Amérique.

Dernière intervention de la salle avant que mes collègues fassent le point des questions, très nombreuses, qui nous sont arrivées.

M. Jean-Marie Andreux

Depuis le début, nous écoutons toutes les interventions, du promoteur, du public ou des habitants du Verdon qui, légitimement, ont le droit d'être très inquiets de ce projet.

Bien souvent, on ne nous donne pas de réponse. On nous dit : les études vont se faire, on ne sait pas encore, on n'a pas encore les résultats. Ne croyez-vous pas, vous, Monsieur le Président, qui êtes complètement indépendant, que ce dossier est suffisamment mal ficelé pour être rejeté à quelques calendes grecques ?

M. Louis-Julien Sourd

La mission qui nous a été confiée est justement d'apporter des réponses claires. Je viens de dire à 4Gas qu'il doit les fournir pour la réunion du 22 octobre. C'est dans un mois, il faut qu'il nous les donne. Si on a des exemples ailleurs, qui ne relèvent pas de 4Gas, nous demanderons à la DRIRE ou à des services compétents de nous donner des réponses complètes, et, je suis d'accord avec vous, des réponses claires.

Un intervenant

L'ingénieur de 4Gas se permet de raconter des inepties monumentales ! Il dit que le gaz n'est pas explosif. Tous les gaz sont explosifs mélangés avec l'air.

Vous avez effectivement du gaz liquide dans des cuves, à la pression atmosphérique. Si le refroidissement ne se fait plus, il va y avoir une montée en pression. Les soupapes vont lâcher, le gaz va se répandre en liquide et retomber en nuage. S'il y a un feu autour, la cuve étant en acier blindée, elle va monter en pression, et elle va exploser. Cela s'appelle un BLEVE – Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion.

Quand vous dites que le gaz n'est pas explosif, Monsieur, je crois qu'il faut que vous retourniez à l'école !

M. Louis-Julien Sourd

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Mes collègues vont vous donner très rapidement le recensement des questions. Tous ceux qui ont déposé une question avec une adresse auront une réponse.

Mme Corinne Biès

Comme Monsieur Sourd vient de le signaler, toutes les questions écrites que vous nous avez communiquées, dans la mesure où les noms et les adresses sont présents, auront une réponse écrite.

Benjamin Dubourg, à Soulac, Evelyne Dinglo, au Verdon, Nicole Sosonka, à Soulac, Monsieur Sixon, qui n'a pas indiqué son adresse, Jacqueline Angui ont posé des questions liées aux risques et à l'environnement.

Michel Rigault, au Verdon, Monique Cheruette, Jean-Pierre Mali, Bernard Morrain, Marie-Noëlle Bladier, Bérengère Josserand...

M. Louis-Julien Sourd

Je vois que vous êtes fatigués. J'espère tout de même que la soirée vous a intéressés et que vous continuerez à être actifs.