

Débat public
Projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer

Mérignac, le 18 septembre 2007

Deuxième 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

Vous trouverez sur vos chaises des documents grâce auxquels vous pourrez nous faire parvenir des questions, des avis, des suggestions, etc. N'oubliez pas de vous nommer et d'y indiquer une adresse, car nous répondrons par écrit à toutes les questions, comme je m'y suis engagé.

Nous allons commencer. Je me suis engagé à respecter les horaires et à tenir des réunions de trois heures. Nous estimons, mes collègues et moi-même, qu'en trois heures, on peut faire du bon travail. Nous arrêterons aux alentours de 22 heures.

Bonsoir à toutes et à tous. Mesdames et Messieurs, c'est un plaisir de se retrouver sur l'agglomération bordelaise, car ce projet, dont on parle depuis plus d'un an, est maintenant entré dans la phase du débat public.

Je me réjouis de cette participation qui vous permettra, à vous, public, élus, responsables, associatifs, scientifiques, d'avoir plus d'informations sur ce projet qui reste encore peu précis pour certains, et à l'industriel 4Gas, le maître d'ouvrage, de mieux connaître l'opinion publique aquitaine.

Ces trois mois et demi constituent donc un temps d'information. On donne de l'information, on dialogue, même si parfois le dialogue peut être vif, et on débat. Débattre, cela veut dire échanger des arguments. Pour que ce débat se déroule bien, il faut que nous arrivions à assurer des soirées - huit en Gironde, deux à Royan - de qualité.

Mais avant de commencer, je vais vous présenter les personnes qui m'entourent, mes collègues, membres de la Commission Particulière du Débat Public :

- Madame Corinne Biès, Consultante en environnement et développement durable et par ailleurs Commissaire enquêteur ;
- Madame Claudia Courtois, journaliste indépendante ;
- Monsieur Patrick Loulière, ingénieur des travaux publics, cadre retraité d'un grand groupe de travaux publics.

En ce qui me concerne, plusieurs personnes me connaissent ici. J'ai travaillé vingt-cinq ans en Gironde. Je suis retraité, ingénieur général honoraire du génie rural des eaux et des forêts, après avoir servi l'Etat, des établissements publics et le Conseil Général de la Gironde. Aujourd'hui, détaché de toute responsabilité administrative, ma seule autorité est la présidence de la Commission Particulière du Débat Public, le préfet Mansillon, Président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) m'ayant chargé de cette responsabilité.

Les Français commencent à connaître le débat public. Une soixantaine de débats a déjà eu lieu en France. La Gironde le connaît aussi puisque celui-ci est le quatrième.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Il s'agit d'une procédure légale, que nous connaissons en France, mais que nos voisins européens ne connaissent pas encore, contrairement aux Canadiens qui appellent d'ailleurs cela un système d'audience publique.

Pourquoi y a-t-il ce soir un débat ? Pourquoi sommes-nous, pendant ces trois mois, jusqu'au 14 décembre, dans une période de débat et d'échanges ? Parce que l'industriel...

Pardon, je ne vous ai pas présentés. Excusez-moi. Je présente donc les dirigeants de 4Gas :

- Monsieur Paul Van Poecke, Président Directeur Général ;
- Monsieur Franck De Boer, Vice-président ;
- Monsieur Haroun Van Hövell, Vice-président ;
- Monsieur Henk Jonkman, Directeur Général France ;

Ils s'exprimeront, bien sûr, un peu plus tard.

➤La Commission Nationale du Débat Public a décidé qu'il y aurait débat public. Cela ne se décide pas à la légère, cela se décide pour les investissements lourds, en général plus de 300 millions d'euros. Ici, nous sommes entre 450 et 500 millions d'euros. Ce n'est donc pas pour les petites opérations locales.

La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le Président est nommé par le Président de la République.

Cette autorité administrative indépendante, lors des projets de grands ouvrages, des roades, des centrales électriques ou nucléaires, des équipements lourds, le grand contournement de Toulouse par exemple, s'il y a débat public.

Le 4 avril, elle a décidé d'organiser un débat public. Elle s'est fondée sur le fait qu'il s'agissait d'un gros investissement, qu'il y avait en France un développement de la consommation de gaz, que la loi française sur le développement énergétique était en faveur d'une diversification des approvisionnements de gaz, et enfin, que les enjeux économiques, sociaux et environnementaux étaient importants.

Le 25 juillet, la CNDP a décidé que ce débat se déroulerait du 1^{er} septembre au 14 décembre, soit sur trois mois et demi. Certains considèrent que c'est trop court ; c'est une durée un peu supérieure à la moyenne des débats publics, qui est plutôt de l'ordre de trois mois. Certains ont duré six mois, mais ils concernaient de très grandes opérations, se déroulant sur plusieurs départements, comme de grandes lignes TGV ou des lignes autoroutières à grande distance.

L'originalité de ce débat public est que c'est la première fois que cela concerne des entreprises privées. Jusqu'à présent, il n'y avait que Réseau Ferré de France, EDF, l'Etat, etc. Cette fois-ci, trois industriels privés sont soumis au débat public : 4Gas qui a l'intention de faire son projet au Verdon ; POWEO qui veut développer un terminal méthanier au Havre Antifer ; EDF qui a un projet de terminal à Dunkerque. Les trois débats se déroulent en même temps. Je signale que le cinquième de nos collègues, Monsieur Gustave Defrance, ingénieur général des Mines honoraire, est membre des trois commissions. Les trois présidents des trois commissions se rencontrent

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public régulièrement, en relation étroite avec les experts nationaux. Nous avons un lien permanent au Havre et à Dunkerque où se tiennent en ce moment des réunions.

➤A quoi sert un débat public ?

Les finalités d'un débat sont de vérifier ou de discuter sur un projet et sur son opportunité, puisqu'on se situe bien en amont de la réalisation de l'investissement, deux, trois ans, voire plus. Ce n'est pas le stade final du permis de construire, loin de là.

Deuxièmement, cela permet d'examiner, si besoin est, des variantes. Peut-on faire autre chose ? D'une autre façon ? Sur un autre site ?

Troisièmement, cela permet d'avoir un débat entre des opinions, des points de vue, des arguments différents ; il est compréhensible que les avis ne soient pas unanimes. Tout ceci se fait avec la participation d'experts. On ne débat pas que sur des exemples non fondés, on débat avec des spécialistes. Vous verrez, par exemple, que je ferai appel, tout à l'heure, à des services régionaux de l'Etat, à des spécialistes incontestables.

La Commission Particulière que j'anime est en place depuis le mois de juin. Elle a passé l'été à préparer et à organiser la diffusion des documents que vous avez eus et toutes les réunions. Depuis quelques jours, nous sommes dans l'animation, c'est-à-dire, que nous sommes chargés de faire se rencontrer et discuter le public, le maître d'ouvrage, et éventuellement des experts, des services maîtrisant parfaitement la réglementation, afin d'enrichir la connaissance des uns et des autres.

Tout ceci est fait de façon très rigoureuse. J'ai dit qu'il s'agissait d'une procédure légale issue de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Cette procédure n'est pas organisée à la légère et tout doit être parfaitement clair et transparent, c'est-à-dire que tout est enregistré. Tout ce que l'on dit, tout ce que vous écrivez, toutes les réponses figurent et figureront dans le compte-rendu et le bilan.

Cela est donc très sérieux, dans un esprit de neutralité. Il est évidemment hors de question que nous, membres de la Commission, donnions un avis. Je suis aussi commissaire enquêteur, comme Madame Biès, mais nous n'émettrons pas d'avis. A la fin du débat public, nous ne dirons pas « avis favorable » ou « avis défavorable ». Pas du tout ! Nous sommes totalement neutres et impartiaux. Nous recensons des arguments, pas uniquement des prises de position, c'est mieux si nous enregistrons des points de vue avec des explications. Nous sommes donc soucieux que tout le monde puisse poser des questions : les habitants, les résidents, les responsables élus, les responsables associatifs, etc. Il n'y a donc pas d'a priori, tout avis est pris en compte. Plus de 350 questions nous sont arrivées par tous les moyens. Je peux vous dire qu'elles nous arrivent du Verdon et de Soulac, mais également de Bordeaux, de Paris, de Lyon et de plus loin. J'insiste donc, nous ne sommes pas dans la phase de l'enquête publique, mais je pense que beaucoup de personnes ici le savent et le comprennent.

Nous travaillons dans un esprit d'équipe. Nous nous sommes réparti les spécialités. Nous ne sommes pas ingénieurs chimistes, nous avons des expériences différentes, deux jeunes femmes, trois hommes retraités. Nous sommes donc différents et nous avons des points de vue entre nous qui nous enrichissent et qui nous permettent de bien organiser cette diffusion et le retour vers vous après les questions.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Le 14 décembre au soir, le débat public sera terminé. Nous rédigerons un compte-rendu de tout ce qui se sera dit et écrit.

Le 14 février 2008, au plus tard, nous rendrons ce compte-rendu à la Commission Nationale qui fera le bilan final public, publié sous format papier et sur Internet. Tous ceux qui le souhaitent pourront en disposer, il suffira de nous le demander.

Après la fin du débat et la publication du bilan, le maître d'ouvrage, 4Gas, aura trois mois – il ne peut rien faire avant – pour dire ce qu'il décide : soit il poursuit son projet ; soit il l'abandonne ; soit il le modifie.

➤ Comment obtenir la documentation diffusée ?

J'ai vu en entrant que de nombreuses personnes prenaient le dossier du maître d'ouvrage. Il fait 88 pages. Il a été estimé complet, mais bien évidemment, vous pourrez y trouver beaucoup d'autres informations. Nous avons fait une synthèse de six pages pour le grand public, très largement diffusée, et nous éditons un Journal du Débat, dont le numéro un est à votre disposition, dans lequel nous vous tenons au courant du calendrier et des modalités d'expression. Je vous signale que, dans ce Journal, figurent des cartes T pré-imprimées, grâce auxquelles vous pouvez nous adresser gratuitement des questions, des avis ou des prises de position.

Par ailleurs, je pense que dans l'agglomération bordelaise, le taux d'équipement informatique est plus important qu'à Royan ou au Verdon où l'on estime qu'un tiers de la population dispose d'Internet. Le site est également un outil où vous pouvez trouver toute l'information, site que nous alimenterons au fur et à mesure des débats en indiquant, en particulier, les sources de documentation que vous pourriez consulter, sur des réglementations, des expériences étrangères, etc.

Les documents ont été diffusés dans tout le Médoc, le Pays Royannais ainsi qu'à tous les acteurs institutionnels, responsables économiques et politiques de la capitale départementale et de la capitale régionale. La presse se fait l'écho très largement de ce débat très attendu. Les médias recensent et diffusent des avis, sur des forums, ceci en plus des affiches, des prospectus, etc.

Vous allez pouvoir participer à des réunions, c'est l'un des moyens qui vous est proposé, mais vous allez pouvoir également exprimer votre avis par écrit, par courriel.

Vous pouvez aussi rédiger ce que l'on appelle des contributions. Si, en tant que commune, région, département, Conseil Economique et Social, Chambre de Commerce, etc., vous souhaitez exprimer un point de vue argumenté, nous pouvons décider de faire de cette contribution un Cahier d'Acteur, c'est-à-dire que nous estimons qu'elle enrichit la qualité du débat. Ces Cahiers d'Acteur figurent dans le bilan final.

Nous nous engageons de faire fonctionner le système des questions / réponses dans un rythme le plus fluide possible. C'est la Commission qui organise les débats. Les questions ne sont pas envoyées au maître d'ouvrage, elles nous sont adressées et nous les retransmettons.

J'ai oublié de signaler que vous pouviez également venir 17, Cours du Chapeau Rouge où nous sommes installés.

Les questions nous arrivent donc par tous les moyens et nous les organisons, nous les regroupons par nature. Certaines s'adressent à l'industriel, nous les lui

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public communiquons. Nous répondons nous-mêmes à d'autres telles que « Pourquoi ne faites-vous pas de réunions plus nombreuses sur la rive droite ? ». Parfois, cela concerne des textes réglementaires : « Que signifie SEVESO II avec servitude ? », « Qui donnera le permis de construire ? », « Qui fera le contrôle de ce genre d'établissement ? ». Pour ces questions, il y aura une réponse de l'Etat. Le préfet m'a assuré que ses services n'interviendront pas sur le dossier, ce n'est pas l'objet, ce n'est pas le moment. En revanche, ils rappelleront quel est l'état actuel de la loi, de la directive européenne, et vous aurez, de la meilleure source possible, la bonne information.

Nous démarrons, mais à partir de cette semaine, nous sommes en état de vous assurer que vous obtiendrez, dans les quinze jours, des réponses écrites, personnalisées. Si nous estimons ou si vous estimez que votre interrogation n'a pas reçu une réponse complète, elle reviendra.

Ce système de questions / réponses est indispensable, car il laisse des traces et qu'il figurera dans le dossier final.

➤Le débat

S'agissant du calendrier, je passe rapidement. La réunion de clôture est prévu le 29 novembre à Bordeaux.

Dans l'immédiat, après mon intervention, vous pourrez poser des questions sur la procédure. Puis je passerai la parole aux dirigeants de 4Gas afin qu'ils vous exposent leur projet. Pourquoi ont-ils choisi la Gironde et le Verdon ? Que veulent-ils faire ici ? Pourquoi ici plutôt qu'ailleurs ? Qui sont-ils ? Etc. Le cœur de la soirée est bien sûr le projet, ce qu'il peut entraîner comme impacts.

Pour que cela soit efficace, il faut une bonne organisation, c'est-à-dire un code de bonne conduite. Vous me pardonnerez si je vous reprends, si je maîtrise le temps de parole, mais si nous voulons tenir une réunion de qualité en trois heures, qui aboutisse à l'enrichissement de tous, il faut que l'on se respecte, qu'il n'y ait pas d'injures, que les échanges soient les plus clairs possibles, qu'ils ne dépassent pas cinq minutes, car au-delà, cela limite le temps de parole des autres, et que chacun fasse preuve de dignité et de respect. Je veillerai, en fin de réunion, à dresser un bilan de la séance.

Je vous souhaite une bonne soirée et je suis prêt à répondre à vos questions sur la procédure du débat public, la différence avec l'enquête, la DUP, etc.

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

Je vous remercie, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, je m'exprime de l'association « Une pointe pour tous », le collectif des deux rives. Notre association a été constituée en février 2007 et compte aujourd'hui environ 2450 adhérents.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Dans le cadre de cette seconde réunion organisée par la Commission Particulière du Débat Public, nous poserons en tant qu'association trois questions argumentées relatives à la recevabilité du projet. Si nous reprenons certaines des questions qui ont été posées hier, c'est que les réponses qui nous ont été données ne répondent pas à nos attentes.

- Premier point : bien qu'il ait fallu six mois au maître d'ouvrage pour préparer le dossier, le dossier qui nous est soumis est indigent et incomplet. Il est très vague sur des questions essentielles. Nous sommes étonnés que le débat public repose sur un document qui est en fait une plaquette de promotion publicitaire, même si elle fait 92 pages.

La procédure suivie par la Commission ne respecte pas les dispositions de la loi du 27 juillet 2002 relative à la démocratie de proximité, qui sont reprises 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.

La jurisprudence du Conseil d'Etat, pour un tel projet, a toujours affirmé que l'étude d'impacts devait englober la totalité du projet. Or, 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.

Enfin, les questions relatives à l'apportement, aux installations de pompage et au gazoduc, indissociables du projet de 4Gas, ne sont pas abordées dans le cadre du débat et ne feront pas l'objet d'un débat public. Où sont les documents et les expertises indépendantes qui nous permettront d'aborder ces questions ? Où sont-ils disponibles ? Quand seront-ils disponibles ?

Le maître d'ouvrage se prévaut en France de son succès à l'étranger et il se prévaut à l'étranger de la pertinence de son projet au Verdon. Quel crédit accorder à un argumentaire qui est avant tout une opération de marketing ?

Je regarde le document présenté à Halifax en 2006 – je distribue les quelques exemplaires dont je dispose.

M. Louis-julien Sourd

Pouvez-vous revenir au débat public, pas au fond du dossier pour l'instant ?

M. Alain Durand-Lasserve

Cela fait partie du débat public, Monsieur le Président.

« Il est bien situé pour alimenter le sud de la France et l'Espagne, il n'y a pas de problème environnemental et il y a le soutien de la population locale au projet ». Je pense que cela fait partie du débat public parce que cela ne correspond pas à la vérité.

- Deuxième point : 4Gas a été créé en 2005. Le maître d'ouvrage nous dit et nous a répété hier qu'il avait, en matière de construction, en tant que méthanier, une expérience reconnue. Quelle expérience ? Reconnue par qui ? Faut-il rappeler que le projet 4Gas n'a pas été retenu par 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 et les savoir-faire des diverses entreprises, mais un accord confidentiel de réservation passé en 2006, de même qu'il y a eu un accord de réservation passé avec la société espagnole ENDESA.

Quelles garanties avons-nous que le maître d'ouvrage peut mener à bien un tel projet ? Aucun des terminaux gaziers construits par 4Gas n'est encore en service. Comment pourrait-on, dans ces conditions, et notamment pour tout ce qui touche à la sécurité des installations, à leur impact sur l'environnement, se contenter des engagements d'une société dont les installations ne fonctionnent pas encore ?

- Troisième et dernier point, Monsieur le Président. Alors que le dossier du maître d'ouvrage ne fait référence qu'aux aspects positifs du projet, rien n'est dit sur les risques que représentent de telles installations à proximité immédiate des zones habitées.

Les réponses faites hier par le spécialiste risques de la société 4Gas, et les explications données par le représentant de la DRIRE ne nous ont malheureusement pas éclairés sur ces questions. 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 fait du changement d'orientation des activités jusqu'ici largement tournées vers le tourisme.

Rien n'est dit sur l'impact environnemental du projet si ce n'est qu'il sera « minimisé ». Quand les études en cours seront-elles achevées et disponibles ? Avant la fin du débat public ou après celui-ci ?

Rien n'est dit sur l'impact possible du projet et sur les délocalisations d'entreprises qui avaient fait le choix du Nord Médoc en raison de la qualité de son environnement. Le maître d'ouvrage estime-t-il que cette question est sans objet ?

Rien n'est dit sur les préjudices subis et les indemnisations ? Comment seront-ils calculés ? Qui paiera les indemnisations ? Comment et sur la base de quelles expertises indépendantes ?

Rien enfin n'est dit sur la zone d'expropriation au Verdon qui sera rendue nécessaire par le respect d'un périmètre de sécurité, ni sur les modalités d'indemnisation des personnes touchées. Faudra-t-il attendre que les installations soient construites pour informer les populations ?

Monsieur le Président, je vous remercie.

M. Louis-Julien Sourd

Je connais la mobilisation de l'association. Nous avons déjà eu de nombreux échanges oraux et écrits. Mais j'ai demandé que dans cette première séquence, nous parlions de l'organisation du débat public. Beaucoup de vos questions sont des questions de fond que je transmettrai tout à l'heure à 4Gas ou au Port Autonome, acteurs évidents de cette opération.

Je réponds aux questions strictement liées au débat public. Le document de 88 pages a été estimé suffisamment complet – cela ne veut pas dire parfait - par la Commission Nationale du Débat Public qui, le 25 juillet, a décidé de lancer l'opération. Vous pouvez consulter les dossiers du maître d'ouvrage de POWEO et d'EDF et de beaucoup d'autres. Ce dossier ne vous satisfait pas totalement, mais nous sommes là pendant ces trois mois pour répondre aux questions. Nous allons vous apporter des éléments. Nous ne sommes pas à la fin de la procédure, nous ne sommes pas à l'enquête publique finale qui pourrait avoir lieu vers 2009 si le projet se faisait, nous sommes au début d'un échange.

Mme Claudia Courtois, membre de la CPDP

Il faut peut-être préciser que vous disposez de fiches sur les sièges. Ceux qui n'oseraient pas ou ne souhaiteraient pas poser de questions en direct peuvent les remettre aux hôtes. Nous les réunirons ensuite par thématique. Il y a eu hier plusieurs dizaines de questions. Malheureusement, du fait du temps imparti, nous n'aurons probablement pas la possibilité de répondre immédiatement, mais comme l'a dit le Président, nous répondrons par écrit.

J'ai vu des gens qui s'impatientaient un peu parce qu'ils avaient posé des questions, il y a plus de quinze jours. Il est vrai que la machine se met en marche. Nous recevons des dizaines de questions sur le site Internet. Nous nous engageons à vous répondre dans un délai optimal de quinze jours. Nous faisons de notre mieux, mais sachez que de toute façon, toutes les questions auront une réponse.

En attendant que vous les posiez, je vais peut-être parler des questions portant sur la localisation des réunions. Des gens de la pointe du Médoc sont certainement présents ce soir. Ils étaient plus de 600 hier, vous êtes beaucoup moins nombreux ce soir. Les questions qui nous ont été posées sur l'organisation concernaient, entre autres, la localisation. « Pourquoi organise-t-on trois réunions à Bordeaux ? », « Pourquoi n'organise-t-on pas toutes les réunions publiques et thématiques au Verdon ? ».

Monsieur le Président, pouvez-vous apporter une explication sur ce point ?

M. Louis-Julien Sourd

Le but de ces cent jours est évidemment d'être proche du public et de ne pas obliger tout le monde à se déplacer à cinquante ou cent kilomètres, à faire des trajets d'une heure ou une heure et demie. Nous commençons à avoir l'habitude d'aller sur le terrain, aussi bien à Royan qu'au Verdon. Hier soir, j'ai félicité des Royannais d'avoir traversé l'estuaire, de nuit, avec des vedettes, pour venir assister au débat. C'est la

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
raison pour laquelle nous avons décidé de faire le maximum de réunions à la pointe du
Médoc, deux à Royan, et sur l'agglomération bordelaise, car les enjeux sont régionaux
et départementaux.

Une soirée sera consacrée à la politique énergétique, avec des représentants du
Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Ce sera une soirée très
intéressante où nous parlerons de la politique européenne et française en matière
d'approvisionnement énergétique.

Nous traiterons également des sujets comme le gazoduc, qui n'a pas encore été
évoqué. Cela se passera à Lesparre, endroit où risque de passer le gazoduc si le projet
se fait.

Nous avons donc diversifié les lieux de réunions et j'espère qu'un maximum de
personnes pourra se tenir au courant, participer ou venir nous voir. Comme je l'ai dit,
nous avons un bureau 17, Cours du Chapeau Rouge, mais nous sommes aussi
présents tous les jeudis dans les locaux de la Mairie du Verdon.

Y a-t-il d'autres questions de procédure ?

M. Dominique Bichon – Port autonome de Bordeaux

Bonsoir à tous. Je représente les cadres du Port Autonome de Bordeaux et je
m'exprime aujourd'hui au nom de l'ensemble du personnel.

L'objet de notre intervention est essentiellement fondé sur notre souhait que soit pris
en compte dans ce débat public, en particulier, le volet économique et social qu'il ne
faut en aucun cas laisser de côté.

Pour étayer mon propos, je parlerai de trois axes forts : la vocation portuaire du
Verdon, la filière portuaire et son influence sur l'emploi, et enfin, ce que nous
attendons de ce débat, mais aussi de l'instruction de ce dossier.

- La vocation portuaire du Verdon est historique. Elle a débuté dans les années 1930
avec la construction en 1933 du môle d'escale. Elle a connu sa filière pétrolière de
1966 à 1986 avec 95 millions de tonnes de pétrole brut qui ont transité dans, au
moins, une quinzaine de cuves, dont une bonne moitié se trouvait à l'époque à une
centaine de mètres des habitations, et un appontement pétrolier qui a accueilli les
plus grands tankers de l'époque, certainement moins sûrs que ceux qui naviguent
aujourd'hui, et ce, sans aucun accident. Enfin, elle connaît sa période containers,
qui, après diverses vicissitudes, a aujourd'hui une croissance régulière qui varie de
10 à 20 % par an.
- La filière portuaire et son impact sur l'emploi. La filière portuaire, c'est
15 000 emplois directs ou indirects. Cette filière a toujours soutenu le terminal du
Verdon, dans ses pires moments d'activité, que ce soit au niveau du Port
Autonome de Bordeaux qui, de son côté, a toujours maintenu ses équipements et
son personnel, que ce soit au niveau des manutentionnaires, qui ont souvent porté
à bout de bras l'activité du VAT, mais aussi toutes les activités de pilotage et de
remorquage.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Nous entendons bien que cette filière, qui est un vecteur d'emplois non négligeable, continue à jouer ce rôle de catalyseur, tant dans l'économie locale que dans l'économie régionale.

- Enfin, ce que nous attendons de ce débat, c'est d'abord qu'il soit serein, ensuite qu'il soit complet, et enfin qu'il soit honnête. Cela ne commence pas très bien effectivement, dans la mesure où, j'ai pu constater hier soir, puisque je faisais partie de ceux qui étaient à Soulac, quelques indisciplines malicieuses ou préméditées, quelques interventions qui pouvaient confondre débat public et tribune politique.

Ce que nous attendons de l'instruction de ce dossier, c'est que, tout en respectant scrupuleusement toutes ces contraintes de sécurité des populations, toutes ces contraintes environnementales, elle soit un vecteur supplémentaire pour pouvoir développer, relancer et maintenir l'activité portuaire à la pointe du Verdon et ce, dans toutes ses composantes et en particulier la filière containers.

Je vous remercie.

M. Louis-Julien Sourd

Je signale que le 8 novembre à Soulac, une soirée sera consacrée aux impacts économiques et sociaux, l'emploi, les retombées fiscales, les implications directes ou indirectes. Tout ceci sera examiné avec des données précises. On a dit que les chiffres n'étaient pas tous fiables, les recensements de la population par exemple ne sont pas systématiques tous les mois ; nous aurons des données fiables.

Mme Vielle

Je suis médecin du travail, j'habite au Verdon et je suis adhérente de l'association « Une pointe pour tous ».

Ma question est la suivante : dans ce débat public, est-ce que les citoyens auront automatiquement une information objective et indépendante des industriels ou faut-il que ce soit le préfet qui en fasse la demande ?

M. Louis-Julien Sourd

Cela concerne effectivement la qualité du débat public. L'industriel vient avec ses experts. Nous, organisateurs, sollicitons des scientifiques et des experts qui ne sont pas contestables.

Il s'agit d'experts sûrs, des chercheurs, des professeurs d'université qui n'ont aucun enjeu dans le Médoc, car évidemment, nous allons choisir des personnalités qui ne sont pas engagées, comme nous tous ici. Sur le plan déontologique, on ne peut pas faire ce débat public ou venir témoigner si on a un enjeu local. Si on a une maison à Soulac ou au Verdon, on n'est pas tout à fait impartial.

Nous aurons donc des experts de qualité, nationaux ou régionaux, les services régionaux de l'Etat. Je pense que leur impartialité ne peut pas être mise en cause, j'y veillerai d'ailleurs. Ils seront là pour nous rappeler l'état de la réglementation et les

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public conditions dans lesquelles fonctionne, par exemple, une installation classée pour l'environnement, comment se passent les inspections et les contrôles. Vous saurez tout. Si les experts que 4Gas va amener sont contestés, nous pourrions toujours faire des contre-expertises. Cela s'est fait dans de nombreux débats publics. Ne vous inquiétez donc pas, Madame.

M. Laume – Verts – Saint-Médard-en-Jalles

Je voudrais poser une question sur les possibilités que la Commission se donne d'ajouter si besoin des réunions. Je pense en particulier à ce qui pourrait se passer après la présentation du tracé de gazoduc où d'autres régions qui n'ont pas été sollicitées pour le moment se verraient concernées, ce gazoduc pouvant partir vers la Dordogne ou vers les Landes et risquant de toucher d'autres populations.

M. Louis-Julien Sourd

Merci de votre question, elle est importante. Le gazoduc n'est pas un investissement prévu par 4Gas. 4Gas ne construit pas de gazoduc. Je vais un peu vite, car nous aurons une soirée à Lesparre le 18 octobre sur ce thème.

Aujourd'hui, le débat public porte sur le terminal, sachant qu'ensuite, si 4Gas persiste et veut réaliser ce terminal, il faudra bien évidemment que celui-ci soit desservi par un tuyau qui ira rejoindre ce que l'on appelle la grande artère de Guyenne, qui va de Lacq à Paris en longeant l'est de la Gironde. Les deux sociétés qui construisent ce gazoduc, qui fera plus de 600 millimètres de diamètre et sans doute plus de 100 kilomètres de long, se réuniront sans doute. Elles étudient aujourd'hui, mais le 18 octobre, vous connaîtrez les variantes, l'état d'avancement du gazoduc. Cela fait partie de la réunion que nous organiserons et bien sûr, à ce stade, beaucoup de Girondins, de Charentais et de Périgourdiens seront sans doute intéressés. Nous n'en sommes pas là.

Le débat public n'est pas organisé pour le gazoduc. Il aura lieu, si l'opération continue, après celui-ci.

M. Michel Aka

J'habite Le Haillan et j'ai une résidence secondaire à Soulac. Vous avez dit en présentation que 75 000 dossiers avaient été diffusés. Je ne l'ai pas reçu à Soulac de même que tous les habitants du lotissement où j'habite. Les habitants de résidence secondaire semblent avoir été les oubliés du débat public.

M. Louis-Julien Sourd

Y a-t-il d'autres personnes dans ce cas dans la salle ? Remplissez ce document s'il vous plaît. Nous allons faire une enquête auprès de la Poste à qui nous avons demandé des courriers adressés ou un routage dans les boîtes aux lettres, c'est-à-dire comme les publicités ou le bulletin du Conseil Régional ou Général. Les

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
11 000 habitants ont dû recevoir ces documents. S'il y a eu des défauts, nous y remédierons.

M. Jean-Marie Andreux – Association « Une pointe pour tous »

Ma question concerne l'annexe du cahier du maître d'ouvrage, la Commission Nationale de Débat Public dans sa séance du 4 avril 2007 et la décision qui a été prise quant au projet de construction d'un terminal méthanier au Verdon.

Il est dit, à l'article 2 : « *Le dossier de débat ne sera considéré comme complet au sens de l'article... que s'il comporte des indications suffisamment précises sur les usages actuels du site du Verdon* », il n'y a pas de problème, « *les dangers et les impacts sur l'environnement de l'activité envisagée* », on en reparlera un peu plus tard, mais surtout « *les hypothèses de raccordement au réseau de transport de gaz* ».

Considérez-vous, Monsieur le Président, que dans ce dossier, il est donné suffisamment d'éléments pour que celui-ci soit considéré comme complet ?

M. Louis-Julien Sourd

Effectivement, dans le dossier, vous ne trouvez pas encore le tracé. Les deux sociétés se sont mises au travail au milieu de l'été et le 18 octobre, comme je l'ai dit, vous connaîtrez l'état d'avancement. Ce sont des études très longues, qui durent environ six mois.

Nous leur avons demandé, si elles avaient l'intention de réaliser cet investissement, de préparer un dossier. Elles sont au travail, et dans un mois jour pour jour, le 18 octobre, vous aurez des informations.

Cela veut dire que la Commission Nationale a demandé que nous n'oublions pas le gazoduc.

M. Jean-Marie Andreux

Ce n'est pas ce qui est écrit, Monsieur le Président, je suis désolé de vous contredire. Je relis : « *Le dossier de débat ne sera considéré comme complet, au sens de l'article 7-3 du décret du 22 octobre 2002, que s'il comporte des indications suffisamment précises sur :*

1. les usages actuels du site du Verdon,

...3. les hypothèses de raccordement au réseau du transport de gaz. »

Nous avons commencé le débat public, or, nous n'avons pas d'élément à ce sujet. Je vous le demande à nouveau, Monsieur le Président : est-ce normal que l'on commence ce débat alors que nous n'avons pas les éléments qui sont réclamés dans cette décision N° 27, etc. ?

Mme Corinne Biès – membre de la CPDP

Il est certain que le document qui a été rédigé par 4Gas peut contenir uniquement des hypothèses. Nous aurons l'occasion, comme l'a dit le Président, de développer plus concrètement ces hypothèses, mais il est certain que ni GRT, ni l'autre exploitant TIGF qui, potentiellement, pourrait déterminer un tracé, n'a pu participer à l'élaboration de ce document. C'est 4Gas qui a été soumis à la procédure de débat public.

Mme Lair

Au niveau du dossier lui-même, il nous faudrait impérativement une carte IGN avec l'emplacement exact de l'emprise du projet. Il nous faudrait d'autre part, plutôt que ce qui est installé à la Mairie du Verdon, une maquette à l'échelle. La hauteur réelle des réservoirs va être celle de la cité administrative à Bordeaux et non celle des petits macarons que l'on voit à la Mairie du Verdon.

Je crois qu'il serait important d'avoir une étude de sols du BRGN, une étude de l'IFREMER et du CEMAGREF, ainsi qu'une étude complète d'impacts sur l'environnement, qui est obligatoire depuis déjà plusieurs années, l'environnement humain, l'environnement économique, les conséquences, l'intensité en décibels du chantier lui-même puis en période d'exploitation, l'organisme français de contrôle du chantier – nous ne voulons pas un organisme extérieur, mais un organisme connu et expérimenté en France.

Nous voudrions la répartition des catégories professionnelles d'emplois éventuellement créés, sachant que les emplois de personnes habitant le Verdon seront sans doute extrêmement réduits. Sur les cinquante, il y aura des ingénieurs, des techniciens, des compétences.

Par ailleurs, il faudrait aussi une étude prévisionnelle des emplois qui seront détruits par l'implantation de cet équipement, tout ce qui concerne le tourisme.

Applaudissements.

M. Louis-Julien Sourd

Madame, dans quelques minutes, je passerai la parole aux dirigeants de 4Gas. Pour l'instant, restons dans la procédure, l'organisation. Je comprends bien vos questions sur la maquette par exemple. Si le reste de vos questions concerne 4Gas, vous y reviendrez.

Mme Lair

La maquette, le plan, la proximité et les conséquences sur Port Médoc, sur le bac, de l'arrivée de ce type d'équipements.

Par ailleurs, comment se fait-il que le Port Autonome n'ait pas, depuis de nombreuses années, développé plus le trafic de porte-containers qui est une activité non polluante ? Pourquoi tout à coup s'intéresse-t-il à ce type d'activités ?

M. Louis-Julien Sourd

Je vous rassure, au cours de la soirée, le Port Autonome, dont le Président et le Directeur Adjoint sont présents, répondra à ces questions. J'avais noté celles de l'association concernant l'accord de réservation foncière conclue entre le port et 4Gas.

Je reviens aux questions de procédure, d'organisation du débat. Sur les outils que nous avons, et que certains d'entre vous ne trouvent pas satisfaisants ou pas fiables, les grands panneaux ainsi que la maquette, j'ai dit hier et je répète que si un constat d'huissier me permet de vérifier que ce n'est pas à la bonne échelle, que la hauteur des macarons est insuffisante, nous retirerons la maquette. Ce n'est pas aujourd'hui un document contractuel. Cette maquette est effectivement contestée par certaines personnes. 4Gas expliquera ce qu'il a fait. Nous pensions que c'était utile.

Je reviens à vos questions, Madame. Vous aurez une carte IGN très précise. Les études vont se dérouler par la suite si 4Gas va au bout de son projet.

Je vous rappelle qu'un projet ne donne lieu à l'étude d'impact environnemental, à l'étude de danger, qu'après la phase préliminaire. Vous verrez le CEMAGREF - pas IFREMER car il n'a pas compétence - le 27 septembre, qui vous parlera de la faune halieutique et des poissons migrateurs.

Rassurez-vous, nous aurons des études précises, mais on ne peut pas demander aujourd'hui à un industriel qui a un projet s'il a fini les études alors que ce projet ne sera peut-être pas identique à ce qu'il annonce aujourd'hui. Peut-être ce projet va-t-il évoluer ou peut-être ne se fera-t-il pas. Les études de 150 à 200 pages ne peuvent pas être commencées alors qu'on ne sait pas encore si le projet va continuer.

Mme Corinne Biès

Avant de passer la parole à 4Gas, je voudrais évoquer une question qui me semble assez importante de Monsieur GENTIL, de Martignas-en-Jalles :

« Pour un tel projet, la loi oblige au débat public. Ne pensez-vous pas, quelles que soient les remarques faites au cours de ce débat, que les décisions sont déjà prises et que ce débat public est organisé dans le seul but de répondre aux exigences de la loi ? Exemple : le contournement autoroutier de Bordeaux ».

Je pense qu'il est important de répondre à cette question et de préciser à nouveau la procédure administrative qui est offerte aux citoyens. C'est, comme l'a dit le Président, un lieu d'échange et d'expression, mais à l'issue du débat, la décision appartient au maître d'ouvrage de poursuivre, de changer ou de stopper son projet.

M. Louis-Julien Sourd

Une autre question m'arrive : il paraît que j'aurais refusé de recevoir des personnes qui souhaitaient me rencontrer le 13 septembre. La porte est ouverte et si vous

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
souhaitez venir me voir, il n'y a aucun problème, je vous recevrai. Lorsque vous êtes passé le 13 septembre, je n'étais pas dans mon bureau. Je n'y suis pas en permanence, je peux être à la DRIRE ou ailleurs. Sollicitez un rendez-vous et je vous en donnerai un entre 8 heures et 20 heures, je suis à votre disposition.

Nous prenons encore une ou deux questions puis je passerai la parole à 4Gas qui est tout de même venu de Rotterdam pour s'expliquer. Il faut qu'il présente son projet.

... La preuve de sa volonté de faire ce projet est qu'il est engagé et qu'il est présent, à votre disposition. Il faut en profiter.

Un intervenant

Monsieur le Président, je voulais vous faire remarquer que nous avons tous des obligations et que nous ne pouvons pas être présents à toutes les réunions. Il serait tout de même souhaitable que dans chaque lieu où vous organisez des réunions, les sujets principaux soient abordés en globalité, de façon à ce que cela n'oblige pas les personnes intéressées à se déplacer d'un côté et de l'autre pendant un ou deux mois. Ceci pour que tout le monde puisse savoir de quoi on parle, même ceux qui n'auront pas l'occasion d'aller à Lesparre, à Soulac, au Verdon, ou à Mérignac.

M. Louis-Julien Sourd

C'est l'utilité du débat, nous sommes là pour cela et nous ferons le maximum.

Mme Josiane Nouvel

Je suis concernée car j'habite tout près du projet. Ce débat public va apparemment servir à 4Gas à affiner son projet, à essayer de se mettre aux normes, à nous faire plaisir – je crois qu'il aura du mal. S'il présente un nouveau projet, est-ce qu'il y aura un nouveau débat public ? Cela devrait être la règle. Y aura-t-il un nouveau débat public ?

M. Louis-Julien Sourd

J'ai bien entendu, je ne suis pas dur d'oreille comme certains le disent.

Intervention inaudible.

Non, pas du tout, le 13 septembre, je n'étais pas mon bureau quand vous étiez sous mes fenêtres. Je donne des rendez-vous à qui en demande. Vous pouvez le vérifier, car j'ai déjà reçu beaucoup de monde.

Je reviens au débat. Le 14 décembre, notre mission sera terminée sur le plan relations publiques. Les dernières questions seront arrivées et auront des réponses.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Une fois le compte-rendu et le bilan rédigés, 4Gas aura trois mois pour dire ce qu'il fait. S'il continue tel quel, c'est sa responsabilité, c'est une entreprise privée qui a des dirigeants. S'il abandonne, il devra expliquer pourquoi. S'il modifie son projet, il n'y aura pas de nouveau débat public. Il le modifie et il s'engage dans la procédure réglementaire classique, il sollicite un permis de construire, une autorisation préfectorale d'exploiter une installation classée SEVESO, et il s'engage à rédiger une étude d'impact, une étude de danger, un plan de prévention du risque technologique, PPRT. A l'issue de cette procédure qui peut durer un an, car il ne s'agit pas de petits dossiers de 10 pages, ces dossiers seront examinés par des services compétents qui veillent à l'application de la réglementation. Une enquête publique aura lieu. L'industriel aura ou n'aura pas ses permis et son autorisation. Dans ce cas, c'est lui qui dira « j'ai modifié le projet pour m'adapter à telle et telle exigence, attente ou inquiétude et c'est ensuite sa responsabilité.

... Aujourd'hui, il a un projet avec deux cuves plus une. Il est hors de question que l'industriel qui est soumis au débat public en fasse huit tout à coup. Cela m'étonnerait beaucoup.

Un intervenant

Excusez-moi, mais vous venez de dire que s'il modifiait son projet, il ne serait plus soumis au débat public. Qui l'empêche aujourd'hui de présenter un dossier de deux cuves et de faire quelque chose de plus important par la suite ?

M. Louis-Julien Sourd

Il y a dans la salle quelques représentants des services préfectoraux.

Un intervenant

Il se conforme à la loi puisque vous venez de dire qu'en cas de modification, il n'y aura pas de débat public. C'est bien ce que vous venez de dire.

Mme Corinne Biès

Effectivement, c'est la procédure administrative qui va permettre ensuite de vérifier, par des experts que sont la DIREN, la DRIRE, la DDASS, tous les impacts possibles du projet. Ils seront vérifiés, contre expertisés si nécessaire. Bien sûr, l'enquête publique qui, à nouveau, vous permettra de vous exprimer sur le projet, validera et ensuite seulement le préfet prendra sa décision.

Nous sommes là bien en amont du projet. Nous sommes dans l'idée, dans les hypothèses possibles. Ensuite on entre dans une phase active où le projet est figé, c'est-à-dire que le maître d'ouvrage présente quelque chose qui est définitif. On peut alors étudier et expertiser précisément parce que les données sont figées.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Dans le cadre de l'enquête publique, on vous demandera votre avis sur un projet définitif.

M. Louis-Julien Sourd

Nous prenons la dernière question, car cela fait déjà plus d'une heure que nous passons sur l'organisation. Nous allons passer au cœur du débat.

Une intervenante

Ce débat public sert uniquement au constructeur, comme je l'ai dit, pour fabriquer son projet. C'est tout de même un faux débat. Je connais bien les Hollandais, car je travaille avec eux, je les estime beaucoup, mais je sais à quel point ils sont près de leur argent, on devrait nous payer pour cela.

Les cinquante emplois minables qu'ils nous proposent pour le Verdon, ce n'est pas cinquante emplois, c'est payer toute la population de la pointe sans qu'elle ne fasse rien avec les profits mirifiques dont ils nous ont parlé hier.

C'est tout ce que j'avais à dire.

M. Louis-Julien Sourd

Le débat ne sera pas faussé, je m'en porte garant, c'est-à-dire que vous aurez largement l'occasion de vous exprimer.

Mme Claudia Courtois

Il est important que les représentants de 4Gas présentent le fond du dossier. Certaines personnes le connaissent très bien, d'autres beaucoup moins. Ils sont là pour cela. Ils vont présenter le dossier, avec les aspects économiques. Sont-ils suffisants ou non ? D'autres réunions thématiques aborderont plus précisément et de manière plus approfondie les points que vous soulevez. Mais dans un premier temps, vous êtes là pour connaître l'opportunité du projet, mais d'abord le connaître.

Cela fait une heure que nous débattons sur le principe du débat public, son opportunité, la façon dont cela fonctionne. Il n'existerait pas sans le projet. Je pense qu'il est temps que nous écoutions les représentants de 4Gas afin qu'ils nous expliquent de quelle façon ils envisagent ce projet.

Nous vous rendrons la parole dans un second temps. Ne vous inquiétez pas, il y aura au moins une heure de débat avec vous, les échanges ne seront pas tronqués. Merci de leur laisser la parole maintenant afin qu'ils s'expriment sur le fond du dossier. Merci.

... Monsieur, s'il vous plaît, on s'exprime en demandant la parole.

M. Louis-Julien Sourd

Ce n'est pas nous qui pouvons répondre à cette question de stratégie nationale. Vous aurez un débat sur la politique énergétique de la France, le marché du gaz en Europe. Vous aurez une réponse avec les plus hauts responsables de l'Etat sur ce sujet. Cela se passera à Bordeaux le 9 octobre, vous poserez la question. Mais vous n'allez pas nous la poser à nous, nous ne sommes pas chargés de définir la politique énergétique de la France. Ce n'est pas de notre compétence.

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

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

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

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
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 conforter 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.

M. Louis-Julien Sourd

Merci Monsieur le Président. On pourra par la suite poser toutes les questions souhaitées aux dirigeants, mais je donne maintenant la parole à Monsieur JONKMAN afin qu'il présente de façon un peu plus détaillée les caractéristiques de ce projet, ce qui est prévu.

M. Henk Jonkman

Bonsoir. Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, nous sommes heureux ce soir de pouvoir vous présenter de façon synthétique le projet que nous avons sur le site du Verdon.

➤ Je voudrais tout d'abord vous parler de la société 4Gas.

C'est une société dont l'histoire a commencé au début des années 1990. A l'époque, c'était la société PETROPLUS, connue dans le domaine du raffinage et du stockage de produits pétroliers. Elle avait, parmi les nombreux sites de stockage, un site dédié à la réalisation et la construction d'un terminal méthanier qui se trouve en Angleterre. C'est ce projet qui a donné naissance à la société 4Gas, société indépendante qui n'a qu'une spécialité : la réalisation de terminaux de réception et de regazéification de méthane.

Quel est le métier de 4Gas ? 4Gas a pour métier d'offrir des installations indépendantes, c'est-à-dire que nous ne vendons pas, nous ne commercialisons pas de gaz. En fait, nous proposons des installations aux autres opérateurs qui eux, souhaitent accéder à un marché pour venir vendre leur gaz.

Actuellement, la plupart des pays d'Europe et d'ailleurs connaissent une situation où un opérateur principal s'occupe de la commercialisation du gaz. Pour les opérateurs des autres pays, voire pour les pays producteurs, il est très difficile d'accéder.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Quel est l'outil nécessaire pour y accéder ? C'est des terminaux méthaniers, parce qu'ils permettent d'accéder et de ramener dans les pays concernés du gaz d'origines très variées venant du monde entier.

L'expérience de 4Gas a commencé en 1998 avec des études pour la réalisation d'un terminal méthanier en Angleterre, à Milford Haven. Nous avons décidé de procéder à la construction de ce terminal en 2002-2003 ; celui-ci sera opérationnel dans deux mois. A la fin du mois de décembre, les premiers navires pourront arriver à Milford Haven.

Parallèlement, au début des années 2000-2001, nous avons identifié une modification de la situation en Hollande, pays pourtant producteur de gaz. Nous avons vu que l'implantation d'un terminal méthanier dans le port de Rotterdam allait se justifier pour les raisons expliquées précédemment. Le marché nous a donné raison car un deuxième projet a vu le jour peu de temps après, puis un troisième.

Nous avons également, parce que nous essayons de diversifier les points d'implantation, un projet de terminal au nord de Halifax au Canada et un projet à Corpus Christi aux Etats-Unis.

La France est un pays où nous avons identifié les besoins d'ouverture de marché et d'approvisionnements différents de gaz depuis plusieurs années. Nous avons étudié différents sites et depuis le début, le site qui de par sa localisation nous paraissait le plus intéressant était celui du Verdon.

➤ Qu'est-ce que le GNL ?

C'est du gaz naturel liquéfié. Il y a souvent confusion entre le propane, le butane, le GPL, qui sont des gaz issus du raffinage pétroliers et qui sont stockés sous des pressions plus ou moins fortes. Le gaz naturel est tout à fait autre chose. Le gaz naturel liquéfié est un gaz qui, sur les gisements, sur les sites de production, a été rendu liquide par un procédé de refroidissement.

Ce gaz, en étant refroidi, perd environ 600 fois son volume initial. Il se transforme en un liquide totalement clair et inodore, non corrosif, non toxique et surtout, qui n'est pas stocké sous pression. Il est stocké à pression atmosphérique, sans pression dans les cuves.

Il est principalement composé de méthane. Il a été purifié au moment de la fabrication. Il n'est inflammable que sous deux conditions réunies : présence d'oxygène et présence d'une source d'allumage. C'est la seule possibilité pour enflammer du GNL.

Quels sont les atouts majeurs du GNL ? Actuellement, quelle est la situation en Europe ? Des gazoducs vont des pays producteurs comme la Norvège, la Hollande ou la Russie et arrivent à des points déterminés, en France, en Allemagne, en Italie et dans d'autres pays. Pour le GNL, c'est autre chose. Actuellement, des pays comme l'Australie ou l'Indonésie commencent à produire du GNL pour vous parler des plus lointains. Il y a des pays que nous connaissons tous comme producteurs de GNL et qui sont l'Algérie, le Qatar, le Nigeria, etc.

Toutes ces sources de production de GNL font que ce produit permet de diversifier énormément les sources d'approvisionnement. Cela signifie sécurisation des approvisionnements de par une plus grande diversité.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
J'ai dit précédemment que 4Gas intervenait à une étape très particulière de la chaîne totale du gaz. Il y a l'extraction, la production de GNL puis le transport par méthaniers. C'est à partir de ce moment que nous intervenons, c'est-à-dire au moment de la réception des bateaux méthaniers, le transfert de la cargaison dans des cuves de stockage et, par la suite, la regazéification du GNL pour pouvoir le réexpédier dans les réseaux gaziers. Nous n'intervenons que sur ces trois points. Tout ce qui se passe en amont et en aval n'est pas du ressort de 4Gas. Nous proposons uniquement des infrastructures qui permettent aux sociétés d'accéder. En fait, nous louons, par le biais de contrats à très long terme, des capacités de stockage dans les installations que nous construisons de par le monde.

➤Le projet du Verdon

Au Verdon, nous avons réservé un terrain de 19,5 hectares à proximité de l'apportement actuel, l'idée étant d'implanter initialement deux cuves et, peut-être, dans de nombreuses années, une troisième cuve, si le marché, la demande et le développement le justifient.

➤Quels sont les équipements ?

- L'apportement. Il va être entièrement remis aux normes pour pouvoir accueillir des méthaniers.
- Deux cuves initialement.
- Un dispositif de regazéification permettant de retransformer ce gaz liquide en gaz tel qu'on le retrouvera dans les gazoducs.
- Pour avoir une autonomie du point de vue électrique, une usine de cogénération.
- L'expédition du gaz dans les réseaux.

➤Les principaux éléments que l'on trouve dans un terminal méthanier sont :

- l'apportement, avec des bras de déchargement qui viennent se connecter aux méthaniers ;
- des cuves – celles que vous voyez sur la photographie sont celles que nous avons construites à Milford Haven et qui seront en service à la fin de l'année ;
- une unité de regazéification qui permet de transformer le méthane liquide en gaz.

Sur cette photographie, vous voyez l'apportement. L'implantation se fait juste après l'apportement, près du hangar du terminal containers. Sur le site que nous avons pu réserver auprès du port autonome de Bordeaux, nous avons choisi une implantation la plus reculée possible.

➤Pourquoi le Verdon ?

Tout d'abord pour améliorer la compétitivité de l'approvisionnement dans cette zone. Dans cette zone, il n'y a en effet aucun point d'entrée de GNL. Par ailleurs, dans le sud-ouest, la région où le gaz a représenté à une époque presque 40 % des approvisionnements français était Lacq. Or, en 2012,-2013, les ressources de Lacq seront épuisées ; elles représentent aujourd'hui moins de 2 % des besoins de la France en gaz.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Il y a également des critères techniques. Il faut pouvoir trouver un accès maritime en eaux profondes, ce que le Verdon offre. Le site du PAB a accueilli historiquement beaucoup de pétroliers, car au niveau de l'apponement, il existe un tirant d'eau naturel qui permet d'accueillir des bateaux de douze mètres de tirant d'eau.

Une zone a été réservée depuis fort longtemps par le port, qui a une vocation industrialo-portuaire, et qui est adaptée à ce type d'activités.

Il y a également la disponibilité d'une parcelle à proximité de cet apponement.

➤ Quelques chiffres

Le nombre d'escales de méthaniers est d'un à trois par semaine, cela dépend de la taille. La plupart des méthaniers ont une taille d'environ 145 000 mètres cubes. Certains sont plus petits ; dans quelques années, il y en aura de plus gros qui sont en construction actuellement.

Il y aura donc deux réservoirs initialement, peut-être trois un jour, mais nous présentons le projet avec trois cuves.

La capacité d'émission de gaz naturel prévue est de l'ordre de 6 à 9 milliards de mètres cubes par an initialement, avec une possibilité, en utilisation à plein régime, de monter à 12 voire 15 milliards de mètres cubes, mais cela serait dans le cas de la troisième cuve.

Pour les besoins de la production d'électricité, une centrale cogénération gaz de 20 mégawatts est prévue.

Le mode d'opération est de 24/24 et 7/7, avec des emplois directs de l'ordre de 38 à 52 personnes sur le site. Nous parlerons un peu plus tard des emplois induits.

➤ Sécurité

Les terminaux méthaniers existent depuis plus d'un demi-siècle. Il y en a dans le monde entier. Plus de la moitié d'entre eux se trouvent au Japon, car l'intégralité de l'approvisionnement en gaz du Japon dépend des terminaux méthaniers. Il y en a également en Europe : deux en France, un en Italie, six bientôt sept en Espagne. Le point commun de tous ces terminaux méthaniers est que depuis plus d'un demi-siècle, aucun accident avec des conséquences à l'extérieur du site n'a eu lieu, et ce, dans le monde entier.

Il en est de même pour les navires. Ils existent depuis la fin des années 1950. Ils ont, comme tous les autres bateaux, connu des collisions, mais il n'y a jamais eu de perte de cargaison.

Les accidents qui ont eu lieu et dont certains d'entre vous ont probablement entendu parler ont tous eu lieu sur des sites de production ou sur d'autres points de la chaîne gazière, mais encore une fois, jamais sur les terminaux ni sur les navires méthaniers.

Une installation de ce type est évidemment classée SEVESO et ICPE. Ces deux points sont absolument essentiels. Pour obtenir le permis de construire, énormément de règles de sécurité sont à respecter et vont demander des études. Nous en sommes aux études préliminaires aujourd'hui, mais elles vont être extrêmement détaillées. Une fois que tout cela est réalisé, cela doit être approuvé par les services compétents

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public de l'Etat, comme la DRIRE, la DIREN, afin de vérifier la conformité complète de ces installations aux exigences de sécurité.

Il y a d'abord élaboration d'une étude de danger, puis d'un plan de prévention des risques technologiques qui correspond aux dangers qui ont été identifiés. Il faut ensuite présenter et justifier les mesures mises en œuvre pour garantir la sécurité du site en toute circonstance.

Il en est de même pour tous les aspects environnementaux de ce projet. Il faut identifier tous les impacts possibles sur l'eau, l'air, le bruit, la faune, la flore et le paysage. Il faut mettre en place des mesures pour faire face à ces éventuels impacts. Pour se conformer aux exigences légales, toutes les mesures nécessaires vont être prises.

Un autre point est important pour la région, il s'agit du Port Autonome de Bordeaux. Particulièrement à l'époque du trafic pétrolier, il a connu des volumes qui atteignaient presque 14 millions de tonnes. Depuis la disparition de cette activité pétrolière, le volume du port est retombé à des niveaux beaucoup moins élevés entre 8 et 9 millions de tonnes de marchandises par an.

L'arrivée du port méthanier représenterait une augmentation de ce volume d'au minimum – c'est une garantie que nous avons donnée au Port Autonome de Bordeaux – 2 millions de tonnes, c'est-à-dire un accroissement de 20 à 25 %.

Il y a également des retombées économiques. La phase chantier dure trois ans, pendant laquelle il y aura 200 à 300 emplois sur le site. Pendant l'exploitation, il y aura des emplois directs, de l'ordre de 38 à 52, et plus d'une centaine d'emplois induits dans toutes les activités annexes, restauration, électricité, etc.

Il y a également des retombées fiscales significatives. Je vous rappelle qu'il s'agit d'un investissement estimé entre 450 et 500 millions d'euros. Le chiffre d'affaires sera important. Il y aura donc des retombées fiscales, notamment en taxe professionnelle, qui sont actuellement en cours de chiffrage.

Enfin, il va y avoir une compétitivité du prix du gaz par la possibilité d'avoir d'autres acteurs sur le marché français. Je vous ai parlé de pays producteurs, mais d'autres gros opérateurs gaziers d'Europe ou d'ailleurs sont intéressés par un marché comme la France, car c'est un marché qui dépend de ses importations à plus de 98 %.

➤ Les engagements de 4Gas

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

Nous voulons également garantir la cohérence du projet avec le développement du Nord Médoc et de l'estuaire.

Nous voulons préserver la qualité de l'environnement.

Nous voulons agir en toute transparence et respecter la réglementation.

Merci de votre attention.

Questions / réponses

Mme Claudia Courtois

Merci. Nous passons maintenant aux questions. Monsieur Dominique GIRARDEAU, qui a posé une question écrite, demande si vous pouvez être un peu plus précis au sujet de la société 4Gas quant à sa date de création, son capital, les liens que vous avez CARLYLE, les résultats nets de 4Gas. Etes-vous cotés en bourse ? Si oui, laquelle ? Merci.

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

Je vais répondre à la première question. CARLYLE est effectivement un des actionnaires de 4Gas. C'est un actionnaire minoritaire, à 40 %, les 60 % restant étant détenus par des actionnaires néerlandais. Nous sommes donc vraiment une entreprise néerlandaise, avec une équipe néerlandaise.

CARLYLE est un grand investisseur, qui existe depuis vingt ans. Il est très international, avec 25 bureaux dans le monde, en Amérique, dix en Europe, trois en Chine, ainsi qu'au Japon. CARLYLE est très spécialisé. Il a une équipe spécialisée en énergie et connaît donc très bien le marché. C'est la raison pour laquelle nous choisissons de travailler avec lui pour réaliser les opportunités de 4Gas.

En France, CARLYLE est également connu. Il existe depuis dix ans. Il a réalisé beaucoup de transactions avec de grandes entreprises françaises comme LAFARGE, VIVENDI, France Télécom, SAINT GOBAIN, le Figaro. Dans la région, il a réalisé un partenariat avec ZODIAC. Par ailleurs, dans l'immobilier, il travaille avec le gouvernement français.

S'agissant de la deuxième question, nous ne sommes pas cotés en bourse. Nous avons des actionnaires privés.

M. Patrick Loulière

Je poursuis par une quinzaine de questions que j'ai reçues se rapportant au côté technique du projet. Je ne citerai pas le nom des personnes qui les ont transmises, mais comme elles ont indiqué leur adresse, nous leur répondrons par écrit.

J'ai réalisé une synthèse que je résumerai en quatre interrogations auxquelles il serait bon que vous répondiez précisément.

La première concerne la hauteur des constructions, le château d'eau, les portiques porte-containers, le hangar, les réservoirs. Cela est également lié à la maquette dont certains considèrent qu'elle n'est pas significative, qu'elle ne reflète pas la réalité, qu'elle est, selon certains, « mensongère ».

La deuxième est la suivante : avez-vous fait faire, dans votre étude préliminaire, une étude géologique des sols par des experts indépendants ? Avez-vous les résultats de

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
cette étude ? Sans nous en donner le détail, mais une approche de ces résultats et de la technique qui va être employée pour construire les réservoirs.

Troisièmement, dans votre dossier de maître d'ouvrage, pas un mot n'est dit sur l'unité de regazéification. Pourriez-vous donner un peu plus d'explications ? En quoi cela consiste-t-il ? Sous quelle forme regazéifiez-vous le gaz ? Parallèlement, quels sont les risques d'explosion ou d'inflammabilité au cours de cette regazéification ou au cours du déchargement ?

Enfin, quatrième, comment pouvez-vous garantir les performances techniques pendant la durée de vie du projet, de cinquante ans dans la fiche, mais qui est peut-être de trente ou soixante ans ? Pouvez-vous expliciter cela ? Merci.

M. Henk Jonkman

Tout d'abord, la hauteur des cuves est de 38 mètres, avec un dôme de 9 mètres. Les cuves ont donc une hauteur totale de 47 mètres.

La maquette a tenu compte de la hauteur du terrain de deux façons. Premièrement, à l'emplacement des cuves, le terrain a une hauteur par rapport au niveau zéro de l'eau de six mètres. Deuxièmement, il est prévu d'enterrer ces cuves de trois à quatre mètres. Par rapport à la hauteur du terrain à plus six mètres, nous descendrons donc de trois à quatre mètres, ce sera donc, hors sol, 43 mètres.

Le château d'eau a une hauteur totale de 52 mètres, en tenant compte du terrain sur lequel il est placé qui est lui, à 8,50 mètres.

Pour les portiques, la hauteur est de 92 mètres et pour les hangars, elle de 27 mètres à la pointe du toit.

Un intervenant

(Début d'intervention hors micro)

... L'expertise vous a été envoyée aujourd'hui, Monsieur le Président, par courrier recommandé car il semble que vous n'avez pas reçu le document PDF attaché sur Internet.

M. Frank De Boer – Vice Président de 4Gas

J'aimerais prendre la parole. Veuillez m'excuser de ne pas parler français. Je m'appelle Frank DE BOER. Je suis le responsable de l'environnement et de la sécurité de l'entreprise. J'exerce cette responsabilité depuis plus de dix ans.

Je vais essayer de répondre aux questions d'ordre technique et de sécurité, mais j'aimerais revenir tout d'abord à la maquette. Lorsque nous avons fait la maquette, nous nous sommes basés sur le dessin du château d'eau qui datait de 1933. Nous allons faire deux mesures pour vérifier si notre maquette est exacte. D'une part, nous allons mesurer la maquette elle-même afin de savoir si la personne qui l'a réalisée a suivi les instructions précises que nous lui avons données ; d'autre part, nous nous

Mérignac, le 18 septembre 2007

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public engageons à remesurer la hauteur exacte du château d'eau en question. Suite à ces deux mesures, s'il s'avère que la maquette n'est pas suffisamment exacte, nous nous engageons, comme Monsieur SOURD l'a dit, à l'adapter immédiatement.

Les réservoirs seront faits selon une méthode que nous appelons la méthode de l'intégrité totale. Ceci veut dire qu'il y a une cuve intérieure, une cuve extérieure et autour de celles-ci, un mur d'un mètre de diamètre de béton. C'est la norme maximale existante pour la construction de ce genre de réservoirs.

Pour cette unité de regazéification, nous souhaitons utiliser une technique à ruissellement d'eau. C'est une technique ancienne qui comporte de nombreuses mesures de sécurité.

J'aimerais souligner une fois de plus, par rapport à tout ce qui concerne la sécurité, que depuis cinquante ans que des terminaux méthaniers existent, il ne s'est jamais produit d'accident ayant des conséquences en dehors des limites du terrain de l'industrie. Comme vous le savez, depuis cinquante ans, les normes de sécurité ont été améliorées.

Vous avez posé une question sur la durée de vie du projet. Il y a deux types de durée de vie, l'une technique, l'autre économique. Selon les différentes parties de l'installation, nous estimons la durée de vie entre trente et cinquante ans, mais vous verrez dans la pratique que cette installation peut avoir une durée de vie très supérieure.

Je vous remercie.

M. Louis-Julien Sourd

Il reste la question sur l'étude géologique des sols.

M. Frank De Boer

Auriez-vous la gentillesse de répéter cette question ?

M. Patrick Loulière

Avez-vous fait une étude de sol ? Quelle est la qualité du sol sur lequel vous allez construire ? Pourquoi êtes-vous à ce niveau de moins quatre mètres par rapport au terrain naturel ? Avez-vous confié cette étude à un bureau d'études indépendant ou êtes-vous partis d'hypothèses à partir de documents qui vous auraient été remis par le port par exemple qui doit en posséder ?

M. Frank De Boer

Il y a eu effectivement une enquête globale pour la qualité du sol, mais nous n'avons pas encore fait faire l'étude géotechnique étendue. En ce moment, nous nous basons

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public sur les données qui sont disponibles pour la qualité du sol au niveau régional, mais vous pouvez compter sur nous, nous ferons faire une enquête approfondie du sol.

M. Louis-Julien Sourd

J'ai maintenant plusieurs questions qui portent sur le rôle du Port Autonome, gestionnaire de ce terrain. Le Président du Port étant ici, je vais lui demander de s'exprimer.

Brouhaha

... Du calme ! Je vous donnerai la parole ensuite.

... Asseyez-vous et calmez-vous ! Vous aurez la parole !

Monsieur le Président du Port Autonome, je vous livre les questions venant de la salle.

La première est de Monsieur RIGAUD, du Verdon :

« Est-ce que le Port Autonome est en déficit ou a-t-il un budget équilibré ? Peut-il financer la remise en état du môle ? Peut-il financer les dragages ? ».

... Calmez-vous ! Vous voyez que les questions arrivent.

Mme Claudia Courtois

Messieurs, Mesdames, ce sont les questions de la salle, ce sont des questions que d'autres personnes vous ont posées, s'il vous plaît !

M. Louis-Julien Sourd

Vous nous faites perdre du temps et vous ne faites pas avancer le débat !

La deuxième question, Monsieur le Président, est la suivante :

« Quel est l'accord que vous avez conclu avec 4Gas ? Pour combien de temps ? En quoi consiste-t-il ? Cet accord est-il confidentiel ? Peut-il être exprimé devant le public ? ».

Vous avez la parole, Monsieur le Président.

M. Dominique Sentagnes – Président du Conseil d'Administration du Port Autonome

Bonsoir à tous. Je serai bref et j'essaierai d'être complet.

Sur la deuxième question, la plus simple, effectivement, une convention de réservation a été accordée à 4Gas, d'une durée de trois ans. Elle a été signée l'année

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public dernière, au mois d'août 2006. Cette convention nous oblige les uns et les autres à regarder ce document de temps en temps et surtout, l'état d'avancement du projet, c'est-à-dire que nous avons des rendez-vous tous les ans pour voir si le réservataire a envie d'avancer, où il en est et ce que nous pouvons faire avec lui. Voilà donc comment nous travaillons.

Quant à la deuxième question, plus longue et plus difficile, oui, je vous rassure, le port est un établissement public parfaitement géré. Je rappelle que c'est le sixième port autonome maritime de France. C'est un port important. Notre chiffre d'affaires est de l'ordre de 45 millions d'euros, ce n'est pas rien. Notre fonctionnement est parfaitement équilibré, je m'en porte garant.

Cet établissement est géré dans un souci d'économies, et la productivité, je peux vous le garantir, est au rendez-vous. Je rappelle qu'elle a crû au cours des six dernières années de plus de 60 %. Nous sommes d'ailleurs montrés en exemple par notre tutelle technique et ceci réjouit tous les acteurs, les ingénieurs, les compagnons, tous ceux qui vivent avec le port, et surtout, les bénéficiaires que sont les opérateurs, les manutentionnaires, les transitaires qui travaillent avec l'établissement.

L'établissement n'est donc pas en déficit, il n'est pas en perte, il n'est pas à l'agonie, il n'est pas à la merci d'un investisseur, fut-il international, et de la taille de CARLYLE, pour vendre son âme et brader l'estuaire comme je l'ai vu écrit.

L'établissement se porte bien et je peux vous dire qu'il a des femmes et des hommes de qualité à sa tête qui sont là pour fournir à au moins treize départements des produits raffinés. Quasiment 97 % des besoins énergétiques de ces départements sont fournis par le port. Je pourrai rajouter évidemment la filière agricole. Nous sommes le premier port exportateur de maïs d'Europe. Nous avons donc quelques motifs de satisfaction, même si la compétition est difficile et même si, en matière d'investissements, c'est vrai, les ports de l'Europe du Nord ont une avance très forte sur nous.

M. Louis-Julien Sourd

Pouvez-vous répondre à la question sur le financement ? Le môle sera-t-il remis en état par le port ?

M. Dominique Sentagnes

Vous savez que le port est un établissement de l'Etat. Il s'inscrit dans une stratégie dans laquelle nous avons des investissements à réaliser. Je rappelle que le prochain Contrat de Projets s'étale de 2007 à 2013. Dans ce cadre, nous avons signé avec l'Etat un contrat qui porte sur 1318 millions d'euros. Dans ces 1318 millions qui seront investis par l'établissement en sécurisation des accès, etc., le môle est compris pour 13 millions d'euros. Je rappelle que l'appontement est un bien qui appartient au port et qui reste public. 4Gas n'aura absolument pas la propriété et certainement pas l'exclusivité de cet appontement qui reste à disposition du public.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
C'est un investissement qui sera fait par le port et uniquement par le port, mais qui ne sera pas réservé à un seul opérateur. Il y aura même une obligation de service public pour ceux qui voudraient investir, avec des bras par exemple.

M. Louis-Julien Sourd

Je donne maintenant la parole à la salle.

M. Alain Echo

Je vous remercie, Monsieur le Président, de me donner enfin la parole.

Je tiens à préciser que la présentation quasi idyllique de ces Messieurs de 4Gas contient plusieurs fautes. D'une part, ils ont présenté des cuves, une usine de regazéification, mais ils ont oublié de parler d'une usine de production de l'azote, car pour que le gaz soit de qualité identique à celui du gaz que l'on brûle, il faut ajouter une certaine quantité d'azote. Une usine de production d'azote sera donc ajoutée aux usines qui sont à l'intérieur du site.

D'autre part, ils ont oublié de parler d'odorisation qui se fait par un produit appelé tétrahydrothiophène, THT, qui est un produit très instable. Pour odorifier la quantité qui va être projetée dans les gazoducs, il va falloir une grande quantité de THT. Comment ce produit va-t-il être acheminé ?

Je voudrais réagir également par rapport à la distance. Ces Messieurs disent qu'ils sont à grande distance du village, ce qui est faux. Les premières maisons se trouvent à 440 mètres, l'école est à 770 mètres, c'est donc la porte à côté, le centre bourg est à 1,150 kilomètre. Ils présentent une photographie prise de loin et sous un angle très avantageux. Lorsqu'on dit que le site est assez éloigné du village, c'est donc complètement faux.

J'ai d'autres questions que je poserai plus tard.

M. Louis-Julien Sourd

Nous allons prendre encore une question, puisque je passerai la parole aux représentants de 4Gas.

M. Michel Daverat – Conseiller Régional – Président du groupe des Verts

Nous avons reçu le dossier, comme certains citoyens du Médoc. Il nous interpelle et nous avons un certain nombre de questions. J'en ai choisi une pour ce soir, pour l'ouverture du débat, une question qui cadre la problématique de ce projet.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
C'est une initiative privée et elle a été prise dans une perspective de profit à moyen et à long terme au bénéfice de 4Gas et des actionnaires dont les fonds de pension américains.

Nous n'avons pas trouvé d'analyse critique des besoins énergétiques de la France et des enjeux de développement durable. En effet, ce n'est peut-être pas à une multinationale étrangère de se poser cette question, mais celle que je pose est : quel est le rôle des politiques ? Quel est le rôle de l'Etat dans cette affaire ? Quel va être le rôle des collectivités territoriales ? L'énergie n'est tout de même pas un bien marchand comme les autres.

M. Louis-Julien Sourd

Merci. Certaines des questions s'adressent à moi, mais pour celles qui concernent l'azote, le THT, les distances, pouvez-vous répondre Messieurs ?

M. Henk Jonkman

Concernant l'azote, dans le dossier du maître d'ouvrage que beaucoup d'entre vous ont eu, il est mentionné une unité de production ou de stockage d'azote. Effectivement, à ce jour, nous ne connaissons pas la qualité et l'origine du gaz qui pourrait arriver dans ce terminal. Il y a certaines origines où le gaz a ce que l'on appelle un pouvoir calorifique plus élevé que ce qui est prévu pour être aux normes européennes et il faut y ajouter en effet de l'azote. L'air est formé de 20 % d'oxygène, le reste étant de l'azote. C'est un gaz neutre, mais qui permet en quelque sorte de diluer un gaz qui aurait un pouvoir calorifique trop fort.

A ce stade tout à fait préliminaire et ne connaissant pas l'origine exacte du gaz, il peut s'agir d'une petite unité de production ou simplement d'un stockage si les besoins sont faibles ou inexistant.

Pour ce qui est de l'odorisation, j'ai dit effectivement lors de ma présentation que le gaz naturel liquéfié est incolore et inodore. Dans tous les réseaux gaziers du monde entier, on est obligé de rajouter une odorisation, ce que l'on appelle l'odeur de gaz, qui est une mesure de sécurité pour pouvoir identifier rapidement s'il y a une fuite quelque part dans les gazoducs ou les habitations. Sans cette odorisation, il serait impossible de détecter une fuite à l'odeur.

Cette odorisation fait partie du travail des opérateurs de gazoducs, GRT Gaz ou TIGF. Dans un mois une présentation sera faite par les opérateurs qui s'occupent du gazoduc. Ils vont déterminer s'ils vont vouloir placer cette installation d'odorisation à la limite du site ou quelque part le long du tracé, ce qui est très fréquent dans ce genre d'opérations.

M. Louis-Julien Sourd

Il reste une question. À quelle distance des cuves les premières maisons du Verdon se trouveraient-elles ? Cette question a déjà été posée hier. Elle est sensible et on peut le comprendre ?

Un intervenant

Le site entier est SEVESO, pas les cuves. Les distances sont donc prises par rapport au site. Je vous remercie.

M. Henk Jonkman

Vous avez mentionné des distances par rapport au site. Une partie de ce site va être réservé à la protection de l'environnement, on a parlé d'une dune. Je vais donc vous donner les distances que nous connaissons, à partir des cuves. Il s'agit de 800 mètres pour les maisons et de 1100 mètres pour l'école.

M. Louis-Julien Sourd

Je réponds maintenant à la question du Conseiller Régional. La politique énergétique est un sujet national, qui relève du gouvernement et du parlement. Le 9 octobre, à Bordeaux, une soirée sera consacrée à ce thème complexe pour lequel vous aurez de bons interlocuteurs.

Sur le développement durable, se déroule en ce moment un certain nombre de rencontres, le Grenelle de l'environnement, dont l'un des thèmes est l'énergie. Là aussi, nous aurons des informations sur l'intégration ou non des équipements envisagés à Dunkerque, au Havre et au Verdon dans la politique énergétique nationale.

Quant au rôle des collectivités, tout au long du débat, celles-ci sont présentes, le Conseil Régional, le Conseil Général. Chacune pourra s'exprimer, rédiger un Cahier d'Acteur. Tout le monde connaît maintenant la façon dont on peut participer.

Y a-t-il des questions ?

M. Banel

Je suis conseiller communautaire et à ce titre, je m'occupe de la Commission de l'Eau. Je suis un peu surpris que dans ce débat, on n'ait pas encore parlé de la consommation d'eau que va entraîner un tel site.

Nous savons qu'en pointe Médoc, il n'y a pas d'eau. Le miocène et très faible et l'éocène est à fleur de l'eau saumâtre. Une déficience piézométrique rapide entraîne une pénétration des eaux de l'estuaire dans les poches de l'éocène. Ce qui signifie qu'il n'y a plus d'eau potable sur les poches de Talais, de Saint Vivien et du Verdon.

J'entends Monsieur DE BOER dire qu'on va sécuriser le site par un ruissellement permanent. On m'annonce un certain nombre de surfaces qu'il va falloir entretenir, de zones paysagères qu'il va falloir arroser et je ne connais pas la consommation d'eau prévue par le process de regazéification, rafraîchissement des circuits, des tuyaux, nettoyage des bateaux, etc.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
J'aimerais avoir, de la part de 4Gas et de votre part, Monsieur le Président de la Commission, une idée des consommations d'eau de ce site. Je suis étonné, en tant qu'élu, que la Commission Locale de l'Eau, que l'Agence de l'Eau du Bassin Adour Garonne et que le SMEGREG, le Syndicat Mixte d'Etudes et de Recherches en Eau, n'aient pas été saisis de cette question et des procédures de protection des nappes phréatiques. Je vous remercie.

M. Louis-Julien Sourd

Monsieur, je vous passe la parole quant à la consommation d'eau, les besoins en eau, douce ou saumâtre puisque l'estuaire est à côté. Comment allez-vous travailler ? Avec quelle consommation ? Je pense que le dossier contient déjà quelques indications.

M. Frank De Boer

Pour ce qui concerne la consommation d'eau, pour le regazéificateur, il ne s'agit pas d'eau potable, il s'agit d'eau que nous prendrons dans la Gironde. Nous utiliserons bien sûr un peu d'eau potable sur le terrain, mais pour les usages normaux dans une usine, de petits volumes. Pour les bateaux, il s'agit également de très petits volumes. La consommation d'eau principale sera donc pour la regazéificateur et ce seront les eaux de la Gironde qui seront utilisées puis remises en Gironde ensuite.

Un intervenant

Par quel procédé les eaux seront-elles traitées et dessalées et où seront-elles rejetées ?

M. Frank De Boer

L'eau ne sera pas désalinisée. Elle sera utilisée telle qu'elle et sera rendue à la Gironde telle qu'elle. Nous utiliserons pour cela une entrée et une sortie d'eau que nous devons encore construire. Nous ajouterons un tout petit peu d'eau de javel à l'eau, mais d'une concentration tellement basse que sur la base de nos analyses écologiques, il n'y aura aucun impact négatif.

M. Louis-Julien Sourd

L'adjonction d'hypochlorite de soude est donc annoncée dans une certaine concentration et nous poserons la question aux scientifiques, lors de la réunion du 27 septembre au Verdon : cette concentration est-elle compatible avec la vie de la faune halieutique ? Vous aurez donc la réponse ce jour-là, ce n'est pas moi qui vais vous la donner. 4Gas annonce dans le dossier, en page 67, qu'il ajoute un produit chloré dans une certaine quantité. Nous poserons la question aux experts.

Une question n'a pas eu de réponse. Elle concernait le THT. Quelle est l'origine de ce THT ? Le fabriquez-vous sur place ? D'où vient-il ?

M. Henk Jonkman

J'avais répondu que l'odorisation du gaz était le fait des opérateurs de réseaux gaz, GRT Gaz et TIGF. Vous aurez l'occasion de leur poser la question lorsqu'ils viendront présenter leurs hypothèses de gazoduc dans un mois.

Mme Durand-Lasserve

Je passe une partie de mes vacances au Verdon depuis plus de quarante ans. Ma question s'adresse au Port Autonome. Dans le dossier, il est écrit que 4Gas devrait s'installer sur une réserve foncière à vocation industrielle. Quelles sont les activités que le PAB considère comme des activités industrielles ? J'aimerais avoir une liste précise parce que j'ai l'impression que ne sont considérées comme activités industrielles que des activités qui sont liées à l'énergie qui sont polluantes et dangereuses.

D'autre part, je voudrais savoir quelles initiatives le Port Autonome a prises pour développer des activités industrielles autres que des activités liées à la transformation de l'énergie, des activités industrielles qui pourraient ne pas être polluantes et qui pourraient être créatrices d'emplois.

Par ailleurs, je rappelle que le Port Autonome n'a toujours pas répondu à la question de savoir pourquoi il n'y avait pas eu d'appel d'offres contrairement à ce qui s'est produit pour le Port Autonome du Havre et pour le Port Autonome de Dunkerque.

Ma deuxième question s'adresse à la société 4Gas qui nous dit qu'elle est une société indépendante. Indépendante par rapport à quoi ? Est-ce que vous considérez que les sociétés privées sont des sociétés indépendantes et sont indépendantes de leurs actionnaires ?

D'autre part, vous tenez un discours qui concerne l'intérêt de la région, l'intérêt du Médoc. Vous êtes une société privée, il me paraît tout à fait légitime que vous fassiez des profits. J'aimerais savoir quels profits vous attendez de cette opération et de quelle manière vous comptez en faire profiter le Port Autonome. Merci.

M. Louis-Julien Sourd

Je vais d'abord demander au Président du Port Autonome de répondre à ces questions auxquelles j'en ajoute une qui nous vient de la salle :

« L'autorisation d'occupation temporaire consentie par le Port Autonome à 4Gas est-elle disponible pour le public ? ».

M. Dominique Sentagnes

Sur la question de l'appel d'offres ou de la mise en concurrence, je rappelle que ce dans ce dont il est question, on peut distinguer l'aspect terrestre, c'est-à-dire le terrain proprement dit, de l'apportement.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Sur l'appontement, je pensais avoir répondu suffisamment tout à l'heure, mais je vais recommencer. L'appontement reste un équipement qui a vocation à être public. Il appartient au port, celui-ci le gère, l'entretient et va donc conduire des réparations, des transformations, des investissements. Encore une fois, l'appontement reste public. Il n'était donc pas question de mettre en appel d'offres un appontement qui reste à disposition pour d'autres bénéficiaires ou d'autres utilisateurs.

S'agissant de la partie terrestre, les réserves foncières au Verdon sont relativement importantes. Ce sont des terrains à vocation industrialo-portuaire. Ces réserves sont disposées à la pointe Finistère du nord Médoc parce que les conditions hydrauliques et nautiques sont remarquables. C'est à cet endroit que les dragages ne sont pas nécessaires et que les qualités nautiques sont particulières, qualités que nous n'avons pas sur des terminaux comme Bordeaux Centre, Bassens, Ambès ou Pauillac. Le site du Verdon est donc relativement remarquable, surtout aujourd'hui où la taille des navires ne cesse d'augmenter.

Pour la partie terrestre, nous avons donc suffisamment de terrains disponibles. Il n'y a pas eu non plus d'appel à concurrence puisque de toute façon, ces terrains restent notre propriété. Nous sommes déposants et garants pour le compte de l'Etat. Ils restent donc de toute façon la propriété de l'Etat, votre propriété. Le port n'en est que le dépositaire. Si le projet se réalise, 4Gas n'en sera que l'utilisateur. Je précise que si 4Gas veut ou doit quitter le Verdon, il aura à remettre en l'état les terrains que nous lui avons mis à disposition.

Mme Claudia Courtois

Je rebondis sur ce que vous dites avec une question de Madame BORDAT qui demande, en cas de dépôt de bilan ou de départ de 4Gas du site, par qui sera financé le démantèlement. Il sera fait, vous l'affirmez, 4Gas pourra peut-être le confirmer, mais je pense que c'est du domaine réglementaire. Quelles sont les garanties de ce démontage en cas de départ de l'exploitant ?

M. Dominique Sentagnes

Je ne suis pas juge et je n'ai pas à...

Je peux simplement confirmer ce que je vous ai dit, c'est-à-dire que le site doit être remis à disposition dans l'état où cet opérateur l'a trouvé quand il est arrivé.

Brouhaha

M. Louis-Julien Sourd

Nous vous donnerons la parole. Madame BIES va vous donner une précision concernant cette réglementation sur la remise en état des terrains par les industriels lorsqu'ils cessent leur activité.

Mme Corinne Biès

Je pense que la DRIRE serait plus à même de répondre à cette question, mais dans la procédure administrative, le maître d'ouvrage est obligé de fournir un maximum d'éléments sur la remise en état du site en cessation d'activité. La remise en état va relativement loin, c'est-à-dire qu'au-delà du fait de remettre un site au niveau zéro, il y a aussi une obligation de donner des intentions sur ce qu'il est possible de faire de ces terrains ensuite. Est-ce qu'on peut faire une vocation tertiaire ? Est-ce que ce site doit rester industriel ? Etc. Des obligations fortes sont donc imposées à l'industriel en la matière.

M. Louis-Julien Sourd

Je reviens vers le Président du Port Autonome qui n'a pas répondu sur la mise à disposition dont une personne parle dans sa question :

« Est-ce que cette convention peut-être disponible pour le public ou est-ce qu'elle est discrète ? ».

Cette convention est une délibération - si mon information est bonne - que le Comité de Direction, émanation du Conseil d'Administration du port, a prise.

M. Dominique Sentagnes

C'est cela. Le Comité de Direction n'intervient que sur délégation du Conseil d'Administration. A ce Conseil d'Administration siègent un certain nombre de représentants de l'Etat, des salariés, des utilisateurs du port, des personnes qualifiées. Le Conseil d'Administration est fort de 26 personnes. C'est sur proposition faite au Conseil que ce texte a été rédigé.

Je souhaite le garder confidentiel, cela regarde l'opérateur que nous avons choisi et qui nous a choisis. Je rappelle que l'établissement portuaire n'est pas apporteur d'affaires, comme je l'ai entendu encore ce soir. Le port facilite, accueille, offre des capacités, des disponibilités, une expertise, mais il ne va pas chercher des opérateurs. Nous n'avons pas pour mission et nous n'avons pas le droit d'aller chercher des opérateurs pour leur dire : vous vous implantez au Verdon, nous avons ces terrains disponibles, il faut absolument que vous soyez là. Ce n'est pas ainsi que cela se passe.

Nous sommes identifiés comme étant un site possible parmi tant d'autres. Parce que nous en avons, nous mettons à disposition des capacités pour des opérateurs. C'est simplement cela. Nous sommes un outil de développement au service de la richesse de la région... de la pauvreté de la région, pardon.

M. Louis-Julien Sourd

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Dans quelques instants, je donnerai la parole au représentant de la DRIRE afin qu'il s'exprime sur la réglementation des installations classées et de SEVESO. Nous prenons auparavant deux ou trois questions.

M. Alain Echo

Ma question s'adresse au Directeur du Port Autonome. Vous prétendez que l'appontement restera public. Par conséquent, si j'ai envie de le faire, j'irai y attacher mon bateau. Sachant que le site réservé pour 4Gas fait le tour de l'entrée de l'appontement, je ne vois pas comment il restera public.

Deuxièmement, il prétend que le site sera remis en état. Il suffit de regarder ce qui reste du site des anciennes cuves à pétrole pour voir si c'est en état !

M. Dominique Sentagnes

Je ferai une réponse très simple. C'est un appontement public - je regrette, vous n'aurez pas le droit d'y venir avec votre bateau – pour les navires marchands et avec autorisation de la capitainerie. C'est donc bien l'autorité portuaire qui vous permettra de venir ou qui vous demandera de quitter les lieux.

M. Louis-Julien Sourd

Reste la deuxième question concernant la remise en état. Lorsque les cuves de SHELL ont été démolies, que s'est-il passé ?

M. Dominique Sentagnes

Ce n'est pas SHELL qui est en cause puisqu'il était à Pauillac.

M. Louis-Julien Sourd

Les cuves étaient bien au Verdon.

M. Alain Echo

Il y avait deux sites au Verdon, et au Royannais, ce qui est sur la commune du Verdon, c'est exactement derrière l'endroit où j'habitais étant enfant. SHELL se trouvait là et il y avait un groupe de cuves. Un deuxième groupe se trouvait à côté de l'emplacement réservé à 4Gas. Sur le site du Royannais, il reste encore des tours métalliques. Seules les cuves ont été démontées, tout le reste est en place, le vieux grillage, les tours et des petits bâtiments en béton. C'est un site qui était naturel, qui comptait auparavant un petit aérodrome qui se trouve maintenant à Soulac, mais je suis désolé, ce n'est pas en état.

M. Dominique Sentagnes

Je n'ai pas de réponse dans l'instant à vous fournir. Je ne connais pas l'histoire comme vous parce que je n'y vis pas, malheureusement, mais il est vrai que ce n'est sûrement pas très esthétique. Nous vous répondrons par écrit.

M. Louis-Julien Sourd

Je vous demande de poser la question par écrit, car elle est tout de même assez importante. Vous l'adressez et je la transmettrai au Port Autonome qui répondra par écrit.

M. Alain Durand-Lasserve

Ma question s'adresse au Port Autonome. Quelque chose me dérange. Lors de la présentation qui a été faite au Verdon-sur-mer le 27 février 2007, Monsieur DEISS, Directeur du Port Autonome, avait en partie justifié l'opportunité de ce projet en invoquant les graves difficultés financières que rencontrait le Port Autonome au Verdon. Nous perdons, avait-il dit – et je tiens, Monsieur le Président, le DVD à votre disposition – nous perdons un million d'euros par an au Verdon. Vous nous dites maintenant que tout va très bien, cela me rassure, mais je ne sais pas si vous avez changé de stratégie de communication ou si vous ne vous êtes pas concertés avant.

Deuxièmement, je souhaite qu'il y ait une réflexion, dans le cadre de ce débat, qui soit engagée sur le long terme. Qu'il y ait une cuve, deux cuves ou trois cuves, lorsque le tuyau sera branché sur l'artère, tout le monde va se précipiter. Il y en aura cinq ou six dans dix ans, et dans quinze ans, nous nous retrouverons dans une situation où si l'on demande d'installer un centre d'incinération des ordures, nous recevrons une réponse semblable à celle que Monsieur le Préfet de région avait rédigée sur Fos-sur-Mer : « *au point où ils en sont, un peu plus, un peu moins* ». Nous allons en arriver là.

Quant à la remise en état du site, soyons honnêtes. C'est 200 000 mètres cubes de béton armé ! Qui va se précipiter pour nous débarrasser de 200 000 mètres cubes de béton armé ? Regardez Messieurs la base sous-marine de Bordeaux ! Soixante ans après, nous l'avons encore.

Je pense que sur la question de la remise en état du site, au-delà de la période de la viabilité économique ou technique, ces installations sont là pour des siècles. Je ne vois pas quel opérateur acceptera d'aller démolir cela, ni avec l'argent de qui cela sera fait. Merci.

M. Dominique Sentagnes

Il n'y a pas de stratégie de communication entre le Président et son directeur. C'est très simple, les comptes sont publics. L'établissement est public comme je vous le disais. Les comptes sont équilibrés et ils sont bons pour le port.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Cela dit, vous nous parlez du site du Verdon. Je rappelle qu'il n'y a pas que de l'énergie au Verdon. Il y a le terminal containers. Celui-ci a été le premier mis en place en 1976 sur la façade atlantique. Nous avons investi régulièrement sur ce site, environ 3 millions d'euros depuis plusieurs années, et nous avons effectivement une perte d'un million d'euros sur ce site. C'est un des six terminaux du port de Bordeaux.

Il est donc vrai que sur ce terminal, par rapport aux efforts que nous déployons, par rapport à la mise en place des navettes ferroviaires par exemple, à l'achat de plus de soixante wagons que le port a financés pour éviter que vous ayez des camions sur la route...

Mais oui ! Bien évidemment !

... Nous avons des investissements importants qui entraînent sur ce site un déficit. C'est tout simple.

M. Louis-Julien Sourd

Je demande maintenant à 4Gas de répondre sur la question des 200 000 mètres cubes, dit-on, de béton. Que se passera-t-il dans cinquante ans ? Nos enfants pourront-ils voir les cuves ? Que se passerait-il, si le projet se faisait et si au bout de cinquante ans, il fallait le démolir ? Qui s'engage à le faire ? Est-ce bien l'industriel ? Comme EDF s'est engagé à démolir les centrales nucléaires.

M. Frank De Boer

Nous partons du principe que nous allons utiliser ces réservoirs pendant de très nombreuses années et j'espère qu'ils seront, pendant de nombreuses années, au service de l'apport de gaz à cette partie de la France.

Cela dit, il est vrai que parmi les conditions de l'autorisation, il y aura cette remarque indiquant qu'à la fin de la durée de vie d'exploitation ou de l'installation, il va falloir revenir à la situation d'origine. Lorsqu'il va falloir faire cela, dans des temps prévisibles, nous sommes prêts à nous engager à le faire, comme nous avons promis de le faire pour l'enlèvement d'une raffinerie à Milford Haven dans le Pays de Galles.

M. Louis-Julien Sourd

Je vais demander au représentant de la DRIRE de répondre, s'il le peut, à cette question. La DRIRE est le service de l'Etat chargé de contrôler les établissements industriels. Je pense qu'en Aquitaine, il y a des sites industriels en fin de course, des sites SEVESO. Pouvez-vous nous répondre et ensuite nous expliquer ce qu'est une installation classée pour l'environnement avec cette appellation SEVESO II AS ? Nous reviendrons ensuite à la salle.

M. Didier Gatinel – Chef du groupe de subdivision de la Gironde de la DRIRE

Sur les sites en fin de vie, au-delà de l'engagement de l'exploitation que l'on vient d'entendre, c'est une obligation réglementaire. Ce sont des choses qui ont évolué dans le temps. Il y a une quinzaine ou une vingtaine d'années, on n'était un peu moins sensible à cet aspect de remise en état du site ; aujourd'hui, c'est un point absolument primordial qui figure dans l'arrêté préfectoral l'autorisation et qui vaut engagement réglementaire. Si l'exploitant devait ne pas se conformer à cette prescription, des sanctions administratives permettent de le lui imposer, éventuellement par des consignations de sommes correspondant à ses engagements.

M. Louis-Julien Sourd

Par exemple, SHELL devrait remettre le site en état.

M. Didier Gatinel

Le site devra être remis en état et cela sera une prescription de l'arrêté.

M. Louis-Julien Sourd

Mais s'agissant de SHELL ?

M. Didier Gatinel

Je ne connais pas la situation qui a été évoquée tout à l'heure, mais j'imagine qu'elle n'est pas récente. Comme je le disais, ce type de préoccupations était peut-être un peu moindre il y a quelques années. La difficulté ensuite est de retrouver un exploitant lorsqu'il y a très longtemps que les choses se sont terminées.

Brouhaha

M. Louis-Julien Sourd

Nous passons à la réglementation. Vous avez eu la parole plusieurs fois. Laissons Monsieur FAUVRE s'exprimer, nous reviendrons vers vous.

M. Didier Gatinel

Je ne vais évidemment pas balayer l'ensemble de la réglementation. Il faut juste savoir qu'une installation SEVESO est avant tout une installation classée pour la protection de l'environnement. Tout ce que l'on demande à une installation classique doit s'appliquer aux installations SEVESO. Je vais donc simplement survoler ce qui touche principalement les SEVESO.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public

➤ Il y a trois textes fondateurs à cette réglementation. Il y a d'abord la directive SEVESO I, parue en 1982. Elle a été ensuite complétée et remplacée par la directive SEVESO II de 1996, celle-ci étant plus complète sur la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs. Elle a été complétée en 2003, en reclassant les nomenclatures. Cela a conduit à ce que des installations qui n'étaient pas SEVESO jusque-là le deviennent. Je pense en particulier aux dépôts de pétroliers.

Toute cette réglementation d'origine européenne a été évidemment transposée en droit français et elle est relative à la prévention des accidents industriels majeurs. C'est ce qui différencie une installation SEVESO des autres installations.

➤ En France, nous avons 1200 établissements dont 670 SEVESO seuil haut et avec servitude. Ce qui veut dire que ces installations peuvent générer des contraintes d'urbanisation autour de leur site.

➤ En Aquitaine, en 2007, nous avons 90 établissements, 50 SEVESO avec servitude, 15 en Gironde actuellement. Nous avons également un stockage souterrain de gaz et un établissement assimilé, dans les Pyrénées Atlantiques, qui ne rentrent pas dans la rubrique des installations SEVESO, mais qui sont traitées comme telles compte tenu de leurs enjeux.

➤ A cet arsenal réglementaire européen s'ajoute une loi du 30 juillet 2003 qui est relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

Cette loi induit deux choses importantes. Il s'agit d'une part de la mise en place des plans de prévention des risques technologiques et des plans de prévention des risques naturels. Ces plans traitent d'urbanisme. Ils ont vocation à maîtriser et à fixer des règles d'urbanisme, cette fois-ci autour des établissements, mais également pour les constructions existantes, alors que l'ancienne réglementation ne visait les règles d'urbanisme que pour les constructions à venir.

Il y a également la création de comités locaux d'information et de concertation. Ces instances sont créées autour des sites SEVESO et y sont présents des représentants de l'Etat, des associations, des riverains, l'ensemble des acteurs pouvant être concernés par le site. Cela permet de mieux partager la culture du risque, de savoir de quoi on parle et d'être plus transparent sur ce qui se passe dans ces sites qu'on ne l'était auparavant.

Dans la même logique, cette loi induit une meilleure consultation des salariés qui sont impliqués dans l'élaboration des études de risques réalisées par les établissements.

Le texte induit également les indemnisations des victimes de catastrophes - je pense que l'on était après AZF - ainsi que l'information des acquéreurs et locataires des biens immobiliers. Il s'agit là de signaler que tout bien immobilier qui se trouverait dans la zone du PPRT ou d'un PPRN est touché par des dispositifs particuliers d'urbanisme.

➤ On peut retenir quatre axes majeurs pour la prévention des risques.

D'abord, la prévention et la réduction des risques à la source. C'est la responsabilité de l'exploitant que de réduire autant que possible les risques à la source par un certain nombre de dispositifs.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Le deuxième point est la limitation des effets par des moyens de protection qui peuvent être des barrières et des dispositions techniques constructives, qui permettent de limiter les effets en cas d'incident ou d'accident.

Ensuite, c'est la maîtrise de l'urbanisation autour des sites. Si un incident se produit et que cela a des conséquences à l'extérieur du site, on en étudie les scénarios, on délimite des périmètres, qui permettent de savoir dans chacun de ces périmètres quelle est la gravité des effets que peut avoir un accident. On réglemente l'urbanisation de ces sites en fonction de cela.

Il y a également la concertation et la participation des salariés et des riverains à l'organisme sur la maîtrise des risques. Sachant que le risque zéro n'existe pas et que si un accident significatif venait à se produire, deux types de plans seraient mis en œuvre. D'une part, le plan d'opération interne, qui est un document propre à l'exploitant et qui vise à prendre toutes les dispositions à l'intérieur du site dès lors que l'incident reste circonscrit dans les limites.

D'autre part, si l'accident doit avoir des conséquences à l'extérieur du site, et en fonction de sa gravité, le préfet peut décider de déclencher le plan particulier d'intervention. L'ensemble des services se trouve alors mobilisé conformément à ce plan.

Brouhaha

M. Louis-Julien Sourd

Laissez-le continuer. Quand il aura terminé, vous poserez votre question !

M. Didier Gatinel

En termes de prévention et de réduction des risques à la source, il y a plusieurs thèmes. Il y a tout d'abord la politique de prévention des accidents majeurs qui est l'engagement de l'exploitant à prendre l'ensemble des dispositions qui peut toucher l'organisation, la formation, le retour d'expérience.

Il y a également, et ce sont des choses que la DRIRE inspecte particulièrement, le système de gestion de la sécurité. Il s'agit vraiment des dispositions opérationnelles correspondant à cette politique.

Après le débat public, s'il décide de poursuivre son projet, l'exploitant sera amené à présenter un dossier dans lequel figureront notamment une étude de dangers et une analyse des risques, qui devront être revues périodiquement pour correspondre aux évolutions éventuelles de l'installation. Elles devront également faire apparaître le fait que l'exploitant a bien utilisé les meilleures technologies disponibles du moment, à un coût économiquement acceptable. Il faut toujours regarder ces deux aspects pour que cela puisse fonctionner.

L'ensemble de ces dispositifs constitue la défense en profondeur de l'installation visant à éviter qu'un incident ne puisse déborder à l'extérieur du site.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Ce sont des choses que nous regardons au niveau de l'instruction du dossier à la DRIRE. Nous ne rentrons pas dans la constitution du dossier pour des questions de responsabilités. Il faut bien avoir en tête qu'en France, le responsable d'une installation est bien l'exploitant. Notre rôle est de lui dire si nous sommes d'accord ou non avec les dispositions qu'il a prises vis-à-vis de la réglementation.

En termes d'inspection, un site classé SEVESO fait l'objet de trois à quatre inspections par an et notamment sur le système de gestion de la sécurité.

Ce petit schéma illustre ce que je viens de dire. La défense en profondeur est donc constituée d'un certain nombre de barrières redondantes. Vous voyez que le cône vise à se réduire, c'est-à-dire que cela vise à ce qu'il y ait le moins de conséquences possible à l'extérieur du site. Je vous remercie.

M. Louis-Julien Sourd

Je vous remercie. Je redonne la parole à la salle pour les questions.

M. Vignon – Association de lutte et de prévention contre les risques naturels et industriels - Ambès

Je voudrais ajouter un petit mot à ce qui vient d'être dit. Monsieur FAUVRE a oublié d'indiquer que l'industriel peut éventuellement lancer des expropriations autour de l'usine si ces logements se situent dans les limites des zones Z1 ou Z2. Curieusement, le dossier ne parle pas de ces zones. C'est un élément caractéristique des usines SEVESO. En particulier ces zones Z1 et Z2 sont soumises à des servitudes. Comment voulez-vous que les gens du Médoc sachent comment est située leur maison si vous ne leur donnez pas la limite du rayon de la zone Z1 ou Z2 ? La zone Z1 est la zone où des gens peuvent mourir, dans la zone Z2, des gens pourront être blessés. C'est un élément essentiel dans une usine SEVESO. C'est le premier point.

Deuxièmement, je vous ai écouté parler de la probabilité de l'accident. Vous nous avez dit que les systèmes méthaniers n'ont pas eu d'accident depuis cinquante ans. Je voudrais tout de même vous rappeler qu'AZF n'avait pas eu d'accident, mais qu'il y a eu 30 trente morts. Je voudrais vous rappeler aussi que l'accident qui est arrivé à AZF n'était pas prévu par les études de dangers. Je voudrais vous rappeler également que l'accident survenu sur le site d'Ambès, où 13 500 mètres cubes de pétrole se sont répandus dans l'estuaire et dans la nature, n'était pas prévu par l'étude de dangers.

C'est la raison pour laquelle l'étude de dangers est un élément déterminant dans une usine SEVESO. En tant qu'association, nous avons souvent remarqué que ces études, qui sont d'abord initiées par l'industriel lui-même, sont faites à minima et sont rarement contrôlées par une contre-expertise. Vous pouvez très bien trouver un stockage pétrolier à tel endroit, par exemple à Amsterdam, et le même stockage pétrolier à Ambès, et vous ne trouvez pas du tout les mêmes mesures de sécurité. Il faudra aussi apporter des réponses sur ce point.

Ce que je crains dans votre étude de dangers, d'après la façon dont vous vous exprimez, c'est que vous allez faire une étude probabiliste et non par la méthode déterministe. La méthode déterministe donne exactement la capacité d'explosion de la zone dans laquelle vous êtes. Peut-être n'y aura-t-il jamais d'accident, je l'espère,

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public mais s'il y en a un jour... Rappelez-vous AZF, des gens sont morts à plus de deux ou trois kilomètres autour de l'usine. Ne l'oubliez pas ! Vous faites tout de même du stockage de gaz.

Vous dites que cela ne va pas exploser, cela me fait rire. Vous n'allez peut-être pas exploser, mais vous allez peut-être implorer. Si vous avez une fuite de gaz et que celle-ci se répand, vous pouvez avoir un incendie sur toute l'usine. L'étude de dangers est très importante.

M. Louis-Julien Sourd

Les dirigeants de 4Gas peuvent-ils répondre sur cette étude de dangers qui est obligatoire lorsqu'un projet veut aller à son terme ?

M. Frank De Boer

C'est effectivement un point extrêmement important auquel nous portons une grande attention. Avant d'arriver au Verdon, nous avons fait quelques recherches indicatives, sinon nous n'aurions pas porté notre choix sur le Verdon. Ces recherches n'étaient pas suffisantes, nous avons donc fait faire d'autres recherches beaucoup plus approfondies par la suite. Or, ces dernières n'ont pas encore abouti. L'une des raisons est que nous voulons prendre en compte les commentaires que vous nous faites dans ce débat public.

Lorsque je parle de la sécurité d'entreprise, je ne parle pas de la sécurité d'entreprise individuelle, mais je parle de la branche toute entière. Il est vrai pour la branche toute entière du GNL qu'il n'y a jamais eu d'accident majeur, et ceci, contrairement à la branche chimique où nous savons très bien que non seulement à AZF à Toulouse, cela a créé des catastrophes, mais également dans le monde.

Il est très important que vous compreniez la différence entre la sécurité de l'industrie chimique et celle de notre branche, d'ailleurs aussi par rapport à la branche du pétrole.

Sur votre question par rapport à l'étude des dangers et cette approche déterministe que vous voudriez nous voir prendre, je dirais que nous menons cette étude de dangers exactement selon les normes françaises à savoir de façon déterministe. Nous perlerons des résultats de cette étude en détail avec la DRIRE. Nous nous portons garants que ces activités industrielles seront entreprises de la façon la plus sécurisée possible. Nous voudrions que ce qui a valu pour notre branche jusqu'ici continue à valoir, c'est dans notre intérêt.

M. Louis-Julien Sourd

Merci pour ces réponses. Je précise qu'il nous reste environ un quart d'heure et que nous aurons une soirée thématique sur les risques et la prévention des risques le 22 octobre au Verdon. La DRIRE et sans doute un expert extérieur viendront s'exprimer. Nous aurons une analyse de tous les accidents ou incidents survenus sur des installations de gaz.

Un intervenant

N'oublions surtout pas les bateaux, qui sont de véritables bombes, qui ne sont pas soumis aux directives SEVESO, mais uniquement au droit international maritime. Nous avons vu ce que cela a donné avec « le Prestige » et « L'Erika ».

Applaudissements

M. Louis-Julien Sourd

N'utilisons pas des mots à faire peur : bombes, grenades, etc. Soyons tout de même objectifs. Les bateaux méthaniers ne sont pas des bombes que je sache.

Mme Leroi

De l'autre côté de la Gironde, face à Bordeaux, à Lormont, après l'explosion de Toulouse, on a sorti une usine de fabrication d'engrais pour risques SEVESO I. Le risque en cas d'explosion était de faire sauter et de raser une bonne partie de Bordeaux.

Comment se fait-il, alors que Bordeaux se protège, qu'on puisse laisser s'installer à des centaines de mètres des maisons et des écoles, des bombes – excusez-moi le terme, je l'emploie – équivalentes à combien d'Hiroshima ? Une bouteille de gaz explose et il n'y a plus de maison ni de personne y habitant.

Ces Messieurs de 4Gas n'ont pas d'expérience. Il n'y a que le terminal d'Angleterre qui soit *presque* en état d'exploitation. A combien avez-vous mis le périmètre de sécurité en Angleterre ?

Les stockages de gaz, en cas d'explosion, peuvent sauter les uns après les autres.

Mme Claudia Courtois

Avant la réponse de 4Gas et suite à la question de Madame, j'aimerais lire une question complémentaire de Monsieur BONNON qui demande quelle est l'expérience de 4Gas pour l'exploitation des terminaux, leur impact sur l'environnement et leur nuisance. *Quelle est votre expérience sachant qu'à ce jour vous n'exploitez aucun terminal ?*

Est-ce le cas aujourd'hui ? N'exploitez-vous aucun terminal ?

M. Henk Jonkman

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
S'agissant de l'expérience, je vous ai expliqué dans ma présentation que nous sommes issus d'un groupe pétrolier important en Hollande, que nous avons démarré nos projets dans le GNL en 1998, il y a donc bientôt dix ans, mais que surtout aujourd'hui 4Gas a réussi à faire rentrer dans notre organisation de très grands spécialistes du domaine du GNL, des gens qui ont 20, 30, 40 ans d'expérience à travers le monde entier.

Mme Claudia Courtois

Les sites que vous présentez sont-ils à l'heure actuelle en exploitation ou vont l'être ?

M. Henk Jonkman

Je l'ai dit en introduction, nous avons entamé la construction du site de Milford Haven il y a trois ans et demi. Cette construction est maintenant terminée et l'exploitation de ce terminal va commencer à la fin du mois de décembre.

M. Louis-Julien Sourd

A Milford Haven, quelle est la distance des habitations ?

M. Frank De Boer

A Milford Haven, par rapport aux maisons, cela vous sera présenté dans le débat spécifique dans la prévention des risques, mais je peux vous dire volontiers à peu près quelles sont ces distances.

Brouhaha

M. Louis-Julien Sourd

Le 22 octobre n'est pas dans dix ans !

Brouhaha

Le 22 octobre, la soirée sera consacrée au sujet.

Une intervenante

Ces Messieurs nous donnent des explications dans lesquelles on n'apprend rien. Ne serait-ce que qui va réparer les routes. Il y a 80 camions et 60 voitures par jour sur cette route qui est déjà accidentogène au possible. Qui va réparer ? Nous ne savons pas.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Cela va créer des emplois, 30 à 50. Combien vont disparaître à côté ? Nous ne le savons pas.

Ils affirment que cela va engendrer du tourisme. C'est écrit dans le fascicule. Il est écrit que cela va améliorer le tourisme.

Je ne peux pas vous donner tous les exemples sur Soulac, etc., ce que l'on vend, mais le tourisme va certainement en prendre un coup énorme. Qui va payer ?

Mme Claudia Courtois

Sur l'impact touristique, Madame, nous avons un débat...

S'il vous plaît, Madame...

Une intervenante

...Le montant de la taxe professionnelle, ils ne le connaissent pas.

M. Louis-Julien Sourd

... Madame ! Calmez-vous un peu, s'il vous plaît ! Calmez-vous !

... Vous n'avez pas la parole, Madame.

Une intervenante

La question a été posée hier, nous voudrions avoir la réponse aujourd'hui. On se moque de nous ! On nous prend pour des demi-demeurés ! Je sais que le Médoc a une réputation, mais nous ne sommes pas tous simplets !

M. Louis-Julien Sourd

Soyez un peu disciplinés d'abord. Votre réputation ne va pas s'améliorer si vous vous conduisez comme cela ! Nous sommes en débat public, vous devez respecter les autres ! Non, vous ne respectez pas !

Cris

... Calmez-vous. Il y a dix réunions, nous en sommes à la première. On ne va pas répondre à tout sinon le débat serait terminé ce soir.

... Nous avons compris !

Cris

Mme Pasquier

Bonsoir. Je voudrais tout de même dire que ce soir, il y aurait certainement eu plus de questions, mais de nombreuses personnes, notamment des membres de « Une pointe pour tous », qui sont opposés au projet, ont reçu une invitation de la part de Monsieur SOURD pour venir à 19 heures ce soir au Casino de Bordeaux Lac. Beaucoup se sont cassé le nez ; quelques-uns comme moi se sont débrouillés pour essayer de trouver l'endroit où avait lieu cette réunion, mais nous avons raté une heure.

Il s'agit d'une invitation que nous avons reçue personnellement à notre domicile il y a une semaine. C'est très regrettable. Il peut s'agir d'un problème de compétence ou de manipulation... On peut se poser des questions. C'est tout de même possible.

J'en viens à ma question. Lorsque nous allons vouloir revendre nos maisons, les notaires informeront forcément les acquéreurs qu'elles se trouvent sur un site classé SEVESO II. Forcément, l'immobilier va être déprécié. Comment 4Gas envisage-t-il de dédommager les propriétaires de l'impact sur l'immobilier ?

M. Louis-Julien Sourd

S'agissant de votre première question, je suis vraiment confus. Le casino de Bordeaux, qui nous avait dit que les travaux seraient terminés, nous a avertis il n'y a pas très longtemps que ces travaux ne seraient pas finis pour aujourd'hui. Nous avons organisé il y a une semaine le changement de lieu. Il n'y a donc aucune mauvaise volonté, loin de là. Nous sommes venus ici parce que c'était une belle salle disponible ce soir. Nous vous demandons pardon, mais nous ne sommes pas du tout responsables du fait que les travaux ne soient pas terminés.

Nous avons fait passer dans la presse de nombreux communiqués pour dire qu'il y avait un changement. Je regrette que tout le monde ne l'ait pas su, c'est malheureux.

Sur l'impact immobilier, qui peut aujourd'hui répondre à cette question ? Je ne sais pas.

Je vais la transmettre à 4Gas. Attendez ! La soirée du 8 novembre sera consacrée à ce sujet. Souhaitez-vous vous exprimer sur ce sujet.

M. Henk Jonkman

Tout à fait. Premier point : je comprends l'inquiétude, mais je ne partage pas l'hypothèse que vous émettez de dire que les prix de l'immobilier vont baisser. Pourquoi ?

Brouhaha

... Nous avons vu à ce jour sur nombre de terminaux méthaniers - on ne parle pas que des nôtres - un développement de l'immobilier vers la hausse tout simplement parce qu'il y a eu un gros accroissement de l'activité économique dans la région.

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Nous avons parlé de Milford Haven. Il y a là un cas très particulier, car un deuxième terminal méthanier se construit à l'autre extrémité de la ville. Milford Haven est donc encadré actuellement par deux terminaux méthaniers. Les prix de l'immobilier à Milford Haven ont énormément monté par l'afflux de gens dans la région, et le tourisme dans la région de Milford Haven s'est également développé.

Je vais vous citer un autre exemple, celui de Zeebrugge. Le port méthanier de FLUXYS à Zeebrugge se trouve à quelques kilomètres de la ville de Bruges, qui est un des endroits touristiques les plus connus, les plus réputés en Belgique. A côté, il y a Knokke-le-Zoute, qui est la station balnéaire la plus cotée en Belgique. L'immobilier à Knokke-le-Zoute est en train d'atteindre des niveaux qui sont quasiment comparables aux prix que l'on retrouve à Londres.

... Je termine mon explication. Dans la région, nous avons l'exemple de Pauillac. Lors de la fermeture de la raffinerie de SHELL, non seulement ce sont des emplois qui ont été perdus, mais l'immobilier à Pauillac a baissé de façon considérable.

Mme Monique Minault

Je suis entrepreneur de Soulac. J'ai également assisté à la réunion d'hier. Nous avons quelques statistiques de l'INSEE, qui ne sont pas inventées, et qui nous disent que dans une région SEVESO II, le tourisme baisse d'environ 15 %. Peut-être l'INSEE nous dit-il n'importe quoi. En effet, il faudra prendre d'autres statistiques. Dites-nous si à Fos-sur-Mer, le tourisme a augmenté et de combien.

J'avais également une question portant sur le port verre qui s'est installé. Il faut environ cinq ans. D'ici cinq ans, est-ce que cela va baisser ou augmenter ? Vous nous dites que les cuves vont certainement durer trente ans. On parle de développement durable, mais cela n'a pas l'air d'être vraiment cela. Est-ce qu'il faudra aller rechercher les touristes ou est-ce qu'ils seront toujours là ? Ce sont des questions que je me pose.

M. Henk Jonkman

Nous maintenons, parce que nous en avons de nombreux exemples, qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre le tourisme et une activité industrielle. Nous allons développer ce que je soutiens ce soir lors de la réunion du 8 novembre sur les impacts économiques.

M. Louis-Julien Sourd

Nous ferons faire une expertise sur les sujets que vous évoquez. J'ai trouvé un expert national sur le développement touristique. Nous aurons des analyses fines sur la fréquentation touristique actuelle et les impacts possibles. J'ai trouvé un organisme impartial qui s'exprimera sur ce sujet. Le Comité Départemental du Tourisme s'exprimera également.

Mlle Albert

J'entends dire que le gaz n'est pas inflammable. Les sécurités sont précaires. Les estimations de dangers ne sont pas encore faites par 4GAZ. La DRIRE nous dit que les estimations sont préalables. Etc. J'aimerais savoir tout simplement comment vous considérez les vies humaines. Des personnes vivent à 400 mètres de bombes. Je maintiens le mot : des bombes. Comment considérez-vous ces gens-là, les enfants qui sont 800 mètres. Tout cela pour une histoire d'argent !

M. Louis-Julien Sourd

L'étude de dangers est-elle commencée ? Si le projet se poursuit – nous sommes au conditionnel, nous sommes en amont...

J'ai bien compris votre question !

M. Frank De Boer

J'aimerais à nouveau insister sur le fait que nous trouvons cela extrêmement important. C'est l'activité principale de notre entreprise que de garantir la sécurité, non seulement ici, mais partout, dans tous les endroits où nous sommes implantés.

Brouhaha

Une intervenante

S'il vous plaît, nous respectons vos questions, respectez les réponses.

M. Frank De Boer

Nous avons plusieurs exemples de terminaux méthaniers qui sont très près d'habitations et qui sont considérés comme comportant des risques acceptables. Lors de la soirée spéciale sur la sécurité, nous vous donnerons d'autres exemples et nous expliquerons en détail où nous en sommes de notre étude des dangers et quels en sont les résultats.

Mme Cheruette

Nous nous sommes déjà rencontrés hier soir et j'assisterai à toutes les réunions.

A quel organisme indépendant des ports autonomes ou des pilotages sera confiée l'étude sur le risque maritime, l'accès à la Gironde ?

D'autre part, Monsieur, Knokke-le-Zoute n'est pas à 400 mètres du port méthanier. Je ne pense pas. Je connais, j'y suis allée et je suis née pas très loin. Voulez-vous bien nous redire de combien est la distance, s'il vous plaît ?

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Deuxièmement, Messieurs de 4Gas, Messieurs les cadres du Port Autonome, Messieurs de la DRIRE, je voudrais savoir si vous continueriez à laisser vos enfants à l'école à 700 mètres d'une zone classée SEVESO seuil haut. J'aimerais que vous me répondiez maintenant.

M. Louis-Julien Sourd

Je réponds sur l'étude de navigation. La navigation dans l'estuaire de la Gironde est sous l'autorité d'un capitaine, qui est un agent indépendant du port, car c'est une autorité de police, si je peux dire. Je lui ai d'ailleurs demandé de venir à la soirée traitant des risques, car nous parlerons de la navigation de ces bateaux importants, par rapport aux petits bateaux de plaisance. Il sera donc présent et vous aurez toutes les explications sur les conditions de navigation qui intéressent à la fois les Verdonnais et les Royannais.

Il n'y a pas eu à ce jour d'étude de navigation puisque le projet est encore loin de son aboutissement. La police de la navigation de l'entrée ou de la sortie des bateaux dans l'estuaire est faite par le capitaine du port. C'est lui qui peut dire au commandant ou au pilote d'un bateau qui approche : « vous êtes autorisé ou non à vous amarrer à ce ponton » ou « vous devez attendre que je vous en donne l'autorisation. »

Une intervenante

Si je comprends bien, Monsieur le Président, il n'y a pas encore eu d'étude de risques maritimes. Il n'y aura pas d'étude.

M. Louis-Julien Sourd

A ce jour, comme je vous l'ai expliqué, toutes les études ne sont pas terminées, sinon, nous serons à l'enquête publique.

Une intervenante

Il y aura donc une étude.

M. Louis-Julien Sourd

Probablement. Nous allons nous renseigner. Nous aurons les autorités des affaires maritimes, le capitaine de port. À ce jour, je ne peux pas vous donner la réponse. Mais il est évident que l'autorité de police s'exprimera sur ce sujet. Il faut toujours la bonne personne en face de soi. Elle n'est pas là ce soir.

4Gas peut-il maintenant répondre sur Knokke-le-Zoute ? Tout cela est facile à obtenir. Nous allons demander si 4Gas connaît la réponse, sinon, nous pouvons le demander à FLUXYS qui est l'exploitant de ce terminal méthanier. Monsieur JONKMAN, pouvez-vous répondre sur le terminal de Zeebrugge ?

M. Henk Jonkman

Il est proche de Knokke-le-Zoute. À Zeebrugge, en face de l'installation du terminal méthanier qui existe, le terrain est un peu avancé en mer. Vous arrivez sur le front de mer et vous avez des immeubles de sept ou huit étages, un peu comme le front de mer de La Baule, qui se prolonge.

Je ne connais pas la distance entre les cuves et le front de mer au mètre près, mais elle est de 800 à 900 mètres. Nous avons quelqu'un dans la salle qui a travaillé sur le site, nous pouvons lui demander s'il a les mesures exactes. Par contre, à partir de là, la zone d'activité touristique, je ne parle pas d'un kilomètre en parlant des premiers bâtiments qui sont situés devant la cuve, mais dans le prolongement, quelques kilomètres plus loin... L'activité touristique se passe à une très courte distance de ce terminal méthanier.

M. Louis-Julien Sourd

Nous allons prendre encore deux ou trois questions, puis nous entamerons un bilan, car évidemment nous n'allons pas tout terminer ce soir.

... Vous n'êtes pas satisfaite, Madame.

Une intervenante

Je voulais savoir si ces Messieurs laisseraient leurs enfants à l'école à moins de 700 mètres d'une zone classée SEVESO seuil haut.

M. Henk Jonkman

Il y a eu une explication très détaillée ce soir par le représentant de la DRIRE, hier soir également et vous assistiez à la réunion. Il a expliqué quelles étaient les contraintes d'un site SEVESO, principalement classé seuil haut. Les mesures de sécurité sont absolument extrêmes. Cela signifie que ce site est beaucoup plus sécurisé que beaucoup d'autres sites industriels qui n'ont pas de classement.

Le terme SEVESO est une garantie de contrôle. Le représentant de la DRIRE a d'ailleurs dit qu'il y avait trois ou quatre inspections par an afin de voir si tout était parfaitement aux normes. Cela est plutôt synonyme de sécurité que de danger.

J'ai également dit dans ma présentation qu'historiquement, depuis plus d'un demi-siècle, il n'y avait eu aucun accident avec des conséquences en dehors du périmètre du site sur un terminal méthanier dans le monde entier. Il en est de même pour les navires méthaniers. Je le dis et je le répète.

SEVESO est une garantie d'application selon les normes qui existent de toutes les mesures de sécurité et croyez-moi, elles sont extrêmement contraignantes.

Mme Lair

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Quelle est exactement la quantité d'eau qui sera puisée dans la Gironde, ainsi que la quantité d'eau de javel qui sera ajoutée et rejetée ? Ceci sachant que juste à côté de l'installation de 4Gas, il y a des entreprises d'aquaculture. Qui mangera des gambas parfumées à l'eau de javel ? Qui mangera des petits bars parfumés à l'eau de javel dans quelques années ?

M. Louis-Julien Sourd

4Gas va répondre sur la quantité d'eau, et je rappelle que le 27 septembre, vous aurez la réponse des experts du CEMAGREF sur ce sujet.

Mme Lair

Dernière question, actuellement, y a-t-il une étude de prévention des risques du terrorisme ?

M. Frank De Boer

Je veux bien répondre à vos questions. Nous avons effectivement fait des recherches approfondies contre les risques de terrorisme. Il y a de nombreux rapports à ce sujet, en particulier des Américains qui sont extrêmement sensibles à ce sujet. Ce sont des informations dont nous tenons compte dans les analyses de risques que nous menons en ce moment. Nous vous en dirons lors de la réunion prévue à cet effet.

M. Louis-Julien Sourd

Quelle est la quantité d'eaux approximative que vous allez consommer ?

M. Frank De Boer

Je ne peux que répéter que dans les mesures de sécurité que nous menons, il y a un mètre de béton autour des cuves. C'est une garantie extraordinaire pour toutes sortes de risques y compris les risques d'attentats.

M. Louis-Julien Sourd

Ce n'est pas cela. Quelle sera la quantité d'eau qui va être pompée et rejetée à l'estuaire ? C'est dans le rapport.

M. Frank De Boer

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
J'avoue ne pas connaître les chiffres par cœur, mais il s'agit d'environ 60 000 mètres cubes par mois si ma mémoire est bonne. Je suis tout à fait prêt à vous donner le chiffre exact lors de la soirée concernée.

Mme Jacqueline Rabic – Secrétaire Générale du Syndicat des pêcheurs professionnels de la Gironde

Les pêcheurs professionnels de l'estuaire sont inquiets quant au prélèvement. Il est question de dix mètres cubes / seconde. Je voudrais savoir à quel endroit cela est prélevé, à quel endroit cela est rejeté, à quelle température l'eau sera rejetée. On parle de moins 7 degrés. Nous aurons donc un refroidissement. Quelle est l'incidence sur l'écosystème ?

D'autre part, il serait tout de même bon d'avoir une zone de décantation et que le pompage de la qualité d'eau d'estuaire corresponde au rejet, de façon à ce que nous ayons la même qualité. Je n'accepte plus qu'on nous dise « dilution ». Depuis trente ans, dans l'estuaire, nous avons pratiquement perdu 150 entreprises de pêcheurs parce que notre cheptel s'est dégradé à cause de la succession d'usines de traitement, de ceci et de cela, toujours avec dilution. La dilution, qui est peut-être faible pour vous, est un supplément pour l'ensemble de la qualité de l'estuaire qui est une nurserie, c'est-à-dire une zone de vie. Si nous n'avons plus de vie pour alimenter nos alevins, nous perdons nos espèces.

Je n'ai rien contre les industriels, à condition qu'ils fassent un pompage de l'eau et un rejet de l'eau de la même qualité sans qu'elle soit dégradée par l'industrie.

Deuxièmement, j'aimerais savoir qui retouche les redevances de pompage et rejet, et quelles sont les compensations pour les pertes des écosystèmes qui ne sont jamais prises en compte en France. C'est gratuit, on détruit donc toutes les eaux et les zones de vie gratuitement pour l'industrie.

Merci beaucoup.

M. Louis-Julien Sourd

Pouvez-vous répondre à ces questions ou attendons-nous la réunion du 27 septembre avec le CEMAGREF ?

... 4Gas a-t-il des réponses ? S'il les a, très bien, sinon, nous avons des experts.

M. Frank De Boer

Je peux vous répondre de suite.

Nous n'allons pas détruire d'écosystèmes ni les perturber. Les zones que nous allons influencer, nous allons les étudier dans le détail, mais nous n'avons pas l'intention de détruire quelque écosystème que ce soit.

M. Louis-Julien Sourd

Rendez-vous le 27 septembre au Verdon.

Il est 22h15. Je vous ai promis en début de réunion que nous terminerions à 22 heures. Nous allons donc terminer.

Je vais demander à mes collègues de faire un bilan des questions qui sont posées et qui auront des réponses.

Intervention de la salle hors micro.

Mme Corinne Biès

On ne vous entend pas, Madame.

... Justement, ce dont je voudrais vous faire part, c'est que sur l'ensemble des questions que vous nous avez transmises, nous avons vraiment une volonté d'avoir des éléments concrets, c'est-à-dire des études qui ont été réalisées précédemment, que ce soit sur l'eau, les milieux naturels, les consommations.

La population souhaiterait avoir accès aux études préliminaires qui ont été réalisées ou au moins aux éléments que vous avez pu développer sur d'autres sites précédemment.

Nous avons aussi quelques questions qui concernent les consommations d'eaux et les experts qui pourront être présents aux prochaines réunions.

Nous avons également quelques questions sur le débat public. Nous essaierons de reprendre brièvement la prochaine fois, de manière à amener davantage de réponses dès le départ et de passer plus rapidement sur le fond du débat.

M. Patrick Loulière – membre de la CPDP

Une question a été posée à plusieurs reprises, mais sera développée la prochaine fois dans l'une des réunions thématiques :

« Est-ce que ce projet répond à l'expression d'un besoin en France ou en Europe ? Puisqu'on sait qu'avec tous les terminaux qui sont en projet, la consommation française devrait être dépassée ».

C'est une question qui reviendra le 18 octobre à Lesparre.

Mme Claudia Courtois

J'ai des questions auxquelles on répondra à l'occasion d'autres réunions, sur l'emploi. Nous avons eu quelques éléments de réponse hier.

Entre le nombre d'emplois annoncés initialement, 200 à 300, et ce qui est annoncé aujourd'hui, quel type d'emplois ?

Débat public – 4GAS - Projet de Terminal méthanier au Verdon - Commission Particulière du Débat Public
Est-ce que 4Gas peut assurer qu'une partie de ces emplois seront puisés dans le vivier local, si je peux me permettre cette expression ? Est-ce que cette installation est compatible avec l'écotourisme ? Il y a déjà eu quelques interventions sur le sujet. Une réunion publique aura lieu sur cette thématique.

Nous avons également des questions sur l'implication de 4Gas, pas uniquement sur le site, mais également de manière plus périphérique, c'est-à-dire son implication dans des projets d'urbanisation, d'aménagement de voirie, la route. J'imagine que la plupart d'entre vous viennent du Verdon et vous savez dans quel état est la RN215. Est-ce que 4Gas pourrait participer à l'aménagement de voiries, de la ligne SNCF même si des progrès ont été faits ?

Ce sont donc principalement des questions qui seront abordées au cours des prochaines réunions thématiques ou auxquelles il sera répondu par écrit. Merci.

M. Louis-Julien Sourd

Je vous souhaite une bonne soirée. La prochaine réunion a lieu le 27 septembre au Verdon, avec des experts indépendants d'université et du CEMAGREF en particulier, et sera consacrée aux impacts sur les milieux naturels.

Bonne soirée et merci de votre participation.