

**Monsieur Le Président
Commission particulière du débat public
Projet de terminal méthanier au verdon
17, cours du chapeau rouge
33000 BORDEAUX**

Monsieur le Président.

Le débat public selon vos propres termes c'est :

1°) « Permettre les échanges et participer au processus de décision sur un projet ayant des incidences possibles sur l'environnement.

2°)Mettre en discussion l'opportunité du projet ».

3°)Examiner des variantes du projet ».

Plus loin vous indiquez que : « ..Pour la première fois un projet privé est soumis au débat public ».

En repartant des objectifs énoncés, permettez moi Monsieur le Président de vous soumettre ci-après ma contribution à ce débat dont j'attends qu'il soit réellement exercé démocratiquement et non pas que cela soit une simple chambre d'enregistrements bien "vite" archivés.

Bien entendu, je tiens à votre disposition une copie de toutes les pièces ou rapports officiels auxquels je fais référence dans cette contribution.

J'attends donc de la part de cette commission, comme de très nombreux autres citoyens soucieux de leur environnement et de l'avenir de la région du Médoc, que des réponses précises et étayées soient apportées aux questions et requêtes ci-après.

1. **On dit « débat public » mais je m'interroge sur le fait que celui-ci aura un quelconque poids dans les décisions futures irrévocables :**

- 1.1. → Qui dispose du dossier déposé par 4GAS et examiné par la commission nationale ?
- 1.2. → Requête 1-2 : Peut on en disposer et comment faire pour l'obtenir?
- 1.3. → La commission nationale a-t-elle les compétences ou expertises techniques pour juger de l'exhaustivité du dossier sachant qu'aucune étude (indépendante) n' a encore était menée ?
- 1.4. → En quoi le débat public permet de participer à un quelconque processus de décision et comment peut-on examiner « des variantes » d'un projet pour lequel :
- 1.4.1. le contenu « technique » se limite quasiment à un jeux de diapositives ;
- 1.4.2. on répond au public que les vraies études d'impacts sur l'environnement ne démarrerons que si le projet est engagé au delà d'une limite dont on ne perçoit pas bien le délai ni les conséquences si elle est dépassée en terme de poids du débat public ;
- 1.4.3. les délais des moindres études à peine engagées sont de toutes façons au delà de la date de fin de la période du débat public.
- 1.5. → A l'issue de la période de débat public : quels sont les jalons « à risque » et notamment les points de « non retour » où la part du débat public ne pourra plus influencer sur la décision de lancer le projet ?
- 1.6. → 4GAS aura 3 mois pour prendre sa décision notamment sur la base de la synthèse du débat public transmis par le président de la CPDP :
- 1.6.1. le public aura t-il accès à cette synthèse avant 4Gas afin de s'assurer qu'elle traduit bien le constat global de ce débat ?
- 1.6.2. est-il possible au sens de la procédure de faire appel d'une décision en défaveur de l'opinion publique (et de la population locale) majoritairement contre un tel projet ?
- 1.7. → Existe il un document détaillé et officiel fournissant les étapes de la procédure du débat public (national et régional) et comment se procurer ce document ?
- 1.8. → Comment peut-on avoir la garantie que la procédure de débat public est bien respectée ?

2. **On parle d'un projet privé mais je m'interroge sur l'identification des responsabilités particulièrement en cas d'accidents :**

La société 4GAS est une filiale d'un fonds d'investissements :

- qui établit des business plans et recherche des opportunités présentant des garanties d'un bon "ROI" en recherchant des contrats d'exploitations sur le long terme et stables (lors de la première réunion en février 2007 au Verdon Mr Joenken m'a personnellement évoqué le chiffre d'une rentabilité de 5 à 10 % par an) ;
- qui comporte uniquement un Bureau d'études d'ingénierie → pas de compétence ni de responsabilité sur la qualité des constructions.
- qui fera en sorte de « comprimer » au maximum les coûts de réalisation en faisant jouer au maximum la concurrence au niveau des sous traitants locaux (tous corps de métiers confondus). Attention aux dépôts de bilans de petites structures qui paieront chers l'appât du gain à court terme (gros CA mais rupture de trésorerie... "musique" bien connue mais dévastatrice pour le tissu PME régional) → c'est aux groupements d'entrepreneurs locaux de se positionner ;

- qui rémunérera le coût des études de développement et de construction du projet par une taxe prélevée sur la livraison et l'exploitation de chaque m3 de GNL stocké → le projet doit être le moins coûteux possible ;
- qui ne sera pas responsable de l'exploitation ni de la maintenance et ni de l'acheminement du GNL par les bateaux ;

2.1. → En quoi ce bureau d'études se portera-t-il garant des malfaçons ou défaut de construction puisqu'il sous traitera cette partie à des entreprises externes ;

Le PAB reste propriétaire de son terrain mais :

2.2. → à qui appartiendront les installations ?

2.3. → quelles seront les obligations du PAB ?

La société d'exploitation :

2.4. qui sera-t-elle ? ou du moins quelle est la liste des postulants ?

2.5. quelles seront ses responsabilités ?

Les transporteurs (exploitants des bateaux méthaniers) qui apportent du GNL et repartent si tout va bien dans les passes complexes et dangereuses de la Gironde ;

2.6. → qui seront-ils ? ou du moins quelle est la liste des postulants ?

2.7. → quelles seront leurs responsabilités ?

Le constructeur du gazoduc qui viendra se « brancher » sur le terminal devra définir les frontières de responsabilités réciproquement avec le responsable du terminal...
etc....

2.8. → qui sera-t-il ? ou du moins quelle est la liste des postulants ?

2.9. → quelles seront leurs responsabilités en phase chantier puis d'exploitation ?

2.10. → Requête 2-10 : Je demande la liste de la totalité des entités responsables et de leur périmètre respectif de responsabilités afin que soit mené par un cabinet d'avocats indépendants une étude sur le risque lié à d'éventuels « vides » juridiques vis à vis de la protection de la population et de l'environnement (en phase de chantier puis d'exploitation) .

3. Questions sur les recommandations du CESR (Conseil Economique et Social Régional d'Aquitaine dont le bureau du conseil (le 26 juin 2000) réaffirme son soutien à la création d'un nouveau terminal méthanier sur le site du Verdon :

3.1. → Quelles sont les références des études qui amènent à de telles conclusions ?

3.2. → Sont-elles accessibles et peuvent-elles faire l'objet d'une étude contradictoire indépendante et légitimement reconnue au niveau régional / national ?

3.3. → Quel doit être le devenir de cette région encore naturelle ? (BRAU Saint Louis nucléaire "propre" à 50 km au sud, Natura 2000, le port de plaisance "Port médoc", ..etc.)

3.4. → Laisse-t-on aux élus locaux / régionaux une possibilité de "peser" face à ces choix et si oui comment ?

3.5. → Requête 3-5 : les orientations "économiques" du CESR doivent être complétées des autres aspects sociaux avant de décider de l'orientation d'une région; par conséquent je demande la réalisation d'une étude « d'acceptabilité sociale » complète avec tous les critères requis pour celle-ci.

4. Questions et analyses concernant la sécurité des personnes et de l'environnement :

4.1. La question fondamentale de la Proximité et les critères de classement « Seveso » :

- La très grande proximité de ces installations avec les premières habitations (440 mètres selon les habitants, 800 mètres selon 4Gas... etc) sur la commune du Verdon représente le premier point d'inquiétude et de risque des personnes physiques.
- La légitimité naturelle des questions liées au risque est d'autant plus importante que les incertitudes et le flou entourant les chiffres présentés lors du débat du 22 octobre 07 à Soulac sont énormes.
- Il est en effet très surprenant qu'un stockage comportant des quantités de matière hautement inflammable aussi énormes se retrouvent quasiment dans des espaces de vie tels que maisons : installations sportives , écoles...
- Le classement en « Seveso 2 » niveau haut se réfère notamment à l' **article L512-1 du code de l'environnement** (Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 art. 4, art. 25 Journal Officiel du 31 juillet 2003) qui précise que : *« La délivrance de l'autorisation, pour ces installations, peut être subordonnée notamment à leur éloignement des habitations, immeubles habituellement occupés par des tiers, établissements recevant du public, cours d'eau, voies de communication, captages d'eau, ou des zones destinées à l'habitation par des documents d'urbanisme opposables aux tiers »*

4.1.1. → Requête 4-1-1 : nous demandons sur ce point quels sont les éléments techniques d'études de sécurité déjà réalisées qui ont déjà pu permettre d'établir que la proximité d'implantation de ce projet est cohérent de l'article L512-1 sus cité et ne mettrait pas en danger les populations les plus exposées et ce avant même la réalisation d'études plus précises?

- La lecture du rapport « L'adaptation des entreprises aquitaines à la réglementation seveso » par le conseil économique et social d'Aquitaine de octobre 2002 précise en page 72 au §2.2.3 (stockage de pétrole et de gaz) : *«...les scénarios les plus redoutés...le « BLEVE » pour l'explosion d'une sphère de stockage de gaz liquéfié réchauffée de manière brutale (incendie accidentel). La prise en compte de tels effets conduits, par exemple pour DPA à Bassens, à porter la zone Z2 de 300 m à 1000 m...ce qui dès lors concerne la présence d'entrepôts ..."nécessitant" des moyens internes de lutte incendie 24/24h à l'intérieur du site... »*

4.1.2. → Quelle réponse apporte à cette question d'élargissement de la zone Z2 à 1000 m du règlement seveso le projet 4Gas dès lors que celui ci mentionne une zone de sécurité de seulement 590 mètres et qu'il a été fait mention du phénomène de « BLEVE » lors de la séance du débat publique du 22 octobre 07 à Soulac?

4.2. La très grande variabilité des chiffres concernant la définition du périmètre de sécurité :

- Dans le **rapport d'enquête publique initiale** de 1980 pour le projet de terminal méthanier de Gros Cacouna au **Québec**, celui-ci fait état de zone dangereuse du nuage jusqu'à **8000 mètres**...
- Le dossier préliminaire « études de danger » de 4Gas / Royal Haskoning mentionne des distances dites maximales d'effets dangereux (inflammation en cas de fuites de conduites) d'un rayon de **590 mètres** par rapport aux point de fuites possibles en se basant sur une circulaire du 28 décembre 2006 du ministère de l'écologie :

4.2.1. → comment ces points de fuites les plus critiques en terme de proximité ont-ils été considérés sachant qu'il n'existe pas d'études de définition détaillée du terminal?

4.2.2. → quelles sont les conditions de vents, d'état de la mer... etc, prises en compte sachant que celles ci peuvent notablement influencer sur la zone de dangerosité maximale ou létale ?

○ Étant ingénieur de formation, je me suis livré à une analyse préliminaire d'un rapport d'études (références 131-04 GEMS 1288209) réalisé en **mai 2004 par ABSG Consulting Inc** pour le compte de la « Federal Energy Regulatory Commission » dans le cadre d'un contrat n° FER C04C40196 . Les conclusions conduisent à des résultats très hétérogènes quant aux critères et modèles de calculs permettant de définir avec certitude le périmètre maximal dangereux en cas d'inflammation :

➤ on y trouve des distances allant **jusqu'à 900 m** (pour une chaleur de **5kw/m² conduisant à des brûlures du 2nd degré en 30s - énergie considérée comme potentiellement mortelle**) ;

➤ d'autres calculs dans ce même rapport montrent que les distances dites « plus bas niveau d'inflammabilité » peuvent atteindre plus de **3000 mètres avec un vent de 8km/heure après 30 mn de fuite depuis un bateau méthanier** ; si une **étincelle se produit** à l'intérieur de ce rayon c'est l'inflammation assurée qui remonte à la source ;

Note : 3000 mètres depuis un méthanier à quai, c'est largement à l'intérieur du village du verdon ou de Royan si cela se passe en manœuvre dans l'estuaire.

➤ les méthodes de calcul n'intègrent pas toujours la vitesse du vent ou encore le phénomène physique mal connu à caractère explosif de « transition rapide de phase » ayant pour effet d'augmenter les **distances de dangerosité de près de 20 %**.

4.2.3. → pouvez vous nous indiquer sur quel modèle de calcul est basée la méthodologie de la circulaire du 28 décembre 2006 du ministère de l'écologie et du développement durable (méthodologie utilisée par 4Gas) ?

4.2.4. → Requête 4-2-4 : nous demandons que cette méthodologie nous soit transmise ainsi qu'à un cabinet d'expertises indépendant (par exemple ABS Consulting qui rappelle le est référencé par les industriels mondiaux et américains en particulier des secteurs pétroliers et GNL) avant que les demandes d'autorisation de construction soient déposées.

4.2.5. → Requête 4-2-5 : nous demandons que nous soient également communiqués les moyens de validation de cette méthodologie.

4.2.6. → en quoi cette méthodologie serait elle plus sûre et fiable que celles proposées dans le rapport d'ABS consulting et permettrait ainsi de réduire les distances de sécurité ?

4.2.7. → comment 4Gas, au stade très préliminaire du projet peut se permettre de conclure « *quelque soit le scénario d'accident, le périmètre ne touche pas le village du verdon* » ? sinon à quoi servira tout "l'arsenal" de l'enquête publique ?

4.2.8. → comment peut on accepter que déjà au stade préliminaire de ce projet « *la zone à risque dépasse de 200 m la limite du site* »

4.3. Le principe de précaution « déterministe » ou « probabiliste » en matière d'installation à risque ?

- Prendre comme seul événement probable des fuites/ ruptures de canalisations est insuffisant : en effet si un bateau méthanier perd le contrôle et vient à heurter les quais ou tout obstacle (bateau : récif..) ou si un avion, un attentat terroriste atteint un méthanier alors la fuite peut être beaucoup plus importante et les zones de dangers seront beaucoup plus grandes ;
- L'approche probabiliste de tels événements est abordée dans le dossier de 4Gas mais celui ci ne considère que l'évènement de chute d'un avion de tourisme pour lequel seraient dimensionnées les cuves :
 - 4.3.1. → si les cuves résistent effectivement, qu' en est-il des autres parties du site toutes aussi exposées et certainement plus fragiles ?
 - 4.3.2. → quid de chutes possibles liées au trafic des avions militaires (dont il n'est pas fait état dans le dossier préliminaires de 4Gas) volant à très basse altitude (suivi de terrain...) ?
 - 4.3.3. → quid de l'attentat terroriste visant des intérêts américains et aussi liés à l'énergie européenne (4Gas appartient à des capitaux américains et le terminal du verdon couvre plus que les compléments de besoins nécessaires en France)?
- L'effet « dominos » est un évènement redouté très difficile à évaluer en matière d'études de sécurité et qui peut déclencher un (des) autres événements pouvant avoir des conséquences catastrophiques car non prévus en conception :
 - 4.3.4. → comment 4Gas démontrera qu'il a pris en compte tous ces effets combinés et leur conséquences possibles d'effets en cascade dans la conception?
 - 4.3.5. → quid de l'explosion du gazoduc (très gros tuyau sous forte pression) pouvant impacter les installations GNL à proximité du village ?
- La lecture du rapport « L'adaptation des entreprises aquitaines à la réglementation seveso » par le conseil économique et social d'Aquitaine de octobre 2002 précise en page 70 au §2.2.2 (activités chimiques) : «une approche de l'administration **française** qui serait **plutôt déterministe** que **probabiliste** comme d'autres pays de l'union européenne (**les pays bas en particuliers**).....ce qui à la limite interdirait toute activité chimique, au non d'un principe de précaution quasi absolu..... » et plus loin : «**la catastrophe de toulouse (AZF), ou le cas d'explosion d'ammonitrates n'avait pas été pris en compte, relativise la portée de la distinction....** » ; et de conclure : «Toutefois il faut retenir de cette diversité d'approches : 1- qu'un effort supplémentaire de recherche scientifique sur le risque et la sécurité est nécessaire en France et en europe.....etc »

Les modèles de calculs n'ont jamais fait l'objet de démonstrations par des essais réels grandeur « nature » ; ils sont entachés d'approximations liées à la compréhension et la modélisation forcément imparfaites des lois de la physiques – particulièrement pour des conditions extrêmes (gaz en phase liquide à -160 °C) de températures et de variables très importantes que sont le vent, l'état de l'atmosphère, l'humidité, l'état de la mer ... etc, en conséquence de quoi les requêtes suivantes sont introduites :

 - 4.3.6. → Requête 4-3-6 : nous demandons sur ce dossier que le principe de précaution avec une approche déterministe soit appliqué par les représentants de l'état en charge de la sécurité des populations locales.

4.3.7. → Requête 4-3-7 : nous demandons que le principe de précaution déterministe soit imposé à 4Gas (nationalité Pays Bas !) qui devra ainsi apporter tous les éléments techniques de leur calcul de zone de risque maximale.

4.3.8. → Requête 4-3-8 : nous demandons qu'une contre expertise soit menée dès maintenant dans le but d'exiger la demande d'une étude alternative – prévue dans le cadre de la commission du débat publique et ce avant même de conclure le 14 décembre 07.

4.4. Influences sur l'environnement (analyse préliminaire du dossier 4gas (étude sur l'air et le bruit)

4.4.1. → L'analyse sur les polluants liés au trafic prend elle en compte le trafic routier augmentant très fortement en période estivale ?

- Les tableaux sur les différents niveaux de polluants (aussi bien en phase de travaux que d'exploitation) montrent des seuils qui atteignent les limites pour les habitations riveraines du verdon en NO₂ (199 pour 200 µg/m³).
- Par rapport à l'état naturel d'avant création du terminal, ces concentrations prévisionnelles seraient multipliées par 3 en NO₂ et par 6 en SO₂ (dioxyde de soufre ayant une odeur pestilentielle bien connue des papeteries) à proximité des habitations du Verdon.
- **→ la trop grande proximité de ce projet vis à vis du village est encore une fois en cause au vu de l'augmentation très significative de concentrations des polluants :**

4.4.2. → comment 4Gas peut affirmer qu'il n'y aura pas d'odeur ?

4.4.3. → L'odorisation du gaz dans le gazoduc nécessite une unité spécifique avec un produit spécial : hautement toxique : celui ci est il pris en compte dans l'étude sur l'air et de santé publique ?

- Le rapport préliminaire de 4Gas sur l'air ne parle pas du tout des émissions de CO₂ ce qui est très surprenant quand on sait qu'un terminal méthanier en exploitation peut générer plus de 140000 tonnes de GES (voir les articles récents sur Gros Cacouna – Québec).
- Selon le JO de la république française du 28/06/07 ; l'ensemble des exploitants français se sont vus fixer un quotas de GES, on y trouve déjà Montoir et Fos mais bien sûr aucun des futurs sites méthaniers qui contribueront à augmenter les GES ;

4.4.4. → quel(s) programmes d'échanges (comme cela a été demandé au Québec) visant à réduire les émissions de GES - notamment ceux issus de l'exploitation de ces sites méthaniers va être établi par le gouvernement français ? (à relier aux engagements du Grenelle de l'environnement)

- La cogénération consiste en une turbine capable de fournir 20 mégawatts électrique ; on sait que le rendement d'une turbine à gaz est de l'ordre de 20% ce qui signifie qu'il sera perdu (chaleur et jet du gaz de la turbine) environ 80 mégawatts sans parler du CO₂ produit et autres polluants liés à la combustion du GNL re-gazéifié :

4.4.5. → comment 4 Gas compte t-il récupérer une telle quantité d'énergie perdue ?

- Concernant les émissions sonores par les engins de chantiers : le dossier 4Gas indique : *« priorité donnée aux engins dont l'enveloppe sonore est la plus faible lors de la sélection des engins de chantier.. »* :

4.4.6. la directive européenne sur les nuisance sonores dues aux engins 2000/14/CE transposée en France par l'arrêté du 18/03/02 figurant au JO du 3/05/02 sera t elle mis en œuvre par 4Gas ? (sélection d'engins de conception récente respectant la directive donc moins bruyant).

En conclusion :

La durée extrêmement courte de ce débat public (moins de 4 mois) ne permet pas une analyse suffisante des premiers éléments de 4Gas (disponibles après les deux premiers mois de débat donc très tardivement).

Il est fait le constat d'informations très incomplètes ou manquantes en trop grande quantité, d'incertitudes trop vastes sur la question centrale et fondamentale de la proximité et de conclusions par trop hâtives de la part de 4Gas pouvant faire douter du degré de leur professionnalismeou du peu de considération voire du non respect envers les populations environnantes.

Il est fait le constat de "dossiers" sur la sécurité qui sont en réalité seulement des spécifications de besoins pour les véritables études ultérieures mais qui auront lieu après la fin du débat public – ce qui limite la portée de celui-ci et les possibilités de présenter des plans alternatifs.

Dans ces conditions, le débat public tel qu'il se déroule n'est donc pas dimensionné pour faire face aux enjeux majeurs de ce projet et n'est donc pas en mesure d'atteindre les objectifs fixés.

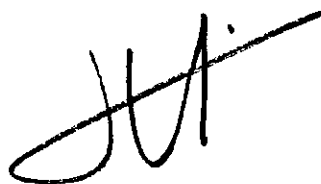
Nous demandons la remise en cause de ce projet au stade de pré-étude où il se trouve.

Nous demandons formellement que soit étudié une alternative de projet d'implantation d'un terminal basée sur l'application du principe de précaution déterministe et que ce dernier soit imposé dans les spécifications de besoins formulées par le PAB aux postulants comme 4Gas ou d'autres.

Nous exigeons qu'une véritable étude d'acceptabilité sociale soit faite à partir des recommandations et objectifs fixés (ou à définir) par les autorités / élus et ce pour le devenir de cette région.

Il y aura bien d'autres thèmes et sujets de préoccupation mais il nous paraît au minimum nécessaire que des réponses concrètes, étayées techniquement et juridiquement complètes soient apportées au public et à ses représentants avant que toute décision irréversible soit prise par les représentants de l'état.

Dans l'attente de réponses précises à toutes les questions et réflexions objet de ce courrier, veuillez agréer, Monsieur le Président de la commission particulière du débat public, l'expression de ma considération distinguée.



Jean Yves Montmartin