

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après mes observations sur les documents déposés par la société d'exploitation AM Méthanisation dans le cadre de l'enquête publique ouverte jusqu'au samedi 14 octobre 2017, et prolongée jusqu'au 27/10.

## **I –Ce projet n'est pas particulièrement écologique :**

1) En effet, il est écrit clairement dans le résumé non technique à la **page 10**, au **III- MOTIVATION ET RAISON DU CHOIX DU SITE** : « *le projet de méthanisation répond à la problématique de gestion des eaux de lavage de la société Transports PAPIN...* »,

Et dans la demande d'autorisation en page 17, au 1.1.1 ACTEURS du Projet :

« *La société voisine Transports PAPIN assurera le transport des intrants, ce qui permettra d'optimiser la logistique de transport (éviter le transport à vide)*, et à nouveau le rappel de l'objectif principal de ce projet : « *L'unité de méthanisation permettra la valorisation des eaux de lavage issues du lavage des camions* ».

**En clair, il s'agit de régler le problème des eaux de lavage des camions citernes de la société des Transports PAPIN, et en aucun cas ce projet ne s'inscrit dans le plan Energie Méthanisation Autonomie Azote (EMAA), contrairement à ce qui est écrit en page 14 de l'étude d'impact, au II ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES, 2.1.**

En effet ce plan EMAA vise à développer un « **modèle français de la méthanisation agricole** » pour faire de la méthanisation agricole collective de taille intermédiaire un complément de revenus pour les exploitations agricoles, en valorisant l'azote et en favorisant le développement de plus d'énergies renouvelables ancrées dans les territoires, dans une perspective d'agriculture durable et de transition énergétique et écologique.

**Pour y parvenir il convient de s'appuyer sur des outils de soutien et pilotage nationaux.**

***OR non seulement il ne s'agit nullement d'un projet de méthanisation agricole*** (le but de ce projet est clairement exprimé en **page 10** du résumé non technique, rappelé ci-dessus, **mais en plus, un des acteurs principaux, BIO GAZ PLUS, est une société néerlandaise.**

En effet il n'est pas nécessaire d'être un grand chimiste pour comprendre que des eaux de lavage restent avant tout de l'eau polluée, et que sans autres déchets, cette eau ne se transformera pas en méthane : H<sub>2</sub>O ne devient pas CH<sub>4</sub>.

## **2) C'est pourquoi, les porteurs du projet tentent d'habiller leur dossier en projet de méthanisation :**

- On nous explique en **page 17 de la demande d'autorisation** que la SCEA puits du bas est à « *l'origine du projet...* » ( c'est qui le porteur du projet AM ou SCEA ?), et qu'en **page 8 du résumé non technique** on nous dit *que cette unité traitera uniquement des matières végétales dont on donne une liste qui se termine par les eaux de lavage et glycérine ( ?)*.

Que je sache des eaux de lavage et de la glycérine ne sont pas des matières végétales !!

- On nous joint en annexe 2 de la demande d'autorisation les lettres d'intention d'Acolyance qui date du 17 mai 2013, celle d'Expandis d'avril 2013, expédiée le 14/05/2013, celle de Sensiet à Marchais avec des réserves du 10 juin 2013, et celle de Sodeleg du 18 mars 2013.

**Toutes ces lettres d'intention datent de plus de 4 ans et demi pour la plupart, et ne sont peut-être même plus d'actualité !!**

**3) A la page 55 de la demande d'autorisation**, on y trouve les distances qu'il faudra parcourir pour aller chercher les intrants : **il faudra 36 km pour les matières en provenance de SCEA et 16 Km pour celles d'Expandis et Sensiet.**

Et le plan d'épandage prévoit lui des déplacements dans le sud de l'Aisne, dans les Ardennes et même en Seine et Marne. !!

**Que de kilomètres à parcourir pour aller Charly sur Marne et l'Epine aux bois deux communes au sud de Château-Thierry !!**

**En conclusion de cette 1<sup>ère</sup> partie : Ce projet est donc loin d'être écologique, parce que dans le schéma proposé, et alors que l'eau potable est devenue une denrée rare, les transports PAPIN vont continuer à consommer 8 000.000 litres (8 millions de litres d'eau) par an, alors que la seule vraie solution écologique à la problématique de leurs eaux de lavage des camions est et restera la mis en œuvre d'une station d'épuration de façon à réutiliser cette quantité une fois pour toutes. Mais naturellement ce retraitement a un coût, et les porteurs de projet ont plutôt en tête de faire du profit, et peu leur importe l'écologie.**

PS : Il est vrai que l'un des frères PAPIN nous a annoncé lors de la réunion publique du 22 septembre que la problématique des eaux de lavage des camions citernes n'existait plus, et on peut se demander dans ces conditions, pourquoi les porteurs de projet persistent à vouloir implanter une unité de méthanisation près de leur société de transport à Athies sous Laon, puisque la raison principale du choix du site a disparu !

Mais les porteurs de projet ne sont pas à une incohérence près, les questions débattues lors de la réunion précitée l'ont largement démontré.

## **II Les dangers :**

A-Dans l'étude de dangers, en page 38, il est écrit ceci :

*« Les intrants solides sont stockés à l'extérieur sous toiture ou sous bâche. Les durées de stockage sont réduites et les matières **sont retournées** pour éviter un départ de fermentation »,*

Et dans l'Etude d'impact dans la partie IV « Evaluation qualitative de l'exposition, et plus précisément au V Evaluation de l'exposition **à l'hydrogène sulfuré** en page 279, il est écrit ceci :

*« Le stockage des intrants peut donner lieu à une dégradation de la matière en condition anaérobie de manière localisée (au centre du stockage où la matière n'est pas en contact avec l'oxygène de l'air). **Un dégagement d'hydrogène sulfuré peut alors potentiellement avoir lieu lorsque la matière est manipulée.** Or, les durées de stockage sont réduites ce qui limite l'amorçage de fermentation anaérobie non maîtrisé ».*

Si l'on rapproche ces deux textes, il est clair que les matières entrantes seront **retournées** pour éviter la fermentation, et que **cette manipulation** entrainera **un dégagement d'H2S !!**

Ces documents ne précisent pas ce qu'est **une durée réduite**, mais si l'on regarde de près le tableau figurant en page 149 de l'étude d'impact, on constatera que d'août à décembre d'une année donnée, ce sera d'après le tableau de cette page **16 874 Tonnes d'intrants** provenant de différentes sources dont surtout SODELEG qui vont être stockés.

En supposant que la règle «premier entré, premier sorti» soit correctement appliquée, et compte tenu qu'il faut fournir au digesteur 84,7 tonnes chaque jour, on détermine que des intrants de

novembre d'une année N ne seront complètement utilisés **au mieux que 37 jours plus tard**, soit vers le 10 janvier de l'année N+1, et de même pour les intrants de décembre qui ne seront complètement utilisés qu'au 15 février, et ceux de janvier au 10 mars, et **donc des durées de stockage dépassant à chaque fois pratiquement les 40 jours.**

**Ces durées ne sont donc pas durées réduites, et nous ne sommes pas du tout à l'abri, des mauvaises odeurs !**

**B –Toujours dans l'Etude des Dangers, on y trouve en page 133, au sujet du scénario 2**

**« Explosion du local chaudière », ceci : « *La maintenance est assurée régulièrement pour les organes de sécurité. Les capteurs sont régulièrement étalonnés et contrôlés* ».**

D'une part c'est quoi régulièrement ? Comment et par qui cette maintenance est assurée ? Pas de réponse !

Même remarque concernant le scénario 12 « **Dégagement toxique suite à la ruine des gazomètres** » au bas de la page 136 de l'étude des dangers.

A la page 152 toujours de l'étude des dangers, il y est évoqué une procédure d'alerte en cas de dégagement massif de biogaz.

Le fait de la prévoir signifie bien que ce risque peut se produire.

Et d'ailleurs le projet prévoit même que AM Méthanisation sera assurée en RC professionnelle pour « *indemniser les éventuels dommages corporels, matériels et immatériels causés à un tiers et imputable à l'activité de la société AM* ».

**Le projet procède donc beaucoup par affirmations concernant la maintenance et la sécurité, mais rien n'est précisé sur les modalités pratiques.**

**C- Toujours dans l'étude de dangers, en page 37et 38 au § 2.5 Mesures préventives issues de l'accidentologie, au milieu du tableau, on peut y lire ceci : « *Le personnel de l'installation sera formé aux risques présents sur le site, et en particulier au risque de dégagement toxique* ».**

Certes il est prévu en page 17 de la demande, que la société s'engage à faire suivre à son personnel d'exploitation la formation dispensée par l'ENSAA, mais dans la liste des unités d'enseignement suivies, ne figure pas la formation aux risques de dégagement toxiques.

On rappelle qu'on ne sait même pas de combien de personnes sera composé ce personnel, car en page 17 de la demande, la capacité humaine est ainsi définie :

«*La société d'exploitation A.M. – ATHIES METHANISATION permettra la création de 2 équivalents temps pleins (direct et indirect) afin de couvrir l'ensemble des postes nécessaires (transport, gestion des procédés, gestion administrative...).* » On peut même s'interroger sur la signification des points de suspension, car on ne sait pas ce que cela signifie réellement !

### **III-Les odeurs :**

Le projet fait référence à plusieurs reprises au guide des bonnes pratiques pour les projets de méthanisation élaboré par le Club Biogaz dont 2 Acteurs du projet de méthanisation à Athies sous Laon sont membres, Clarke ENERGY France, et l'ARTIFEX rejoignant dans ce Club des sociétés aussi prestigieuses que Cap Gemini, Vinci Environnement, Air Liquide, Métha France, GRDF, et bien d'autres (références au guide en page 9 du plan d'épandage, et pages 111, 161 de l'étude d'impact).

Ce guide des bonnes pratiques consacre ses pages 27 et 39 à 72 à la question des odeurs ; le projet y consacre 16 pages (pages 111 à 120, 160 à 163, 191 à 193 de l'étude d'impact).

**Pourquoi dans ces conditions ne pas avoir suivi toutes les recommandations du guide, notamment sur les sujets suivants, où rien n'est dit dans le projet ou si peu ?**

- 1- Le transport des déchets par camion spécifique qui évitent tout contact avec l'air,
- 2- Les chargements et déchargements sur site ont lieu dans un hangar fermé et étanche,
- 3- les bâtiments de stockage des matières sont en dépression (les 3 sujets en page 27 du guide).
- 4- L'évaluation du niveau odorant (page 45 du guide), prévoit un quadrillage de l'espace dans un rayon de 3 km, et dans les lieux de vie.

***Le projet ne présente que des mesures d'odeurs réalisées il y a plus de 2 ans uniquement sur le futur site en plein mois de juillet. Pourquoi ne pas avoir associé les riverains ? Nouer des contacts avec la population concernée ne ferait-il pas partie de la culture des porteurs du projet ?***

5- La surveillance continue des odorités : Rien n'est prévu dans le projet sur ce sujet !

L'étude d'impact prévoit simplement en page 193 : « après la mise en service de l'unité une nouvelle étude d'odeur sera réalisée pour analyser les émissions odorantes en exploitation... » : Sera-t-elle réalisée conformément aux recommandations du guide ? Parce que la refaire sur le site comme initialement n'aura aucun intérêt pour les riverains !

A toutes fins utiles je cite les recommandations du guide des bonnes pratiques en la matière, page 67 du guide :

*« Quelles que soient les mesures de prévention et de traitement des odorants mises en place, certaines opérations fréquentes dans la journée présentent un risque d'émission d'odorants, **notamment la réception et le déchargement des matières entrantes**. Dans le cas d'un contexte local sensible, il peut être judicieux de prévoir une surveillance continue des odorités. Cette surveillance se fait à la fois sur le site et **hors du site, dans les lieux de vie environnants** ».*

Pour terminer sur ce sujet du guide des bonnes pratiques, et si ce projet est si transparent, pourquoi les porteurs de projet n'ont-ils pas signé la charte des bonnes pratiques figurant en pages 113 et 114 du guide ? Aurai-ils des choses à nous cacher ?

En tout cas, Monsieur le Commissaire enquêteur, je vous invite à regarder de près cette charte.

[http://atee.fr/sites/default/files/2011-12\\_guide\\_bonnes\\_pratiques\\_methanisation\\_clubbiogaz.pdf](http://atee.fr/sites/default/files/2011-12_guide_bonnes_pratiques_methanisation_clubbiogaz.pdf)

Compte tenu de ces observations, et bien d'autres qu'il serait trop long de mettre en page, je suis opposé à ce projet que je considère comme dangereux et inopportun.

Document sur 4 pages imprimées, numérotées de ¼ à 4/4 au format PDF.

Monsieur Camille Lendormy 54, Ave Pierre Mendès-France 02000 LAON