

Une analyse technique en forme de réquisitoire

Plus qu'un rapport technique, c'est un réquisitoire : en trente-deux pages, Stop Knauf Illange livre sa vérité sur le projet d'usine Knauf. Aux antipodes des positions plus rassurantes de l'industriel. Le point en trois exemples.

- VU 81 FOIS
- LE 17/10/2018 A 05:00



•

Gérard Wecker et l'équipe de *Stop Knauf Illange* (SKI) qui est réunie autour de lui ont travaillé d'arrache-pied, sur la base des données fournies par Knauf dans le cadre des études d'impact, de risque sanitaire et de danger ainsi que sur l'avis de la Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) du mois d'août dernier. Choix du site, intégration dans le paysage, données météo, périmètre de dispersion des polluants, gestion des eaux, émission de gaz à effet de serre, odeurs : tout y passe. Trente-deux pages d'un réquisitoire « qui reste à compléter à mesure que nous découvrons des choses... » précise l'ingénieur.

Sur les émissions de CO2

De manière constante et encore à Terville la semaine passée, Knauf Insulation, par la voix de son responsable Hygiène et sécurité, Philippe Coune, a expliqué que les émissions de CO2 annuelles de la future usine sont estimées à 71 000 t/an (SKI retient le chiffre officiel de 85 571 t/an), ce qui représente environ une demi-journée d'empreinte carbone de l'A31 et sera compensé par les économies d'énergie que permettra l'utilisation de la laine de roche comme isolant domestique. S'agissant de gaz à effet de serre, donc à prendre en considération globalement, l'argument peut s'entendre. Cependant, pour Stop Knauf Illange, un simple calcul donne un résultat très différent : « Une voiture particulière parcourt en France 13 000 km/an et émet, selon l'Ademe, en moyenne 111 g de CO2/km. Soit 1,44 t de CO2 par an. » Ainsi, les émissions de l'usine illangeoise représenteront l'équivalent des émissions de 50 000 à 60 000 véhicules particuliers, selon le total considéré. Or, selon une étude de la DIR-Est, ceci avoisine le trafic routier quotidien sur l'A31 au droit de Yutz (dans les deux sens) : « Conclusion : l'usine émettra autant de gaz carbonique que l'A31 à cet endroit ! »

Sur la situation de l'usine, la dispersion des gaz et polluants

Tout est question de point de vue dit-on... Mais là, on est tout de même perplexe à l'examen de la superposition des roses de vents (qui caractérisent les vents dominants auxquels sera soumis le site d'implantation de la future usine) de Knauf Insulation et celle de SKI (voir la superposition ci-dessous). Car si les données de l'industriel montrent une orientation dominante sud-ouest/sud-sud-ouest et, secondairement, nord-est, celle fournie par SKI y est tout simplement orthogonale. Il faut dire que les deux schémas n'ont pas été établis sur les données de la même station : c'est celle de Doncourt en Meurthe-et-Moselle (27 km à vol d'oiseau) qui a servi à Knauf Insulation alors que les gens de SKI se sont appuyés sur celle de Thionville/Kuntzig. Pour Gérard Wecker, le choix de l'industriel est destiné à « minimiser l'impact de l'usine ». Car au-delà de la direction des vents, c'est bien l'importance en nombre des populations qui seront soumises au vent dominant : celles de Thionville, Terville mais aussi, Stuckange, Bertrange, Guénange et Volstroff. Ceci sans même parler de l'effet dôme urbain, dont il ne serait pas fait mention dans les documents officiels et qui pourrait, selon SKI, « générer un effet d'aspiration des polluants vers les centres-villes de l'agglomération par temps chaud et vent faible. »

Sur les émissions de poussières et polluants

Là aussi, son de cloche très différent ! Et pour une raison essentielle selon SKI : Knauf Insulation n'aurait retenu des recommandations de l'OMS, au moment de fournir ses données, que des valeurs moyennes pour de nombreux polluants. Polluants que l'industriel ne nie d'ailleurs pas émettre. Ainsi, « en moyenne les voyants sont au vert. Mais nous n'avons aucun moyen de savoir de quoi il retournera pour le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre, les particules fines, etc. en valeur de pointe. Or, avec des situations de maintenance ordinaire, comme

lors des changements de filtres par exemple durant lesquelles l'usine est en « échappement libre », sans parler des situations d'incidents, on peut légitimement se demander pourquoi cet aspect a été occulté... », s'interroge Gérard Wecker.

Retrouvez le rapport complet en ligne : <https://stopknauf.fr/notre-analyse-technique/>