

**ASSOCIATION DE DEFENSE DES DROITS ET INTERETS DES PROPRIETAIRES
DES QUARTIERS DU PORT, DES GROIES ET DE LA CRETE DE VALLIERES**

Déclaration N° W172000424 à la sous-préfecture de Rochefort.
Association agréée au titre de l'article L.121-5 du code de l'urbanisme.

Président: Pierre Poussard, 37 chemin Bel Air,
17110 St Georges de Didonne, tel 05 46 05 13 16, e-mail addy@cegetel.net

Adresse courrier: Michèle Duhamel Secrétaire de l'ADDIP,
28 rue de la Crête, 17110 St Georges de Didonne
Siège social : Hôtel de ville de Saint Georges de Didonne



Saint-Georges de Didonne le 2 octobre 2007

Monsieur le Président
Commission particulière du débat public
Projet de terminal méthanier au Verdon
17, cours du chapeau rouge
33000 BORDEAUX

Monsieur le Président,

Les membres de l'association que j'ai l'honneur de présider ont été consultés sur le projet de port méthanier au Verdon, en face de leur résidence.

A l'unanimité, ils se sont prononcés contre la réalisation d'un tel projet.

Voici, en vrac, les observations et questions qu'ils m'ont chargé de vous transmettre en demandant que cette contribution soit versée au débat.

1. Qui est le véritable maître d'ouvrage ? « *La société 4Gas ne transporte pas, n'achète pas, ni ne vend ou distribue de gaz naturel ; son métier consiste exclusivement à offrir à des tiers les installations constituant un terminal méthanier, nécessaires à la réception du GNL et sa regazéification.* » Qui sont ces « tiers » ? le Port autonome de Bordeaux ? Y a-t-il eu appel d'offre préalable mettant en concurrence d'autres prestataires que 4Gas ? Comment 4Gas est intervenue dans cette affaire autrement que comme locataire d'un terrain appartenant au port autonome de Bordeaux ?
2. Dans le dossier du « Maître d'ouvrage », la rive droite de l'estuaire est totalement passée sous silence comme si, en aucun cas, ses riverains n'étaient concernés par ce projet. Rien concernant les nuisances. Rien concernant l'impact sur le tourisme, activité privilégiée de ce secteur géographique. Rien sur les risques encourus par la population. Rien sur l'impact économique en général. Comment expliquez-vous ce fait ?
3. Les principales étapes du projet (cf. page 10 du dossier du maître d'ouvrage) fixent à mars 2008 la fin des études préliminaires, soit plus de trois mois après la clôture du débat public qui, manifestement ne permettra qu'un débat tronqué, les informations mises à la disposition du public étant, de ce fait, incomplètes et susceptibles de profondes modifications qui passeront alors au travers des mailles du débat public. Pourquoi cette précipitation ?

4. Le « Dossier du maître d'ouvrage » est un document unilatéral, sans validation par des experts neutres et compétents, il ne peut être pris en compte que comme une brochure de type « publi-reportage » et ne peut pas servir de support technique pour un débat public. Quel crédit peut-on y porter ?
5. Le gazoduc distribuant le gaz vers les utilisateurs est simplement évoqué alors qu'il est absolument fondamental. Quel sera son tracé ? On l'ignore. Quand pourra-t'il être mis en service ? On l'ignore. Comment se dérouleront les négociations avec les propriétaires fonciers concernés et apparemment en dehors de toute information ? On l'ignore. A quoi servira un port méthanier s'il n'est pas raccordé à un gazoduc ? Là on le sait... hélas !
6. Notre pays a-t'il vraiment besoin d'un terminal méthanier supplémentaire pour subvenir à ses besoins énergétiques à moyen et long terme ? Ne s'agit-il pas d'un appât spéculatif à court terme de la part de 4Gas ?
7. La déclaration de 4Gas sur les besoins en GNL de la France est une déclaration unilatérale. La position de l'Etat et de deux autres acteurs, GDF et Total, n'a pas été énoncée. Pourquoi ce silence ?
8. La durée de vie « technique » d'un tel projet est de l'ordre de 60 ans. Aucune projection à cette échéance concernant les besoins en GNL n'a été faite. Le site du Verdon sera « lâché » bien avant cette échéance et nous devons faire avec cette nouvelle friche industrielle et ses milliers de m³ de béton après que 4Gas ait réalisé son « coup » financier spéculatif. Quel est l'avenir de ces installations ?
9. L'accès au site du Verdon se fera par une passe réputée dangereuse sur l'estuaire. Que se passerait-il si un navire échouait ? Il n'est pas évoqué la mise à l'air libre du gaz de surpression dans les citernes des méthaniers car aucun système de maintien de la température du gaz liquéfié n'est prévu à bord. D'où risques d'explosion et envoi préventif d'un nuage de gaz libéré en direction de la rive droite sens naturel des vents dominants. Quelles sont les dispositions mises en place ?
10. Rien n'est dit sur la durée de déchargement à quai des méthaniers et du « stockage » d'un second méthanier en attente de déchargement. Dans le cas où des avaries, du mauvais temps ou des problèmes à l'usine, modifieraient le temps de déchargement ou d'attente, les méthaniers resteraient en rade devant la côte de Royan et Saint-Georges de Didonne, la rade de Suzac étant la seule en eau profonde. Compte tenu du périmètre de sécurité nécessaire, tout accès en amont de l'estuaire serait alors interdit et la rade de Suzac donnerait l'aspect d'un avant port. Un tel flux de navires en un même point entraînera, par la loi des probabilités, des échouages et des avaries pouvant aller jusqu'à la côte essentiellement vers la rive droite. Comment cette situation sera gérée ?
11. La présence quasi permanente de navires à quai nécessitera l'avitaillement en fioul. Rien n'est dit sur ce point. Il faudra créer des stockages et gérer la venue d'autres tankers pour apporter le combustible aux méthaniers. Pourquoi ce point est-il passé sous silence ?
12. L'absence d'infrastructure de réparation et de maintenance de gros navires étant totale, toute avarie sérieuse nécessitera la sortie en remorque des navires à travers la passe nord de la Gironde encombrant la passe déjà étroite. Qu'est-il prévu ?

13. Il n'est nulle part fait état de station de dégazage obligatoire des navires accédants. Pourquoi ?
14. Les méthaniers, à vide après déchargement, feront des remplissages, plus ou moins étanches, de leurs soutes pour ballastage. Il y aura nécessairement des fuites et des rejets d'hydrocarbures sur le plan d'eau. Pourquoi ce point est occulté ?
15. Compte tenu du temps de déchargement d'attente et d'avitaillement, la présence de plusieurs navires en rade de Suzac sera quasi permanente. Quelle sera la marge de manœuvre des autres navires, descendant ou remontant l'estuaire, compte tenu des restrictions de manœuvres dues à la présence de méthaniers ?
16. Le projet d'implantation au Verdon n'est pas accompagné d'une étude d'impact réalisée par un cabinet d'étude neutre reconnu par l'Etat. Pourquoi ?
17. Quid de la directive européenne 2001-42 du 27 juin 2001 sur l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (directive transposée en droit français par l'ordonnance du 3 juin 2004 et son décret d'application du 27 mai 2005) ?
18. Au moment du Grenelle de l'environnement, quelle est la position du Ministre de tutelle sur une réalisation de cette importance et sur son lieu d'implantation ?
19. Le site du Verdon est coupé de l'arrière pays. Pas d'accès routier et ferroviaire dignes de ce nom et pas de gazoduc... Ne fallait-il pas commencer par là ?
20. L'estuaire a une vocation touristique pour laquelle les communes riveraines ont largement investi. Une implantation industrielle classée SEVESO2 est un contresens et une erreur majeure qui ne s'inscrit pas dans les perspectives socio économiques de ce site. Pourquoi cette réorientation ?
21. Rien n'est précisé quant aux modalités de mise à disposition du site par l'Etat à une société privée. C'est le contribuable français qui paie. Peut-on connaître les dispositions de ce contrat ?
22. La société 4Gas annonce un sursaut de l'activité du port autonome de Bordeaux suite à la mise en service du port méthanier. Il n'y aura aucune valeur ajoutée du fait du port autonome de Bordeaux, seulement une affaire financière, qui n'aura rien à voir avec l'activité portuaire normale du port autonome de Bordeaux, par l'intégration des statistiques de trafic de 4Gas, locataire du foncier, dans les chiffres d'activité du port autonome de Bordeaux. Comment cela est-il estimé ?
23. L'annonce idyllique de la création d'emplois locaux est un leurre. Pour l'éventuelle phase de travaux de construction, le choix des entreprises se fera par voie d'appel d'offre et, comme annoncé dans l'« étude » de 4Gas, la région du Verdon ne dispose d'aucune entreprise capable d'intervenir sur un tel chantier, c'est le moins disant, probablement issu de pays à faible coût de main d'œuvre qui sera retenu. En régime d'exploitation, les ingénieurs et techniciens qui contrôleront les automatismes mis en place, seront des personnels amenés par 4Gas. Peut-être quelques « techniciens de surface » seront-ils recrutés sur place, emplois proposés, au titre du reclassement, à ceux qui auront tout perdu suite à cette implantation. Comment est faite cette estimation de la part de 4Gas ?

24. Le réchauffement du GNL pour sa remise à l'état gazeux se fera en prélevant les calories nécessaires dans l'eau de l'estuaire. Rien n'est dit sur le débit d'eau nécessaire (m³/s), ni à quel endroit l'eau sera prélevée (amont, aval, distance de la côte...) ni où elle sera rejetée (amont, aval, distance de la côte...), chargée d'eau de javel. Pourquoi ?
25. Aucune simulation n'a été faite quant à la dilution et la dispersion de ces m³ d'eau de javel rejetés en continu dans l'estuaire et qui seront promenés, au gré des marées, des courants et des vents vers les plages de la rive droite. Pourquoi ?
26. Rien n'a été dit sur la pollution des eaux de l'estuaire représentant un réel danger sur les migrations de la faune maritime (maigres, bars, esturgeons...), aucune étude d'impact n'a été réalisée sur ce sujet. Pourquoi ?
27. Géographiquement, le Médoc a toujours été une « île » régionale du fait de son économie. La vigne et les grands vins de la côte girondine, sur une bande d'une dizaine de kilomètres de largeur en moyenne, la forêt landaise, en gros, à partir de la route RD1 jusqu'à la mer, son accès a été et reste difficile. La route RD (dite route Georges Mandel 1937 environ) n'a jamais été modifiée et achevée sous forme moderne. La voie ferrée date du début du XX^{ème} siècle et n'a strictement jamais été développée, même au temps de la création du môle d'escale des paquebots au Verdon en 1937. Qu'est-il prévu pour la desserte de cette zone du Verdon ?
28. L'entrée de l'estuaire est et a toujours été délicate aux navires par la mobilité des fonds, les chicanes de la passe nord, les tempêtes du golfe de Gascogne. L'estuaire qui ne dispose d'aucune ressource en cas d'avaries, ni abris ni station de remorqueurs de haute mer en sera t'il doté ?
29. Puisqu'une maquette des installations prévues a été réalisée et dont la mise à l'échelle est contestée, pourquoi ne pas réaliser une simulation en vraie grandeur, sur le site, avec des poteaux, engins mobiles et des bâches ou treillis permettant à tous les riverains d'apprécier visuellement l'importance des constructions envisagées ?
30. Le stockage des navires méthaniers, en attente dans la rade de Suzac, est-il acceptable aux abords des stations touristiques ?
31. Pourquoi les rejets d'eaux refroidies dans l'estuaire ne font ils l'objet d'études sérieuses par des laboratoires d'hydrologie tels que, par exemple, la Sté SOGREAH, de renommée mondiale ?
32. Il est annoncé le rejet de résidus de lavage des installations du genre hypochlorites de soude. Ce produit est hautement bactéricide. Rejeté en quantité continue, dans un milieu marin plus ou moins stagnant, amènera des concentrations pouvant être fortes. Il en résultera la destruction systématique des espèces locales avec des répercutions en amont et en aval. Quelle est votre position sur ce problème ?
33. Le produit (gaz) étant en transit au Verdon, il n'y aura pas de désenclavement industriel du Médoc. Seul le port autonome de Bordeaux engrangera des royalties, pratiquement sans contrepartie, sur le dos des riverains. N'est-ce pas une opération purement financière et spéculative de la part du port autonome de Bordeaux?
34. Dans le cas où le départ du gaz via le gazoduc ne pourrait se faire, pour quelle que raison que ce soit, qu'est-il prévu pour maintenir le méthane en phase liquide ? Comment est envisagé le rechargement éventuel sur méthanier ? Si des installations de

« reconditionnement » sont prévues, le Verdon ne deviendrait il pas une simple plateforme logistique de stockage et de distribution par cabotage du GNL entreposé sur cette plateforme et permettant uniquement une exploitation spéculative en fonction du niveaux du cours du gaz ?

35. L'installation d'une centrale thermique de 20 Mw pour satisfaire, 24h sur 24, aux besoins en électricité du port méthanier est pratiquement passée sous silence. Quid des nuisances pour l'environnement en termes de pollutions ?
36. Rien n'est indiqué quant à la provenance du GNL. Les sources d'approvisionnement sont elles politiquement pérennes ?
37. Pourquoi les deux opérateurs nationaux, GDF et Total, sont ils muets sur ce projet d'implantation d'un terminal méthanier au Verdon ?
38. L'arrivée d'une activité classée SEVESO2 va obligatoirement remettre en cause les dispositions des PLU des communes du Verdon et environnantes. Pourquoi aucune publicité sur ce point n'a été faite ?
39. Quelle est la position du service mixte pour le développement durable de l'estuaire (SMIDDEST) sur ce projet?
40. Le dragage intensifié de la passe ne va t'il pas entraîner la remontée du cadmium fortement présent dans les alluvions et générer de nouvelles pollutions?
41. L'allégation concernant la torche : « *Si la torche s'allume, c'est que la sécurité fonctionne, si elle est éteinte, c'est que la sécurité a fonctionné* » n'est pas recevable. Si 4Gas n'est pas plus sérieux que cela, tout est à craindre. Pour qui 4Gas nous prend il ?
42. 4Gas ose affirmer que « *s'agissant de la commune du Verdon qui accueillerait le projet Pégaz, elle compte aujourd'hui quelque 1280 habitants contre plus de 1600 au début des années 80. Entre les deux derniers recensements, le Verdon a perdu 5,5% de sa population... Cette baisse s'explique à la fois par un taux de natalité négatif (-3%) et par un solde migratoire également négatif (-2%).* » Qui peut oser croire que l'implantation d'un port méthanier classé SEVESO2 va inverser la tendance ? 4Gas fait de la bien triste démagogie en laissant entendre de telles contre vérités. Que veut dire 4Gas ?
43. Les affirmations sur l'économie de la pointe du Médoc (cf. pages 53 et suivantes du dossier du « maître d'ouvrage ») confirment que : « *les services représentent plus de la moitié des établissements et des emplois. – Sur le Verdon, près des ¾ des emplois sont dans les services. – Le secteur industriel reste marginal et essentiellement concentré dans le BTP.* » Ce n'est pas l'arrivée d'un port méthanier qui va modifier ce profil. Bien au contraire, les activités de service liées au tourisme et à la personne vont connaître une chute irréversible des emplois nullement compensée par les quelques rares emplois éventuels générés par cette activité industrielle. Comment expliquez-vous cette appréciation ?
44. La rive droite de l'estuaire s'est orientée fortement vers les activités touristiques. L'image de cette façade est bonne et progresse régulièrement tant auprès de la population nationale qu'étrangère. Est ce qu'une étude d'impact, nationale et européenne, sur l'évolution de la fréquentation touristique de la Côte de Beauté, suite à l'implantation d'un site classé SEVESO2 en face des plages, a été réalisée ?

45. Les communes et les plages de la rive droite de l'estuaire sont majoritairement soumises à des vents de sud sud ouest. Elles sont en première ligne pour récupérer toutes les nuisances et pollutions émises par le port méthanier du Verdon. Le port autonome de Bordeaux et 4Gas ont-ils conscience de ce fait avéré ?
46. Comment a été intégrée la recommandation du parlement européen du 30 mai 2002 qui préconise la mise en œuvre d'une gestion intégrée des zones côtières (GIZC) ?
47. 4Gas annonce que des études d'incidence Natura 2000 sont en cours. Là aussi, pourquoi n'avoir pas attendu d'être en possession de tous les éléments d'étude avant d'ouvrir une procédure de débat public inutile au stade actuel par manque d'informations ?
48. Une réunion du débat public, et une seule, est programmée sur la rive droite le 4 octobre à Royan. Nous demandons à être entendu de la même façon que les riverains de la rive gauche, avec le même nombre de réunions sur la totalité des thèmes. Pourquoi cette discrimination ?

En conclusion :

Beaucoup trop de points du dossier de 4Gas sont entachés d'imprécisions. Les informations communiquées par le « maître d'ouvrage » (?) sont loin d'être avérées. Aucune validation à dire d'expert indépendant n'est mise à la disposition du public.

Le débat public s'en trouve obéré et, dans l'état actuel de ce dossier, les adhérents et sympathisants de l'ADDIP s'opposent à ce projet.

Dans l'attente de réponses précises sur tous ces points, veuillez agréer, Monsieur le Président de la commission particulière du débat public, nos respectueuses salutations.

Le Président de l'ADDIP

Pierre Poussard

Copies pour information :

- Messieurs Bussereau et Quentin députés.
- Monsieur le Maire de Saint-Georges de Didonne
- Monsieur le Président de la communauté d'agglomérations Royan Atlantique
- Monsieur le Maire de Royan
- Les associations de riverains