

Saint-Georges-de-Didonne le 02 octobre 2007

« ASSOCIATION DES AMIS de SAINT-GEORGES-DE-DIDONNE »
Association déclarée de protection de l'urbanisme et de l'environnement, régie par la loi du
1er juillet 1901
Agréée par la Préfecture de la Charente Maritime en date du 28-12-1992

BP n°9 17110 Saint-Georges-de-Didonne
Contact: Mr Christian Pallier 7 rue du Port 17110 Saint-Georges-de-Didonne
Tel:0546060670 Email: chpall@wanadoo.fr

Monsieur le Président
Commission Particulière du Débat Public
Projet de terminal méthanier du Verdon-sur-mer
17, cours de chapeau rouge
33000 Bordeaux

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance les points sur lesquels nous ne pouvons être en accord avec le projet d'un port méthanier du Verdon-sur-mer :

Déroulement du débat public:

Le programme des réunions ne tient pas compte de manière équitable de l'existence de la rive droite, les réunions programmées de ce côté de l'estuaire ne traitant pas de tous les sujets comme ils sont traités par ailleurs sur la rive gauche. Cela n'est pas égalitaire compte tenu des risques réels que nous encourons également et donc contraire à l'esprit même du débat public.

Question: Que prévoyez-vous de proposer pour rétablir l'équité ?

Étude des risques:

Nous ne trouvons nulle trace d'études chiffrées sur la dangerosité de cette implantation. C'est chaque fois une évasion, de plus ou moins mauvaise foi, lorsqu'il est demandé des chiffres précis sur le périmètre de sécurité et les risques encourus par la population avoisinante et les populations plus éloignées en ce qui nous concerne. Les données que l'on trouve sur Internet, venant de commissions et de spécialistes mondialement compétents nous laissent penser qu'il y a un réel danger à prendre en compte et ce des deux côtés de l'estuaire (un nuage de gaz suite à une explosion est reconnu pouvoir se propager à plus de 10 kilomètres). Nos amis américains et canadiens savent aussi de quoi ils parlent. Prenons Google Earth et localisons les lieux d'implantation dans le monde, il est facile de vérifier que les distances entre les terminaux méthanier et les habitations sont supérieures au kilomètre. Cela tous le monde peut le constater.

Questions:

Nous citons:

« Les éventuels incidents sont :

- *Un feu de nappe de GNL libéré ;*
- *Un jet enflammé de gaz naturel libéré ;*
- *Une inflammation d'un nuage de gaz naturel.*

Bien que ces incidents soient théoriquement possibles, ils ne sont jamais survenus sur un terminal d'importation de GNL. Malgré cela, l'étude de danger aura pour objet de rendre compte de l'examen effectué par 4Gas pour caractériser, analyser, évaluer, prévenir et réduire tous les risques envisageables du terminal GNL projeté. Elle précisera l'ensemble des mesures de maîtrise des risques mises en oeuvre ».

Rien de réjouissant n'en soit bien que ces éventualités soient définies sans sourciller comme « incidents ». Il ne manque à cela pour compléter que l'explosion qui n'est pas citée mais pas impossible à preuve en 1944 aux États Unis et en Algérie avec des centaines de morts !

Si les réservoirs sont à intégrité totale, on veut bien le croire à la limite, mais il faut bien transvaser le liquide du méthanier vers les réservoirs puis des réservoirs vers les gazéificateurs et des gazéificateurs vers la distribution ! Qu'en est-il des sécurités attenantes à ces « transferts de produit » ?

Si un Plan Particulier d'Intervention doit être déclenché, qui est responsable de ce plan sur place avant l'arrivée du Préfet ?

Pourquoi c'est 4Gas qui fera l'examen des dangers et non un organisme indépendant ?

Si l'on s'intéresse au système complexe, on sait que les conséquences les plus graves viennent de défaillances des dispositifs de contrôle et de maintenance. Est-il prévu des sécurités redondantes ? Si oui à quel niveau de la chaîne ?

On met, nous semble-t-il, la charrue avant les boeufs. Au préalable à toute implantation d'une industrie classée SEVESO 2, pourquoi ne pas faire procéder aux études de risques, cela semble plus logique.

Il n'y a pas de risque zéro, de l'avis de tous les experts, donc en présence de fuite importante ou d'explosion, qu'encourent les populations des deux rives et ce en fonction des différentes conditions météorologiques, sachant que dans une telle hypothèse on doit prendre en compte le pire des cas ?

Quand la population de tous bords de l'estuaire sera-t-elle préparée aux éventualités d'une catastrophe ?

Des exercices sont-ils prévus, quand, comment, pour qui exactement ?

L'usine aura-t-elle sa propre pleine capacité d'extinction de feux éventuels ?

Un important centre de secours d'urgence est-t-il prévu aux environs de l'usine ?

La zone d'implantation est une zone inondable, n'augmente-t-on pas le risque en enterrant les cuves de plusieurs mètres ? (Cela semble utopique que de penser que trois mètres de moins sur quarante mètres de haut prévu seront un moyen de minimiser l'impact visuel)

Les méthaniers qui longeront la Côte de Beauté ne feront-t-il courir aucun risque à la population de celle-ci en passant si près avec une si petite marge de manoeuvre ?

S'il est constaté que le dragage du chenal d'entrée (passe Ouest) doit être plus fréquent, quelles conséquences pour le PAB de cette surcharge de travail, financière et humaine ?

S'il y a enlèvement et que la totalité du gaz doit être rejetée dans l'atmosphère à cent ou deux cents mètres des côtes quels seront les risques pour les personnes et surtout pour les plus sensibles que sont les enfants et les personnes âgées ?

Que va devenir une telle épave ?

S'il se présente un méthanier et plusieurs portes containers, comment vont faire les pilotes du port autonome pour gérer la sécurité ?

Du fait des distances de sécurité, s'il vient se greffer sur tout ce beau monde et par mauvais temps des bateaux de pêche, le bac et des bateaux de plaisance en difficulté, ne pensez-vous pas que l'on sera face à un scénario inextricable ? Et pourtant cela peut arriver malgré le radar et la qualification -à venir - des pilotes !

Le ponton d'accostage existant sera-t-il refait entièrement ou seulement rafistolé ? Quel en est l'impact financier ?

Quid des portes containers et des paquebots avec ce terminal ?

Va-t-on tout paralyser lors de l'arrivée d'un méthanier, je crois savoir qu'il est bloqué un pont avant le site de Montoir-de-Bretagne quand se présente un méthanier ?

Pourquoi une grue fut-elle démontée et pourquoi maintenant ?

Quels sont les systèmes de secours et les hôpitaux dans la région?

Quid des indemnisations en cas de catastrophe ?

Quelles conséquences d'un vent très violent par le travers d'un méthanier à cuves ?

Je crois savoir qu'une rupture de câble de tractage est intervenue lors de la sortie du Colbert dans l'estuaire de la Gironde, qu'en est-il ? Si cela est vérifié, quelles en sont les raisons ? Cela ne peut-il pas se reproduire lors du guidage d'un méthanier ? Où peut aller le méthanier dans ce cas là ?

Étude des nuisances:

Elles sont de tous ordres, du bruit à la pollution en passant par l'olfactif et le visuel. Certains auront beau dire, nous avons des exemples comme Fos-sur-mer et Montoir-de-Bretagne ainsi que tous les sites portuaires industrialisés. Ce n'est pas beau à voir. Regardez le bec d'Ambès près de Bordeaux.

Nous ne pouvons avoir accès à aucune étude profonde sur ces nuisances ce qui pourtant devrait être une partie importante du dossier. A cette époque où la protection de l'environnement est mise en avant, nous trouvons que ce chapitre n'est pas débattu dans le fond et donc que le rôle de la commission n'est pas rempli.

Quid de l'état des routes après le passage de 20 camions énormes par jour, de l'urbanisme local, de la qualité de vie, des maladies à venir, du tourisme. Il y a un manque total de prise en compte sérieux de ces problèmes, personnes ne sais répondre sur la base d'étude car non commencées et/ou non divulguées. Or c'est ce que tout le monde demande, des études indépendantes et fiables ainsi que leurs résultats. Personne n'a le droit d'éluder les problèmes.

Questions:

Pourquoi ce n'est pas un organisme français qui contrôle le système HQSE des entreprises qui travailleront sur le chantier, si celui-ci à lieu ?

Y a-t-il eu des études d'impact sur la forêt environnante et sur les zones protégées ?

Le dossier 4Gaz dit qu'il n'y a pas de dragage significatif prévu pour le moment, mais après son départ ce sera sûrement nécessaire avec les mouvements des méthaniers, quel sera cet impact sur la vie aquatique ?

Il y aura une énorme quantité d'émission de gaz nocifs pour les personnes et pour l'environnement, comment peut-on minimiser cette pollution ?

Cela semble utopique que de penser que trois mètres de moins sur 38 mètres de haut plus 9 mètres de dôme prévus seront un moyen de minimiser l'impact visuel

Peut-on réellement penser que des rejets de plusieurs kilogrammes de chlore, même dilués, ne vont pas modifier ou endommager le milieu ambiant ?

Peut-on affirmer que cela ne sera pas nocif pour les êtres humains ?

Peut-on assurer que ces rejets ne vont pas porter préjudice à l'aquaculture implantée non loin de là, au gré des courants, des marées ou des tempêtes ?

Les pêcheurs professionnels sont-ils consultés et informés plus particulièrement ?

Peut-on être certains que les rejets vont se perdre dans l'océan, a-t-on fait des simulations ?

On nous dit qu'il y a un rejet de 10 m³/seconde de chlore mais que le fleuve a un débit de 1000 m³/seconde donc il y aura dilution rapide. Au cas où, ces 1000 m³/seconde passent-ils juste devant la sortie du chlore pour les diluer aussi rapidement ?

L'estuaire est la principale et unique source de naissain pour les ostréiculteurs du bassin d'Arcachon et du bassin de Marennes Oléron, quel impact sur le naissain aura ce chlore rejeté ?

Pourquoi ne pas choisir d'office un Regazéifieur à Combustion Submergée si ce dernier ne nécessite pas d'ajout de javel ?

On ne construit pas un terminal pour une utilisation intermittente, donc il sera rejeté 60 tonnes par an d'eau de javel dans l'estuaire. pour vous, c'est de la pollution ou pas ?

Outres les nuisances « directes » lors du chantier, qu'en est-il des nuisances collatérales ? : Usine à béton, transport des matériaux, poussières, bruit de jour comme de nuit, gaz d'échappement de véhicules hors normes et bien sûr, j'en oublie.

Les nuisances ainsi créées touchent non seulement l'environnement mais aussi les personnes : donc système nerveux atteints, infection des voies respiratoires, déséquilibres nocturnes et autres pathologies pourront survenir.

Que va devenir la plage adjacente ? Interdite comme c'est le cas pour Fos-sur-mer Cavaou ?

Qui nous garantit que la torchère ne brûlera que par intermittence ?

Si nous avons raison sur tous les doutes et toutes réserves que nous émettons, qui ira rechercher la société 4Gas pour la responsabiliser ?

Est-ce que c'est la société 4Gas qui assurera la maintenance du terminal ?

De même pour toutes les parties prenantes, comment les rappeler pour les responsabiliser des dégâts subis ?

Quel organisme de contrôle français va nous garantir que les travaux réalisés sur notre sol seront réalisés par du personnel suffisamment qualifié ?

Qui remettra les routes en état après la fin du chantier ?

Qui va indemniser les pertes sur la valeur des habitations suite à cette implantation ?

Qui va indemniser les pertes dues à la chute du tourisme (plage sûrement interdite- de toute façon ce sera un site stratégique donc interdit d'approche-, port de plaisance qui obligatoirement enregistrera une baisse de fréquentation, commerce moins achalandé par conséquence) ?

Qui ira chercher 4Gas (s'il existe toujours, ce dont je doute) en fin de vie de l'usine pour remettre le site en état ?

L'unité de production d'azote ne présente-t-elle aucun danger ?

Le rejet d'eau à une température inférieure de 7° a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Quelles sont les nuisances précises de l'unité de cogénération ?

Examen des variantes du projet:

Nous ne trouvons pas de réunion prévue à cet effet or c'est un thème qui doit être ouvert afin de pouvoir mieux appréhender le projet soumis au débat. Le débat public, de ce fait, ne remplit pas complètement son rôle.

Question:

Ne peut-il y avoir de projet modifié qui réponde plus à l'attente des divers riverains, pourquoi ne trouvons-nous aucune étude à ce sujet ?

Pourquoi pas de variante(s) au développement de cette zone ?

Un seul projet car le PAB et la société 4Gas veulent passer en force ?

Un seul projet parce que le PAB et la société 4Gas sont incapables de proposer autre chose ?

Par certitude que ce sera cela et rien d'autre ?

N'y a-t-il pas de site plus approprié pour la sécurité ?

Pourquoi ne pas envisager de plus petits méthaniers afin d'éliminer le problème du tirant d'eau et placer le site ailleurs loin des centres de vie ?

Ne peut-on pas étudier une zone de développement durable en lieu et place de ce projet ?

Ouverture d'un débat au-delà du projet lui même:

Pas de débat envisagé sur ce thème, qui pourtant serait intéressant car on pourrait connaître la philosophie du port autonome de Bordeaux et de 4Gas.

De même il serait bon de prouver que la France est en manque de gaz et que ce rush sur la création de port méthanier est d'une impérieuse nécessité et éloignée de toute arrière pensée mercantile. Certes il nous faut du gaz, mais nécessairement en telle quantité ?

Nous pourrions aussi nous faire expliquer le pourquoi de la perte de vitesse de ce port. Le marché des containers est florissant partout dans le monde, pourquoi échappe-t-il à ce pauvre port autrefois si glorieux ? (À titre personnel je peux en parler car je suis natif des Chartrons et que j'ai connu les terre-neuvas). Ce projet semble être un « rattrapage » facile pour ne pas couler !

Nous souhaitons tous la prospérité du PAB, c'est évident, il y a de nombreux emplois à la clef, mais quels autres moyens plus créatifs furent envisagés pour son redressement ?

Pourquoi si cela est rentable n'avons-nous pas d'investissement pour réaliser les mêmes prestations avec des fonds français ?

Questions:

On parle de création d'emploi mais il a fallu une grève à Fos pour que GDF lâche cinq emplois à du personnel local. Cela sera-t-il différent au Verdon ?

Si l'on peut penser que l'activité économique locale aura l'apport d'une partie des trois cents employés du chantier pendant trois ans, cela compensera-t-il les pertes engendrées inéluctablement par la diminution du tourisme et la baisse des prix de l'habitat ?

Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'appel d'offre comme c'est généralement le cas pour un projet d'une telle importance ?

De l'argent public sera dépensé pour ce projet, le PAB y pense-t-il ?

Qui dans nos institutions contrôlant le PAB peut lui faire entendre raison ?

Que pense la commission européenne de l'environnement de ce projet ?

Quel est le rôle de l'Espagne dans ce projet

Au delà de ce projet, que prévoit le PAB comme autre implantation polluante sur ce site ?

Il reste au PAB de nombreux hectares en réserve foncière industrielle proche du futur site pour nous surprendre encore, veut-t-il devenir riche sur la terre des autres ?

Qu'en est-il du gazoduc ?

Fera-t-il plus de cent kilomètres de long pour ouvrir droit à un débat public ou débat public il y aura dans tous les cas de figure ?

Pourquoi ne plus avoir développer et favoriser le bois, les grumes tropicales, les céréales, le sable ou les croisières (la ville de Bordeaux à du charme et les environs ...du vin et quel vin !)

Pourquoi GDF n'a-t-il pas pensé à ce site, savez-t-il par avance le branle-bas de combat que cela allait engendrer ?

Le gaz obtenu sera-t-il uniquement pour la France ?

Pourquoi ne pas demander, si l'Europe veut se doter en gaz, aux autres pays européens de commencer à avoir comme nous au moins trois terminaux méthaniens, ce ne serait pas si mal ?

A quelle année remonte l'idée de ce terminal ?

Considération portée aux participants à ce débat public:

Si nous nous fions aux rapport sur le déroulement de ces débats, ce qui saute aux yeux est le manque de considération dont fait preuve le président de 4Gas dans ces pseudo-réponses où il ne dit que ce qui lui convient, ce qui est toujours loin de l'attente de réponses précises de sa part. On ne peut même pas dire que les réponses soient évasives, elles sont à côté du sujet et toujours retranchées derrière le fait que ce n'est pas de la compétence de 4Gas ou que 4gas domine le sujet, au choix, comme cela l'arrange. Réponses jamais étayées de rapports d'experts. Au niveau de l'importance de ce projet et de la concertation personne ne peut se baser que sur de simples affirmations.

Quelle considération également quant au public si l'on regarde bien le dossier offert, c'est en gros un prospectus où rien n'est traité autrement que sur tous les sites Internet parlant de projets similaires c'est à dire que même avant, sans ce document, on en sait autant qu'après la lecture dudit document. On n'apprend rien de sérieux comme le nécessiterait la gravité du projet : dangerosité, pollution et environnement.

Les professionnels locaux ne sont pas plus éclairés ni plus informés sur la répercussion de ce projet sur leurs activités, ils réclament des études pointues d'impact et non de simples affirmations non fondées. Ils participent cependant à la vie active de la région.

Questions :

Le Président de 4Gas parlera-t-il un jour de l'oeuvre existante de cette société jusque là « bien mystérieuse » où rien n'a encore fonctionné sur aucun site où il est présent ?

Pourquoi choisir de petites salles, comme par exemple pour la réunion de Royan, alors qu'il existe la possibilité d'obtenir des salles accueillant bien plus de participants ? Certains ne viendront pas de peur de ne pas avoir de place. Or le but du débat est de toucher le plus de monde possible, si nous raisonnons sainement.

Esprit du débat public:

Citons: « *L'objectif du législateur est de **permettre l'information et l'expression la plus large possible** de toutes les parties concernées (maître d'ouvrage, pouvoirs publics, élus, associations, **experts**, riverains, grand public, etc.) pendant la phase d'élaboration du projet, avant que les principales caractéristiques n'en soient fixées et " en tout état de cause, avant l'arrêté prescrivant l'enquête publique ". C'est-à-dire à un moment où il est encore possible de modifier voire d'abandonner le projet. »*

Cette initiative de débat public est concevable si respectée dans l'esprit, mais sans les experts quelles informations objectives peut-on avoir. Par contre le débat est tronqué si l'on ne connaît pas les caractéristiques principales du projet car le maître d'ouvrage et le port autonome de Bordeaux se retranchent derrière le fait qu'ils ne peuvent répondre, l'étude étant à venir. Le débat est étouffé dans l'oeuf dès l'origine et pourtant cela aurait pu être un bel exemple de démocratie participative.

En conclusion, si conclusion il peut y avoir dans l'état des choses:

Nous ne pouvons abonder dans le sens du projet et ce pour plusieurs raisons:

- nous considérons être trop mal informés: des affirmations mais non des preuves,
 - nous ne sommes en rien certain de l'utilité du port méthanier,
 - nous pensons qu'il est potentiellement dangereux,
 - nous sommes sûr qu'il va porter atteinte à l'environnement,
 - nous pouvons penser qu'il va perturber les activités locales,
 - nous savons maintenant que le projet à été « préparer en douce » donc qu'il cache d'autres choses.
-
- nous n'avons que des faux-fuyants comme réponse,
 - nous sommes sûr qu'il ouvre la porte à d'autres projets « sournois »
 - nous sommes en face des parties prenantes qui n'arrivent pas à être crédibles sans vrais arguments,
 - nous avons l'impression que nos interlocuteurs non rien à faire de ce débat imposé.

Dans l'attente de réponses concrètes veuillez agréer, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, l'expression de nos plus respectueuses salutations.

Le Président de l'association « Les Amis de Saint-Georges-de-Didonne »

Christian Pallier