



Conseil Economique et Social Régional d'Aquitaine

Hôtel de région
14 rue François de Sourdis
33077 Bordeaux Cedex
Tél : 05 57 57 80 80
www.cesr-aquitaine.fr

Le CESR d'Aquitaine a toujours apporté, dans les délais impartis, sa contribution dans le cadre des débats publics (ou procédures voisines) organisés dans la région. S'il n'a pas répondu plus tôt, s'agissant du projet de terminal méthanier du Verdon, c'est en raison du calendrier de renouvellement de l'Assemblée socioprofessionnelle régionale, la mandature précédente expirant le 31 octobre 2007, et la nouvelle Assemblée n'étant installée que depuis le 14 novembre courant.

Toutefois, le Bureau sortant du CESR a déjà validé le 18 septembre 2007 (et transmis le 1er octobre au Président de la Commission particulière) une note rappelant les prises de positions antérieures du CESR sur des dossiers connexes (Schéma de services collectifs et rapport sur l'énergie en Aquitaine, évolution de la zone de Lacq, établissements Seveso en Aquitaine, SRADT, éléments de conjoncture, ainsi que la saisine de la Section Veille et Prospective sur l'économie productive et l'économie résidentielle...).

De façon à respecter l'échéance ultime de la procédure en cours (fin novembre 2007) conduite en parallèle avec celles qui concernent deux projets similaires au Havre et à Dunkerque, le CESR a réuni en urgence, le 22 novembre 2007, ses quatre commissions nouvellement constituées pour entendre, en présence de représentants de la Commission particulière du débat public, les porteurs du projet (société 4GAS) et la société TIGF (concernant le gazoduc), en vue d'une contribution de synthèse validée par le Bureau de l'Assemblée du 28 novembre.

Le CESR a conçu sa contribution comme une réponse à la consultation initiée **par le maître d'ouvrage** (l'industriel privé 4GAS), qui doit, à l'issue du débat, "prendre sa décision sur ce projet : le poursuivre, le modifier ou l'abandonner".

Pour ce faire, conformément à ses démarches habituelles, le CESR, en se situant comme toujours dans une approche "régionale", a ordonné sa contribution en allant du général au particulier, au travers des six interrogations suivantes :

→ Quel modèle de développement économique et social pour l'Aquitaine ?

Le CESR a constamment rappelé son souci de promouvoir un développement équilibré de l'Aquitaine entre activités "productives" et activités "résidentielles" en limitant – autant que faire se peut – les effets d'éviction d'une sphère à l'autre et au sein d'une même sphère. Face au basculement – préoccupant – enregistré ces dernières années dans la région du productif au résidentiel, toutes les opportunités d'accueillir de nouveaux investissements productifs sont donc à considérer avec un intérêt et une attention tout particuliers.

→ Quelles vocations pour le Port Autonome de Bordeaux et ses différents sites ?

Le port de Bordeaux, comme tout port d'estuaire, ne peut pas équilibrer ses coûts d'entretien (la navigabilité du chenal en particulier) à partir des seuls mouvements de paquebots de croisières et de transport de marchandises en direction ou en provenance de son "hinterland". Une vocation industrialo-portuaire est donc nécessaire, d'autant qu'elle rejoint aujourd'hui les préoccupations environnementales en faveur d'une limitation des transports terrestres de biens intermédiaires et donc en faveur d'un report modal vers le mode maritime avec, en corollaire, des localisations sur les sites portuaires.

C'est déjà la vocation de Bassens et d'Ambès sur le port amont. Cela a toujours été la vocation affichée du Verdon sur le port aval, seul terminal directement accessible par les navires à fort tirant d'eau, qui de ce fait alimentait les trois raffineries de l'estuaire avant leur fermeture après le deuxième choc pétrolier.

→ Quelle place pour le Gaz Naturel Liquéfié dans les trente années à venir ?

S'agissant du gaz naturel en général, cette ressource (hors méthane issu de la biomasse) fait certes partie des énergies non-renouvelables, mais c'est la moins polluante au regard des rejets atmosphériques et sa durée d'exploitation - quelles que soient les incertitudes entre experts - apparaît largement supérieure à celle du pétrole. Il s'agit donc d'une ressource énergétique "de transition" dont l'usage doit s'inscrire dans une stratégie (européenne, nationale et régionale) répondant à des enjeux de long terme.

S'agissant du cas particulier du GNL, les perspectives annoncées ne s'inscrivent pas dans un accroissement global de la consommation de gaz naturel, mais dans celle d'une diversification géopolitique des approvisionnements et, en conséquence, d'une stimulation de la concurrence entre fournisseurs et opérateurs dont devraient bénéficier les usagers dans un contexte global d'accroissement des tensions sur le marché énergétique.

L'Aquitaine qui, grâce au gaz de Lacq, avait pu bénéficier antérieurement d'approvisionnements à prix préférentiels (d'où la création d'une société gazière propre au grand sud-ouest : GSO) générant un élargissement des usages tant industriels, agricoles que domestiques, pourrait grâce au GNL sinon retrouver un avantage comparatif, du moins échapper à une pénalisation liée au coût du transport, par rapport à d'autres zones européennes, aujourd'hui mieux desservies. En effet, à la différence de l'électricité, les coûts d'acheminement pour le gaz sont en partie proportionnels à la distance parcourue.

→ Quel intérêt pour un nouveau terminal méthanier dans le Sud-Ouest ?

Si pour le PAB et les collectivités locales concernées l'apport financier d'une telle implantation au Verdon est manifeste, s'agissant des clients potentiels de la région l'intérêt avancé réside dans le niveau des prix relatifs dont ils pourraient bénéficier, dans un contexte de concurrence accrue, comparativement aux approvisionnements en GNL à partir d'autres terminaux : Montoir de Bretagne, Fos, Bilbao.

Toutefois, les membres du CESR s'interrogent toujours sur la nature des bénéficiaires potentiels en Aquitaine (entreprises et/ou particuliers au travers des sociétés de distribution intervenant dans la région) et sur l'ampleur des gains qu'ils pourraient en tirer. Les Conseillers ont bien compris qu'un tel investissement, pour un opérateur privé spécialisé dans la seule gestion d'un terminal méthanier, ne peut se concevoir sans l'assurance de contrats à long terme. Mais, à ce stade du dossier, aucune information n'a été fournie par le maître d'ouvrage sur ce point.

Un projet de cette ampleur aura un impact significatif sur la valeur ajoutée et l'emploi dans la région, tant en ce qui concerne la phase de construction que l'exploitation du terminal, dans une zone actuellement peu active, un meilleur accès à la ressource gazière devant permettre d'exercer des effets de levier, au sein de la sphère productive, sur l'ensemble du territoire aquitain.

→ Le site du Verdon est-il adapté pour cette implantation ?

Pour les raisons évoquées plus haut, le site du Verdon a comme premier avantage d'être directement accessible par les navires à fort tirant d'eau et de concerner une friche industrielle précédemment utilisée comme terminal pétrolier, avec un ponton déjà construit et sans nécessité de dragage supplémentaire.

Les conséquences environnementales n'apparaissent pas, de ce fait, rédhibitoires, mais doivent être précisément évaluées au travers des études d'impact à venir, préalable nécessaire à l'autorisation d'exploitation de la part des services compétents de l'État.

La décision sera alors soit un refus, soit une acceptation conditionnée par le respect d'un cahier des charges rigoureux, tant au plan écologique, de la sécurité (garantie par le respect des normes de la réglementation européenne SEVESO), des nuisances, de l'insertion paysagère et de l'esthétique industrielle du projet.

Ces exigences sont aujourd'hui "générales" mais doivent être renforcées sur ce site, en dépit des larges espaces dont dispose le PAB et de la faible densité environnante, tant en raison des qualités et de la fragilité de la zone estuarienne, que de la compatibilité à assurer avec les activités résidentielles avoisinantes (tourisme, lotissements d'habitation, port de plaisance) et des autres activités productives (terminal de containers, pêche professionnelle).

Ce projet doit donc s'inscrire dans un programme global de développement de la pointe du Médoc. Si sa réalisation est confirmée, il nécessitera une information et une concertation permanentes débouchant sur la mise en place d'une structure partenariale de type CLIPS (Commission Locale d'Information, de Prévention et de Suivi).

De plus, la réhabilitation du site en fin de vie de l'exploitation de l'équipement doit être garantie.

➔ Quels travaux sont à prévoir pour le gazoduc correspondant ?

L'audition des représentants de TIGF n'a pas permis d'éclaircir ce point, la société responsable de l'infrastructure n'étant pas encore en mesure d'apporter des précisions sur les options possibles, à ce stade de la procédure. Le CESR regrette que cette partie (pourtant indissociable) du projet n'ait pas été soumise au débat public en cours.

Si le maître d'ouvrage donne une suite à ses intentions, à l'issue de la phase actuelle, le CESR souhaite être informé et, le cas échéant, consulté pour avis sur les études d'impact afférentes et la solution envisagée, en vue d'une connexion au réseau géré par TIGF dans le sud-ouest, solution qui devrait en outre permettre la fourniture en gaz de la zone médocaine, actuellement non desservie.

En conclusion, le Bureau du CESR considère qu'à ce stade de la procédure et en réponse à la consultation engagée par le maître d'ouvrage (4GAS) :

>le projet d'implantation d'un terminal méthanier au Verdon apparaît comme une opportunité pour renforcer la base productive de l'Aquitaine ;

>si le porteur du projet poursuit dans ses intentions d'investissement, les études d'impact (incluant le gazoduc) seront décisives, dans une zone particulièrement sensible, pour une autorisation d'exploitation par les services de l'État, et le CESR souhaite être informé des prolongements sur ce projet. Il est prêt à répondre à toute nouvelle consultation pour avis que pourrait lui demander alors le Préfet de Région.

La problématique soulevée par cette consultation illustre la nécessité d'associer toutes les parties prenantes afin de relever le défi des compatibilités à assurer entre économie productive et économie résidentielle, pour un développement économique et social équilibré de l'Aquitaine.

Les cahiers d'acteurs reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Pour joindre la Commission particulière du débat public :

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

Téléphone : 05 56 52 59 31 - Fax : 05 56 52 71 47

Courriel : contact@debatpublic-terminal-leverdon.org

Site internet : www.debatpublic-terminal-leverdon.org