



Une pointe pour tous

3500 adhérents au 15/11/2007

Association

«Une pointe pour tous
le collectif des deux rives»

Association loi 1901

BP n° 1, 33123

Le Verdon-sur-mer

www.medocpourtous.org

→ Un dossier indigent, un débat tronqué

Le maître d'ouvrage a présenté un dossier indigent

En août 2006, le Port Autonome de Bordeaux rendait public l'accord passé six mois auparavant avec la Société 4GAS, basée aux Pays-Bas, filiale du groupe financier américain Carlyle-Riverstone, pour la construction au Verdon-sur-Mer d'un terminal méthanier. Il n'y a pas eu, de la part du PAB, d'appel d'offres qui aurait permis de mettre en concurrence les compétences de diverses entreprises.

L'indigence du dossier du maître d'ouvrage, rendu public seulement à la fin du mois d'août 2006, biaise le débat. Il se présente comme un prospectus publicitaire et passe sous silence plusieurs des aspects essentiels du projet, remettant en cause les principes de transparence et d'argumentation qui doivent animer le débat public. Il ne s'appuie pas sur des études indépendantes et celles qu'il cite, réalisées à sa demande par le BET Royal Haskoning, visent pour l'essentiel à justifier des décisions déjà prises.

Le débat ne prend pas en compte tous les aspects du projet

La procédure retenue pour le débat public ne respecte pas les dispositions de la loi du 27 juillet 2002 relatives à la démocratie de proximité, reprises par la décision de la CNDP du 4 avril 2007 qui affirme que le débat public doit «débatte de tous les aspects du dossier». En effet, rien n'est dit sur l'accès maritime, sur l'appointement, sur les opérations de dépotement (pompage du GNL dans les réservoirs du navire), et sur l'acheminement du gaz naturel par gazoduc. Au prétexte que le maître d'ouvrage ne sera pas le même, la question du gazoduc n'est pas abordée dans le cadre de ce débat public. Elle fera l'objet, ultérieurement, d'un autre débat. Or il n'y aura pas de terminal sans gazoduc, et pas de gazoduc sans terminal...


La CNDP aurait dû rejeter un dossier présenté par un investisseur qui n'a aucune responsabilité dans l'approvisionnement maritime du GNL, dans l'exploitation des installations ou celle du gazoduc nécessaire à l'acheminement du gaz.

Une stratégie d'esquive et de désinformation préjudiciable à la qualité du débat et à la démocratie locale

Devant l'opposition massive des populations et des élus sur les deux rives de l'Estuaire, la société 4GAS et le PAB ont révisé à la baisse le dimensionnement du projet : deux cuves et éventuellement une troisième au lieu des cinq prévues initialement. La capacité à terme des installations est, de fait, beaucoup plus élevée.

En effet, 4GAS pourra toujours augmenter jusqu'à 5 cuves sa capacité de stockage. De plus, la société ENDESA a réservé un terrain de 15 hectares, adjacent à celui de 4GAS. Entre 6 et 8 cuves de stockage pourraient ainsi être installées sur ces 35 hectares. La capacité de regazéification pourrait alors passer de 6 milliards de m³ à 18 milliards de m³. La capacité potentielle du gazoduc de 170 km que TIGF devrait construire est, dans le projet actuel, de 15 milliards de m³/an. Elle pourrait être augmentée ultérieurement par la construction d'une station de compression supplémentaire.

Si ce projet devait voir le jour, c'est une vaste zone de stockage et de regazéification de GNL – l'une des plus importantes de la façade atlantique européenne – qui se mettrait progressivement en place, entraînant des bouleversements socio-économiques et environnementaux profonds et irréversibles sur les deux rives de l'Estuaire.



→ Un projet qui n'est pas opportun dans une perspective de développement national et régional

L'intérêt national du projet n'est pas avéré

- **L'argument essentiel évoqué par le promoteur porte sur la sécurisation de l'approvisionnement en gaz du pays.**

La consommation française est actuellement voisine de 50 milliards de m³/an. L'importation potentielle par les deux terminaux français actuellement en service est de 17 milliards de m³.

Avec l'extension de Nantes-Montoir (prévue pour 2011) et la mise en service de Fos Cavaou (en 2008), on arrive à une capacité voisine de 32 milliards de m³. À celle-ci il faut ajouter les importations de gaz par gazoduc qui assurent actuellement l'essentiel de nos fournitures en gaz. Si un seul des nouveaux projets en cours d'étude en France se réalisait, la France se trouverait alors en surcapacité.

Exporter le gaz vers l'Espagne (6 terminaux déjà !) et l'Italie (5 terminaux et 12 en construction ou en projet !), comme cela est évoqué par 4GAS, n'a rien à voir avec la sécurisation des approvisionnements de la France.

La flambée spéculative actuelle sur le gaz naturel ne reflète pas un besoin. Elle est d'abord la conséquence de la libéralisation du marché de l'énergie. Celle-ci a conduit des investisseurs (EDF, GDF, Poweo, Suez-Electrabel, EON, ATEL, ENDESA, 4GAS...) à se positionner sur le marché du GNL.

Si les projets en cours de ports méthaniers aboutissent, il en résultera, à terme, une très forte augmentation de la consommation d'énergies fossiles. Le gaz naturel ne se substituera pas au pétrole, il s'y ajoutera.

Or, toute augmentation de la consommation de gaz va à l'encontre de la loi de juillet 2005 sur l'orientation et la programmation de l'énergie qui retient comme objectifs une réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 et le développement programmé de la part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique. En effet, la filière de production et d'utilisation du méthane est génératrice de gaz à effet de serre à un niveau très proche de celui de la filière pétrole (en particulier si l'on prend en compte l'ensemble des déperditions et transformations diverses propres au choix du GNL par rapport au transport en gazoduc sous forme gazeuse).

- **L'argument selon lequel le projet permettrait une diversification de nos approvisionnements et donc leur sécurisation ne tient pas non plus.** L'OPEP et la Russie prises ensemble détiennent à elles seules les trois quarts des réserves mondiales de gaz, tout comme pour le pétrole. Comparant les avantages respectifs des approvisionnements de la France par gazoduc et par voie maritime, le Centre d'analyse stratégique de la Commission «Énergie» écrit, dans son rapport d'orientation des perspectives énergétiques de la France (avril 2007) : «Le transport du GNL par voie maritime n'est pas non plus exempt de risques, la problématique des voies et passages stratégiques se posant pour lui dans des termes assez comparables à ceux évoqués pour le pétrole».

- **L'argument présenté d'un avantage pour le consommateur résultant de la concurrence n'est pas justifié** puisque depuis la libéralisation du marché du gaz ouvert aux industriels en juillet 2004, le prix du gaz a fortement augmenté et qu'il reste indexé sur le prix du pétrole.

Le dossier du maître d'ouvrage et le débat public ne démontrent donc en rien l'opportunité «sociale» et nationale de ce projet de terminal méthanier.

Celui-ci constitue une opportunité financière pour un groupe privé, souhaitant profiter de la libéralisation du marché gazier européen. Il construira les installations et les louera au prix le plus élevé possible à un exploitant dont il nous dit ignorer aujourd'hui le nom.

La logique du développement régional ne requiert pas de telles installations

- **En termes d'approvisionnement énergétique**

Le premier argument présenté à ce niveau par le maître d'ouvrage porte sur la nécessité de sécuriser l'approvisionnement en gaz de la région Aquitaine. Ainsi, un certain nombre d'acteurs économiques et politiques justifient la construction d'un terminal méthanier au Verdon par la fermeture du centre de **production** de gaz de Lacq. Or une installation d'**importation et de stockage** ne peut apporter la même sécurité d'approvisionnement qu'un centre de production.

De plus, l'Aquitaine n'est pas isolée : elle est reliée par gazoduc aux principales sources d'approvisionnement françaises en gaz naturel (dont le terminal de Nantes-Montoir, en cours d'extension, qui est à 250 km de Bordeaux).

Il est clair que l'ouverture éventuelle d'une voie d'approvisionnement de GNL au Verdon ne garantit en aucune façon «l'indépendance gazière» régionale.

L'argument évoqué d'une baisse du coût d'acheminement régional du gaz en cas d'installation de 4GAS au Verdon ne s'appuie sur aucun chiffre. Le seul coût du gazoduc à construire pour raccorder le terminal projeté à l'artère de Guyenne (400 à 500 millions d'euros) pourrait au contraire compromettre singulièrement la rentabilité globale du projet et cela sans certitude qu'à l'horizon 2012, les réseaux existants, déjà proches de la saturation (en particulier l'artère de Guyenne), seront capables d'absorber le gaz en provenance du terminal du Verdon.

• En termes de développement économique à moyen et long terme

Nous reviendrons plus loin sur l'impact désastreux que pourraient avoir de telles installations sur l'économie locale. Nous n'évoquerons ici que les retombées régionales que certains, PAB et CCI de Bordeaux notamment, espèrent d'un tel projet : l'augmentation du tonnage permettrait de créer des emplois. C'est l'argument principal – et souvent le seul – des «pro-méthaniers», le débat public l'a clairement démontré. Cet argument est très discutable.

Tout d'abord écoutons ce que disent les acteurs économiques de Fos-sur-Mer, les élus (cf. interviews réalisées en juin 2007). Les terminaux méthaniers ne créent pas d'emplois (5 emplois, arrachés de haute lutte après plus de deux semaines de grève des dockers, à la mise en service du nouveau terminal de Fos-Cavaou) mais entraînent beaucoup de servitudes au point de créer, même au sein d'une région à vocation «industrie lourde», un rejet massif. Le référendum qui a mobilisé plus de 4 500 votants sur une population de 11 000 habitants, a donné 98% de voix contre l'implantation du terminal de Cavaou. Une telle réaction, au sein d'une région industrielle, ne devrait-elle pas modérer quelque peu les enthousiasmes de certains ?

Si à court terme, le projet est susceptible de rapporter de l'argent au PAB (redevances foncières, taxes portuaires), rien ne permet de garantir que sa rentabilité à long terme pourra être assurée. À l'horizon 2020/2030, soit quelques années après la mise en service des installations, la législation de plus en plus contraignante sur toutes les filières fortement émettrices de Gaz à effet de serre et l'augmentation des taxes «carbone», anticipée dans les conclusions du «Grenelle de l'environnement», seront de plus en plus pénalisantes. Elles pèseront sur les coûts de production tout comme les dépenses liées à la sécurisation de l'accès maritime et à l'amortissement du raccordement du site au réseau européen de gazoduc.

Quelle certitude le Port Autonome de Bordeaux a-t-il à cette échéance ? S'agit-il alors, même pour lui, dans une logique de rentabilité, d'une réelle opportunité ? Ne s'agit-il pas d'un leurre qui risque de reporter à plus tard (trop tard ?) une réelle réflexion sur d'autres opportunités de développement en phase avec des filières industrielles d'avenir ?

➔ Un projet qui n'est pas en cohérence avec le développement local des deux rives de l'Estuaire

Dans son dossier, 4GAS indique que l'implantation est prévue dans la zone «industrialo-portuaire» du Verdon, laissant croire au lecteur qui ne connaît pas les lieux qu'il s'agirait, comme pour les implantations de Fos, de Dunkerque ou du Havre, d'une zone déjà occupée par des installations industrielles. Or il n'y a aujourd'hui – et n'y a jamais eu – aucune activité industrielle sur les deux rives dans cette partie de l'Estuaire. Une telle activité avait été envisagée au début des années 1970 mais a été abandonnée. Actuellement la seule activité développée sur le site est celle du terminal porte-conteneurs (VAT). Son fonctionnement n'a pas eu, à ce jour, de conséquences néfastes sur l'environnement.

L'installation d'un port méthanier constituerait une implantation industrielle majeure sur un site dont la vocation industrialo-portuaire a été définie il y a plus de 30 ans, dans un tout autre contexte économique, et à une époque où l'importance donnée à la protection de l'environnement et à la prévention des risques était très différente de celle qui prévaut aujourd'hui.

Elle remettrait en cause la vocation touristique du secteur qui s'est affirmée progressivement et s'est traduite, au cours de la dernière décennie, par de nombreuses initiatives et de gros investissements des collectivités locales.

Or le tourisme génère directement aujourd'hui près d'un tiers (27%) des emplois de l'ensemble de la frange côtière du Médoc, et beaucoup d'emplois induits.

Artisans, commerçants, restaurateurs, producteurs viticoles ou aquacoles, responsables d'activités de service diverses : une part importante de leur chiffre d'affaires et de leurs emplois est liée à l'activité touristique. C'est une réalité qui s'est construite en une trentaine d'années, en phase avec l'action des communes et de la CDC de la Pointe du Médoc. L'impact d'une implantation SEVESO II sur la zone pourrait être dévastateur pour toute l'économie locale. Rien dans le dossier du maître d'ouvrage et le débat public n'est venu infirmer cette hypothèse corroborée par une récente étude de l'Observatoire du littoral chiffrant à un facteur 8 le rapport du ratio «nombre de lits touristiques/nombre de lits totaux» entre l'ensemble des communes du littoral possédant au moins un site SEVESO et les autres.

Des réalisations récentes (Port-Médoc notamment, situé à moins d'un kilomètre des installations projetées) pourraient être remises en cause ; de nombreux projets en gestation, golf de Grayan, balnéothérapie à Soulac, ZAC de Port-Médoc, résidences diverses du Verdon et de Soulac pourraient purement et simplement être abandonnés.

Des centaines d'emplois existants et potentiels sont directement concernés. Ajoutons à ces impacts prévisibles la remise en cause de l'activité aquacole sur le site, soit 5 fermes en production étroitement dépendantes de la qualité et de la richesse biologique de l'estran où seront effectués les rejets chlorés de l'installation prévue.

Face à cela quelles opportunités apporte le projet en termes d'emplois et de développement ?

Au niveau du chantier tout d'abord, les 500 à 600 emplois annoncés par le promoteur lors de la première réunion du 27 février 2007 sont revenus à quelques 200 à 300 emplois «présents sur le site», premier ajustement significatif entre promesses et réalité...

Réalité qui pourrait s'avérer encore plus sombre si l'on observe ce qui s'est passé **lors du chantier du terminal de Fos-Cavaou : aucun emploi local n'a été créé**, l'ensemble des appels d'offres ayant été remporté par de grosses sociétés employant de la main-d'œuvre à plus bas coût social (travailleurs des pays d'Europe de l'Est, notamment).

En ce qui concerne les 30 à 50 emplois qui seraient générés directement par l'exploitation ultérieure du terminal, force est de constater, exemple de Fos à l'appui, qu'il s'agit de postes très spécialisés que l'opérateur gazier n'est pas prêt à attribuer ni aux salariés du Port autonome ni a fortiori aux demandeurs d'emploi locaux.

Un préjudice considérable pour les communes du Pays royanais

L'impact «SEVESO» se fera sentir bien sûr de l'autre côté de l'estuaire, à quelques kilomètres seulement des installations projetées et le long du passage prévu pour les énormes méthaniers.

Il faut en outre tenir compte de la pollution visuelle engendrée par d'énormes cuves de 47 m de hauteur et 85 m de largeur, une usine de gazéification et des torchères en face des plages de Royan, de St-Georges-de-Didonne et des autres communes du littoral. Cela portera un coup très grave à l'économie du pays royanais. Rappelons que la Charente Maritime est le deuxième département touristique de France après le Var.

Beaucoup de perdants, donc, pour bien peu de gagnants ! Une image globalement dégradée, un avenir incertain, des opportunités liées à l'arrivée sur le littoral de nouvelles catégories de population (retraités notamment) gâchées, tout cela au profit d'un fonds spéculatif américain et d'une amélioration transitoire des comptes d'un établissement public industriel et commercial, le Port Autonome de Bordeaux.

➔ L'impact environnemental du projet : la fin du dernier estuaire naturel d'Europe

Les 600 km² de l'estuaire de la Gironde constituent un **patrimoine naturel exceptionnel**. Rendre l'Estuaire propice au passage des grands poissons migrateurs et maintenir la biodiversité des marais qui assurent une fonction vitale pour de nombreuses espèces emblématiques et protégées relèvent largement de la responsabilité des pouvoirs publics, État et collectivités locales.

• **Le dossier support du maître d'ouvrage traite avec désinvolture et légèreté la question de l'impact environnemental du projet.** Aucune référence n'est faite aux études existantes, aucune source n'est citée. L'impact du projet est supposé limité à sa seule emprise de 20 ha. «Le site même ne présente pas d'attrait spécifique... Les espaces floristiques recensés sont des espèces communes sur l'ensemble du territoire français, ayant peu d'intérêt écologique». Il a fallu attendre le 24 octobre 2007, bien après le débat sur l'impact environnemental du projet, pour que le maître d'ouvrage consente à rendre publique une synthèse provisoire de l'impact du projet sur la faune et la flore. La présentation du contexte et des enjeux environnementaux n'y est pas actualisée : deux sites du réseau Natura 2000 sont présentés comme des sites potentiels d'intérêt communautaire (Estuaire de la Gironde et Marais du Bas Médoc) alors qu'ils ont été récemment classés comme tels.

Les études citées sont anciennes et peu poussées. Elles ont été réalisées en 1999 et 2000 et sommairement actualisées en octobre 2006. Elles ne présentent aucune étude d'incidence du projet sur les sites Natura 2000 alors que celle-ci est obligatoire, le projet se trouvant à proximité immédiate de 4 sites Natura 2000 : trois sites d'intérêt communautaire (future Zone Spéciale de Conservation) et une Zone de Protection Spéciale (au titre de la directive "Oiseaux").

• Aucune étude indépendante d'impact n'est faite :

- Sur les rejets massifs d'eau chlorée (10 m³/seconde, pour 3 cuves seulement) à proximité d'une vaste zone d'estran qui découvre sur plusieurs centaines d'hectares à chaque marée, des 5 fermes marines et du dernier stock naturel français d'huîtres sauvages.
- Sur les conséquences des trois années de travaux à proximité immédiate d'une zone classée Natura 2000.
- Sur la désorganisation des nappes phréatiques consécutive aux travaux.
- Sur l'intensité du bruit généré par les travaux puis le fonctionnement des installations de pompage cryogénique et de gazéification.

Est-ce le maître d'ouvrage qui ne semble pas maîtriser la problématique environnementale qui a réalisé ces études ? Est-ce le bureau d'ingénierie Royal Haskoning dont ce n'est nullement la spécialité ?

Aucune garantie autre que des «engagements» n'est en outre donnée par le maître d'ouvrage pour assurer la remise en état du site lorsque cessera l'activité des installations.

→ Les nuisances et les risques : le projet ne respecte pas le principe de précaution

Le maître d'ouvrage n'a fourni que très tardivement (le 17 octobre) ses conclusions sur les risques et les dangers du projet.

L'inexpérience du maître d'ouvrage

4GAS a été créé en 2005. Aucun des terminaux gaziers construits par cette société n'est encore en fonctionnement (faut-il rappeler que le projet de 4GAS n'a pas été retenu lors de l'appel d'offres du Port Autonome du Havre ?)

Comment pourrait-on, dans ces conditions, et notamment pour tout ce qui touche à la dangerosité des installations et à leur impact sur l'environnement, se contenter des affirmations d'une société qui n'a ni référence, ni retour d'expérience en la matière.

L'arrêté du 10 mai 2000, relatif à la sécurité des installations classées SEVESO 2 seuil haut, précise que les questions relatives à la sécurité relèvent de la responsabilité de l'exploitant. **Comment l'investisseur peut-il prendre des engagements sur le fonctionnement des installations alors qu'il affirme qu'il ne les exploitera pas ?**

Les insuffisances du dossier

Le dossier sur les dangers ne traite que la question des risques liés au stockage du GNL et à sa regazéification pour lesquels seuls trois scénarios sont envisagés très succinctement : feu de nappe de GNL, inflammation

d'un jet de gaz libéré, inflammation d'un nuage de gaz. Aucune référence n'est faite à des études existantes, notamment au «rapport SANDIA» qui évoque précisément les divers scénarios, à peine survolés dans le dossier 4GAS, et en particulier les risques de dispersion et d'inflammation d'un nuage gazeux et les distances de sécurité liées à ce type de risque.

La conclusion du rapport sur la dangerosité des installations est surprenante : «On peut conclure que, quel que soit le scénario d'accident, le périmètre ne touche pas le village du Verdon». Est-ce une conclusion ou l'hypothèse de départ de l'étude menée par Royal Haskoning à la demande de 4GAS ?

Les risques du transport maritime et la vulnérabilité aux attentats ne sont pas pris en compte

• Un trafic dans un estuaire difficile

Un méthanier de 160 000 T transporte près de 100 millions de m³ de méthane, soit la consommation annuelle d'une ville comme Bordeaux.

Les risques sont multipliés par l'intensité du trafic des navires méthaniers dans l'estuaire de la Gironde : 80 navires/an en phase initiale de fonctionnement, trafic de 240 navires/an envisagé à terme. Or les passes de la Gironde sont réputées difficiles : configuration et tracé, étroitesse, profondeur et instabilité, courants de 3 à 5 nœuds, sécurité de la navigation très dépendante des conditions météo et des coefficients de marée, exposition aux coups de vent et tempêtes des secteurs sud-ouest à nord-ouest.

• Des risques d'échouement élevés

Quels sont les procédures prévues, les délais et les risques encourus si le déséchouement par remorqueur est impossible dans les heures qui suivent l'accident ? Quelles sont les réponses ? Transbordement ? Délestage de la cargaison sur un autre méthanier ? Ni le dossier du maître d'ouvrage, ni le PAB ne fournissent de réponse alors que le risque de surpression dans les cuves ne cessera d'augmenter au fil des heures.

• Des navires et des installations vulnérables aux attentats

Le dossier évoque la protection contre les «intrusions», mais il fait l'impasse sur les risques d'attentats visant les navires dans leur phase d'approche (le chenal est à environ 1 km de la côte entre la Palmyre et Saint-Palais) et à l'apportement, ou les installations à terre, au Verdon-sur-Mer. (Étude réalisée par l'Institut de Protection et de Sécurité Nucléaire -IPSN / IRSN- sur la vulnérabilité des navires méthaniers et installations de stockage aux attentats terroristes).

Périmètre de sécurité et «acceptabilité» des risques

• **Au Verdon-sur-Mer, l'apportement, le stockage et les installations de regazéification se trouveraient à proximité immédiate des habitations :** 450 m des premières habitations, 800 m de l'école du village, 1000 m du port de plaisance.

850 habitations se trouvent dans un rayon de 2 500 m autour des installations.

Les distances des habitations sont nettement supérieures dans les autres installations en service ou en projet :

- Montoir : 2,5 km
- Fos Tonkin : 5 km
- Projet d'Antifer : 2 km et une falaise de 80 m de haut
- Projet de Dunkerque : 2,5 km
- Fos-Cavaou : 2,4 km des premières habitations.

La tendance mondiale est encore à plus d'éloignement (8 km conseillé par les experts américains) voire à l'implantation offshore. La proximité prévue au Verdon serait une triste «première» dans l'histoire des pays occidentaux

En outre, alors que les terminaux méthaniers sont implantés sur des sites de 50 à 70 hectares, le projet du Verdon serait implanté sur un site de 20 hectares seulement, facteur considérable d'accroissement des risques en cas d'accident (effet domino).

• **Le gazoduc** de fort diamètre (1,11 m), long de 150 km à 170 km, passant à travers le Médoc et fonctionnant sous une pression de 85 bars **constitue une autre source de danger.**

• Quel scénario d'acheminement des secours en cas d'accident ?

Le site retenu par le PAB et 4GAS est géographiquement isolé : 100 km du centre du SAMU de Bordeaux avec une infrastructure routière ne permettant pas un accès terrestre rapide du site par ses équipes.

Même si la voie aérienne est possible pour acheminer une équipe, celle-ci ne pourrait pas prendre en charge plus de quelques victimes dont le pronostic vital serait engagé. Une situation avec plusieurs brûlés graves nécessitera un acheminement de renforts terrestres.

S'il y a plus de 10 victimes, un plan rouge devra être mis en place. Le délai d'acheminement de moyens humains compétents, de moyens techniques et de matériels sera très long.

Les pouvoirs publics, État et collectivités locales ont le devoir de garantir et d'assurer la protection des personnes et des biens. 90 000 personnes hors saison et près de 500 000 personnes en période estivale vivent dans les communes des deux rives de l'Estuaire, dans un rayon de 15 km autour des installations prévues.

Au nom de quel impératif majeur d'intérêt national ou régional, l'État et la région sont-ils prêts à prendre la responsabilité d'accepter la construction d'installations qui exposeraient des vies humaines au risque, même minime, d'un accident catastrophique plus meurtrier que celui d'AZF ?

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