

Bordeaux, le  
SG/ld

Monsieur Louis-Julien SOURD,  
Président de la Commission particulière du débat public  
sur le projet de terminal méthanier du Verdon  
17 cours du Chapeau Rouge

33000 BORDEAUX

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, la contribution de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, au débat public sur le projet de terminal méthanier au Verdon sur Mer.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.



Laurent COURBU

Position de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine  
et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux  
sur le projet de construction d'un Terminal Méthanier au Verdon sur Mer  
soumis au Débat Public

---

Le projet d'implantation d'un terminal de réception, de stockage et de re-gazéification de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) sur 20 hectares de la zone industrialo-portuaire du Verdon, soumis actuellement au débat public, est présenté comme devant répondre à 3 grands enjeux :

1. Répondre aux besoins de consommation croissants de gaz naturel qui devraient doubler d'ici 2030 en Europe selon l'Agence Internationale de l'Energie.
2. Créer via un point d'entrée du GNL, qui manque dans le sud-ouest, une nouvelle offre pour les opérateurs français et éventuellement espagnols.
3. Développer l'activité économique du Nord Médoc et plus largement, de l'ensemble du territoire de la Gironde.

La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, au titre de leur mission de promotion des intérêts généraux de l'économie et de représentation des entreprises de leurs circonscriptions, souhaitent la réalisation de ce projet de terminal méthanier au Verdon, équipement dont les retombées sur un plan économique et social permettraient de dynamiser l'économie du Nord Médoc d'une part et le trafic portuaire d'autre part.

Toutefois, la CRCIA et la CCIB réaffirment leur volonté que toutes les garanties soient données quant à la préservation de la qualité de l'environnement et la cohérence de ce projet avec le développement des activités touristiques du Nord Médoc et de l'Estuaire, axe majeur de dynamisation économique et sociale de ce territoire.

### **Une opportunité pour renforcer et dynamiser le développement économique de ce territoire**

---

La Communauté de Communes « Pointe du Médoc » qui regroupe 11 communes est aujourd'hui un territoire qui connaît une croissance démographique limitée, contrastant avec la dynamique observée sur un plan départemental.

Le tissu économique local, constitué de 597 établissements et 1094 salariés répertoriés en 2007 dans le secteur marchand privé, se caractérise par une prédominance de très petits établissements (78% ont moins de deux salariés) et une majorité d'activités de services (57% des établissements contre 52,3% en Gironde)<sup>1</sup>.

Malgré un relatif dynamisme économique, grâce à un nombre de créations d'entreprises supérieur au nombre de cessations, ce tissu économique reste fragile du fait d'un ancrage local limité, puisque près des 3/4 des établissements y sont implantés depuis moins de 10 ans et d'un faible taux de pérennité, seule une entreprise sur cinq créée il y a 5 ans est toujours en activité contre une sur trois pour le Pays Médoc.

Ce territoire devra aussi faire face dans les années à venir à la problématique de la cessation-transmission d'entreprises qui touchera près de 20% des établissements, facteur de risque pour le devenir de l'économie de la Pointe du Médoc.

---

<sup>1</sup> Source fichier CCIB au 10-2007

face à ce constat, l'enjeu de maintenir et de dynamiser l'activité économique de cette zone semble primordial.

De plus, ce projet dont le choix d'implantation est en totale cohérence avec la vocation industrialo-portuaire du site, permettrait de rétablir l'équilibre indispensable entre une "économie résidentielle", prédominante à la Pointe du Médoc et une "économie productive".

Ainsi, la réalisation de cet équipement méthanier, au travers des impacts macro et micro économiques attendus à court et moyen termes, permettrait d'assurer une dynamisation économique de ce territoire tant en terme de retombées directes : 200 à 300 emplois durant la phase de construction, puis 45 emplois sur le site en phase d'exploitation, qu'en terme de retombées indirectes pour le tissu économique local, une centaine d'emplois induits et des ressources fiscales qui seraient comprises entre 3 et 5 millions d'euros par an.

## **Un enjeu stratégique de diversification et de développement de notre économie portuaire**

En terme d'activité portuaire, l'installation du terminal méthanier devrait générer au minimum 2 millions de tonnes supplémentaires (contractuellement garantis), soit un accroissement minimal de 25% en volume du trafic actuel permettant au PAB de retrouver un niveau d'activité d'environ 10 millions de tonnes. L'optimum de fonctionnement du terminal se situera au-delà de ce seuil, vraisemblablement autour de 4 millions de tonnes.

Le seuil maximal du projet, 15 BCM (milliards de mètre cubes de gaz) sur 3 cuves, représenterait s'il était atteint plus de 10 millions de tonnes supplémentaires de trafic. Pour mémoire, le port avancé du Verdon représentait 42% du trafic du PAB avant la fermeture des raffineries de pétrole en 1986 contre 3.26% aujourd'hui, avec un trafic de 268.500 tonnes au Verdon.

Les entreprises de lamanage et de remorquage, à l'équilibre d'exploitation fragile, verraient leur activité pérennisée et des augmentations d'effectif de l'ordre de +15%.

En terme de ressources financières, le trafic généré par les bateaux méthaniers donnerait lieu au versement de droits portuaires évalués à 1 € par tonne. L'engagement minimal et contractuel de trafic correspond donc à une recette annuelle de 2 M€, ce qui revient à augmenter de 50% la capacité d'investissement globale du Port Autonome, au bénéfice immédiat de la communauté portuaire et estuarienne. Quant à la perception de revenus fonciers, elle est évaluée au minimum à environ 200.000 € par an.

Sans entrer dans des considérations géostratégiques de maîtrise de l'énergie, qui constitue un réel enjeu pour l'Aquitaine, il apparaît important de considérer que la réalisation d'un tel équipement revêt un caractère stratégique qui déterminera l'avenir économique et social du territoire concerné mais également de l'ensemble de la Gironde et de l'Aquitaine.

## **Un impact environnemental limité**

Toutefois, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux seront vigilantes sur les garanties données quant à la préservation de l'environnement et à la cohérence avec le développement des activités touristiques du Nord Médoc et de l'estuaire de la Gironde.

En effet, l'estuaire et la pointe du Médoc sont des espaces sensibles dont le patrimoine naturel constitue non seulement un élément de qualité de vie des populations mais également un atout économique et touristique.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions posées par la CCI de Bordeaux le 15 octobre dernier montrent que des efforts seront entrepris par 4GAS :

- pour limiter l'impact paysager par une insertion de qualité dans le site et une remise en état des lieux en fin d'activité du projet.
- pour réduire l'impact environnemental en étudiant le remplacement de l'hypochlorite de sodium (même à une teneur inférieure à celle de l'eau potable) par un système de filtration comparable à celui de la centrale nucléaire du Blayais.
- pour que, au niveau des habitations riveraines, la différence entre le niveau de bruit ambiant et le niveau de bruit de fonctionnement des installations, soit limitée à 3 ou 4dB(A).

Enfin, la zone de risque la plus importante est limitée à 590 mètres depuis le point de fuite, soit environ 200 mètres au-delà de la limite du site.

## **Un développement touristique toujours possible**

---

S'il est clair que le projet aura une incidence sur l'accès à une partie de la plage de la Chambrette, l'observation d'autres sites industriels à proximité de zones touristiques montre que ceux-ci ne perturbent pas leur développement :

- Montoir de Bretagne est à 3,5 km de Saint Brévin les Pins et 15 km de la zone touristique de la Baule.
- Tarnos est à peine 1 km des plages d'Anglet.
- Fos sur Mer est au cœur de l'activité touristique de la Camargue et des calanques de Carry le Rouet.

Enfin, dans le monde entier la cohabitation entre les navires de plaisance et les navires de commerce ne pose aucune difficulté (San Francisco, Miami, San Diego, New-York, Golfe Persique, Sydney, Hong Kong, Copenhague, Stockholm, Goteborg, Bilbao, ...).

## **Conclusion**

---

Au vu des éléments énoncés précédemment, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux souhaitent la réalisation de ce projet de terminal méthanier au Verdon, équipement dont les retombées sur un plan économique et social permettront de dynamiser l'économie du Nord-Médoc d'une part et le trafic portuaire d'autre part.

La CRCIA et la CCIB prennent acte des garanties données par le Maître d'Ouvrage quant à la préservation de la qualité de l'environnement et la cohérence de ce projet avec le développement des activités touristiques du Nord Médoc et de l'Estuaire.