



Contribution

CPNT

Le Mouvement de la Ruralité Chasse, Pêche, Nature, Traditions

***Projet de construction d'un terminal de stockage et de regazéification de gaz naturel liquéfié au Verdon-sur-Mer
14 novembre 2007***

1. Un projet inapproprié au territoire, un débat partiel et partisan.

Le maître d'ouvrage a présenté un dossier tronqué :

L'indigence du dossier du maître d'ouvrage, rendu public seulement à la fin du mois d'août 2006, biaise le débat. Car à cette époque, le PAB rendait public l'accord passé six mois auparavant avec la Société 4Gas, filiale du groupe financier américain Carlyle-Riverstone, pour la construction au Verdon-sur-Mer d'un terminal méthanier. La présentation enjôleuse du projet passait sous silence plusieurs aspects essentiels du projet, remettant en cause les fondamentaux d'un véritable débat public. De plus, on ne peut que douter de l'indépendance de BET Royal Haskoning, puisque commandité par le porteur de projet, très certainement afin d'en assurer la promotion et avaliser les décisions déjà prises.

1.2. La stratégie de désinformation mise en œuvre par le maître d'ouvrage et le PAB a très certainement été préjudiciable à la richesse du débat ainsi qu'à son bon déroulement, bafouant ainsi l'esprit de démocratie participative souhaité par le législateur.

Face à une forte opposition des populations et des élus des deux rives de l'Estuaire, la société 4Gas et le PAB ont manifestement sous dimensionné le projet : deux cuves et éventuellement une troisième au lieu des cinq prévues initialement.

Cela laissera la possibilité pour 4Gas d'augmenter par la suite sa capacité de stockage jusqu'à 5 cuves. De plus, la société ENDESA a réservé un terrain de 15 ha, adjacent à celui de 4Gas et qui permettrait d'augmenter considérablement la capacité de regazéification, passant 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.

1.3. Un débat qui ne prend iniquement en compte que partiellement les aspects du projet :

La procédure retenue pour le débat public ne respecte pas les dispositions de la loi du 27 juillet 2002 relative à la démocratie de proximité, reprises par la décision de la CNDP du 4 avril 2007 qui affirme que le débat public doit « débattre de tous les aspects du dossier ». En effet, rien n'est dit sur l'accès maritime, sur l'appontement, sur les opérations de dépotement (pompage du GNL dans les réservoirs du navire) et sur l'acheminement du gaz naturel par gazoduc. La question du gazoduc n'est pas abordée dans le cadre de ce débat public : or elle est intimement liée....

Si ce projet devait voir le jour, ce gigantesque site de stockage et de regazéification de GNL deviendrait l'un des plus importants de nos cotes européennes – entraînant des bouleversements culturels, socio-économiques et environnementaux profonds et irréversibles sur les deux rives de l'Estuaire.

2. Un projet à contresens du Grenelle de l'environnement et d'une véritable politique de développement durable

2.1. L'intérêt national du projet est usurpé.

L'argument essentiel évoqué par le promoteur porte sur la sécurisation de l'approvisionnement en gaz de la France.

Or, il s'avère que la consommation française est actuellement proche de 50 milliards de m³/an. La potentialité des 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 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. De facto, si un seul des nouveaux projets en cours d'étude en France se réalisait, la France se trouverait alors en surcapacité.

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 n'est pas fondé. 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 ».

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.

2.2. La logique du développement régional ne requiert pas de telles installations.

En termes d'approvisionnement énergétique :

L'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.

En termes de développement économique à moyen et long terme :

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 des « pro-méthaniers », le débat public l'a clairement démontré. Cet argument est très controversé :

- *Écoutons les acteurs économiques de Fos sur mer et les élus* (cf. interviews réalisées en juin 2006). Les terminaux méthaniers ne créent pas d'emplois (5 emplois obtenus après la grève de la mise en service du nouveau terminal de Fos-Cavaou) mais entraînent beaucoup de servitudes au point de créer au sein de la population environnante, 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. Bref, un vent d'opposition fortement majoritaire.

3. Un projet qui est à contre-courant de la politique européenne, régionale et départementale en faveur du développement touristique estuarien.

Dans son dossier, 4Gas indique que l'implantation est prévue dans la zone « industrialoportuaire » du Verdon. Or, il est mensonger de vouloir faire 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. 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. Actuellement la seule activité développée sur le site est celle du terminal porte-conteneurs (VAT).

L'installation d'un port méthanier constituerait une implantation industrielle majeure sur un site dont la vocation industrialo-portuaire définie il y a plus de 30 ans n'a plus lieu d'être. Le contexte économique et l'importance accordée à la protection de l'environnement et à la prévention des risques sont aujourd'hui très différents de ce qui prévalait à l'époque.

De plus, elle remettrait en cause la vocation touristique du secteur qui s'est réellement engagée en ce sens, concrétisée par de lourds investissements de la part des collectivités locales, nationales et européennes.

Or le tourisme génère directement aujourd'hui près d'un tiers (27%) des emplois de la côte Médocaine, et beaucoup d'emplois induits.

Artisans, commerçants, restaurateurs, producteurs viticoles ou aquacoles, responsables d'activités de services diverses : une part importante de leur chiffre d'affaires et de leurs emplois est liée à l'activité touristique. Ce projet portera atteinte aux mesures souhaitées par le Gouvernement, basées sur le facteur de développement touristique comme support d'aide au développement rural et au maintien des activités agricoles, mission que le ministre de l'agriculture vient de confier à Frédéric NIHOUS pour CPNT.

Des réalisations récentes (Port-Médoc notamment, situé à moins d'un km 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, sans oublier la mise en suspension du cadmium.

Face à la mort de l'image paysagère de la pointe du Médoc, qu'apporte le projet en termes d'emplois et de développement ?

Au niveau du chantier les 600 emplois annoncés par le promoteur lors de la première réunion du 27 février 2007, sont revenus à 250 emplois « présents sur le site », premier réajustement aux effets d'annonces.... 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 remportés par de grosses sociétés employant de la main-d'œuvre à bas-coût social européen.

Un préjudice considérable pour les communes du Pays royannais

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, 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 royannais. Rappelons que la Charente maritime est le deuxième département touristique de France après le Var.

Ce projet est un projet perdant-perdant pour la majorité des Médocains et des Royannais, et gagnant pour une minorité de spéculateurs ! Une image environnementale dégradée, un avenir touristique gâché, tout cela au profit d'un fonds spéculatif américain.

4. Les conséquences environnementales du projet : la fin de l'estuaire le plus sauvage d'Europe !



Un environnement paysager préservé pour un tourisme rural de qualité

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 de la responsabilité des pouvoirs publics, de l'État et des collectivités locales.

Le dossier de base 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, de 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 regazéification.

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.

5. 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 2007) 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. Rappelons que le projet de 4Gas n'a pas été retenu lors de l'appel d'offres du PAH.

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 que très peu de retour d'expérience en la matière ?

L'arrêté du 10 mai 2000 portant sur la sécurité des installations classées Seveso 2 seuil haut, précise que les questions relatives à la sécurité relèvent de la responsabilité de l'exploitant (prévention des accidents majeurs, gestion de la sécurité, description des mesures d'ordre technique propres à réduire la probabilité et les effets des accidents...). *Comment l'investisseur peut-il prendre des engagements sur le fonctionnement des installations alors qu'il affirme qu'il ne les exploitera pas ? Nous avons pu constater récemment les lacunes des installations portuaires comme l'incident majeur sur la presqu'île d'Ambès avec la rupture d'un tank de stockage et la pollution de l'estuaire et des zones humides environnantes !*

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. Et la rupture de stockage, par exemple ?

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.

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.

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 (voir tempête de 1999 avec des pointes de vents supérieur à 200km/h).

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 avec *des risques d'échouement élevés*.

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 à encore plus d'éloignement (8km conseillés 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.

Le risque zéro n'existe pas et les pouvoirs publics, l'État et collectivités locales, ont le devoir de garantir non seulement la protection des biens et des personnes, mais aussi celle d'un zonage communautaire à forte valeur environnementale.

Au nom de quels intérêts personnels, nationaux ou régionaux l'Etat et la région prendraient le risque d'accepter la construction d'installations qui exposerait de manière durable les populations riveraines et l'Estuaire le plus sauvage d'Europe, classé site majeur d'intérêt communautaire ?

6. Un projet et une augmentation du trafic préjudiciable au stationnement ornithologique de l'estuaire comme aux pratiques traditionnelles de chasse et de pêche.



L'Estuaire de la Gironde et un haut lieu cynégétique de la chasse au gibier d'eau.

Le lieu est remarquable par la variété et la beauté de ses paysages, encore bien préservés, mais il est, comme tous les milieux humides, particulièrement fragile. La plus grande partie des marais de la Pointe du Médoc est classée ZNIEFF et Natura 2000.

L'estuaire de la Gironde est le dernier estuaire naturel d'Europe. Il est jouté de marais, riche d'une biodiversité remarquable, de petits ports de pêche et de fermes aquacoles. Des territoires fortement ancrés dans l'art des pratiques traditionnelles, qu'elles soient de chasse ou de pêche notamment. La pratique actuelle de ces activités traditionnelles témoigne de la richesse faunistique de ce haut lieu migratoire estuarien. Sur la rive gauche côté océan, ce sont de longues plages de sable fin et des petites villes touristiques. Sur la rive droite, la côte de Charente maritime, deuxième destination touristique de France après le Var.



Une activité halieutique à préserver incompatible avec le soulèvement du cadmium.

Aussi, la destruction du paysage en façade du littoral royannais et les risques inhérents au transport du GNL auront de facto un impact négatif sur l'activité touristique et condamneront de manière irréversible une zone paysagère et environnementale exceptionnelle. De la même manière que l'impact paysager est opposable à l'implantation d'éoliennes, ces stockages devraient faire l'objet d'une même opposition paysager. L'effet d'annonce du projet 4Gas a déjà eu des répercussions néfastes sur l'immobilier de chaque côté de l'estuaire.

Le dragage du chenal en aval du Verdon sera indispensable pour permettre l'accès au site des méthaniers de la nouvelle génération. Or, il s'avère que ces opérations remettront en suspension dans l'estuaire les particules de cadmium prisonnières des couches sédimentaires récentes et par conséquent mettront en péril les activités aquacoles et ostréicoles de l'estuaire jusqu'à Marennes-Oléron pour dépassement du seuil de cadmium autorisé à la consommation. De plus, ce métal lourd et toxique nuira considérablement au maintien des espèces en cours de réhabilitation comme le saumon, l'esturgeon ou l'anguille notamment.

En conclusion :

Pour le Mouvement CPNT, ce projet est totalement incompatible avec le développement maîtrisé de l'estuaire le plus sauvage d'Europe. Les dégradations paysagères, environnementales, traditionnelles occasionnées par le projet sont inacceptables. Ce projet est totalement incongru au regard du récent Grenelle de l'environnement, des investissements et des orientations politiques choisis depuis plusieurs années par les collectivités locales, l'Etat et les instances européennes.