

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

QUATRIEME REUNION

« DE LA DTA AUX PRESCRIPTIONS DES DOCUMENTS D'URBANISME »

A CRIQUETOT L'ESNEVAL

JEUDI 11 OCTOBRE 2007

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT

MME BENEDICTE AGUILA, M. BERNARD FERY, M. XAVIER DU PAYRAT

MAITRE D'OUVRAGE

M. LUC POYER, PRESIDENT DE GAZ DE NORMANDIE

M. YVES BRAMOULLÉ, DIRECTEUR DE PROJET, GAZ DE NORMANDIE

M. OLIVIER FRECHET, ADJOINT DU DIRECTEUR DE PROJET, GAZ DE NORMANDIE

INTERVENANTS EXPERTS

Mme Anne-Michèle DONNET, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre

M. Bruno DUMONT, Chargé de Mission à la Direction Régionale de l'Équipement à Rouen,
Chargé de Mission au Secrétariat Général des Affaires Régionales de la Préfecture de
Région

INTERVENANTS

Mme LAILIER

Mme LEFEBVRE, habitante de Saint Jouin - Bruneval

M. André HOUDU, habitant de Saint Jouin - Bruneval,

M. Pierre SOYER, habitant de Vergetot

M. Jean LEGAGNEUR, Chargé de Mission à la DIREN

M. Patrice GELARD, Membre du Conseil National du Littoral, Sénateur de la Seine Maritime,
Maire adjoint du Havre

M. François AUBER, membre de l'Association de la Valleuse de Bruneval

M. Charles REVET, Président de la communauté de communes de Criquetot l'Esneval

Mme Estelle GRELIER, Présidente de la communauté de communes de Fécamp, Vice-
présidente de la Région

M. Michel de LA BRELIE, Sous-préfet du Havre

M. Patrick MICHELOT

M. Thomas TOURIS, habitant d'Étretat

M. Gérard PAYETTE, Maire de La Poterie-Cap-d'Antifer

M. Francis DA COSTA, Président du MEDEF Haute-Normandie, Chargé de la Formation
Professionnelle

M. BONNOT

M. Jean-Marc LACAVE, Directeur Général, Port Autonome du Havre

M. LEFEBVRE

Mme LEROY, Présidente de l'Association « Ecologie pour le Havre »

M. Michel SAUTER, habitant de Saint Jouin - Bruneval

(DEBUT DE LA REUNION : 18 H 05)

INTRODUCTION

M. Alain OHREL, Président de la Commission, remercie la commune de Criquetot l'Esneval qui accueille les participants, rappelant qu'elle est le chef-lieu de la communauté de communes présidée par M. le Sénateur REVET, présent ce soir. Il tient aussi à remercier pour son assiduité M. le Maire de Saint Jouin - Bruneval, présent ce soir comme il l'est à tous les débats.

Il souligne l'utilité de disposer d'un fil directeur pour les débats, permettant d'appréhender tous les aspects du sujet en évitant les déclarations d'ordre trop général. Il loue la qualité du dialogue qui s'est instauré entre le public et le maître d'ouvrage. Il rappelle que les réponses à toutes les questions seront mises en ligne sur le site Internet et envoyées par la poste, puis il présente l'ordre du jour, dont le thème aujourd'hui est le contexte socioéconomique et juridique dans lequel se situe le projet, avec référence à la géographie économique et humaine du territoire concerné.

PRESENTATION DES EXPERTS : LE CONTEXTE JURIDIQUE

Mme Anne-Michèle DONNET, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre, présente l'Agence d'Urbanisme, dont le rôle est de réaliser avec les élus les documents de planification tels que les SCOT et les PLU. L'Agence réalise aussi des études thématiques, dont certaines ont fourni les données qu'elle va utiliser dans sa présentation du territoire sous ses différentes facettes :

- Le paysage du territoire, marqué en premier lieu par la mer et les falaises, et par un plateau creusé de valleuses. Le paysage est aussi fortement marqué par une activité industrielle et maritime, avec le port du Havre, la zone industrielle de Lillebonne et le terminal pétrolier.
- Le territoire administratif, avec les communautés de communes et la communauté d'agglomération du Havre qui sont regroupées en Pays. Le Pays Le Havre – Pointe de Caux – Estuaire a la plus importante population, et la commune du Havre a la plus forte densité.
- Le territoire vécu, avec trois aires urbaines : Fécamp, Le Havre et Lillebonne – Gravenchon. Utilisant des cartes, Mme DONNET explique la répartition des zones d'emploi, du réseau hospitalier, de l'indice du niveau d'éducation, de l'indice de richesse fiscale, des déplacements routiers et ferroviaires, du tourisme et des résidences secondaires.

M. OHREL explique que la prochaine présentation va montrer comment ce paysage socioéconomique est administré du point de vue des décisions prises par les collectivités locales pour l'aménagement du territoire et pour l'activité.

M. DUMONT, Chargé de Mission à la Direction Régionale de l'Équipement à Rouen, Chargé de Mission au Secrétariat Général des Affaires Régionales de la Préfecture de Région, précise qu'il va présenter le contexte juridique dans lequel ce projet sera instruit. Il s'agit du cadre de l'urbanisme, qui comporte les outils permettant d'aménager le territoire.

Il faut d'abord comprendre l'ordonnancement juridique des documents permettant de définir les règles d'aménagement et d'urbanisme. Pour ce projet, il y a une Directive Territoriale d'Aménagement, un certain nombre de SCOT et puis, selon les communes, des POS, des

PLU, des cartes communales et parfois aucun document d'urbanisme. Ces documents sont soumis à une hiérarchie qui s'exprime par un lien de compatibilité.

Une DTA de l'estuaire de la Seine a été approuvée en juillet dernier par décret en Conseil d'État suivant dix ans d'études. Elle définit des orientations fondamentales, fixe des objectifs et précise les modalités d'application de la loi littorale. Les objectifs sont :

- Le renforcement de l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires.
- La préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et des paysages, qui prend en compte les risques.
- Le renforcement des dynamiques de développement des différentes parties du territoire.

Ces trois objectifs sont précisés à travers quatre orientations prescriptives, qui sont d'ailleurs les seules à avoir une valeur juridique opposable. Chacune est relative à un domaine spécifique :

- Les espaces stratégiques, concernant l'estuaire de la Seine, soumis à une répartition précise des espaces entre ce qui est dédié au développement économique du port et ce qui est dédié aux réserves naturelles.
- Les espaces naturels et paysagers, décomposés en espaces naturels majeurs soumis à des mesures de protection renforcées, et des espaces naturels et paysagers significatifs qui visent à protéger des éléments paysagers particuliers tels les clos masures dans le pays de Caux. Le projet de terminal est inclus dans un espace naturel et paysager significatif.
- L'armature urbaine et l'aménagement, concernant les agglomérations et les villes moyennes soumis à des objectifs économiques et d'habitat.
- Le littoral et son proche arrière-pays, soumis à une variété d'objectifs dont un qui concerne le projet de terminal : les espaces proches du rivage, soumis à une extension limitée de l'urbanisation.

Les SCOT sont des documents d'initiative intercommunale, élaborés à l'échelle locale des bassins de vie et qui ont une valeur opposable en termes d'urbanisme. On en compte trois dans le grand territoire qui entoure le projet de terminal :

- Caux – Vallée de Seine.
- Le Havre – Pointe de Caux – Estuaire, actuellement en cours de finition.
- Hautes Falaises, en cours d'élaboration initiale.

Il y a une intervention de Mme LAILIER, puis une de Mme LEFEBVRE, demandant des précisions, auxquelles M. DUMONT apporte des réponses.

Concernant les documents à l'échelle communale, le projet est soumis au POS de Saint Jouin - Bruneval. Une révision a été engagée pour le transformer en PLU. Au regard du POS existant et opposable, la zone du projet est en zone UX, c'est-à-dire dédiée aux activités portuaires et maritimes.

M. HOUDU demande si la classification UX incorpore le métier d'industriel, puisque la transformation de GNL en matière gazeuse n'est pas une activité strictement maritime. Il s'interroge aussi sur les méthodes et motifs de classification des sites, estimant que la Valleuse de Bruneval mériterait d'être classée en espace remarquable.

M. DUMONT répond que le classement des espaces relève des services de la Direction Régionale de l'Environnement. Il cite comme motifs à sa connaissance l'élément naturel, le paysage, le patrimoine historique.

M. Pierre SOYER, habitant Vergetot, demande à M. DUMONT s'il est en possession d'un état des lieux pour le port d'Antifer, c'est-à-dire un regroupement des avis de tous les intéressés, tels les entités juridiques et les associations.

M. DUMONT rappelle que le projet fera l'objet d'une procédure prenant en compte de larges consultations de tous les intéressés.

M. OHREL invite M. LEGAGNEUR à expliquer ce classement et ses conséquences.

M. Jean LEGAGNEUR, Chargé de Mission à la DIREN, indique que le classement de la zone portuaire en UX est récent. Il explique par ailleurs que le classement de la Valleuse a été fait car il s'agit bien d'un espace remarquable, mais que l'espace portuaire est en dehors de ce site classé.

Il précise qu'un site classé ne génère pas de périmètre de protection autre que celui du site lui-même.. Ce qui se passe à l'extérieur, même immédiat, du site n'est aucunement soumis aux contraintes qui s'appliquent au site lui-même. Il rappelle que c'est tout à fait différent des conditions qui gouvernent un monument classé.

M. DUMONT termine sa présentation en rappelant que le POS est un document d'urbanisme opposable, qui peut être amené à évoluer, notamment dans le contexte de projets. Cela peut être accompli soit par révision simplifiée à l'initiative de la commune, soit sous la forme d'un projet d'intérêt général à l'initiative de l'État.

Le secteur d'Antifer a la particularité d'être un secteur qui entre dans la catégorie des Opérations d'Intérêt National, ce qui en matière d'urbanisme est un statut juridique spécifique et assez peu répandu. Par conséquent, c'est l'État qui reste compétent en matière d'autorisations pour l'occupation des sols.

M. OHREL invite M. GELARD à expliquer la loi littorale.

M. Patrice GELARD, Membre du Conseil National du Littoral, Sénateur de la Seine Maritime, Maire adjoint du Havre, déclare que la loi littorale pose des principes importants que l'État a mis beaucoup de temps à mettre en pratique. Cette loi a plus de 20 ans, cependant son dernier décret d'application n'a été adopté qu'en 2006. Durant cette période, la loi n'étant pas alors applicable, ce sont les tribunaux administratifs qui l'ont appliqué, par le biais d'interprétations parfois controversées.

Désormais les choses sont claires, ce qui donne une importance majeure aux documents d'urbanisme. Autrement dit, c'est la DTA qui détermine précisément les conséquences de la loi littorale sur l'ensemble du littoral de la région. Les PLU peuvent ainsi compléter la DTA, mais ils ne peuvent en aucun cas aller à son encontre.

M. OHREL invite M. AUBER à présenter l'historique du secteur.

M. François AUBER, membre de l'Association de la Valleuse de Bruneval, déclare regretter qu'il ne soit pas possible, en tant que citoyen, de participer aux décisions sur un secteur d'opérations d'intérêt national, puisque le terminal méthanier n'est pas couvert par le SCOT local.

Il débute sa présentation en évoquant l'importance de bien connaître le passé du territoire avant de décider de son avenir. Il y a 30 ans, il existait une plage à Saint Jouin - Bruneval, bien avant l'arrivée du port. A l'époque, une digue fut construite en fonction des vents dominants du Nord-ouest, bien que deux digues aient été prévues à l'origine. Or depuis, les

vents dominants sont passés au Sud-ouest et le port n'est donc plus protégé, ce qui illustre combien les choses peuvent changer. Lors des travaux, un site préhistorique fut détruit.

La construction de la digue a rapidement posé des problèmes. En premier lieu, les galets de la plage se sont déplacés malgré les prévisions d'études effectuées antérieurement au chantier. Cela a mis à nu le plateau continental et la falaise subit depuis les assauts de la mer en direct. Malgré des travaux entrepris en urgence par le Port Autonome pour ralentir l'érosion, le secteur est aujourd'hui en très mauvais état, amenant le Conservatoire du Littoral à s'inquiéter du recul de la falaise. M. AUBER illustre cet état de fait par une vidéo. Il souligne que cette expérience a généré un certain ressenti parmi les habitants sur la façon dont le port a influé sur leur environnement et sur le laisser-aller qui se perpétue à ce jour.

Néanmoins la plage est très populaire, attirant des gens de toute la région, et chaque été les chiffres continuent d'augmenter. Des aménagements avaient été promis par le Port Autonome en marge des travaux du port, lesquels n'ont jamais été réalisés. C'est donc la Mairie et le Département qui se chargent de l'aménagement.

Certains projets locaux, par exemple une éolienne, n'ont jamais vu le jour suite au refus par le Port Autonome. Les plus récents, dont la création d'un port de plaisance, ont tous été stoppés net à l'annonce du projet de terminal méthanier. M. AUBER déplore que les habitants n'aient aucune voix dans des décisions d'ordre industriel et économique pour aménager le territoire. Il s'interroge sur l'intérêt pour les estivants de se baigner à proximité de cuves de stockage qui sont de la même hauteur que les falaises environnantes, soulignant que cela va nuire à l'attrait touristique du secteur. Il regrette que le Maire de Saint Jouin - Bruneval ne soit pas représenté au Conseil d'Administration du Port Autonome. Evoquant le port de plaisance, il conclut par un appel auprès de M. REVET, en sa qualité de Président de la communauté de communes de Criquetot l'Esneval, de refuser de faire des compromis vers le bas et de privilégier un consensus vers le haut.

M. OHREL rappelle que la CPDP qu'il préside est là pour assurer le déroulement d'une concertation telle que M. AUBER le demande.

M. Charles REVET, Président de la communauté de communes de Criquetot l'Esneval, précise qu'aucune décision n'a encore été prise concernant le projet du port de plaisance. Il ajoute que l'étude de ce port a été entreprise car le tourisme est une activité essentielle dans la région, qui doit être préservée et développée. Il souligne que cela ne sous-entend pas une quelconque incompatibilité avec le projet de terminal méthanier, dont il rappelle par ailleurs que l'origine remonte aux années 70. Il souhaite simplement attendre la fin des deux études en cours afin d'assurer à terme la meilleure coexistence possible entre les deux ports.

Mme Estelle GRELIER, Présidente de la communauté de communes de Fécamp, Vice-présidente de la Région, interpelle Mme DONNET sur la description qu'elle a faite d'une insuffisance dans la Région en termes de transport ferroviaire et d'action touristique, et elle cite des exemples qui contredisent ces déclarations. Elle déclare par ailleurs que même si le projet de terminal méthanier n'est juridiquement soumis à aucun des termes du SCOT, il conviendrait que tous les élus agissent en concertation en les prenant quand même en compte.

Mme DONNET répond que sa présentation n'était aucunement exhaustive, sans intention d'être à charge ou à décharge.

M. Michel de LA BRELIE, Sous-préfet du Havre, trouve évidente la problématique de l'activité touristique dans la région, mais rappelle que son développement est lié à la chute de la dimension industrielle de Fécamp. Il en découle que le tourisme est devenu la seule

ressource, handicapée par un manque de moyens et d'actions, des décisions ayant eu avantage à être prises plus tôt.

M. SOYER évoque un décret européen sur la gestion des risques liés au méthane, qui exige une zone de sécurité de 1 km autour du site d'exploitation.

M. André HOUDU, habitant de Saint Jouin - Bruneval, souhaite resituer le terme « intérêt national ». Il estime que sans l'instauration de la libre concurrence de l'énergie, le projet de terminal méthanier n'aurait pas été engagé. Il cite des exemples de projets commerciaux dans les docks du Havre, s'interrogeant sur leur cohérence avec un quelconque intérêt national.

M. de LA BRELIE répond que la partie urbaine du Havre n'est pas comprise dans le périmètre du Port Autonome du Havre.

PRESENTATION DU MAITRE D'OUVRAGE : LES RETOMBEES ECONOMIQUES DU PROJET

M. LUC POYER, PRESIDENT DE GAZ DE NORMANDIE, tient à souligner toute l'importance qu'il accorde à la vocation touristique du site à proximité du projet, et annonce qu'il présentera lors d'une prochaine réunion des exemples de terminaux méthaniers coexistant sans problème avec des plages voisines.

Il précise le sens du terme « intérêt national » en citant le décret du 5 janvier 2007 qui définit Antifer comme secteur d'Opération d'Intérêt National.

M. YVES BRAMOULLÉ, DIRECTEUR DE PROJET, GAZ DE NORMANDIE, reprend la question des sites classés. Il rappelle que la première action d'un maître d'ouvrage est d'étudier tous les documents d'urbanisme et les nombreux textes de protection environnementale concernant de près ou de loin tout projet entrepris. Il souligne que tout projet sur le littoral est soumis à d'importantes contraintes couvrant les *espaces littoraux à conserver*, mais rappelle que le port d'Antifer se situe entièrement en dehors de ces espaces protégés.

Il reprend la mention faite des vents dominants sur le port d'Antifer, précisant que la digue n'est pas là pour protéger du vent, mais de la houle. Il tient à préciser aussi qu'un schéma en 3D du terminal réalisé par l'Association La Valleuse de Bruneval est inexact, fondé sur des données qui à l'époque étaient incomplètes. Il indique qu'il existe un schéma correct qu'il est disposé à mettre sur le site Web.

M. OLIVIER FRECHET, GAZ DE NORMANDIE, indique, dans le cadre des retombées économiques du projet, que s'il se réalise il constituerait entre 4 et 5 millions d'heures de travail, soit l'équivalent de 600 à 700 personnes employées sur une durée de trois ans et demi. Le projet ferait appel à de nombreux métiers, tels que le terrassement, les travaux maritimes, le gros œuvre béton, le bâtiment (important dans la région), les charpentes métalliques, la tuyauterie, les calorifuges, l'électricité, l'automation et la sécurité. Aux emplois directs ainsi générés s'ajouterait une forte demande locale en petites fournitures, en services (alimentation, hébergement), en consommables, en transport et en location de matériel.

M. Patrick MICHELOT se demande à quel point c'est bien l'économie locale qui bénéficiera de ce chantier, et non pas des travailleurs venus de l'étranger.

M. FRECHET répond qu'il ne faut pas sous-estimer l'économie havraise, où il existe de nombreuses entreprises susceptibles d'intervenir sur ce chantier. Reprenant sa présentation, il cite parmi les autres impacts du chantier une forte augmentation du remplissage des capacités hôtelières, en particulier en basse saison.

M. POYER ajoute que l'emploi est une priorité pour le maître d'ouvrage.

Un intervenant s'inquiète de la saturation des hôtels par les employés du chantier pendant 3 ans et se demande ce qu'il adviendra du tourisme par la suite.

M. BRAMOULLÉ explique que la seule difficulté sera de gérer l'hébergement des personnes du chantier pendant l'été, car les touristes auront priorité. Il précise que c'est toujours le cas pour les chantiers en zone touristique.

M. FRECHET indique que pour donner priorité à l'emploi local dans un contexte de libre concurrence, le maître d'ouvrage envisage plusieurs dispositions :

- constituer un groupe de travail avec des acteurs locaux comme la Chambre de Commerce, les syndicats d'initiative et surtout les acteurs en matière d'emploi pour anticiper les besoins en formation,
- faciliter le retour à l'emploi des personnes en difficulté,
- centraliser les offres d'emploi vers un guichet unique,
- procéder à un recensement des entreprises locales,
- assurer un suivi des habilitations sécurité du personnel.

Il ajoute que toutes les entreprises régionales seront tenues informées sur les appels d'offres du projet.

Il souligne la nécessité d'entretenir une concertation étroite avec les riverains, notamment en termes d'informations prévisionnelles sur le déroulement du chantier et sur d'éventuelles contraintes locales. Il prévoit aussi la mise en place d'une instance de concertation en charge des impacts sur la circulation, les bruits etc. Il indique que sur le site des opérations en cours, il y aura un accueil destiné à répondre aux questions du public et à recevoir les groupes organisés.

Il passe ensuite aux retombées économiques durant la phase d'exploitation, prévue vers 2012. Entre 60 et 80 emplois permanents non délocalisables seraient créés, dont les métiers seraient l'exploitation, la sécurité, la maintenance, le gardiennage, auxquels s'ajouteraient des lamaneurs, des pilotes et des agents maritimes. Il estime en outre la création de près de 200 emplois indirects.

Il conclut en indiquant que l'impact du chantier commencerait à se faire sentir dans les 6 à 10 mois suivant la décision du maître d'ouvrage, et que les appels d'offres seraient lancés dès réception des autorisations administratives.

DEBAT

M. AUBER révèle qu'au terminal méthanier de Fos-sur-mer, sur 450 personnes employées sur le chantier, seules 12 étaient de nationalité française.

M. BRAMOULLÉ demande à M. AUBER s'il a des preuves de ce qu'il avance.

Un intervenant réfute que le problème de saturation des hôtels ne concerne que la haute saison.

M. Thomas TOURIS, habitant d'Etretat, demande si les 3 projets de terminaux méthaniers sont vraiment nécessaires pour la France, étant donné que l'un des sites, Dunkerque, veut absolument avoir son terminal, ce qui contraste avec l'opposition qui existe contre le terminal prévu à Antifer.

M. BRAMOULLÉ répond que la nécessité pour la France d'avoir plusieurs terminaux méthaniers, qui avait été expliqué lors d'un précédent débat, centre sur la sécurité d'approvisionnement pour la France et pour l'Europe. Il ajoute qu'il y a aussi des oppositions au projet de terminal de Dunkerque

M. Gérard PAYETTE, Maire de La Poterie-Cap-d'Antifer, signale que sa commune, située à proximité du port, est partiellement incluse dans le site classé, ce qui ne figure pas sur les schémas du maître d'ouvrage.

M. BRAMOULLÉ confirme que le tracé du site classé présenté dans les documents inclut bien une partie de la commune de la Poterie-Cap-d'Antifer, même si le nom de la commune n'apparaît pas sur la carte.

Mme GRELIER insiste sur la nécessité d'avoir des informations précises dans les présentations, précisant que cet impératif s'impose aussi en ce qui concerne les sources de financement de formation des salariés du projet. Elle souhaite préciser qu'en l'occurrence, c'est la Région qui finance la formation. Elle s'interroge par ailleurs sur l'impact de la taxe professionnelle générée par le projet et les motivations de certains élus, et elle souhaiterait avoir des informations chiffrées.

M. Francis DA COSTA, Chargé de la Formation Professionnelle au MEDEF, confirme que la Région finance beaucoup de formation, mais que c'est en premier lieu les entreprises qui s'en chargent. Il évoque les 60 à 80 emplois durables qui seront créés par le projet, se félicitant aussi des 150 emplois indirects et de l'opportunité que cela représente pour la jeunesse de la région.

Un intervenant reprend la question de l'impact sur le tourisme.

M. DA COSTA, tout en affirmant son soutien pour le tourisme, réfute la possibilité qu'une région puisse survivre sur les seuls revenus de cette filière. Il déclare que le tourisme et l'industrie peuvent parfaitement cohabiter.

M. Bernard FERY, Membre de la Commission Particulière, répond à la question de Mme GRELIER en indiquant que le détail de la fiscalité générée par le projet fait l'objet d'une étude actuellement, que des informations pourront être fournies à terme. Il souligne que le maître d'ouvrage n'est pas compétent en la matière, la fiscalité territoriale étant surtout le fait des collectivités.

Une intervenante exprime ses doutes sur la possibilité de voir Gaz de Normandie employer des jeunes dans un secteur aussi difficile.

M. POYER répond que Gaz de Normandie a l'intention de faire tous les efforts pour employer des jeunes, évoquant la formation.

M. BRAMOULLÉ s'étonne que l'on puisse prêter à Gaz de Normandie l'intention de ne pas embaucher de jeunes. Il rappelle que si le projet est approuvé, ce n'est pas avant 2010 que les premières embauches auront lieu.

M. BONNOT rappelle qu'il y a un déficit de bacheliers et une pénurie de spécialistes en santé dans la région du Havre, causés par un exode des jeunes. Evoquant une odeur désagréable autour du Havre et des records de maladies pulmonaires, il s'interroge sur la pertinence de ce projet quant à inciter les gens à rester dans la région. Citant l'accident d'un pétrolier à Antifer, il remet en question l'efficacité de la digue. Il demande s'il est prévu de

démonter les cuves au cas où l’activité du port méthanier devait cesser. Il souhaite enfin savoir si l’accès à la plage sera maintenu durant les 3 ans du chantier.

M. BRAMOULLÉ est d’accord sur le fait que la pollution au Havre est un sujet sérieux, mais il souligne que le terminal méthanier ne créera aucune pollution additionnelle, car il n’y aura pas d’émission de produits toxiques dans l’atmosphère. Il ajoute que les navires méthaniers fonctionnent principalement au gaz.

M. BONNOT suggère de consacrer le financement prévu pour le terminal méthanier à la diminution des émissions polluantes en provenance du port du Havre.

M. POYER rappelle que le projet est financé par des investisseurs privés.

M. BRAMOULLÉ indique que dans le cadre des autorisations d’occupation temporaires accordées par le Port Autonome, il est stipulé que le terrain doit être remis en état à la fin de l’occupation ; ainsi les cuves seraient effectivement démontées en cas de cessation d’activité, comme ce fut le cas pour le premier port méthanier du Havre remplacé aujourd’hui par des installations de la CIM.

Il ne voit aucune raison qui conduirait à bloquer l’accès à la plage pendant les travaux, même si cela devait nécessiter une certaine organisation et des concertations.

M. AUBER s’étonne que le CO₂ et le méthane ne soient pas des gaz à effet de serre, selon ce qu’a dit M. BRAMOULLÉ sur l’absence de polluants au terminal méthanier.

M. POYER explique que le terminal n’émettrait que de très faibles quantités de méthane et de CO₂.

M. AUBER replace le sujet dans une perspective de plusieurs décennies, évoquant l’épuisement prochain des ressources fossiles, et accusant Gaz de Normandie de ne se soucier que du capital de l’entreprise.

Un intervenant s’interroge sur l’entêtement qu’il perçoit à utiliser le gaz pour nos besoins énergétiques, ce qui augmentera le déficit commercial de la France, alors que des solutions plus économiquement viables existent, comme les éoliennes. Il demande si ce choix du gaz ne serait pas causé par des intérêts particuliers.

Il s’inquiète par ailleurs du danger engendré par le trafic de méthaniers passant au large du Rail d’Ouessant et il avertit l’assistance qu’il est en train d’alerter les médias de toute la côte concernant cette situation.

M. OHREL signale que la question des éoliennes a été abordée lors d’un précédent débat, et renvoie la question sur le Rail d’Ouessant à la réunion thématique prévue sur les risques maritimes.

M. AUBER suggère la création à Antifer d’un pôle scientifique des énergies renouvelables.

M. POYER trouve la suggestion de M. AUBER excellente et tout à fait compatible avec un terminal méthanier, rappelant que le gaz naturel est une énergie de transition, beaucoup moins polluante que le charbon.

Questions écrites de Pierre SOYER à Vergetot

De quel droit dispose le Port Autonome du Havre pour occultation du littoral maritime ? L’État délivre-t-il un droit d’occupation et d’autorisation en sous-concession pour l’exploitation du domaine maritime ? Y a-t-il redevance, et si oui à qui profite-t-elle et quelle est sa valeur ?

M. LACAVE, Directeur Général, Port Autonome du Havre, explique que le port a pour vocation le développement du territoire que l'État lui a confié, appelé une circonscription. Il indique que le port y distribue des titres d'occupation par délégation de l'État, moyennant redevance domaniale, dont les tarifs sont publics.

Une intervenante demande s'il est exact que le Port Autonome envisage de délocaliser toute l'activité de la CIM sur Saint Jouin - Bruneval afin de récupérer des terrains pour la construction de nouveaux terminaux à containers.

M. LACAVE répond que ce n'est pas le cas.

M. HOUDU cite les chiffres de la quantité de gaz actuellement traitée à Fos-sur-Mer et à Montoir, et les prévisions futures. Il s'étonne qu'il n'y ait pas encore de chiffres sur la fiscalité prévue autour d'Antifer, comme l'a indiqué M. FERY, puisque c'est certainement un élément pris en compte lors de la réponse à un appel d'offre.

M. BRAMOULLÉ confirme que tout ce qui touche à la fiscalité d'un projet est un élément déterminant lors de la réflexion initiale sur un projet, mais il souligne que les calculs sont complexes et qu'à ce stade du projet de terminal, les chiffres sont très approximatifs. Il ajoute qu'il soutient la prudence montrée par la CPDP quant à donner des chiffres, car la fiscalité concernant les collectivités relève du Ministère de l'Economie et des élus.

Une intervenante interroge le maître d'ouvrage sur ce qui est prévu durant les travaux concernant une route près du chantier qui est déjà saturée aux heures de pointe.

M. BRAMOULLÉ répond que cette question est un exemple des sujets qui seront traités par une concertation étroite avec les riverains, comme M. FRECHET l'a mentionné lors de sa présentation. Il ajoute que la bonne gestion de ce type de contraintes sera systématiquement imposée aux sous-traitants intervenant sur le chantier, et ce de façon contractuelle. Il précise qu'il est prévu de faire venir un certain nombre de matériaux par voie maritime, évitant ainsi de perturber le réseau routier local.

Un intervenant demande pourquoi le port méthanier n'a pas été conçu off-shore.

M. BRAMOULLÉ répond que cette question a été abordée en détail lors d'une précédente réunion. Il rappelle que la solution off-shore a bien été considérée pour Antifer, mais qu'elle s'est révélée inadaptée pour raisons techniques, notamment de profondeur de la mer.

M. LEFEBVRE met en doute le commentaire de M. BRAMOULLÉ. Il dit avoir contacté une société spécialisée en off-shore qui lui a indiqué que ce type de solution était parfaitement réalisable à Antifer.

M. BRAMOULLÉ réitère son analyse technique, ajoutant que même si des projets de recherche existent, même si des progrès techniques sont envisageables, il est impossible aujourd'hui d'utiliser une solution off-shore à Antifer, notamment du fait de la profondeur d'eau disponible.

Un intervenant veut en savoir plus sur l'état de l'eau qui sera rejetée en mer après avoir été utilisée pour réchauffer le GNL.

M. BRAMOULLÉ répond que cette question a été abordée en détail lors d'une précédente réunion. Il rappelle que l'eau rejetée aura perdu entre 4° et 6°, soit un effet mineur sur le bassin d'Antifer, et qu'elle aura subi un processus d'électro-chloration pour contrôler la

prolifération des moules. Il ajoute que d'autres processus de contrôle des moules sont à l'étude.

Mme LEROY, Présidente de l'Association « Ecologie pour le Havre », indique qu'il y a à Dunkerque six tranches nucléaires dont les rejets d'eau chaude pourraient servir à réchauffer le gaz liquéfié.

M. BRAMOULLÉ confirme que ce serait possible, mais il souligne que les besoins en eau chaude du terminal de Dunkerque seraient minimes par rapport à la quantité d'eau rejetée par la centrale nucléaire. Il rappelle par ailleurs qu'en l'absence de source d'eau chaude disponible comme à Dunkerque, le processus qui consiste à utiliser l'énergie renouvelable de l'eau de mer pour réchauffer le GNL est le plus écologique car il permet d'éviter de brûler du gaz et donc de réduire les émissions de CO₂.

M. Michel SAUTER, habitant de Saint Jouin - Bruneval, déclare avoir été très choqué de voir une escouade de gendarmes à l'entrée de la salle de réunion. Il se demande s'il doit s'attendre à voir une compagnie de CRS pour la réunion qui aura lieu à Saint-Jouin.

M. OHREL indique que la gendarmerie se trouve en face de la salle de réunion, et qu'en tout état de cause la Commission n'a pas demandé que des gendarmes soient présents.

M. SOYER, citant un document de la Commission où il est écrit que la ressource halieutique est à étudier, signale que des poissons juvéniles prolifèrent de façon très importante à Antifer du fait de la digue. Reprenant le même document, qui indique que la plateforme envisagée ne représente aucun intérêt floristique, il ironise sur le fait que cette plateforme soit traitée au désherbant.

M. OHREL renvoie le sujet à la réunion thématique prévue sur l'environnement.

Dressant un bilan des acquis de cette réunion, M. OHREL remercie les intervenants qui ont permis une meilleure connaissance des données économiques et humaines entourant le projet, une meilleure compréhension des données d'urbanisme et une appréciation des retombées économiques, dont la distinction avant-chantier et après-chantier qui les caractérise. Il donne rendez-vous aux participants pour la prochaine réunion, le 19 octobre à Octeville.

(FIN DE LA REUNION : 21 HEURES)