

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER A ANTIFER

MAITRISE DES RISQUES

LUNDI 12 NOVEMBRE 2007

Saint Jouin-Bruneval

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT
MME BENEDICTE AGUILA, M. BERNARD FERY, M. XAVIER DU PAYRAT
M. GUSTAVE DEFRANCE

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
M. SERGE MAJOLET, RESPONSABLE SECURITE ENVIRONNEMENT, GAZ DE NORMANDIE

EXPERTS PRESENTS :

M. IGNACE DE SAINT-MOULIN, DIRECTEUR DE PROJET, TRACTEBEL ENGINEERING
M. LEDOUX, CHEF DU SERVICE SECURITE INDUSTRIELLE, BUREAU VERITAS
M. BERTRANNE, BUREAU VERITAS

INTERVENANTS :

M. JEAN-MARC LACAVE, DIRECTEUR GENERAL DU PORT AUTONOME DU HAVRE
M. REMY CHICOT, MAIRE DE SAINT JOUIN-BRUNEVAL
M. DIDIER BAUDOIN, DIRECTEUR REGIONAL DES AFFAIRES MARITIMES MANCHE-MER DU
NORD
M. FRANÇOIS AUBER, MEMBRE DE L'ASSOCIATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL
M. DOMINIQUE ROUX, EX-COMMANDANT DE BORD DE METHANIER, RETRAITE
MME NATHALIE GALLO, ASSISTANT M. ROUX
M. ALBAN FIRMIN, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA
VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL
M. GUY LE MIGNOT, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION SAINT JOUIN-BRUNEVAL
DEVELOPPEMENT DURABLE
M. VINCENT GALLO, SECRETAIRE DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA
VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL
M. PATRICK ABJEAN, COMMANDANT DU PORT AUTONOME DU HAVRE

(DEBUT DE LA REUNION : 19 H 15)

Le débat est précédé d'une manifestation bruyante qui dure quelques minutes. On entend des chants et des slogans divers, ainsi que des cornes de brume.

INTRODUCTION

M. Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public, accueille les nombreux participants et prend note du fait que ce débat est visiblement loin de se dérouler dans l'indifférence.

Il rappelle que l'étape où en est le débat aujourd'hui est conforme aux promesses, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une deuxième séance consacrée aux risques. Il souligne que cette réunion intervient un mois après la remise par le maître d'ouvrage des informations adéquates au sujet, ce qui est une durée suffisante pour les avoir évaluées. Il ajoute que pour bien marquer la continuité entre les deux séances, le débat va reprendre au point où la première séance avait été laissée, à savoir le traitement des questions qui y avaient été posées.

Il précise que la thématique d'aujourd'hui, qui était prévue à l'origine sur les problèmes de l'environnement, sera reportée à une autre séance.

Il décrit ensuite le déroulement envisagé pour le débat, qui commencera avec une intervention du Maire de Saint Jouin, suivie des questions-réponses du premier débat sur les risques, puis de présentations de la part de deux associations locales. Il rappelle qu'il est important, pour la crédibilité des interventions, que le débat se déroule dans la sérénité.

M. Rémy CHICOT, Maire de Saint Jouin-Bruneval, déclare avoir suivi avec la plus grande attention toute la procédure et toutes les réunions de ce débat, et qu'il en a tiré un certain nombre de conclusions.

Il évoque le bouleversement qu'a connu sa commune il y a trente ans lors de l'implantation du port pétrolier, estimant néanmoins que depuis, la commune avait connu le même essor que celles à proximité du Havre. Il rappelle qu'à l'époque, le Port Autonome avait consenti à sa commune des facilités afin que tous les sports nautiques puissent continuer d'exister, y compris la promenade sur la plage. Il souligne par ailleurs que ces loisirs ont pris beaucoup d'ampleur récemment. Considérant tout cela, il déclare inenvisageable que l'implantation du port méthanier puisse de quelque façon que ce soit mettre un terme à cette cohabitation paisible.

Il cite une question posée lors d'une précédente réunion par l'avocat de sa commune, où il avait demandé si le projet se poursuivrait dans le cas où les études de danger révéleraient la nécessité de condamner l'accès à la plage. Il rappelle alors la réponse sans ambiguïté de M. le Sous-préfet du Havre, qui avait dit que l'accord préfectoral serait refusé au projet si l'accès à la plage n'était pas conservé. Cette assurance de l'Etat l'a conforté dans sa réflexion.

Il affirme qu'il faut rendre pérennes les limites séparant la plage du site industriel, afin de sécuriser les possibilités d'évacuation en cas d'incident, même mineur. Il souligne que cet accès à la plage ne doit plus être considéré par le maître d'ouvrage comme un simple objectif, mais comme une contrainte, même s'il faut mettre en place une zone de protection. Il déclare qu'il attend sur ce point ce soir une réponse précise de la part du maître d'ouvrage, lequel doit impérativement comprendre que cet accès à la plage a une importance majeure

pour la commune de Saint Jouin et pour son avenir, et qu'il doit ainsi adapter son projet en conséquence.

Il évoque ensuite la navigation de plaisance, qui s'est elle aussi fortement développée localement depuis quelques années. Il explique que certains plaisanciers disposent d'autorisations moyennant le paiement d'un droit de passage pour accéder à leurs embarcations par la route intérieure du port pétrolier, et il estime que ce système sera sans doute supprimé. Il s'adresse donc au Directeur du port et au Conseil Général pour leur affirmer que, de ce fait, la création d'un port de plaisance devient une nécessité.

Il déclare que, contrastant avec l'époque de la création du port pétrolier il y a trente ans, la question de l'environnement doit aujourd'hui être prise en compte. Ainsi il souligne que ce projet devra impérativement respecter la faune, la flore et l'insertion dans le paysage, car l'avenir de sa commune est tourné vers le tourisme. Il refuse l'idée que Saint Jouin devienne un village dortoir, et demande au maître d'ouvrage d'exposer les modalités d'intégration paysagère prévues dans le projet.

Il conclut qu'il y a deux solutions :

- soit le projet ne se fait pas, et tous ses concitoyens seront soulagés,
- soit le projet se réalise, et il est de son devoir d'anticiper les revendications de ses concitoyens afin de défendre au mieux leurs intérêts.

Il affirme à ses concitoyens qu'il s'engage à ce que les avantages reçus du fait du projet soient à même d'en minimiser les contraintes. C'est pourquoi il demande à tous les acteurs concernés d'associer le projet de terminal à l'accès à la plage et à la création d'un port de plaisance, par le biais d'un projet global d'aménagement du site précisant les zones d'activité industrielle et les zones de loisir. Il souhaite aussi que le projet soit intégré dans le programme de développement du Cap d'Antifer.

Il conclut en déclarant qu'il attend ce soir des informations claires sur chacun des risques présentés lors de la réunion d'Octeville.

QUESTIONS-REPNSES DU PREMIER DEBAT SUR LES RISQUES

M. Luc POYER, Président de Gaz de Normandie, présente l'équipe du maître d'ouvrage et les experts présents pour répondre aux questions.

Les questions de Dominique Roux sont lues tour à tour par les membres de la Commission.

Qu'est-ce qu'un méthanier Q-max, un méthanier Q-flex, et pourquoi dans son dossier le maître d'ouvrage n'a-t-il pas fait figurer une représentation d'un Q-max ?

M. Yves BRAMOULLÉ, Directeur de projet, Gaz de Normandie, explique d'abord que parmi les questions de ce soir, certaines sont très techniques.

Il répond que les Q-flex sont des navires méthaniers récents, le premier étant sorti il y a un mois, et que les Q-max sont encore en début de construction ; c'est pourquoi le dossier ne comporte pas de photos. Il présente sur un visuel leur taille et leur capacité, qui atteint presque le double de celle des méthaniers actuels.

Le contrôle du trafic maritime par une garde-côte européenne est-il envisagé ?

M. Didier BAUDOIN, Directeur régional des Affaires Maritimes Manche-Mer du Nord, répond qu'un tel organisme n'est pas à l'étude actuellement car sa création est pour l'instant considérée comme trop complexe.

Pourquoi vouloir rajouter des terminaux GNL supplémentaires dans une zone où les risques sont déjà particulièrement élevés ?

M. Yves BRAMOULLÉ répond que le port d'Antifer a effectivement déjà deux zones SEVESO, mais que cette concentration n'est pas inhabituelle. Il ne pense pas que les risques d'un port pétrolier soient « particulièrement » élevés.

Parmi les trois projets dont la CNDP doit débattre, celui qui évite une surcharge de risques en Manche n'est-il pas le mieux indiqué ?

Gaz de France ne propose-t-il pas un agrandissement de son terminal de Montoir situé dans une zone qui ne gêne personne, et disposant de surfaces importantes ?

M. Luc POYER rappelle que le terminal de Montoir a été construit au début des années 80 pour des raisons d'aménagement du territoire, et que c'est au Havre qu'ont été reçues les premières cargaisons de GNL en 1965. Il indique que le tirant d'eau à Montoir ne permettra pas de recevoir la nouvelle génération de navires méthaniers. Il ajoute que l'investissement sur les réseaux de transport en aval du terminal serait plus important à partir de Montoir qu'à partir d'Antifer.

Il ne s'estime pas compétent à répondre à la question sur la surcharge de risques en Manche.

De quelle surface totale les promoteurs disposent-ils pour construire leur terminal ?

M. Yves BRAMOULLÉ répond, à l'aide de diapositives, qu'il dispose de 24 hectares à Antifer. Cela implique la construction d'un terre-plein pour conserver l'accès à la plage.

M. Gustave DEFRANCE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public, indique que 50 hectares sont disponibles à Dunkerque et 20 hectares au Verdon.

L'installation de comptage de gaz naturel occupera quelle surface, et où sera-t-elle implantée ?

M. Yves BRAMOULLÉ répond qu'elle sera installée en haut de la falaise, sur un terrain relevant du Port Autonome.

Il n'est fait aucune mention de l'installation d'azote indispensable au fonctionnement du terminal. Quel en sera l'emplacement, la surface occupée et les caractéristiques techniques ?

M. Yves BRAMOULLÉ précise qu'il est normal que cette installation ne soit pas définie à ce stade du projet. Il ajoute qu'elle ne prendra que peu de place, qu'elle ne générera pas de zone de danger, et qu'elle sera définie en détail ultérieurement.

En cas d'impossibilité pour les navires méthaniers de garder le mouillage, dans quelles limites leurs zones d'évolution en attente sont-elles comprises ? Sinon, où trouveront-ils refuge avec leur cargaison ? Un scénario de type Maasluis avec un méthanier est-il impossible à Antifer ?

Patrick ABJEAN, Commandant du Port Autonome du Havre répond que l'expérience vécue montre que le port d'Antifer possède un bon mouillage. Il précise qu'en cas de grands vents,

les bateaux seront amenés à appareiller et à faire des « ronds dans l'eau », ce qui est une manœuvre bien connue des marins.

Le Port Autonome pourrait-il communiquer les archives de mauvais temps concernant le port pétrolier depuis sa mise en service ?

Patrick ABJEAN répond que les archives indiquent que depuis 1979, il y a eu 2000 escales dont une centaine ont été perturbées par le mauvais temps. Il ajoute que toutes les données météo sont consultables à la capitainerie sur rendez-vous.

De combien de remorqueurs la capitainerie dispose-t-elle pour assurer le service de Port 2000, du Havre et d'Antifer ?

Combien de remorqueurs supplémentaires sont envisagés pour tenir compte de l'accroissement du trafic ?

Patrick ABJEAN répond qu'il s'agit d'un sujet assez chaud. Il indique que le service du remorquage au port du Havre est défini par un nouvel arrêté préfectoral, et qu'il n'y a pas de sectorisation, l'affectation des remorqueurs étant globale. Il indique que l'arrêté prévoit dans un premier temps l'armement permanent de huit remorqueurs, et que ce chiffre passera prochainement à dix.

Combien de temps un remorqueur met-il pour rallier Antifer par beau temps et par mauvais temps ?

Patrick ABJEAN répond que la durée moyenne du trajet est de 90 minutes, avec une durée au mieux de 70 minutes, et dans le pire des cas de 105 minutes.

Etant donné la coexistence d'un terminal pétrolier et d'un terminal méthanier, combien de remorqueurs resteront en service à Antifer pendant des opérations commerciales simultanées pétrolier et méthanier ?

Patrick ABJEAN répond que c'est une question qu'il faudra étudier soigneusement. Il précise que la quantité de remorqueurs présents ne dépend pas du nombre de navires à quai, mais de la vitesse du vent.

Quelle quantité d'azote est nécessaire ? Par quels moyens sera acheminé cet azote – par camion ? Sera-t-il stocké ? Si oui, où précisément ?

M. Yves BRAMOULLÉ explique que l'azote est un gaz inerte utilisé pour mettre en sécurité les réservoirs et les lignes. Il répond qu'il faut 700 tonnes d'azote pour inerte un réservoir, ce qui pour deux réservoirs représenterait 70 camions, sur une période de plusieurs semaines, lors de la mise en service du terminal.

A quelle quantité estimez-vous les évaporations qui seront brûlées à la torchère pendant la mise en froid ?

M. Yves BRAMOULLÉ répond que cela représente de 2.000 à 2.800 tonnes de mélange azote-gaz pour la mise en froid initiale.

M. Alban FIRMIN, membre de l'association de la Valleuse de Bruneval, déclare que les réponses aux questions qui restent doivent impérativement être accompagnées d'un exposé illustré préparé par M. ROUX, qui était à l'origine des questions, et qui montre les dangers du site.

M. Alain OHREL prévient que cela risque d'allonger le temps des questions-réponses au détriment des autres parties de la réunion, mais il invite M. ROUX à venir poser lui-même le reste des questions.

Mme Nathalie GALLO, participant à la présentation de M. ROUX, met en parallèle le terminal méthanier exportateur de Skikda et le terminal de réception en projet à Antifer, estimant que tous deux présentent des risques comparables.

M. Dominique ROUX, ex-Commandant de bord de méthanier, reprend les questions :
Quels opérateurs seront en charge du fonctionnement du terminal pendant les phases de séchage, d'inertage et de mise en froid ?

Mme Nathalie GALLO évoque les différents types de GNL, qui ont des caractéristiques diverses du fait de leur traitement par tel ou tel terminal méthanier. Elle indique qu'un terminal à plusieurs réservoirs offre plus de facilité de stockage pour des produits de densité différente. Elle prévoit à terme l'accumulation de produits indésirables dans les réservoirs.

*Quelles techniques seront employées pour l'élimination de ces produits ? Emission dans l'atmosphère ou combustion dans une fosse ou à la torchère ?
Qu'est-ce qui permet au promoteur d'affirmer que les rejets se feront dans les limites imposées par la réglementation ? Ses rejets seront-ils dénués de tout impact sur la santé des populations locales ? Est-il tenu compte des pics de pollution existant déjà avant même l'existence du terminal ?*

Mme Nathalie GALLO déclare que de nombreux spécialistes se sont penchés sur les différents risques liés au GNL. Elle souligne qu'il est essentiel de tenir compte des résultats de leurs recherches, et elle estime que le maître d'ouvrage ne le fait que de façon sélective.

M. Dominique ROUX donne des chiffres sur la dangerosité du GNL, citant des exemples précis d'incidents causés par sa température extrêmement froide.

Comment les promoteurs peuvent-ils parler de risques mineurs pour la population quand de nombreux experts prévoient des effets graves à grande distance ? Comment peuvent-ils affirmer que la construction des terminaux méthaniers n'entraînerait aucune augmentation des risques pour les habitations ?

Mme Nathalie GALLO examine le comportement du GNL lors d'une fuite ou d'un déversement, citant des tests effectués par des spécialistes. Elle souligne le manque de données fiables sur la nature et l'étendue réelle des dangers liés à de tels incidents, notamment en cas d'incendie, et elle en retire l'enseignement qu'il n'est pas possible en l'état de conclure à un quelconque risque acceptable pour les populations locales.

M. Dominique ROUX explore les conséquences d'une éventuelle attaque terroriste sur un navire méthanier, ou de toute autre cause ayant pour effet de percer la double coque d'un méthanier, et il cite les conclusions de spécialistes sur la question, qui estiment une distance de sécurité entre les réservoirs et les populations locales de 3,2 km ; il cite aussi un rapport qui détermine la zone de danger à 11,7 km.

Mme Nathalie GALLO cite les conclusions d'une autre étude, sur les déversements de GNL sur une grande surface d'eau et la phase de transition rapide qui s'ensuit. Elle décrit le scénario catastrophique qui peut être engendré. Elle souligne que même si des précautions importantes sont prises pour éviter un déversement accidentel, le risque zéro n'existe pas, notamment en considérant la possibilité terroriste, et indique que c'est pourquoi les organismes réglementaires en matière d'installation de terminaux méthaniers recommandent

de situer ce genre de site loin du trafic maritime, loin de toute voie publique et loin de toute habitation.

Plutôt que de s'en tenir aux expertises les plus convenables aux yeux des promoteurs, une étude plus poussée du problème ne s'impose-t-elle pas, compte tenu de l'expansion actuelle de l'industrie du GNL ?

Est-ce que la SIGTTO a été consultée au sujet du projet d'Antifer ?

Pourquoi le maître d'ouvrage a-t-il jugé bon de faire figurer dans son projet une représentation de la maquette de la centrale électrique en construction à Pont-sur-Sambre ?

L'approche et l'accès aux terminaux méthaniers sont fortement clôturés et rigoureusement surveillés. Est-ce que le survol de ces sites par un aéronef est autorisé ?

L'enceinte des terminaux ne doit-elle pas s'étendre au sommet de la falaise et être d'un niveau comparable à ce qui existe à Fos-sur-Mer et à Montoir ?

Comment le gaz naturel sera-t-il acheminé des regazificateurs jusqu'au raccordement réseau ? En aérien ? Et sous quelle pression ?

M. Dominique ROUX conclut que les considérations précédentes rendent un accès à la plage tout à fait inenvisageable. Il estime qu'il est facile pour le promoteur d'assurer le contraire, sachant que les autorités responsables interdiront une telle prise de risques, et pour le public, et pour les terminaux.

En cas de rupture de la canalisation principale de GNL pendant le déchargement, quelle serait la distance entre le point de fuite le plus défavorable et la limite du site du terminal ?

Est-ce que l'installation sera protégée du risque terroriste et de quelle façon sera-t-il tenu compte du fait que la présence de la falaise faciliterait la tâche des terroristes ?

Mme Nathalie GALLO estime que, quand bien même la falaise cachera la laideur du terminal, elle abritera surtout des regards les faits anormaux s'y produisant. Elle ajoute que la falaise constitue un élément de confinement partiel des gaz, ce qui peut présenter un risque de formation de nuage le long de la falaise qui entraverait les secours et l'évacuation.

Existe-t-il de par le monde un terminal implanté au pied d'une falaise verticale de 80 mètres, ininterrompue sur des kilomètres, et quel est-il ?

Comment l'acheminement des renforts se fera-t-il en cas de fuite importante entraînant la présence d'un nuage au pied de la falaise et englobant l'accès routier ?

Dans ces conditions, comment se fera l'évacuation des personnes présentes sur la plage, puisque plage il y aurait ?

Comment concilier la présence éventuelle d'un port de plaisance sur le site, ainsi que d'activités de loisir nautique avec les mesures antiterroristes ?

N'y a-t-il pas dans le cas d'Antifer une exigüité rendant possible dans des conditions défavorables un effet domino ?

M. Dominique ROUX termine son exposé en insistant sur le fait qu'un terminal méthanier apporte des pollutions. Il passe en revue les risques à prendre en compte durant sa construction, sa mise en service et ses opérations de maintenance.

M. Alain OHREL indique que le maître d'ouvrage produira les réponses à toutes les questions posées durant l'exposé, qui seront mises à la disposition du public sur Internet. Il ajoute qu'à l'occasion, certaines réponses seront peut-être données au cours de la réunion.

PRESENTATIONS DES ASSOCIATIONS

M. Alban FIRMIN, Président de l'Association pour la Préservation et la Valorisation de La Valleuse de Bruneval, procède à la remise de feuilles portant plusieurs milliers de signatures

d'une pétition contre le projet, réunies au cours des quatre derniers mois, qu'il offre à la Commission pour qu'elles soient incluses dans le rapport. Il indique que ces pétitions seront remises officiellement à M. le Préfet de Région lors de l'enquête publique éventuelle.

M. Alain OHREL déclare qu'il sera explicitement fait référence à ces pétitions dans le compte rendu de la Commission.

M. Guy LE MIGNOT, Président de l'Association Saint Jouin-Bruneval Développement Durable, remercie la Commission d'avoir donné aux associations un temps de parole au bout du sixième débat, et ce à Saint Jouin-Bruneval, commune concernée au premier chef par ce projet.

Il annonce qu'il va tenter de remettre le débat sur les vraies questions que pose le projet. Il rappelle qu'il y a plusieurs mois, la Commission, tout en l'assurant de son indépendance et de sa transparence, avait sollicité de la part de son association un document indiquant son positionnement sur ce projet, ainsi qu'un questionnaire sur ses besoins et ses propositions sur le contenu du débat. Il déclare que la contribution de l'association a été pleine et entière envers la Commission.

Il ajoute que le maître d'ouvrage devait pour sa part produire un document complet à l'intention du public, et qu'il n'avait reçu les deux documents émanant du maître d'ouvrage que cinq jours avant la première réunion. Il précise qu'il avait alors demandé un report du débat qui fut refusé par la Commission. Il se demande par ailleurs comment il est possible d'analyser de façon adéquate un document qui comprend deux variantes.

Il s'interroge sur la pérennité de la plage quand il est prévu que la quasi-totalité du parking soit supprimée.

Il demande pourquoi une troisième variante prévoyant une installation off-shore n'aurait pas été pertinente, estimant que les réponses données par le maître d'ouvrage à la réunion de Fécamp sur cette option étaient mensongères.

Il estime que les deux variantes du document ne font qu'ajouter la confusion aux mensonges et aux erreurs du dossier, que les techniciens de POWEO arrangent à leur avantage.

Il exprime des doutes sur la nécessité des trois nouveaux projets de terminaux vis-à-vis des besoins en gaz naturel, évoquant les projets d'extension, occultés du dossier, qui existent à Montoir et à Fos-sur-Mer. Il invoque ce même principe concernant les gazoducs prévus, citant des gazoducs existants qui ne figurent pas sur les cartes du dossier.

Il demande comment il se fait que ces lacunes n'aient pas été constatées par la Commission.

Il estime que les arguments avancés par Gaz de Normandie sur la politique énergétique française ne sont que le reflet de leurs propres ambitions commerciales sur le marché de l'électricité, au mépris par ailleurs des exigences gouvernementales concernant la lutte contre les gaz à effet de serre.

Il souligne que le gaz est en principe réservé à une utilisation plus noble que la fabrication d'électricité, et que les intentions de Gaz de Normandie remettent en cause les engagements de la France et de l'Europe sur la réduction de la consommation d'énergie et sur l'augmentation de la part des énergies renouvelables.

Il considère ce projet comme un non-sens au regard de la prise de conscience internationale sur la maîtrise des énergies et comme un contre-exemple pour les pays en voie de développement.

Il trouve que le document du maître d'ouvrage fait peu de cas de la valeur environnementale du site de Saint Jouin-Bruneval.

Il ironise sur les bénéfices à la population dont le document fait état, en matière de foncier ou d'emploi par exemple, et il s'étonne de l'affirmation qui y figure selon laquelle le GNL ne serait pas dangereux. Il réfute la notion de l'avantage qu'offre le gaz du point de vue de son coût, rappelant qu'il est indexé au prix du pétrole, et il décrit le dossier du maître d'ouvrage comme une grosse plaquette publicitaire réalisée au nez de la CNDP et au mépris des habitants de Saint Jouin.

Il estime par conséquent que la Commission n'a pas fait son travail correctement et qu'elle n'aurait pas dû valider le dossier du maître d'ouvrage en l'état, notamment en matière des risques. Il rappelle que c'est pourquoi la Commission avait dû réclamer au maître d'ouvrage un complément d'information sur ce sujet, lequel n'a été fourni que trop tardivement pour une analyse adéquate, ce qui répète l'attitude de départ de ce débat. Il considère qu'il s'agit là d'une volonté du maître d'ouvrage de ne pas donner les moyens nécessaires à un débat fructueux et de poursuivre leur tentative d'endormissement collectif.

Il en vient alors aux risques. Décrivant un Port Autonome peu regardant pourvu que ses infrastructures soient rentabilisées, et des promoteurs prêts à tout pour entrer dans le marché de l'énergie, il tient à ce que les habitants puissent apporter leur analyse dans le débat sur les risques, sachant qu'ils seront les premiers à en subir les conséquences.

- Les risques maritimes : il évoque l'augmentation du trafic prévue à 300% dans le cadre du projet, et les risques de collision qui en découlent. Il rappelle l'historique, et les raisons invoquées à l'époque pour la construction du port pétrolier d'Antifer, soulignant des contradictions entre elles et les raisons invoquées aujourd'hui pour la construction du port méthanier.
- Les risques industriels : il indique qu'il n'existe pas à sa connaissance, malgré sa demande d'information, de plan de prévention des risques technologiques. Il souligne qu'en l'absence d'un tel plan, le projet ne peut être réalisé. Il estime que les informations du dossier sur les distances de sécurité sont fantaisistes, illustrant son propos à l'aide d'incidents passés, de la configuration d'autres sites, de statistiques et de scénarios catastrophes. Il souligne la présence prévue de THT sur le site, dont il décrit la dangerosité, et il souhaite des informations précises sur la façon dont ce produit sera traité.
- Les risques locaux : il révèle que de nombreuses mines de guerre sont enfouies tout le long du littoral, qui risquent d'être percutées durant les chantiers. Il rappelle que la présence de mines fut un motif de refus préfectoral d'un projet d'éoliennes off-shore au Tréport.

Il prévient qu'en cas d'accident sur le site, les habitants tiendront tous ceux qui ont soutenu sa réalisation comme personnellement responsables. Il décrit ce projet comme le fruit d'opérateurs soucieux de leur seul intérêt contre l'intérêt général, et dangereux pour les populations et les usagers de Saint Jouin-Bruneval. Il interpelle le Maire du Havre, un grand supporter du projet, et lui suggère vivement de le proposer aux Havrais. Il lui conseille par ailleurs de laisser à Saint Jouin-Bruneval le soin de décider seul de son avenir et de son développement économique.

Il conclut en évoquant l’avenir touristique de sa commune. Il appelle à faire le pari que Saint Jouin, partenaire des autres communes du Pays des Hautes Falaises, le port d’Antifer, sa plage, son port de plaisance et son terminal méthanier sont l’exemple d’un développement économique raisonné pour le bien de tous.

REPONSE DU MAITRE D’OUVRAGE

M. Luc POYER explique ce qu’est un terminal GNL, indiquant qu’il présente des analogies fortes avec un terminal pétrolier comme celui qui existe à Antifer. La principale différence est que le GNL est livré à très basse température et doit être regazéifié par réchauffement, une procédure sûre et bien maîtrisée en France depuis 1965. Il aborde la question des réservoirs, de la torche et des caractéristiques physiques et chimiques du gaz naturel.

Il répond à la question sur la présence de variantes dans le dossier, expliquant qu’un des objets du débat est de choisir l’une des variantes. Concernant la catastrophe de Skikda, il précise qu’il s’agit d’une usine de liquéfaction, et qu’un tel accident ne peut pas se produire dans un terminal de réception tel qu’Antifer. Il ajoute que l’accidentologie des navires méthaniers est jusqu’à présent sans faille, et que ces navires sont d’une technologie très avancée, gérés par une dizaine d’armateurs au niveau mondial, et qu’ils sont assujettis à une sécurité maximale.

Il aborde ensuite les commentaires sur le dossier du maître d’ouvrage. Il déclare n’avoir encore pour sa part trouvé aucune inexactitude, citant comme exemple le projet d’extension de capacité à Montoir qui est bien mentionné dans le dossier, et non pas occulté comme il a été dit par un président d’association.

Il réagit aux commentaires selon lesquels le GNL serait un obstacle au développement durable et un non-sens au regard de la prise de conscience internationale sur la maîtrise des énergies. Il précise que c’est le plus écologique des hydrocarbures, émettant trois fois moins de CO₂ à la combustion que le charbon. Il ajoute que les conclusions du Grenelle de l’Environnement préconisent la nécessité d’une énergie de transition pour atteindre les objectifs prévus en 2050, et que le gaz naturel représente parfaitement cette énergie de substitution progressive. Il cite des exemples dans le monde où l’utilisation de gaz naturel a permis une réduction significative de la pollution due au charbon et au fuel.

Il conclut sur le personnel de Gaz de Normandie, indiquant qu’il est peu nombreux, et qu’il a reçu une marque de confiance incontestable lorsque la Commission de Régulation de l’Energie a demandé à la société de participer à ses travaux de réflexion pour établir la réglementation qui doit encadrer les terminaux méthaniers en France, ce qu’il revendique comme une reconnaissance de la qualité de ce personnel de la part des pouvoirs publics.

M. Yves BRAMOULLÉ félicite les associations pour leur travail de recherche, tout en indiquant que certaines de leurs remarques ne sont pas applicables. Il cite comme exemple les distances de sécurité de 11 kilomètres, qui concernent des études et des terminaux n’ayant rien à voir avec le cas d’Antifer. Il affirme que les distances de sécurité concernant le projet n’atteindront pas les habitations, et que cela sera prouvé par l’étude de dangers réglementaire et par les tierces expertises. Il ne souhaite pas que ces informations erronées, ou du moins non applicables, puissent inquiéter à tort des riverains qui en fait ne risqueront rien.

Il rappelle que depuis le début des études, son équipe a pris conscience du fait que la plage est importante à la commune de Saint Jouin et aux alentours, et l’a acceptée. Ainsi le projet est développé depuis le début en tenant compte de la nécessité de maintenir l’accès à la

plage. Il explique que le choix d'une plateforme en remblai sur la mer est une conséquence directe de cette nécessité.

M. Luc POYER passe en revue les priorités de Gaz de Normandie :

- Assurer la sécurité absolue afin d'obtenir les autorisations nécessaires auprès de l'Administration.
- Maintenir l'accès à la plage.
- Travailler à l'intégration de l'ouvrage dans son site.
- Participer à un aménagement plus global du site d'Antifer si c'est le souhait des collectivités et des associations.

M. Alain OHREL propose que se tienne en marge du débat une réunion en petit comité entre représentants des associations et du maître d'ouvrage, pour l'échange d'information et l'examen des points de contentieux dans la documentation.

PRESENTATIONS DES ASSOCIATIONS

M. Alban FIRMIN déclare à M. OHREL qu'il trouve inadmissible qu'il ait pris l'initiative de diffuser un rapport totalement orienté, incomplet, contenant des erreurs et n'ayant été validé par aucun spécialiste. Il trouve également intolérable les prises de position de certains membres de la Commission durant les débats. Il précise que ses constatations sur la Commission, son fonctionnement, son rôle et son impartialité seront communiquées en temps voulu à la CNDP.

M. Alain OHREL déclare que ce propos est strictement hors sujet.

M. Alban FIRMIN dénonce le fait que le dossier du maître d'ouvrage néglige les données générales du gaz en France, de l'approvisionnement et des alternatives possibles, qu'il donne certaines informations fausses, et enfin que toutes ses réponses sont incomplètes et orientées dans son sens. Il ajoute qu'il reviendra ultérieurement à la question des distances de sécurité. Il estime que le maître d'ouvrage n'a aucun intérêt à présenter des alternatives, qu'il est incapable de donner des études précises ou des engagements fermes sur le maintien de l'accès à la plage, et que le seul responsable du dossier est le Port Autonome.

Le contexte du dossier : Il tient à rappeler le climat actuel qui préconise des mesures de baisse de consommation des énergies fossiles et de conscience environnementale. Il souligne le contraste entre ce contexte et d'une part, le marché du gaz où de nouveaux acteurs ne recherchent que des profits à brève échéance, pendant que d'autre part le Port Autonome du Havre prétend décider de l'aménagement du territoire de sa commune après avoir refusé il y a des années l'implantation d'éoliennes pour cause de danger.

Le fond du dossier : Il estime que la France n'a pas besoin du gaz qui serait fourni par le terminal d'Antifer, ni pour son indépendance énergétique, ni pour sa consommation intérieure. Il estime que les terminaux existants et la moitié des projets en cours seront suffisants pour permettre à la France d'importer plus qu'elle ne consommera dans les prochaines décennies, et que l'abandon de plusieurs projets ne remettrait aucunement en cause le bouquet énergétique du pays. Il est convaincu qu'une grande partie du gaz stocké partira à l'étranger, mais que ses concitoyens en paieront les conséquences au niveau local. Il ajoute que la création de bacs de stockage sur le territoire de sa commune ne garantira pas l'approvisionnement de la France, et que ce projet ne participe ni à l'intention de diversifier le bouquet énergétique du pays, ni à la sécurisation de son approvisionnement.

Il décrit le projet comme purement spéculatif et financier avec pour seul but de faire un maximum de profits. Il illustre son propos en décrivant le parcours de M. BEIGBEDER, PDG de POWEO et porteur du dossier. Evoquant un commentaire fait par M. POYER sur les avantages du GNL par rapport au charbon, il souligne que POWEO porte simultanément le projet méthanier d'Antifer et un projet d'usine à charbon. Il souligne qu'il est le premier à reconnaître et à respecter le rôle essentiel joué par les hommes d'affaires dans l'économie, mais qu'il ne peut accepter tout et n'importe quoi au nom du business, et encore moins lorsqu'il s'agit de la sécurité des personnes, de l'écologie et de l'aménagement du territoire.

Il rappelle que les personnes de Gaz de Normandie, dont la plupart ne vivent pas en Normandie, se proposent de monter dans la région trois bacs gigantesques et une torchère, ainsi que des installations en haut des falaises, alors que les riverains ont mis huit ans pour faire classer le site de la Valleuse de Bruneval en site protégé. Il interroge les divers acteurs du projet pour savoir s'ils viendront avec leurs enfants sur la plage de Saint Jouin se baigner au pied des bacs. Il rappelle que l'état sanitaire de la région du Havre est largement moins bon que la moyenne nationale, et qu'il est probable que certaines industries en sont une cause principale. Il demande à M. le Préfet si la région doit continuer à accumuler des zones industrielles polluantes et dangereuses, et à être sacrifiée pour le bien-être de la France. Evoquant le drame d'AZF à Toulouse où les experts avaient dit qu'il n'y avait aucun risque, il se demande ce qu'il pourra dire à ses enfants en cas de marée noire.

Il aborde le rôle de M. le Maire de Saint Jouin, qu'il qualifie de particulièrement ambigu du fait que, en dépit du vote du Conseil Municipal et en dépit de ses paroles, il négocie depuis le début avec le Port Autonome et le maître d'ouvrage. Il estime que le Maire livrera sans se battre l'environnement proche de la plage de Bruneval pour la construction du terminal méthanier, ce qu'il regrette vivement.

Il passe en revue les intérêts des uns et des autres.

- S'appuyant sur des documents reçus du Port Autonome, il conclut que pour le Port il ne s'agit que d'intéressement financier induit par le projet.
- Pour les élus locaux, il s'agit d'obtenir de la taxe professionnelle afin de développer des projets susceptibles de soutenir leur réélection.
- Pour les chambres de commerce, il s'agit de défendre les intérêts du commerce en occultant les autres solutions pouvant apporter de bons retours sur investissement.
- Pour les pilotes du Havre, il s'agit de percevoir des revenus supplémentaires.

Il interpelle toutes ces entités sur leurs intérêts particuliers dans ce dossier.

Pour sa part, il trouve intolérable que l'on puisse aller contre l'intérêt de la planète, contre les demandes de l'Etat et de l'Europe en termes d'environnement, et que l'on puisse jouer avec la sécurité des personnes pour des motifs financiers. Il réfute la perspective des emplois générés par le projet. Il rappelle que l'implantation d'éoliennes et d'un port de plaisance peut aussi générer des emplois non délocalisables sur des secteurs économiques porteurs et plus proches des préoccupations environnementales, sans oublier l'apport de taxe professionnelle et une opportunité de diversification énergétique pour le port du Havre.

Il annonce la position de son association : elle exige que l'Etat et M. le Préfet placent ce projet dans le cadre d'une réflexion gouvernementale sur les besoins de gaz en France, sur la politique énergétique et sur les besoins de stockage eu égard aux différents projets. Au-delà de vagues principes ou d'axes, l'association exige que cela se concrétise sur le terrain sous l'arbitrage direct de l'Etat. Elle demande au Port Autonome de mener des études sur les différents sites et techniques possibles, tout en étudiant les impacts de la mise en place d'un port de plaisance et d'éoliennes. Cette phase d'étude et la réflexion gouvernementale devront se dérouler simultanément pour aboutir à une décision cohérente et protectrice des intérêts de chacun.

L'association considère que seule la mise en place d'un port de plaisance, et d'activités annexes couplées au projet d'éoliennes, peut être acceptable, mais elle ne refusera pas un projet de port off-shore s'il est démontré qu'il y a un intérêt général et un intérêt pour la France.

Il conclut par la lecture de l'extrait d'un livre de Nicolas HULOT, sur la lutte contre le changement climatique en réduisant le recours au pétrole, au gaz naturel et au charbon, et sur l'importance d'agir avec force et dans l'immédiat. Il remercie tous les bénévoles pour leur travail et pour le refus qu'ils opposeront à ce projet.

Pour terminer, il montre une sélection de photos des environs de la Valleuse.

M. Vincent GALLO revient sur la question des distances de sécurité, qu'il considère fondamentale. Il évoque le site de Skikda où les habitations sont à plus de 2,5 km des installations. Il continue cette comparaison entre les distances préconisées pour Antifer et les distances en vigueur ailleurs en passant en revue les distances de sécurité retrouvées sur les autres sites méthaniers français, qui se chiffrent à plusieurs kilomètres. Il prend aussi le cas de Zeebrugge, que le maître d'ouvrage cite comme étant le plus similaire à Antifer, et il précise que même là, il existe une distance de sécurité de 1700 mètres.

Il rappelle alors que les habitations de Saint Jouin les plus proches de l'installation sont à 450 mètres, et que dans un rayon de 1.700 mètres il existe de nombreuses habitations.

Il cite le dossier du maître d'ouvrage, qui indique que la falaise est un élément de protection important des habitations riveraines. Il critique la manière dont le dossier indique le village comme étant un point sur une carte, rappelant qu'un village est une surface, et qu'il convient non pas de sélectionner un quelconque centre-ville comme point de référence, mais bien les habitations les plus proches. Il illustre ses propos à l'aide de cartes, montrant par exemple une maison qui n'est aucunement protégée par la falaise.

Evoquant l'énergie considérable que représente un chargement de méthane, qu'il compare à 55 fois la puissance d'Hiroshima en cas d'explosion, il souligne que les habitants ont le droit d'avoir peur, malgré les assurances de Gaz de Normandie qui sont basées sur des données qu'il estime imprécises et qui suggèrent par ailleurs un manque de scrupules.

Il rappelle que la situation de Saint Jouin serait plus risquée encore qu'à Zeebrugge, actuellement le site le plus dangereux aux riverains, et où pourtant les cuves sont enterrées. Il s'étonne de la présence d'éoliennes à proximité du site méthanier de Zeebrugge, ironisant sur le fait que la CIM et le Port Autonome du Havre avaient refusé une telle coexistence à Antifer pour des raisons de sécurité.

Il conclut de tout cela que le maître d'ouvrage a triché sur les distances de sécurité, ce qu'il trouve révoltant. Il lui pose alors deux questions :

*Quel est l'intérêt pour Gaz de Normandie de nous mentir sur les distances des habitations ?
Pourquoi la CNDP cautionne-t-elle ce mensonge ?*

Répondant à une attaque personnelle qu'il aurait subi lors d'une précédente réunion, il termine par une critique appuyée de M. POYER, dont il estime que le comportement montre à quel point les arguments de Gaz de Normandie sont pitoyables, et qu'il juge indigne d'être le représentant d'une soi-disant grande société.

M. Alain OHREL regrette l'occurrence d'attaques personnelles quelles qu'elles soient, et il espère ne plus en entendre.

M. Luc POYER se dit touché par les propos qui ont été tenus et refuse de se placer sur le terrain personnel. Il souligne qu'il est lui-même père de famille, que la sécurité est au cœur de ses préoccupations, et qu'il ne travaillerait pas pour Gaz de Normandie s'il n'était pas convaincu d'œuvrer pour l'intérêt général.

M. Alain OHREL, tentant de surmonter le brouhaha dans la salle, propose de clore le débat.

M. Luc POYER insiste vivement qu'il est en droit de répondre à des déclarations qui comparent un méthancier à 55 fois Hiroshima, et demande à M. BRAMOULLÉ de le faire.

M. Yves BRAMOULLÉ désespère de pouvoir rétablir la vérité ce soir, mais il réfute les accusations faites concernant les erreurs dans le dossier, auxquelles il propose au Président de la Commission de répondre lors d'une autre réunion. Il affirme vivement que toutes les distances de sécurité dans le dossier sont exactes, que le dossier est transparent, que Gaz de Normandie n'a rien à cacher et que tous les points peuvent être expliqués. Il déclare qu'il n'est pas suffisant d'affirmer gratuitement que le dossier est faux.

M. Alain OHREL ferme le débat et souhaite qu'il puisse être repris le 16 novembre dans des conditions d'écoute mutuelle améliorées.

Le brouhaha dans la salle continue de plus belle.

(FIN DE LA REUNION : 22 H 10)