

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

REUNION 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 , GAZ DE NORMANDIE

INTERVENANTS EXPERTS

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

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

INTERVENANTS

MME LEFEBVRE SAINT-JOUIN-BRUNEVAL	9
M. HOUDU	9
M. PIERRE SOYER, HABITANT DE LA REGION.....	9
M. JEAN LEGAGNEUR, CHARGE DE MISSION DIREN	10
M. GELARD, MEMBRE DU CONSEIL NATIONAL DU LITTORAL, SENATEUR DE LA SEINE MARITIME, MAIRE ADJOINT DU HAVRE.....	11
M. CHARLES REVET, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CRIQUETOT L'ESNEVAL.....	15
MME ESTELLE GRELIER, PRESIDENTE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE FECAMP, VICE- PRESIDENTE DE LA REGION.....	16
M. MICHEL DE LA BRELIE, SOUS-PREFET DU HAVRE	17
M. PATRICK MICHELOT	21
M. THOMAS TOURIS, ÉTRETAT	25
M. GERARD PAILLETTE, MAIRE DE LA POTERIE-CAP-D' ANTIFER	25
M. FRANCIS DA COSTA EN CHARGE DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE AU MEDEF	26
M. BONNOT	28
M. JEAN-MARC LACAVE, DIRECTEUR GENERAL DU PORT AUTONOME DU HAVRE.....	30
M. LEFEBVRE	33
MME LEROY, PRESIDENTE DE L' ASSOCIATION « ÉCOLOGIE POUR LE HAVRE	34
M. MICHEL SAUTER, HABITANT DE SAINT JOUIN – BRUNEVAL	35

La séance est ouverte à 18 heures par M. Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Sans préambule, je voudrais adresser nos remerciements à la commune de Criquetot l'Esneval, qui nous accueille aujourd'hui et dont chacun sait qu'elle le chef-lieu de la Communauté de Communes que préside le sénateur, Monsieur REVET, que je salue et que je remercie d'être là, tout comme je remercie bien entendu les maires qui sont ici. Et spécialement, c'est la première fois que je fais expressément mention de sa présence alors qu'il est très fidèle, Monsieur le Maire de Saint-Jouin-de-Bruneval qui vient très assidument à nos rencontres et chez qui nous irons lors d'une séance le 12 novembre.

Je voudrais, en tant que Président de cette Commission Particulière du Débat Public, souligner l'utilité de disposer d'un fil directeur pour nos rencontres qui nous permet d'appréhender successivement tous les aspects du sujet et d'éviter par conséquent que faute d'un ordre du jour, se situant à la réunion antérieure comme par rapport à celui de la réunion postérieure, nous ayons des déclarations qui se tiendraient à un degré de généralité excessive et sans profit. Tout ceci pour louer la fécondité du dialogue qui s'est amorcé entre le public et le maître d'ouvrage. Tel est bien, vous le savez, l'objet de ce débat public.

S'il est vrai qu'un dialogue repose généralement sur un échange de questions et de réponses, cela n'est pas tout, dans un tel débat et dialogue, on peut très bien imaginer que des personnes qui souhaiteraient intervenir sans poser de questions puissent le faire en exposant simplement leur point de vue sur le sujet qui nous réunit.

C'est le cas aujourd'hui du fait des associations que vous connaissez bien. S'agissant de l'Association pour la Préservation et la Valorisation de la Vallée de Bruneval dont nous avons reçu une lettre de son secrétaire Monsieur GALLO, qui demandait de présenter, sous la forme d'un exposé vidéo, son point de vue sur l'histoire et la géographie d'Antifer. Il est bien entendu que nous lui donnerons la parole à cet effet.

Je voudrais enfin réitérer la promesse de mettre sur Internet les réponses à l'intégralité de vos questions, tout autant que nous les transmettrons par voie postale.

Voilà les déclarations préalables que je voulais faire avant d'en venir très spécialement au sujet de ce soir qui se situe sur ce fil directeur de nos rencontres au point concernant le contexte économique et social dans lequel se situe ce projet éventuel. A cet égard, nous avons pensé qu'il était intéressant de se référer à ce que sont les données de la géographie économique et humaine du territoire spécialement concerné, sensiblement celui de l'arrondissement du Havre au sein de cet ensemble géographique, qui a fait récemment l'objet d'une directive territoriale d'aménagement, et qui concerne en fait trois départements : la Seine-Maritime, l'Eure et le Calvados.

Nous nous en tiendrons à notre périmètre géographique en suivant Madame DONNET, Directrice de l'Agence d'Urbanisme de la Région Havraise dans la présentation qu'elle nous en fera avant que nous suivions Monsieur DUMONT, Chargé de Mission à la Direction régionale de l'Équipement à Rouen, et Chargé de Mission au Secrétariat Général des Affaires régionales de la Préfecture de région. Monsieur DUMONT vous dira ce qu'il en est de la hiérarchie de ces différents documents d'urbanisme au niveau intercommunal comme les SCOT (Schéma de Cohésion et d'Orientation Territoriales), des plans d'urbanisme, des cartes communales.

J'insiste sur le fait que les documents auxquels je viens de faire référence ne sont en aucune façon des documents de programmation au sens strict, mais ils ont inspiré très récemment un projet pour la période 2006-2013 et dont sont signataires à la fois, le Département de Seine-Maritime, celui de l'Eure et le Conseil régional de Haute-Normandie pour donner contenu financier à des intentions, des orientations qui sont celles des documents que je viens d'évoquer. J'en fais mention car sous l'intitulé « d'ambition » cela désigne les intentions regroupées par objectif déterminé et notamment l'équilibre environnemental.

Voilà ce qu'il en est des perspectives que je voulais évoquer avant de donner la parole à Madame DONNET.

MME DONNET, DIRECTRICE DE L'AGENCE D'URBANISME DE LA REGION DU HAVRE : Je vais juste vous dire quelques mots sur l'Agence d'urbanisme pour vous dire ce qu'elle fait et ensuite vous donner quelques éléments socioéconomiques sur le territoire.

L'Agence d'Urbanisme de la région du Havre existe depuis quasiment trente ans. Elle est au service de ses partenaires et de son territoire pour réaliser avec les élus les documents de planification qu'ils souhaitent faire. Dans certains cas, cela peut être des PLU. On réalise pour un certain nombre de communes les plans locaux d'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale. Je dis les, parce que l'Agence d'Urbanisme a été chargée du SCOT du Pays le Havre Pointe de Caux-Estuaire. Maintenant, elle travaille avec les élus du territoire des Hautes Falaises sur le Schéma de cohérence territoriale du Pays des Hautes Falaises.

Elle réalise aussi d'autres études thématiques sur les transports, le logement, le commerce, un certain nombre de domaines et ce que je vais vous présenter est issu d'un certain nombre de nos études. Ce n'est pas une présentation exhaustive, vous connaissez certainement le territoire bien mieux que nous mais ce sont quelques éléments qui peuvent permettre de lancer un débat.

(Passage de diapos)

La première diapositive concerne des éléments caractéristiques du paysage. Comme vous le voyez le paysage de ce territoire est marqué d'abord par la mer et les falaises, par un plateau qui est creusé d'un certain nombre de valleuses, et vous remarquerez que les forêts et la végétation sont en creux dans les vallées. Le paysage est aussi marqué très fortement par une activité industrielle et maritime, le port du Havre, la partie de Lillebonne avec toutes les installations industrielles de ce secteur et puis, bien sûr, le terminal pétrolier qui fait partie aussi de cet ensemble.

Le territoire administratif, les structures intercommunales sont donc les communautés de communes et la Communauté d'agglomération du Havre qui sont regroupées en pays : le Pays des Hautes Falaises, le Pays le Havre Pointe de Caux-Estuaire et le Pays de Caux Vallée de Seine. Ces trois pays vont se regrouper dans une communauté d'agglomération à partir de l'année prochaine.

Le nombre d'habitants par intercommunalité donne les poids respectifs. Le poids le plus lourd c'est le Pays le Havre Pointe de Caux-Estuaire avec 258.000 habitants, le Pays des Hautes Falaises avec 30.000 habitants, le 3^{ème} pays entre les deux qui a 60.000 habitants.

La population permet de voir le nombre d'habitants et surtout les densités, il n'y a pas de surprise, la partie la plus foncée est la partie la plus dense, c'est bien sûr la Commune du Havre qui est la plus peuplée et la plus dense et les couronnes autour du Havre dans

lesquelles sont les différentes populations. C'est le nombre d'habitants au km² qui donne la densité d'habitants.

Les territoires vécus, ce qu'on appelle les aires urbaines. Une aire urbaine est définie par les relations entre les habitants et l'emploi. Les territoires administratifs ne recouvrent pas totalement les aires urbaines et la dépendance des communes pour l'emploi va bien au-delà des structures administratives. Il y a 3 aires urbaines, Fécamp, le Havre et Lillebonne Gravenchon.

Toujours dans le territoire vécu, la couleur grise n'indique pas qu'il n'y a rien mais bien au contraire, c'est la zone d'emploi du Havre, elle va très loin, la zone d'emploi de Fécamp et la zone d'emploi de Lillebonne. Il y a donc trois grandes entités.

Comme nous avons ces informations, nous vous les donnons, ce sont les raccordements en matière de santé, aux hôpitaux les plus proches. Il y a trois répartitions, la petite carte, ce sont tous les hôpitaux qui fonctionnent avec l'Hôpital du Havre.

La population de + 15 ans, titulaire d'un bac +2, en 1999. Je suis désolée, nous n'avons pas de chiffres plus récents sauf dans certains cas ponctuels, pour l'instant, nous n'avons que les chiffres du recensement 1999, les autres chiffres ne sont pas encore sortis. La population est quand même en-dessous des moyennes nationales, mêmes les territoires les plus importants sont à 12% à peu près alors que la moyenne nationale est à 17%. C'est un territoire qui un handicap dans ce domaine.

En matière d'emploi et richesse, en allant du plus foncé au plus clair, vous avez l'indice de la richesse fiscale par habitant. C'est sans surprise, c'est Saint Jouin qui a la richesse fiscale la plus forte.

Vous avez l'emploi et la répartition de l'emploi, les gens qui travaillent dans le secteur tertiaire (en bas), dans l'industrie (en haut) et la 3^{ème} carte concerne l'agriculture. Vous avez la répartition de ces 3 secteurs suivant les territoires.

C'est une carte intéressante, nous avons travaillé récemment avec l'INSEE sur les navettes domicile-travail et vous voyez bien que les déplacements vers la CODAH et vers la Communauté de communes de Saint Romain sont quand même les plus importants, c'est vraiment le pôle d'emplois.

Pour la petite histoire, l'INSEE a travaillé avec l'Agence sur la création des emplois entre 2000 et 2004 et il s'est avéré, à l'échelle de la région, que 76% des créations d'emplois ont été effectuées dans le bassin d'emplois du Havre en lien avec les activités maritimes et portuaires.

Les déplacements sur le territoire, vous avez la carte actuelle des routes et des autoroutes, Nous allons compléter avec la carte de déplacements ferroviaires et enfin la ligne de bus.

Concrètement, les déplacements sur ces territoires sont quand même majoritairement marqués par la voiture. Vous avez pu noter que les dessertes en train ne sont pas extrêmement faciles, qu'il n'y a qu'une seule ligne de bus qui dessert ce territoire et si vous voulez aller du Havre à Fécamp, par cette ligne de bus, il vous faut quasiment plus d'une heure, je crois une heure et demie. Il est assez difficile de faire autrement qu'à voiture.

Cette carte présente les secteurs touristiques sur le territoire, En rose, les secteurs d'attraction touristique, des deux côtés de l'eau. En vert, le parc naturel des boucles de la Seine et en jaune les pôles majeurs. L'offre hôtelière est répartie majoritairement sur le Havre, un peu sur l'arrière-pays mais le plus près de la côte possible quand même. On a, sur

le territoire des Hautes Falaises, noté le nombre d'hôtels et on peut s'apercevoir que la moitié des hôtels sont à Etretat, et l'autre partie à Fécamp. Il y a d'autres modes d'habitat pour le tourisme de loisirs mais nous ne les avons pas présentés. Vous les avez à l'échelle du territoire et on s'aperçoit, ici, que ce territoire n'est pas aussi investi que l'autre partie du Calvados ou d'autres parties du territoire.

En matière de tourisme des actions sont menées : des vélos-routes, des circuits touristiques. Nous avons repris les circuits touristiques qui suivent tout le bord de la côte et deux à l'intérieur.

Voici la carte des résidences secondaires en proportion des maisons.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci bien Madame DONNET. Nous allons voir ce paysage socioéconomique qui est traité dans l'approche des décisions que les collectivités locales sont amenées à prendre quant à l'organisation de l'aménagement local et de l'activité sur ce territoire.

M. DUMONT, CHARGE DE MISSION A LA DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT A ROUEN : En quelques diaporamas, je vais vous présenter le cadre juridique dans lequel ce projet sera instruit. C'est effectivement le cadre de l'urbanisme qui est le centre de différents outils qui permettent d'aménager le ou les territoires en général.

Une première présentation pour permettre de bien percevoir quel est l'ordonnancement juridique des documents qui, du point de vue de l'urbanisme, permettent de définir ce qu'est ce territoire et quelles sont les règles d'aménagement et d'urbanisme sur ce territoire.

En ce qui concerne ce projet, il y a une directive territoriale d'aménagement (DTA). Il y a un grand territoire avec plusieurs SCOT et, suivant les communes, des plans d'occupation des sols (POS), des plans locaux d'urbanisme (PLU), parfois des cartes communales ou pas de documents d'urbanisme du tout.

Ce qu'il est important de retenir au travers cette diapo, c'est qu'entre ces différents documents, il y a une hiérarchie de la DTA, jusqu'aux documents d'urbanisme locaux, hiérarchie qui s'exprime dans un lien de compatibilité, c'est-à-dire qu'un plan d'occupation des sols devra être compatible avec le SCOT s'il y en a un, qui lui-même doit être compatible avec la DTA.

La DTA, effectivement une DTA de l'estuaire de la Seine qui a été approuvée récemment puisque cela date du 10 juillet 2006. C'est une DTA qui, après 10 ans de concertation, a été approuvée par décret en conseil d'Etat. C'est un document d'urbanisme un peu spécifique car, malgré la décentralisation des années 80, il reste de la responsabilité de l'Etat.

La DTA définit les orientations fondamentales de l'Etat, elle fixe des objectifs et précise les modalités d'application de la loi Littoral. C'est un document d'une centaine de pages qui se divise en plusieurs parties : des objectifs, des orientations qui revêtent seulement un caractère prescriptif, qui s'imposent aux documents d'urbanisme et aux autorisations, et des politiques d'accompagnement pour faire vivre les différents projets de territoire sur cette DTA.

Les objectifs :

1. renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires, c'est un objectif fort dans lequel on retrouve des sous-objectifs :
 - renforcer l'équipement des ports,
 - synergie entre les ports,

- les dessertes portuaires,
 - tout ce qui est logistique
2. Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte tous les risques :
- la préservation des ressources naturelles, des ressources halieutiques,
 - la mise en valeur des ensembles naturels et paysagers,
 - tout ce qui tourne autour de la prévention des risques naturels et technologiques, la DTA fixe un certain nombre d'objectifs en la matière.
3. Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire, quand on parle territoire, économie, développement de la DTA qui couvre une grande partie des trois départements de l'Eure, de la Seine-Maritime et du Calvados, il faut bien définir des niveaux d'armatures urbaines, c'est-à-dire classer les agglomérations, les villes moyennes ou les petites villes sur lesquelles le développement économique et de l'habitat se fait déjà et devra se faire dans les années qui viennent.

Voilà trois objectifs de la DTA qui viennent se préciser à travers 4 orientations prescriptives. Elles seules ont une valeur juridique opposable en termes d'urbanisme. Je l'illustre avec cette carte, voici les orientations prescriptives :

- aux espaces stratégiques,
- aux espaces naturels et paysagers,
- à l'armature urbaine et à l'aménagement,
- au littoral et à son proche arrière-pays à travers les modalités d'application de la loi Littoral.

Voici la carte générale de la DTA. J'ai parlé d'orientations relatives aux espaces stratégiques ; là, cela concerne l'estuaire de la Seine. Je ne vais pas tout détailler ce soir dans la mesure où ce qui nous intéresse est le secteur du terminal.

En deux mots, à travers la DTA, il y a une répartition assez précise des espaces dans l'Estuaire de la Seine, dans la plaine alluviale entre ce qui est dédié au développement économique du port, aussi bien du côté portuaire qu'industriel, et ce qui est dédié à la préservation de l'environnement, des espaces naturels, notamment la réserve naturelle. Quelque part, la DTA précise ces aspects. Il y a encore une carte plus précise, un zoom, qui marque bien les différentes parties du territoire et leurs vocations. Ceci pour la première orientation mais qui n'intéresse pas directement le projet terminal.

La deuxième orientation a trait aux espaces naturels et paysagers. Nous allons retrouver deux symboliques.

1. Les espaces naturels majeurs (en vert foncé), la DTA les a repérés et il y a derrière des prescriptions assez fortes en termes de constructibilité, d'ouverture à l'urbanisation, avec des conditions assez restrictives. Ce sont des territoires qui ont une très grande valeur d'un point de vue environnemental, paysager et qui font l'objet de protection à travers la DTA.
2. Les espaces naturels plutôt des milieux ruraux où la DTA a repéré des éléments paysagers importants. Suivant les territoires et les parties, ce ne sont pas les mêmes. En ce qui concerne notre pays de Caux, ce sont essentiellement les clos-masures, où il faut des constructions de grande qualité pour ne pas dénaturer ces clos-masures. Ailleurs, dans le pays d'Auge, ce seront d'autres éléments. Dans cette orientation de la DTA, on est dans une logique de protection d'éléments paysagers forts, et notre terminal se trouve sous cette zone.

UN INTERVENANT : Il manque la Valleuse de Bruneval qui vient d'être classée par le Ministère de l'Écologie et de l'Environnement, qui se trouve normalement dans une zone verte puisqu'elle est particulière en termes de paysages, de faune et de flore. Je suis étonné de ne pas la voir à côté du port d'Antifer.

M. DUMONT : Effectivement mais la cartographie de la DTA date d'avant le 10 juillet 2006, donc tout classement postérieur à cette date ne peut pas être intégré dans la cartographie. Bien évidemment, il n'en demeure pas moins que ce classement est tout à fait opposable. La DTA n'a pas la prétention de couvrir tous les classements et les protections, notamment ce qui va venir après.

La troisième orientation a trait à l'armature urbaine, cela a peu d'incidence par rapport à notre propos de ce soir. Je l'ai dit tout à l'heure, il s'agit de classer à la fois les grandes agglomérations, les villes moyennes, etc., et leur dédier des orientations en termes de développement soit économique soit de l'habitat.

La quatrième orientation à caractère prescriptif a trait à la loi Littoral puisqu'une des fonctions d'une directive territoriale d'aménagement est de préciser les modalités d'application de la loi Littoral qui date de 1986.

Dans la loi Littoral, il y a plusieurs objectifs et parmi ceux qui nous intéressent quant au projet du terminal, il y en a au moins deux :

- les espaces remarquables du littoral (en vert) qui ont été identifiés et repris par la DTA. Quand on regarde le site d'Antifer, il n'est pas directement touché par un des espaces remarquables ; je parle bien d'une entité juridique de l'opération d'intérêt national qui s'appelle Antifer. Quand on regarde les documents d'urbanisme, pour ce qui est juridiquement opposable, nous ne sommes pas dans un espace remarquable du littoral.
- En revanche, nous sommes (trait violet qui longe le littoral) dans un espace proche du rivage ; une deuxième catégorie de la loi Littoral identifiée et précisée à travers cette DTA, et la conséquence de cette situation fait que nous sommes sous le coup d'une règle dite d'expansion limitée de l'urbanisation. Dans ce secteur, si une commune a la volonté d'ouvrir une zone à l'urbanisation, elle pourra le faire mais dans des conditions bien déterminées, notamment en extension de l'urbanisation existante et de façon extrêmement modeste.

Voilà la situation du projet par rapport à la loi Littoral précisée à travers cette DTA. Pour ce qui est de la DTA, à ce stade, j'en ai terminé.

Dans mon ordonnancement juridique, sur ce territoire, nous avons des SCOT qui sont issus d'une loi Solidarité Renouvellement Urbain qui date de 2000 confirmée par une autre loi de 2003. Ce sont des documents de planification, d'orientation à l'horizon de 20 ans. Ce sont des orientations d'aménagement qui s'imposent aux autres documents que sont les plans d'occupation des sols et les PLU. Ce sont des documents qui ont été voulus pour être élaborés à l'échelle de ce qui s'appelle les bassins de vie. C'est un des points présentés tout à l'heure par Madame DONNET, dans un territoire, il y a des bassins de vie qui peuvent être différents en fonction de l'emploi, de l'urbanisation, des déplacements et de l'activité économique.

Ces SCOT ont été institués et confirmés en tant qu'outils à la disposition des collectivités locales. Tout à l'heure, j'ai dit que la DTA a été élaborée par l'Etat ; les SCOT sont des documents d'initiative intercommunale qui sont élaborés en association avec différentes personnes publiques, notamment les services de l'Etat, et qui font l'objet tout au long de leur élaboration d'une concertation avec la population. En deux mots, pour un territoire donné, il

s'agit bien de définir un projet de territoire et de le traduire dans un document qui aura une valeur opposable en termes d'urbanisme.

Sur le grand territoire de Caux, il y a trois SCOT : celui de Caux Vallée de Seine, qui avait été approuvé sous la forme d'un schéma directeur mais qui a bien une valeur opposable à ce jour, celui de Pointe de Caux-Estuaire est en cours d'élaboration, plutôt en phase finale et celui des Hautes Falaises, qui est tout jeune puisque les élus ont pris des décisions et se sont organisés pour lancer ce SCOT qui date de juillet 2007. Pour élaborer un SCOT, il faut du temps, de la réflexion, des études, des échanges, des groupes de travail, il faut laisser du temps pour que le SCOT prenne corps et soit un jour approuvé et donc opposable.

MME LAILIER : Je n'y connais rien en aménagement du territoire, est-ce que le SCOT des Hautes Falaises est une nouvelle façon de gérer les territoires ? Y en a-t-il un qui a été mis en place pour le Pays des Hautes Falaises ? Quand a-t-il été mis en place ? Idem pour celui de la Vallée de Seine et celui de la région du Havre et quelle est la dernière date de mise en place pour la DTA ?

M. DUMONT : Dans l'ordre chronologique, pour le grand territoire, nous avons un SCOT Caux Vallée de Seine, juridiquement c'est un schéma directeur puisqu'il a été approuvé dans les dispositions transitoires de la loi de Solidarité Renouvellement Urbain. C'est un peu technique mais il a été fait sous l'ancien régime juridique, avant la loi SRU, et malgré tout, comme il était suffisamment avancé, il a pu être approuvé dans les temps, il a gardé sa forme de schéma directeur. Aujourd'hui, on parle de SCOT par simplification. Il est bien vivant, il est opposable.

Ensuite, le suivant, Le Havre Pointe de Caux-Estuaire qui est en cours d'élaboration, dont l'enquête publique a eu lieu très récemment du 3 septembre au 3 octobre 2007. Vers la fin de l'élaboration d'un tel document, après l'avis des différentes personnes publiques, après l'avis du préfet, il y a une enquête publique, qui vient de se dérouler et le Syndicat Mixte qui porte l'élaboration de ce document prend en compte et regarde l'expression qu'il y a eue dans le cadre de l'enquête publique, prend en compte l'avis de différentes personnes publiques comme le préfet et, au final, fait des choix et approuve le document par délibération et, là, cela devient opposable. On peut dire qu'aujourd'hui, autour du Havre, le document n'est pas encore opposable bien qu'il soit très avancé.

Sur les Hautes Falaises, la démarche vient juste d'être engagée. Bien évidemment, il faut du temps, de la réflexion, des études, des groupes de travail, cela peut prendre 2 à 3 ans voire plus. Ce sont des procédures extrêmement longues, car il faut bien réfléchir au projet de territoire, il faut consulter un certain nombre d'acteurs économiques, sociaux, différents partenaires, etc. Aujourd'hui, il n'y a pas de SCOT opposable sur le territoire des Hautes Falaises.

Pour reprendre mon exposé, concernant les documents de planification à l'échelle d'une commune, l'idée est qu'il y ait réflexion sur le projet de développement de la commune en termes économiques, de l'habitat, de protection de l'environnement, etc. A partir du diagnostic, il y a une réflexion à mener et à traduire dans un document d'urbanisme. Autrefois, c'était le plan d'occupation des sols et, depuis cette fameuse loi SRU que sont les plans locaux d'urbanisme, ce n'est pas tout à fait la même forme et le même contenu.

Plus simplement, sur certaines communes, il y a des cartes communales qui sont des documents d'urbanisme très simples. Parfois, les communes font le choix de ne pas se doter de documents d'urbanisme et elles sont sous le coup du règlement national d'urbanisme.

Le POS de Saint-Jouin-Bruneval a été modifié en 2004, c'est bien un plan d'occupation des sols. Une révision a été engagée dans l'objectif de le transformer en plan local d'urbanisme.

Sur le secteur qui nous intéresse plus particulièrement, au regard du POS opposable, on est en zone UX, c'est-à-dire une zone dédiée à l'activité du port et à la présence de la mer.

MME LEFEBVRE SAINT-JOUIN-BRUNEVAL : Je disais à Monsieur qu'il avait été un peu long au début et que lorsque cela nous intéresse on passe un peu rapidement. Concernant le POS de Saint-Jouin-Bruneval, je souhaitais lire le 3^{ème} paragraphe.

M. DUMONT : Le projet de Terminal Méthanier se situe dans une zone UX du plan d'occupation des sols qui permet les installations qui sont soit liées au fonctionnement du port (quais, bureaux, les points de marchandises, le stockage), soit liées à la présence immédiate de la mer. Voilà comment a été traduite dans le document d'urbanisme la vocation de cette zone.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Vous faites référence au PLU.

M. DUMONT : Non, il s'agit du POS.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Il faut être très clair, il s'agit du POS, c'est-à-dire le régime antérieur à l'adoption éventuelle du PLU.

M. DUMONT : Tout à fait, quand on fait de l'urbanisme, on prend toujours le document opposable, celui qui a été approuvé par délibération du Conseil municipal et qui fait foi. Si une révision est en cours, il faut la laisser vivre, cela peut prendre du temps, et un jour elle se transformera, elle sera validée, approuvée mais, à un moment donné, il y a un document opposable et c'est comme cela qu'il est rédigé.

M. HOUDU : Dans ce que vous venez de décrire, la zone UX, incorporez-vous le métier d'industriel puisqu'il y a transformation de la matière entre le gaz liquide et le gaz gazeux ? Il ne s'agit plus de stockage, d'ailleurs on le reverra plus tard au niveau de la taxe professionnelle puisque le Port autonome est exonéré. Quand il s'agit d'activités portuaires, on n'est plus du tout dans du port mais dans l'industrie. UX comprend-il l'industrie et le stockage car le stockage est fait uniquement dans le but de transformer le gaz après ? Il y a bien une valeur ajoutée quelque part. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec votre zone UX.

J'aimerais que vous rappeliez à tout le monde quels sont les impératifs du classement quand on classe un site tel que la Valleeuse de Bruneval. Je pense qu'il faut que ce soit un endroit remarquable.

M. DUMONT : Je ne suis pas un spécialiste, ce sont plutôt les services de la Direction régionale de l'Environnement qui suivent ces dossiers et les pilotent. Il y a plusieurs motifs de classement : le paysage, les aspects remarquables, un aspect historique. Sur le fondement même du classement, je n'ai pas tous les éléments. Il y a une séance sur les questions environnementales et cela pourra être rappelé.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Vous êtes tout à fait dans la question et je pense que l'on pourra vous répondre tout à l'heure.

M. DUMONT : Pour reformuler ce que je viens de dire, un classement peut avoir plusieurs motivations de mon point de vue, le côté naturel, le paysage remarquable, le côté patrimoine au sens des bâtiments et peut-être les aspects d'un territoire sur lequel il y a une histoire.

M. PIERRE SOYER, HABITANT DE LA REGION : A l'heure actuelle, le port d'Antifer est-il possesseur d'un état des lieux, venant d'un état de réserve naturelle, d'un site classé, de la loi Littoral, du Conservatoire du Littoral, du Code de l'Environnement, etc., des exigences

environnementales dans une perspective de développement durable ? Il faudrait rassembler tout cela avant de dire que l'on est classé ou pas.

Tout à l'heure, vous nous avez dit qu'il faut 3 ans pour classer mais, pour faire venir un méthanier, on a l'impression qu'il faut beaucoup moins de temps !

M. DUMONT : Qu'entendez-vous par état des lieux ?

M. PIERRE SOYER : Un état des lieux, à mon avis, c'est le regroupement des avis de toutes les associations voire le groupement juridique que j'ai cité.

M. DUMONT : Nous n'en sommes pas là aujourd'hui mais ce type de projet fera bien sûr l'objet d'une procédure, d'une instruction avec des consultations bien spécifiques et particulières des services compétents dans le domaine de l'environnement.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Tout à l'heure a été évoquée une question importante quant aux effets du classement, s'agissant très précisément du classement de la Valleuse de Bruneval obtenu en août 2006, et nous avons le représentant de l'administration concernée, Monsieur Jean LEGAGNEUR de la DIREN qui va nous expliquer quels sont les effets de ce classement.

M. JEAN LEGAGNEUR, CHARGE DE MISSION DIREN : C'est effectivement un classement très récent qui concerne la Valleuse de Bruneval. Dans ce que j'ai entendu, il y a des choses vraies et des choses inexactes. Le classement de ce site a été fait parce qu'il s'agit d'un espace remarquable, mais l'espace méthanier ou portuaire n'est pas dans le site classé. C'est dommage que nous n'ayons pas une cartographie mais vous l'avez dans les documents à l'entrée où l'on voit la délimitation précise du site classé.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Peut-on vous demander quels sont les effets en-deçà et au-delà du site classé ?

M. JEAN LEGAGNEUR : Le site classé ne génère pas de périmètre de protection. Il y a le site classé en lui-même, ce qui se passe à l'extérieur n'est pas considéré comme faisant partie du site classé contrairement aux monuments classés où vous avez les co-visibilités qui entrent en jeu. Le site classé est pris généralement suffisamment large pour qu'il s'auto protège.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : C'est une notion qui mérite bien d'être précisée, le site spécifié comme faisant l'objet d'un classement est un site déterminé qui a bien un périmètre.

M. JEAN LEGAGNEUR : Absolument, c'est le site lui-même mais il ne génère pas une protection autour.

UN INTERVENANT : (Inaudible)

M. JEAN LEGAGNEUR : Non, pas la loi de 1930, il s'agit des monuments classés, on peut le regretter mais la loi est ainsi.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Peut-on vous demander si vous savez ce qu'il en est de l'acception exacte qu'il faut donner à UX ?

M. JEAN LEGAGNEUR : Ce n'est pas de mon domaine, mais je pense que ce qui est écrit dans la diapositive est ce qu'il y a dans le POS. On ne peut pas en dire plus.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : C'est donc la parenthèse qui est l'explicitation de l'UX.

M. JEAN LEGAGNEUR : Quand on est en UX, on est hors du site classé.

M. DUMONT : Nous avons effectivement un document d'urbanisme qui est opposable. Je vous ai bien dit tout à l'heure qu'un document d'urbanisme peut évoluer, c'est un document qui peut évoluer parce qu'il peut y avoir des projets. Ce document peut évoluer soit par révision simplifiée à l'initiative de la commune, soit dans un certain nombre de cas à l'initiative de l'Etat sous la forme d'un projet d'intérêt général.

Nous sommes dans un secteur d'opération d'intérêt national qui a été identifiée par décret il y a plusieurs années. C'est l'opération d'intérêt national d'Antifer qui a été confirmée récemment par un décret du mois de janvier 2007. On est dans un statut juridique du point de vue de l'urbanisme assez spécifique, il n'y a pas beaucoup de cas comme celui-là en France. Il y a aussi les villes nouvelles. C'est un régime bien particulier au regard des lois de décentralisation des années 80 qui ont transféré la compétence d'urbanisme aux communes.

Deux conséquences par rapport à cette situation bien particulière :

- c'est l'Etat qui reste compétent en matière d'autorisation d'occuper et d'utiliser le sol, dans ces périmètres d'opération d'intérêt national, s'il y a des permis de construire, c'est le préfet qui les signera ;
- l'Etat peut qualifier une opération d'intérêt général pour qu'il soit pris en compte dans le document d'urbanisme.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci Monsieur DUMONT, vous avez évoqué bien des choses importantes sur lesquelles il y aura lieu de revenir. J'aurais aimé que Monsieur GELARD*, qui a une bonne qualification reconnue en matière de lois Littoral, nous communique un peu de son savoir sur le sujet.

M. GELARD, MEMBRE DU CONSEIL NATIONAL DU LITTORAL, SENATEUR DE LA SEINE MARITIME, MAIRE ADJOINT DU HAVRE : La loi Littoral est une loi qui a fait couler beaucoup d'encre et tout le monde est d'accord pour ne pas y toucher. Cette loi a posé des principes importants, l'Etat a mis beaucoup de temps à les mettre en pratique parce qu'il a fallu attendre 18 ans pour que les décrets d'application soient adoptés. Le dernier décret ayant été adopté l'année dernière alors que c'était le 20^{ème} anniversaire de la loi. Tant que les décrets ne sortent pas la loi n'est pas applicable.

Comme elle n'était pas applicable, ce sont les tribunaux administratifs qui l'ont rendue applicable et ils sont allés très loin dans l'interprétation de la loi. Trop loin, et c'est la raison pour laquelle il a fallu qu'il y ait une coordination de la jurisprudence des tribunaux administratifs. Par exemple, dans certaines régions, les tribunaux administratifs étendaient la zone proche du rivage à 15 km à l'intérieur des terres ou déclaraient zones sensibles ou zones à protéger des zones qui n'avaient aucun caractère sensible. Les Cours administratives d'Appel ont un peu amélioré les choses et la Jurisprudence du Conseil d'Etat, au-dessus, a clarifié les choses. Maintenant, les choses sont claires, la loi Littoral est claire et c'est ici que les documents d'urbanisme deviennent tout à fait importants.

Je rappelle que très peu de directives territoriales d'aménagement sont adoptées, celle de la Vallée de Seine est l'une des toutes premières, dès lors la Directive territoriale d'aménagement permet de dégager ce qui est important par rapport à la loi Littoral. Cela s'imposera aux documents d'urbanismes locaux : les PLU, les POS s'ils sont toujours en vigueur ou les cartes communales. En réalité, à l'heure actuelle, la DTA s'impose à nous. C'est la DTA qui, en fin de compte, détermine les conséquences de la loi Littoral sur l'ensemble de notre littoral. Nous l'avons vu tout à l'heure sur la carte avec les espaces

verts, les espaces proches du littoral avec une urbanisation qui va toucher un certain nombre de communes, pas les communes urbanisées ou cela ne se pose plus mais les communes suburbaines, à partir de Caux Ville jusqu'à Etretat et au-delà, sont touchées par la carte que nous avons vue tout à l'heure et donc par la DTA.

Il va falloir faire un travail en finesse parce que les plans locaux d'urbanisme peuvent compléter et aggraver la DTA mais ne peuvent pas aller à son encontre, c'est-à-dire que l'on ne peut pas retirer dans nos PLU les dispositions qui figurent dans la DTA. Par conséquent, nous avons tous les documents mais comme nous ne sommes pas encore en mesure d'avoir tous nos PLU, c'est une procédure assez longue et peu de communes en sont dotées à l'heure actuelle même si l'AURH a fait un travail considérable pour pouvoir réaliser tous ces PLU. Au fur et à mesure que les PLU verront le jour, des précisions très nettes seront faites en ce qui concerne l'application de la loi Littoral et il n'y aura plus lieu à contentieux comme auparavant en l'absence des décrets et en l'absence des DTA.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci Monsieur GELARD. Avant que nous n'en venions à l'audition du maître d'ouvrage et aux questions que les interventions ont pu inspirer, conformément à ce que je vous ai annoncé tout à l'heure, je vais demander à Monsieur GALLO ou à Monsieur AUBER de nous présenter un power point.

M. FRANÇOIS AUBER, REPRESENTANT L'ASSOCIATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL : C'est une association pour la promotion et la valorisation de ce lieu magnifique. Tout à l'heure, on a parlé du SCOT en constitution concernant les Hautes Falaises, j'ai été assez surpris qu'à certains endroits on ait ralenti des projets, de gros lotissements ont été mis de côté, ce qui veut dire que l'on réfléchit. Je suis surpris que le port méthanier n'entre pas dans cette réflexion, c'est-à-dire qu'on impose un port méthanier sans se poser la question de savoir s'il entre dans le SCOT. N'est-il pas trop tôt pour présenter ce port méthanier ?

UN INTERVENANT : (Inaudible)

M. FRANÇOIS AUBER : C'est peut-être une opération d'intérêt national mais les populations ont un sentiment....

M. DUMONT : On vous a expliqué que tout ce qui est sur le port, donc sur le domaine d'Antifer relève de l'opération d'intérêt national, terminal méthanier ou pas, cela n'a rien à voir avec votre SCOT.

M. FRANÇOIS AUBER : J'ai constaté qu'une des lois était votée en 2007, n'y a-t-il pas cause à effet ? En tous les cas, le SCOT est un schéma de cohérence territoriale, il porte bien son nom et il me semble que ce projet pourrait être pris en compte dans ce type de schéma. Nous sommes de simples citoyens, nous souhaitons nous exprimer et un des moyens et de faire entendre notre voix était de participer au SCOT alors que nous ne pouvons pas participer à une opération d'intérêt national.

Avant de discuter de l'avenir de ce territoire auquel nous sommes très attachés, il nous paraît intéressant de revenir sur son histoire. Nous allons essayer de passer très rapidement à l'aide des diapositives sur ce qui s'est déroulé depuis trente ans.

(Passage diapos)

Il y a trente ans, il existait une plage à Saint-Jouin-Bruneval, souvent on dit qu'elle a été créée par l'accès de la quatre voies mais elle existait avant. Cette plage a connu la création du port d'Antifer. Ce qui était possible dans les années 70 ne l'est plus aujourd'hui. Monsieur OHREL disait dans la première réunion que deux digues étaient prévues dans les années 70 et qu'une seule avait été construite. Les vents dominants de l'époque étaient de vents de

nord-ouest et, en trente ans, les vents dominants sont passés au sud-ouest et aujourd'hui le port n'est plus protégé. Le territoire évolue et la météo aussi.

Lors de cette construction, nous avons retrouvé des documents et nous avons constaté que certaines choses n'ont pas été prises en compte, en particulier, la destruction d'un site particulièrement intéressant en termes de préhistoire ; ils n'ont pas pu inventorier tout ce qu'il y avait à cet endroit.

La création de cette grande digue a rapidement posé des problèmes. La Valleuse de Bruneval était une magnifique plage de petits galets millénaires comme au Tilleul ou Etretat et, en très peu de temps, tous les galets de cette plage se sont déplacés. Des études ont été faites, mais on a dit qu'elles n'avaient pas été bien faites et cela a été un choix délibéré, une fois le chantier parti, de continuer.

Le périmètre de la Valleuse de Bruneval s'étend sur 500 mètres en mer. Cet espace maritime littoral est tout à fait étonnant, il est composé d'algues assez rares dans la région. Est-ce qu'il y aura des incidences ? En très peu de temps, tous les galets sont partis, tout le plateau continental a été mis à nu et la falaise subit les assauts de la mer en direct. Le Port autonome, à l'époque, a fait quelques travaux dans l'urgence pour empêcher l'érosion. A ce jour, toute cette partie est dans un état lamentable, non entretenue et la falaise recule ; d'ailleurs, nous avons rencontré le Conservateur du littoral qui s'en inquiétait.

Je vous propose de regarder une petite vidéo effectuée par quelqu'un qui a travaillé sur le port d'Antifer et qui explique bien mieux que moi ce phénomène de recul de la falaise.

(Passage d'une vidéo)

Cela pourrait être une question environnementale mais elle pose aussi la question de l'aménagement du territoire et les conséquences que cela peut avoir. Il y a un véritable ressenti sur le non-respect de ce qui a été fait depuis des années, sachant qu'aujourd'hui la plage est toujours dans cet état. Cet été, il y a eu des blessés graves, ce n'est toujours pas entretenu et il y a une réelle responsabilité de celui qui gère ce lieu.

Toujours dans la petite histoire, dans les épisodes importants, il y a eu l'échouage de ce pétrolier libérien et, ce, à 6 km d'Etretat. Les conséquences auraient pu être importantes à l'époque. Aujourd'hui, c'est encore le cas, c'est-à-dire qu'on a un territoire qui peut potentiellement abîmer les plages voisines alors qu'Etretat n'est qu'à 6 km.

Au fur et à mesure de ces années, un partage de l'espace s'est opéré. La population utilise cette plage et, de plus en plus, l'été, il peut y avoir jusqu'à 2.000 à 3.000 personnes par beau temps, le parking est complètement saturé. Cette plage, qui est utilisée actuellement, a été entièrement aménagée par la mairie et le département, il y a à peu près deux ans. C'est une vraie plage populaire pour l'ensemble des habitants entre Le Havre et Fécamp. Nous nous posons la question : où iront tous ces gens utilisateurs de cette plage ? Les plages de proximité sont déjà saturées, là, c'est une plage accessible à tous y compris pour les personnes à mobilité réduite.

Nous avons fait un sondage sur 1.000 personnes une journée cet été. 63% des gens sont des Havrais dont 12% de Montivilliers, toute la zone rétro-littorale des Hautes Falaises pour 16% dont Saint-Jouin-Bruneval 4,5%, région rouennaise, etc. Cette plage est utilisée par tout le monde.

Pour en revenir sur l'état de cette plage, les compensations de l'époque, qui avaient été envisagées pour améliorer le port d'Antifer, des aménagements paysagers, des jeux pour les

enfants, n'ont pas été mises en place. C'est la mairie et le département qui ont financé les infrastructures.

En contrepartie, peu d'efforts ont été faits par le Port autonome pour aménager son espace. Il y a toujours des pancartes abimées avec que des interdictions. La mairie essaie d'embellir cet endroit et aucun effort, à part des barricades et des grillages, de la part du Port autonome.

Ce sont les éoliennes, projet porté par la population, par la mairie, validé par l'Etat, la DRIRE et projet refusé au dernier moment. Une éolienne aurait pu être dangereuse pour un pipeline ou une cuve et la coexistence du gaz et du pétrole ne pose aucun problème ! Cela fait un peu sourire... Sous le titre de cette diapo, il était écrit « le projet devrait aboutir l'an prochain » ! Je regarde donc le nouveau projet avec le même doute.

Dans les différents projets, vous aviez porté longtemps un port de plaisance, ce projet était une réelle dynamique sur la région. C'était quelque chose de très important sur lequel on aurait pu développer des emplois non délocalisables, etc. Différents projets ont été élaborés, ils ont été portés haut et fort par l'Association Valleuse de Bruneval et toutes ces idées ont été stoppées net, il y a un peu plus d'un an, à l'annonce du projet du Port autonome de créer un port méthanier.

Qu'est-ce qui détermine ce port méthanier ? C'est l'ouverture du marché à l'énergie, des fournisseurs sont heureux de prendre pied dans le marché, qui, par le biais d'un appel d'offres, décide d'aménager le territoire et nous n'avons aucune prise là-dessus. Non seulement nous n'avons aucune prise mais nous avons le sentiment qu'on nous a volé ce choix. Vous ne nous donnez pas le choix, sans concertation, sans écouter personne, ce projet s'impose avec la force qu'il a...

(Applaudissements et brouhahas dans la salle)

Il y a un consensus entre la Communauté de communes, le Port autonome, la Ville du Havre qui fait partie de la CODAH mais qui décide quand même de ce qui se passe à Saint-Jouin-Bruneval et, en même temps, Saint-Jouin-Bruneval est loin de Fécamp. Nous sommes entre deux territoires.

Nous avons une zone industrielle bien structurée en baie de Seine, faut-il cerner la Pointe de Caux de zones industrielles ? Ne pourrions-nous pas garder des zones un peu protégées ?

Les gens qui viennent travailler dans la région du Havre veulent aller dans cet endroit privilégié, soit ils vont dans le Pays d'Auge, soit ils viennent autour d'Etretat. Nous avons une vraie responsabilité sur le devenir.

Sur cette diapo, nous voyons la distance zone gazière et village, les cuves qui font à peu près la hauteur des falaises. Le territoire est une réelle richesse et on ne peut pas la sacrifier. Quand on voit ces cuves, on peut se demander qui viendra se baigner à côté de ces cuves ? Nous allons perdre notre attractivité de manière définitive. Le Port autonome du Havre n'est pas un propriétaire comme les autres. Ce port a été construit avec les deniers de l'Etat et chez moi je n'ai pas droit de faire brûler des pneus et de peindre mes volets en rose ! A un moment donné, il faut nous concerter et travailler ensemble pour décider quel développement économique on veut pour la région.

La composition des membres du conseil d'administration du Port autonome du Havre me pose question, il est composé pour la moitié d'industriels, pour une partie d'employés du port, le maire du Havre, le maire de Saint-Jouin-Bruneval n'est même pas représenté, et c'est cette institution qui, par un appel d'offres, décide de l'aménagement de ce territoire.

Nous sommes à côté d'un moteur touristique et depuis 10 ans nous n'avons fait que très peu de choses en termes de tourisme et, aujourd'hui, nous le payons.

Dernière diapo spécialement pour Monsieur REVET ce soir.

Concernant le port de plaisance que vous êtes en train de négocier avec la CIM et POWEO et le Port autonome, vous êtes sur un compromis, chacun y perd quelque chose à chaque fois. Un compromis, c'est vers le bas ; nous, ce que nous voulons c'est un consensus vers le haut, et un consensus où tout le monde est d'accord pour faire ce qu'on veut de ce territoire. Là, nous passons à côté de notre avenir et je vous demande à la prochaine réunion de Communauté de communes, de consulter l'ensemble des maires, et de réfléchir sérieusement quitte à ce que nous intervenions de manière plus poussée pour que vous changiez d'avis.

Sur ce port de plaisance, nous ne pouvons pas imaginer une coexistence entre un port de plaisance, qui coûterait 40 millions d'euros alors que notre projet coûterait 12 millions d'euros, avec un corridor humanitaire pour y accéder, c'est tout le contraire du tourisme, je pense que vous faites une erreur fondamentale.

(Applaudissements)

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Je vous remercie Monsieur AUBER, je pense que nous aurons l'occasion de revenir sur votre présentation sur laquelle la Commission n'a rien à dire si ce n'est sur un point qui concerne sa responsabilité. Vous dites qu'il n'y aurait pas de concertation mais le débat public est là pour cela. Vous ne pouvez pas dire qu'il n'y a pas de concertation dans un débat public qui est fait pour cela où vous vous exprimez. La loi l'a prévu, il a lieu. Ceci étant, je voudrais demander s'il y a des interventions sur ce sujet avant que nous n'écoutions le maître d'ouvrage sur le point de l'ordre du jour.

M. CHARLES REVET, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CRIQUETOT L'ESNEVAL : Cette réunion se tenant au chef-lieu du canton de Criquetot et ayant été interpellé -je félicite Messieurs GALLO et AUBER de cette présentation- je voudrais dire que pour ce projet de port de plaisance et d'aménagement, pour l'instant, aucune décision n'a été prise. Nous avons engagé une étude sur cette implantation car nous considérons que le tourisme est une activité essentielle dans la région, quelque part il faut préserver et développer cette activité, ce qui ne sous-entend pas qu'il y ait incompatibilité entre les projets qui sont prévus... *(Brouhahas dans la salle)*

S'il vous plaît, tout le monde a écouté la présentation qui a été faite !

Si nous avons mis un peu en sommeil l'étude du projet de plaisance, c'est qu'un autre projet est venu se greffer et que nous souhaitons voir un peu comment tout cela pouvait s'harmoniser. Pour le moment, je n'ai pas encore le résultat de l'étude du port de plaisance. Monsieur le Président, vous l'avez dit, le débat public a lieu pour que chacun s'exprime, bien entendu c'est ce qui est nécessaire. Lorsque s'est tenue la première réunion au Havre, je me suis exprimé, vous me l'avez demandé, je l'ai fait et j'ai indiqué que pour nous il y avait un certain nombre d'interrogations et que nous souhaitons avoir la réponse à ces interrogations. Le débat public est fait pour cela.

L'étude que nous avons engagée, et qui va se poursuivre, sera réalisée au vu des éléments présentés par le Port Autonome du Havre, et par l'entreprise qui prévoit de construire ce port méthanier. Nous verrons la compatibilité qu'il peut y avoir avec ce qui pour nous est essentiel, le maintien de la plage de Saint Jouin, qui existait.

Je l'ai dit il y a déjà des mois, avant que ne s'engage le débat public, et toute l'étude où la plage de Bruneval qui existait aussi, et qui était une très belle plage de galets. Il y a des modifications, et pour nous il est important de voir la compatibilité entre ce port méthanier (qui avait été prévu dans le cadre du port pétrolier dans les années 70) et les développements touristiques que nous entendons faire dans la région.

Voilà Monsieur le Président les précisions que je voulais apporter.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci beaucoup, Monsieur REVET. Pour revenir à l'exposé de Monsieur AUBER que nous venons d'entendre, le Port souhaite-t-il intervenir à ce stade ? (Non).

MME ESTELLE GRELIER, PRESIDENTE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE FECAMP, VICE-PRESIDENTE DE LA REGION : Juste une remarque sur les données socioéconomiques communiquées par Madame la Directrice de l'AURH, et je suis arrivée au moment où vous expliquiez que pour rejoindre Fécamp et le Havre, un bus mettait une heure et demie, et qu'il fallait préférer la voiture.

Je condamne virulemment cette vision misérabiliste du territoire. Je rappelle qu'en décembre 2004, à la demande des élus que nous sommes à peu près tous, mais surtout des élus régionaux, la région Haute-Normandie a mis en place un TER qui rejoint Fécamp et le Havre en 42 mn.

Il ne faut pas dire aux gens qu'il faut une heure et demie en bus, et que le seul moyen consiste à prendre la voiture, quand on est aussi spécialiste que l'AURH et qu'on va accompagner le Pays de Hautes Falaises dans la réalisation de son SCOT.

Autre point, je n'ai pas compris, mais vous allez me l'expliquer, le message subliminal « il y a peu de routes, peu d'hôtels, pas de train et peu d'actions touristiques ». C'est un peu, en regardant cela sommairement l'image que rendait votre diagnostic, et pas celui que vous présentez par ailleurs.

J'indique que ce message n'est pas recevable, parce que le tourisme notamment à Fécamp, et je rappelle que le Président REVET a souhaité lier sa destinée quelque part avec Fécamp, car nous sommes unis au sein d'un même syndicat mixte qui est celui du Pays des Hautes Falaises.

Je rappelle que la seule chose qui aujourd'hui fonctionne en pays de Hautes Falaises, c'est le pays d'accueil touristique. 11 % de l'emploi salarié sur ce secteur est lié à l'activité touristique. Demain, dans le contrat de pays que nous sommes en train de réaliser, et dont le futur SCOT que nous envisageons ensemble, les politiques touristiques seront primordiales, car elles sont vecteur d'emplois non délocalisables, et le président de l'association l'a rappelé, et parce qu'elles sont vraiment des créateurs de richesse.

Je ne peux pas laisser dire ici un message visant à dire qu'en fait on n'a pas une vocation touristique, alors que le pays des Hautes Falaises s'est doté de cette vocation, de manière unanime.

Comme j'ai cru le comprendre, je préfère, Monsieur OHREL, si vous me le permettez, redire ma position. Dans le cadre du SCOT, l'État disait que le terminal méthanier pouvait sortir du projet du SCOT, peut-être juridiquement, mais symboliquement au moment où l'on est en train de faire un contrat de pays, qui va nous engager sur 7 ans par exemple (et un SCOT sur 20 ans), il convient que tous les élus soient associés alors même qu'ils ont souhaité s'unir dans un syndicat mixte ; c'est une communauté de destins.

Effectivement, faire ce projet en dehors du SCOT ne nous semble pas une bonne image de concertation, même si juridiquement elle n'est pas autorisée.

Je ne voudrais pas l'inversion de la charge de la preuve. Voyez, le tourisme, c'est important et nous serons là pour le redire à chaque fois que nécessaire.

MME DONNET : Je vous remercie de votre intervention, je voudrais juste dire quelques mots. Si j'ai été mal comprise, j'en suis absolument désolée. En donnant cet exemple de transport en commun du train, je crois avoir montré juste avant, et peut-être n'ai-je pas assez insisté, qu'il y avait aussi des limites de chemin de fer qui desservait le territoire. Certaines ont été arrêtées, mais il y a bien sûr une liaison Le Havre/Bréauté/Fécamp.

(Commentaires dans la salle).

J'ai également dit que certaines d'entre elles étaient désaffectées.

En fait, la présentation n'était ni à charge, ni à décharge, mais c'était un certain nombre de choses. J'ai quand même précisé, ou si je ne l'ai pas fait, je le fais maintenant, que ce n'était pas exhaustif et que c'était juste factuel.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci Madame DONNET. Je croyais que le représentant de la DRIRE avait manifesté l'intention de donner une précision... Monsieur le Sous-préfet, vous avez la parole.

M. MICHEL DE LA BRELIE, SOUS-PREFET DU HAVRE : Merci Monsieur le Président, je voudrais revenir sur l'aspect du diagnostic présenté, dont certains chiffres ne sont plus d'actualité, étant de 1999.

La problématique touristique s'impose à tous, elle est évidente, mais depuis quand ? Depuis peu de temps, depuis que toute la dimension industrielle fécampoise et havraise se soit écroulée.

De ce fait, aujourd'hui, c'est la seule ressource. Le problème est que dans ce domaine les handicaps sont importants car on n'a pas fait grand chose en matière touristique. Maintenant, pour pouvoir faire des choses, il faudra s'investir puissamment.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci Monsieur le Sous-préfet. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ?

Vous pouvez intervenir après l'exposé que va nous faire le maître d'ouvrage.

M. PIERRE SOYER : Au niveau du voisinage de la fréquentation de lieux industriels, un article de décret européen sur la manipulation des risques apportés par le méthane cite : « Un kilomètre de circonférence autour du site d'exploitation ».

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Parlez-vous de la circonférence ou du diamètre ?

M. PIERRE SOYER : Le diamètre, et vous rectifierez par vous-même.

Je vais retrouver ce décret européen que je vous fournirai à la prochaine réunion.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : C'est intéressant, merci de cette précision d'une décision européenne.

M. YVES BRAMOULÉ : Je voulais revenir sur ce problème d'intérêt national, et c'est effectivement un décret de 1996. Antifer rentre dans l'intérêt national ainsi que le Havre. Il faudrait peut-être aussi resituer l'intérêt national.

D'abord, s'il n'y avait pas eu au 1^{er} juillet, la libre concurrence au niveau de l'énergie, il n'y aurait jamais eu ce port méthanier. Le Havre aussi se trouve dans l'intérêt national, il y a une grande circonférence.

Les docks sont bien dans l'intérêt national. Quand on fait un casino dans les docks, est-ce un intérêt national ? Non. Il faudrait peut-être redécrire cet intérêt national, car on est peut-être en train de le galvauder.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Monsieur DUMONT, voulez-vous bien répondre à cette question ? Monsieur le Sous-préfet.

M. MICHEL DE LA BRELIE : Je vais répondre à cette question, la partie urbaine de la ville du Havre n'est pas comprise dans le périmètre du Port Autonome du Havre. Effectivement, dans ce domaine, il y a des transferts de propriété qui se sont faits.

Ces transferts étant faits, ce qui est d'intérêt national se trouve dans le périmètre du port. Ensuite, les opérations urbanistiques effectuées en dehors du périmètre du port sont des opérations décidées par la municipalité dans le cadre démocratique, comme toute municipalité lorsqu'elle investit et qu'elle veut faire des choses.

Je ne vois pas quel est votre problème, excusez-moi.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci Monsieur le Sous-préfet. Je demande au maître d'ouvrage de bien vouloir procéder à son exposé.

Pendant qu'il s'installe, je vous indique que nous aurons au gré des séances annoncées l'occasion de revenir sur de nombreux aspects, notamment l'environnement, qui figurent à d'autres points de l'ordre du jour de nos prochaines séances.

M. LUC POYER : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, merci, avant d'introduire la présentation d'Olivier FRÉCHET qui portera, à la demande de la commission particulière, sur les retombées économiques du projet, je voudrais souligner quelques points en écho aux exposés précédents.

D'abord sur l'importance pour nous de la vocation touristique du site, ce dont nous reparlerons le 16 novembre à Étretat. C'est un sujet que nous suivons de près. On vous présentera peut-être à cette occasion des sites de terminaux méthaniers qui sont à proximité de plage, et qui sont mis en valeur.

Il y en a en particulier que vous connaissez peut-être en Belgique, à Zeebrugge, l'un des sites balnéaires les plus fréquentés, la plage de Knokke Heist, où nous sommes allés, et également Fos.

Une précision sur les opérations d'intérêt national, c'est le décret du 5 janvier 2007 que je vous lis : « sont d'opération d'intérêt national au sens de l'article L.122-9 les travaux relatifs aux domaines industrialo-portuaires d'Antifer, du Verdon et de Dunkerque dans les périmètres respectifs des ports autonomes du Havre, de Bordeaux et de Dunkerque ».

Je ne suis pas spécialiste, mais il me semble que c'est bien le domaine industrialo-portuaire d'Antifer qui fait l'objet d'une opération d'intérêt national au sens de ce décret.

Je passe la parole à Yves BRAMOULÉ, qui a aussi des précisions à vous donner sur les exposés précédents, en particulier une carte peut-être plus précise que le zoom dont on a parlé au moment de la DTA.

M. YVES BRAMOULÉ : Juste pour compléter les réponses apportées concernant les classements, les différents modes de protection existant sur le territoire. C'est une carte qui figure dans le dossier du maître d'ouvrage, et ce n'est pas nouveau. Je pense que cela peut éclairer la discussion de ce soir.

L'une des premières choses que l'on fait en étudiant un projet consiste à regarder les documents opposables, les documents d'urbanisme qui ont été décrits de façon très complète par Monsieur DUMONT mais aussi tous les autres textes, et ils sont assez nombreux, notamment dans le domaine de l'environnement, avec les zones Natura 2000, éventuellement les réserves naturelles, les parcs régionaux ou nationaux, les sites classés, les monuments historiques.

On voit sur cette carte, tout ce qui est le plus étendu correspond à ce qui était hachuré en vert sur la carte de la DTA : les espaces littoraux à préserver. C'est l'une des contraintes majeures, pour tout type d'aménagement sur le littoral dans cette région où la DTA est opposable, il y a une protection ultra forte de ces territoires. Il est difficile d'envisager de construire quoi que ce soit, les textes prévoient des cas où l'on peut construire des choses, mais c'est vraiment extrêmement limité.

Ces espaces littoraux à préserver englobent d'ailleurs quasiment toute la vailleuse de Bruneval. Il y a une certaine cohérence entre le classement en site classé et l'inscription dans les espaces littoraux à préserver, au titre de la DTA.

C'est pour répondre aussi à une question qui a été posée. Effectivement, cela ne figure pas sur la carte générale de la DTA, mais au niveau des espaces littoraux à préserver.

Le port d'Antifer a été laissé en dehors, on peut le comprendre aisément, car c'est un espace industrialo-portuaire, dont la vocation en tout cas au titre du plan d'occupation des sols est des activités maritimes. Donc, le port d'Antifer n'a pas été mis dans les zones bleues.

En pointillés, c'est le site classé de Bruneval qui est très étendu. Ce doit être une particularité assez rare : il couvre une partie de la mer.

La partie allant pratiquement jusqu'à la plage du Grouin comprend une bande d'environ 500 mètres en mer qui fait partie du site classé.

Le port d'Antifer est en dehors du site classé, ce que l'on voit sur cette carte.

L'étude, qui est engagée et qui va se poursuivre, se situe entièrement en dehors du site classé. Notre projet est dans ce secteur-là pour la partie maritime, appontement, etc., et en partie sur le terre-plein existant ici.

On voit également sur cette carte les zones Natura 2000 qui sont au nord et au sud du site d'Antifer et la ZNIEFF sur laquelle nous reviendrons parce que ce n'est pas une protection réglementaire de territoire mais une indication de richesse écologique et vous verrez que cela va bien au-delà de ce qui est dessiné en vert et ne correspond pas tout à fait à l'endroit où sont les espèces les plus intéressantes. Nous en parlerons lors d'une autre réunion.

Lors de la présentation de Messieurs AUBER et GALLO, il a été dit que les vents dominants avaient tourné du nord-ouest au sud-ouest, j'avoue que je n'ai pas d'éléments statistiques là-dessus. C'est peut-être vrai mais je voudrais préciser une chose importante. Aujourd'hui, nous faisons nos études sur les statistiques de vents dans les dernières années et nous

prenons en compte les vents tels qu'ils sont aujourd'hui. Il y a une chose importante, la grande digue ne sert absolument pas à protéger le port contre le vent. Une digue ne sert jamais à cela, cela sert à protéger un port contre la houle. (*Brouhahas dans la salle*)

La houle et le vent, ce n'est pas du tout la même chose. Je le montrerai sur une carte mais peut-être que des gens plus spécialistes que moi pourront s'exprimer à ce sujet. Le Port autonome pourrait intervenir là-dessus, c'est un point technique parfaitement précis sur lequel il faut éviter de dire n'importe quoi. Une digue sert à protéger une zone où l'on amarre des navires, que ce soit des navires de commerce ou de plaisance, contre la houle. Les grandes houles viennent là où il y a des grands espaces de mer sans obstacle, donc de tout le quart qui va du nord à l'ouest. La Manche est large à cet endroit et la houle a le temps de se former.

Au sud, on n'a pas de houle forte, on a ce que les spécialistes appellent une mer de vent, c'est-à-dire que lorsque le vent souffle du sud, il lève une houle mais qui n'est pas une houle longue telle que les houles qui viennent de loin, dès que le vent tombe, la mer de vent tombe aussi et les vagues sont à peu près proportionnelles à la force du vent. La raison est purement géographique, elle n'a pas changé et elle n'est pas près de changer, le Calvados est à environ 40 km au sud, le Cotentin n'est pas très loin, de ces directions, il n'y a pas de houle longue alors qu'il y en a de l'ouest qui arrive de la Manche occidentale et du nord qui arrive du Pas-de-Calais. La digue a été placée pour cela, à mon avis, elle a été bien placée et cela va encore durer un moment pour protéger le port d'Antifer contre la houle.

C'était juste pour rappeler les choses. Cela avait d'ailleurs été rappelé dans l'exposé de Monsieur GUYADER le géologue qui a expliqué que ces houles du nord ont provoqué l'érosion de la plage de Bruneval et ce n'est pas près de changer car la houle continuera de venir du nord pas forcément aussi souvent qu'avant parce que le climat peut changer mais, à partir du moment où l'on a une grande distance de mer, il y aura toujours de la houle.

Voilà essentiellement ce que je voulais dire. Il y a eu la présentation de la vue 3 D du terminal, on ne va pas polémiquer là-dessus mais cette simulation du terminal réalisée par l'Association de Bruneval a été faite à une époque où le public ne disposait pas de données précises sur l'implantation de nos ouvrages. Ce schéma qui figure dans le prospectus est inexact mais on ne vous en veut pas, vous n'aviez pas les éléments. Aujourd'hui, les éléments sont disponibles, on a montré le dernier visuel 3 D qui permet de se rendre compte réellement de ce que pourrait être le terminal. Nous sommes disposés à la demande de la Commission à le mettre dès que vous le souhaitez sur le site Internet afin que les gens puissent se faire une idée de ce à quoi cela peut ressembler.

M. OLIVIER FRÉCHET : Dans le prolongement de cette réflexion sur l'aménagement du territoire, un point sur les retombées économiques telles qu'elles sont aujourd'hui perçues par Gaz de Normandie.

Les premières études ont montré que si le projet se réalisait, le chantier constituerait 4 à 5 millions d'heures de travail, soit l'équivalent de 600 à 700 personnes pour une durée moyenne de 3 ans et demi. C'est à peu près l'estimation que nous avons aujourd'hui pour la durée du chantier. Cela suppose évidemment l'intervention de prestataires très variés principalement dans les opérations de terrassement et les travaux maritimes qui seront la première partie à lancer sur la fourniture du béton et les superstructures béton et gros œuvre, notamment toutes les protections des réservoirs de GNL qui sont faites en béton précontraint.

Il y a également une activité bâtiment non négligeable et on sait que la région a beaucoup d'entreprises travaillant dans le bâtiment ainsi que :

- des superstructures métalliques et des charpentes, en fait, tout ce qui supporte les installations ;
- des tuyauteries techniques, ce sont les tuyauteries qui transportent le GNL et le gaz naturel et d'autres le sont sensiblement moins qui transportent notamment l'eau des réseaux incendie et l'eau de mer ;
- les calorifuges, le métier de calorifuge est très technique, c'est un point sur lequel on attache beaucoup d'importance ;
- l'électricité et l'automation qui regroupe beaucoup de métiers depuis l'instrumentation, les automatismes, l'informatique industrielle et l'informatique classique.

UN INTERVENANT : (Inaudible)

M. OLIVIER FRÉCHET : Non, le site d'Antifer est déjà très bien équipé en électricité, 90 KV, l'alimentation est redondante, il n'y a pas de nouvelles lignes à mettre en œuvre.

Egalement des emplois importants en termes de sécurité, il faut voir que la sécurité du chantier est une organisation lourde avec des procédures très strictes qui justifiera l'embauche d'un grand nombre de personnes pour gérer et surveiller le chantier.

Les emplois vont avoir des impacts sur l'économie régionale qui se traduiront par une forte demande locale pour tout ce qui est petites fournitures et services, ce sont les fournitures industrielles, biens de consommation courante, services, notamment l'alimentation et l'hébergement de ces 600 à 700 personnes.

Les petits matériels et consommables industriels, c'est très divers mais il y a énormément de besoins, notamment dans les équipements de sécurité, les consommables, ne serait-ce que des baguettes de soudure et du matériel de bureau ; il faut voir que la partie documentation est très importante dans un projet de cette nature, la reprographie également. Ce sont plusieurs centaines de lettres par jour, ce sont des linéaires, 15 à 20 mètres de dossiers alignés les uns derrière les autres.

Le transport des personnes bien sûr, sachant que beaucoup de gens viendront de la région havraise mais peut-être aussi de Fécamp nous l'espérons. Le transport de matériel, cela va du taxi au poids lourd jusqu'aux transports spéciaux. Du matériel de manutention, les grues sont des points importants sur un chantier de cette nature et sont très utilisées. La location de matériels industriels, c'est un aspect anodin mais tous ces métiers utilisent une très grande quantité de matériels loués sur place. Il faudra bien sûr entretenir tous ces matériels et locaux et de nombreuses prestations de gardiennage sont attendues également.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Est-il possible de vous interrompre pour une question ?

M. PATRICK MICHELOT : Vous venez de dire que vous allez avoir besoin d'entreprises havraises mais rappelez-moi ou je n'ai pas tout suivi, vous allez bien être obligé de faire des appels d'offres pour le gros œuvre et tout le reste, cela m'étonnerait au vu de la conjoncture actuelle qu'elles puissent répondre à ces appels d'offres. On va se retrouver avec des Pakistanais, des Polonais, des Tchécoslovaques !

M. OLIVIER FRÉCHET : Je pense que vous sous-estimez largement l'économie havraise et qu'il y a de très nombreuses entreprises sur la région susceptibles d'intervenir sur ce chantier.

M. PATRICK MICHELOT : Je ne dirai pas où je travaille mais c'est dans une grosse entreprise du Havre, je sais qu'actuellement pour faire des choses dont on a besoin dans l'entreprise on va chercher de la main-d'œuvre à l'extérieur parce qu'on n'en trouve pas dans la région.

Là, on va faire une démolition, ce sont des Pakistanais qui vont venir parce qu'on n'a pas pu trouver de personnel au Havre.

M. OLIVIER FRÉCHET : Nous allons parler de cet aspect tout de suite après.

UN INTERVENANT : Des méthaniers ont été construits à Saint-Nazaire, là on pourrait parler de main-d'œuvre...

M. OLIVIER FRÉCHET : Au niveau des impacts, il faut aussi attendre une forte augmentation du taux de remplissage des capacités hôtelières, de nombreuses personnes vont se rapprocher de la région, particulièrement en basse saison. On souhaite que ce soit un complément d'activité pour l'industrie hôtelière locale et peut-être des opportunités de développement. Nous savons qu'il y a des projets dans ce domaine.

(Brouhahas dans la salle)

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Ecoutez, nous n'entendons pas vos interventions, demandez le micro si vous souhaitez prendre la parole.

M. LUC POYER : J'aimerais réagir avant sur l'emploi local. Effectivement, pour nous c'est une priorité tout en respectant les règles de l'Union Européenne. Le Pakistan ne fait pas partie de l'Union Européenne mais la Pologne en fait partie. Il y a donc des choses que l'on peut dire et d'autres plus difficilement, ce qui n'empêche pas, tout en respectant les règles françaises et européennes du droit à la concurrence d'encourager l'emploi local, justement en commençant très en amont, en dialoguant avec les établissements consulaires, les entreprises. Le dialogue que nous avons aujourd'hui peut servir à cela. Nous souhaitons qu'il débouche là-dessus.

A la première séance, un représentant d'une collectivité territoriale a demandé l'établissement d'un protocole entre le maître d'ouvrage et les collectivités territoriales, nous ne demandons que cela.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Je vous demande de conserver vos questions, nous allons aller jusqu'à la fin de l'exposé de Monsieur FRÉCHET et vous poserez aussitôt toutes vos questions.

UN INTERVENANT : Nous allons saturer toute l'hôtellerie de la région avec les employés, les ouvriers qui viendront travailler sur le site, pendant 3 ans, les touristes anglais et français n'auront plus du tout de disponibilité sur la région, que se passera-t-il après 3 ans ? Nous n'aurons plus de touristes, tout le tourisme aura été cassé parce que tout aura été monopolisé par vos employés.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Que voulez-vous dire par monopolisé ?

(Diverses interventions dans la salle sans micro)

Nous y reviendrons tout à l'heure, je vous prie de réserver vos questions pour la fin de l'exposé.

M. YVES BRAMOULLÉ : Je pense que votre analyse n'est pas exacte car la difficulté sera effectivement de gérer l'hébergement des personnes du chantier pendant les périodes d'été où les touristes vont occuper les hébergements, c'est comme cela que ça se passe partout. Sur tous les chantiers qui sont dans des zones touristiques, l'été, les touristes ont priorité parce qu'ils paient plus cher. Quand vous louez une semaine au mois d'août, c'est le même prix qu'un mois en mars ; c'est partout comme ça. Ce n'est pas du tout ainsi que les choses

se présentent, c'est un remplissage hors saison qui n'existe pas aujourd'hui et une certaine difficulté à gérer l'hébergement en été. Si le projet se fait, nous proposons d'anticiper suffisamment pour que les différents prestataires de la région puissent se préparer et qu'il y ait une offre pour passer les mois d'été pour les personnels du chantier.

(Diverses interventions dans la salle sans micro)

M. YVES BRAMOULLÉ : Je ne parle pas forcément des hôtels d'Etretat, les hébergements du chantier seront à trouver ailleurs que dans des hôtels qui ont aujourd'hui une clientèle touristique. On ne peut pas contester qu'une augmentation de clientèle vienne compléter les remplissages à des moments où le remplissage n'est pas complet mais rien ne permet d'affirmer que le fait qu'il y ait une augmentation de la demande à une certaine période va faire fuir les touristes sur le long terme ; cela n'a pas de sens !

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Je vous prie de reprendre votre exposé Monsieur FRÉCHET.

M. OLIVIER FRÉCHET : Le problème a été évoqué, la difficulté de donner une priorité à l'emploi local dans un contexte de libre concurrence. Pour cela, nous avons déjà envisagé un certain nombre de dispositions.

- Constituer un groupe de travail avec des acteurs locaux que ce soit la Chambre de commerce, la CCI, le Syndicat d'initiative et autres, surtout les acteurs au niveau de l'emploi pour anticiper les besoins en formation, faciliter le retour à l'emploi des personnes en difficulté et surtout centraliser les offres d'emplois vers un guichet unique de manière à ce que les personnes intéressées puissent faire librement les démarches de façon pratique. Ce sont des conditions que nous imposerons aux sous-traitants qui auront à intervenir sur le chantier.
- Procéder à un recensement des entreprises locales pour établir un document de présentation pour favoriser les contacts, en fait fournir directement aux donneurs d'ordres futurs les références et les possibilités locales en termes de services.

UN INTERVENANT : (Inaudible)

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Ecoutez jusqu'à la fin l'exposé, vous poserez vos questions après !

M. OLIVIER FRÉCHET : C'est une indication, après les entreprises sont libres de se déterminer bien évidemment.

- Notre recensement permettra également d'optimiser la charge des entreprises puisque les charges seront étalées tout au long des trois ans
- Enfin assurer un suivi des habilitations sécurité du personnel. Nous l'avons dit, la sécurité d'un tel chantier est quelque chose de très lourd à mettre en œuvre.
- Inversement, on informera toutes les entreprises qui le veulent sur les appels d'offres du projet, de manière à ce que les gens qui sont intéressés puissent être informés des appels d'offres en cours ; les gens régionalement sont très sensibles à cela.
- Il est également nécessaire d'entretenir une concertation étroite avec les riverains, notamment en termes d'informations prévisionnelles sur le déroulement du chantier, cela concerne les petites entreprises et les commerces qui vont travailler étroitement avec le chantier afin qu'ils puissent anticiper les évolutions de la demande et des besoins.

- Nous souhaitons informer les riverains sur d'éventuelles contraintes locales et être capables d'en discuter au préalable et d'associer la population à l'avancement du chantier.
- Nous allons également mettre en place une instance de concertation en charge des impacts, précisément pour parler des circulations, bruits, accès à la plage, installation des entreprises. Nous savons que lors de la construction du site d'Antifer, il y a eu un certain nombre de difficultés, nous souhaitons anticiper largement ce genre de problème.
- Présentation sur le site des opérations en cours, c'est un accueil pour répondre aux questions du public et pouvoir éventuellement accueillir les écoles et les groupes organisés.

En phase d'exploitation, c'est-à-dire au-delà ou à partir de 2012, il y aura entre 60 et 80 emplois permanents créés non délocalisables dont plus d'une quarantaine sur le terminal méthanier avec plusieurs métiers : l'exploitation, la sécurité, la maintenance, supervision technique, encadrement et gardiennage. Des emplois directs seront liés à l'augmentation du trafic maritime, 200 bateaux par an, c'est important, cela justifie la présence de nombreux intervenants maritimes dont :

- les lamaneurs : un bateau qui fait entre 5 et 8 lamaneurs est équipé au Havre pour l'arrivée d'un bateau et 3 lamaneurs restent en permanence pour pouvoir larguer les amarres à tout moment,
- des remorqueurs, l'enjeu est évidemment de savoir si un remorqueur pourra stationner à Antifer,
- les pilotes,
- les agents maritimes,
- des inspections au niveau des chargements, la réception d'un bateau donne lieu à de nombreux intervenants qui vont vérifier la quantité et le volume des produits débarqués.

Des emplois sont liés au fonctionnement et à la maintenance du terminal, nous avons bien l'expérience localement. Nous savons qu'un site industriel nécessite de très nombreux intervenants extérieurs, pour les analyses et suivis réglementaires, pour l'électricité et l'automatisme, la tuyauterie, bâtiments, fournitures industrielles, transport, peinture. Il y a des tas de métiers et, au-delà, on peut envisager trois fois ce nombre d'emplois directs comme emplois indirects, c'est le ratio qu'on utilise habituellement.

On a parlé de l'impact progressif. Quant à l'anticipation, les effets du chantier vont être sensibles très rapidement après la décision du maître d'ouvrage parce qu'on va lancer les études de détail et des pré-consultations auprès des entreprises qui elles-mêmes vont se retourner vers les entreprises locales pour connaître les disponibilités. Cela veut dire qu'entre 6 à 10 mois, après la décision du maître d'ouvrage, on pourrait déjà avoir un léger frémissement en tout cas une sollicitation des entreprises locales. Cela veut dire qu'il faudra lancer à ce moment-là les formations pour le personnel susceptible de travailler sur le chantier.

Dès les autorisations administratives, les principaux appels d'offres seront lancés, certains seront peut-être préparés à l'avance, notamment les travaux d'aménagement du sol qui seront réalisés immédiatement. On observera donc une montée en puissance progressive du chantier sur près d'un an. A mi-chantier, on lancera le recrutement pour le personnel permanent de l'exploitation.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Je vous remercie Monsieur FRÉCHET, maintenant vient le temps des questions que vous avez sagement réservées. Qui veut commencer ?

M. FRANÇOIS AUBER : Nous avons eu des contacts avec les gens de Fos-sur-Mer, sur 450 personnes employées à Fos-sur-Mer, 12 étaient Françaises.

M. LUC POYER : Merci pour cette information. Avez-vous une démonstration de ce que vous dites, avez-vous des preuves ?

(Remous dans la salle)

M. FRANÇOIS AUBER : Vous nous proposez un rapport de 20 ha pour 60 emplois !

M. YVES BRAMOULLÉ : A moi tout seul, j'en connais plus de 12, à mon avis le chiffre est faux !

M. FRANÇOIS AUBER : Ce sont les responsables de chantier qui nous ont transmis cette information, peut-être avez-vous déjà travaillé à Fos-sur-Mer ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Oui, j'ai eu l'occasion d'aller à Fos-sur-Mer, c'est pourquoi je peux vous dire qu'il y a plus de 12 Français. C'est juste un témoignage.

UN INTERVENANT : Au niveau du nombre d'emplois, vous dites 600 ou 700, je suis étonné car au Verdon-sur-Mer, ils annoncent entre 200 et 300 emplois, ce sont des spécialistes, quand même, Total Gaz sait de quoi il parle.

Pour revenir sur le tourisme, ce n'est pas seulement deux mois dans l'année, même si quelqu'un a dit qu'il n'y avait pas de tourisme, c'est toute l'année. Quand vous êtes allé dans les hôtels, ils ne vous ont pas dit qu'ils allaient prendre des salariés pendant certains mois, ils préféreraient avoir des touristes qui arrivent au coup par coup tous les week-ends. Alors est-ce qu'il faudra laisser la chambre, etc. ? C'est très compliqué. Le taux de remplissage dans les gîtes ou les chambres d'hôtes, c'est bien au-delà des deux mois.

M. THOMAS TOURIS, ÉTRETAT : Il y a trois projets, est-ce que les trois projets sont vraiment obligatoires pour la France au niveau économique ? Dunkerque défend son projet, Monsieur DELEBARRE, maire de Dunkerque, dit partout qu'il aura son projet, alors pourquoi insister comme cela sur le projet d'Antifer alors qu'il y a des gens qui réclament le port méthanier ? Regardez l'opposition qu'il y a ici, c'est ma première réunion, cela me surprend, si j'étais à la place de Gaz Normandie, je préférerais laisser faire Dunkerque qui ne souhaite que cela alors qu'à Saint-Jouin-Bruneval il y a une belle opposition ; bravo.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Je ne crois pas que votre appréciation demande de réponse mais si vous en avez une donnez-la.

M. YVES BRAMOULLÉ : A la dernière réunion, Madame TORDJMAN a expliqué la raison et l'importance d'avoir plusieurs terminaux méthaniers pour accroître la sécurité d'approvisionnement de notre pays et de l'Europe. D'autres experts sont invités pour en parler car il est important qu'il y ait d'autres avis que celui du maître d'ouvrage. S'agissant de l'opposition aux différents terminaux méthaniers, je rassure, il y a une opposition sur le site à Dunkerque comme au Verdon qui me semble comparable dans les trois sites.

M. GERARD PAILLETTE, MAIRE DE LA POTERIE-CAP-D'ANTIFER : Tout à l'heure sur la première diapositive avec le périmètre du site classé qui date de 1997 et entré en vigueur en 2006, vient s'ajouter la petite commune de la Poterie pour une bonne partie. La Poterie est très proche du port pétrolier actuel. Sur la carte, la partie blanche (80 ha) est sur la commune de la Poterie-Cap-d'Antifer.

M. YVES BRAMOULLÉ : Excusez-nous car la photo a été coupée au milieu du nom de votre commune.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : C'est bien Monsieur le Maire de nous faire remarquer cette anomalie.

M. YVES BRAMOULLÉ : Le site classé de Bruneval est à cheval sur les communes de Saint-Jouin-Bruneval et de La Poterie-Cap-d'Antifer, c'est parfaitement exact.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci, Monsieur le Maire de cette précision utile, vous avez rétabli dans son intégralité le nom de votre commune.

MME GRELIER : De la crédibilité des débats il en va aussi de la précision des informations, c'était le cas sur l'histoire du train, c'est le cas sur la position de La Poterie, hier de la Commune des Loges dans le canton de Criquetot, et de la même manière de qui finance les besoins en formation des salariés.

Monsieur FRÉCHET, vous avez indiqué que c'était les consulaires qui géraient les besoins en formation, je rappelle quand même ici que c'est la Région qui a compétence en matière de formation continue, elle s'appuie sur le réseau des consulaires mais c'est la Région qui finance. Il faut que les choses soient dites précisément pour que chacun ici sache comment les choses se déroulent. Monsieur va dire qui finance mais moi je vous dis que la Région consacre beaucoup de budget à former.

J'ai juste une interrogation mais peut-être est-ce la question tabou sur le retour de la taxe professionnelle. Je suis élue, je gère une collectivité qui perçoit de la TP, j'imagine que cela a été un ressort motivant pour certains élus, à combien cela se situe-t-il ?

M. FRANCIS DA COSTA EN CHARGE DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE AU MEDEF : Vous financez beaucoup de formations Madame, au titre de la Région, puisque nous travaillons ensemble mais je vous rappellerai que la formation des salariés est financée en premier par les entreprises, ce qui est tout à fait normal puisque c'est à destination des salariés des entreprises.

Je vous rappellerai une chose, là, je penserai aux jeunes et au contrat de professionnalisation des jeunes car, lorsque vous posiez la question de l'emploi durable Monsieur, quand vous avez 60 postes qui vont s'installer sur ce site, ce sont des emplois durables car jusqu'à preuve du contraire si j'avais l'intention d'installer un terminal méthanier ce ne serait pas pour 2 ou 3 ans mais 30, 40 ou 50 ans. Premier point, l'emploi durable va donc s'installer dans le terminal méthanier.

Deuxième point, n'oubliez pas non plus les emplois induits, entre 100 et 120, je crois que nous ne pouvons que nous féliciter d'avoir des emplois induits qui vont être créés autour. Je pense à la jeunesse de notre région, aux jeunes en périphérie de ce secteur, est-ce que nous voulons garder des jeunes en région ou pas ?

UN INTERVENANT : (Inaudible)

M. FRANCIS DA COSTA : Non, je ne rêve pas, est-ce que vous voulez garder des jeunes en région ou pas ? Monsieur, pensez-vous raisonnablement qu'en tant que chef d'entreprise je puisse être opposé au tourisme ? Bien sûr que non, nous avons énormément de chefs d'entreprise qui sont spécialisés dans l'industrie du tourisme mais l'un ne va pas sans l'autre. Pensez-vous qu'un pays puisse se consacrer essentiellement au tourisme ?

Non, Monsieur, j'ai cru entendre autour de moi le Sénateur REVET intervenir et bien citer le fait que le port de plaisance n'était pas un projet abandonné, loin s'en faut !

UN INTERVENANT : Cela fait vingt ans de retard !

M. FRANCIS DA COSTA : Mais plein de choses ont vingt ans de retard ! Mais bien sûr l'un ne va pas sans l'autre et je crois que les deux projets ne sont pas contradictoires. Sachez que les entrepreneurs de Haute-Normandie qui sont également dans le secteur du tourisme seront favorables à l'implantation d'un port de plaisance. Bien évidemment, ils sont également favorables au développement du secteur industriel dans la région, l'un ne va pas sans l'autre, il n'y a pas de contradiction entre les deux. Chacun est respectable et chacun peut cohabiter avec l'autre.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci Monsieur, je rappelle que nous avons prévu de revenir sur ce problème des ports de plaisance puisqu'une séance leur sera consacrée avec les spécialistes et notamment le responsable du plan nautique départemental qui viendra.

(Brouhahas dans la salle)

Je crois que les points de vue respectifs se sont exprimés et ont été parfaitement compris. Je donne la parole à Monsieur FERY qui voulait apporter une précision à l'occasion de l'intervention de Madame GRELIER concernant la fiscalité.

M. BERNARD FERY : S'agissant de la fiscalité, c'est un point qui n'est pas traité en tant que tel aujourd'hui, il le sera le moment venu. Vous avez d'ailleurs vu que dans un volet du dépliant, il est évoqué qu'il pouvait y avoir un travail engagé dans ce domaine. Je vous indique que ce travail a commencé car avant de pouvoir évoquer ce point, il faut quand même savoir de quoi l'on parle.

Nous avons déjà une première réunion en interne avec les services de l'Etat compétents pour essayer d'avancer et nous serons amenés dans quelque temps à pouvoir évoquer à nouveau ce sujet important et sensible. Vous avez raison de l'avoir soulevé et le moment venu nous aurons des éléments à vous fournir car ce n'est pas le maître d'ouvrage qui peut en tant que tel indiquer le montant des produits qui sont le fait des taux, des parts des collectivités locales. Il faut déjà clarifier, voir de quoi on parle et puis sachez que pendant ce débat on sera amené à voter.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Je remercie Monsieur FERY d'avoir bien voulu se charger en effet de l'examen de cette situation avec comme il l'a dit les personnes compétentes de la Trésorerie générale, de la Direction des services fiscaux, etc.

UNE INTERVENANTE : J'ai 30 ans, je commence à entrer dans la vie professionnelle, cela a été difficile pour moi parce que je n'ai pas eu d'expérience. A mon avis, cela m'étonnerait que Gaz de Normandie fasse entrer dans ses rangs des jeunes de 18 ans qui viennent de sortir de l'école dans une industrie assez difficile.

M. YVES BRAMOULLÉ : Je veux répondre devant cette prise de position, Gaz de Normandie fera tous ses efforts pour que les jeunes comme les autres aient accès aux emplois dans les conditions qu'on a décrites avec un effort de formation.

UNE INTERVENANTE : (Inaudible) ...On en reparlera !

M. LUC POYER : Je ne vois pas ce qui permet à quiconque d'affirmer que Gaz de Normandie serait une société différente des autres et qu'elle n'embaucherait pas de jeunes ou de gens comme ci ou comme ça. Cela n'a pas de sens, il y a des postes à pourvoir, il y a un marché

du travail, les choses se passeront de la manière normale comme dans toutes les entreprises. Toutes les entreprises embauchent des jeunes ; de plus, c'est le démarrage d'une activité nouvelle où il y aura de la formation à faire.

Quant à votre CV, effectivement, aujourd'hui on n'embauche pas c'est clair car nous sommes très en amont du projet, on est en train de parler de la phase d'exploitation qui verra les premières embauches, si le projet continue, au plus tôt aux environs de 2010, ce n'est pas pour tout de suite.

M. BONNOT : Quand j'ai de la famille ou des amis qui arrivent de la région parisienne, ils me disent qu'ils sentent le Havre avant d'y arriver. On a un déficit de 12% des bacheliers + 2 sur la région du Havre parce que les jeunes s'en vont. On ne trouve pas de spécialistes, on manque de médecins, si vous voulez voir un ophtalmo, vous avez 6 à 8 mois d'attente, pensez-vous que ce genre de projet risque d'inciter les gens à rester sur place ?

Nous battons également les records de cancer pulmonaire, d'asthme, de maladies pulmonaires à cause de la pollution du port. Dans le nord du Havre, on était encore à peu près protégé, alors pensez-vous que le fait de rajouter un pôle de pollution dans le nord du Havre va améliorer la situation ? Il y aurait plutôt d'autres solutions à trouver.

Concernant l'intervention de Monsieur BRAMOULLÉ tout à l'heure qui disait que la digue protégeait efficacement le port de la houle, on a quand même vu tout à l'heure un pétrolier qui a été drossé contre la digue. D'une part, si pour une raison ou une autre, les activités du port méthanier devait s'arrêter, est-ce qu'il est prévu de démonter les cuves ou est-ce que tout restera en l'état ? D'autre part, pendant les 3 ans que devraient durer les travaux, est-ce que les touristes auront accès à la plage ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Sur le point de la pollution au Havre, c'est un sujet qui a déjà été abordé dans d'autres réunions, c'est un sujet très grave, je tiens à préciser, que nous n'allons pas créer de pollution additionnelle, contrairement à ce que vous avez dit Monsieur BONNOT. Ce terminal ne rejettera ni CO₂ ni SO₂ ni NO.

UN INTERVENANT : (Inaudible)

M. LUC POYER : Les méthaniers fonctionnent principalement au gaz justement à la différence des autres navires de commerce, cela dégage moins qu'une maserati.

(Brouhahas dans la salle)

M. YVES BRAMOULLÉ : Il faut savoir de quoi on parle, au Havre, C'est un sujet très sérieux, il y a des problèmes de santé publique au Havre qui sont liés à la pollution je tiens simplement à réaffirmer aujourd'hui que notre installation, telle que nous la concevons ne participera pas à l'augmentation de cette pollution car grâce aux techniques retenues, il n'y a pas d'émissions de CO₂ et encore moins de produits soufrés puisqu'il n'y en a pas dans le gaz naturel. Je n'accepte pas que vous disiez qu'on rajoute une industrie polluante à Antifer parce que ce n'est pas vrai.

M. BONNOT : Dans ce cas, ne serait-il pas mieux de dépenser cet argent prévu pour le port méthanier pour diminuer les émissions polluantes du port du Havre ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Il s'agit d'investissements avec des actionnaires privés, je ne vois pas très bien le sens de la question.

Sur le démontage des cuves, le port pourrait répondre mieux que nous, il est prévu dans les autorisations d'occupation temporaire qu'accorde l'Etat à travers le Port autonome pour ce

genre d'installations que le terrain soit remis en état à la fin de l'occupation. C'est contractuel, c'est prévu et c'est intégré dans le projet.

Le premier terminal méthanier du Havre qui existait à l'entrée du port à droite en entrant au bout de la presqu'île de la CIM a été démantelé lorsqu'il a été arrêté, il est remplacé aujourd'hui par des installations de la CIM.

On ne voit pas de raison pour que l'accès à la plage soit empêché pendant les travaux, cela nécessitera un peu d'organisation car cela va faire beaucoup de monde sur le site. Cela a été mentionné dans une des diapos d'Olivier FRÉCHET, ce n'est pas quelque chose à laquelle nous réfléchissons tout seuls dans notre tête. Il y a de la concertation à mettre en place, si le projet est décidé, avec la commune, le port mais aussi d'autres acteurs. La sécurité civile aussi car il y aura des aspects sécurité publique à prendre en compte comme c'est le cas dans toute situation de ce genre. Il faudra se concerter pour voir comment au mieux, pendant la période du chantier qui est un peu critique à cause de la quantité de gens qui doivent occuper ce petit bout de territoire, on peut organiser les choses. Il n'est nullement dans notre intention de réclamer que la plage soit fermée pendant les travaux.

M. FRANÇOIS AUBER : Les attaques personnelles Monsieur POYER, ce n'est pas quelque chose de très joli, c'est la première chose.

Deuxièmement, je ne savais pas que le CO₂ et le méthane ne faisaient pas partie des gaz à effet de serre.

M. LUC POYER : Effectivement, il faut faire une clarification, Monsieur BRAMOULLE a dit que le terminal n'émet pas de CO₂, nous ne brûlons pas de méthane.

M. FRANÇOIS AUBER : Vous êtes sur un marché où il va falloir consommer et vendre, c'est un mauvais scénario de base, nous n'allons pas revenir sur la discussion sur l'énergie. Vous allez alimenter avec ce gaz des industries, qu'est-ce qu'on va laisser à nos enfants ? Vous parlez de gaz pour 50 ans, croyez-vous que ce gaz n'est que pour nous ?

Les enfants ont reçu un petit livre par la Poste dans lequel on parlait de l'extinction des baleines due à l'huile qu'on pouvait en tirer pour éclairer les villes. Ils étaient outrés qu'on ait pu exterminer les baleines pour éclairer les villes. Après, on est parti sur le pétrole, là on arrive à la fin du pétrole, dans 5 à 6 ans, il sera trop cher, on peut faire des choses absolument géniales avec le pétrole dans la chimie, dans la biologie, il faut qu'on laisse ce patrimoine à nos enfants.

Là, vous nous dites qu'il reste 50 ans de gaz et qu'on y va à fond, on va consommer et vendre ! Non, on n'est pas sur une échelle de 30 ans ou 50 ans, on est sur une échelle bien plus grande que cela, vous ne pouvez pas regarder que le capital de votre entreprise !

M. HOUDU : Pourquoi s'entête-t-on à tout prix dans la branche gaz, nous avons quelques économistes ici qui sont à l'Assemblée au Sénat, tout le monde sait pertinemment que notre balance commerciale est déficitaire, je suppose que nous allons acheter du gaz à l'étranger alors que nous avons une énergie qui est tout à fait gratuite, il suffit de mettre des éoliennes. On a supporté ce projet d'éoliennes au niveau d'Antifer, il a été refusé, et on choisit un projet qui va coûter à peu près le même prix ; en revanche, tous les mois il faudra payer environ 8 bateaux de 300.000 tonnes de gaz, il va falloir qu'on les achète. Pourquoi s'entête-t-on à se mettre en déficit commercial alors qu'on a des solutions économiques, y aurait-il des intérêts personnels dans ce circuit ?

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Votre question révèle que vous n'étiez pas là lors de la séance où cette affaire des éoliennes a été évoquée, je veux bien qu'on l'évoque à nouveau

pour vous. J'ai entendu que les autorisations n'avaient pu être accordées du fait qu'elles ébranlaient la digue.

M. HOUDU : On n'est pas obligé de mettre les éoliennes sur la digue, vous allez avoir des éoliennes au niveau de Veulettes-sur-Mer qui sont en pleine mer ; ceci pour votre information car à première vue vous n'avez pas toutes les informations.

J'avais posé une question à la Chambre de commerce concernant le Rail d'Ouessant. Vous avez la zone la plus dangereuse du monde qui se nomme le Rail d'Ouessant et nous allons maintenant faire passer 2 méthaniers de 300.000 tonnes grosso modo par semaine dans ce Rail d'Ouessant, veut-on jouer à la roulette russe en permanence ?

Je suis allé cette semaine à Cherbourg, j'ai alerté la ville de Cherbourg et la presse de Cherbourg, ils commencent à s'intéresser au dossier et j'ai rendez-vous la semaine prochaine avec d'autres journaux et je vous avertis que nous allons alerter de Brest jusqu'à Dunkerque.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Pour la question antérieure, je vous renvoyais à une réunion à laquelle vous n'aviez pas assisté et qui est passée ; là, je vous renvoie à une réunion qui n'a pas encore eu lieu mais qui va être consacrée aux risques maritimes avec la participation de tous les spécialistes de la question.

M. FRANÇOIS AUBER : C'est ma dernière question et après je me tairai, j'ai une proposition à faire en termes d'aménagement du territoire. Il y a peut-être un parallèle à faire entre l'industrie de l'énergie qui pourrait être autre chose, ne peut-on pas imaginer sur le site d'Antifer un pôle scientifique des énergies renouvelables ?

M. LUC POYER : Agnès CAILLET en a parlé à la première réunion.

M. FRANÇOIS AUBER : A la digue, la moyenne du courant est de 6 nœuds, cela peut aller jusqu'à 10 nœuds, il y a une houle importante. Il y a eu des expériences dans le passé d'aquacultures, on peut mettre des éoliennes. Ce type de tourisme industriel est peut-être compatible avec une forme de tourisme. On ne pourra jamais faire de tourisme avec vous Monsieur POYER.

M. LUC POYER : Je trouve la proposition excellente et tout à fait compatible avec le développement d'un terminal méthanier, nous sommes à votre disposition Monsieur AUBER. Il ne s'agit pas pour nous d'aller vers une pollution généralisée comme vous le décrivez, il s'agit d'une énergie de transition dont tout le monde a besoin. Cela viendra dans un bouquet énergétique avec un effort de maîtrise des énergies de la part de tous (avion, véhicule, électricité). Le gaz naturel est une énergie noble qui pollue beaucoup moins que le pétrole et le charbon. Le premier objectif du gaz naturel est de remplacer...

M. BERNARD FERY : Nous avons quelques questions reçues par écrit, notamment deux de Monsieur Pierre SOYER, une qui portait sur la classification à apporter sur la zone du port pétrolier, nous y avons déjà répondu quand nous avons abordé la catégorie UX.

La deuxième que je lis : « De quel droit dispose le Port autonome du Havre pour occultation du littoral maritime, l'Etat délivre-t-il un droit d'occultation et d'autorisation d'exploitation en sous-concession pour l'exploitation du domaine maritime ? Y a-t-il redevance ? Si oui, à qui profite-t-elle et quelle est sa valeur ?

M. JEAN-MARC LACAVE, DIRECTEUR GENERAL DU PORT AUTONOME DU HAVRE : Le Port autonome est fait pour développer le territoire que l'Etat lui a confié, il a un territoire qui

s'appelle une circonscription, il est dessiné dans le dossier du maître d'ouvrage, le Port autonome est l'outil de l'Etat pour le développer.

A ce titre, il donne, par délégation de l'Etat, des titres d'occupation à des occupants moyennant redevance domaniale. En l'occurrence, c'est donc bien le droit du Port de délivrer ces autorisations et de percevoir des redevances domaniales qui sont souvent des barèmes, des tarifs publics sous tutelle de l'Etat. Le Port peut ainsi financer ses propres investissements.

UNE INTERVENANTE : Est-il vrai que le Port autonome veut délocaliser toute l'activité de la CIM sur Saint-Jouin-Bruneval pour pouvoir avoir des terrains disponibles pour construire d'autres terminaux à containers ?

M. JEAN-MARC LACAVE : La réponse est très courte, c'est non, évidemment. Les deux sites du Havre et d'Antifer doivent continuer à recevoir du pétrole ; à Antifer avec la capacité que l'on connaît, et au Havre avec la capacité que l'on connaît, c'est-à-dire dans les proportions environ de 40-60.

M. HOUDU : Je voulais donner une information, la question est très intéressante, j'ai partiellement répondu tout à l'heure à Monsieur le Préfet quand j'ai dit que s'il n'y avait pas eu au 1^{er} juillet libre concurrence de l'énergie, il n'y aurait pas eu de terminal méthanier à Antifer et peut-être même au Verdon. Ce sont les réponses que je n'ai pas eues la semaine dernière de la part de Florence TORDJMAN qui n'a même pas eu la décence de regarder les documents de Gaz de Normandie.

J'avais posé la question : quelle est la quantité de gaz traité à Fos-sur-Mer et à Montoir aujourd'hui et demain ? Sur Montoir, c'est écrit dans le livre, c'est 10 milliards de mètres cubes et à Fos-sur-Mer, c'est 6 milliards de mètres cubes. Demain, à Fos-sur-Mer, Gaz de France va refaire 8 milliards de mètres cubes, et Shell va faire 8 milliards de mètres cubes aussi. A Montoir, on va faire 6 milliards de mètres cubes.

Quand on parle beaucoup de milliards, on pense toujours taxe professionnelle et je suis étonné d'entendre Monsieur FERY dire qu'on est en train de la calculer. Quand il y a un appel d'offres et qu'on répond à cet appel d'offres, on fait l'historique de son entreprise mais on fait aussi un compte d'exploitation prévisionnel. Le responsable du MEDEF va pouvoir me répondre : on fait bien toujours un compte d'exploitation prévisionnel ? Avec le compte d'exploitation professionnelle, je crois que l'on peut déterminer avec les dernières taxations la taxe professionnelle.

Ce sont les seules questions que je voulais vous poser et qui sont, je crois, intéressantes. Si vous voulez éventuellement que je participe au calcul, vous me le dites, je viendrai.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Et bien prenez rendez-vous, vous acceptez ce renfort spontanément proposé pour les calculs ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Comme l'a dit Monsieur FERY, la Commission particulière se préoccupe de ce sujet depuis le début de sa mission de manière à pouvoir apporter au public, qui est forcément intéressé par la question à un moment ou à un autre, les informations les plus objectives et précises possible. Il n'est pas du tout facile de faire des calculs de taxe professionnelle et de taxe foncière, c'est vraiment un travail de spécialiste.

Nous avons fait nos propres estimations. Vous avez raison Monsieur HOUDU, quand on envisage de créer une entreprise, il faut faire certaines prévisions, certains business plans. Bien sûr, on regarde mais, aujourd'hui, on est bien incapable de vous dire exactement quels sont les niveaux de taxes perçues au niveau de la Communauté de communes, du

Département et du Conseil général. Je pense que la Commission a raison d'être prudente avant d'annoncer des chiffres et que ce soit vu par les spécialistes du Ministère de l'Économie et les élus.

UNE INTERVENANTE : C'est plus une question environnementale, la RD940, l'axe Étretat-Le Havre, que j'emprunte tous les jours est complètement saturée aux heures de pointe, si vous comptez faire des travaux, qu'allez-vous faire de cette route ? Quelles vont être les nuisances ?

M. YVES BRAMOULLÉ : C'est une très bonne question qui était évoquée également dans la présentation d'Olivier FRÉCHET, c'est aussi le type de problème qui passe par la concertation car le maître d'ouvrage ne peut pas se désintéresser de ce problème et le laisser entièrement sur les entreprises qui vont, après les processus d'appels d'offres, être choisies pour faire les travaux.

Effectivement, on intégrerait, en amont de la passation des commandes pour le chantier, des études et des concertations là-dessus de manière à pouvoir imposer au moment de la discussion des appels d'offres et non pas après, des contraintes ou des trajets aux entreprises qui seront chargées de faire les travaux. Si on y pense avant, c'est facile, on le met dans les spécifications de l'appel d'offres et on peut imposer des choses aux entreprises. Si ce n'est pas fait avant, c'est plus dur parce que les entreprises vont accepter difficilement qu'on leur impose des contraintes supplémentaires qui ne sont pas dans le cahier des charges. C'est une question d'anticipation.

Sur le détail des mesures, je ne peux pas vous répondre aujourd'hui, il faudra qu'on en parle et qu'on regarde en détail. On regardera aussi ce qu'il est possible de faire venir par voie maritime puisque nous avons la chance d'avoir un port de services à Antifer, certains gros transports pourraient être effectués par voie maritime.

UN INTERVENANT : Pour quelle raison ne faites-vous pas cela offshore comme cela s'effectue aux Etats-Unis ou en Italie ? Cela coûte peut-être plus cher mais au niveau sécurité pour les habitants...

M. YVES BRAMOULLÉ : Je pense que vous n'étiez pas présent à Fécamp car la question a été posée.

UN INTERVENANT : Je suis désolé, c'est la seule réunion à laquelle je n'ai pas assisté.

M. YVES BRAMOULLÉ : Cela ne fait rien, peut-être pas maintenant mais je suis prêt à vous faire une session particulière de rattrapage. J'avais fait une présentation, on pourrait la rendre disponible sur le site, c'est une question que nous avons étudiée. Cette suggestion est faite aussi à Dunkerque. Il y a différentes techniques de terminaux offshores, certains sont réalisables dans de faibles profondeurs d'eau (15 à 20 mètres) avec des structures gravitaires en béton que l'on pose au fond. Nous l'avons étudié sur Antifer.

UN INTERVENANT : Il y a aussi des systèmes de barges.

M. YVES BRAMOULLÉ : Il y a aussi des systèmes flottants, sans entrer dans des détails, il y a plusieurs systèmes flottants et il faut avoir des profondeurs d'eau importantes que l'on n'a pas dans cette partie de la Manche. La Manche est très peu profonde, quand les pétroliers passent, il y a 10 mètres d'eau sous la quille, pas plus. Beaucoup de solutions ne sont pas adaptables dans ce lieu. Il y a d'autres raisons qui sont développées dans le dossier. Il y a des raisons précises pour lesquelles ces solutions offshores ne sont pas adaptables à notre projet, ce n'est pas parce que ce serait trop cher.

M. LEFEBVRE : Vous avez présenté il y a quelques jours des images sur les sociétés qui font de l'offshore, j'ai contacté l'une d'elles, la société Doris le n° 1 mondial concernant la construction des offshore. Il est tout à fait possible de faire à Antifer dans des fonds de 35 à 40 mètres cette solution, donc ce que vous nous avez raconté aujourd'hui comme l'autre jour est un mensonge.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Je ne crois pas qu'on puisse laisser dire cela.

M. YVES BRAMOULLÉ : Si vous voulez on peut faire un atelier en associant la société Doris et toutes les sociétés qui proposent des solutions offshore. Dans la documentation de Doris, je ne l'ai pas montrée la dernière fois mais je peux la fournir, il y a les profondeurs d'eau nécessaires pour amarrer ce genre d'objet qui mesure entre 400 et 500 mètres de long et 80 mètres de large.

M. LEFEBVRE : 180 mètres de long.

M. YVES BRAMOULLÉ : Non, cela ne fait pas 180 mètres de long, sûrement pas puisqu'il faut mettre dedans les réservoirs de GNL, nous avons quand même besoin d'un peu de place ! Pour amarrer par des chaînes d'ancre ce genre d'objet, il faut effectivement des fonds plus importants que 30 mètres. Il peut y avoir des développements pour trouver des palliatifs à l'amarrage par chaînes d'ancre, il y a un projet aux Etats-Unis qui est par faible profondeur de l'ordre de 25 ou 30 mètres mais dans des eaux abritées. Peut-être qu'un jour quelqu'un parviendra à mettre au point et à rendre suffisamment fiable ce genre de chose, aujourd'hui, cela n'existe pas au plan industriel, il y a des concepts, il y a des projets mais tout ce qui est proposé aujourd'hui sur les solutions offshore flottantes, y compris les navires regazéifieurs nécessitent des profondeurs d'eau supérieures.

UN INTERVENANT : Vous réchauffez le gaz liquéfié avec de l'eau de mer, à quel degré de température moindre ressortira l'eau et est-ce qu'il y aura des ajouts dans cette eau tels le chlore ou autres ?

M. YVES BRAMOULLÉ : C'est aussi une question qui a été souvent posée, la baisse de température sera de quelques degrés, vraisemblablement entre 4 et 6° (nous avons indiqué 6° dans le dossier), ce sont des différences de température qui sont en général admises en France par la réglementation dans des cas beaucoup plus sensibles qui sont les rejets d'eau chaude des centrales électriques ou des usines dans les fleuves.

Ici, il s'agit d'un refroidissement, l'effet sera très limité que ce rejet a lieu dans le port d'Antifer qui, je le rappelle, est un bassin de 25 mètres de profondeur à marée basse, qui fait 2,5 km de diamètre et qui est brassé plusieurs fois par jour par les marées. Du point de vue du rejet, c'est presque comme si nous étions en pleine mer, l'effet de cette température se fera ressentir qu'à quelques dizaines de mètres à la sortie du rejet, pas plus. Cela sera précisé et modélisé dans l'étude d'impact.

Concernant les produits, cela a fait aussi l'objet d'un débat dans une précédente réunion, la technique la plus souvent employée est l'électro chloration, c'est-à-dire qu'on électrolyse une partie du débit d'eau de mer de manière à fabriquer de l'hypochlorite de sodium à partir simplement du chlore qui est dans l'eau de mer. Je rappelle que le sel est du chlorure de sodium donc il y a du chlore en quantité. On transforme cette eau de mer en hypochlorite de sodium, on fait des injections une fois par jour pendant une heure pour lutter contre la prolifération des moules. L'impact de ce produit qui empêche les moules de proliférer est biologique. Cette étude d'impact montrera l'aire d'influence éventuelle de ce produit au niveau du rejet. Il faut savoir qu'avec la dilution, que l'on peut accélérer par des moyens techniques très simples, on peut déjà avoir une très grande dilution à la sortie même du tuyau du rejet ; l'impact est extrêmement limité.

On étudie par ailleurs d'autres solutions techniques. Il y a maintenant des produits sur le marché qui permettent d'éviter l'utilisation de l'électro chloration qui n'est pas si facile à mettre en œuvre. Certains l'avaient dit la dernière fois et c'est vrai ; pour simplifier, les moules s'habituent au chlore et, au bout d'un moment, il est difficile d'éviter leur prolifération. Des produits sont développés pour avoir une meilleure efficacité et réduire encore l'impact environnemental surtout dans les rivières ou les zones portuaires fermées où l'on peut avoir des problèmes de concentration plus élevée à la sortie des rejets des usines.

A Antifer, on va bénéficier d'une dilution plus rapide, néanmoins le problème existe et nous examinons toutes les solutions pour choisir la meilleure.

MME LEROY, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION « ÉCOLOGIE POUR LE HAVRE : Il s'agit ici non pas d'eau réchauffée mais d'eau refroidie, ce ne sera pas la même prolifération que l'on observera par rapport aux rejets d'une centrale thermique.

Si l'on veut bénéficier de chaleur sans trop d'effets secondaires, je rappelle qu'à Dunkerque, il y a 6 tranches nucléaires qui rejettent de l'eau chaude et qui pourraient servir à regazéifier toute l'année le gaz.

M. YVES BRAMOULLÉ : A Dunkerque, il y a de l'eau chaude mais j'ai du mal à comprendre votre question.

MME LEROY : Ce n'est pas une question, c'est une observation, si l'on veut regazéifier le méthane, il faut disposer de calories or ces calories on peut les prendre à l'eau de mer, on refroidit l'eau de mer, et ce ne sont pas les moules qui vont envahir les émissaires mais d'autres espèces. Je dis qu'à Dunkerque nous avons des calories car les centrales nucléaires rejettent de l'eau dont on voudrait bien qu'elle ne soit pas trop chaude, c'est là une source de calories, sur 6 tranches, 5 fonctionnent tout le temps.

M. YVES BRAMOULLÉ : Ce n'est pas du tout la même échelle, une tranche nucléaire doit rejeter au moins 3.000 Mégawatts de chaleur, si vous multipliez ce chiffre par 4 tranches cela fait 12.000 Mégawatts et le terminal méthanier va en prendre 200. Vous me direz que c'est toujours cela de gagné mais c'est quand même très peu.

Nous ne contestons pas le fait qu'il y aura un impact mais il sera extrêmement limité dans une zone toute petite à la sortie de l'émissaire sur le refroidissement de l'eau. L'eau restera quand même dans une zone de température qu'elle a habituellement tout au long de l'année dans cette région. Ce recours à l'eau de mer sert à éviter de brûler du gaz pour réchauffer le GNL et ainsi d'économiser 250.000 tonnes d'émissions de CO₂ par an. On utilise de l'énergie renouvelable, cela a toujours un petit impact. Les éoliennes ont aussi un impact sur le paysage. Les machines mono motrices ont aussi impact. Il y a toujours un petit impact mais qui nous paraît complètement acceptable au regard de ce que l'on permet d'éviter en combustion de gaz.

Il se trouve que l'on ne dispose pas à côté d'une usine comme à Dunkerque qui produit de l'eau chaude. Quand il y a de l'eau chaude perdue, on peut limiter cette perte comme ils envisagent de le faire à Dunkerque en l'utilisant pour la regazéification mais à Antifer, il n'y en a pas et je ne pense pas qu'il soit envisageable qu'il y ait un jour une usine supplémentaire à Antifer qui produise de l'eau chaude.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Nous nous acheminons vers la fin de cette réunion. Si vous avez une question que vous risqueriez d'oublier ?

M. MICHEL SAUTER, HABITANT DE SAINT JOUIN – BRUNEVAL : Nous arrivons à la fin du débat de ce soir, j'ai assisté aux trois autres débats, au Havre, à Fécamp et à Montivilliers qui se sont très bien passés avec un ton relativement correct il me semble. J'ai été très choqué ainsi qu'un certain nombre d'habitants de Saint-Jouin-Bruneval en arrivant à la salle des fêtes de Criquetôt de voir une escouade de gendarmes devant la salle des fêtes, plus des gendarmes postés à certaines arrivées de Criquetôt. Nous sommes des gens normaux à Saint-Jouin-Bruneval, nous ne sommes ni des barbares ni des sauvages sanguinaires, je trouve choquant qu'on utilise l'argent des contribuables pour mobiliser une escouade de gendarmes devant l'accès.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Ecoutez, les gendarmes ne sont pas payés à l'heure !

M. MICHEL SAUTER : Je regrette, c'est particulièrement choquant et c'est un peu nous mépriser, nous nous demandons si pour la réunion du 12 novembre à Saint-Jouin-Bruneval vous n'allez pas mobiliser une compagnie de CRS.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Votre propos tombe complètement à plat car je n'ai pas vu le moindre gendarme, on me dit que la gendarmerie est en face... en tout cas ce n'est pas de notre fait, je ne gère pas les gendarmes.

(Brouhahas dans la salle)

Je n'ai pas recouru au moindre gendarme dont j'ignorais d'ailleurs totalement qu'ils soient là. Nous n'étions pas au courant, nous en tiendrons compte, merci de votre information.

UN INTERVENANT : Cela va tout à fait avec la réunion de ce soir !

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Ce n'est pas la peine d'en rajouter, est-ce une question ou une remarque ?

M. SOYER : Vous écrivez dans votre brochure, je cite : « La ressource halieutique en zone est à étudier ». Petite remarque, en 1980, nous avons créé une réserve avec une réunion tripartite des Affaires maritimes, du Comité de pêches, le Port, la plaisance, le Département, je pense que vous devriez regarder les rapports en émanant. La ressource halieutique existe, c'est la raison pour laquelle nous avons fait à l'époque une réserve.

Après, vous écrivez : « Le port où la pêche est interdite montre des poissons de grande taille et peu de juvéniles ». Pourquoi les gros poissons sont là ? Avez-vous déjà observé les gros poissons en sonde ou à la chasse par milliers, ils sont derrière les juvéniles justement. Donc des juvéniles grâce à cette fameuse digue se multiplient par millions ici même à Antifer.

Vous écrivez aussi : « La plateforme que nous voulons utiliser ne représente pas d'intérêt floristique », pour cause, elle est complètement traitée par des désherbants au moins une fois par an pour éviter l'envahissement naturel au même titre que tous les abords de ce port. Il n'y a qu'à observer, c'est tout bleu une fois par an au printemps.

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT : Merci Monsieur, je vous renvoie à la séance de Saint-Jouin-Bruneval le 12 novembre qui sera précisément consacrée à tous ces problèmes d'environnement.

Nous avons tenu le projet de nous séparer à 21 heures, c'est donc le moment de le faire, je vous donne rendez-vous le 19 octobre prochain sur les problèmes du risque à Octeville à 18 heures, ce sera une séance très importante et intéressante.

Je voudrais vous dire un mot sur les acquis de cette rencontre, grâce à Madame DONNET et à Monsieur DUMONT, nous avons pu mieux connaître les données économiques, humaines et d'une façon générale d'une géographie humaine qui sont celles du périmètre qui nous intéresse et aussi les données d'urbanisme dont vous avez vu qu'elles étaient complexes, inachevées mais en cours d'élaboration. Je remercie Monsieur DUMONT de nous les avoir bien fait ressortir. Nous avons aussi appris bien des choses et notamment au titre des retombées économiques quant au nombre des emplois, la distinction étant importante entre le déroulement du chantier et l'après-chantier avec les différences de 600 pendant le chantier et 80 emplois, ce qui correspondrait à 25 postes de travail continus à peu près pour l'exploitation.

Voilà, vous avez toutes ces données, vous y réfléchissez et nous nous retrouvons le 19 octobre.

(FIN DE LA RÉUNION : 21 H 05)