

# PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

## DEUXIEME REUNION DE LANCEMENT A FECAMP

**JEUDI 27 SEPTEMBRE 2007**

### MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT

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

### MAITRE D'OUVRAGE :

M. LUC POYER, PRESIDENT DE GAZ DE NORMANDIE

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

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

### INTERVENANTS

M. MICHEL DE LA BRÉLIE, SOUS-PREFET DU HAVRE .....	2
M. PATRICK JEANNE, MAIRE DE FECAMP .....	7
M. LESUEUR, MAIRE DU TILLEUL, REPRESENTANT M. CHARLES REVET, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CRIQUETOT L'ESNEVAL .....	9
M. RUFENACHT, MAIRE DU HAVRE .....	10
MME ESTELLE GRELIER, PRESIDENTE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE FECAMP, VICE- PRESIDENTE DE LA REGION,.....	12
M. FRANÇOIS AUBER, MEMBRE DE L'ASSOCIATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL .....	19
M. ALEXANDRE GUEUZENEC, AVOCAT, REPRESENTANT LA COMMUNE DE SAINT-JOUIN- BRUNEVAL .....	29
M. BERTRAND DUBOIS FRESNEY, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE FECAMP	33
M. JEAN-PIERRE LECOMPTE, PRESIDENT DU PORT AUTONOME DU HAVRE .....	34
M. PIERRE SIMON.....	37
M. BERNARD OUTIL, DIRECTEUR DE LA CIM.....	42
M. AURELIEN PAUL, ELU A SAINT-JOUIN BRUNEVAL .....	42
M. REMY CHICOT, MAIRE DE SAINT JOUIN BRUNEVAL.....	43

*La séance est ouverte à 18 h 05 par M. Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public*

**M. ALAIN OHREL, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :** L'expérience démontrant que les minutes que nous passons ensemble paraissent toujours trop courtes, nous avons intérêt à les utiliser toutes, et donc à commencer à l'heure, ce qui n'est déjà plus le cas, puisqu'il est 18 H 05.

Donc, c'est sans préalable que je demande au sous-préfet du Havre, représentant Monsieur le Préfet de région, et donc l'Etat, de bien vouloir ouvrir notre séance.

**M. MICHEL DE LA BRÉLIE, SOUS-PREFET DU HAVRE :** Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la Commission Particulière, Mesdames et Messieurs les chefs d'entreprise, Présidents d'associations, chefs de services, Mesdames et Messieurs, nous sommes ici dans le cadre de la deuxième réunion de lancement du débat public relatif au projet de terminal méthanier à Antifer.

Sur le principe d'équité, ce que vous direz tout à l'heure, Monsieur le Président, devant fonder l'action des débats, il m'appartient effectivement d'intervenir, mais je ne pourrais faire autre chose que ce qu'a fait le Préfet de région lorsqu'il est intervenu au Havre lors de la première réunion de lancement. Donc, je prie d'excuser ceux qui étaient à cette première réunion de lancement qui entendront textuellement ce que le préfet de région vous a dit personnellement.

C'est toujours un exercice délicat pour un membre du corps préfectoral que d'introduire la réunion de lancement d'un débat public. En effet, ce débat est d'abord la chose de chacune et de chacun d'entre nous, et le législateur l'a placé sous l'égide d'une autorité indépendante : la Commission Nationale du Débat Public, en l'occurrence la Commission Particulière qu'elle a désignée, présidée par Monsieur le Préfet OHREL, ainsi que les membres de la Commission, à qui je passerai dans un court instant la parole, car c'est sous leur autorité que le débat s'organisera aujourd'hui et dans les prochaines semaines.

C'est dire que je m'attacherai à veiller à ce que mes propos introductifs laissent toute la place à ce débat, tant dans leur contenu que dans leur tonalité.

Au demeurant, ce débat intervient naturellement très en amont des procédures qui, elles, seront en tout état de cause conduites le moment venu par l'administration au vu du dossier du maître d'ouvrage.

Sans prétendre aujourd'hui à l'exhaustivité, ces procédures porteront lorsque et si les dossiers sont présentés sur l'aspect « installation classée », sur les applications et les dispositions de la loi sur l'eau, sur celles relevant du code de l'urbanisme, sur la réglementation spécifique qui régit les canalisations de transport d'énergie, pour ne citer que les principales.

En effet, ce débat public, qui s'ouvre aujourd'hui sur la base du dossier présenté à la Commission par Gaz de Normandie, se situe comme je le soulignais en amont de cette démarche procédurale et ne conclura en aucun cas à une quelconque autorisation administrative.

Monsieur le Préfet OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public, aura sans doute l'occasion de préciser cet aspect mieux que je ne saurai le faire. Il en va de même pour les deux autres débats organisés simultanément à Dunkerque et au Verdon,

dont Monsieur Gustave DEFRANCE assure le suivi, en même temps que celui qui nous concerne aujourd'hui.

Pour autant, je ne crois pas sortir de la neutralité qui s'impose naturellement à moi au cours de ce débat, en en soulignant ce soir l'intérêt et l'importance. En effet, cette démarche s'inscrit à l'évidence dans le prolongement même de ce qu'a voulu le législateur qui, je le rappelle, a édicté que la Commission Nationale du Débat Public veille au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'Etat, des collectivités, des établissements publics ou des personnes privées, dès lors qu'il présente de forts enjeux socioéconomiques ou des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Or, chacun, quelle que soit son approche, voire son opinion perçoit sans conteste les enjeux liés à un tel projet.

Là encore, je ne crois pas sortir de mon rôle en en citant que quelques-uns qui, j'en suis convaincu, nourriront ce débat, à savoir :

- Enjeux au regard de notre politique énergétique, de la diversification des sources d'approvisionnement.
- Enjeux liés aux projets industriels pour la région de Haute-Normandie, le territoire du Havre et le port autonome.
- Enjeux au regard de l'insertion du projet et dans le site des activités qui s'y dérouleront industrielles, mais pas seulement
- Enjeux environnementaux.
- Enjeux au regard de la maîtrise des process et des risques.
- Comme chaque fois qu'il s'agit d'un projet industriel de cette importance, enjeux locaux et nationaux tout à la fois.

Cette liste énoncée cursivement n'est pas exhaustive, tant s'en faut, mais elle éclaire le déroulé des 14 semaines qui viennent, puis après cette réunion d'introduction de lancement qui suit celle du Havre, le programmes des réunions de la Commission Particulière du Débat Public regroupe, et même au-delà ces problématiques, au travers de réunions thématiques programmées à Montivilliers, Criquetot l'Esneval, Octeville, Saint Jouin Bruneval, Etretat ou Saint Romain de Colbosc.

Pourquoi le gaz naturel ? Pourquoi Antifer ? Quel est le projet ? Comment sera-t-il mis en œuvre ? Comment seront donc pris en compte les risques ? Comment seraient intégrées les problématiques environnementales ? Quel serait l'impact économique ?

Voici les principaux éléments soumis à votre appréciation dans le cadre de ce débat, dont les conclusions seront remises à la fin de ce processus au maître d'ouvrage.

Je souhaite que cette séquence permette à chacune et à chacun d'appréhender totalement tous les aspects de ce dossier et de s'exprimer au regard des enjeux qu'il porte.

Mesdames et Messieurs, tels sont les quelques points que je souhaitais souligner en introduisant cette réunion. J'espère, Monsieur le Préfet OHREL, ne pas avoir outrepassé mon rôle, ni avoir trahi l'approche que vous allez sans doute présenter plus précisément

maintenant ; et c'est pourquoi je ne voudrais pas allonger inutilement mon propos pour vous laisser rentrer dans le vif du sujet.

Je vous remercie de votre attention.

**M. ALAIN OHREL** : Lors de la première réunion de lancement au Havre, je me souviens lors du débat proprement dit que quelqu'un a demandé pourquoi au Havre ? C'est la ville principale de l'arrondissement du Havre ; ce qui peut constituer une raison.

Aujourd'hui, nous tenons une seconde réunion de lancement à Fécamp. Monsieur le Maire de Fécamp, je suis heureux de vous apporter ce témoignage de l'hommage que nous tenons à rendre à la seconde ville de l'arrondissement de Fécamp.

Qu'est-ce que le débat public ?

Le débat public, à l'inverse de ce que les mots dans ce qu'ils ont de très général pourraient suggérer, a en l'occurrence une signification très précise.

Le débat public est une procédure, car il a été institué comme tel par une loi de février 2002 qui, d'ailleurs, reprend des dispositions antérieures. Elle est venue dire que le débat public serait indispensable, c'est-à-dire obligatoire pour tout investissement, quel que soit l'identité du maître d'ouvrage, qu'il s'agisse d'une personne publique ou d'une personne morale appartenant au secteur privé, dès lors que l'investissement considéré représenterait une somme supérieure à 350 millions d'euros.

En l'occurrence, l'investissement qui nous occupe est de 500 millions ; c'est dire qu'en application de la loi, il y a obligation à recourir à ce débat public, dont je vais maintenant tenter et très rapidement de vous indiquer quelques caractéristiques.

L'objectif visé par un tel débat, selon les intentions du législateur et aussi bien entendu des textes d'application de la loi en la matière, consiste :

- A réaliser, à propos de ces investissements, dont je vous ai dit l'importance et le montant, une information complète et transparente sur le projet du maître d'ouvrage.
- C'est aussi de permettre une participation active et un dialogue constructif.

Au fond, il ne s'agit pas de substituer à la décision qui reste l'apanage du maître d'ouvrage une autre décision, mais de l'éclairer.

Les principes à mettre en œuvre à cet égard sont ceux de :

- L'équité, c'est-à-dire un égal accès à l'expression offerte à tous ceux qui veulent bien participer spontanément à ce débat,
- La transparence, faire en sorte que dans l'information donnée aux membres de l'opinion à toutes ces composantes, en tout cas, il y ait bien évidemment la plus large information donnée, l'accès à tous les documents qui contribuent à inspirer et à élaborer le projet.
- L'argumentation, c'est-à-dire participent au débat public les opinions qui s'expriment par le recours à la force de conviction, telle qu'elle ne peut venir que de l'application de la démonstration de la force démonstrative que l'on entend donner à son propos en l'argumentant tout simplement, ce qui veut dire en d'autres termes que bien évidemment le débat public ne comporte pas, tout perfectionné qu'il soit d'appareils enregistreurs du nombre des décibels émis, et que toute forme d'expression de l'opinion qui ne

s'apparenterait pas au langage parlé dans une société policée, évidemment échapperait aux règles du débat public, et du même coup ferait perdre tout crédit à l'intervenant qui ne s'y conformerait pas ;

- L'indépendance, et celle de tous les membres de la Commission Particulière du Débat Public, qui ont ce rôle et cette mission de l'organiser, sans marquer de préférence aucune à l'égard d'une solution plutôt que d'une autre. Les membres de la Commission n'ont d'avis sur le projet et n'ont le droit d'en avoir ni avant, ni pendant, ni après.

Voilà comment se définissent les règles selon lesquelles fonctionne le débat. Il doit donc permettre que ces indications fournies quant à l'équité, quant à la transparence, quant à l'argumentation, quant à l'indépendance et quant à la neutralité soient effectivement mises en œuvre.

Evidemment, au titre de l'objectif poursuivi par un tel débat, on peut se demander ce qu'il en est vraiment de l'efficacité et de la fécondité du débat. Comme je l'ai déjà dit précédemment, il n'y a pas de dessaisissement du pouvoir de décision du maître d'ouvrage. C'est dans ce fait que le débat public est suivi d'un compte rendu dans les deux mois au plus de sa terminaison, lequel donne lieu à un bilan par le Président de la Commission Nationale, et après ce bilan et dans les trois mois de sa publication, le maître d'ouvrage doit publier sa décision de principe, quant à renoncer au projet, quant à poursuivre le projet avec ou sans modification par rapport à ses intentions initiales.

Voilà ce qu'il en est pour l'essentiel.

Je vous remercie et vous félicite d'être venus aussi nombreux. Les membres de la Commission qui s'occupent du débat, qui vous réunit ce soir sont :

- Outre le Président qui vous parle, Alain OHREL, venu du corps préfectoral.
- Mme Bénédicte AGUILA ayant été avocat, puis juge de proximité, a maintenant la participation à cette Commission particulière.
- M. Bernard FERY a des responsabilités dans le domaine de l'aménagement du territoire au titre de la procédure des grands chantiers.
- M. Xavier du PAYRAT ayant accompli une carrière notamment en tant que secrétaire général de l'assurance et du crédit, et aussi administrateur de la COFACE.

Le débat public s'adresse, vous êtes et je vous en félicite encore l'illustration, à tous les particuliers, associations, syndicats, collectivités territoriales, parlementaires, responsables socioéconomiques qui autour du projet exposé disent ce qu'il en est des réactions que ce projet leur inspire.

J'ai entendu déjà que certains s'étonnaient de ce que l'on eût diffusé très largement le projet du maître d'ouvrage et non pas le point de vue de tel ou tel appelé à participer au débat public.

Bien évidemment, tous les points en question sont appelés à s'exprimer, ils seront aussi diffusés, mais cela ne peut être qu'autour d'un projet. Encore faut-il pour qu'il soit connu et qu'il puisse susciter les réactions que j'évoque qu'il soit diffusé.

Cela me paraît relever d'un bon sens tel que je me garderai d'insister.

Le calendrier des réunions publiques s'efforce de permettre d'aborder le sujet sous différents angles et différents aspects, qui paraissent très essentiels à la connaissance et à la compréhension du sujet en question.

Après les séances de lancement, nous aurons une première réunion thématique qui concernera les problématiques de l'énergie. Le seul énoncé de ce thème suggère assez ce qu'il peut y avoir d'actualité internationale, européenne, nationale et régionale au sujet de l'énergie.

La séance suivante concernera l'inscription ou non du projet dans la réflexion et l'élaboration des documents qui n'étant pas des documents de programmation sont les documents d'orientation, tels que la direction territoriale d'aménagement et les documents d'application au stade de l'urbanisme, que sont les SCOT, PLU, chartes communales et tous les actes d'occupation des sols.

Cette séance concernant toutes les modalités de l'aménagement du territoire sera celle au cours de laquelle seront traitées les retombées économiques et sociales éventuelles du projet.

Ensuite, nous aurons une séance qui devrait, et j'en ai l'intime conviction pour vous avoir tous entendus déjà me le dire et le souligner à l'envi, constituer le cœur, le point central de notre débat, à savoir le sujet des risques :

- Risque maritime afférent à la navigation,
- Risque industriel afférent à l'exploitation.
- Autres modalités de risques.

Ce sera une séance, à l'instar de celle concernant l'énergie. Nous aurons, j'en suis sûr, à tirer grand profit quant à l'intervention des responsables nationaux de ces problèmes.

Nous aurons une séance qui concernera l'environnement au lieu même où le projet est envisagé, c'est-à-dire à Saint Joint Bruneval, dont je salue le Maire, ici présent.

Nous aurons aussi une séance sur le tourisme, la conciliation du tourisme avec l'éventualité de ce projet, et aussi les programmes et les projets en matière de plaisance, sans oublier d'ailleurs de parler du sort de la pêche de plaisance.

Enfin, la dernière réunion avant celle qui s'efforcera de réaliser la synthèse sera celle où l'on parlera de ce qui est lié à la réalisation éventuelle de ce projet, c'est-à-dire la pose des gazoducs.

Ceci dit, la pose des gazoducs comme telle ne relève pas du débat public car le seuil de déclenchement de compétences pour le débat public, en l'occurrence pour ces travaux, n'est pas atteint.

Pour autant, très légitimement, beaucoup peuvent s'interroger sur les effets, l'impact, le tracé exact de ces gazoducs, c'est pourquoi nous renverrons à une avant-dernière réunion celle de Saint Romain de Colbosc le 26 novembre le soin de traiter de ce problème des gazoducs dans toute sa dimension.

Voilà ce qu'il en est des réunions publiques, de leur calendrier, de leur objet et qui sont l'un des éléments propres à informer dans le débat public, étant entendu qu'il y en a beaucoup d'autres.

Je tiens à remercier la presse pour sa part active qu'elle prend au débat. Je ne vois pas pourquoi on ne dirait pas de la presse, ce que l'on dit de tous les citoyens habitant une région donnée qu'ils sont aussi les acteurs du débat public. Je les en remercie et je les en félicite, étant entendu que par ailleurs existe un site Internet sur lequel toute notre information, vos questions, les réponses que vos questions appelleront seront publiées.

Il y aura un journal du débat public.

Il y a déjà, mais elles ne sont pas encore imprimées, des productions écrites par certains d'entre vous : institutions, particuliers. Ce sont des cahiers d'acteurs. En fait, c'est une production en 4 pages. Elles seront imprimées et largement diffusées pour contribuer à l'information et aussi à forger les convictions et les opinions sur ce projet.

Enfin, la séance du lancement, comme nous l'avons déjà vécu au Havre et que nous la vivons ici à Fécamp, tend aussi à démontrer que ces deux formes, la plus ancienne, la plus établie qui est la forme de la démocratie représentative et la forme de la démocratie participative, loin de se faire concurrence, loin de risquer de se disputer une forme quelconque du pouvoir, doivent se prêter un mutuel concours par les vertus et la force de l'éclairage mutuel. J'en suis sûr, c'est ce dont vous apportez tous la démonstration et ce à quoi modestement veut contribuer notre séance de lancement en donnant d'abord la parole aux exécutifs territoriaux. C'est l'expression par excellence de la démocratie représentative.

C'est ainsi que je vais demander successivement à Monsieur le Maire Fécamp, commune qui nous accueille, Monsieur Patrick JEANNE, de bien vouloir intervenir quelques minutes. Le temps d'intervention sera le même pour chacun au titre de l'équivalence, dont je viens de parler, c'est-à-dire 5 minutes.

Monsieur Charles REVET n'est pas là, mais il a mandaté Monsieur LESUEUR, Maire du Tilleul. Il interviendra au titre de la communauté de communes, dont Saint Jouin Bruneval est membre et serait le siège de ce projet.

Ensuite, Monsieur Didier MARIE est absent, mais il s'est excusé par une lettre. Y a-t-il un représentant du Conseil Général ?

Monsieur Alain LEVERGNE par Madame GRELIER pour le compte du Conseil Régional.

Maintenant, chacun va pouvoir s'exprimer. Je remercie Monsieur RUFENACHT, qui n'a pas pu être présent lors du lancement à cause d'engagements à Paris d'être venu jusqu'à Fécamp. Je l'inviterai, d'autant plus qu'il est obligé de nous quitter dans un moment, à dire un mot après les interventions que je viens d'annoncer.

**M. PATRICK JEANNE, MAIRE DE FECAMP :** Merci Monsieur le Président, Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Maire du Havre, mes chers collègues maires, Madame la Vice-présidente de la région, quelques mots pour vous dire tout le plaisir que nous avons d'accueillir ce débat public ici à Fécamp, ville où était cet après-midi le Ministre de l'Education Nationale pour évoquer l'EDD (l'éducation au développement durable), et de montrer à quel point le lycée de Fécamp était pilote dans cette partie de l'éducation avec notamment sa plate-forme technologique sur les énergies renouvelables. Encore une fois, nous avons pu apprécier tout ce qui est fait ici.

Nous sommes à quelques jours également du Grenelle de l'Environnement. N'est-ce pas Monsieur le Maire du Havre où se tiendront le 8 octobre des débats importants.

Enfin dans le cadre de l'agenda 21, car la Ville du Havre a lancé le sien, la Ville de Fécamp va lancer le sien. Le pays des Hautes Falaises réfléchit à la mise en place de celui-ci.

Je considère ce débat public comme une chance pour notre territoire, car nous devons tous ensemble collectivement réfléchir aux décisions que nous devons prendre dans les semaines à venir, mais aussi nous projeter dans un avenir beaucoup plus lointain à 30 ou 50 ans. Nous avons ce devoir d'assumer des décisions pour cette durée, ce qui nous amène peut-être à donner notre point de vue, ici à Fécamp, alors qu'on pourrait se demander pourquoi le Maire de Fécamp a-t-il à donner son point de vue alors que ce projet est essentiellement Havrais ?

On a peut-être oublié que la commune est située dans le pays des Hautes Falaises, même si le port autonome du Havre gère le port d'Antifer, et nous sommes organisés dans le pays des Hautes Falaises, structuré à travers les cinq communautés de communes, dont celle de Criquetot. C'est à ce titre que les associations sont venues nous voir à Fécamp et que nous les avons reçues pour qu'elles nous expliquent leur position.

J'ai trouvé des interlocuteurs extrêmement renseignés, extrêmement responsables, avec lesquels le dialogue a pu s'ouvrir. Je n'ai pas eu de notre point de vue la même écoute du côté du port autonome du Havre, puisque nous n'avons pas eu de rencontre, ni avec le porteur de projet. C'est en grande partie cette raison qui fait que les premiers élus réservés sur ce projet ont été Estelle GRELIER et moi-même, car nous avons considéré que ceux qui sont venus nous voir ont été extrêmement convaincants.

Ces réserves ont été reprises, et je ne sais pas si la lettre de Didier MARIE sera lue, par le Président du département et par le Président de la région. Bien entendu, nous sommes heureux à Fécamp que nos arguments aient pu porter.

La question se pose aujourd'hui essentiellement en termes d'intérêt général. Je pense que les élus ont ce souci, partout où ils sont en charge de leur collectivité. Nous n'avons pas l'impression dans ce dossier que ce n'est pas la première approche.

Vous avez évoqué la démocratie participative et la démocratie représentative. Il est heureux que ce débat puisse montrer tout l'intérêt de celui-ci. Dans sa forme initiale, nous regrettons fortement que les élus locaux n'aient pas été impliqués dans les premières décisions.

A un moment où le pays s'est constitué en syndicat mixte, où le pays réfléchit à l'élaboration de son SCOT (schéma de cohérence d'organisation territoriale), il est quand même regrettable qu'un sujet de telle importance n'ait pas pu être abordé dans nos instances. Nous le regrettons très fort.

Ce pays n'aura jamais une vocation industrielle comme la Vallée de la Seine ou le port du Havre. Nous savons par contre que le tourisme est une voie importante de développement pour ce pays.

Il nous semble que nous devons régler cette question à travers notamment ce que nous souhaitons faire sur le port d'Antifer. A un moment donné, cette côte d'Albâtre que souhaite mettre en valeur le département et la région va accepter un projet qui, même s'il est sur un port industriel, peut remettre en cause ce développement touristique.

Enfin, il me semble dans le débat tenu au Havre que la question sur la sécurité, notamment sur la sécurité de ceux qui habiteront le plus près de ces installations, n'a pas été vraiment réglée jusqu'à présent. Il y a un déficit d'explications très fort, exprimé de manière très criante, en particulier par la directrice d'école qui a posé la question de l'évacuation de ses élèves.

On n'a pas senti des réponses importantes. On trouve paradoxal qu'on ne puisse pas installer un débit de boisson à tant de mètres d'une école ou d'un édifice religieux, et là on

était extrêmement flou sur les distances en matière de sécurité par rapport à une telle installation. On a trouvé cela un peu surprenant.

Ici à Fécamp, on a deux questions essentielles :

Pourquoi Antifer ? On estime qu’il y avait des possibilités sur Port 2000. L’investissement public a été extrêmement important sur Port 2000.

Pourquoi le port autonome à un moment où le développement durable est d’actualité, la question des énergies renouvelables a été posée, n’a pas accepté l’implantation d’éoliennes ?

Ce qui nous semble contradictoire aujourd’hui quand on évoque la sécurité sur les installations, et qu’on nous parle de la mise en valeur d’un site. On comprend que le port autonome ait besoin de mettre en valeur ce site, mais pourquoi n’a-t-on pas accepté les éoliennes qui, on le sait et on le voit à Fécamp, peuvent aussi apporter beaucoup et notamment en matière de recherche, de formation, de développement d’emplois.

Ces questions, qui pour nous qui sommes un peu à l’écart, restent posées. C’est pour ces raisons de manque de préparation dans la décision et de manque d’association des élus, le fait que l’on n’ait pas reconnu le territoire des pays de Hautes Falaises, le fait que les questions d’environnement, les questions de sécurité n’ont pas été prises à la pleine mesure de nos attentes, ici à Fécamp, nous avons porté ces réserves et nous continuerons à le faire.

*(Applaudissements).*

**M. ALAIN OHREL** : Maintenant, nous demandons à Monsieur LESUEUR, représentant Monsieur REVET de bien vouloir rejoindre le pupitre.

**M. LESUEUR, MAIRE DU TILLEUL, REPRESENTANT M. CHARLES REVET, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CRIQUETOT L’ESNEVAL** : Tout d’abord, je voudrais excuser le Sénateur Charles REVET qui est retenu par une journée parlementaire à Paris. Il m’a donné un petit document très succinct et j’en aurai un à passer derrière.

Le Président REVET sur la réalisation du projet industriel « Port méthanier » conçoit pour la couverture des besoins énergétiques un littoral important qui permet des répartitions sur le territoire et ses points d’entrées, situation particulière du port d’Antifer où il était envisagé à l’origine un terminal méthanier.

La nécessité d’apporter des réponses quant aux conséquences sur les points qui peuvent être interpellés : la sécurité et l’environnement.

La prise en compte des projets de développement économique avec en premier lieu le tourisme, la plage de Saint Jouin et la réalisation d’un port de plaisance.

Si le projet se réalise, problème lié à l’accueil des personnes qui réaliseront le projet, logement, écoles et autres équipements.

Alors, si vous me le permettez Monsieur le Président, je voudrais ajouter en qualité de Président de l’amicale des maires du canton Criquetot l’Esneval que je fais miennes les remarques du sénateur Charles REVET, Président de la communauté de communes, sinon je ne serai pas ici.

Loin de moi l'idée de m'immiscer dans la marche et les décisions de la commune de la Saint Jouin Bruneval, laissant le soin au maire, au conseil municipal et aux habitants du lieu la possibilité de traduire leurs inquiétudes et de défendre leur intérêt, cause légitime.

Je crois néanmoins et objectivement que le projet sera générateur d'emplois, que l'apport d'énergie sera source de développement industriel et d'intérêt économique sur la région havraise.

Je tiens cependant à attirer l'attention de l'opérateur sur la nécessité de prévoir en amont la mise à disposition d'infrastructures communales ou cantonales, j'entends écoles, dessertes routières, logements, équipements sportifs et culturels, personnels, campings, collèges, etc.

L'arrivée d'un tel chantier risque de provoquer quelques déséquilibres structurels.

Les élus se devront d'accueillir au mieux les cadres, les administratifs et les techniciens qui devront avoir accès à un droit d'intégration dans leurs loisirs.

Ses financements ne pourront être assumés par la seule gestion de certaines municipalités, donc vigilance à cet égard. Mais, je ne doute pas que par la négociation, on puisse surmonter ces problèmes.

Autre point, l'afflux ou le déplacement d'un tourisme toujours croissant sur le littoral de la côte d'Albâtre, et je suis placé pour en parler, la ville d'Etretat en particulier, ne risque-t-il pas de compromettre l'accueil avec les infrastructures existantes actuelles, surtout sur les communes de proximité : la Poterie-Cap d'Antifer et le Tilleul, plages pour ces deux entités détentrices du drapeau bleu des mers propres d'Europe 1986, 1998, 1999 ?

Ne serait-il pas nécessaire de créer de nouvelles aires vertes de stationnement ? C'est ce que j'ai indiqué dans le courrier que j'ai retourné près des instances.

Pour ma dernière remarque, je me fais l'interprète de quelques collègues maires de notre canton **QUI** soulignent avec juste raison, puisque nous allons réceptionner le gaz sur notre territoire, ne serait-il pas possible de créer une desserte gazière pour les bourgs, et bien sûr pour les municipalités qui souhaiteraient cet approvisionnement ?

Ce serait faire cause utile et reprendre une formule d'actualité « œuvre de développement durable ».

Merci de m'avoir écouté.

*(Mouvements dans la salle).*

**M. RUFENACHT, MAIRE DU HAVRE :** Je ne suis pas sûr Monsieur le Président d'avoir un accueil aussi enthousiaste que celui de mon collègue de Fécamp. J'espère tout de même que vous voudrez bien m'écouter sans trop m'interrompre. Ma collègue, Présidente de la communauté de communes vient de me dire qu'elle avait à mon endroit un geste de galanterie en me cédant son temps de parole, et c'est cela l'égalité des sexes. Les hommes peuvent être galants avec les femmes et inversement.

Si je m'exprime, c'est parce que je n'ai pas pu être avant-hier à la réunion de lancement au Havre pour des raisons personnelles, je présidais à la même heure une association à Paris et il m'était impossible d'être au Havre.

Je voulais quand même venir à Fécamp, d'abord car je considère entre la ville de Fécamp et la ville du Havre qu'il y a tout naturellement un partenariat fort. Je me retrouverai demain

dans le cadre du comité des élus de l'estuaire que je préside actuellement. Il y a quelques mois encore c'était le maire de Fécamp. Ce comité regroupe un certain nombre de grands élus, les grands pays des deux rives de l'estuaire, tant qu'il est vrai que des deux côtés de l'estuaire, nous avons un destin commun.

Irons-nous jusqu'à des structures nous regroupant, je le souhaite fortement. Mon collègue, Patrick JEANNE, a bien voulu il y a quelques mois dire qu'il partageait ce point de vue. J'espère qu'un jour ou l'autre nous pourrions faire en sorte que nous nous retrouvions soit dans un comité d'agglomération, soit mieux encore dans une communauté urbaine.

Il est évident que le développement de cette partie du territoire est intimement lié au développement de l'estuaire de la Seine, de l'agglomération du Havre et sur la rive gauche du pays d'Auge.

Merci Madame de me laisser la parole, car je dois repartir pour le Havre très rapidement. J'espère que je ne me ferai pas siffler en partant au motif que je n'écoute pas avec suffisamment d'attention ceux qui ne partagent pas mon point de vue, mais il se trouve que j'ai une obligation au Havre, un conseil de quartier que je dois présider. J'arriverai en retard ! Les maires ont parfois des emplois du temps serrés.

Je voudrais faire trois observations.

La première pour dire que ce projet de terminal méthanier est un enjeu national. Nous avons besoin d'une manière ou d'une autre d'assurer notre sécurité en matière d'énergie, de ne pas nous retrouver dans une dépendance vis-à-vis de la puissante Russie. Nous sommes dans l'obligation de réaliser sur le territoire national des terminaux méthaniers.

Faut-il le réaliser à Bordeaux, à Dunkerque, à Saint Jouin Bruneval ? Le débat est ouvert.

Je considère pour ma part que nous avons intérêt dans cette belle Normandie à porter haut et fort notre candidature, car nous devons perpétuer cette tradition, cette stratégie engagée il y a plusieurs décennies maintenant, faisant de l'estuaire de la Seine un territoire très fortement dédié aux problèmes énergétiques.

C'est un peu notre richesse, c'est ainsi que nous créons des emplois, et c'est ce qui fait aussi notre force économique pour la période actuelle et plus encore pour les générations futures.

Deuxième argument, il me semble que le site de Saint Jouin Bruneval est parfaitement approprié, tout simplement car il y a déjà le port pétrolier. Il existe une complémentarité naturelle et évidente entre un port pétrolier et un port méthanier.

Le Préfet OHREL en a sûrement le souvenir comme moi du grand débat que nous avons eu au moment de la réalisation du projet du port pétrolier avec les pays de Loire, car nous voulions fortement, nous Normands, nous positionner sur le choix d'Antifer pour accueillir le port méthanier. Malheureusement, le Ministre de l'aménagement et du territoire de l'époque, Olivier GUICHARD, élu des pays de Loire et grand défenseur de l'aménagement du territoire avait pensé que la réalisation de cet investissement, très porteur d'emplois et très porteur du dynamisme économique devait se situer plutôt dans la région dont il était l'élu (Montoir) qu'à Saint Jouin Bruneval.

En quelque sorte, faire un terminal méthanier à Saint Jouin Bruneval, c'est rétablir une injustice commise par le gouvernement de l'époque il y a 20 ou 25 ans.

La dernière observation que je voudrais faire, et je rejoindrai les propos de mon collègue de Fécamp ou par Charles REVET par la bouche du maire du Tilleul. A l'évidence, il faudra que ce projet soit très attentif dans un certain nombre de domaines.

Dans le domaine de la sécurité, une directrice d'école ne voulait pas que des tuyaux dangereux passent à proximité de son école. Elle a évidemment raison. Si le transport du gaz provoque un risque considérable dans une école, il faudra déplacer le tuyau.

Il faudra aussi être très attentif aux problèmes d'environnement et autres activités qui existent déjà, et qui devraient pouvoir se développer dans l'avenir. Je pense à la sauvegarde du port de plaisance et pourquoi pas à son développement. Je pense à la plage. Je pense à toutes les activités touristiques qui se développent naturellement sur ce beau littoral et qui doivent pouvoir coexister et cohabiter avec cet investissement.

Voilà Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs ce que je voulais dire dans une intervention brève. Je remercie chaleureusement le public de ne pas m'avoir insulté, de ne pas m'avoir empêché de parler. Je remercie le Maire de Fécamp de m'accueillir une nouvelle fois dans sa belle ville, et à l'avance je vous dis que je me réjouis de le revoir demain dans cette instance du comité des élus de l'estuaire, très porteur d'avenir pour l'ensemble du territoire qui regroupe le Havre et Fécamp.

**MME ESTELLE GRELIER, PRESIDENTE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE FECAMP, VICE-PRESIDENTE DE LA REGION**, représentant M. Alain LEVERNE pour le Conseil Régional de Haute Normandie : Monsieur le Préfet, juste avant de donner la position officielle de la Région, en tant que Vice-présidente de la région, je voudrais communiquer mes propos tenus en off à Antoine RUFENACHT.

Une question nous anime à Fécamp. Si le projet est aussi merveilleux que celui qu'on présente, pourquoi un maire qualifié d'aussi dynamique que celui du Havre et animé par la dynamisation de ses finances publiques n'a-t-il pas fait en sorte de l'obtenir sur le Havre alors que semble-t-il il a les possibilités et des infrastructures pour l'accueillir ?

C'était la question que je lui posais, à laquelle accessoirement il n'a pas donné de réponse.

Si c'est un aussi beau projet, pourquoi pas d'alternatives et pourquoi pas au Havre ?

Cela dit, au titre de Vice-présidente de la Région, je voudrais vous redire ce que j'ai dit mardi dernier. Nous serons extrêmement vigilants à la manière dont les débats se tiendront. Nous espérons qu'ils permettront l'expression de chacun dans l'équité et la transparence, qu'il y ait une véritable concertation, un échange d'idées.

Dans cette attente, l'avis des élus régionaux est réservé. Entre mardi et jeudi, il est de plus en plus réservé. Nous souhaitons que plusieurs points soient renseignés sur ce débat public et à l'occasion des échanges.

Premier point : que nous ayons des éléments d'appréciation sur le positionnement de ce projet, nous déplorons qu'il y ait une absence d'alternatives généralement dans les projets de cette ampleur. On donne plusieurs sites en choix. Là, nous n'avons qu'un site : le site de Saint Jouin.

Nous souhaitons savoir pour quelles raisons, ce qui n'est pas particulièrement motivé dans le document qui nous a été remis par le porteur de projet.

Nous rappelons que le tourisme et la complémentarité du projet avec le tourisme ne nous paraît pas évidente, voire même très contradictoire. Le tourisme est une filière économique créatrice de valeur ajoutée et également d'emplois ; ce qui semble parfois être oublié.

Nous déplorons également l'absence de concertation du port autonome du Havre. Je rappelle que la région dans le cadre de l'élaboration de son contrat de projet a eu l'occasion de rencontrer les responsables du port autonome du Havre en janvier, alors même que l'appel à projet semble-t-il était déjà presque abouti, et que jamais il n'en a été question devant les autorités régionales.

Par ailleurs, nous ne nions pas la relation particulière que la région entretient à l'énergie et également avec la maîtrise des risques, dans laquelle elle a un savoir-faire. Cela dit, nous considérons que ce n'est pas une raison suffisante pour accumuler des contraintes et des risques sans se préoccuper des questions environnementales.

De plus, nous considérons que la stratégie d'une grande zone méthanière ne répond peut-être pas aux besoins de diversification énergétique en France. On considère que ce n'est pas un objectif établi dans une stratégie nationale.

J'insiste lourdement sur le fait que les élus régionaux sont très perturbés par une contradiction qui est, et j'ai eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises : pourquoi a-t-on mis autant d'ardeur à refuser un projet d'implantation d'éoliennes qu'on ne le met aujourd'hui à défendre un port méthanier ?

Les élus régionaux souhaiteraient juste s'assurer qu'il ne s'agit pas d'un intérêt général qui aurait été un peu sacrifié sur l'autel d'intérêts privés. A ce jour, les réponses n'ont pas été apportées.

*(applaudissements).*

**M. ALAIN OHREL** : Quelqu'un souhaite-t-il qu'on donne lecture de la lettre de Monsieur MARIE ?

**M. BERNARD FERY, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC** : *Monsieur le Président,*

*Dans le cadre de la mission qui vous a été confiée de mener le débat public sur le terminal méthanier d'Antifer, vous avez souhaité me rencontrer avant la première réunion de concertation programmée le 25 septembre.*

*Au cours de cet entretien, vous avez bien voulu me préciser les termes de votre mission, et les contributions attendues, et je vous en remercie.*

*Ainsi que vous me l'avez demandé, je vous prie de trouver ci-après la contribution écrite du Département de Seine-Maritime,*

*Ce projet suscite quatre questions et ce, préalablement à la diffusion très récente du document de présentation de la société Gaz de Normandie.*

*En premier lieu, nous souhaitons que le maître d'ouvrage précise le positionnement stratégique de ce projet au sein de la politique nationale de l'énergie, et en particulier de sa composante gazière. L'évolution de la consommation nationale corrélée aux nécessités de diversifier les sources d'approvisionnement à long terme, répondant aux besoins spécifiques de la France, devront être précisées.*

*Les éléments d'informations transmis devront ainsi permettre d'apprécier l'opportunité du positionnement de projets sur le territoire national ainsi que sur les choix éventuels des sites d'implantations de terminaux méthaniers.*

*La deuxième question porte sur les conséquences environnementales qui pourraient résulter de cette opération.*

*Le Département engage des travaux pour freiner l'érosion du littoral par l'entretien ou la sécurisation d'ouvrages existants, par l'engagement d'opérations lourdes de reconstitutions d'épis ou de confortement de plages et par la gestion du cordon de galets.*

*Or, nous avons constaté que la création de la digue extérieure du port d'Antifer ou les ouvrages liés aux centrales nucléaires de Paluel et de Penly accélèrent la dégradation du littoral. En conséquence, nous nous interrogeons sur l'impact que pourrait avoir ce terminal sur l'évolution du littoral.*

*Par ailleurs le Département a une politique ambitieuse au regard de la sauvegarde et de la valorisation du patrimoine naturel que constitue l'ensemble exceptionnel de falaises sur 125 Km et de sa zone rétro-littoral. Ces éléments ont conduit ma collectivité à valoriser les espaces naturels (un nouveau plan départemental des espaces naturels est en cours d'élaboration), à soutenir les actions de préservation du milieu ou de réestuairement de rivières littorales. Cela porte aussi sur la reconstitution du tracé du GR21 (le sentier du littoral) qui a parfois disparu avec l'éboulement des falaises.*

*Sur ce plan, le programme qui nous est soumis nous conduits à nous interroger sur l'ampleur de ses conséquences sur les sites naturels. Il s'agit en l'espèce de l'espace naturel de Bruneval, contigu au site portuaire, du tracé du GR21 ou des incidences sur les tracés des itinéraires de randonnée pédestre ou de pratique de sports de nature autour du site d'Antifer.*

*Enfin, au regard de l'impact du projet sur le milieu halieutique, les conséquences du rejet d'eau refroidie de 4°C par rapport à la température du milieu ambiant doivent être très soigneusement étudiées.*

*J'attire à ce sujet votre attention sur l'importance attachée au maintien de l'activité des métiers de la pêche dans notre département. Celle-ci constitue un vivier d'emplois significatif pour une profession difficile dont la pérennité est incertaine. Les études devront donc cerner les conséquences favorables ou négatives ainsi que les opportunités éventuelles à la poursuite ou au développement de l'exploitation halieutique.*

*J'ajoute également que le Département a adopté un plan de développement durable soucieux de favoriser l'usage d'énergies renouvelables. Or, sur le site d'Antifer, un projet éolien sur la digue externe a été refusé par l'autorité portuaire, et ce pour des raisons de pure rentabilité financière. Or, une telle initiative s'inscrivait dans le cadre de la politique nationale énergétique et de préservation de l'environnement contre le rejet de CO<sub>2</sub>.*

*Ce refus, par un établissement public de l'État, induit une distorsion par rapport à des politiques d'intérêt général, alors qu'il ne se fonde que sur des motifs financiers sans avoir convaincu de l'incompatibilité de cette activité avec le développement de l'activité portuaire. Ainsi, une opération qui ne serait fondée que sur une simple rentabilisation financière pour l'établissement portuaire ne saurait être acceptable.*

*La troisième question porte sur la sécurité du site.*

*En effet le site d'Antifer comporte déjà deux installations classées (CIM pour le pétrole brut et la SHMPP pour des produits d'avitaillement). Les craintes exprimées localement sont liées*

*aux dangers et aux perturbations potentielles propres de chaque installation ou cumulés par effet domino entre les deux installations, pétrolière et méthanière.*

*Il est donc particulièrement important que les conséquences qui pourraient en résulter sur la sécurité des biens et des personnes soient très précisément présentées, ainsi que les mesures éventuelles d'accompagnement ou compensatoires qui pourraient être nécessaires.*

*Enfin, la quatrième question a trait aux conséquences de ce projet sur la vie quotidienne des seinomarins.*

*Le Département s'est engagé dans une politique ambitieuse de développement du littoral par la mise en oeuvre d'un nouveau plan départemental du Tourisme, d'un schéma d'hébergement touristique, d'un schéma nautique départemental, d'une politique de sports de nature.*

*La plage d'Antifer (l'une des plus importantes de Seine-Maritime après celles de Dieppe et du Havre) connaît une fréquentation importante. Son accès, en dehors des enceintes des installations portuaires soumises aux prescriptions du code I.S.P.S. reste libre.*

*Le maître d'ouvrage et l'autorité portuaire devront donc préciser l'impact de ce projet sur l'usage touristique et de loisirs de la plage d'Antifer et sur la pratique des sports nautiques.*

*La filière touristique représente 30 000 emplois en Seine-Maritime. Les 80 créations annoncées pour le terminal méthanier me semblent faibles au regard des investissements envisagés, et des probables impacts négatifs sur ce secteur économique à fort potentiel d'emploi.*

*C'est la raison pour laquelle, au regard de l'ensemble de ces interrogations, je formule aujourd'hui un « avis réservé » sur ce projet qui ne semble pas offrir les conditions nécessaires à un développement durable, ni correspondre à une vision partagée par l'ensemble des acteurs locaux.*

*Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.*

*(Applaudissements)*

**M. ALAIN OHREL :** Je précise car c'est le fait qui concerne directement la Commission, et je tiens à vous le faire partager que les quatre points évoqués, alors même que Monsieur MARIE n'a pas participé à l'élaboration du programme de nos rencontres, sont très exactement quatre des sept réunions thématiques que nous vous avons proposées : le positionnement stratégique, l'environnement, la sécurité et le tourisme et le nautisme.

Il y aura tout lieu de débattre de ces sujets à l'occasion des réunions thématiques que je vous ai tout à l'heure annoncées, et dont je rappelle l'énoncé.

J'avais prévu que l'on parle, si certains l'avaient voulu au gré de leur question, du débat lui-même. Y a-t-il de telles questions ?

Nous avons une question qui n'est pas explicitée sur l'organisation de la préparation des débats de cette Commission, posée par Monsieur Guy LE MIGNOT. Vous renoncez à votre question !

**M. GUY LE MIGNOT** : C'est mal me connaître, Monsieur le Préfet, surtout qu'on vient d'entendre l'exposé du Maire du Havre.

Je voulais remercier les élus de nous avoir reçus, comme l'a dit Patrick JEANNE. Je suis obligé de faire une remarque aux propos du Maire du Havre. C'est la seule personnalité de la région qui a refusé de recevoir les associations pour discuter du projet.

On voit qu'il a une position relativement tranchée, mais il n'a pas cru bon de venir à notre rencontre.

Concernant l'organisation et la préparation du débat, nous ne pouvons que regretter qu'il n'y ait qu'une seule réunion d'organisée à Saint Jouin Bruneval, alors que deux se tiendront au Havre, celle de lancement et celle de conclusion.

Même si la ville du Havre a pris l'habitude de se mêler et de s'ingérer dans la vie et dans la gestion de la commune de Saint Jouin Bruneval, c'est quelque chose d'inacceptable. La Commission Particulière aurait dû montrer plus d'indépendance et suivre les demandes exprimées par le Maire de Saint Jouin Bruneval et par les associations locales.

Je rappelle d'ailleurs que nous sommes un peu choqués que pour les deux réunions de lancement que les élus municipaux de Saint Jouin ne soient pas conviés à s'exprimer, au même titre que les autres élus.

Je remercie une nouvelle fois les élus qui ont bien voulu nous recevoir. Bien évidemment, je remercie un peu plus Patrick JEANNE de par sa position que Charles REVET, mais ils ont quand même pris le temps de nous recevoir.

Concernant la préparation du débat public, on se pose une question : pourquoi ne pas avoir fait comme au Verdon où le Président de la Commission Particulière informe sur place les populations depuis le 16 août ?

Je rappelle qu'il y a un engagement de la CNDP de faire que les trois projets actuellement en étude par des Commissions Particulières du Débat Public se fassent en harmonisation.

Une autre remarque qui a été remontée à l'association. L'heure des débats organisés (et on le voit aujourd'hui) ne permet pas à l'ensemble des habitants de se rendre disponible. C'est regrettable.

On le verra par la suite par rapport à l'organisation. La Commission dit qu'on doit tout se dire, ne rien occulter, que l'information doit être complète. Encore faut-il être écouté.

Nous regrettons que la commission ne réponde pas aux questions qu'elle a demandées aux associations de poser ainsi qu'aux maires. Je pense également que des députés ont été sollicités.

Dans le cadre de la préparation de ce débat, nous avons largement contribué à cette préparation. On aurait souhaité un bon retour des choses, un signe de respect au moins pour les associations qui travaillent bénévolement.

D'ailleurs, vous n'arrêtez pas de parler de vos publications. Pour l'instant, on n'a rien vu à part le document du maître d'ouvrage. Seul le dossier du maître d'ouvrage est porté à la connaissance du public par la Commission.

Une synthèse a été envoyée à 160.000 exemplaires, une plaquette de 75 pages a été distribuée à environ un millier d'exemplaires, que l'on trouve à l'entrée de cette salle. On a

reçu cette plaquette que le 10 septembre. Si on fait le comparatif avec le Verdon, on a un mois d'écart.

Un site Internet ouvert par la Commission devait présenter un certain nombre de choses. Je rappelle que ce site est toujours en chantier, et on y retrouve encore une fois que la plaquette du maître d'ouvrage.

**M. ALAIN OHREL** : Je m'excuse car j'ai du mal à saisir ce qui dans votre propos relève de la forme interrogative.

**M. GUY LE MIGNOT** : L'interrogation va venir à la fin, on vous l'a déjà posée par courrier.

**M. ALAIN OHREL** : J'en ai discerné quelques-unes.

On n'aurait pas répondu à notre propre questionnaire. C'est vous qui avez répondu à notre questionnaire et je vous en remercie.

**M. GUY LE MIGNOT** : Vous nous avez demandé de poser des questions, d'émettre des avis, de proposer des études et vous n'avez pas répondu.

**M. ALAIN OHREL** : Nous vous avons interrogé par écrit, et je vous donne acte que vous avez répondu.

**M. GUY LE MIGNOT** : Que faites-vous du document qu'on vous a remis ?

**M. ALAIN OHREL** : Le cahier d'acteurs va paraître sur le site.

**M. BERNARD FERY** : La Commission Particulière du Débat Public pour organiser au mieux le débat qui commence réellement depuis le 14 septembre avec une deuxième réunion aujourd'hui nous avons souhaité interroger un certain nombre d'acteurs, notamment les associations pour connaître soit des thèmes, soit des informations qu'elle pouvait souhaiter pour qu'on s'organise au mieux. C'est pourquoi vous avez reçu un questionnaire.

Les retours de ces questionnaires nous ont permis au mieux de décider des thèmes, des modalités. A partir de là, nous lançons le débat. Donc, ce document n'avait pas comme but que nous soyons en mesure de répondre aux questions, mais d'identifier à l'avance les domaines ou la forme des débats que vous pouviez souhaiter.

On rentre maintenant dans les réunions pour traiter de ces sujets avec une thématique.

L'autre jour, on parlait déjà au Havre de la question de l'horaire qui n'est pas parfaitement idéal à 18 heures. Néanmoins, j'observe que l'assistance est nombreuse, je pense que l'horaire doit être quand même convenable.

**M. GUY LE MIGNOT** : Vous ne m'enlèverez pas de l'idée que nous avons contribué à l'élaboration et à la préparation de la commission, et nous avons posé un certain nombre de questions à la Commission Particulière du Débat Public auxquelles nous n'avons toujours pas les réponses.

**M. BERNARD FERY** : Sur ce point, je vous donne une réponse ainsi qu'à l'assistance. Toutes les cartes T, les lettres que nous avons déjà reçues, tout le processus dont le Président OHREL faisait mention il y a quelques instants verront leurs réponses. Nous prenons l'engagement que toutes ces réponses arrivent au plus tard sous les trois semaines.

Il faut se mettre en place. Aujourd'hui, nous avons reçu 250 questions cartes T. Nous avons des journées qui ne font que 24 heures, on va répondre dans les délais que nous donnons.

**M. GUY LE MIGNOT :** Je ne suis pas du genre à souhaiter que les gens travaillent plus de 24 heures mais plutôt moins.

Je vous ai donné l'exemple du Verdon, où depuis le 16 août, le président est en mairie du Verdon et reçoit les gens qui posent des questions. On a perdu toutes ces journées.

**M. ALAIN OHREL :** On ne va pas se lancer dans des comparaisons.

**M. GUY LE MIGNOT :** Ayez au moins la politesse de me laisser parler. Vous avez laissé le provocateur RUFENACHT dire n'importe quoi, et je ne peux pas m'exprimer ; c'est quoi ce truc ? C'est cela le débat public ?

**M. ALAIN OHREL :** Qu'est-ce qui ne vous plaît pas ?

**M. GUY LE MIGNOT :** Vous avez laissé Monsieur RUFENACHT faire de la provocation pendant 5 minutes, et là vous voulez m'interrompre. Soyons sérieux !

**M. ALAIN OHREL :** Si l'on mesure les paroles, vous ne trouverez pas le moyen d'équilibrer une quelconque contravention à l'équivalence.

**M. GUY LE MIGNOT :** Je sais que Monsieur RUFENACHT vous a fait beaucoup rire.

**M. ALAIN OHREL :** Allez-y continuez, j'attends vos questions.

**M. GUY LE MIGNOT :** Concernant la documentation envoyée, nous ne pouvons être que critiques. Nous l'avons déjà dit mardi, mais on se répète en restant quand même très objectif.

Le dossier est bourré d'omissions, voire de faux. Je rappelle qu'il est du rôle de la Commission de contrôler le dossier. Il y a deux projets et non comme dans toutes les autres Commissions Particulières du Débat Public. Pourquoi à Saint Jouin, y aurait-il deux dossiers différents ?

Le dossier est quand même relativement incomplet puisque la commission elle-même demande un ajout sur un thème qui vraisemblablement avait échappé au promoteur. Il est vrai que ce thème n'était pas trop important, il s'agit des risques.

Ce grand point sera abordé à Octeville, encore une fois en dehors de Saint Jouin. Le document fait référence à des études, dont on se demande d'où elles viennent. On peut lire que l'immobilier de Saint Jouin Bruneval sera certainement affecté à la hausse. Je ne sais pas comment ils ont fait, mais c'est écrit et cela a été contrôlé.

On voit quelque part qu'il n'y a pas d'espèces naturelles aquatiques. On lit ensuite que si une telle espèce naturelle devait être anéantie par le projet, on passera par des dérogations préfectorales.

Pour montrer le problème de préparation, les projections qui vont être présentées par les promoteurs sont différentes de ce que vous avez dans les documents. Ainsi, on a envoyé 160.000 exemplaires d'un document et pendant les réunions publiques on va passer autre chose.

Ces documents qui sont présentés dans le cadre des réunions devraient aussi figurer sur le site Internet de la CNDP, s'ils voient le jour avant la fin des trois semaines ! Tous les gens qui ont reçu le dossier, ce serait bien qu'ils aient également par courrier la copie des transparents projetés lors des réunions.

**M. BERNARD FERY** : Pour le site, les contributions déjà reçues, notamment celle de votre association, paraissent sous quelques jours. Lundi au plus tard, elles seront sur le site.

**M. GUY LE MIGNOT** : On me souffle que ce sera demain, mais il y a déjà 160.000 synthèses dans le paysage. Mettez-vous à notre place, il y a vraiment un déficit d'information de la part des gens qui ont eux aussi travaillé. Je reconnais le travail de Gaz de Normandie, mais nous aussi nous avons travaillé.

Je pose la dernière question, car Monsieur le Préfet s'impatience. Nous demandons pour notre part que le dossier soit recompilé après vérification de la commission et redistribué, sauf à le considérer comme nul et non avenu.

Ce serait plus sage pour la suite des débats, comme nous vous l'avons déjà demandé de bien vouloir reporter cette commission.

**M. ALAIN OHREL** : Merci de votre exposé. Monsieur LE MIGNOT vous aviez d'ailleurs posé deux questions, mais si j'ai bien compris, là c'est la première question.

La seconde concernait la consultation du préfet maritime. Je peux vous dire que cet après-midi même je m'en suis préoccupé. Il apparaît que les problèmes de l'espèce relèvent tous (je m'en suis assuré) du directeur régional des affaires maritimes qui est d'ailleurs en l'occurrence un directeur Manche nord, c'est-à-dire interrégional. Il sera présent lors de la séance consacrée aux risques.

Je vous indique que nous avons reçu 18 questions, dont 7 qui émanent d'un même questionneur.

**M. FRANÇOIS AUBER, MEMBRE DE L'ASSOCIATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL** : Je vais continuer sur le sujet qui fâche. Le document de communication de Gaz Normandie, édité à 170.000 exemplaires, pour moi, est un document de publicité.

On ne peut pas ignorer l'impact psychologique de ce document. Il a été distribué dans 170.000 foyers. Cela signifie qu'on a fait adhérer l'ensemble de la population à cette idée. Vous avez reconnu qu'il y avait un problème sur la dangerosité et vous avez demandé, à juste titre, un document complémentaire.

Je souhaiterais que l'ensemble des foyers soit destinataire de ce document, c'est-à-dire que les 170.000 foyers qui ont reçu le document publicitaire de Gaz de Normandie reçoivent un deuxième document sur les risques, et que tout le monde puisse avoir l'ensemble pour se faire sa propre opinion. C'est le point le plus délicat.

**M. BERNARD FERY** : Je voudrais repréciser un point, qui a déjà été exposé lors de la réunion du Havre. Le débat public est organisé notamment au regard de la loi et des décrets. Or, tout débat public doit donner lieu à un dossier dit de base qui émane du maître d'ouvrage du projet pour lequel il y a le débat public.

Pour des raisons d'informations suffisantes avec également toutes les modalités du débat, les adresses, les dates des réunions, toutes les Commissions particulières se doivent de donner l'information à toute la population sur le fait qu'il y a un débat, ses modalités et le dossier de base.

A partir de là, le débat commence. On ne peut pas vouloir le même et son contraire. On a une situation où nous devons fonctionner, la Commission ne peut pas toutes les trois semaines refaire des éditions et les renvoyer à 160.000 exemplaires. Il y aura un suivi avec les moyens qui ont été exposés, comme cela se passe dans tous les débats publics.

**M. FRANÇOIS AUBER** : J'ai l'impression de ne pas avoir été clair.

**M. ALAIN OHREL** : Il était utile de le préciser. On va revenir aux questions après l'exposé.

**M. FRANÇOIS AUBER** : Vous ne répondez pas à la question qui est simple. Le dossier publicitaire de Gaz de Normandie est faux, mensonger avec des omissions. Ils ont oublié de parler de la dangerosité.

**M. ALAIN OHREL** : Ecoutez, vous allez le démontrer s'il est faux, c'est fait pour cela le débat.

**M. FRANÇOIS AUBER** : L'impact de ce document est déjà fait. Cela permet déjà à la population d'adhérer au projet de Gaz de Normandie, et cela pose un problème. Il faut que l'ensemble des gens qui ne sont pas ici puisse avoir cette information. Tout le monde ne va pas sur Internet.

Il y a eu un premier effort pour diffuser ce document à 170.000 exemplaires, allons jusqu'au bout. Il y a eu des erreurs, qu'on les corrige.

**M. ALAIN OHREL** : Monsieur POYER, donnez-nous les grandes lignes du projet, et vous pourrez ensuite poser vos questions, notamment demander s'il y a matière à rectification sur tel ou tel point.

**M. LUC POYER, PRESIDENT DE GAZ DE NORMANDIE** : Monsieur le Président, Monsieur le Sous-préfet, Mesdames et messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, avant de passer la parole à Yves BRAMOULLÉ, Directeur du projet et Olivier Fréchet, Directeur adjoint, deux mots pour dire dans quel état d'esprit nous abordons ce débat, qui nous sommes et quels principes régissent notre action.

A l'occasion de cette seconde réunion de lancement à Fécamp, je souhaite insister sur notre volonté de contribuer au caractère ouvert et constructif du débat. Nous comprenons que cette infrastructure suscite des interrogations et nous sommes à la disposition de tous pour y répondre et apporter toutes les explications nécessaires.

Nous nous réjouissons d'ouvrir un vrai dialogue où il soit répondu aux vraies questions.

Nous sommes convaincus que le débat viendra éclairer les décisions futures à travers l'expression des personnes et institutions concernées, au premier rang desquelles les collectivités publiques, Etat, région, départements et communes, et leurs représentants.

Je précise que nous avons fait des demandes à toutes ces collectivités publiques pour être reçus, y compris celles citées dans les exposés précédents, que nous avons rencontré le Conseil régional et présenter le projet, le 5 juin, que nous avons rencontré le Conseil Général, Monsieur LEAUTEY le 4 juin.

Nous avons bien entendu demandé à être reçus par les exécutifs de ces deux collectivités, et chaque fois que cela n'a pas été possible pour des raisons d'emploi du temps chargé (ce que nous comprenons bien), ce sera désormais possible dans le futur.

Parmi les questions qui se posent, il en est une préalable : qui est Gaz de Normandie ? La société Gaz de Normandie est le maître d'ouvrage du projet de construction d'un terminal

méthanier sur le site industriel d'Antifer. Ce projet est dans une phase amont, comme il avait été souligné.

Gaz de Normandie a été sélectionné par le port autonome du Havre au terme d'un processus d'appel à candidature qui s'est déroulé de février à novembre 2006. Je précise également comme vous le savez qu'au conseil d'administration du port autonome du Havre, sont représentés l'Etat, la Région, le département et les communes.

La société Gaz de Normandie compte quatre actionnaires :

- Powéo, opérateur indépendant de gaz et d'électricité en France ;
- CIM (compagnie industrielle maritime), concessionnaire et exploitant du terminal pétrolier d'Antifer ;
- Deux acteurs majeurs du secteur énergétique en Europe : E.ON Ruhrgas et Verbund.

Ces partenaires ont en commun la volonté d'investir dans ce projet, de développer la région. Ce projet est stratégique pour chacun d'eux, ils veulent y contracter des engagements de long terme, afin de garantir sa pérennité.

Le projet Gaz de Normandie s'inscrit dans une démarche de développement durable, comme il a été cité précédemment, du territoire conciliant sécurité, progrès économique et respect de l'environnement.

Notre priorité est de préserver la sécurité des personnes, du site et des riverains. Ce sera le cœur de la présentation de Yves BRAMOULLÉ.

Notre objectif commun est de conserver l'accès à la plage.

Enfin sur le plan économique, cet investissement mobiliserait 600 à 700 emplois pendant sa construction, représenterait 500 à 700 millions d'euros, et créerait 60 à 80 emplois directs.

En termes de sécurité énergétique, la situation de la Normandie se trouverait considérablement améliorée, physiquement si cette installation était réalisée, le gaz qui s'écoulerait dans les tuyaux en Normandie proviendrait du terminal méthanier.

Ainsi, en cas d'hiver particulièrement froid ou de crise géopolitique, la Normandie disposerait d'une réassurance pour son approvisionnement en gaz.

*(dans la salle : n'importe quoi)*

Ne dites pas cela, c'est un fait.

*(Protestations dans la salle).*

Ainsi, le projet répond à un objectif d'intérêt national, celui de créer un nouveau point d'entrée sur le marché du gaz national en France.

Pour conclure, s'agissant du dossier qui fait l'objet de nombreuses questions, l'un des présidents d'association a reconnu le travail accompli par le maître d'ouvrage, je l'en remercie.

Je constate effectivement que les associations ont aussi travaillé. Je crois que l'objet est qu'on travaille tous pour faire évoluer le projet chaque fois que nécessaire.

Je précise, et je suis extrêmement ouvert, si vous trouvez des inexactitudes dans ce document, merci de nous les souligner par écrit, nous les corrigerons. Il est écrit au conditionnel. Pour le moment, nous n'avons pas trouvé d'erreurs manifestes. Nous le complétons chaque fois que nécessaire, ce que nous allons faire sur la sécurité.

**M. ALAIN OHREL** : Je vous en prie, vous aurez la parole tout à l'heure, je vous demande vraiment de démontrer que vous comprenez ce qu'est un débat public.

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Bonsoir Mesdames et Messieurs, je vais faire une présentation qui sera assez courte. On nous a demandé de ne pas la faire trop longue pour laisser la place aux questions. Ce sera, et je m'en excuse auprès de certains la même que celle d'avant-hier, puisque c'est la règle fixée par la commission de faire cette double séance d'ouverture.

C'est une présentation très rapide et partielle du projet. Certains transparents sont différents de ceux qui se trouvent dans le dossier. C'est complètement naturel, car si le débat consistait seulement à relire le dossier, sans changer un mot, sans rien ajouter et sans faire progresser la discussion, cela ne servirait pas à grand-chose.

On apportera dans les futures séances bien entendu d'autres éléments en réponse aux questions où à la suite de suggestions ou n'importe quel sujet qui aurait pu être soulevé dans le débat, on est complètement ouvert à éclairer tous les aspects du projet.

On a bien noté lors de la première séance d'ouverture et cela a été répété aujourd'hui les 3 ou 4 grandes catégories de préoccupations manifestées non seulement par les habitants proches du projet, dont on peut comprendre les interrogations tout à fait normales mais aussi par les collectivités.

Effectivement, justification du projet, sécurité, environnement, impact sur les activités socioéconomiques. On a essayé de traiter ces sujets dans notre dossier, et c'est sans doute insuffisant, on va donc essayer d'aller plus loin dans le courant du débat.

Je vais passer très vite sur la présentation générale du projet. Il y a ensuite au milieu une partie un peu plus précise sur la sécurité où l'on donne des informations qui ne sont pas dans le dossier, on en donnera d'autres plus tard, notamment lors de la réunion spécifique du 19 octobre.

La présentation du maître d'ouvrage a été faite par Luc POYER, donc je passe rapidement, il y aura peut-être ensuite quelques questions. Après, Monsieur AUBER, maintenant c'est moi qui parle.

*(Protestations dans la salle).*

Monsieur AUBER, vous avez posé 8 questions, auxquelles on répondra tout à l'heure.

*(Protestations dans la salle).*

**M. ALAIN OHREL** : Je vous en prie, vous n'avez pas la parole. Le débat est organisé pour comporter des exposés et en relais des questions, et pas des interventions sans queue ni tête.

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Deux mots sur le contexte du projet, sujet qui sera abordé mardi prochain à la réunion de Montivilliers, on ne s'y étendra pas trop aujourd'hui. Il faut donner des explications sur le contexte. Pourquoi ce projet ? Pourquoi ces projets, car il y a effectivement trois projets de terminaux méthaniers, qui font l'objet d'un débat public et qui sont au même stade d'avancement.

Donc, on évoquera mardi les raisons de cette situation, je pense qu'il y aura également des représentants du Ministère de l'industrie qui pourront donner des éclairages là-dessus.

Tout le monde commence à savoir ce qu'est un terminal méthanier, je le rappelle quand même car c'est la règle de cette présentation générale.

Le gaz naturel est liquéfié pour des raisons de transport pour réduire son volume et qu'on puisse le transporter dans des navires, le terminal méthanier que nous projetons à Antifer et donc l'équipement portuaire qui permet de décharger ces navires, qui contiennent le gaz liquéfié.

C'est avant tout un terminal portuaire où il faut amarrer des navires, les décharger. C'est évidemment la caractéristique principale. Dans ces installations, il n'y a pas d'usine complexe à la sortie, c'est principalement du déchargement, du stockage temporaire et ensuite un traitement extrêmement simple de regazéification, car il suffit de réchauffer le GNL pour le retransformer en gaz et l'expédier dans le réseau de transport.

Dans quel territoire se situe ce projet ? Je ne vais pas vous l'apprendre, mais vous indiquer comment on l'a lu jusqu'ici, et quelles sont les raisons pour lesquelles ce site, qui avait déjà été évoqué depuis très longtemps comme un site possible de terminal, se trouve à nouveau envisagé pour cela.

D'abord à cause de la position géographique, raison pour laquelle le premier terminal méthanier construit par Gaz de France en 1965 a été mis au Havre, car c'est un grand port qui d'abord offre des capacités portuaires adaptées et qu'il est situé idéalement par rapport au réseau français de transport de gaz et aux zones de consommation. C'est une réalité physique qui est à l'origine de ce projet et du premier projet des années 80, qui ne s'est pas fait et qui est toujours à l'origine de ce projet-ci. Les mêmes causes produisant les mêmes effets.

Les infrastructures portuaires existantes sont une condition impérative pour réaliser ce genre de terminal. On n'est pas à l'époque où l'on construit des ports sur des côtes vierges, ce serait d'ailleurs impossible puisque toutes les côtes aujourd'hui font l'objet de protection très fortes, ce qui est parfaitement justifié.

Donc, il n'y a que dans les infrastructures portuaires existantes qui ont été en quelque sorte réservées pour cela qu'on peut envisager de construire de nouveaux terminaux de chargement, de déchargement de marchandises dont le pays peut avoir besoin.

Nous avons vérifié la compatibilité avec l'activité pétrolière du site, du point de vue de la sécurité, nous la vérifions et nous continuerons à la vérifier. C'est une assurance que nous devons donner avec la CIM que la compatibilité d'un point de vue de la sécurité soit parfaitement garantie. Concernant la logistique, la compatibilité est effectivement évidente, car Antifer est un port qui a été conçu pour faire des vrac liquides, et qui ne peut pas faire autre chose. C'est sans doute la raison, et je laisserai peut-être le port autonome s'exprimer sur ce sujet, du choix d'Antifer plutôt qu'un autre emplacement sur le Havre.

Les enjeux à prendre en compte, bien qu'on soit dans un port industriel, portent sur des enjeux environnementaux qui ne sont pas négligeables, d'autant plus et on le verra dans la réunion dédiée à l'environnement. Du moins, si on nous laisse parler, on pourra indiquer l'état actuel de nos études et également contribuées de l'avis d'autres experts sur les enjeux environnementaux spécifiques du site d'Antifer.

Une caractéristique de ce site, tout à fait particulière, bien qu'on soit encore une fois dans un port industriel, il y a des usages qui ne sont pas industriels : des usages de loisirs, l'usage de pêche professionnelle, ce dont on s'est aperçu assez vite.

Il est normal que ce sujet fasse l'objet de nombreux débats, et on est tout à fait ouvert à continuer à débattre sur la coexistence de l'activité portuaire et de l'activité de loisirs à Antifer, car c'est une particularité de ce site.

Sachez que, et cela va alimenter aussi la deuxième partie de mon exposé, nous avons décidé, dès le début de nos études, d'orienter le projet, de telle sorte que l'accès à la plage puisse être maintenu.

C'est notre objectif et ce n'est pas nous qui avons le pouvoir de décider de qui a le droit d'accéder, à quel endroit dans un port. Ce que nous pouvons faire, ce que nous faisons et ce que nous nous engageons à faire, c'est faire tout ce qui est en notre pouvoir pour créer les conditions pour que l'accès à la plage puisse être maintenu.

Cela nous coûtera de l'argent, il faudra adapter le projet de manière à ce que cette chose soit possible, c'est-à-dire que les distances de sécurité soient compatibles avec l'accès du public à la plage. Nous développons les études dans cet objectif.

Je rappelle rapidement que pour installer un tel terminal, il faut installer principalement trois gros composants : un poste d'amarrage pour de grands navires, des réservoirs de stockage et des unités de traitement relativement petites, principalement des échangeurs à eau de mer pour regazéifier le GNL.

Compte tenu d'une part de la nécessité de veiller à l'absence d'effet domino avec le terminal pétrolier et d'autre part maintenir l'accès à la plage, ces deux contraintes ont orienté toutes nos études de manière à proposer un projet compatible avec ces deux contraintes. C'est ce que nous avons fait.

La base du raisonnement, quand on conçoit une telle installation, avant de passer à l'analyse des risques, consiste à identifier les dangers. Tout cela sera davantage développé le 19 octobre.

Quels sont les dangers du GNL ?

Ils sont liés à la possibilité que les fuites s'enflamment. Une fuite de GNL se vaporise très rapidement, car le liquide étant très froid, il se réchauffe au contact de l'ambiant. Cela produit du gaz naturel qui se dilue dans l'air rapidement.

Néanmoins, il y a une période pendant laquelle la concentration de gaz dans l'air est comprise entre 5 et 15 %, et là c'est inflammable.

En revanche, on n'a pas avec ce produit, comme cela peut être le cas avec d'autres produits, tels que le butane et le propane par exemple, de phénomène d'explosion dans la mesure où l'on n'est pas en zone confinée, c'est-à-dire qu'on est à l'air libre.

Par ailleurs, on n'a pas non plus de risques toxiques, comme on peut l'avoir avec d'autres produits. C'est une réalité physique, on ne devrait pas avoir besoin normalement de s'y étendre beaucoup. Si des gens ne le savent pas, ils doivent le savoir. Il n'y a pas de risques toxiques.

Le risque du GNL, c'est l'inflammation des fuites. Toute la philosophie de la réglementation sur les installations SEVESO (seuil haut ou seuil bas) qui peuvent présenter des dangers, consiste à maîtriser les risques à la source.

Nous nous plaçons dans ce contexte : réduire les risques à la source. Ce n'est pas une fois que l'installation est construite, ou pendant la construction ni pendant les études de détail, mais pendant les études préliminaires, ce que l'on fait aujourd'hui, on intègre cette démarche de maîtrise des risques à la source dès le début.

C'est pour cela que j'ai exposé d'abord les contraintes.

*(réactions dans la salle).*

Au fond, on m'accuse d'interrompre le débat, mais je vais simplement terminer cette présentation.

**M. ALAIN OHREL** : Vous croyez que ce soit redresser le débat que d'interrompre l'exposé, vous poserez vos questions tout à l'heure, je vous en prie.

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Juste une remarque, pour qu'on puisse débattre, il faut débattre sur quelque chose et il faut donc qu'on puisse expliquer les choses. Nous avons retenu l'objet de prendre du temps (ce que nous essayons de faire) pour expliquer ce que nous faisons.

Laissez-moi d'abord expliquer et ensuite vous poserez des questions, car ce que j'aurais dit ne sera certainement pas complet ni clair, mais il faut d'abord que j'essaie d'expliquer.

Maîtriser les risques, c'est deux choses d'abord réduire la probabilité qu'ils surviennent et ensuite réduire les conséquences. Cela paraît un peu théorique, mais vous verrez lors de la réunion du 19 octobre, si l'on a la possibilité de rentrer vraiment dans le détail que c'est très concret et très pratique.

Il y a une petite liste sur cette diapositive, simplement à titre indicatif. La maîtrise des risques passe par une multitude de choses, et c'est très concret. Des choses sont codifiées par les textes. En écrivant « mise en place d'un système de gestion de la sécurité », c'est défini par des décrets, c'est obligatoire. Tous les exploitants d'installations classées doivent le faire et c'est contrôlé par la DRIRE. « Mise en place d'un plan d'opération interne » : idem.

Tout ceci devra être développé si les études se poursuivent et sont concrétisées dans une étude de dangers qui regroupe tous ces éléments qui expliquent les dangers, les mesures prises pour réduire la probabilité des accidents, réduire l'étendue des dommages éventuels, des effets et développer également le plan d'opérations internes, et le système de gestion de la sécurité.

Donc, nous donnerons plus de précisions sur ce sujet, notamment dans le document annoncé en préparation de la réunion de 19 octobre.

Dans la philosophie, c'est classique. C'est la même chose que toutes les installations industrielles, car on est soumis aux mêmes réglementations.

Concrètement, c'est évidemment différent, car on n'a pas les mêmes produits, ni les mêmes diamètres de tuyaux, ni les mêmes configurations. Chaque étude de dangers est spécifique à une installation.

Je précise le mot « étude de dangers », car j'ai entendu une remarque. C'est l'appellation contrôlée du décret. On pourrait dire que c'est plus une analyse des risques, mais c'est ainsi que cela s'appelle. On l'écrit ainsi, car c'est écrit dans les textes.

Au stade où nous sommes des études, notre évaluation des distances d'effets sur les personnes des scénarios qui pourraient être retenus dans l'étude de dangers, est affichée sur cette diapositive.

Autour du poste de chargement, on aurait 460 m ; autour des réservoirs : 350 m ; autour de la regazéification : environ 200 m.

C'est notre estimation aujourd'hui, il n'est pas certain que dans l'étude de danger, nous aurons les mêmes chiffres, car celle-ci devra aller plus loin dans le détail et dans la justification des scénarios, des mesures propres à réduire la probabilité, les conséquences, etc.

On a essayé de raisonner de manière un peu conservative, afin d'être sûr que le résultat auquel on pense arriver dans l'étude de dangers soit plutôt en dessous de cela qu'au-dessus. Si c'était au-dessus, cela nous poserait plus de difficultés lorsqu'on ferait les études de détails. Il faut comprendre qu'aujourd'hui on est dans une phase préliminaire d'avant-projet sommaire. C'est à ce stade que se situe le débat public, et la loi le prévoit ainsi.

Si à l'issue du débat public, Gaz de Normandie décide de poursuivre les études, nous irons donc un cran plus loin dans le détail des études. On passera à l'avant-projet détaillé, et c'est à ce stade que l'étude de dangers réglementaires dans tous ses détails et dans toutes ses spécificités et son exhaustivité sera réalisée.

Aujourd'hui, ceci n'est pas basé sur rien, mais sur beaucoup de références et de comparaisons avec des installations existantes. Nous pensons que ces distances seront confirmées par l'étude de dangers.

Pour avoir une visualisation de ces distances par rapport à la localisation du site, ceci entre dans le cas de base dans le dossier, et ceci dans le cadre de la variante. Il y a des légères différences dans l'étendue des zones de dangers, mais elles restent toujours contenues à l'intérieur des limites du port et n'atteignent pas les habitations, ni la plage d'ailleurs.

Les deux éléments forts sur lesquels je voulais insister à ce stade, car pour nous c'est complètement essentiel et vital. Ce projet ne pourra se faire que si nous arrivons à démontrer par l'étude de dangers, qui sera soumise à tierce expertise et à l'approbation de la DRIRE, qu'il n'y a pas de risques inacceptables au niveau du village de Saint Jouin, et au niveau de la plage, si l'accès la plage est maintenu.

C'est parfaitement clair. Si nous ne démontrions pas qu'il n'y a pas de risque pour le village, le projet ne se ferait pas. Donc, c'est pour nous absolument essentiel et nous n'avons aucun intérêt à essayer de présenter des chiffres sous-évalués à ce stade, ce serait même contreproductif.

Voilà aujourd'hui le stade où l'on en est de nos réflexions.

Je rappelle, et on va le montrer en animation, les deux implantations prévues. Chacun les aura aperçues dans le dossier.

*(contestation dans la salle).*

Ceux-là n'y sont pas, et vous avez raison M. LE MIGNOT, on vous apporte des éléments supplémentaires en réponse aux questions posées ; c'est l'objet du débat.

**M. ALAIN OHREL** : Il faudrait attirer votre attention, ce dont vous avez su à l'instant faire la démonstration, qu'il vaut mieux avant de réagir s'informer pour ne réagir que ce sur quoi on est informé, et non pas faire précéder les réactions par rapport à l'information, comme certains d'entre vous ont tendance à le faire.

Je me réjouis de ce que vous êtes capables d'écouter pour réagir après l'information qu'on vous donne.

**M. GUY LE MIGNOT** : C'est de votre responsabilité.

**M. ALAIN OHREL** : Ce n'est pas moi qui ai écrit cela. Je vous remercie de l'occasion que vous me donnez de vous faire comprendre que le débat est notamment fait pour permettre au dossier d'évoluer au gré du débat.

Pour dire les choses simplement, vous avez et tout à l'heure M. AUBER y a fait référence en demandant qu'on s'assure de la plus large diffusion possible du complément que j'ai inspiré par vos réactions, sollicitée sur le thème du risque.

Là, vous avez des maîtres d'ouvrage qui précisément, car comme moi ils vous ont entendu, savent bien qu'il faut pousser plus avant l'analyse dans la présentation qu'ils font de leur projet, que le dossier initial n'a pu le faire.

Ils vous donnent des précisions chiffrées, et ils vont encore les compléter. Vous êtes en train de protester contre le fait qu'ils vous disent autre chose que ce qui était dans le débat initial. C'est la négation absolue de la compréhension même du débat public. C'est fait pour être évolutif, alors cela peut vous déconcerter. J'en suis désolé, mais je ne désespère pas que vous reveniez de cette déconcertation.

*(Réactions dans la salle).*

C'est pendant le débat que cela doit évoluer, sinon le débat ne sert à rien. Ce n'est pas statique, on ne donne pas un dossier en prétextant que ce soit la vérité définitive. Réfléchissez à la question, et vous m'en reparlerez quand vous serez informés.

**M. BERNARD FERY** : Monsieur LE MIGNOT a dit que ce dossier de base engageait la commission du débat public. Elle l'engage par rapport au fait qu'il est lisible et compréhensible le mieux du monde. Mais, ce n'est pas une caution sur les données fondamentales de fond du projet. Comme le président OHREL l'a dit plusieurs fois, la commission est neutre sur le projet, ses qualités ou ses inconvénients ou ses éléments qui doivent être complétés.

Nous organisons le débat et il y aura une progression dans ce débat, compte tenu d'un certain nombre de choses envisagées aujourd'hui par le maître d'ouvrage, telles que rapportées dans le dossier de base. Les réunions successives, notamment thématiques, vont permettre d'approfondir. On prendra en compte vos avis, vos remarques, vos propositions, afin que le projet évolue dans le sens de ce qui peut être compatible avec vos remarques.

**M. ALAIN OHREL** : C'est très exactement cela, et je vous réponds puisque vous semblez intéressés par l'éthique concernant le débat public. Formellement, la CNDP est appelée à délibérer sur un point précis : la production du dossier du maître d'ouvrage, quant à s'assurer qu'il comporte les éléments suffisants pour répondre aux motivations initiales qui figurent

dans la décision même de la commission nationale du débat public ; quant à exposer les enjeux, en l'occurrence les conditions de raccordement au réseau. C'est une série de choses qu'elle doit vérifier qu'elles figurent bien dans le dossier.

Ce n'est pas interdire, heureusement ce n'est pas une société fixiste qui organise le débat public sur le sujet, mais une société évolutive. J'ai même utilisé une fois l'expression, dont j'espérais qu'elle serait suffisamment éclairante pour vous éviter toutes vos interventions quant à dire que le débat public est fait pour produire, secréter une intelligence collective des données, c'est-à-dire faire en sorte qu'on en arrive à une perception générale, commune, partagée des données, chacun éclairant l'autre.

Je ne vois pas pourquoi vous vous interdisez d'éclairer par vos propos et vos propositions le maître d'ouvrage jusqu'à faire qu'il puisse évoluer.

*(Réactions dans la salle).*

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Je peux vous expliquer, le tetra hydro thiophène, et d'ailleurs vous le savez très bien, c'est le produit utilisé par GRT Gaz pour odoriser le gaz. Effectivement, ce produit sera mis en œuvre par GRT Gaz. Cela se fait à tous les points d'entrée du réseau de gaz naturel en France. C'est quelque chose qui est bien maîtrisé, mais GRT Gaz pourra vous répondre précisément lors de la réunion prévue le 26 novembre sur le gazoduc.

*(Commentaires de M. LE MIGNOT).*

**M. ALAIN OHREL** : Monsieur LE MIGNOT, je vous demande d'avoir la courtoisie d'écouter Mme AGUILA qui veut faire une communication sur l'aspect juridique, domaine qu'elle connaît bien quant aux conditions dans lesquelles s'élabore le dossier du maître d'ouvrage. Je ne veux plus entendre parler de ces supputations, de ces suppositions qui relèvent à la limite de l'insinuation. C'est terminé, je ne veux plus de cela.

Vous savez très bien comment cela marche, mais vous faites semblant de l'ignorer.

**MME BENEDICTE AGUILA, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC** : Monsieur LE MIGNOT, l'autre jour, vous aviez l'air très préoccupé par le fonctionnement de la procédure, le fonctionnement de la commission nationale, de la commission particulière. J'ai à votre attention amené un document que vous pourrez consulter ultérieurement. C'est la décision de la commission nationale du débat public dans sa séance du 2 mai 2007.

Je vais vous lire juste l'article 2 pour que tous les points qui vous préoccupent sur notre légitimité, celle de la commission nationale concernant cette procédure soient un peu éclairés. Je constate que lors de la séance, il y a deux jours, vous étiez déjà intéressé par ce point. Aujourd'hui, visiblement vous en êtes préoccupé.

Je vais vous lire une partie du document qui, j'espère, éclairera un peu cet aspect des choses.

*« Article 2 : le dossier du débat ne sera considéré comme complet au sens de l'article 7-3 du décret du 22 octobre 2002 que s'il comporte des indications suffisamment précises sur les usages actuels du site d'Antifer, les dangers de l'activité envisagée, ses impacts sur l'environnement, les hypothèses de raccordement au réseau transport de gaz ».*

Donc, la commission nationale s'est assurée que ces points étaient évoqués dans le dossier de base. Tout ce que vous évoquez par ailleurs est totalement subjectif. Là, je m'en réfère à la Commission et à sa décision pure et simple sur ce qu'elle avait envisagé.

J'espère Monsieur avoir un peu répondu à vos questions sur ce point.

**M. ALAIN OHREL** : Je crois que tout cela n'est pas mauvais pour ramener les choses à leur exacte et précise mesures.

**M. ALEXANDRE GUEUZENEC, AVOCAT, REPRESENTANT LA COMMUNE DE SAINT-JOUIN-BRUNEVAL** : Je représente la commune de Saint Jouin Bruneval. Sa situation est assez singulière, car elle est concernée au premier chef par ce projet assez pharaonique. Le maire et son conseil municipal sont particulièrement préoccupés par ce projet, et cela va de soi avant tout pour des raisons de sécurité.

La plupart des intervenants l'ont rappelé, les éléments fournis dans le cadre du débat public ne permettent pas aujourd'hui de s'assurer des conditions de sécurité dans lesquelles serait exploité ce terminal méthanier si le projet est viable. Je ne pourrais pas constater qu'il y avait quelques dizaines de lignes consacrées à ce problème.

Vous avez rappelé l'exigence de transparence, qui doit guider le maître d'ouvrage dans le cadre du débat public, et c'est bien l'objet du débat public : que les citoyens qui ne sont pas des experts en matière d'installations classées ou d'installations critiques soient informés des réels dangers auxquels ils s'exposent et auquel est exposé l'environnement. Cela fait partie des préoccupations qui concernent tout un chacun.

La commune de Saint Jouin Bruneval connaît une deuxième préoccupation importante : la question de l'aménagement du territoire. La commune de Saint-Jouin poursuit depuis plusieurs années une politique de développement touristique. La plage bien entendu, car c'est parmi les plus grandes de cette région, et la plus belle. Elle est au cœur de ce développement touristique.

Aujourd'hui, le maître d'ouvrage Gaz de Normandie avec les études préliminaires réalisées doit pouvoir dans la mesure du possible garantir le maintien de l'accès à la plage. Les études de dangers qui seront réalisées après le débat public devront confirmer cette hypothèse et ce souhait du maître d'ouvrage.

J'ai une question très précise à vous poser, et j'attends une réponse précise de votre part, si les études de dangers révèlent la nécessité de condamner l'accès à la plage, le projet va-t-il se poursuivre ?

**M. ALAIN OHREL** : Nous avons tous compris votre question, elle s'adresse dans sa dernière partie au moins au maître d'ouvrage qui va donc répondre, mais pour ce qui est de votre propos initial, je vous indique maître que vous prêchez des convaincus. Précisément et cela a été l'objet de tous nos efforts, j'en donne acte aux intervenants, ce fut salué par eux, quant à obtenir beaucoup plus de précisions. Ce sont celles que vous avez à l'instant entendu déjà qui n'étaient pas dans le dossier initial. C'est le jeu du débat.

Je vous vois, et je vous en remercie, opiner du chef, pour approuver mon propos quant au fait qu'au gré du débat on obtient des précisions qui n'y étaient pas initialement.

Je vous indique, et c'est tout l'intérêt d'un débat raisonnable, rationnel, argumenté au gré de thèmes successifs que nous aurons une rencontre spécialement organisée sur le thème du risque, et avec le concours très particulièrement du spécialiste national du risque méthanier. Avec toute l'expérience qui se trouve dans son métier même, les conditions d'autorisation et aussi les conditions auxquelles les autorisations sont subordonnées, quant à la préservation du danger dans les différents terminaux méthaniers, il nous dira ce qu'il en est précisément.

On progresse, quant à sans cesse plus de précision : c'est tout ce que je voulais vous faire acter pour me permettre de souligner l'avantage de bonnes volontés convergentes et communes, plutôt que celles de l'interruption inconsidérée de celui qui parle sans qu'on l'écoute ou bien la réaction qui précède l'information, ce que l'on a entendu tout à l'heure.

Vous avez posé une question et je vous en remercie, je donne la parole au maître d'ouvrage.

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Pour répondre à la question de Monsieur qui est très pertinente, je vais répéter un peu ce que j'ai dit. Notre position est très claire. Pour l'instant, on fait des études préliminaires, il y a le débat public, ensuite il y aura une autre décision de Gaz de Normandie qui consistera à poursuivre les études et de déposer le dossier.

Avant même de déposer le dossier, si nous nous étions rendus compte que le projet était incompatible avec la maîtrise des risques par rapport aux zones habitées, nous n'aurions pas poursuivi. D'ailleurs, on n'aurait probablement pas commencé car on est quand même capable de se rendre compte de cela assez vite, avec un peu d'expérience : La maîtrise des risques par rapport aux zones habitées.

Concernant la plage, je répète que nous avons pris le parti dès le début de concevoir le projet de telle sorte que l'accès à la plage puisse être maintenu. Nous déposerons un dossier si nous décidons de poursuivre qui permet le maintien de l'accès à la plage.

Comme nous sommes des gens honnêtes, nous ne promettons pas que l'accès à la plage sera maintenu, pour la bonne raison que ce n'est pas nous qui en déciderons, mais Monsieur le Préfet et éventuellement le port autonome.

Notre projet prévoira le maintien de l'accès à la plage. Comme nous l'avons indiqué avant-hier, et comme on le répète, l'autorisation est donnée par l'Etat à la suite des enquêtes. Vous le savez très bien vous, monsieur, qui êtes avocat.

**M. ALEXANDRE GUEZENEC** : Je vais apporter une petite précision, effectivement je connais les textes. Le Préfet délivre l'autorisation sur la base des études qui sont réalisées par le maître d'ouvrage. Au terme de l'étude de dangers si la plage doit être condamnée ou pas.

Le Préfet décide sur la base des documents que vous lui remettrez et des études de dangers que vous allez réaliser.

Je repose ma question, si l'étude de dangers révèle une incompatibilité totale avec le maintien de l'activité touristique sur la plage de Saint Jouin. Puisque vous êtes avocat et que vous vous prévaluez de votre qualité, vous savez très bien que quand on dépose un dossier, il y a une instruction administrative, une tierce expertise, un avis de la DRIRE, une enquête publique.

Dans certains cas, l'autorisation n'est pas donnée sur le projet tel qu'il a été présenté à l'identique, vous n'allez pas le contester. Le vrai débat sur l'étude de dangers aura lieu là où il doit avoir lieu, c'est-à-dire à partir du moment où la demande d'autorisation est déposée et où se déroulent les enquêtes réglementaires. Ce n'est pas aujourd'hui le moment de ce débat, car ce n'est pas techniquement possible ni juridiquement, mais ce débat aura lieu.

**M. MICHEL DE LA BRELIE** : Si vous le voulez bien, je vais donner quelques éléments de réponse. Il appartient aujourd'hui effectivement au maître d'ouvrage de nous dire clairement s'il maintient ou pas le dossier, si dans ce domaine il y a accès ou pas à la plage.

La question posée au maître d'ouvrage : votre projet dans ce domaine condamne-t-il l'accès ou pas ? S'il condamne l'accès, le maintenez-vous ? Le maître d'ouvrage a la responsabilité de vous répondre. Il s'installe sur une zone industrielle et dans ce cadre il présente un projet.

Ce projet ensuite passe en enquête publique. Après, dans ce domaine, il y a une décision préfectorale. Il est clair, comme hier en tout état de cause, que la plage de Saint Jouin de Bruneval est une plage majeure sur le territoire du pays des Hautes Falaises. La vocation touristique du pays de Hautes Falaises est affichée, affirmée et répétée en tout état de cause si tant est, et donc dans ce domaine jamais le Préfet donnera une autorisation à partir du moment où l'accès à la plage n'est plus possible.

Quel accès ? Est-ce l'accès tel qu'il est aujourd'hui ? Est-ce l'accès modifié et qui dans ce domaine ne vient pas perturber une législation spécifique du type classement ou autre ? Si dans ce domaine l'accès aujourd'hui est fermé et qu'il n'y a pas d'autre accès possible en termes de compensation, l'autorisation ne sera pas donnée au titre de l'enquête publique.

Ai-je répondu à votre question ?

**M. Luc POYER** : On voudrait terminer la présentation pour revenir à la priorité du débat et les demandes de complément en termes de distance de sécurité et de description du projet sur ce point, puisque nous avons dérivé ?

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Effectivement, comme vous pouvez le voir sur ces schémas, les distances auxquelles on arrive aujourd'hui restent très éloignées des habitations, mais en plus elles permettent de maintenir l'accès à la plage, la plage est toujours en dehors des zones de dangers. Le problème, c'est de réaménager l'accès, la partie inférieure de la route et peut-être le parking afin de faire cohabiter le terminal méthanier avec l'accès du public.

Ce sont des choses dont il faut discuter en détail, si les études sont poursuivies avec l'ensemble des parties concernées.

Il reste quelques diapositives dans la présentation qui ne portent pas sur le thème de la sécurité, on peut peut-être les passer rapidement, mais je pense que la plupart des gens les ont vues.

Deux mots sur le raccordement au réseau de transport national qui s'opérerait au moyen de la construction de deux tronçons de canalisation marqués en rouge sur cette carte. En noir figure le réseau de transport de gaz naturel existant.

L'ensemble de la Normandie est alimenté par deux gazoducs de gros diamètre, qui viennent de la région parisienne, avec un prolongement vers Caen et après vers Cherbourg. Le raccordement éventuel du terminal méthanier d'Antifer aurait pour effet d'inverser tous les flux physiques de gaz dans ces tuyaux. Donc, le gaz au lieu de venir de la région parisienne pour alimenter la Normandie viendrait d'Antifer, une partie serait consommée sur place et le reste pourrait notamment en été être dirigé vers les stockages souterrains de la région parisienne.

L'un des gros avantages que j'évoquais au début de ce site est qu'il est particulièrement bien placé par rapport au réseau national de transport et il permet d'avoir des renforcements très limités et de sécuriser le fonctionnement du réseau, puisqu'on crée un point d'importation dans un endroit où aujourd'hui il n'y en a pas.

On ne vient pas, comme on le ferait en d'autres points, augmenter le débit déjà très important sur un point d'importation, mais on vient créer un autre point qui rééquilibre le réseau. C'est un élément sur lequel sans doute il sera revenu lors de futures réunions.

Sur les impacts, il n'y a qu'un seul transparent qui rappelle que c'est bien sûr un point important qui n'est pas oublié et qui sera traité lors de réunions thématiques. J'ai déjà évoqué tout à l'heure les milieux naturels particuliers qui existent et qui sont évoqués sur cette photographie car ils se situent au pied de la falaise.

L'impact visuel est toujours un sujet pour les réservoirs de GNL, car ce sont des objets très gros. Lorsqu'ils sont placés sur des terrains plats, ils sont visibles de très loin. La particularité du site d'Antifer avec sa falaise et sa géographie, c'est que les réservoirs et tout ce que l'on peut construire en bas de la falaise est visible de la route, du parking, de la plage, du restaurant du Belvédère mais pas du reste du pays, ni du plateau, ni des zones habitées.

Il y a une particularité tout à fait essentielle au site d'Antifer qui est selon nous favorable du point de vue de l'impact visuel car précisément ce site n'est pas visible.

Je précise que les réservoirs ne seraient pas visibles depuis les zones de falaises qui sont très fréquentées autour d'Etretat et pas davantage des zones habitées, à part peut-être une ou deux maisons, mais pas des zones principales d'habitat.

Les retombées socioéconomiques feront l'objet également de développement lors de la réunion du 11 octobre. Il y a déjà eu un certain nombre d'interrogations sur la question des emplois, certains ont semblé douter que l'on allait créer des emplois. Je tiens quand même à préciser que je ne connais aucun terminal méthanier au monde qui fonctionne sans personnel. Cela n'existe pas, donc il y a du personnel et je peux vous le garantir.

C'est un terminal qui créera des emplois directs. On a cité des chiffres dans le dossier et on les a expliqués, ce n'est pas à nous qu'il appartient de dire si c'est beaucoup ou non, à quelle échelle c'est un fait. Ce terminal créera en phase d'exploitation quelques dizaines d'emplois directs. On peut discuter des emplois indirects.

La gestion du chantier nous paraît très importante, car elle va générer certes pendant une durée limitée une activité importante avec des emplois en nombre également beaucoup plus importants que pendant la phase d'exploitation, mais aussi tout un tas de difficultés, d'opportunités aussi pour le tissu économique locale, mais aussi de difficultés qu'il faut gérer.

Tous les gens qui font des grands projets de ce type l'ont déjà fait au moins une fois dans leur vie, c'est quelque chose qui est très difficile à faire et très important, et que le maître d'ouvrage ne peut pas faire tout seul.

C'est quelque chose qu'il faut faire avec les élus et les autres acteurs de l'économie locale, également de l'emploi et de la formation. Il y a énormément d'actions préparatoires à faire si l'on veut que le chantier profite vraiment, en tout cas le plus possible, au tissu économique local.

Si l'on ne fait rien, la tendance naturelle est que les moyens viennent de l'extérieur. Si le chantier se réalise, notre position sera de proposer aux acteurs locaux qu'on y travaille ensemble avec beaucoup d'anticipation, afin que le chantier puisse profiter le plus possible à l'économie locale.

Je ne reviens pas sur l'investissement qui a été cité par Monsieur le Président.

Une question très importante, les gens ont parfois du mal à comprendre ce qui est tout à fait normal, car souvent une confusion s'établit entre débat public et enquête publique. On est bien dans une procédure de débat public qui ne s'applique qu'à certains grands projets, qui est préliminaire à l'élaboration même des dossiers de demande d'autorisation. Donc, on est très en amont.

La décision qui sera prise à l'issue du débat public par Gaz de Normandie n'est en aucun cas une décision de construire, mais une décision de poursuivre ou non les études. On estime être en mesure de prendre cette décision en mars 2008, en fonction du calendrier officiel du débat fixé par les textes.

Ce qui se passerait ensuite et la décision que prendrait Gaz de Normandie, c'est de déposer les demandes d'autorisation. A partir de ce moment-là, on rentre dans le processus normal de tout projet de ce type, avec l'étude de dangers, l'étude d'impacts, les instructions administratives du dossier, les enquêtes publiques et éventuellement les autorisations un an plus tard.

La décision d'investissement de Gaz de Normandie ne pourrait en tout état de cause être prise au plus tôt en 2009, puisqu'il faut préalablement avoir les autorisations, et en parallèle que tous les accords commerciaux dont Gaz de Normandie a besoin pour rendre son projet viable aient été conclus dans l'intervalle.

**M. ALAIN OHREL :** Vous aurez la parole tout à l'heure, j'interroge les gens dans l'ordre où ils se sont manifestés, vous disposons tout juste du temps voulu pour les entendre.

Monsieur le Président DUBOIS FRESNEY m'avait écrit juste avant le débat pour me faire part de son désir d'intervenir.

**M. BERTRAND DUBOIS FRESNEY, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE FECAMP :** Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, bonjour. Ce débat aujourd'hui me rappelle celui que nous avons eu il y a quelques années quand avec les collectivités on a poussé un projet éolien à Fécamp. Il est vrai qu'il y a eu des montées au créneau très difficiles, tous projets industriels génèrent des passions. Il ne faut pas désespérer, les éoliennes sont à Fécamp et les choses se passent correctement, car tout le monde a intégré ces éoliennes aujourd'hui.

C'est l'économie qui mobilise dans le projet d'Antifer. Aujourd'hui, il faut parler de l'industrie en France. C'est l'une des premières mondiales. Elle s'exporte tout à fait régulièrement. Quand un industriel parle de sûreté et ce genre de choses, il va au bout des problèmes.

Ils sont contrôlés. On a vu la DRIRE et des organismes qui contrôlent ce que font les industriels.

*(mouvements dans la salle)*

Il y a des exemples, mais néanmoins il y a aussi derrière des vraies réussites. Aujourd'hui, on exporte notre industrie à l'étranger et cela marche. Derrière, cela génère des emplois.

Les élus de la Chambre de Commerce se sont réunis sur le sujet, on a débattu. Bien entendu, vous avez parlé de sous-traitance. Il est clair que les entreprises que je représente au niveau local sont intéressées par ce projet, et espèrent qu'il aboutira.

**M. ALAIN OHREL :** Monsieur AUBER, tout à l'heure vous êtes intervenu alors même que vous posiez dans le même temps 7 questions. Je ne vous le reproche pas, mais vous n'allez pas maintenant demander la parole alors qu'on va aborder vos questions.

**UNE INTERVENANTE :** Je voudrais poser une question au représentant de la Chambre de Commerce qui représente également les commerçants. Ce soir les commerçants de Saint Jouin ne peuvent pas être présents car leurs boutiques ferment à 19 heures.

**M. ALAIN OHREL :** Je dois vous interrompre, je m'excuse, je crois que vous n'avez pas compris la règle, on en vient maintenant à donner la parole aux gens qui ont posé des questions par écrit.

**L'INTERVENANTE PRECEDENTE :** La démocratie fait que j'ai une question par rapport à l'intervention du Monsieur et je pense qu'elle est justifiée. Les commerçants de Saint Jouin travaille jusqu'à 19 heures et ne peuvent pas être présents ce soir à 18 heures à Fécamp. Le problème sur le commerce est-il également pris en compte ? Je pense que la mission de la Chambre de Commerce n'est pas uniquement de s'occuper des industriels, il y a aussi un problème de commerce et de tourisme. Puis-je avoir une réponse ?

**M. BERTRAND DUBOIS FRESNEY :** Bien entendu, Madame, nous nous occupons des commerçants tout à fait régulièrement, nous avons des gens sur la route qui vont voir les commerçants et qui développent le commerce. On ne peut pas le remettre en cause.

Sur Fécamp, avec les collectivités, nous développons un espace de centre-ville qui va être un espace commercial, qui va révolutionner le centre-ville de Fécamp. Tout à fait régulièrement, les gens qui travaillent au commerce (ATC) sont sur le terrain et vont visiter les commerces.

Aujourd'hui, c'est un projet industriel qui nous est présenté. Bien entendu, je n'ai pas parlé de la partie commerciale. S'il y a des emplois, cela veut dire qu'il y aura de l'économie et des gens qui fréquenteront votre commerce traditionnel, dont je suis l'un plus grand défenseur, Madame.

**M. ALAIN OHREL :** La première question après celles de Monsieur AUBER qui s'est beaucoup exprimé concerne une question émanant de Monsieur DUGARS : « *Pourquoi n'installe-t-on pas ce terminal dans le nouveau port du Havre plutôt que sur un site naturel ? Port 2000 est-il déjà dépassé ? Ou bien faut-il penser que le Maire du Havre n'en veut pas sur son territoire ?* »

Il n'est plus là pour répondre, mais ce n'est pas lui décide. Je vais interroger le président du port sur le degré d'occupation.

**M. JEAN-PIERRE LECOMPTE, PRESIDENT DU PORT AUTONOME DU HAVRE :** La question a déjà été posée : pourquoi sur Antifer ? Mme GRELIER a même demandé pourquoi il n'y avait pas eu plusieurs sites.

L'origine du projet est un peu différente, et je l'ai dit avant-hier soir, mais tout le monde n'était pas là. Nous sommes plutôt partis depuis plusieurs années du site d'Antifer où nous avons été régulièrement critiqués, soit par du public, soit par l'Etat lui-même : ce port a été configuré avant le choc pétrolier, il est surdimensionné. En fait, ce n'est pas tout à fait le cas. Il ne faut pas oublier que nous passons 20 millions de tonnes par an à Antifer, ce qui n'est pas rien, car 80 millions de tonnes sont consommées en France.

Cependant, c'est dans nos missions, nous devons écouter la critique et nous avons été pendant plusieurs années en recherche d'activités compatibles pour Antifer pour mieux optimiser. On n'est pas parti d'un projet : il faudrait faire du gaz, où va-t-on le faire ? On est parti à Antifer où l'on nous demande de mieux l'optimiser avec des vracs liquides. C'est ainsi que c'est venu.

Pour la deuxième partie de la question, il y a eu un candidat qui est arrivé en 2004 ou 2005, qui a fait l'objet d'un premier dossier, dont a eu connaissance l'ensemble des partenaires du port, les collectivités notamment.

Cette première candidature a été examinée, et sur un plan stratégique, le Conseil d'Administration l'a trouvée intéressante, c'est compatible et c'est dans la stratégie. Cela dit d'autres candidats sont arrivés. Courant 2005, il y a eu une sorte de frénésie autour de l'énergie pour le 21<sup>ème</sup> siècle. Tout le monde estimait qu'il fallait diversifier les énergies.

Nous avons eu tous ces projets, tous ces candidats qui sont arrivés au Havre, à Dunkerque, au Verdon. Partout en Europe, il y a eu tout un florilège de demandes. Le port a donc regardé les textes, puisqu'il y avait plus d'un candidat, il devait faire un appel à candidature.

Nous avons de nouveau ouvert et nous avons eu beaucoup de candidatures pour ce type de projets.

Port 2000 est-il déjà dépassé ? Non.

Je rappelle qu'il y a eu un débat public auquel j'ai déjà participé en son temps. Port 2000 est exclusivement un port à containers. Nous avons des installations qui doivent être spécialisées pour diverses raisons, pas seulement économiques, mais Port 2000 ce n'est que pour du container.

Au moment du débat public sur Port 2000 avait été évoqué par un certain nombre de personnes : pourquoi ne faites-vous pas Port 2000 à Antifer ? La question avait été posée.

Antifer pour du container n'était pas compatible. De toute façon, c'est le bon sens car avec la hauteur de la falaise, des camions avec des containers ou des trains, les routes derrière ne convenaient pas.

Port 2000 n'est pas dépassé, loin s'en faut, il progresse très vite. Il n'a pas achevé sa construction, car nous sommes seulement au tiers de ses capacités. Il se développe très vite, mais c'est uniquement pour les containers. Donc, le choix ne s'est pas posé de savoir si l'on faisait le gaz à Antifer, ce n'est absolument pas compatible.

Je ne sais pas si j'ai répondu à cette question.

**M. ALAIN OHREL** : Monsieur Pierre SIMON posait la même question, merci Monsieur le Président d'y avoir répondu.

J'indique que la question suivante porte sur un sujet connexe, de William PENSEN : *« Madame, Messieurs, les initiateurs du projet, avez-vous des enfants car ce projet n'a aucun avenir durable, social et environnemental ? Il a un triple effet de serre, une petite centaine d'emplois au lieu des emplois dans le tourisme. Ne parlons pas du désastre environnemental. Avec la référence à un projet d'éolienne off-shore qui respecterait mieux nos enfants ».*

**M. LUC POYER** : A la question « avez-vous des enfants ? », la réponse est oui.

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Moi également.

**M. LUC POYER** : De notre point de vue, on n'a pas vu de raison qui permettrait d'affirmer que la construction d'un terminal méthanier à Antifer soit un désastre écologique. Il faut peser les mots avec lesquels on exprime ses idées. Ce n'est pas un désastre écologique.

Pour compléter, s'agissant des projets d'éoliennes, à la séance du 2 octobre, les actionnaires de Gaz de Normandie viendront, dont certains développent des projets d'éoliennes en France. Ils pourront vous en parler.

S'il y a des souhaits de voir développés des projets d'éoliennes, le débat sera intéressant là-dessus.

Si vous voulez parler de développement durable, je suis tout à fait d'accord, c'est le fond du problème, et pas uniquement ce soir : concilier développement économique et respect de l'environnement. C'est bien ce que nous essayons de faire.

L'hydrocarbure de substitution le moins polluant par rapport au charbon et au pétrole, c'est l'une des raisons pour lesquelles la consommation de gaz naturel se développe, pendant une phase de transition pendant laquelle nous savons tous que les énergies renouvelables que nous essayons de développer ne suffiraient pas à assurer toute notre consommation.

J'ai habité au Chili, à Santiago du Chili on peut voir que la pollution a énormément diminué car la production d'électricité et de chaleur à partir de fioul a été substituée par le gaz naturel.

Quand on parle de désastre écologique par le gaz naturel, c'est faux, Monsieur AUBER.

**M. ALAIN OHREL :** La question suivante émane de Monsieur CUISSOT LECOCHÉ : « *Comment peut-on concilier et justifier un projet qui s'appuie sur un scénario énergétique pour la France prévoyant 40 % d'émissions de CO<sub>2</sub> supplémentaires par rapport à aujourd'hui avec les objectifs fixés par le groupe de travail facteur 4, visant à diviser par quatre les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2050 ?* ».

J'indique qu'on aura abondamment l'occasion de revenir là-dessus, mais voulez-vous répondre dès aujourd'hui ?

**M. GUY LE MIGNOT :** ils ne sont pas qualifiés pour répondre à cela.

**M. LUC POYER :** Effectivement, nous ne sommes pas qualifiés pour répondre à une question qui est un choix de société, de politique énergétique. Lors de la prochaine réunion, le 2 octobre, vous aurez des représentants plus qualifiés que nous, experts de la DGEMP qui y répondront.

**DANS LA SALLE :** c'est vous le responsable du projet, vous avez distribué ce document mardi.

**M. ALAIN OHREL :** Nous aurons le 2 octobre abondamment l'occasion de reparler de cela, puisque vous aurez le directeur général de l'énergie en France qui pourra vous expliquer ce que sont les prévisions et le facteur 4, dont je peux vous dire qu'il est en effet abondamment traité, grand sujet d'actualité que j'avais annoncé comme étant en simultanéité avec notre débat dans le rapport Sirota, s'agissant de l'effort moyen des pays européens, heureusement pour la France à un niveau un peu inférieur au regard de la part dans l'électricité produite du nucléaire.

Nous avons maintenant une question ainsi libellée : « Est-il prévu une compensation au titre des grands travaux, comme cela a été le cas sans doute pour l'implantation de la centrale nucléaire auprès des collectivités locales ? ».

**M. BERNARD FERY :** Cette question évoque à travers la compensation s'il y aura une procédure, comme celles qui ont bénéficié aux collectivités accueillant des centrales électronucléaires.

J'ai été coordonnateur du grand chantier des centrales de Paluel et de Penly. Je réponds à cette question. Pour qu'il y ait une procédure grands chantiers, il faut une décision d'un comité qui dépend de la DATAR (DIACT). Ce comité prend des décisions au regard d'un

certain nombre de caractéristiques du projet, lorsque notamment il y a besoin d'une population importante d'intervenants d'entreprises et de salariés pour réaliser le chantier.

A titre d'exemple, pour une centrale nucléaire, la courbe des effectifs, c'est-à-dire l'arrivée des premiers, ensuite le fort du chantier et la décroissance, atteint 4.000 ou 5.000. Dans le cas de Paluel, nous étions même à 6.000 emplois sur site.

A ce moment-là, dans une commune comme Paluel ou celles alentour, d'énormes problèmes se posent. Donc, on met en place une procédure avec les pouvoirs publics pour qu'on puisse recruter, héberger les gens, les accueillir et qu'il y ait une base de vie.

Au regard du projet dont nous parlons ici, avec les chiffres évoqués, on n'est pas dans les mêmes volumes d'importance, je dirais même qu'on est dans une différence de 10 à 1. Quand il y avait 5 à 6.000 personnes pour le chantier, là on évoque des ordres de grandeur qui sont dix fois moindres.

Je crois pouvoir vous dire que dans l'état des choses, il n'y aura sans doute pas de procédures grands chantiers pour une telle réalisation. On peut le regretter.

Il reste aussi aux acteurs publics, aux élus de se manifester au niveau d'organismes comme la DIACT dans ce domaine.

J'espère avoir répondu à la question.

*(question hors micro).*

Effectivement, vous faites bien de poser cette question, car ma réponse aurait pu être ambiguë. Je parlais d'une procédure grands chantiers qui oblige à des mécanismes avec les pouvoirs publics, mais si cette procédure ne se met pas en œuvre, cela ne veut pas dire qu'il ne puisse pas y en avoir, comme on l'a vu souvent. Dans le cas du Pont de Millau, qui a été un gros ouvrage, il n'a pas fait l'objet d'une procédure grands chantiers, mais néanmoins entre le maître d'ouvrage et les collectivités, il s'est trouvé qu'il a été décidé d'aménager des solutions avec des modes de compensation.

Donc, cela reste ouvert au niveau du mécanisme des compensations.

**M. ALAIN OHREL :** Merci encore. Je voudrais vous lire la question suivante : « *Pourquoi ne pas utiliser des barges ou des bouées au large, avec des navires transformateurs de liquide en gaz, avec rien à terre ; ce qui rassurerait les populations ?* ».

Je trouve que c'est une bonne question, posée par M. Pierre SIMON.

**M. LUC POYER :** C'est la question très intéressante de l'opportunité de créer un terminal off-shore au large d'Antifer, je laisse Yves BRAMOULLÉ qui connaît bien le sujet répondre à cette question.

**M. PIERRE SIMON :** Tout le monde est d'accord pour préserver l'environnement, pour rassurer les populations, sur la sécurité par elle-même. Pourquoi ne pas utiliser, comme je le disais dans la question, une barge à l'extérieur à 60 km d'Antifer, et utiliser des méthaniers transformateurs, c'est-à-dire transformer le méthane à base liquide en gaz ? Ce qui permettrait de relier la barge par pipeline au réseau national ou départemental.

En France, on maîtrise la technologie de pointe car la société Suez a déjà mis au point des raccordements par flexibles pour alimenter les barges au pipeline.

Savez-vous que la société française Doris a mis au point aussi des barges de 420 mètres de long pouvant recevoir 2 méthaniers côte à côte, c'est-à-dire qu'en fonctionnement, il n'y aurait jamais d'arrêt technique, mais une continuité d'approvisionnement. Il n'y aurait pas eu de structure à terre, voilà la technologie moderne, innovante que les sociétés françaises maîtrisent.

Merci de m'avoir écouté.

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Cette question a déjà été évoquée plusieurs fois, mais là elle est posée de manière très complète. Si vous m'accordez quelques minutes, je peux y répondre avec quelques illustrations.

Je ne connais pas votre profession, mais vous avez l'air de connaître un peu, moi aussi, et j'espère qu'on va s'entendre. J'ai pas mal travaillé sur ces solutions off-shore et cela demande un peu d'explications ; ce que je vais essayer de vous donner très simplement avec des visuels et vous donner nos réflexions sur cette localisation.

Il y a trois types de solutions, vous en avez deux qui sont la deuxième et la troisième sur cette diapositive. Il en existe une troisième, que vous n'avez pas évoquée, mais qui existe aussi et qui est même plus développée : la GBS. C'est une structure gravitée en béton.

La GBS est un terminal complet dans lequel il y a les réservoirs de stockage, la regazéification sur le toit, les quartiers d'habitation. Tout cela est préfabriqué dans un chantier naval, remorqué et posé au fond de la mer.

Cela nécessite une profondeur d'eau d'environ 15 à 20 mètres, au-delà cela devient irréalisable.

Ensuite, il y a d'autres solutions. Ce sont des solutions flottantes (FSRU), solutions de Doris. C'est relié au fond par des chaînes d'ancre.

Enfin, il y a les navires regazéificateurs. A quoi cela peut-il ressembler ?

Ici, c'est ce à quoi peut ressembler une GBS qui est posée au fond. C'est un concept développé par Saipem's. Saipem's n'est pas français, mais Technigaz. A l'origine, c'est bien une société française qui a développé son concept. J'en profite pour faire une parenthèse, il y a en France une concentration d'entreprises en pointe dans la fourniture des matériaux, des technologies, des matériels pour l'industrie du GNL qui est assez remarquable.

A la fois, on a des constructeurs mais aussi des fabricants de matériel et des ingénieries. Je referme la parenthèse, peut-être aura-t-on l'occasion d'y revenir plus tard. Mais, la France est l'un des pays les plus avancés en matière de technologie de pointe dans le GNL.

Cette GBS est posée au fond. J'espère que c'est assez clair sur l'image qui représente une coupe de l'objet. C'est un gros objet qui fait dans les 400 à 500 mètres de long. Cela dépend du volume de stockage dont on a besoin. L'objet est remorqué en flottaison et immergé par remplissage des ballastes.

On essaie dans ces concepts de placer la GBS afin qu'elle protège plus ou moins les navires contre la houle. Le problème majeur de toutes les solutions off-shore, c'est les conditions de mer.

Vous ne pouvez pas faire n'importe quoi en matière de déchargement de navire, ni même d'amarrage dans n'importe quelle condition de mer. La GBS peut permettre d'avoir une

certaine protection du navire. Ceci dit, c'est quand même réservé pour le moment à des mers relativement calmes, et donc à des fonds compris entre 15 et 20 mètres.

A titre d'exemple, simplement en matière de profondeur d'eau, c'est la zone dans laquelle on pourrait imaginer d'installer une GBS où ce serait techniquement possible. Je ne dis pas que ce soit possible globalement, car après il y a d'autres problèmes relatifs aux obstacles à la navigation, aux impacts sur la pêche, aux impacts visuels. Quand on s'écarte de la côte, cela devient plus visible.

Voilà quelle est la zone dans laquelle il pourrait être théoriquement ou techniquement possible d'installer une GBS. J'avoue qu'on n'a pas regardé au-dessus. On voit qu'on ne peut pas s'éloigner de la côte dans cette région car le fond de la mer est comme il est. Dans toute cette partie de la Manche orientale, on a des fonds compris entre 30 et 40 mètres avec des remontées au niveau des falaises du pays de Caux ou des remontées rapides.

Donc, on descend rapidement à 30 mètres et ensuite c'est plat jusqu'à l'Angleterre. La Manche est très peu profonde, mais 30 ou 40 mètres c'est trop pour mettre une GBS. C'est absolument inimaginable d'un point de vue économique, surtout qu'il y a 8 mètres de marnage et des vagues centenaires assez hautes. Cela ferait un objet absolument colossal et inimaginable.

Par contre, les solutions flottantes ont l'avantage de pouvoir s'accommoder de conditions de mer plus dures, pas n'importe quoi non plus. Dans les solutions flottantes à base de terminal flottant (FSRU), concept Doris auquel vous faisiez allusion, c'est sans doute celui qui est le plus avancé dans le monde, bien que pour l'instant, cela n'existe pas encore à l'état industriel.

Le développement de ces terminaux GNL à jupe est assez avancé. Il y a des maquettes, celle-ci a été photographiée l'année dernière. A Toulon, les maquettes ont été testées, le concept existe.

*(commentaire de la salle).*

Non, pas ce concept mais celui que je vais vous montrer après.

C'est le terminal flottant dans lequel on a des réservoirs. C'est un terminal qui fonctionne de la même façon qu'un terminal à terre. On peut décharger n'importe quel navire, on peut stocker du gaz et le mettre vers le réseau au fur et à mesure des besoins.

Cela remplace parfaitement un terminal à terre, la différence outre que ce n'est pas encore tout à fait au point et qu'on retrouve les mêmes problèmes d'implantation que l'on aurait avec une GBS, c'est-à-dire l'impact sur la navigation, sur la pêche et l'impact visuel, car un tel objet de 500 mètres de long se voit même à 15 kilomètres des côtes.

De plus, on a avec ce concept un problème essentiel : la profondeur d'eau. Je n'ai pas de diapositive pour l'illustrer, mais je l'avais marqué au début.

Aujourd'hui, Doris dit pour son concept que dans des conditions difficiles, comme celles du Golfe du Mexique qu'il faut au moins 75 mètres pour pouvoir amarrer la barge sans qu'elle soit mise à mal par les tempêtes.

Ils pourraient descendre un peu en dessous pour des conditions de mer peu sévères, ce qui n'est pas malheureusement le cas dans la Manche. De plus, la Manche n'a pas de profondeur d'eau de 70 mètres, ou alors il faut aller au large des Casquets dans le rail.

Toute la Manche entre ici et la Grande Bretagne, et jusqu'au Pas-de-Calais, fait 40 mètres de profondeur, avec par endroits des creux à 50 mètres mais pas plus.

C'est un concept qui n'est pas adapté à l'emplacement.

C'est juste une photo d'une barge en béton qui ressemble fort à la barge de Doris. Ce n'est pas un terminal méthanier, ni pétrolier, ni autre, mais un terminal à paquebot. En fait, c'est une digue qui a été construite dans le port de Monaco.

Elle a servi un peu de test à Doris pour fabriquer cet objet. La digue est reliée à la terre, par cette sorte de grosse rotule.

Suez va construire un terminal flottant au large de Boston, mais il en existe déjà un qui est en service depuis deux ans, plus au sud aux États-unis, également sur la côte Est. Ces navires regazéifieurs sont dotés sur le pont d'échangeurs à eau de mer, qui permettent de regazéifier le GNL. Donc, il n'y a plus de terminal. Le navire arrive et est amarré à cette bouée submergée qui est fixée au fond par des chaînes d'ancre de 1 ou 2 kilomètres. La bouée est rétractable, c'est-à-dire que quand il n'y a pas de navire, on la descend à moins 40 pour qu'elle ne soit pas heurtée accidentellement par un navire. Quand il y a un bateau, on la remonte.

Le bateau regazéifie son gaz et le gaz s'en va directement par un pipeline à terre. On a le même problème et encore plus critique de profondeur d'eau avec ces navires. Il est impossible de mettre ce genre de bouées si l'on n'a pas au moins 100 à 150 mètres de fond. Ce n'est pas moi qui l'ai écrit, mais le concepteur.

On peut imaginer à mon avis, mais il faudrait demander au constructeur de descendre, comme Doris, à des profondeurs de l'ordre de 70 à 80 mètres, mais on ne peut pas aller en dessous. C'est impossible d'amarrer des bateaux dans 30 mètres d'eau.

Si vous faites à l'échelle du bateau, la Manche est moins profonde que l'épaisseur du bateau. Le fond de la mer est à peu près là sur toute la largeur. C'est une mer très peu profonde. Ces solutions ne sont pas adaptées.

Il y a une autre raison qu'on a développée dans le dossier, de toute façon quand même ce serait possible techniquement, ceci ne correspond pas aux services que rend un terminal polyvalent comme celui que Gaz de Normandie projette de construire. J'entends par terminal polyvalent un terminal où il y a à la fois du stockage qui permet d'avoir une bonne logistique entre l'arrivée des navires et l'expédition du gaz qui ne se fait pas en débit constant en fonction des consommations. Donc, il faut du stockage un peu et également il faut pouvoir recevoir n'importe quel navire.

Aujourd'hui, il y a 5 ou 6 navires dans le monde. Il y en a quelques autres en construction, Suez va en construire 3 ou 4 pour alimenter son terminal de Neptune LNG à côté de Boston.

La société accelerate a plusieurs exemplaires d'un autre terminal en commande.

Ce sont des niches, c'est-à-dire des gens qui investissent dans des navires qui font leur propre transport. C'est du transport de GNL, et ils ont simplement un point d'injection sur un très gros réseau, dans lequel il y a une énorme consommation avec un trading très développé qui s'appelle les États-unis d'Amérique où les conditions commerciales sont aussi très différentes de celles que nous avons en Europe.

Ce n'est pas transposable à n'importe quel autre terminal.

Voilà l'ensemble de raisons faisant que, selon nous, ici en Normandie, l'avantage du site étant d'être près des zones de consommation, près des stockages souterrains, si l'on veut décharger du GNL dans cette région, on ne peut pas le faire par des solutions off-shore.

En revanche, il existe un site terrestre adapté, celui d'Antifer. C'est pourquoi on a un projet à Antifer et pas un projet off-shore.

**M. ALAIN OHREL :** Je vous remercie Monsieur BRAMOULLÉ pour cette réponse très documentée. Je voudrais faire le constat avec vous, puisqu'il est 21 heures, heure à laquelle nous nous étions engagés à terminer le débat, de prendre l'engagement de répondre aux questions. Vous constatez qu'on n'a pas pu répondre à toutes les questions, beaucoup de temps ayant été utilisé hors question au début du débat.

Au gré des séances, les choses devraient s'améliorer à cet égard et nous devrions avoir plus de temps à réserver aux questions. Je prends l'engagement qu'une réponse écrite sera fournie à chaque question. Vous aurez tous la réponse écrite détaillée à votre question.

*(Commentaire dans la salle sur la longueur de la réponse de M. BRAMOULLÉ).*

**M. YVES BRAMOULLÉ :** J'ai pensé que cela nécessitait quand même des explications techniques. Si l'on vous avait répondu en 30 secondes que vous n'aviez rien compris et qu'il n'y avait pas de solution off-shore, vous auriez à juste titre dit qu'il fallait nous expliquer pourquoi ; ce que j'ai essayé de faire.

*(Question d'un commerçant à Fécamp hors micro)*

**M. YVES BRAMOULLÉ :** On organisera le chantier de manière à ce que l'accès à la plage reste possible. Je ne dis pas qu'il ne faudra pas discuter, voir comment on organise les choses.

Comme je l'ai dit précédemment, organiser un tel chantier n'est pas simple. Si le projet est mené à terme, il faudra discuter de tout cela avec tous les gens.

**M. LUC POYER :** Je rebondirai là-dessus. Avant-hier, une des collectivités locales a évoqué la possibilité d'établir des protocoles entre le maître d'ouvrage et ces collectivités, c'est une idée extrêmement intéressante, notamment pour traiter de thème comme celui que vient de citer Yves BRAMOULLÉ, de l'organisation du chantier et d'autres choses.

**M. BERNARD FERY :** Je voulais compléter, car on a considéré que la présentation faite sur la solution alternative off-shore avec ses variantes, à la suite de la question très intéressante du Monsieur de Fécamp, était trop longue.

Nous considérons que c'est un sujet qui méritait d'être exposé en détail. Je demande aussi à l'assistance si sur ce qui a été présenté notamment la profondeur de la Manche ou autre il y a des avis contraires. Prend-on quelques moments pour bien considérer des solutions alternatives, revoir avec le public si sur ce point il y a des imprécisions, des compléments d'informations ?

**M. FRANÇOIS AUBER :** A Zeebrugge, même si c'est un tout petit peu plus haut, je pense que les mers sont presque les mêmes, Exmar fait un système de navire à navire. Je ne connais pas leur profondeur.

Je reviens sur autre chose, car on parle beaucoup de Gaz de Normandie. J'ai posé une question mardi à laquelle on ne m'a pas encore répondu : la dénomination juridique de Gaz Normandie, son capital (j'attends toujours), quel est l'effectif de la société ? Il serait

intéressant de connaître cette société et ses antécédents au niveau du gaz. Que réalisé Gaz de Normandie en gaz ? Un peu comme Capgaz qui a déjà fait autre chose ailleurs.

Pouvez-vous nous parler de l'entité Gaz de Normandie et surtout son expérience ?

**M. LUC POYER** : Les réponses aux questions que vous aviez posées la dernière fois :

Le capital de Gaz de Normandie est de 9,2 millions d'euros, dont 7,150 millions d'euros ont été libérés.

Notre numéro de SIRET est 4950105710018.

**M. YVES BRAMOULLÉ** : Vous pouvez vérifier sur Infogreffe.

**M. LUC POYER** : S'agissant de l'expérience, Gaz de Normandie est une société projet liée au projet de terminal Antifer. C'est l'expérience des actionnaires qui est importante : E.ON Ruhrgas est l'un des premiers gaziers européens. Il a deux projets de terminaux méthaniers, l'un à Willemshafen au nord de l'Allemagne et un autre sur l'Adriatique. Powéo, autre actionnaire important de Gaz de Normandie a rassemblé des compétences dans le domaine du GNL.

Yves BRAMOULLÉ est détaché de Powéo dans Gaz de Normandie. Moi-même, je travaille aussi pour Gaz de Normandie, j'ai une expérience de plus de 10 ans dans le gaz.

Le troisième actionnaire est la CIM qui elle a opéré initialement le terminal du Havre dans les années 60 jusqu'à sa fermeture. Aujourd'hui, elle opère le terminal pétrolier d'Antifer.

*(réactions dans la salle).*

**M. BERNARD OUTIL, DIRECTEUR DE LA CIM** : Je suis content de pouvoir répondre à ce genre d'allégations, surtout que j'ai du personnel de la CIM dans l'entreprise. La CIM a participé à l'opération de terminal de Gaz de Normandie dans deux domaines, dont le domaine de la sécurité. La sécurité est assurée par les agents de sécurité CIM pendant toute la durée d'opération du terminal, et les membres de mon personnel présents dans la salle peuvent témoigner. Si un seul infirme dans la salle, je suis prêt à m'expliquer avec lui.

Tous les méthaniers qui ont escalé au Havre entre les années 60 et la fin des années 80, ont été branchés et surveillés par le personnel de la CIM qui a reçu une formation, qui est allé au GESIP, qui faisait l'école du feu avec les pompiers du Havre. Monsieur AUBER, avant d'avancer ce type d'allégations, on se renseigne, merci !

**M. ALAIN OHREL** : Il est plus de 21 heures, nous étions convenus de nous arrêter. Je vous redis que toutes les questions auront une réponse par écrit. Je vous donne rendez-vous au 2 octobre.

**M. AURELIEN PAUL, ELU A SAINT-JOUIN BRUNEVAL** : Je me permets de prendre la parole à la fin de la réunion, car il m'a semblé surprenant que la commune concernée ne figurait pas parmi les intervenants.

**M. ALAIN OHREL** : Comment cela ?

**M. AURELIEN PAUL** : J'ai entendu le Maire du Havre, le maire de Fécamp, mais pas d'élus de la commune concernée ; c'est pourquoi je fais cette remarque.

**M. ALAIN OHREL** : Monsieur le Maire sait très bien qu'il pouvait intervenir. Nous allons chez lui bientôt, donc il se réservera de nous accueillir. Vous voulez intervenir en son nom ?

**M. AURELIEN PAUL** : Pas du tout, j'interviens en tant qu'élu à Saint Jouin Bruneval.

**M. ALAIN OHREL** : On va terminer Monsieur le Maire sur vos paroles, cela va rassurer tout le monde.

**M. REMY CHICOT, MAIRE DE SAINT JOUIN BRUNEVAL** : Je vous ai écrit Monsieur le Président pour des questions que je poserai le 12 novembre à Saint Jouin Bruneval.

**M. ALAIN OHREL** : Merci beaucoup Monsieur le Maire, et je vous dis à bientôt.

(FIN DE LA RÉUNION : 21 H 05)