

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

CINQUIEME REUNION

« MESURE ET NATURE DU RISQUE »

A OCTEVILLE

VENDREDI 19 OCTOBRE 2007

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT

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

M. GUSTAVE DEFRANCE, INGENIEUR GENERAL DES MINES HONORAIRE

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. DIDIER BAUDOIN, DIRECTEUR REGIONAL DES AFFAIRES MARITIMES MANCHE/MER DU NORD	2
M. PATRICK ABJEAN, COMMANDANT DU PORT DU HAVRE	4
M. XAVIER DE SALINS, PRESIDENT DE LA STATION DE PILOTAGE DU HAVRE.....	8
M. JEAN-PIERRE.....	12
M. DOMINIQUE ROUX.....	14
MME NATHALIE GALLO, ASSISTANT M. ROUX.....	15
M. VIANNEY DE CHALUS, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU HAVRE	21
M. PHILIPPE DUCROCQ, DIRECTEUR, DIRE HAUTE-NORMANDIE.....	34
M. CEDRIC BOURILLET, CHEF DU BUREAU DES RISQUES TECHNOLOGIQUES, MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DURABLES	36
M. PIERRE-MARIE DUHAMEL, MAIRE D'AUMALE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION NATIONALE DES COMMUNES POUR LA MAITRISE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES MAJEURS	47
M. GALLO, SECRETAIRE DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL	48
M. DANIEL FIDELIN, DEPUTE DU HAVRE.....	53
M. JEAN-PAUL LECOQ, DEPUTE DE SEINE MARITIME, VICE PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES MAIRES SEVESO, MAIRE DE GONFREVILLE L'ARCHER.....	54
M. GUY LE MIGNOT, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION SAINT JOUIN BRUNEVAL DEVELOPPEMENT DURABLE.....	57

La séance est ouverte à 18 h 10 par M. Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Le programme qui nous attend, et dont vous savez toutes et tous le sérieux et l'importance, justifie que mon propos d'introduction soit vraiment très bref ; simplement pour constater que notre cheminement (je serais tenté de dire « notre revue ») des différents aspects de ce projet, nous conduit aujourd'hui à aborder la délicate question du risque, ou des risques, comme on voudra.

Avec cette question, nous abordons en effet un point central de notre débat. La validité de ce débat impliquant une bonne information, dès le départ, nous avons demandé au maître d'ouvrage que sur ce point, cette information soit encore améliorée et précisée. Il vient de le faire, je l'en remercie. Ceci nous permet donc d'aborder ce sujet.

Je sais que beaucoup considèrent que le délai est vraiment court entre l'ouverture de cette séance consacrée aux risques et l'arrivée de ce document auquel je viens de faire référence, mais je considère que l'on peut tout de même aborder le sujet, au gré de cette information, qui préalablement sera fournie. Je ne peux que me réjouir du souci qui est maintenant très unanime, très général, de vouloir être bien informé avant de réagir.

Je pense qu'il y a là la révélation de la vraie nature du débat ; c'est pourquoi la discussion amorcée aujourd'hui, pourra s'il le faut, et pourquoi pas, se continuer, bien entendu, le 12 novembre, la date de notre prochaine rencontre, là où le problème a toute son importance, c'est-à-dire à Saint Jouin-Bruneval.

Commençant par une présentation factuelle ou juridique des données, nous parlerons d'abord des risques maritimes. À cet égard, outre les interventions du Directeur Régional des Affaires Maritimes Manche/Mer du Nord, Monsieur BAUDOIN, nous aurons celles de Patrick ABJEAN, Commandant du Port du Havre ; et de Xavier de SALINS, Président de la Station de Pilotage du Havre. C'est sans doute à ce moment-là, après avoir vu ce qu'il en était des données maritimes, que nous pourrons avoir le témoignage qui a été sollicité, de la salle, par le Président d'une des associations au profit de Monsieur ROUX qui nous parlera de son expérience de marin sur un méthanier.

Nous aurons ensuite, sous la houlette de Monsieur Gustave DEFRANCE, la possibilité d'aborder les problèmes du risque spécifiquement afférent à l'existence éventuelle, et au fonctionnement non moins éventuel, de ce terminal lui-même. Donc, sous la houlette de Monsieur Gustave DEFRANCE, dont l'activité et l'expérience professionnelle ont fait, évidemment, un bon spécialiste des choses de l'industrie, et particulièrement des problèmes du risque y afférent.

Voilà comment notre réunion va se dérouler. Je donne d'emblée la parole à Monsieur Didier BAUDOIN, Directeur Régional des Affaires Maritimes Manche/Mer du Nord.

Messieurs BAUDOIN, ABJEAN et de SALINS, on ne va pas rogner sur votre temps, mais vous disposez à vous trois de 25 minutes.

M. DIDIER BAUDOIN, DIRECTEUR REGIONAL DES AFFAIRES MARITIMES MANCHE/MER DU NORD : Monsieur le Président ; Mesdames, Messieurs, c'est ma première intervention en public depuis que je suis nommé Directeur Régional des Affaires Maritimes au Havre (au mois d'août). Pour moi, c'est un grand honneur d'intervenir, d'autant plus que j'interviens

devant une population maritime à laquelle il ne faut pas conter sur les problèmes maritimes, qu'elle connaît très bien. On en aura la preuve avec Monsieur ROUX.

Je vais vous parler des navires méthaniers de façon succincte, du contrôle de la sécurité de la navigation, et enfin, de tous les systèmes d'information sur le trafic maritime en Manche, et en particulier sur les cargaisons dangereuses.

La construction des navires méthaniers est simple. Le principe est la double coque. À partir de là, vous avez des cuves, qui sont en double protection, quel que soit le procédé.

Il y a le procédé des cuves autoporteuses, constituées d'une structure métallique résistante et qui supportent entièrement les efforts engendrés par la cargaison de gaz. Elles sont structurellement indépendantes de la coque du navire, et qui sont reliées d'une certaine façon. C'est donc assez flottant, à l'intérieur du navire. La protection est quadruple : double coque et double protection de la cuve elle-même.

L'autre procédé : ce sont des cuves intégrées, qui utilisent la structure du navire comme charpente. Il y a une isolation complexe, composée d'une isolation primaire et d'une isolation secondaire, avec des techniques très appropriées, en particulier les membranes gaufrées.

Je n'irai pas plus loin dans cette description, que certains pourront compléter, sûrement, dans la salle, mais il faut quand même retenir ce principe : navire méthanier = navire à double coque + cuve à double isolation.

Par ailleurs, je dois préciser que les méthaniers sont soumis à des visites de sécurité spécifiques et à la délivrance d'un certificat qui doit répondre au code international pour le transport de gaz, le code IGC.

Les équipages qui arment ces navires-citernes doivent recevoir une formation, une qualification périodique, appropriée pour cette exploitation, la conduite et la sécurité de ce type de navire, avant d'être autorisés à embarquer à bord. La délivrance de ces certificats atteste ces formations, et cela est encadré par des normes internationales.

Voilà ce qu'il en est, pour le navire et l'équipage.

Le contrôle de la sécurité de la navigation : comme vous le savez, ces navires viendront de contrées fort lointaines, et emprunteront la Manche par l'ouest, c'est-à-dire qu'ils embouqueront au niveau de Brest et devront emprunter les dispositifs de séparation du trafic des Casquets, au large de Brest, avant d'arriver à Antifer.

Ces dispositifs de séparation du trafic sont inclus dans ce que l'on appelle COLREG, c'est un code international de la navigation, qui régit les règles de circulation entre les navires, afin de réduire les risques d'abordage. Ces dispositifs de séparation du trafic, ou rails de navigation, sont situés à Ouessant, aux Casquets, et plus loin, vers le Pas-de-Calais.

Il faut se rappeler que la densité du trafic dans ces rails oscille entre 300 et 400 navires par jour. Les objectifs de ces rails visent à séparer les navires qui se déplacent dans des directions opposées, de manière à éviter les abordages, à simplifier la configuration du trafic, et à réduire les risques d'échouement des navires à fort tirant d'eau.

Donc, cette navigation, dans les dispositifs de séparation du trafic, a un caractère obligatoire pour tous les navires, et en particulier pour les navires à fort tirant d'eau et transportant des cargaisons dangereuses.

À ces dispositifs sont associés des Services de Trafic Maritime de deux types : les STM côtiers et les STM portuaires. Je laisserai le Commandant ABJEAN parler des STM portuaires. Concernant les STM côtiers, ils se situent juste en face des rails que je viens de citer, et sont abrités au sein des Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (les CROSS).

À partir d'installations de radars et d'équipements radio, ces services, en interaction avec les navires, permettent de réagir aux situations qui apparaissent dans le rail de circulation. Leur rôle est de constater les infractions aux règles de la circulation dans ces zones, et fournir des informations sur le trafic, et des situations rapprochées. Il faut savoir que le capitaine reste toujours maître de sa manœuvre. Les CROSS sont là pour donner des informations, des renseignements, et dire au capitaine qu'il ne se trouve pas dans la bonne voie ou la bonne direction.

Le CROSS fournit les conditions météo, les conditions de navigation, les dangers susceptibles d'avoir une incidence sur le passage des navires, et des rapports sur la position, l'identité, et les intentions des autres navires. En cas de situation dangereuse constatée par le CROSS, ce dernier peut prendre contact avec le préfet maritime, qui pourra dépêcher une équipe d'évaluation et d'intervention à bord d'un navire présentant un certain danger. L'équipe d'évaluation et d'intervention pourra donner toutes les informations au préfet maritime, soit pour faire intervenir un remorqueur de haute mer vis-à-vis de ce navire considéré comme dangereux, soit pour le dérouter.

Enfin, les systèmes d'information sur le trafic maritime et les cargaisons dangereuses : des comptes rendus sont maintenant obligatoires, depuis quelques années, en fonction des incidents subis par les navires et en fonction du transport des marchandises dangereuses. Cette obligation est présente pour tous les navires transportant des marchandises dangereuses, et en particulier les méthanières.

Toutes ces informations concernant des navires ayant eu un incident ou transportant des marchandises dangereuses sont rassemblées dans une base de données : Trafic 2000, qui permet de cibler le suivi et le contrôle des navires transportant ces marchandises dangereuses.

Ont accès à cette base de données différents organismes : les CROSS, les Préfectures Maritimes, les Centres Opérationnels des Douanes. Les ports sont connectés au système Trafic 2000 et peuvent ainsi échanger toutes les informations. Trafic 2000 est connecté à un système européen, qui s'appelle SafetyNet.

À partir de 2002, tous les navires transportant ce genre de marchandises, et même les plus gros navires, sont équipés d'un dispositif de signalement automatique des navires, AIS, qui est obligatoire et permet de déterminer le nom, la vitesse et le type de navire sur des écrans radars des CROSS et des ports.

M. ALAIN OHREL : Merci beaucoup, Monsieur BAUDOIN, vous avez réussi à nous dire beaucoup de choses importantes et intéressantes, en 11 minutes. Il en reste donc 14 pour les deux intervenants suivants, auxquels je donne d'emblée la parole. Monsieur ABJEAN...

M. PATRICK ABJEAN, COMMANDANT DU PORT DU HAVRE : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Le Président m'a demandé de participer à cette réunion pour vous faire savoir comment la capitainerie du Havre travaille, à Antifer ; comment se fait l'accueil des navires au port d'Antifer. J'ai prévu un support PowerPoint, pour vous expliquer cela simplement.

Vu de la capitainerie, le port d'Antifer est un peu particulier. C'est un site un peu éloigné, une vingtaine de kilomètres à vol d'oiseau ; ce n'est pas tellement plus loin, pour un officier de

port qui doit s'y rendre, que d'aller à l'extrémité de la CIM, au Havre ; mais pour un remorqueur, c'est une heure et demie, il faut en tenir compte. C'est un site conçu à l'origine pour des navires hors normes, 550.000 tonnes, voire 1 million de tonnes prévu à l'époque. Ce site fait un tonnage commercial important, pour peu de navires : 60 navires par an, grosso modo ; 6.000 navires par an au Havre, donc 1 %, pour 20 % du trafic du Havre en tonnage.

Vous pouvez voir cette distance sur la carte : 20 kilomètres à vol d'oiseau ; un peu plus, 25 kilomètres par la route, et 2 heures de route par la mer.

Compte tenu de ces contraintes, on a une antenne locale, une capitainerie. C'est un bâtiment à la dimension du projet initial, volumineux, où l'on retrouve certaines des fonctions que l'on assure au Havre.

✓ Le personnel, et les missions :

Le personnel : au site d'Antifer, sont dédiées exclusivement 11 personnes :

- 4 officiers de port adjoints (je suis officier de port, les officiers de port adjoints font un petit peu le même travail), ce sont des fonctionnaires de l'État qui, dans les ports autonomes, servent en service détaché, et qui sont tous d'anciens navigants.
- Les surveillants de la circulation maritime, eux, sont recrutés généralement au sein du personnel du port autonome.

Les officiers de port adjoints sont là en permanence pendant les escales des navires. Une escale de pétrolier : un officier de port 24 heures sur 24. Quand il n'y a pas de pétrolier, ils sont là uniquement dans la journée.

En revanche, les surveillants de la circulation maritime sont là 24 heures sur 24, quoi qu'il arrive. Ce sont eux qui « gardent la maison », qui assurent la veille.

Concernant le rôle de ces gens-là, on retrouve des missions propres à toutes les capitaineries : des missions de placement, des missions de régulation comme celle de la vigie, des fonctions de surveillance des accostages, comme le font les officiers de secteur ; et des fonctions de gestion des marchandises dangereuses, comme le font les officiers du « bureau vrac », qui gèrent les marchandises dangereuses en vrac.

Une escale de navire :

Dans tous les ports, cela se passe grosso modo de la manière suivante. Il faut d'abord préparer l'escale. Ensuite, quand le navire est là, il faut réguler le trafic ; il faut suivre les manœuvres d'accostage, qui sont toujours un moment un peu délicat ; et il faut contrôler les opérations commerciales.

Préparation des escales :

Chaque navire qui vient faire du commerce au Havre a un agent consignataire, qui est le représentant du navire et de l'armateur. C'est lui qui demande l'escale, qui nous fournit un certain nombre de renseignements, qui fait des déclarations. Il déclare la date d'arrivée, le tirant d'eau, les dimensions, les caractéristiques du navire, le type de cargaison, le type d'opérations envisagées. Des déclarations plus récentes se sont rajoutées à tout cela : déclaration déchets, déclaration sûreté.

La capitainerie étudie les conditions de réception des navires que l'on n'a pas encore vus jusqu'à présent. On n'amarre pas un pétrolier n'importe comment, donc il faut que l'on étudie les conditions d'amarrage, et les conditions d'appui sur l'appontement, par rapport aux parties droites de la coque.

Une fois ce navire accepté, on l'inscrit dans le programme VTM (Vessel Traffic Management), notre système informatique de gestion des escales.

Les officiers de port du bureau d'Antifer font en plus un planning des escales, de façon à ce qu'il n'y ait pas de surprises, que l'on n'ait pas à arbitrer des conflits entre escales. Tout cela est rôdé à l'avance, c'est vu avec l'opérateur qui est la CIM, donc on sait ce qui nous attend pour la semaine suivante. Cela sort le jeudi.

Régulation du trafic :

C'est une mission que l'on pratique régulièrement à la vigie, la grande tour sur le front de mer, au Havre.

Un navire nous arrive, comme l'a dit Monsieur l'Administrateur, il est suivi attentivement. Nous savons où il est, bien avant qu'il arrive. Dans tous les cas de figure, il a l'obligation de s'identifier au plus tard à 22 nautiques de la côte. C'est une obligation imposée par le préfet maritime, et l'on a délégation du préfet maritime pour interroger le navire.

Comme l'a dit également Monsieur l'Administrateur, avec l'AIS, le système automatique d'identification, le travail est le plus souvent en partie fait, quand le navire arrive.

Le navire arrive. Il peut rarement aller à son poste. Soit on n'est pas dans les bonnes conditions de marée, soit le poste n'est pas encore libre, soit les conditions météorologiques ne sont pas bonnes ; on l'envoie donc généralement en zone de mouillage. C'est soit la vigie du Havre, soit la vigie d'Antifer qui le fait.

Ensuite, il faut savoir si l'on rentre ou non le navire, une fois que son poste est libre. On le verra un peu plus tard, cela fait appel à un examen des conditions météo.

La capitainerie est également chargée de coordonner les services portuaires aux navires : la mise à bord du pilote, l'intervention des remorqueurs et l'intervention du lamanage pour la marée.

Ensuite, la capitainerie est chargée de la sécurité du mouvement, donc de faire en sorte que ces navires qui sont handicapés par leur tirant d'eau, et qui sont prioritaires dans le chenal, ne soient pas gênés par un trafic traversier.

Également, d'apporter une aide aux navires en cas de brume. Imaginons un bouchon de brume qui passe sur le navire, s'il est en difficulté, la capitainerie est en mesure de lui apporter des informations.

Voilà une photo de la vigie. L'officier de port, qui reste à son poste pendant l'approche du navire, et qui au dernier moment descend sur le quai pour assister à l'accostage, laissant la place au surveillant qui est là, de toute façon, en permanence.

Je vous parlais d'un moment délicat : la décision de rentrer le navire ; surtout quand on est dans des conditions météo limites. Quand il fait très beau, il n'y a pas de problèmes ; en ce moment on ne se pose pas trop de questions. Quand il fait très mauvais, on ne s'en pose pas non plus. En revanche, dans des conditions de vent de 20 à 30 nœuds et lorsqu'il est prévu que cela aille de pire en pire, il convient de s'assurer que la manœuvre se fera

correctement. Pour cela, on a un contrat avec Météo France, qui nous donne trois fois par jour un bulletin météo sur mesure, avec notamment la houle prévue dans le chenal et à l'appontement.

Le chenal d'accès : on voit les endroits où il est possible de traverser le chenal sans couper la route du navire. La partie la plus éloignée concerne (vous voyez les tirets qui traversent), je commence par le numéro 1, les marchandises dangereuses. Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses peuvent traverser le chenal à cet endroit, à plus de 7 milles des côtes. Les autres, ce sont les numéros 3... Les petits navires ont des dérogations pour passer un peu plus près, au niveau de la coupure numéro 2.

Le navire chenalant bénéficie d'aides électroniques, de même que beaucoup d'entre vous ont un GPS à bord de leur voiture. Les pilotes embarquent avec une balise qui leur donne des renseignements très précis. C'est mieux que le GPS, c'est le DGPS (GPS différentiel) qui donne une précision meilleure que le mètre. On a ce qu'il reste à parcourir du segment de route, la vitesse, sa décomposition en longitudinal et en transversal pour tenir compte du courant, le cap, etc. Monsieur de SALINS vous en parlera mieux que moi.

Le navire approche du port, il arrive aux digues, il prend ses remorqueurs (4 en général). Il arrive dans la zone d'évitage. Un petit clin d'œil, pour dire que c'est une des zones les plus grandes qui existent. C'est deux fois ce que l'on a à Port 2000, en diamètre ; c'est très grand. On voit sur la photo qu'il y a de l'espace.

Ensuite, le navire accoste. L'officier de port est sur le quai, il aide le pilote à positionner son navire. Il surveille ensuite l'amarrage (c'est le travail des lamaneurs), jusqu'à la mise en place de la coupée (la passerelle permettant de monter à bord) avec une grue de dimensions plus que respectables. On le verra tout à l'heure sur les photos.

Pour son approche finale, le navire bénéficie de certains équipements. Ici, on a un feu de secteur, on a un sonar. C'est la CIM qui fournit des informations, par le biais d'un affichage géant. Cela donne la vitesse (centimètres par seconde) de rapprochement et la distance qu'il reste, en centimètres, par rapport au quai. Si l'on veut analyser ce qui s'est passé, tout cela est enregistré, et donne des courbes de ce genre.

L'amarrage, c'est le travail des lamaneurs. Les lamaneurs d'Antifer ne sont pas dotés de remorqueurs d'une société qui vient de s'implanter au Havre, mais ce sont des Poséidon, donc des embarcations très solides, qui sont mises à rude épreuve, puisque la phase d'accostage est assez délicate. Il s'agit de tirer d'énormes haussières vers des cabestans qui sont sur l'appontement.

Le navire est en position, les remorqueurs continuent à pousser dessus, jusqu'à ce que l'amarrage soit terminé. La grue que vous voyez sur l'appontement servira à mettre la coupée. Ce n'est pas un simple petit palan ; c'est assez impressionnant.

Le navire est à quai, et souhaite commencer ses opérations commerciales au plus tôt. L'officier de port va contrôler des check-lists. Il y a des check-lists très importantes, entre l'opérateur et le navire. Le rôle de l'officier de port est de vérifier que toutes les cases sont cochées ; et si jamais il y a un problème, il interdit les opérations commerciales, ou les diffère.

Pendant l'escale, il suivra les tirants d'eau, notamment pour suivre le ballastage du navire qui doit s'effectuer au fur et à mesure que le navire décharge ; et il aura un œil sur la météo. Si elle se dégradait très rapidement, il pourrait prendre la décision de sortir le navire.

Les autres fonctions de la capitainerie : les pouvoirs de police ; l'application du plan de sûreté, tout neuf, qui vient d'être signé l'été dernier ; les premières mesures de lutte contre les pollutions éventuelles ; les relations avec les usagers, avec la communauté portuaire, et les administrations. Donc, une activité normale de capitainerie.

M. ALAIN OHREL : Je vous remercie beaucoup, Monsieur ABJEAN. Maintenant c'est vous, Monsieur de SALINS qui, en tant que Président de la Station de Pilotage du Havre, allez nous parler des activités spécialement consacrées aux garanties de sécurité. Si j'étais sévère, je vous dirais que vous n'avez plus de temps ; vous avez 10 minutes maximum.

M. XAVIER DE SALINS, PRESIDENT DE LA STATION DE PILOTAGE DU HAVRE : Merci, Président. Vous êtes beaucoup moins sévère que je le pensais. Dix minutes, cela reste tout de même très court pour faire accoster un méthanier à Antifer ; cette manœuvre durera a priori au minimum 3 heures. On va essayer de la faire en accéléré.

Je suis le Président des pilotes du Havre. Nous sommes 50 à exercer ce métier, sur le Havre et sur Fécamp.

Je pense que vous connaissez la fonction centrale de notre profession : assister le commandant pour manœuvrer les navires, à l'entrée et à la sortie. On a deux autres responsabilités importantes, qui compléteront les propos de Monsieur le Directeur.

Nous avons un devoir de signalement pour tout ce qui concerne la sécurité, c'est-à-dire que nous devons signaler tout ce que nous constatons à l'extérieur, que nous considérons comme étant un dysfonctionnement.

Il en va de même pour tout ce que l'on constate sur le navire. Si le navire a un quelconque problème, dans son matériel (par exemple : radar ou VHF qui ne marche pas ; équipage qui, de notre point de vue de professionnels, est sous qualifié), nous informons les autorités rapidement.

Nous allons bientôt être investis d'un nouveau devoir de signalement, qui concerne la sûreté, puisque des textes réglementaires devraient confirmer notre rôle en tant qu'agents de service public et nous investir de cette fonction. C'est une chose pour laquelle nous étions mis en avant, parce que le pilote, évidemment, est la première personne qui monte à bord des navires. Là aussi, au regard de toute la problématique sûreté, nous aurons un rôle central à jouer.

Nous allons voir une carte nautique, parce que je n'ai pas fait de PowerPoint, et j'espère que cela animera de façon plus conviviale l'exposé que je vais vous faire. Vous voyez la petite flèche que je vais faire bouger. Voilà notre terrain de jeu. Antifer est au nord, évidemment. Vous distinguez le port du Havre.

Les navires qui viendront de Manche Ouest et qui, après avoir franchi le DST des Casquets, viendront, pour Antifer, emprunter une route en eau profonde utilisée par les pétroliers, pour rejoindre deux zones de mouillage.

Nautiquement, si je veux faire un exposé pertinent sur Antifer, je suis obligé de vous parler du Havre ; peut-être sous le jeu d'une comparaison, mais je pense que c'est la façon la plus didactique de vous présenter les avantages et inconvénients des deux sites.

Les deux zones de mouillage d'Antifer :

Vous le savez, il y a à peu près 75 navires (je crois que c'est le chiffre de 2006) qui sont venus sur Antifer. Ces navires, pour une partie d'entre eux, seront obligés d'aller au

mouillage. Ce sont deux zones de mouillage très vastes. Il n'y a aucun problème au niveau des sondes, aucun problème au niveau des obstructions de fond. Elles sont parfaitement identifiées par une bouée, que vous distinguez ici.

Le gros avantage pour ces navires est d'être tout seuls. Évidemment, 75 navires sur une année : le ratio est tel qu'ils passent beaucoup de temps tout seuls.

Le trafic en sortie du Havre du côté des bouées 3, 4, qui sont les bouées d'engainement, ou du côté du chenal de dégagement nord, ne passe pas par ces zones. C'est aussi un avantage certain : les navires sont tout seuls au mouillage, et sans le trafic qu'il pourrait y avoir autour d'eux (pétroliers actuellement, et méthaniers dans un temps peut-être prochain), la sécurité est totale.

On peut même envisager, comme cela se fait dans d'autres ports, qu'une des deux zones de mouillage soit exclusivement consacrée au mouillage des méthaniers. Par analogie sur Le Havre, il y a 3 zones de mouillage, et la problématique est toute autre, parce que la densité de trafic sur la zone aux environs de la bouée d'atterrissage (bouée LHA)... Une première zone de mouillage est ici, dans le nord, et une deuxième zone de mouillage est ici. Si les méthaniers venaient sur Le Havre, ils pourraient venir sur l'une de ces deux zones.

Le problème est la densité du trafic. Le Havre, c'est 7.000/7.500 navires par an. Il faut bien qu'ils entrent et sortent, cela fait donc 15.000 mouvements. Au port de Rouen, ce sont 3.500 navires par an, 7.000 mouvements. Au port de Caen, ce sont environ 350 cargos par an, ce n'est pas très élevé ; mais il y a le trafic transmanche au départ de Caen, très élevé en saison d'été : à peu près 1.000 mouvements.

Donc, au total, à proximité de cette bouée, et en plein milieu de ces zones de mouillage, ici, le nombre de mouvements annuels est le plus élevé de France, puisqu'il dépasse les 20.000 mouvements. Et je ne parle que des navires de commerce, je ne parle pas des plaisanciers et des pêcheurs.

Je vous laisse apprécier l'analogie : 22.000 mouvements dans ce périmètre-là, et 150 mouvements dans le périmètre du dégagement du chenal d'Antifer.

Je ne suis pas un oracle, mais je suis intimement convaincu que le trafic du port du Havre va augmenter. Il suffit de penser à Port 2000, où le nombre de postes à quai est de 2, cet automne on en inaugurera 2 autres. Au total, quand les installations de Port 2000 seront complètement opérationnelles, il est évident, et on l'espère tous pour le bien du port du Havre, que le trafic ira en augmentant notablement.

Donc, dans les prochaines années, ce trafic de 22.000 mouvements annuels, risque de flirter, si tout se passe bien, avec 26.000, 27.000, 28.000 mouvements. C'était la densité du trafic.

Maintenant, parlons du navire qui fait route avec le pilote à bord. Pour ce type de navire, le pilote sera mis à bord par hélicoptère, que ce soit sur Antifer, ou s'il était venu au Havre.

Si ce navire vient au Havre et fait route au Havre ; c'est un navire qui fera environ 350 mètres de long. Ces navires ont un tirant d'eau de l'ordre de 13 mètres, la largeur sera certainement du côté de 50 mètres.

Le chenal du Havre : très forte densité de trafic, 6.000 caps de long, donc pour avoir la distance en kilomètres, vous multipliez par 2, ce sera un arrondi tout à fait acceptable. Cela commence à ce petit couple de bouées que vous voyez là.

Sur ce chenal, 6.000 caps de long, 325 mètres de large, cela dépend de la position des bouées et du courant traversier. Donc, une largeur qui est à peine la longueur du navire. Le gros souci pour ce type de navire, pour nous pilotes qui pratiquons tous les jours, et on pratique déjà des navires qui sont à cette dimension, c'est d'une part la gestion des croisements, et d'autre part la possibilité de faire sortir ces navires à tout moment, dans le chenal, s'il y a un problème quelconque dans le port.

Ces navires, avec 13 mètres de tirant d'eau, malheureusement, ne pourront pas sortir n'importe où. On a un « point de non retour » qui est la bouée 10, que vous ne pouvez pas apercevoir sur cette carte. Quand il y a un souci quelconque avec ces navires-là, on les fait dégager par le nord, par le chenal qui s'appelle « chenal de dégagement nord ».

Ces navires de 13 mètres de tirant d'eau, sur basse mer, ne pourront pas sortir par le nord, sur le triangle d'épaves que vous voyez ici ; et sur basse mer, il serait hasardeux aussi, en fonction du tirant d'eau, de les faire sortir par le sud, parce que les sondes vont en diminuant, puisqu'on se rapproche de la côte.

Le pilote a donc une liberté de manœuvre, jusqu'ici. Après, quoi qu'il arrive, il faut qu'il rentre dans le port. La problématique peut être simplement une condition climatique qui se dégrade. En cas de brume, les remorqueurs ne crocheront pas. Cela veut dire que pour les pétroliers qui viennent au Havre (ce serait la même chose si les méthaniers venaient au Havre) on aurait un mobile de 350 mètres qui rentrerait dans le port, sans croche de remorqueur s'il y a trop de brume, et la seule possibilité pour ces navires est que le pilote les fasse éviter, (les fasse tourner, en langage marin) à l'intérieur du port du Havre.

À l'intérieur du port du Havre, il y a deux zones pour les faire tourner. Je pense que vous avez tous vu les navires évoluer dans le port du Havre. Il y a la zone de CIM 8 et la zone de CIM 10. 350 mètres de long, plus les remorqueurs, les remorques ; c'est un ensemble, ce que l'on appelle un train, qui fait plus de 450 mètres : 480 mètres, alors que les zones d'évitage font 500 mètres. C'est donc vraiment au chausse-pied, pour les pilotes.

Autre problématique, et c'est très important : la tenue de ces navires à quai, dans le port du Havre.

Je vais peut-être décevoir quelques personnes, mais statistiquement, sur le Havre et Antifer, nous avons plus de ruptures d'amarres du fait du passage des navires, que de conditions météorologiques dégradées. Je m'explique : quand un navire de cette taille passe le long d'un autre navire sur basse mer, il déplace à peu près 150.000 mètres cubes d'eau dans le port. Il commence à déplacer de l'eau 3 fois devant sa longueur. Un navire de 300 mètres commence à déplacer de l'eau de façon importante, 900 mètres devant lui. Cela génère des courants violents pour les navires accostés, et bien que ces navires aient souvent une très bonne qualité d'amarrage, on peut aller vers la rupture d'amarres.

Toutes ces problématiques que je viens d'évoquer : absence de point de non retour, nécessité de tourner à l'intérieur du port s'il y a un problème quelconque, tenue à l'amarrage... Je voudrais maintenant, par analogie, vous parler d'Antifer.

Un problème quelconque, cela peut être un problème sur le poste à quai à l'intérieur du Havre. Prenons l'exemple du terminal pétrolier d'Antifer, puisque le sujet principal est Antifer. La capitainerie peut très bien nous dire : « Nous avons un problème sur les crocs d'amarrage du poste ouest, où l'on doit aller avec le pétrolier », et si l'on n'a pas la capacité d'amarrer le pétrolier à l'intérieur du port, il faut le ressortir.

Donc, il peut y avoir des problèmes techniques du terminal : l'impossibilité de recevoir le navire parce qu'il y a un souci du type industriel ; ou un problème technique sur le front d'accostage du navire ; ou encore un problème météorologique.

Comme je vous l'ai dit, sur Antifer, les deux zones de mouillage sont tout à fait dimensionnées pour recevoir ces navires, la fréquentation des navires en mouvement est faible. Je vous renvoie aux slides du Commandant du Port, qui vous a expliqué où passent les navires quand ils quittent le port du Havre et remontent vers le nord.

Le chenal d'Antifer : 300 mètres de largeur, au Havre ; 1.000 mètres de largeur à Antifer. Les pilotes sont mis à bord à 19 milles de la côte ; ce qui fait environ 35 kilomètres. Donc, ici, il y a 1.000 mètres de largeur de chenal, ce qui est extrêmement confortable pour les pilotes. C'est tout à fait adapté pour des pétroliers qui ont des vitesses très lentes. Là, ce seront des navires un peu plus nerveux, je l'espère, et qui ont surtout un tirant d'eau plus faible. Pour les pétroliers, c'est de l'ordre de 21 à 23 mètres ; et là, 13 mètres.

Les 1.000 mètres du chenal vont petit à petit se réduire dans le chenal d'accès (là, le chenal d'approche ; et là, le chenal d'accès), on va basculer à 700 mètres, puis 550 mètres de largeur au pied de la digue.

Ce qui est vraiment très intéressant, pour nous, c'est la possibilité de sortir les méthaniers où l'on veut. On revient sur la problématique de tout à l'heure : il faut faire dégager le navire, il ne peut pas rentrer dans le port ; avec un méthanier de 13 mètres de tirant d'eau, il y a la ligne de sonde des 20 mètres, ici, qui, vous le voyez, vient mourir au pied du cercle d'évitage d'Antifer. Nous pourrions sortir le méthanier où nous le souhaitons ; par le nord, ici, ce qui est impossible à faire avec un pétrolier ; par le nord ici, par le sud ; on l'on veut.

Cette zone de dégagement, que vous voyez, est clairement établie pour la carte. Pour les pétroliers, qui sont « pleine charge » et que l'on rentre, la seule possibilité de dégagement est de venir manœuvrer ainsi, et de repartir au mouillage. Pour ce type de navire, il est important pour nous d'intégrer et maîtriser cette appréhension du dégagement.

L'intérieur du port d'Antifer, le Commandant en a largement parlé. C'est une zone très vaste. 1.450 mètres de cercle d'évitage, je pense que c'est certainement l'un des plus vastes d'Europe du Nord, 500 mètres à l'intérieur du port du Havre, 800 mètres à Port 2000.

Je suis désolé parce que ma carte est une carte du large, et non du port. Il y a 2.100 mètres, ici (plus de 2,100 kilomètres) entre le feu de la digue et le début du terre-plein. Et donc ici, 1.450 mètres.

On va parler de tenue à quai, parce que je sais que c'est une préoccupation. Qui dit « tenue à quai » dit « houle et vent ».

La houle : vous savez que la digue protège très efficacement, du nord. Lors du projet initial du terminal d'Antifer, une digue au sud était prévue. Aujourd'hui, nous avons deux types de vents dominants : le vent de secteur sud-ouest, avant la dépression ; et les vents de nord-ouest, après la dépression.

Sur les vents de secteur sud-ouest pour les postes pétroliers : ce sont des vents forts, ils peuvent être de 35 ou 40 nœuds ; en revanche, la houle sera plus limitée que les vents de nord-ouest (la mer devient toute bleue, phénomène tout à fait particulier, au Havre) parce que pour que la houle se forme, il faut une grande surface d'eau. C'est pourquoi elle se forme si facilement en Atlantique, et pose des problèmes dans le golfe de Gascogne. Ici, elle n'a pas le temps de se former, puisque les côtes du Cotentin sont juste au-dessus. Donc, vous pouvez avoir de la houle de sud-ouest, mais elle sera limitée.

Dès que la dépression est passée, les vents basculent au nord-ouest, et la digue joue pleinement son rôle de protection contre la houle.

Donc, les phénomènes de houle que l'on peut avoir dans le port d'Antifer, c'est : du sud-ouest de façon modérée, et de l'ouest, pouvant être plus accentués ; le nord-ouest n'ayant pas d'influence...

Un navire a en effet fini dans une position surprenante. Il n'y a pas eu de dégâts... Non... Tout à fait, mais il n'y a pas eu de dégâts. Je crois qu'il s'agit de l'Andros Antares, mais vous en savez certainement beaucoup plus que moi. Il a fallu que l'on se plonge dans les archives, parce qu'on a vu la petite photo en noir et blanc, qui était sur le document de l'association. On a fait parler les anciens. Il a fallu six remorqueurs pour renflouer ce navire. Pas de marée noire, pas d'ouverture de coque, et il était par là (vous me corrigerez si je me trompe)... On peut dire, effectivement, « de la chance »...

(commentaires dans la salle)

Non, parce que l'orientation du terminal méthanier tel qu'il est prévu, au surcroît, de notre point de vue, est une très bonne orientation, puisqu'il prendra de face la houle sud-ouest. On est sur un amarrage version 2007, ce sont des amarrages très performants, qui sont à 10 + 10, ce sera certainement du Kevlar ; treuil à tension constante, c'est à dire que le treuil, tout seul, est capable de récupérer le mou de la tension de l'amarre, sans la présence de l'équipage ; et son orientation sera face au vent de sud-ouest et face à la houle de sud-ouest. Donc, on peut penser que les effets seront limités. Je crois que Gaz de Normandie a prévu une étude spécifique sur ce point...

UN INTERVENANT : Ce qui est quand même surprenant, c'est que vous nous dites qu'il y a un nouveau système, et vous ne le mettez pas sur les pétroliers. Donc, vous jouez avec le feu avec les pétroliers, et on doit vous croire sur les méthaniers. Ce n'est pas sérieux. S'il y a un nouveau système d'amarrage, pourquoi ne le mettez-vous pas sur les pétroliers ?

M. XAVIER DE SALINS : Non, attendez... Les pétroliers, c'est aussi bien, c'est du câble, donc les résistances sont encore plus importantes. Sur les pétroliers, on est à 10 + 10, et encore, on peut augmenter...

(commentaires dans la salle)

M. ALAIN OHREL : J'ai l'impression que la conversation s'amorce. Monsieur de SALINS, vous aviez terminé, à peu près ?

M. XAVIER DE SALINS : Je vais donner la parole à mon collègue, Jean-Pierre...

M. JEAN-PIERRE... : Je peux apporter une précision sur l'accident de l'Andros Antares. À l'époque, les pétroliers n'étaient pas à double coque. Ils étaient obligés de décharger complètement leur cargaison avant de pouvoir prendre du ballaste, c'est-à-dire qu'ils avaient très peu de ballaste permanent, et pour prendre la mer ils étaient obligés de vider toutes les citernes cargaison, et de mettre ensuite de l'eau de mer dedans.

Donc, il y avait une phase pendant laquelle le bateau était très vulnérable, les cuves étaient quasiment vides et il y avait très peu de ballaste permanent. Aujourd'hui, les pétroliers sont à double coque, avec des ballastes dans les doubles-fonds, qui leur permettent de garder du pied dans l'eau pendant toutes les opérations commerciales. L'accident qui est arrivé à l'Andros Antares, à mon avis, n'a plus aucune chance d'arriver. Ce bateau avait cassé ses

amarres, parce qu'il n'avait vraiment plus rien dans l'eau. C'est la précision que je voulais donner.

M. ALAIN OHREL : Merci, Monsieur.

M. XAVIER DE SALINS : Juste pour parler de la procédure, parce qu'il y a une procédure à Antifer, sur la tenue à quai : quelles sont les mesures que l'on peut prendre ?

Dès lors que le vent fraîchit et qu'il est au-delà de 28 nœuds, je crois, de secteur sud-ouest... Il y a (vous le savez tous) un remorqueur en stand-by à Antifer pour venir en assistance du pétrolier. Il y a aussi une « équipe lamaneurs », qui est capable de reprendre l'amarrage si nécessaire. Dès lors que le vent de sud-ouest est supérieur à 28 nœuds, on envoie un pilote à bord du pétrolier. Et nous partirons sur une procédure identique pour les méthaniers, il n'y a aucun problème.

Le pilote est à bord, le commandant et le pilote sont à la passerelle. Si cela continue de se dégrader, le pilote peut demander du soutien supplémentaire au niveau des remorqueurs, les lamaneurs enverront des équipes supplémentaires à Antifer. L'étape suivante est le débranchage, et l'arrêt des opérations commerciales.

Dernière possibilité, si vraiment cela se dégrade : l'appareillage. Les méthaniers ont un atout très important : leur tirant d'eau, parce que l'on n'a pas cette contrainte de hauteur de marée. À tout instant de la journée, le méthanier pourra partir, avec le pilote à bord.

Enfin, je voulais compléter les propos du Commandant sur les prévisions météorologiques. Aujourd'hui, tous les armements travaillent sur les prévisions météorologiques, ils ont ce qu'ils appellent des routeurs météo. Vous les connaissez parce que ce sont eux-mêmes qui, souvent, conseillent les plaisanciers professionnels. Tous les grands armements ont des routeurs météo, donc tous les grands armements étudient les fenêtres météo et sont capables soit de retarder l'arrivée du navire, soit de lui faire prendre de la vitesse pour qu'il arrive avant la contrainte météorologique.

Un exemple très précis : le golfe de Gascogne, qui est réputé pour être une mer très dure. Je ne citerai pas de nom, mais les grands armements qui fréquentent le port du Havre anticipent sur les contraintes météo et empêchent le navire, ou donnent instruction au commandant de ne pas rentrer dans le golfe de Gascogne ou de ne pas rentrer en Manche, parce que les conditions sont dégradées.

Je ne sais pas si j'ai tout dit. Je voudrais dire une petite chose : nous avons, nous, commencé à nous entraîner sur le terminal méthanier, puisque nous avons un simulateur de manœuvres. Nous avons une base de données, qui vient d'être modifiée, sur laquelle nous avons le terminal méthanier numérisé ; et depuis maintenant un mois nous travaillons, nous nous entraînons à manœuvrer les méthaniers, en entrée et en sortie. Donc, nous avons la capacité d'avoir le retour d'expérience, grâce au simulateur, avant même que le terminal méthanier soit réalisé.

Pour finir, je voudrais vous dire, concernant les 50 pilotes que l'on totalise, que chacun a une grande expérience maritime puisque, avant d'être pilotes, nous avons au moins navigué 72 mois. J'ai des collègues qui ont navigué sur ces navires-là, qui sont en activité ou à la retraite. Je pense (j'ai quelques collègues ici) que nous n'avons pas d'appréhensions particulières. Pourtant, nous serons en première ligne pour les manœuvres de ces navires puisque nous serons à bord.

Voilà, Président, je ne sais pas si j'ai réussi à faire accoster le navire...

M. ALAIN OHREL : Merci beaucoup, Monsieur de SALINS. Tout le monde a apprécié chacune de ces trois interventions, et j'en remercie les auteurs, pour toute l'information qu'elles apportent.

Dans ce débat public, il y a un principe dont je vous ai déjà parlé, qui est celui du principe d'équivalence. Alors, au nom du respect de l'équivalence, je ne distingue jamais les personnalités présentes dans la salle, parce que ce n'est pas le jeu de cette équivalence. Je vais quand même faire une exception à cette règle, ce soir, pour saluer très particulièrement le Maire d'Octeville, qui est ici, qui nous reçoit ; le remercier, et aussi louer son efficacité parce qu'il a réussi à faire surgir de je ne sais quel lieu inconnu tout proche, quelques chaises supplémentaires. Merci, Monsieur le Maire. Malheureusement, je ne suis tout de même pas sûr que tout le monde puisse être assis. C'est en tout cas le témoignage de l'intérêt que vous portez aux échanges, qui vont maintenant se continuer.

Restant sur le même sujet, comme je l'avais annoncé, est-ce maintenant Monsieur ROUX qui va parler ?

Merci de vous présenter, Monsieur, et de nous dire ce que vous avez à nous dire. Quel est le temps dont vous souhaitez disposer ?

M. DOMINIQUE ROUX : Le plus possible.

M. ALAIN OHREL : Combien ? Cinq minutes ?

M. DOMINIQUE ROUX : Plus !

M. ALAIN OHREL : Dix minutes. Allez-y, vous avez le même temps que les intervenants principaux.

M. DOMINIQUE ROUX : Je suis capitaine au long cours. J'ai navigué de 1965 à 1995, à la Société Gazocéan, et pendant une quinzaine d'années j'ai commandé des méthaniers.

C'est un lieu commun de dire que depuis le début du trafic de GNL, en 1965, celui-ci s'est effectué, au moins jusqu'en 2004, sans accidents majeurs. Cela est dû au savoir-faire de Gaz de France, au savoir-faire des équipages, et au côté un peu tranquille des lignes maritimes à l'époque, puisqu'on faisait des rotations de 8 jours Le Havre/Arzew/ Le Havre. La Manche était quand même moins fréquentée. Ensuite est venu Fos, puis Montoir ; mais les quantités transportées n'étaient pas comparables à celles d'aujourd'hui. Pour Le Havre, les quantités étaient de 0,5 milliard de mètres cubes par an. Fos, le Tonquin, c'était de l'ordre de 3,5 milliards de mètres cubes par an ; et Montoir 5 milliards de mètres cubes par an.

Gaz de France bénéficiait de contrats à long terme, ce qui permettait d'avoir des lignes régulières. Les gens se connaissaient. Nous connaissions les responsables des terminaux, aussi bien en Algérie qu'en France. On connaissait les problèmes des ports, les pilotes, les problèmes de ressac dans les ports, les remorqueurs. On connaissait les points dangereux sur les lignes maritimes.

Il y avait la présence d'antennes commerciales Gaz de France en Algérie, ce qui était très intéressant, elles réglaient pas mal de problèmes. Gazocéan avait également en permanence un ingénieur, par exemple pour le « Jules Verne », qui était là, au Havre, et qui s'occupait des problèmes. Il nous représentait et on obtenait ainsi pas mal de facilités pour l'entretien des bateaux.

Aujourd'hui, l'industrie du GNL est en pleine expansion. Les changements s'accroissent ces dernières années : l'ouverture des marchés aux intérêts privés ; le changement considérable des matériels, des zones géographiques, des intervenants, des natures des marchés. Il y a des conflits d'intérêts, et de nouveaux risques émergents.

La gestion des risques, en fonction des antécédents : « rien n'est arrivé, donc la sécurité est confirmée » n'a de sens que s'il est tenu scrupuleusement compte des conditions réelles dans lesquelles s'est exercée l'industrie du GNL. En réalité, depuis 1965, il y a eu très peu de trafic maritime, en comparaison de maintenant. Le 24 mars 1965 : premier chargement de « Jules Verne » à la Camel à Arzew, jusqu'en 1972, la mise en service de Fos Tonquin. Peu de cargaisons ont été transportées. Montoir entre en service en 1980.

Montoir a reçu en moyenne 70 cargaisons par an, entre 1980 et 2000. De nombreux méthaniers ont très peu navigué, ou pas du tout. Le « Ben Franklin » a fait 5 voyages, de 1975 à 1980. Les déboires d'« El Paso » : il y avait 6 gros bateaux qui n'ont pratiquement pas navigué, et sont partis tout neufs à la ferraille. Les « Methane Progress » et « Methane Princess » n'ont pas énormément navigué non plus, ils ont fait 16 cargaisons par an, en moyenne.

La revue « Jeunes Industries » dit que depuis 1984, pour l'Europe et les USA, c'est un coup d'arrêt brutal. Beaucoup avaient spéculé sur le grand développement et sur le marché « spot » du GNL. On se souvient de ces 40 méthaniers à la chaîne dans les fjords norvégiens, qui attendaient preneur.

La Grande Bretagne s'est retirée assez vite du circuit, et s'est arrêtée pendant un temps prolongé, elle ne fait que reprendre actuellement une place de plus en plus importante.

On avait une certaine répugnance à s'engager vis-à-vis du Nigeria, pas très sûr politiquement, donc cela a traîné un peu. Maintenant, le Nigeria est rentré dans la course.

Le projet présenté pour Antifer prévoit la réception de cargaisons « spots », c'est-à-dire de GNL de provenances variées par des méthaniers, dont les méthaniers géants nouvelle génération (Kmax, Qflex).

MME NATHALIE GALLO, ASSISTANT M. ROUX : Je me permets de me présenter, je suis de Bruneval, et je suis uniquement là pour assister Monsieur ROUX dans sa présentation. Vous allez voir défiler sur l'écran tous les chiffres, et les données, que Monsieur ROUX nous présente, en même temps qu'un certain nombre de questions auxquelles nous aimerions avoir des réponses.

Monsieur ROUX va les énumérer de façon assez rapide, mais elles défileront en même temps, ce qui permettra de bien les visualiser. Je rappelle : nous aimerions vraiment avoir des réponses à toutes les questions présentées.

Je poursuis. Comme Monsieur ROUX l'a dit, il s'agit d'un marché international en fort développement. Selon une étude de mai 2006 de Gaz de France, la France est le cinquième importateur mondial de GNL, derrière le Japon, la Corée du Sud, l'Espagne et les États-Unis. En 1995, le nombre de traversées maritimes par an de méthaniers est de 1.600, il passe en 2005 à environ 3.500.

De cette liste non exhaustive que vous voyez, il résulte que 2.290 passages par an, en Manche, de méthaniers de grande taille, sont prévus à partir de 2011.

M. DOMINIQUE ROUX : À la page 19 du dossier du maître d'ouvrage, il y a une petite carte. En tout, on compte 14 terminaux méthaniers, qui seront en activité d'ici 2010/2011. En

estimant la fréquentation à 100 méthaniers par an, par terminal, cela donne 2.800 passages par an de méthaniers en Manche, supplémentaires.

La Manche voit déjà passer un quart du trafic mondial. Parmi ces méthaniers, il y a ces fameux Qmax et Qflex. On ne sait pas trop bien, parce que dans le dossier on ne nous présente pas de Qmax, quelles sont les caractéristiques exactement. C'est la question n° 1 : qu'est-ce qu'un méthanier Qmax ? Un méthanier Qflex ? Pourquoi, dans son dossier, le maître d'ouvrage n'a-t-il pas jugé bon d'en faire figurer une représentation ?

On sait quand même qu'un Qmax transporte 270.000 mètres cubes, soit l'équivalent de 10 à 11 « Jules Verne » ; au lieu des 130.000 mètres cubes pour les méthaniers actuels. Il mesure environ 345 mètres de long et 55 mètres de large. Il y a une usine de re-liquéfaction à bord, il y a 2 lignes d'arbres, 2 hélices, une double coque, et, ma foi, peut-être bien des moteurs à gaz...

M. ALAIN OHREL : Une question de méthode, strictement : souhaitez-vous énumérer la suite de vos questions, sans interruption, ou voulez-vous les réponses au fur et à mesure ?

M. DOMINIQUE ROUX : Non, sans interruption.

M. ALAIN OHREL : Alors, chacun des membres de l'assistance qui se sent à même de répondre, le fera.

M. DOMINIQUE ROUX : La pertinence du choix d'Antifer...

MME NATHALIE GALLO : On va peut-être revenir un peu sur la double coque, qui ne présente pas que des avantages, puisqu'on en a parlé.

M. DOMINIQUE ROUX : La double coque, en effet, présente des avantages, mais sur ces grands bateaux, les ayant pratiqués, on voit que les doubles coques vieillissent ; il y a des corrosions, des efforts. Cela nécessite donc une surveillance. Jusqu'à présent, sur les tailles réduites, les équipages pouvaient visiter le bateau, mais là, sur ces grands bateaux, on voit mal comment cela va se faire. Il faut aller dans les ballastes, voir sur place. C'est un problème. Il y a quand même des risques d'entrée d'eau de mer dans les espaces d'isolation, si la double coque est attaquée.

Concernant la propulsion des méthaniers, les moteurs à gaz, comment cela va-t-il se passer ? Est-ce l'utilisation des évaporations naturelles ? Va-t-on forcer les évaporations ? Les évaporations naturelles suffiront-elles à la propulsion du navire ? Sur ceux sur lesquels j'étais, cela ne suffisait pas ; il y avait toujours un apport de fuel. Nous nous sommes toujours refusés de faire des évaporations forcées, qui imposent des collecteurs de liquide en mer, c'est inquiétant, dangereux. On évitait d'avoir des collecteurs pleins de liquide en mer. Donc, je ne sais pas comment ils feront.

UN INTERVENANT : Ces bateaux sont-ils émetteurs de gaz à effet de serre ?

M. DOMINIQUE ROUX : On parlera de cela plus tard. Pour l'instant, on suit notre plan.

M. ALAIN OHREL : Allez-y, Monsieur ROUX.

M. DOMINIQUE ROUX : Le trafic transmanche : la Manche est une des mers les plus fréquentées, 600 mouvements journaliers de navires, plus les cabotages, plus les ferries qui traversent (Angleterre, et France/Irlande), plus les pêcheurs (chalutage hauturier, chalutage pélagique ouest, palangrier hauturier, etc.), plus de très nombreux plaisanciers.

Le transport et l'industrie des GNL en général ne doivent se développer qu'à condition d'éviter un maximum de risques. Cela a un coût au niveau européen et national : organisation, coordination, effectifs, contrôles ; interventions avec matériel nautique, terrestre et aérien.

MME NATHALIE GALLO : Une citation de la Commission Européenne, le Directeur des Transports Maritimes de la DG7. Je cite : « *Dans les transports maritimes, la responsabilité du contrôle de pratiquement toutes les réglementations de sécurité incombe aux États du pavillon, aux propriétaires de navires et à un moindre degré, aux sociétés de classification. Cela laisse des maillons très importants de la chaîne de responsabilités complètement en-dehors du champ réglementaire* ».

M. DOMINIQUE ROUX : Question n° 2 : dans l'avenir, le contrôle de trafic maritime par une garde-côte européenne (dont on parle depuis si longtemps et qu'on espère) est-il envisagé, puisque la Commission Européenne constate qu'il y a des ruptures dans la chaîne de sécurité ? Il est certain que la création d'une garde-côte européenne est complexe et implique des transferts de souveraineté, qui posent des problèmes. Pourtant, certains de ces éléments préexistent. Il reste à compléter et coordonner, le budget est certainement un point de blocage ; mais sur le plan technique, la mise en commun des moyens nautiques et aériens existant suffirait pour constituer le noyau de cette garde-côte européenne.

Au départ d'Antifer, il faudra un méthanier, donc rallier la voie descendante des Casquets, coupant ainsi la voie montante Casquets-Pas-de-Calais. Puis, un franchissement des zones de pêche fréquentées ; du trafic plaisancier. Les risques de collision avec des navires dangereux sont en augmentation constante.

Question n° 3 : pourquoi vouloir rajouter des terminaux GNL supplémentaires dans une zone où les risques sont déjà particulièrement élevés ?

Question n° 4 : parmi les 3 projets dont la CNDP doit débattre, celui qui évite les surcharges de risques en Manche n'est-il pas le mieux indiqué ?

Question n° 5 : Pourquoi Gaz de France ne propose-t-il pas un agrandissement de son terminal de Montoir, situé dans une zone qui ne gêne personne et disposant de surfaces importantes ?

(Applaudissements)

UN INTERVENANT : C'est totalement faux, parce que si vous rentrez à Montoir, cela présente plus de risques que rentrer à Antifer. Vous êtes dans une rivière, avec un courant... Les ballastages aussi.

M. ALAIN OHREL : Pardon de mon interruption. Pour que je puisse prendre la mesure des choses : combien avez-vous de questions, encore ?

M. DOMINIQUE ROUX : 30.

(Applaudissements).

M. ALAIN OHREL : Écoutez, je trouve toutes ces questions très intéressantes...Qu'y a-t-il ? Vous avez quelque chose à dire, Monsieur ? Allez-y, prenez le micro.

UN INTERVENANT : On n'a pas interrompu tout à l'heure...

M. ALAIN OHREL : Je n'interromps pas, je fais une proposition : vous nous dites que vous avez encore 30 questions. Je les trouve très intéressantes, il n'est pas question de les ignorer. Je vous propose de demander à Monsieur BAUDOIN de répondre aux questions formulées jusqu'à maintenant... Vous voulez avoir les questions à la queue leu leu ? Sans réponses ?... Il faut savoir !... Vous voulez les questions, sans réponses... Je suis d'accord. Toutes les 5 questions. Allez-y, formulez la cinquième.

MME NATHALIE GALLO : Le but était de formuler toutes les questions, et de laisser le temps à Gaz de Normandie de nous formuler des réponses lors de la prochaine réunion.

(Applaudissements).

M. DOMINIQUE ROUX : Alors, on continue.

M. ALAIN OHREL : Je suis d'accord. C'est très bien. C'est la proposition que je voulais faire.

M. DOMINIQUE ROUX : Question n° 6...

M. ALAIN OHREL : Si vous voulez les formuler toutes, allez-y ; mais en sachant qu'on n'y répondra pas aujourd'hui.

MME NATHALIE GALLO : On ne les formule pas toutes. Nous sommes arrivés à la question n° 6, tout simplement.

M. DOMINIQUE ROUX : Question n° 6 : de quelle surface les promoteurs disposent-ils pour construire le terminal ? Dans le dossier, on n'arrive pas à la trouver. À Dunkerque, il y a 50 hectares. Les grandes distances entre différents équipements sont un atout pour la sécurité d'un terminal GNL.

Question n° 7 : quelle surface l'installation de comptage du gaz naturel occupera-t-elle ? Où sera-t-elle implantée ? On ne la voit pas dans le dossier. Cela doit quand même occuper pas mal de place.

Question n° 8 : aucune mention de l'installation d'azote indispensable au fonctionnement du terminal. Stockage et production : je ne sais pas... Quels sont l'emplacement, la surface occupée, les caractéristiques techniques d'une telle installation ?

UN INTERVENANT : Et l'importation !

M. DOMINIQUE ROUX : La jetée : je vais parler un peu de mon cas personnel, puisque j'ai navigué, de façon à pouvoir rebondir sur des questions.

M. ALAIN OHREL : Le rebondissement est d'ores et déjà prévu, pour la prochaine séance, alors n'en faisons pas un dès maintenant.

M. DOMINIQUE ROUX : C'est très court. Il y a deux événements de mer : la catastrophe du Maashuis ; je ne sais pas si quelqu'un en a entendu parler. Pas grand monde, je pense.

C'est une catastrophe majeure en Méditerranée, qui s'est passée à Skikda. Le 15 février 1989, le navire néerlandais Maashuis de la Nedlloyd, pétrolier sur ballaste mouille en rade de Skikda, dans la zone de mouillage nord de la jetée du port, dans l'après-midi, par vent calme et mer belle. Construit en 1982, pavillon néerlandais, double coque. Dans la soirée, coup de vent soudain, et violent, atteignant force 10. Le navire ne peut appareiller du mouillage et est drossé contre les blocs tétrapodes de la jetée, sans que les remorqueurs ne puissent lui porter assistance. Pendant la nuit, il est complètement détruit et au matin, le

calme revenu, le navire a disparu, avec 27 hommes d'équipage. Une partie importante de la jetée est sérieusement endommagée. Il y a une pollution de la mer par les soutes du navire, qui n'étaient heureusement pas chargées. Cela s'est passé le 15 février 1989 à Skikda.

Le deuxième événement dont je voudrais parler est la tempête du 4 décembre 1976, à Marseille. J'ai embarqué sur le Ben Franklin, à la grande jetée de Marseille, le 6 décembre 1976, après le passage d'un cyclone, vent de sud, rafales à 100 nœuds ; au cours duquel le Mostefaban Boulaïd* et le Ben Franklin, qui étaient à la grande jetée à Marseille, et étaient dégazés, ont cassé leur amarrage. Le Ben Franklin a, du même coup, envoyé par le fond le Francesca (navire de recherche chargé de matériel scientifique) qui était amarré derrière lui.

Sur la rade d'Antifer, les coups de vent sont fréquents et peuvent être violents. Décembre 1936 : le vent a atteint 235 kilomètres/heure. Le 9 octobre 1964, un ouragan à 200 kilomètres/heure sur la falaise cause de graves dégâts.

Question n° 9 : en cas d'impossibilité pour les navires méthaniers de garder le mouillage, dans quelle limite leurs zones d'évolution en attente sont-elles comprises ? Sinon, où trouveront-ils refuge avec leur cargaison ?

Question n° 10 : le port autonome du Havre ne pourrait-il pas communiquer les archives du mauvais temps concernant le port pétrolier, depuis la mise en service ?

Question n° 11 : de combien de remorqueurs la capitainerie dispose-t-elle pour assurer le service de Port 2000, du Havre et d'Antifer ? Le pilotage du Havre prévoit une augmentation de 22.000 à 28.000 mouvements par an.

Question n° 12 : compte tenu de l'accroissement prévu des grands navires dangereux, l'acquisition par le port de remorqueurs supplémentaires est-elle envisagée ?

Question n° 13 : combien de temps un remorqueur met-il pour rallier Antifer par beau temps (on dit une heure et demie), et par mauvais temps ?

Question n° 14 : étant donné la coexistence d'un terminal pétrolier et d'un terminal méthanier, combien de remorqueurs resteront en service à Antifer pendant des opérations commerciales simultanées de pétroliers et de méthaniers ?

MME NATHALIE GALLO : Les risques sur un terminal. On voudrait vous rappeler la catastrophe de Skikda. Le 19 janvier 2004, une très forte déflagration s'est produite, à 18 h 40, au niveau du complexe GNL de Skikda, suivie d'un incendie. 3 unités de liquéfaction, sur les 6 que comporte le complexe, ont été fortement endommagées et soumises à un feu intense. 23 décès, 74 blessés.

La centrale thermique de Sonelgaz, mitoyenne du complexe GNL, s'est arrêtée sous l'effet de l'onde de choc de l'explosion. Cette catastrophe a attiré l'attention sur l'extrême dangerosité du GNL. Partout dans le monde, aujourd'hui, les populations sont sensibilisées aux risques que fait courir le commerce de ce produit.

(Applaudissements)

M. ALAIN OHREL : Il s'agit d'une usine de liquéfaction ?

M. DOMINIQUE ROUX : C'est l'usine de liquéfaction de Skikda.

Supposons que le terminal d'Antifer soit en place. Il va falloir donc la phase de mise en service du terminal méthanier d'Antifer. Il faut passer par le séchage et l'inertage des grands réservoirs, puis la mise sous gaz, ensuite la mise en froid, avant le premier chargement.

L'inertage : l'opération consiste à assurer un balayage à l'azote des bras de connexion, des connecteurs, de chacun des réservoirs, et des installations de reprise des évaporations ; de façon à diminuer toute trace d'humidité et toute présence d'oxygène.

Question n°15 : quelle est la quantité d'azote liquide nécessaire à l'inertage et par quel moyen cet azote sera-t-il acheminé ? Si c'est par camion ?

La phase de mise sous gaz : à ce stade, l'opération de mise sous gaz peut commencer. Le mélange gazeux résultant, gaz naturel + azote, sera évacué dans l'atmosphère, en grandes quantités ; ce mélange ne pouvant être brûlé à la torche, sauf vraiment à la fin, quand le gaz naturel est riche.

Question n°16 : quelle méthode sera adoptée pour cette opération ? Il y a plusieurs méthodes possibles. À quelle quantité sont estimés les rejets du mélange dans l'atmosphère ?

Ensuite, viendra la mise en froid. Cette opération produit beaucoup d'évaporation, qu'il faudra brûler à la torchère, pendant une grande partie de l'opération.

Question n°17 : à quelle quantité estimez-vous les évaporations qui seront brûlées à la torchère pendant la mise en froid ?

Le chargement des réservoirs en GNL : cela se fera avec la reprise de l'évaporation, normalement ; et éventuellement quelques envois à la torchère.

On voit que ces opérations ne sont pas anodines : nombreux camions d'azote liquide sur les routes, rejets importants de mélange méthane/azote à brûler dans l'atmosphère. Certes, cela se pratique pour tous les terminaux méthaniers dans le monde, lors de leur mise en service ; et à chaque opération de maintenance exigeant l'inertage d'un réservoir.

La particularité d'Antifer est la présence de la falaise, dont il faudrait que les experts disent si elle constitue ou non un obstacle susceptible de bloquer une nappe de gaz dangereuse, dans certaines conditions.

M. ALAIN OHREL : Pardon ; les questions qui suivent sont-elles à l'instar des toutes dernières ? Donc, ne sont plus maritimes.

M. DOMINIQUE ROUX : On est dans les risques du GNL.

M. ALAIN OHREL : Oui, mais au stade de l'exploitation, d'après ce que je comprends. C'est maintenant la seconde partie de la réunion, si vous voulez bien, vous poserez vos questions quand on aura abordé cette seconde partie. On vient de traiter le maritime. Sinon, on ne sait plus où l'on en est.

M. DOMINIQUE ROUX : Je veux bien, comme vous voulez.

M. ALAIN OHREL : Je crois qu'il faut être tout à fait clairs entre nous. On a entendu (c'était bien légitime, et très intéressant) des questions qui toutes, ou presque, concernaient l'aspect maritime que nous avons à étudier. Nous sommes convenus d'y revenir, sauf s'il y avait sur un point très important de ces questions, d'ores et déjà, une réponse toute prête. Sinon, comme vous l'avez souhaité, les réponses vous seront adressées par Gaz de Normandie,

avec le concours éventuellement des services compétents et concernés ; sur toutes ces questions d'ordre maritime.

Je vais laisser la parole à Monsieur DEFRANCE. Nous allons aborder les risques industriels, par différence avec les risques maritimes, et comme les questions que nous entendons le concernant, nous y reviendrons tout à l'heure.

Donc, on est d'accord. Avant de quitter le domaine maritime, si je puis dire, y a-t-il dans les questions maritimes, une question très importante sur laquelle Monsieur BAUDOIN, par exemple, pourrait réagir, ou répondre ? Ou Monsieur de SALINS ? Monsieur ABJEAN ? Ou peut-être Monsieur le Président de la Chambre de Commerce du Havre, ce serait très bien.

Monsieur ROUX, tout le monde vous a écouté avec beaucoup d'attention, vous le remarquerez, c'est intéressant ; je me permets de vous indiquer que vous avez utilisé 27 minutes.

(Applaudissements)

M. VIANNEY DE CHALUS, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU HAVRE : Juste un petit témoignage. Je suis Président de la Chambre de Commerce du Havre, mais c'est un emploi bénévole. J'ai un métier par ailleurs, depuis 30 ans : je dirige une Compagnie d'assurance maritime des transports, qui est un des leaders ; je crois que nous sommes même parmi les 5 premiers mondiaux dans ce domaine.

Parmi nos assurés, on assure des navires, et parmi ces navires, des méthaniers, depuis 30 ans. On était sur le Jules Verne, sur le Ben Franklin. Ce n'était pas forcément Gaz de France à l'époque, je crois que c'était plutôt Gazocéan, parce que Gaz de France n'avait alors pas d'armement.

Mon témoignage en tant qu'assureur : on n'a jamais eu d'explosion sur un méthanier, jamais. On a eu des échouements, des collisions très sévères, des incendies de machines ; jamais d'explosion sur un méthanier.

(commentaires dans la salle).

Justement, ce sont les meilleurs risques, je suis sérieux, je témoigne d'un métier.

Je veux dire également, sur ces LNG, que ce sont des bateaux qui valent de l'ordre de 250 à 300 millions de dollars pièce. Il y a au maximum 10 armateurs dans le monde qui les opèrent. Complaisance ou pas complaisance, je vous assure que ce sont des gens très sérieux, qui font très attention aux équipages qu'ils mettent à bord, et aux risques, pour préserver.

DANS LA SALLE : Vous avez assuré l'Erika ? Ils sont tous sous pavillon de complaisance !

C'est un tout. Mais bien sûr ! Je ne vais pas polémiquer sur la complaisance. Je ne dirais pas cela sur tous les risques, mais sur ce genre de risques, il n'y a pas de problème. Vu de notre côté, et d'ailleurs nos taux de primes sont très bas pour ce genre de risques.

DANS LA SALLE : Et la rupture de pont !

M. ALAIN OHREL : Merci, Monsieur le Président. Monsieur de SALINS, si vous le voulez, vous avez un mot à ajouter.

M. XAVIER DE SALINS : Je voudrais juste donner quelques chiffres, parce que je les ai reçus hier. J'étais en réunion avec Monsieur le Directeur BAUDOIN, à Rouen, et j'ai rencontré le Directeur du CROSS de Jobourg. Je lui ai demandé quelques statistiques, qu'il m'a fait parvenir. Je pense qu'il est intéressant de les porter à votre connaissance, tout simplement parce que cela va un peu à l'encontre des idées que l'on peut tous avoir, y compris moi, qui ai pourtant largement navigué au large de la Manche, en tant qu'officier.

En 2006, 72.039 navires ont été identifiés et détectés par le CROSS. Dans le DDST des Casquets, c'est le plus important. Je croyais que c'était le Pas-de-Calais, mais en termes de trafic, c'est celui de Jobourg ; soit environ 197 par jour. Le nombre est en légère augmentation, de 2 % par rapport à l'année 2005.

Principaux types de navires recensés :

cargos polyvalents : 19.689,
vraquiers : 9.725,
pétroliers : 4.457.

Les pavillons les plus fréquents : Antigua : 7.514 ; Bahamas, Panama, Libéria, et Pays-Bas.

La flotte transitant en Manche est relativement jeune. 62 % des navires ont moins de 15 ans, dont 21 % ont moins de 5 ans. 13 % des navires ont plus de 25 ans, et cela tombe à 6 % pour les pétroliers, chimiquiers, et gaziers.

Pour les pétroliers, cela s'explique très facilement, puisque maintenant il est obligatoire d'avoir une double coque, donc ce sont des navires jeunes. Il en va de même pour les méthaniens.

En 2006, le CROSS Jobourg a dressé 24 Procès Verbaux. Je vous rappelle le nombre total de navires suivis par le CROSS Jobourg : 72.000 navires ; et 24 Procès Verbaux d'irrégularités.

UN INTERVENANT : ...c'est pour faire du business, on en est toujours là ! Il est temps que les élus en prennent conscience ?

Le business à court terme que la plupart des élus font, comme les commerciaux et les chefs d'entreprise le font, il faut prendre conscience qu'il y a autre chose. La question majeure n'est pas si l'on doit faire du gaz, mais de faire de l'éolien, autre chose que ce projet. Dans un avenir à court terme, cela va effectivement vous apporter, vous, Monsieur le Président du Pilotage, du business. Tout le monde regarde son nombril sur une question essentielle, sur laquelle vous êtes tous en train de vous tromper. Dans 30 ou 40 ans, quand le prix du gaz et du pétrole aura triplé, quadruplé, quand la consommation s'effondrera, vous vous rendrez compte, tous, que vous avez fait une erreur pour les générations futures ; et c'est ce que l'on est en train de vous dire, aujourd'hui !

(Applaudissements)

M. ALAIN OHREL : Je propose que l'on continue...

UN INTERVENANT : Pour appuyer l'intervenant précédent, je suis désolé, mais il y a eu une émission également, avec des spécialistes, des scientifiques, des chercheurs, sur France Inter, cette semaine, mardi exactement.

On est complètement dépassé. Ce sont des techniques et des projets de grands-pères. Il y a eu un exemple avec Fribourg, dont un quartier est passé en autonomie complète pour

l'électricité, avec des déchets domestiques et autres. Eux-mêmes revendent, maintenant, de l'électricité, en-dehors de leur quartier.

M. ALAIN OHREL : À Lille, vous avez vu (je rends compte, comme vous, des nouvelles que l'on reçoit) que l'on fait marcher des bus avec du méthane produit par les ordures ménagères.

UN INTERVENANT : Je ne suis pas écologiste, mais les élus, le Président de la Chambre de Commerce, les élus présents ce soir, lisez le livre de Nicolas HULOT ; juste pour prendre conscience. Il ne s'adresse qu'à vous, les élus. Il vous dit que vous êtes en train de vous tromper. Et encore une fois, on est en train de se tromper. Qu'est-ce que le port veut faire ? Du business ! Monsieur de CHALUS veut faire du business. Monsieur le Président de la Station de Pilotage veut faire du business. On fait des erreurs, qui vont, en plus, causer des préjudices à la population pour les 40 prochaines années ! Et au littoral.

(Applaudissements)

C'est hallucinant que ce soit toute une bande de jeunes qui prennent conscience que l'on est en train de faire des erreurs, et que les personnes censées représenter le peuple soient toujours dans leur logique nombriliste : on fait du business, on développe le port ; mais on n'a pas besoin de ce gaz, en France ! On n'en a pas besoin à Antifer !

(Applaudissements)

M. ALAIN OHREL : Monsieur DEFRANCE, vous avez la parole.

M. GUSTAVE DEFRANCE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous avons dans la salle des personnes qui apportent, ce soir, une compétence en matière de risques, et qui ont aussi des responsabilités dans ce domaine.

La réunion de ce soir, pour une part non négligeable, doit apporter des éléments pour essayer de comprendre comment une installation à risques, qu'est un terminal méthanier, peut être, dans une certaine mesure, maîtrisée.

Nous avons demandé au Responsable du ministère de l'Écologie, du Développement durable, de venir. Cédric BOURILLET est présent, ce soir. C'est lui qui a en charge, au niveau du MEDAD, le Bureau des risques technologiques. Il est donc venu pour apporter les éléments tels qu'on les voit dans l'hypothèse de la création d'un terminal méthanier. Il aura la parole tout à l'heure.

De la même manière, se trouve ici Philippe DUCROCQ, qui est le Directeur Régional de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement ; qui aura la responsabilité, si le projet continue, de dire, au nom de l'État : « Voilà les éléments à partir desquels le préfet de département doit autoriser, ou ne pas autoriser, l'installation ».

Il serait intéressant que l'on donne la parole à ces personnes, pour que vous ayez les éléments, toujours dans l'hypothèse où le terminal méthanier se ferait.

Il faut quand même rappeler que pour toutes les installations à risques, quelles qu'elles soient : les grands barrages, les installations nucléaires, les canalisations et les installations classées pour la protection de l'environnement, les ICPE.

Ici, on parle plus de SEVESO, mais ce n'est qu'une catégorie particulière. Pour toutes ces installations, depuis au moins deux siècles, le fondement de toute la réglementation est de

dire que le premier responsable, du point de vue des risques, est l'industriel. C'est celui qui est l'exploitant de l'installation à risques.

Pourquoi est-ce le fondement de toute réglementation ? Il y a des fondements juridiques ; le code civil et le code pénal (j'avais prévu de lire les articles, mais on n'a pas le temps) donnent une responsabilité juridique, même s'il n'y avait pas de réglementation. Dès l'instant où l'on provoque un accident, on a une responsabilité civile et s'il y a des blessés, etc., une responsabilité pénale. C'est la réglementation telle qu'elle existe aujourd'hui.

Mais il y a un fondement plus fort pour dire que c'est l'exploitant de toute installation à risques qui arrive en priorité, parce que bien sûr, aujourd'hui, on vous parle d'un terminal méthanier, pour lequel la conception d'ensemble est presque terminée, dans une certaine mesure. À partir de la conception, il faudra réaliser l'installation, la construire ; c'est une deuxième phase et dans le système industriel, on connaît des réalisations qui n'ont pas été tout à fait conformes à la conception. C'est très important.

Ensuite, quand l'installation existe, il y a bien sûr une exploitation ; et dans cette exploitation, il y a le problème de l'entretien ; il a été signalé tout à l'heure, pour des navires à double coque. Il y a une importance considérable à assurer, notamment en bordure de mer, les problèmes d'entretien.

Aujourd'hui, on va plus loin que cela. Il est évident que l'on construit un terminal méthanier, sur des bases scientifiques et technologiques connues, mais le progrès scientifique et technologique est tel qu'un industriel a l'obligation de se tenir au courant de la manière dont il pourrait améliorer son installation, etc. et même, dans une certaine mesure, tirer parti, à partir d'un retour d'expérience, de toutes les anomalies qui peuvent être constatées, et les accidents bien sûr, et les incidents ; sur les terminaux méthaniers dans le monde, de telle manière que l'industriel puisse parfaire la sécurité.

Dans tous les pays, pratiquement, aujourd'hui, l'État est mobilisé sur ces affaires à risques, parce qu'il y a une demande de la population qu'il y ait un encadrement de la responsabilité de l'industriel, et un contrôle de la responsabilité de l'industriel. C'est une donnée importante. Il peut y avoir, dans l'exploitation d'un établissement à risques, des négligences, plus ou moins volontaires. Elles doivent être sanctionnées. La police technique des installations classées est faite pour cela.

Ensuite, il y a le coût de la prévention. Elle a un coût, et un industriel peut dire : « Telle mesure coûte cher, est-ce que je la fais ou pas ? ». La police des installations classées est là pour contrôler ce genre de situation, et apprécier à tout moment comment se fait l'évolution de la sécurité sur une installation.

C'est un court rappel. Je vous propose, dans un premier temps, que l'on écoute, en un temps limité, comment l'industriel voit sa responsabilité en matière de risques ; qu'ensuite on donne la parole à Monsieur DUCROCQ, le Directeur de la DRIRE : voilà comment la DRIRE va travailler sur ce dossier ; et que pour terminer, Cédric BOURILLET, qui est du Ministère de Paris, et qui a une équipe qui intervient sur l'ensemble des trois projets à Dunkerque et au Verdon, à Bordeaux, puisse nous dire comment le ministère va se comporter.

Je rappelle que tout cela est dans un ministère, qui a en charge aussi le Grenelle de l'Environnement, etc.

UN INTERVENANT : Un échec annoncé !

M. GUSTAVE DEFRANCE : je ne sais pas. J'ai animé un atelier dans une réunion interrégionale sur la démocratie écologique, et tout le monde ne pensait pas que ce soit un échec, mais ce n'est pas facile.

Donc, l'industriel va essayer, en des termes courts, de vous donner ces éléments tels qu'il les voit aujourd'hui, dans le cadre de son projet, sur les risques, la maîtrise des risques à la source et la maîtrise des risques au cours de l'exploitation.

(commentaires dans la salle).

On est sur un terminal à risques ! Pas sur autre chose, ce soir. On regarde un terminal qui est proposé, et après, en quelque sorte, vous aurez la parole pour dire en quoi la proposition de l'industriel n'est pas satisfaisante, comment cela peut être changé, etc.

Vous avez la parole.

DANS LA SALLE : On n'en veut pas de votre terminal, allez le faire à Dunkerque ! À Dunkerque ils le veulent, ils le demandent tous les jours ! Tout ce que vous nous racontez n'a aucune valeur !

M. GUSTAVE DEFRANCE : Nous sommes totalement indépendants dans ce débat...

Je participe au débat à Dunkerque et à Bordeaux. Dire ici que tout le monde à Dunkerque est pour, c'est faux...

UN INTERVENANT : Mais si ! Les gens étaient pour, à Dunkerque. Mon fils est allé à toutes les réunions à Dunkerque, il vient de me téléphoner et de me dire qu'ils le veulent absolument.

M. GUSTAVE DEFRANCE : J'ai passé ma soirée hier à Dunkerque, croyez-moi, plusieurs personnes ont pris position contre le projet. Comment détermine-t-on la majorité ?

UN INTERVENANT : A Saint Jouin, tout le monde est contre.

(Réactions dans la salle)

M. GUSTAVE DEFRANCE : Il y a des personnes qui ont des compétences, ce n'est pas niable. Vous avez la parole.

M. YVES BRAMOULLÉ, DIRECTEUR DE PROJET, GAZ DE NORMANDIE : On va essayer d'apporter, dans un premier temps, une information sur notre projet. C'est aussi à cela que sert le débat public, et c'est pourquoi la loi l'a institué, c'est d'abord pour que l'on puisse informer sur ce que l'on compte faire, et ensuite recueillir, écouter, tout ce qui vient de tous les intervenants, et du public.

Je vais essayer, j'espère Monsieur le Président, sans être trop interrompu, de faire la présentation. Sinon, cela n'a aucun sens.

(contestations dans la salle).

M. ALAIN OHREL : Non, vous ne le savez pas puisque vous vous êtes plaints de ce que, précisément, vous n'aviez pas eu le temps de prendre connaissance du document qui vous a été adressé il y a quelques jours. Donc, là, vous allez l'entendre.

M. GUSTAVE DEFRANCE : On va passer rapidement sur les aspects..., pour arriver aux éléments nouveaux, qui ont fait l'objet d'une note, et qui n'avaient pas été abordés jusqu'à

présent. Des éléments nouveaux, plus précis, seront abordés ce soir, et seront ensuite vus à la lumière du contrôle de l'État. Allez-y, Monsieur BRAMOULLÉ.

M. YVES BRAMOULLÉ : J'entends plusieurs personnes dire : « C'est bon, on sait, on sait tout ». Il y a des gens qui savent beaucoup de choses ; mais je vois qu'il y a beaucoup de monde, ce soir, et il y a peut-être dans l'assistance des gens qui ne savent pas encore.

Je vais un peu répéter certaines choses, par rapport aux fois d'avant ; à chaque fois on le dit, c'est inévitable dans ce processus de débat public. Je pense que c'est la règle. Si je répète trop, Monsieur le Président, dites-moi d'aller plus vite.

Je vais d'abord essayer de montrer, de manière imagée, ce qu'est un terminal méthanier, avant de commencer à expliquer comment on en analyse les dangers et les risques.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Monsieur BRAMOULLÉ, puis-je vous proposer de passer cette première partie ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Je la passe très vite, ce sont uniquement des photos...

M. ALAIN OHREL : Là-dessus, il faut aller vite.

M. YVES BRAMOULLÉ : Quelques photos des installations du terminal.

Ici, vous avez le poste de déchargement...

(Commentaires de la salle)

M. GUSTAVE DEFRANCE : Allez-y, Monsieur BRAMOULLÉ. On va aller vite, pour laisser de la place aux éléments nouveaux.

UN INTERVENANT : On est né dans une région industrielle ! On sait ce que c'est !

M. GUSTAVE DEFRANCE : On a tous des choses à apprendre, en permanence. Allez-y.

M. YVES BRAMOULLÉ : Je n'ai pas la prétention de vous expliquer toute l'industrie, mais je vais essayer de vous expliquer notre projet de terminal méthanier.

Vous avez là quelques photos qui vous montrent ce à quoi cela ressemble. Je répète : le poste de déchargement, avec ici les bras raccordés au navire ; les réservoirs de stockage ; les unités de regazéification et les bâtiments techniques.

Autre exemple de réservoir de stockage, cette photo de construction des réservoirs, pour que vous ayez une idée de la constitution du mur et du toit en béton de l'enceinte qui protège le réservoir. Je rappelle que les réservoirs sont dits « à intégrité totale », leur caractéristique est que le réservoir lui-même, qui est métallique, se trouve à l'intérieur d'une enceinte en béton, dont vous voyez ici la construction.

Cela est nouveau, vous ne l'avez jamais vu, vous ne pouvez pas le contester, à part sur le tract de l'association, mais ici c'est une vraie photo d'une torche allumée. C'est un terminal en phase de « cool down », comme l'a signalé le Commandant ROUX tout à l'heure. Pendant le refroidissement initial du terminal, on vaporise une assez grande quantité de gaz sur quelques jours, puisqu'à ce moment-là, les vapeurs ne peuvent pas encore être expédiées dans le réseau. C'est un des moments où la torche fonctionne.

J'ai récapitulé ici les cas de fonctionnement de la torche, dans les grandes lignes.

À la mise en froid initiale, pendant quelques jours, une seule fois puisque c'est au début, à la mise en service du terminal.

Ensuite, elle peut fonctionner à nouveau lors des opérations de maintenance programmées ; là, cela dure en moyenne quelques heures, une à dix fois par an selon les opérations de maintenance.

Puis, elle peut fonctionner en cas d'ouverture de soupapes, qui sont des éléments de sécurité que l'on met sur toutes les installations industrielles pour éviter les surpressions.

Ce sont des fonctionnements plutôt plus rapides, avec éventuellement des débits plus importants ; c'est pour ces cas fonctionnement des soupapes qu'est dimensionnée la torche. C'est sa fonction principale, un organe de sécurité qui permet d'évacuer et de brûler le gaz dégagé par le fonctionnement des soupapes.

La démarche de maîtrise des risques commence par l'identification des dangers. Je vais donc rappeler rapidement quels sont les dangers que présente le GNL et par la même occasion, ceux qu'il ne présente pas.

Il y a 4 dangers :

- les dangers liés à la température (froide) ;
- les dangers liés à la TRP (transition rapide de phase) : la vaporisation brutale au contact de l'eau ;
- le danger principal, lié à l'inflammation du gaz naturel ;
- le danger lié à l'explosion d'un mélange air/gaz dans un lieu confiné.

Il est très important de passer un peu de temps là-dessus, pour savoir de quoi on parle. On entend souvent parler d'explosion, de nuage toxique, etc. Si vous voulez être vraiment informés, prenez la peine de m'écouter 5 minutes, et surtout de laisser les gens écouter, pour que vous ayez une information objective. Ensuite, on pourra discuter.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Allez-y, tout le monde vous écoute.

M. YVES BRAMOULLÉ : La température du GNL est de - 160 degrés (ce que l'on appelle « température cryogénique ») ; en matière de danger pour les personnes, cela se traduit par des brûlures froides, donc il faut absolument éviter tout contact entre le GNL et le corps. Ceci est évidemment complètement intégré dans la formation des opérateurs, et dans la manière dont ils sont équipés. Par ailleurs, ces températures basses fragilisent la plupart des matériaux. Il faut donc utiliser dans la cryogénie des matériaux qui résistent aux basses températures.

Donc, un terminal méthanier, contrairement à un terminal pétrolier, par exemple, est construit avec des matériaux tout à fait spécifiques. C'est de l'acier inoxydable, de l'aluminium, de l'invar, du béton ; des choses qui résistent au froid.

Donc, les effets de la température basse du GNL peuvent présenter un danger pour les opérateurs, pour les matériaux du terminal ; en aucun cas pour les personnes situées à l'extérieur.

En cas de déversement de GNL sur l'eau, il y a un phénomène, qui a déjà été évoqué à plusieurs reprises, dans les phases précédentes, qui s'appelle « la transition rapide de phase », que l'on appelle aussi « des explosions froides ». Cela provoque des surpressions modérées ; il y a eu des tas d'essais et d'études là-dessus. Il n'y a pas de risques pour les coques des navires, et pas de risques non plus pour le public, évidemment.

Le danger représenté par l'inflammation du GNL représente le principal potentiel de risques, puisqu'on a des grandes quantités de produit à l'intérieur d'un tel terminal, c'est d'ailleurs pourquoi c'est classé SEVESO. Donc, plus de 200 tonnes. Qui dit « grandes quantités » dit forcément « possibilité d'inflammations de quantités de gaz »

En cas de déversement de GNL à l'extérieur, le GNL se vaporise très vite ; il boue comme de l'eau bouillante, s'il tombe par terre ou à la surface de l'eau, et il se transforme en vapeur, qui est du gaz naturel. Dans un premier temps, ce gaz naturel est froid, il stagne quelque peu au niveau du sol, et se diffuse en fonction de la direction du vent. Dès qu'il s'est échauffé au-dessus d'environ – 110 degrés, il devient plus léger que l'air, et monte. Pendant la phase où la proportion de gaz dans l'air est comprise entre 5 et 15 %, cela peut s'enflammer, s'il y a évidemment une source d'inflammation.

Ceci donne 3 types de feux, que l'on étudie en détail dans des études de danger :

Le feu de flaque : si l'on a du GNL à basse pression qui se répand sur le sol, suite à une fuite, et l'on a ici une source d'inflammation, quelle qu'elle soit ; on a une inflammation immédiate, et donc un feu de flaque, qui génère des radiations thermiques, pouvant être dangereuses pour les êtres vivants.

On calcule un certain nombre de zones d'effets ; on baptise « limite de la zone d'effets » la distance à laquelle le flux thermique arrive en dessous d'une certaine valeur, fixée par la réglementation. En France, c'est 3 kilowatts par mètre carré qui sont pris aujourd'hui, en général, pour cette valeur-là.

Si l'on n'a pas de source d'inflammation, le GNL va s'évaporer très vite. En fonction de la vitesse du vent, le nuage de gaz va se déplacer dans le sens du vent, même si le vent est très faible. On aura donc ici des concentrations élevées en gaz, là des concentrations faibles non inflammables, et dans une bande ici, une concentration inflammable.

Si cette concentration inflammable rencontre ici une source d'inflammation, le nuage s'enflamme, se consume très rapidement, en quelques secondes. Ensuite, la flamme reflue vers la flaque, et on se retrouve dans le cas du feu de flaque. C'est ce que l'on appelle « le feu de nuage » lorsqu'on n'a pas inflammation immédiate.

Le troisième cas de figure : lorsqu'on a une fuite qui se produit sur un équipement à hautes pressions. Les hautes pressions que l'on a dans ce genre d'installation, ce sont quelques dizaines de bars (les basses pressions, quelques bars).

À haute pression, le GNL n'a pas le temps de retomber au sol, il se vaporise directement. S'il n'est pas enflammé, cela fait un nuage de gaz, qui monte assez rapidement. S'il y a une source d'inflammation, cela fait ce que l'on appelle « un feu torche » qui génère lui aussi (comme pour le feu de flaque) des radiations thermiques.

On verra les rayons après.

M. GUSTAVE DEFANCE : Ce sera précisé après.

M. YVES BRAMOULLÉ : Le quatrième danger est l'explosion en milieu confiné. Tout le monde sait que les explosions de gaz existent ; malheureusement, le plus souvent, dans les habitations. En termes scientifiques, ce sont des déflagrations : une combustion qui se produit à une vitesse relativement rapide, moins rapide que les explosifs que l'on utilise dans les carrières, mais assez rapide, et cela provoque une onde de choc, un effet de souffle, qui peut être destructeur pour les structures, mais surtout dangereux pour les personnes.

Ces explosions ne peuvent se produire que si le mélange air/gaz est situé dans un milieu confiné (par exemple une pièce fermée), ou, sans que ce soit complètement fermé, dans un milieu encombré. Il y a une photo d'usine de liquéfaction. Les photos de Skikda montrées tout à l'heure sont les photos d'une usine de ce type, où l'on est en milieu encombré, ce qui rend possible le fait d'avoir, sur des volumes importants de mélange air/hydrocarbures, des explosions avec effet de souffle. Il y a eu en effet une explosion avec effet de souffle, suite au relâchement d'une grande quantité d'hydrocarbures dans un environnement comme celui-là et l'inflammation par une chaudière à vapeur.

Donc, dans les terminaux méthaniers, on évite de créer des milieux confinés ou encombrés, ce qui est facile, parce qu'on n'a pas du tout le même équipement que dans les usines de liquéfaction. On évite ainsi de créer les conditions pour avoir une explosion de grande ampleur.

L'identification des dangers, en résumé.

L'effet toxique n'est pas un effet toxique direct. Il peut y avoir une dangerosité du gaz dans une pièce où se trouve une personne si la quantité de gaz est très importante, grosso modo + de 25 % ; parce qu'en faisant baisser la quantité d'oxygène dans l'air, ce qu'on appelle l'anoxie, il peut y avoir un malaise dû au manque d'oxygène. Mais le gaz en lui-même n'est pas toxique. Ces risques ne concernent potentiellement que le personnel et sont à distance d'effet très courte.

Les surpressions : j'ai expliqué qu'il est très important de vérifier que l'on n'a pas de zones confinées ou encombrées de grande importance, qui pourraient générer des surpressions allant à de grandes distances. C'est un travail d'ingénierie au moment de la conception et de la préparation de l'étude de dangers.

Ensuite, le risque principal, le risque thermique : le danger est lié à l'inflammation. C'est là où il faut maîtriser les risques, de telle sorte que les distances soient conformes à la réglementation (si elles ne le sont pas, on n'a pas l'autorisation d'exploiter) et que l'on atteigne les objectifs, soit que fixe la réglementation, soit des objectifs supérieurs que l'on peut se fixer dans certains domaines, pour réduire le risque, c'est-à-dire la probabilité qu'il y ait des effets sur les personnes, et la gravité de ces effets.

Je répète une fois de plus, mais c'est très important de le répéter : nous n'en sommes pas au stade de l'étude de dangers, nous en sommes à un stade très en amont du projet, c'est la loi, la règle sur le débat public. Donc, tout n'est pas défini ; on fait justement ce débat maintenant, pour pouvoir tenir compte de ce qui va ressortir du débat pour améliorer le projet.

À ce stade, aujourd'hui, je vous présente les scénarios que nous avons étudiés, qui n'ont été en aucun cas validés par l'administration, ou parce que ce n'est pas le moment de le faire, mais qui permettent, sur la base de nos propres études et de la connaissance que l'on a des autres terminaux en France et dans le monde, de se faire une idée, que je vais essayer de vous donner, la plus précise possible.

Il y a des scénarios plausibles : tout ce qui concerne des ruptures de piquage, des ruptures de briques, des ruptures de canalisations, des relâchements de soupapes, des choses qui se produisent dans l'industrie, avec une certaine probabilité, et que tous les gens qui font des installations industrielles prennent en compte, parce qu'on sait que cela peut se produire, avec un certain niveau de probabilité. On cherche bien sûr à réduire ce niveau de probabilité, mais on sait que ce sont des scénarios plausibles. Ces scénarios, aujourd'hui, donnent, si on les résume, des distances d'effet d'environ 200 mètres autour des installations. Ils figurent sur les cartes que je vais vous montrer après.

On a aussi étudié d'autres scénarios, qui sont beaucoup moins plausibles, et ne se sont d'ailleurs jamais produits nulle part dans le monde. Mais, aujourd'hui, soit parce que la réglementation l'impose, soit parce que les normes le recommandent, soit parce que nous avons décidé de le faire, nous les avons considérés. Ce sont des scénarios assez lourds, encore une fois : jamais observés dans le monde, qui concernent :

- La rupture d'un toit d'un réservoir, avec inflammation du contenu du bac ;
- La déconnexion des bras de déchargement. Je précise que les bras de déchargement sont équipés de systèmes automatiques de très haute fiabilité, qui se ferment automatiquement, dans les conditions les pires, lorsque rien n'a marché, les pilotes n'ont pas fait leur travail comme il faut, etc. ; le bateau s'écarte du poste avant que les bras aient été normalement déconnectés. Dans ce cas, un dispositif ferme les bras, et on n'a donc pas de rejets de produits à la mer.

Les scénarios que l'on étudie ici sont des scénarios où rien ne marche, donc où le dispositif automatique ne fonctionne pas. Ce sont des scénarios extrêmement rares, très peu probables, maximalistes, mais que l'on regarde.

C'est pareil pour la rupture de la canalisation de déchargement.

Les distances d'effets, pour ces scénarios dont je viens de vous parler, en bleu, correspondent à l'ensemble des scénarios, et en jaune, au cas particulier de la canalisation de déchargement. Vous observerez d'ailleurs que la canalisation de déchargement est un des éléments les plus critiques sur un terminal.

Je ferai remarquer deux choses. En règle générale, au plan international, on ne prend pas en compte les ruptures complètes dites ruptures « guillotine » de ce genre de lignes de gros diamètres, parce qu'elles sont épaisses, très solides, et il y a un retour d'expérience qui montre que l'on a très peu (pour ne pas dire pas du tout) de ruptures de ce type de ligne. Néanmoins, en France, on le prend en compte. On l'a modélisé tel qu'il est là, aujourd'hui.

J'en profite pour signaler au passage, en réponse à une question posée tout à l'heure, que les distances entre équipements, cela ne va pas toujours dans le sens de la sécurité, parce que cela augmente la longueur des lignes, et donc la probabilité d'une rupture de ligne ; et les ruptures de grosses lignes génèrent des distances importantes. Donc, ce n'est pas si simple.

Vous avez ici, en bleu, ce qu'on est d'ores et déjà en mesure d'affirmer, aujourd'hui, comme distance probable qui se retrouverait dans notre étude de dangers ; en jaune, c'est préliminaire. On n'en est pas certain, on espère pouvoir faire mieux, parce qu'on va étudier des systèmes qui permettent...

UN INTERVENANT : Ce que vous nous dites est intéressant, mais ce n'est pas cela qui nous intéresse ! C'est la sécurité. Citez-moi un endroit, dans le monde ; donnez-nous un exemple, où il y a des falaises et où il y a déjà cette installation.

M. YVES BRAMOULLÉ : Laissez-moi continuer, s'il vous plaît.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Il est bien prévu de parler des falaises, qui existent, c'est bien prévu dans le travail qui a été présenté. On parle de risques, et on ne parle que de cela.

Il me paraît souhaitable de laisser Monsieur BRAMOULLÉ terminer, et ensuite de demander à la DRIRE comment elle interviendra et comment le ministère encadre l'ensemble de la démarche. Vous aurez une réponse, au moins des éléments, vous en ferez ce que vous voudrez, en matière de risques ; mais ce sont des éléments sur les risques qui sont présentés.

Monsieur BRAMOULLÉ, allez-y.

M. YVES BRAMOULLÉ : Je vais essayer de traduire la question qui était posée concernant la falaise, parce que j'ai cru comprendre à travers la question de Madame, qu'il y avait une double question : d'une part, sur la distance des habitations, et d'autre part sur l'effet de la falaise.

Nous disons que dans ce site d'Antifer, la falaise est effectivement un élément additionnel de sécurité par rapport aux habitations, très important, puisque...

M. GUSTAVE DEFRANCE : Laissez terminer, je vous en prie !

UN INTERVENANT : La falaise, on ne prend pas en compte l'entonnoir, à la hauteur des vagues ! On parle également de l'entonnoir de...

M. GUSTAVE DEFRANCE : Je suis d'accord avec vous, mais laissez terminer, cela permettra d'avoir un débat plus construit.

UN INTERVENANT : On ne nous laisse pas la parole.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Mais si, vous allez l'avoir !

M. YVES BRAMOULLÉ : Je crois comprendre que certaines personnes pensent, et ce n'est pas la première fois qu'on l'entend, que la falaise soit ne constitue pas une protection, soit constituerait même un danger supplémentaire ou une aggravation du risque. Je ne suis pas en accord avec cela, et j'essaie de vous montrer comment fonctionnent les choses, physiquement.

On est dans la physique, on n'y peut rien, cela se passe ainsi. Un nuage de gaz, dans un premier temps, est plus dense et plus lourd que l'air, et s'étale comme cela, avec des hauteurs ici qui sont de l'ordre de 10, 15 mètres grand maximum, pour les très gros relâchements de gaz.

Quand il arrive par là, c'est la zone où il arrive à une température suffisante pour être plus léger que l'air, et il s'élève. À partir de cette courbe-là, il n'est plus inflammable. Il peut donc monter en haut de la falaise, et jusqu'à la stratosphère, il n'est plus inflammable. Si vous placez un obstacle (il faut qu'il soit substantiellement plus haut que le nuage) sur le chemin d'un nuage de gaz comme cela, le nuage ne peut en effet pas s'étendre dans cette direction, donc il s'étendra sur le côté.

La falaise d'Antifer fait, à partir de la plate-forme, au minimum 80 mètres de haut, donc c'est un obstacle considérable, qui empêchera l'extension de nuages de gaz, dans des scénarios

très maximalistes, qui pourraient atteindre la falaise (il n'y en a pas beaucoup) qui permettra d'éviter l'extension vers les habitations.

Aujourd'hui, je vous le dis, c'est quelque chose qui devra être abordé en détail dans l'étude de dangers, et que l'on fera, avec des modélisations 3D, parce que les modèles que l'on utilise habituellement pour faire ce genre de calculs, et qui sont très conservatifs, ne sont pas applicables dès que l'on a des reliefs importants. Ils ne rendent pas compte de manière fidèle des phénomènes physiques.

Lorsqu'il y a un feu et le danger est présenté par les radiations thermiques, s'il y a un observateur ou une « cible » (dans le jargon des études de dangers) et les flammes se trouvent masquées par rapport à la personne susceptible d'être exposée, les radiations seront bloquées. C'est très simple. C'est la raison pour laquelle on a rajouté, dans le dossier, ce document, sur lequel il y a tous les groupes de maisons. Il est à l'échelle, vous pouvez mesurer avec une règle graduée ; 10 centimètres font 1 kilomètre, aussi bien en hauteur qu'en largeur. Cela permet d'illustrer un point absolument essentiel pour la sécurité de ce site : l'effet écran joué par la falaise.

Ici, vous observerez que quoi qu'il en soit, avec les distances que je montre ici, aucune distance n'atteint la falaise, de toute façon...

UN INTERVENANT : Attendez, c'est très important, ce que vous venez de dire. Quel est le point de départ que vous avez pris ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Si la question porte sur les distances, ce document est parfaitement clair, encore une fois, vous pouvez mesurer dessus avec une règle graduée. Au recto, 5 centimètres représentent 1 kilomètre, et au verso, 10 centimètres représentent 1 kilomètre. Donc, vous pouvez replacer toutes les maisons.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Monsieur BRAMOULLÉ, vous avez besoin de combien de minutes pour terminer l'exposé ? 5 minutes ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Oui, maximum.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Alors, encore 5 minutes d'exposé pour donner les éléments. Ensuite, toutes les questions pourront être posées. Allez-y.

M. YVES BRAMOULLÉ : On était dans des scénarios, pour les derniers que j'ai présentés, très peu probables. Ils seront pris en compte dans l'étude de dangers, de manière certaine.

Il y a ensuite d'autres scénarios, que j'ai baptisés « imaginables ». La question est : quels sont les scénarios imaginables qui pourraient avoir des distances d'effets supérieures à ce que j'ai montré.

On s'est intéressé d'abord à la question des navires, avec le risque, en cas de collision entre deux navires, de perforation de la double coque. Il y a eu beaucoup d'études faites là-dessus. La localisation et l'orientation du poste prévu pour le GNL à Antifer, le nombre très faible de navires, mais surtout les vitesses très faibles (on n'est pas du tout dans un chenal) font que l'on a une possibilité de collision, mais une possibilité de collision comme cela, à une vitesse suffisante pour perforer les doubles coques, on ne l'a pas. Cela sera évidemment développé dans l'étude de dangers.

Deuxième scénario : la rupture complète d'une canalisation de gaz naturel haute pression aérienne. Vous savez qu'à la sortie du terminal, le gaz est gazeux, donc sous forte pression,

à 70/80 bars, et il part vers le gazoduc de GRT Gaz. Une rupture complète d'une telle canalisation est susceptible de générer des distances importantes, donc, la distance étant très courte pour cette canalisation dans le terminal, et le fait que la voie aérienne pouvant présenter un risque, on a d'ores et déjà décidé que ces canalisations, ici, pour notre projet, seront entièrement enterrées. Il est facile de mettre, en plus, si l'étude de dangers en montrait la nécessité, des protections mécaniques en béton. C'est un scénario qu'on ne retient pas.

Je reviens à la rupture de la canalisation de déchargement, qui est finalement l'objet le plus critique sur ces installations. On va étudier des protections mécaniques passives ou/et des systèmes de rétention, qui permettent de réduire à la fois la probabilité et les distances d'effets. Cela nécessite des études un peu détaillées, des modèles 3D, etc., c'est pourquoi aujourd'hui on n'a pas encore le résultat de tout cela.

Concernant ce que je vous ai montré, le jaune, c'est ce à quoi l'on pense, au pire, qu'il pourrait arriver, en matière de distances d'effets sur les lignes de déchargement.

DANS LA SALLE : sur la plage !

M. YVES BRAMOULLÉ : Avec ces hypothèses, la plage est en dehors des zones de risques. Je rappelle que c'est la position qu'a prise Gaz de Normandie depuis le début du projet : mener les études de telle sorte que, dans toute la mesure du possible, même si cela nous coûte de l'argent, on puisse réunir les conditions pour que l'accès à la plage puisse être maintenu. C'est notre objectif.

Le scénario sur les ruptures de lignes : si vous faites la comparaison avec ce qui se fait sur d'autres projets...Je pense que l'administration a prévu aussi d'en parler ?

M. ALAIN OHREL : Oui.

M. YVES BRAMOULLÉ : On a en effet des distances qui peuvent être supérieures. Je répète que notre objectif (et c'est cela la démarche de maîtrise des risques) est de concevoir l'installation pour que ces distances soient compatibles avec des usages du site.

Comme je l'ai expliqué sur le slide d'avant, mais je veux bien m'arrêter là-dessus, ce sont des scénarios qui ont été retenus en France sur d'autres installations, pas pour la maîtrise de l'urbanisation, mais pour la mise en place des PPI dans l'ancienne réglementation. La réglementation a changé, donc on ne peut pas transposer. Nous avons aussi modélisé ce genre de scénarios qui correspondent à des ruptures de lignes de déchargement sans aucune sécurité qui fonctionne, sans aucune rétention.

La démarche de maîtrise des risques est là : on évalue une situation dangereuse potentielle. On dit : « Cela peut se produire ». On calcule les effets, et on dit : « Je ne suis pas content avec cette distance d'effet, c'est trop, je vais prendre des mesures pour que cela ne puisse pas arriver ». C'est exactement cela, la démarche de maîtrise des risques dans laquelle on est actuellement.

Vous pouvez trouver sur d'autres installations des démarches qui n'aboutissent pas aux mêmes résultats, parce que les gens se disent : « Je trouve..., par exemple, ici, 1.000 mètres, cela me va très bien, j'ai justement un grand terrain vague, cela ne me gêne pas du tout qu'il y ait une distance de 1.000 mètres dessus, et je m'arrête là, j'arrête de dépenser de l'argent pour réduire la probabilité ou réduire les distances d'effets des scénarios ». Nous sommes dans cette démarche de maîtrise des risques ; elle n'est pas

finie, on est au début, mais aujourd'hui on vous donne le point où l'on en est, et l'objectif final que l'on se fixe : maintenir, si possible, l'accès à la plage.

(commentaires dans la salle).

Justement, c'est ce que je suis en train de vous expliquer : cette distance de 1.000 mètres ne nous satisfait pas.

Autre chose importante, avant de parler de la plage. Sur cette diapositive et sur cette carte, je voudrais montrer aussi une chose très importante. J'aimerais bien que tout le monde puisse entendre, ce que je vais dire est extrêmement important. Même en prenant un scénario que l'on peut considérer comme très maximaliste, marqué ici à 1.000 mètres, qui correspond à peu près aux distances les plus grandes que l'on rencontre dans tous les projets de ce type, sur des événements qui ne se sont jamais produits nulle part et qui font des hypothèses très majorantes : non fonctionnement des sécurités, conditions météo extrêmes, etc. Avec ces distances maximums, qui sont assez représentatives de la zone maximum de risques de ce genre d'installation, les zones de danger n'atteignent pas les habitations de Saint Jouin. Aucune habitation.

M. GUSTAVE DEFRANCE : On arrête cette présentation. On donne 5 minutes à Monsieur Philippe DUCROCQ, qui est le Directeur de la DRIRE, pour dire comment l'État va intervenir, avec sa réglementation, dans ce type de choses.

On donnera ensuite la parole à la salle.

Il est intéressant que ce soit complété. Monsieur Philippe DUCROCQ est l'homme qui, sur ce type de choses, en matière de risques, ici sur place, est le représentant de l'État pour appliquer la réglementation française et européenne. Cela vaut la peine de l'écouter 5 minutes.

M. PHILIPPE DUCROCQ, DIRECTEUR, DRIRE HAUTE-NORMANDIE : Je me place dans la situation où la décision serait prise de construire ce terminal méthanier, et comment, à ce moment-là, la procédure d'autorisation s'engage. C'est une procédure complètement disjointe de la procédure du débat public.

Monsieur DEFRANCE disait tout à l'heure que l'exploitant avait la responsabilité de son dossier de demande d'autorisation et de son exploitation. J'aurai, le moment venu, la responsabilité de proposer un rapport au préfet, avec une décision favorable ou défavorable.

La demande d'autorisation d'exploiter s'intéresse à la prévention et à la maîtrise des risques. Le texte, que je ne lis pas pour gagner du temps, mais que je vous invite à lire, est l'article 1 de la loi de 1976 qui est notre référence en matière d'inspection des installations classées, que ce soit pour la phase d'inspection, et ensuite pour la phase d'exploitation. On se réfère toujours à ces enjeux pour juger soit de la qualité d'un dossier, soit de la qualité d'une exploitation.

Cela repose sur un dossier, aussi de la responsabilité de l'exploitant, avec un cahier des charges très précis, avec une étude d'impact, une étude des dangers ; qui est depuis la Loi Bachelot notamment, extrêmement codifié, avec l'inventaire de tous les phénomènes dangereux. Là, ce qui est présenté est un avant-projet sommaire, avec les grandes lignes et les grandes orientations. L'étude de dangers examine l'ensemble des phénomènes dangereux, il peut y en avoir plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines dans certains établissements. On les examine au regard de leur gravité, de leur probabilité. On regarde les barrières de prévention et les barrières de protection.

Tout cela s'appuie sur une grille de lecture, c'est structuré avec une circulaire sur la maîtrise des risques, pour reprendre l'expression qui était employée.

In fine, la DRIRE propose un rapport au préfet.

Dans le temps, comment tout cela se passe-t-il ?

L'instruction est faite par la DRIRE. On indique sur le transparent qu'il y aura un binôme d'inspecteurs. Ce sera largement plus qu'un binôme, parce qu'il y aura l'inspecteur responsable du territoire concerné, plus un spécialiste en division, plus toute la hiérarchie : le chef du pôle Risque, le chef de la division, le chef du groupe de subdivision du Havre, et à la fin, moi-même. C'est ce que l'on appelle la chaîne de responsabilités, pour qu'à chaque niveau d'étude, toutes les garanties soient prises, que ce soit sur le plan technique ou sur le plan réglementaire.

Nous commençons à travailler à partir d'un dossier qu'on appelle « complet et régulier ». Aujourd'hui, des documents vous sont diffusés, ce sont quelques dizaines de pages. Je ne sais pas combien de kilos fera l'étude de dangers, mais en général ce sont des documents très lourds et complexes, qui donnent des détails d'installations : la tuyauterie, les réservoirs, les organes de sécurité, etc.

À partir de ce moment-là, nous actons le fait que le dossier est complet et, dans certains cas, nous pouvons demander une tierce expertise. Dans le cas présent, il est évident dès maintenant, et l'entreprise le sait, que nous demanderons une tierce expertise.

Qu'est-ce qu'une tierce expertise ? Nous demandons à un cabinet spécialisé, agréé par le ministère, de faire une analyse critique du dossier présenté par l'exploitant. C'est un appui que le tiers expert vient donner à l'administration qui, in fine, se prononce sur le dossier.

Avec la tierce expertise, tout cela fera l'objet d'un rapport, et sera mis à l'enquête publique. Le préfet demandera au tribunal administratif de nommer un commissaire enquêteur, et ensuite la procédure d'enquête publique démarre, en général pour une durée de 30 jours, mais le commissaire enquêteur peut la prolonger jusqu'à 45 jours. Ce qui est intéressant, pour faire le parallèle entre les deux procédures, c'est que lors de cette phase d'instruction, le public sera également associé, mais sur la base d'éléments largement plus détaillés. Encore une fois, vous n'aurez pas 10 pages, mais peut-être des brouettes de dossiers qui seront dans les mairies, à l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur peut également décider d'organiser des réunions publiques ; s'il le décidait nous viendrions bien sûr à ses côtés avec le tiers expert, pour répondre aux questions, sur un dossier complet.

Pendant ce temps, il y a l'enquête administrative, il y a bien sûr les registres dans les mairies, vous pourrez vous exprimer. Les maires des communes du périmètre sont également interrogés. Il y a l'ensemble des services de l'État : services de santé, d'équipements, d'urbanisme, et autres. Au vu de tout cela, nous élaborons un rapport final qui a pour objet d'être présenté au CODERST (l'ancien CDH), le Comité d'Hygiène et de Sécurité où là, également, ce que j'appellerai « la société en général », le public, représenté au travers de représentants des collectivités, des associations de protection de l'environnement, des industriels, et le maire de la commune concernée, et bien sûr le pétitionnaire, peuvent être écoutés à cette période.

Le CODERST émet un avis, sur la base du rapport que nous établissons et des projets de prescription, qui vise soit à autoriser, moyennant le respect d'un certain nombre de prescriptions techniques, soit à refuser, parce que le dossier n'est pas jugé satisfaisant.

Ces éléments, l'analyse que nous ferons, sont des documents publics ; d'abord au travers de vos représentants dans le CODERST ; et également dès que l'arrêté sera signé, l'arrêté préfectoral sera sur notre site Internet, ainsi que notre rapport, avec l'analyse complète de tous les éléments (études de dangers, d'impacts, de tous les phénomènes dangereux, de la validité, de la tierce expertise, etc.) ; l'ensemble des détails sera également sur notre site.

Rapidement, quelques autres procédures Environnement, qui sont associées à la démarche.

Il s'agit des servitudes d'utilité publique. En fonction des zones d'effet, on peut être amené à réguler, ou maîtriser, ou réglementer l'urbanisation autour de l'installation. C'est cela, la servitude d'utilité publique. Le PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) qui prendra en compte l'installation, avec ici l'approche des deux installations, probablement, globalement, si le projet se fait ; ou la CIM fera l'objet d'un PPRT seul si le projet ne se fait pas.

Et puis, les plans d'urgence : là encore, un partage des responsabilités entre l'industriel qui est responsable de sa sécurité interne et fait un plan d'opération interne, qui sera évidemment en liaison avec l'installation industrielle ; et le Plan Particulier d'Intervention (PPI) qui lui, est de la responsabilité de l'État et qui est élaboré par le préfet, par ses services de la Protection Civile, et qui sera révisé en fonction du fait qu'il y aura un ou deux établissements sur le site.

Je vous remercie de ne pas m'avoir interrompu.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Encore 3 minutes d'effort. On a évoqué plusieurs fois le fait qu'il y ait 3 dossiers actuellement en France. Cédric BOURILLET, qui est là, est au niveau du ministère, l'homme qui a la responsabilité des 3 dossiers, pour qu'ils soient traités sur les mêmes bases, etc. Il travaille dans un Bureau des Risques Technologiques et a avec lui une équipe de 16 ingénieurs.

Il a préparé un long exposé. On va lui demander aussi d'être très rapide, de dire l'essentiel.

Cédric BOURILLET, donc, vous donne les éléments tels qu'ils sont vus du Ministère de l'Écologie.

UN INTERVENANT : On connaît ! Pourquoi ne nous donne-t-on pas les échos du Ministère des Transports ?

M. GUSTAVE DEFRANCE : Il va vous le dire ! Cédric BOURILLET travaille donc dans le MEDAD, qui est sous l'autorité de Monsieur BORLOO, et dans le cadre de la responsabilité de Madame KOSCIUSKO-MORIZET, qui a en charge les problèmes d'écologie et d'environnement, plus directement.

(commentaires dans la salle)

Nous, on ne propose rien. Je n'ai rappelé les noms de Monsieur BORLOO et Madame KOSCIUSKO-MORIZET que pour marquer le lien hiérarchique. Quand Cédric BOURILLET est ici, il est dans le cadre d'un ministère qui a une hiérarchie, et j'ai donné les éléments supérieurs.

On lui laisse 5 minutes, pas plus.

M. CEDRIC BOURILLET, CHEF DU BUREAU DES RISQUES TECHNOLOGIQUES, MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES : Je vais faire mon

maximum. Je vais répondre un peu aux questions que j'ai entendues, avant d'entamer la présentation.

Au sein du Ministère, je suis en charge de la partie : risques industriels de ce qui peut déborder du site. Tout ce qui est protection du travailleur tombe dans la responsabilité du Ministère du Travail ; et tout ce qui est « mouvements maritimes », tout ce qui a été évoqué en début de réunion, c'est dans une autre partie du Ministère, donc je m'excuse par avance de ne pas évoquer ce point-là.

Deuxième question, l'avis de Madame KOSCIUSKO-MORIZET, ma bien-aimée Secrétaire d'État, très honnêtement, je n'en sais rien. Je sais qu'elle nous a interrogés et qu'à ce stade, on se refuse à porter le moindre avis (je parle de la partie sécurité), puisqu'on n'a pas eu le moindre dossier. Quand il y aura un dossier, on verra, selon les canons de la beauté et de la sécurité, si le dossier correspond aux standards ou pas.

On va passer des bouts de la présentation, pour essayer de tenir les quelques minutes qui sont données ; c'était d'abord rappeler les principes réglementaires d'évaluation des risques ; dire, vu du Ministère, quand on regarde l'ensemble des plates-formes, les terminaux méthaniers que l'on a dans le monde, les points sur lesquels on souhaite que la vigilance des DRIRE soit particulièrement approfondie, et ensuite donner des ordres de grandeur, notamment de distances pour les autres terminaux que l'on a en France.

Je ne peux rien vous dire pour le Verdon, pour Dunkerque, parce qu'on n'a aucune trace des dossiers. En revanche, je peux vous dire, pour les deux plus récemment autorisés : Montoir-de-Bretagne et Fos-Cavaou, à quoi correspondent les distances principales, celles qui vont le plus loin, pour les différents phénomènes qui peuvent arriver sur un terminal méthanier.

(On va sauter les transparents au fur et à mesure). Je voudrais juste bien rappeler que deux cadres s'imposent à nous : la directive SEVESO, je vous en dirai juste que l'on a 1.200 établissements SEVESO en France...

UN INTERVENANT : Malheureusement, au Havre, s'ajoutent beaucoup trop de choses. Il y a des gens qui ont signé la pétition pour dire : « ne laissez pas faire les industriels ».

M. GUSTAVE DEFRANCE : Laissez terminer. Vous avez raison de dire que les SEVESO ne sont pas forcément bien acceptés, mais il va vous donner des éléments sur l'ensemble de la France, avec des comparaisons internationales. Il y a des éléments intéressants.

M. CEDRIC BOURILLET : Donc, 1.200 établissements SEVESO au niveau national, et il y a une deuxième législation qui est française, et reprend les objectifs européens des Directives SEVESO, c'est la législation que l'on appelle « des installations classées ». Pour mémoire, on a 53.000 entreprises ou collectivités, en France, qui sont soumises au régime de l'autorisation, au titre de cette législation, qui est beaucoup plus large que la législation SEVESO.

En termes de risques, et en termes de risques seulement, la procédure d'autorisation va se baser sur un énorme document, l'étude de dangers. Comme l'a dit Monsieur le Directeur tout à l'heure, il y aura à la fois des éléments sur les dits « sans effet », sur la probabilité, et aussi sur la cinétique : combien de temps cela prendra entre le moment où l'on détecte et le moment où le pépin survient.

Il y aura aussi un résumé non technique. Comme on l'a dit, ce document fera probablement plusieurs centaines, voire plusieurs milliers de pages, donc il y a un résumé non technique de quelques dizaines de pages, obligatoire, pour que les gens un peu moins versés en

sciences puissent y retrouver les principales conclusions. Il y a aussi une cartographie, obligatoire aussi, qui prend une forme réglementaire.

Je ne m'étends pas sur le transparent suivant, sauf si vous voulez que l'on revienne ultérieurement... Ce sont toutes les causes que doit balayer l'exploitant (pas les pétitionnaires, à ce stade) lorsqu'il fait son étude de dangers et lorsqu'il décrit les dangers susceptibles de se produire afin de se trouver sur son site.

Le transparent suivant : un récapitulatif de tous les accidents qui se sont produits, mais aussi des accidents susceptibles de se produire, même s'ils ne se sont jamais produits dans le monde. J'entendais tout à l'heure mes voisins de gauche dire qu'ils avaient sérié les différents accidents possibles en : plausible, moins plausible, imaginable, et autres. Cette notion n'existe pas dans la réglementation, donc ils pourront toujours écrire, ces lignes-là ne seront pas lues. Tout ce qui est physiquement possible doit apparaître dans l'étude de dangers. Sinon, ce n'est pas compliqué, le pétitionnaire reprend son dossier et rentre chez lui.

Quatrième chose : une cartographie. C'est compliqué de représenter tout ce qui peut se passer, donc on a défini des seuils, au niveau national. On le verra tout à l'heure, ce sont les effets thermiques que l'on craint le plus, sur un terminal méthanier. Pour ces effets thermiques, on demande aux exploitants non pas de tracer une ligne, comme on l'a vu tout à l'heure, mais pour chaque phénomène dangereux, 3 lignes, qui correspondent à des seuils physiques : 8 kilowatts par mètre carré, 5 kilowatts par mètre carré, 3 kilowatts par mètre carré. Il faut retenir qu'à 8 kilowatts par mètre carré, les personnes qui seront exposées ont une forte chance de décéder ; à 5 kilowatts par mètre carré, c'est la limite des effets létaux ; à 3 kilowatts par mètre carré, on aura des brûlures irréversibles.

Si on se trouve à l'extérieur de la ligne de 3 kilowatts par mètre carré, on aura éventuellement des brûlures du second degré, mais qui seront toutes réversibles.

La carte aura à peu près cette tête-là. Les couleurs ne sont pas obligatoires. Leur choix est laissé aux pétitionnaires. En revanche, elle doit avoir cette forme. Cet exemple n'a rien à voir avec un terminal méthanier, vous vous en doutez. Le violet ici représente la zone avec la limite à 8 ; le rouge, la zone à limite à 5 ; et l'orange, la limite à 3.

UN INTERVENANT : Quelles sont les distances ?

M. CEDRIC BOURILLET : On va y venir. Autant vous le dire tout de suite, je ne connais pas les distances pour Antifer.

À quoi servira cette étude de dangers ?

Premièrement, c'est évidemment le principal des enjeux : dire si l'on accepte ou pas une telle installation, peu importe qu'elle soit indispensable ou non pour l'approvisionnement énergétique du territoire, des règles de risques existent en France ; elles ne sont pas respectées, terminé. Si elles sont respectées, d'autres enjeux peuvent être pris en compte pour la décision, comme ceux que vous avez cités aujourd'hui. En tout cas, c'est un droit de veto absolu, au titre de la sécurité.

Elle peut permettre aussi d'imposer des mesures complémentaires, pas le jour de l'autorisation. Je prends l'exemple du terminal de Fos. Un établissement SEVESO a l'obligation, tous les 5 ans, de remettre à jour la réactualisation du danger, et notamment de se comparer, par rapport à l'évolution des technologies qui existe dans le métier qu'il exerce, afin qu'au quotidien, on puisse vérifier que les meilleures techniques disponibles sont mises en œuvre sur le site.

À l'occasion de cette mise à jour, au bout de 5 ans, de 10 ans, de 15 ans, il peut apparaître qu'un investissement qui n'était pas prévu à l'origine, mais qui est désormais possible, pourrait être judicieusement mis en place. Le préfet, sur proposition de la DRIRE, peut imposer à l'exploitant de mettre en place cet investissement complémentaire, même si l'exploitant, premièrement, ne le souhaite pas ; et deuxièmement, ne l'avait pas prévu à l'origine.

Le reste, je pense que vous le savez, cela préparera les plans de secours, éventuellement, les prescriptions relatives à l'urbanisation, à l'urbanisme, à l'utilisation du sol ; ce que disait Monsieur le Directeur.

Puis, il y a un comité local d'information et de concertation, devant lequel l'exploitant devra rendre compte tous les ans.

(commentaires dans la salle).

M. CEDRIC BOURILLET : J'en prends acte. Je vous propose de passer à la deuxième partie : les risques spécifiques au GNL.

Ce sera un peu redondant, pas complètement, avec ce qui a été dit précédemment.

Pour mémoire, un mètre cube de GNL, c'est plus léger que de l'eau, 415 kilos, donc moins d'une tonne. Surtout, si cela se vaporise, cela fera 600 mètres cubes de gaz environ. On le verra tout à l'heure, cela peut jouer un rôle dans certains accidents.

La température, la pression atmosphérique, c'est - 161,4 quand le gaz est pur, c'est-à-dire qu'en dessous de cette température, c'est liquide, et au-dessus, comme on l'a dit, cela boue et devient un gaz.

Ce gaz est inflammable, on ne le dira jamais assez ; c'est son principal risque. En revanche, il est inodore. On connaît tous l'odeur du gaz, lorsqu'on a allumé la gazinière et pas encore mis l'étincelle. En fait ce n'est pas du gaz que l'on sent, il est inodore ; c'est un additif olfactif que l'on rajoute toujours, pour que les citoyens puissent se rendre compte...

UNE INTERVENANTE : Est-il dangereux ?

M. CEDRIC BOURILLET : À très, très forte dose. Il est toxique, par exposition chronique.

Ce gaz est incolore, contrairement à certains gaz de pollution que l'on retrouve dans les villes. Si du gaz se promène, personne ne le verra. Il est non corrosif, ce qui est plutôt un bon signe en termes de sécurité, puisqu'il n'attaque pas trop les canalisations.

Et non toxique en soi, à la restriction près dite tout à l'heure : là, il y a un nuage de gaz, par définition, il pousse le reste de l'air, et donc il n'y a plus d'oxygène, et on meurt d'asphyxie, ce qu'on appelle l'anoxie.

UN INTERVENANT : C'est une belle mort, cela nous convient !

M. CEDRIC BOURILLET : Le schéma type d'un terminal. Ce sont des petits schémas qui ne valent que ce qu'ils valent. On les fait avec les PowerPoint que l'on a, à l'Administration.

Je pense que vous connaissez cela par cœur. En revanche, je propose que l'on ait une convention pour les deux ou trois transparents qui suivent : mettre en rouge quand le méthane est liquide, et en gris lorsqu'il est sous forme de gaz.

Pour mémoire, il arrive dans le bateau en rouge, liquide ; il est déchargé en rouge, liquide ; il est stocké en rouge, en liquide ; il sera repris en rouge, en liquide ; là, il va être mis sous pression, réchauffé, et cela devient du gris (pour notre convention).

Si l'on va un tout petit peu plus dans le détail, sur le transparent suivant : le bateau est sur la gauche (j'ai fait ce que j'ai pu), il y a le terminal avec du GNL dedans. La première chose qui se passera est le déchargement du bateau ; là, c'est du rouge ; il y a d'abord un bras de déchargement, cela jouera un grand rôle tout à l'heure ; ensuite, il y a une canalisation qui l'amène jusqu'au terminal.

Deuxième opération qui arrivera, ensuite : on récupère, toujours en rouge, le liquide qui est dans le terminal, et on le met dans les différentes opérations pour le transformer en gaz, pour l'injecter dans le réseau de gaz, en France.

Troisième chose que l'on fera, quand même : on mettra des petites évacuations de gaz, voire de liquide, dans le terminal. Si les choses se passent, cela jouera un rôle tout à l'heure, je vous expliquerai ce qui peut se passer mal.

Quatrième chose : on lui met toute sa couverture, non pas pour le garder bien au chaud, mais bien au froid en l'occurrence, le but du jeu étant qu'il reste liquide, et froid.

Désormais, forts de ce schéma-là (on le reverra tout à l'heure)...

(commentaires dans la salle)

Après, c'est la partie grise. On ne peut odoriser que le gaz.

Les principaux effets :

Premièrement, la cryogénie. Je crois que cela a déjà été beaucoup dit. C'est tellement froid que cela brûle. C'est bizarre à dire, mais c'est très néfaste, donc il ne faut pas le toucher. Objectivement, vu de notre Ministère (je ne parle pas du Ministère du Travail), c'est un risque qui n'existe quasiment pas. Si du liquide s'échappe, il n'y aura pas de contact avec l'extérieur. Donc cela ne joue pas un rôle pour nous, cela joue un rôle pour le Ministère du Travail. En revanche, là où cela joue un rôle pour nous : puisque c'est très froid, il ne faut pas faire n'importe quoi comme canalisations, ou comme bâtiment lui-même, cuves métalliques et autres ; les matériaux doivent être prévus pour du froid aussi important, il ne faut pas que ce soit cassant. C'est un des points sur lesquels la DRIRE sera appelée à exercer sa vigilance lorsqu'elle recevra le dossier.

UN INTERVENANT : Quelles garanties avons-nous sur la fabrication des nouveaux méthaniers au Japon ou en Chine ? On a vu dernièrement que Mattel a retourné 600.000 jouets. A-t-on un moyen de contrôle à ce niveau-là ? Pouvez-vous nous apporter des garanties ?

M. CEDRIC BOURILLET : Je ne sais pas sur quoi porte votre question. Si elle porte sur les bateaux eux-mêmes, les méthaniers, je suis obligé de vous dire à nouveau mon incompetence, cela ne se passe pas dans ma branche, donc je ne vais pas vous dire de bêtises alors que je n'en sais rien.

UN INTERVENANT : C'est bien beau de nous proposer des garanties au niveau de notre terminal, à nous, mais quelles garanties aura-t-on au niveau des méthaniers ?

M. CEDRIC BOURILLET : Peut-être aurait-il fallu inviter un...

M. GUSTAVE DEFRANCE : On pourrait inviter Veritas qui fait des contrôles, etc., si vous voulez...

UN INTERVENANT : L'Erika est passé chez Veritas aussi !

M. GUSTAVE DEFRANCE : On parle du terminal. On essaie de terminer rapidement cet exposé. Je pense qu'il faut un peu accélérer. Il y a des tas de questions dans la salle.

M. CEDRIC BOURILLET : Je propose qu'on en termine avec la partie « cryogénie ».

La partie « risques d'anoxie », j'en ai parlé tout à l'heure. Le gaz en soi n'est pas toxique. En avoir dans les poumons n'a aucun effet. En revanche, s'il se met dans les poumons à la place de l'oxygène, cela a un effet, puisqu'on n'a plus l'oxygène pour respirer. C'est ce qu'on appelle l'anoxie.

Troisièmement, le roll-over, ou basculement de couches. Cela peut arriver, et s'est même produit, je crois, une bonne quarantaine de fois dans le monde. C'est dans le bâtiment lui-même, le liquide va se mettre sur plusieurs couches, selon la provenance du GNL, selon depuis combien de temps il est là, la température à laquelle il est. Si jamais il n'y a pas de vérification de capteurs qui se mettent en place, et s'il n'y a pas une gestion pertinente par l'exploitant, les couches plus lourdes qui se retrouvent au-dessus de couches plus légères, et donc cela va basculer. Je ne sais pas si vous suivez l'idée. Ce qui est plus lourd basculera, et en s'enfonçant, cela frotera un peu et dégagera du gaz. Je caricature, pardon pour les spécialistes, mais je pense que l'idée est là.

En basculant, cela va dégager de l'énergie, et donc du gaz, qu'il faut savoir évacuer. Si l'on ne sait pas l'évacuer, on crée une surpression, et il y aura plus de problèmes ensuite.

Je propose de ne pas détailler le transparent suivant, c'est un peu ce que je disais tout à l'heure.

Maintenant, nous passons aux risques de fuite. Vous allez voir, notamment dans la distance que je vous donnerai tout à l'heure, ce sont de loin les choses auxquelles il faudra que la DRIRE soit la plus attentive, parce que c'est ce qui sort des limites du site, et qui peut avoir des effets assez loin, voire très loin.

Lorsqu'il y a une fuite (là, la couleur rouge et la couleur grise prennent leur sens), les choses qui pourront se passer ne seront pas les mêmes selon que c'est une fuite de liquide ou une fuite de gaz.

La fuite de liquide (je détaillerai juste après) ; il y a l'incendie de flaque, et il y a éventuellement la fameuse transition rapide de phase (TRP).

Si c'est un gaz, généralement plus embêtant, il y aura soit un jet enflammé en feu torche, s'il prend feu immédiatement, par exemple dans une canalisation ; soit ce sera un nuage qui va dériver et pourra s'enflammer quand il trouvera une source d'inflammation, en pratique, cela va tellement vite que cela s'appelle « une explosion ».

Les deux premiers, cela se passera sur la partie rouge. La première des fuites de gaz ne peut se passer que sur la partie grise, puisqu'il faut que ce soit du gaz, une canalisation qui s'ouvre. En revanche, comme on l'a dit tout à l'heure, l'inflammation de nuage peut se

passer à la fois sur la partie grise s'il y a une fuite de canalisation et un nuage s'échappe, mais aussi sur la partie rouge s'il y a une fuite et une flaque de liquide au sol, parce qu'au fur et à mesure qu'il va se réchauffer, dès qu'il va passer les $-161,4$ degrés, il deviendra gaz et formera un nuage de gaz. Ce dernier phénomène peut arriver aussi bien sur du rouge que sur du gris (selon ma convention).

L'incendie de flaque : l'idée est que le GNL brûle, pour cela il faut l'avoir chauffé, pas beaucoup de temps, mais fortement, avant. Il faut avoir en même temps une flaque, et quelque chose, par exemple qui ait explosé, qui soit enflammé, à proximité. Cela peut arriver, donc il faudra que ce soit étudié.

UN INTERVENANT : Sur les bacs à pétrole...

M. GUSTAVE DEFRANCE : Laissez terminer l'exposé, je vous en prie. Il y en a encore pour quelques minutes. On va passer aux questions, ensuite. Chacun peut avoir une question, et comme vous êtes très intéressés, vous avez beaucoup de questions. Nous allons demander à Cédric BOURILLET de terminer, puis nous passerons aux questions.

M. CEDRIC BOURILLET : Donc, l'idée est que cela peut brûler ; moins facilement que d'autres choses, mais si jamais l'on met une source d'inflammation à proximité, cela brûlera. Dans un des deux terminaux que je vous ai cités tout à l'heure, vous verrez, c'est ce qui va le plus loin, comme effet, parce que c'est un grand brasier.

La transition rapide de phase (toujours la partie rouge) : j'ai cru comprendre que vous en aviez parlé précédemment. L'idée est la suivante : lorsque les GNL tombent sur de l'eau... Les cuisiniers et cuisinières qui sont parmi vous le savent peut-être, lorsque vous voulez que quelque chose que vous sortez du four refroidisse plus vite, vous pouvez plonger le récipient dans l'eau et le laisser à l'eau froide, plutôt qu'à l'air libre. Pour les plus romantiques, dans Titanic, Leonardo DiCaprio meurt au bout de quelques minutes dans l'eau froide, à 4 degrés, alors que si vous vous promenez en vêtements ou nu, par 4 degrés, vous tiendrez quand même un certain temps avant de décéder. La raison est que l'eau transmet beaucoup mieux l'énergie, et notamment les transferts de chaleur, que l'air.

Lorsqu'on plongera le GNL dans l'eau, il se réchauffera beaucoup plus vite que si c'était une flaque qui s'évapore à l'air et qui boue, et en se réchauffant, comme je vous le disais tout à l'heure, 1 mètre cube de liquide devient 600 mètres cubes de gaz. On aura donc une expansion très forte, comme un piston dans une voiture, et cela fait une explosion. En pratique, cela ne va pas très loin, parce que dès que l'explosion a commencé, il ne peut plus rien se passer pour la suite du GNL en train de tomber. Néanmoins, c'est une chose qui peut arriver et qu'il convient d'étudier, ne serait-ce que pour vérifier que cela ne sortira pas des limites du site.

Nous passons aux phénomènes dangereux qui peuvent se produire sur du gaz.

Le premier, je vous l'ai dit, ne peut se produire que sur la partie grise. Voilà la photo, ce sont des essais, que nous avons payés. Une canalisation, sous pression, a un problème quelconque (une fuite, elle se casse) ; un gaz est émis, et s'il s'enflamme directement au contact de l'air, une flamme se crée et il brûle, exactement comme sur une gazinière, sauf que sur une gazinière, un peu de gaz arrive chaque seconde. Sur une canalisation, si beaucoup de gaz arrive parce que c'est une grosse canalisation, avec une grosse pression, cela fera une grosse flamme, du type des essais montrés ici, que notre Ministère a payés pour faire progresser un peu la science et disposer de données scientifiques sur ces phénomènes.

Le dernier phénomène dont je vous ai parlé. Encore une fois, ils se passent sur du gaz, en revanche celui-ci peut se passer à la fois sur la partie grise (canalisations) ou quand il y a une flaque de liquide qui s'est mise au sol et qui, après ébullition, a donné naissance à un nuage de gaz.

Si le nuage de gaz dérive et s'il y a une source d'inflammation, il s'enflammera, et sur tout le volume du gaz cela produira une explosion, et cela brûlera.

Comme on l'a dit, il faut plusieurs choses pour que cela se produise. D'abord, il faut un mélange de combustible et de comburant (comme on dit scientifiquement), donc à la fois assez de gaz et assez d'oxygène.

Donc, du gaz pur ne peut pas exploser, et avec de l'oxygène pur, sans gaz, évidemment, il ne se passe rien, c'est logique. Il faut une LIE (limite inférieure d'explosivité), et une limite supérieure d'explosivité. C'est seulement avec une concentration entre 5 et 16 % de gaz dans l'air que ce phénomène peut se produire. Tout l'enjeu sera donc de modéliser, s'il y a une fuite sur chacune des canalisations, un par un, tous les tuyaux de l'exploitant. On lui demandera de nous dire, si jamais il y a une fuite, voire une rupture complète, quelle va être la taille du nuage, où il sera trop dense, trop condensé ; et où il sera de nouveau trop dilué pour que l'explosion puisse se produire ; et tout le reste est une zone potentielle d'explosion. Cela peut aller loin, on le verra tout à l'heure.

Voilà le dessin. Là, on considère que le gaz vient d'un problème sur une canalisation, mais encore une fois, cela peut être une flaque qui s'évapore, et donc il y a un endroit, au plus près de la source, où c'est trop dense, trop riche, cela ne s'enflammera pas, on manquera d'oxygène ; un endroit trop loin, trop dilué, où l'on manquera de gaz ; et au milieu, c'est toute la zone dangereuse.

Normalement, pour une canalisation de gaz, par exemple de GDF, on ne lui demande pas d'étudier cela, parce que cela ne peut pas se produire avec du gaz, car il est plus léger que l'air, et donc dès qu'il se retrouve dans l'air, il s'envole et se dilue totalement ; et on n'atteint jamais cette concentration-là.

En revanche, lorsque ce gaz est issu du GNL, ce qui est le cas ici, puisqu'il part à une température initiale de - 160 degrés, et comme on l'a dit tout à l'heure, tant qu'il n'est pas remonté au-dessus de - 110 degrés, le fait qu'il soit froid le rend plus dense (l'eau froide est plus dense que l'eau chaude, etc.).

Donc, contrairement à du gaz normal au-dessus de - 110 degrés, il peut rester au sol à une concentration suffisante pour exploser ensuite.

On imposera à l'exploitant d'étudier cela, comme pour tous les terminaux GNL, puisque cela peut se produire dans une telle installation.

J'ai fait à peu près le tour de tous les points importants, en plus des autres points classiques pour n'importe quelle usine ; en tout cas, les points caractéristiques des dangers d'un terminal méthanier, et encore une fois, et je m'en excuse, je ne vous parle pas des bateaux, qui rentrent dans la branche maritime de notre Ministère, dont je ne suis pas issu.

Pour information, je vous donne les ordres de grandeur sur les stockages. Sur la carte de France, vous voyez les deux localisations : Montoir-de-Bretagne, pas loin de Nantes ; et à Fos il y en a deux, un ancien qui s'appelle Tonquin, et date de 1972 si ma mémoire est bonne, et un presque nouveau, Fos-Cavaou, qui n'est pas encore ouvert (je crois qu'aux dernières nouvelles, il ouvrira en décembre 2007). Vous pouvez voir les capacités qu'ils ont.

- Fos-Tonquin : 7 giga mètres cubes. Giga veut dire « milliard », donc 7 milliards de mètres cubes par an.
- Fos-Cavaou : 8,25 giga mètres cubes ; il sera un peu plus gros.
- Montoir-de-Bretagne est d'ores et déjà plus gros : 10 milliards de mètres cubes par an.

Les réservoirs qu'ils ont :

- Fos-Tonquin : 150.000 mètres cubes.
- Fos-Cavaou : ce sera 330.000 mètres cubes.
- Montoir-de-Bretagne : c'est déjà 360.000 mètres cubes.

La taille des bateaux qui peuvent y venir :

- Fos-Tonquin : des tout petits, à l'échelle des méthaniers, 75.000 mètres cubes.
- Fos-Cavaou : 160.000 mètres cubes, donc déjà un peu plus gros.
- Montoir-de-Bretagne : ils sont équipés pour aller jusqu'à 200.000 mètres cubes.

Les mouvements, pour donner un ordre de grandeur par rapport à ce que vous pouvez entendre ici, au Verdon ou à Dunkerque.

- Fos-Tonquin a traité, en 2006, 173 navires.
- Fos-Cavaou : n'était pas construit.
- Montoir-de-Bretagne : 117 navires.

J'ai pris sur Google des photos de ces terminaux, pour que vous voyiez à peu près à quoi ils ressemblent.

Fos-Tonquin, le plus ancien... La jolie photo avec la Loire, c'est Montoir-de-Bretagne ; il y a un gros plan juste après... Il y a un navire qui a accosté juste à côté. En bon fonctionnaire français, j'aurais dû préférer le géoportail de l'IGN. Mais la différence, sur ces deux photos, il y avait un méthanier qui était là ce jour-là, et représente à peu près où ils sont, quelle distance cela représente, etc., alors que sur les photos du géoportail, pas de chance, le jour où les avions de l'IGN sont passés, il n'y avait pas de méthaniers. Je me suis dit que tant pis, gloire aux Américains, ils ont su prendre la photo un jour où il y avait quelque chose.

Les distances :

Je vais vous donner les distances de Fos-Cavaou et de Montoir-de-Bretagne, qui sont publiques, consultables sur le site Internet du Ministère et des DRIRE concernées.

Pour Fos-Cavaou : on reprend le gris et le rouge. Je vais vous donner les 3 distances qui vont le plus loin. Il y a 3 choses à peu près comparables les unes aux autres.

La première est la canalisation aérienne du gaz sous pression (partie grise, la partie où le gaz est redevenu gaz). On craint le feu de torche, donc les photos que je vous ai montrées tout à l'heure... On a beaucoup de gaz sous pression, et si jamais on a l'ouverture de la canalisation, beaucoup de gaz arrivera d'un coup, on aura donc une très grande flamme, qui va radier très loin : 830 mètres, pour les blessures irréversibles.

(commentaires dans la salle).

Je ne peux pas vous le dire ; je vais vous dire pourquoi, puis je laisserai peut-être le pétitionnaire commenter. Cela dépendra : 1) de la taille de la canalisation, 2) de la pression que l'on met dedans, 3) de la conception que l'on a, et de la génération.

Je n'ai pas tout cela, pour le projet qui...

UN INTERVENANT : Quand est-ce qu'on les aura ? On est presque à la fin du débat public ! Il faut trouver la solution, Monsieur BRAMOULLÉ. Vous n'avez pas le droit de reporter toujours ces dates.

M. YVES BRAMOULLÉ : On ne peut que répéter, Monsieur HOUDU, je suis désolé, ce qui a déjà été dit moult fois. Le débat public précède la décision même de réaliser une étude de dangers. Donc, on ne peut pas vous donner le résultat de l'étude de dangers pendant le débat public ; c'est matériellement impossible.

On cherche donc, notamment aujourd'hui, à donner des indications pour que les gens puissent avoir une idée de ce dont on parle. Mais, on ne peut pas faire l'étude de dangers avant d'avoir décidé de poursuivre les études. Cette décision est pour la fin du débat public.

La discussion sur l'étude de dangers, ce sera pendant l'enquête publique. Je suis désolé, la loi française est ainsi ; il y a deux phases.

UN INTERVENANT : Avez-vous déterminé vos implantations ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Comme vous le savez bien, et tous les gens qui ont regardé le dossier le savent ; deux implantations ont été étudiées, à ce stade. On remarque d'ailleurs que sur l'implantation dite « variante », les distances sont supérieures, par rapport aux habitations, à la plage.

Je peux vous dire aujourd'hui que si l'étude de dangers montrait, par exemple, que l'implantation de base n'est pas acceptable du point de vue de la réglementation française, et que l'implantation variante l'est ; on choisira la variante, bien sûr. C'est pourquoi on étudie des variantes, aussi ; pour avoir des solutions meilleures que d'autres, éventuellement.

Je vous ai montré tout à l'heure ce que représentent sur le terrain des distances de l'ordre du kilomètre, qui correspondent à des cas qui ont été retenus sur Fos-Cavaou (mais je crois que vous nous parlez aussi de Montoir), ce sont des scénarios maximalistes, les scénarios les plus graves imaginables. Ces scénarios sont identifiés, modélisés, et on calcule les distances correspondantes. Cela, de toute façon, on le fera.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Vous avez raison, vous soulevez un problème délicat, entre le débat public qui parle d'un projet, et l'enquête publique, il y a une frontière à gérer. On ne peut pas reprocher à quelqu'un qui fait un projet de ne pas avoir encore tout étudié.

On est dans l'application de la législation. Ce problème pourrait d'ailleurs se poser dans le Grenelle de l'Environnement : faut-il modifier des choses dans la législation sur le débat public ? C'est une question. Mais ici, on est bien dans l'application des textes, tels qu'ils sont prévus.

L'enquête publique, qui interviendra par la suite, et dans laquelle vous trouverez tous les éléments, a plus ou moins mauvaise réputation. C'est peut-être là qu'il faut améliorer les choses.

On ne peut pas, au niveau d'un projet, dire : « On sait déjà tout, etc. ». Je vous signale que dans un des projets, le projet initial avait cinq réservoirs ; le projet aujourd'hui étudié n'en a plus que deux.

UN INTERVENANT : Vous n'avez pas lu leur documentation ! Ils mettent « améliorer voire une extension ».

M. GUSTAVE DEFRANCE : On est dans l'application du débat public tel qu'il est prévu par des textes, et la Commission est là pour appliquer ces textes. On va laisser encore une minute à Cédric BOURILLET pour terminer son exposé. Il a les éléments sur Montoir-de-Bretagne ; c'est intéressant.

M. CEDRIC BOURILLET : Après ce point, je serai à votre disposition, si vous souhaitez évoquer des questions.

Pour mémoire, peut-être aurais-je dû le dire avant, il ne faut pas extrapoler strictement mathématiquement les distances qui sont là, par rapport aux volumes ; cela dépend à chaque fois du choix de conception et du choix d'exploitation, en termes de diamètre, de pression, etc.

Deuxième distance qui apparaît : on était sur la partie grise, maintenant sur la partie rouge, c'est le bras de déchargement des méthaniers, donc la partie allant directement sur le bateau. On a demandé à Fos-Cavaou d'étudier ce cas, il est vrai, tout de même très théorique, où tous les bras se cassent en même temps et aucune des sécurités de fonctionne.

Imaginons que tout ce liquide jaillisse d'un coup, et tombe en flaque sur le sol, que tout s'évapore et que tout le nuage explose. La distance qu'on obtient...

UN INTERVENANT : Je ne vais pas avoir le droit d'allumer mon barbecue. J'habite à 400 mètres !

M. CEDRIC BOURILLET : Encore une fois, dans l'exemple de Cavaou, c'est 750 mètres, la réponse est « non ». Pour le cas d'Antifer, comme je ne le connais pas, je ne sais pas vous le dire.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Laissez-le terminer ! Encore une minute, soyez patients ! Vous avez tous envie de poser des questions ; on va vous donner la parole après.

(Brouhaha dans la salle).

M. GUSTAVE DEFRANCE : Laissez terminer, on ne parle pas de cela pour l'instant ; les zones de Montoir vous intéressent...

M. CEDRIC BOURILLET : Je finis sur Fos-Cavaou, c'est le transparent suivant. Il y a un troisième cas, qui peut aller assez loin, cette fois-ci non pas au niveau du déchargement, mais au niveau de la principale canalisation, qui ensuite va rentrer dans le bâtiment lui-même. C'est une canalisation assez grosse, de 80 centimètres de diamètre. Si l'on suppose que l'on réussisse à la rompre (ce qui est assez difficile, mais un exploitant ne peut pas se permettre de faire l'économie de nous donner les distances correspondantes), on obtient 1.005 mètres. Les 5 mètres valent ce qu'ils valent, mais « 1.000 mètres » est un ordre de grandeur.

Concernant Montoir, terminal de conception plus ancienne, des années 80, les deux scénarios « accidentels » qui vont le plus loin sont :

La même chose que celui que je viens de vous citer, sur la partie rouge : la principale canalisation d'amenée dans le bâtiment lui-même (en fait ils en ont deux comme cela) ; où en cas de rupture tout se déverse, cela fait une flaque qui s'évapore, et un nuage, qui va

exploser plus loin. On va à 1.310 mètres ; et 600 mètres si les mesures automatiques qui normalement doivent se déclencher à ce moment-là se déclenchent.

La dernière chose : on parlait du feu de flaque tout à l'heure. Dans le cas de Montoir, le feu de flaque peut aller loin ; ce n'est pas le cas de la conception de Fos-Cavaou, et si toutes les cuvettes de rétention qui sont prévues sont remplies de GNL (plusieurs bacs, vous l'avez peut-être vu sur la photo), si tous les bacs fuient à la fois et toutes les cuvettes se remplissent de liquide, et si toutes s'enflamment, ce sera : 1.000 mètres à partir du bord des cuvettes, pour les effets irréversibles, de type brûlure. En revanche, on leur a demandé aussi : une seule cuvette, puisque chaque bac est indépendant, et là cela fait 670 mètres. C'est l'effet conjugué qui fait 1.000 mètres, au niveau de Montoir.

Voilà les ordres de grandeur.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Je crois qu'il faut remercier Cédric BOURILLET d'être venu donner les éléments.

(Applaudissements)

M. GUSTAVE DEFRANCE : Il faut s'organiser un minimum. À mon avis, il y a un problème d'horaire. Jusqu'à quelle heure poursuit-on cette réunion ?

LE PUBLIC : Nous ne sommes pas pressés ! Jusqu'à plus soif...

M. GUSTAVE DEFRANCE : Normalement, étaient prévus comme intervenants Monsieur le Maire d'Aumale, Pierre-Marie DUHAMEL, qui est à la tête d'une association des maires concernés par des installations à risques. Il nous avait semblé intéressant de donner la parole à un maire qui connaît bien, dans sa commune, les problèmes de risques ; et qui par son association, a connaissance de tas de problèmes.

J'aurais tendance à oser vous proposer de donner quelques minutes à Monsieur DUHAMEL pour intervenir, très rapidement.

M. PIERRE-MARIE DUHAMEL, MAIRE D'AUMALE, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION NATIONALE DES COMMUNES POUR LA MAITRISE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES MAJEURS : Monsieur le Président, vous allez être très satisfait, parce que je vais être très bref, d'autant plus qu'à ce stade de la réunion, beaucoup de choses ont déjà été dites.

Comme vous avez pu le constater, ce genre d'installation « méthanier » n'est pas innovante, c'est une chose quand même bien connue, donc il est plus facile de maîtriser quelque chose lorsqu'il y a déjà eu des expériences, et les risques sont plus facilement maîtrisables.

Le transport d'un méthanier est beaucoup plus sécurisant, on le sait, que la route et le train.

(Protestations, sifflets)

Cela a été dit tout à l'heure, si l'on regarde le nombre d'accidents graves par...

M. GUSTAVE DEFRANCE : Je vous rappelle que c'est le Président d'une association qui parle.

M. PIERRE-MARIE DUHAMEL : Ce n'est pas grave ! Si l'on regarde le nombre d'accidents graves par millions de tonnes transportées, par la route on est à 0,70 ; par le rail à 0,41 ; par mer à 0,19 ; et par canalisation à 0,02.

Dans le cas présent, la maîtrise de l'urbanisation ne sort pas du domaine portuaire. Il existe déjà dans le port des installations SEVESO qui imposent des contraintes urbanistiques. L'existence de ce terminal ne devrait pas augmenter ces contraintes.

La technique utilisée autour du réservoir, avec l'enceinte en béton (je peux en parler sciemment, j'ai quelque chose d'identique chez moi) réduit considérablement le risque d'explosion. Elle permet en plus d'augmenter le nombre de capteurs et de détecteurs de fuites, et ainsi également d'amplifier le système d'arrosage retardant l'échauffement des cuves.

Concernant les canalisations de transport, la nouvelle réglementation du 4 août 2006, dit « arrêté multifluides », fixe clairement les contraintes de réalisation des nouvelles canalisations. En revanche, les anciennes qui seront utilisées devront certainement faire l'objet d'aménagements, pour réduire les contraintes urbanistiques qui peuvent exister actuellement.

Enfin, vous avez peut-être entendu dire, lorsque le projet de Fos-sur-Mer a été mis en route, que ce projet était rejeté par la population. Je peux vous dire que dans cette commune, à Fos-sur-Mer, ce n'est pas vrai ; c'est tout simplement sa localisation qui était remise en cause.

Merci, Monsieur le Président.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Merci, Monsieur le Maire. C'était très court, et vous avez bien écouté, donc c'est bien.

Il y a un micro dans la salle. Les questions à privilégier sont celles sur les risques, bien entendu. Prenez la parole en donnant votre nom.

M. GALLO, SECRETAIRE DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAl : Je voulais féliciter Monsieur BOURILLET pour sa présentation. C'était très bien fait. Vous devriez écrire un petit livre, « le GNL pour les nuls » ; c'est vraiment très bien fait.

Ma première question est de savoir si vous avez à votre connaissance un port méthanier avec la même situation, c'est-à-dire en pied de falaise.

Ma deuxième question est de savoir s'il y a la connaissance de l'effet d'un « boil-over » d'une cuve de pétrole sur les installations du port méthanier.

M. CEDRIC BOURILLET : Deux questions qui n'ont rien à voir entre elles...

(Commentaire dans la salle).

La question revient à cela. Je vais commencer par la deuxième, qui est la plus simple. Je reviendrai à la première ensuite.

En effet, deux choses peuvent se passer, à côté d'une cuve de produits pétroliers : un « boil-over », mais ce n'est pas toujours ce qui va le plus loin...

M. GUSTAVE DEFRANCE : Écoutez la réponse, au moins !

M. CEDRIC BOURILLET : Cela dépend des produits pétroliers, je développerai un tout petit peu après, si vous voulez. Il peut y avoir aussi un nuage de gaz, qui va dériver et exploser.

Je dis rapidement ce que sont les deux, car ce sont des termes techniques.

Le « boil-over » : en gros, vous surchauffez un liquide inflammable, et il peut arriver que de l'eau reste au fond du bac, et les hydrocarbures étant plus légers que l'eau, celle-ci se retrouvera en dessous, et l'on aura au-dessus les hydrocarbures en train de brûler. Vous voyez l'image. Au fur et à mesure que cela va brûler, les différents hydrocarbures vont partir ; cela prend quelques heures.

À un moment, l'onde de chaleur (le feu se rapproche du fond) arrivera pas très loin de l'eau. Dès que cette onde de chaleur atteint 100 degrés au niveau de l'eau, l'eau boue d'un coup et se transforme, exactement comme la transition rapide de phase ; elle va se transformer immédiatement, comme un effet piston, et va projeter en l'air tous les produits pétroliers en train de brûler.

Cela fait donc une espèce de colonne de feu, un peu comme le feu torche que l'on a vu tout à l'heure, sauf que ce n'est pas du tout la même physique qui est derrière. On a donc une colonne de feu, cela fait un effet réactif très grand à l'extérieur, qui est normalement modélisé aussi par les exploitants concernés dans l'étude de dangers (c'est obligatoire) ; et qui aura des effets. S'il y a des choses susceptibles, sous l'effet d'un rayonnement de chaleur, d'elles-mêmes provoquer un suraccident, on a un « effet dominos », puisqu'un accident sur un premier site aura provoqué un deuxième accident sur le deuxième site. Aujourd'hui, la réglementation impose aux deux effets concernés de regarder les effets dominos qui peuvent se faire les uns sur les autres.

Le pétitionnaire devra regarder si dans son environnement... J'ai cru comprendre qu'il y avait en effet un terminal pétrolier pas loin, donc il devra regarder s'il est susceptible d'être victime des effets de « boil-over ». À l'inverse, de toute façon, le terminal pétrolier sera obligé de communiquer au pétitionnaire, à sa demande, les distances d'effets concernées, pour qu'elles soient intégrées dans l'étude de dangers.

La deuxième chose qui peut arriver, je vous le disais, et qui souvent va plus loin que le « boil-over », même si c'est visuellement impressionnant, c'est l'explosion d'un gaz. Cela ne marche pas pour tous les produits pétroliers ; surtout pour les produits comme l'essence, qui ont eux aussi un point d'ébullition assez bas, plutôt dans les températures négatives ; au quotidien, on est au-dessus de ces températures négatives. Si l'on a une fuite d'essence, qui se répand au sol, cela fera comme du GNL, cela peut faire un nuage qui s'évapore, qui dérive, et qui explose.

Ces nuages-là sont plus embêtants que les nuages de gaz naturel, car comme je vous le disais tout à l'heure, dès que le gaz naturel remonte au-dessus de - 110 degrés, il sera aspiré ascensionnellement et va monter, et ne pourra plus exploser. Les nuages d'essence, eux, peuvent dériver un certain temps avant d'avoir cet effet de dilution.

M. GUSTAVE DEFRANCE : C'était donc une première question.

M. CEDRIC BOURILLET : Je n'ai pas parlé de la falaise !

La question sur la falaise n'a pas de réponse générique. Je vous explique pourquoi.

La principale question qui se posera est : pour un nuage qui dérive et qui explose, quel sera l'effet de la falaise ? Ce qui est à peu près certain, ce que l'on peut vous dire, est que premièrement, effectivement, tant que le gaz n'est pas passé au-dessus de la falaise par un moyen ou par un autre (on fait des tests avec des murs, on a toute une série d'études), puisque seule la partie gaz explose et il n'y a pas d'effets à l'extérieur de la poche de gaz

elle-même, il ne se passera rien. Après, est-ce que le gaz sera passé au-dessus ou en dessous ? C'est une autre question.

La deuxième chose à savoir, par rapport à un mur, c'est que l'on pourra avoir une espèce d'onde de réflexion, qui pourrait aggraver l'explosion. Pour du gaz naturel, cela ne peut pas se produire. En tout cas, les études que l'on a menées avec des murs... Christophe ÉMIEL* est au premier rang ; il est, au sein de mes équipes, le spécialiste de ces questions, qui pourra d'ailleurs fournir une documentation le temps venu.

On a fait mener des tas d'études et d'expériences là-dessus, parce que c'est une question importante ; dans tout site industriel, quelque chose peut exploser, et on a vite fait de rencontrer un mur (à l'origine on ne pensait pas à une falaise). Il est donc important que l'on sache exactement quel est le comportement. A priori, les études que l'on a données le fait que s'il y a un mur, il n'y aura pas d'effet de réflexion. En revanche, s'il y a une falaise, il faudra bien étudier ce que fera le nuage de gaz une fois qu'il va se présenter devant la falaise. Va-t-il partir sur les côtés, ou monter, ou autre ?

(commentaires dans la salle).

M. CEDRIC BOURILLET : Je C'est bien ce que j'étais en train de dire... Je veux justement être bien précis sur ce point, surtout en ne connaissant pas le dossier. Je le dis vraiment en toute liberté. Le fait qu'il y ait une falaise, sous réserve que ce soit à peu près un mur perpendiculaire, ou autre ; si c'est décalé... Si le mur n'est pas pile perpendiculaire ou autre, il faudra faire une étude sur mesure. Je peux vous dire à coup sûr qu'avec un mur qui est droit, il n'y a pas d'effet de réflexion qui aggrave l'explosion, c'est sûr.

La deuxième chose qu'il faut bien retenir est que cela n'explosera que là où le gaz est, à quelques mètres près. Donc, toute la question sera de savoir si le nuage de gaz, en arrivant à la falaise, il faudra le faire modéliser par l'exploitant, et contrôler par bureau tiers ensuite, si jamais cette pente, cette ouverture, est de nature à faire dériver le gaz, et donc à faire en sorte que le gaz atteigne des zones sensibles.

(commentaires dans la salle).

M. CEDRIC BOURILLET : Toutes ces choses doivent être regardées. Mais attention, qui dit vent dit dilution, et qui dit dilution dit : on ne peut plus exploser.

UN INTERVENANT : On a observé que le vent se retournait. Avec le vent d'ouest, on le constate ; à la pointe du Groin, par exemple, ils sont à l'Est. Le vent tourne.

M. CEDRIC BOURILLET : Ces choses-là devront être regardées. Je dis juste que le phénomène n'est pas hyper simple, c'est-à-dire que s'il y a moins de vent, cela se déplace moins loin, c'est sûr ; mais s'il y a trop de vent, cela se dilue tellement qu'il ne peut rien se passer non plus. Le cas le plus grave, contrairement à ce que l'on croit, ce n'est pas toujours le vent le plus fort ou le vent nul, mais entre les deux. De toute façon, il appartiendra à l'exploitant et à la DRIRE de contrôler que c'est bien ce cas-là qui a été identifié et étudié.

UN INTERVENANT : Ce sera le jour où il y aura tous les parapentistes...

M. CEDRIC BOURILLET : Encore une fois, oui et non, parce que les parapentistes ont besoin du vent le plus fort.

DANS LA SALLE : Non !

M. CEDRIC BOURILLET : Pardon, j'ai dit une bêtise.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Je crois qu'il faut retenir que le fait qu'il y ait une falaise plus la Valleuse donne l'obligation de faire des études particulières, avec une modélisation, pour que l'on prenne en compte tous les éléments que vous indiquez, avec des vents particuliers, etc. Mais ce soir, on ne peut apporter une réponse précise, à part le fait de bien noter la question et Cédric BOURILLET donne des éléments qui ont été testés, avec des murs, etc. Il faut extrapoler, faire des choses complémentaires.

UN INTERVENANT : Il ne faut pas oublier les faits atmosphérique, non plus.

M. GUSTAVE DEFRANCE : D'accord.

UN INTERVENANT : Avez-vous un exemple, un site ailleurs ?

M. CEDRIC BOURILLET : À ma connaissance, non, parce qu'à Fos et à Montoir, c'est tout plat.

En revanche, les modèles que l'on utilise pour le gaz naturel sont les mêmes que ceux que l'on utilise pour tous les gaz dérivants, à peu près légers comme celui-là. En revanche, en France, on a beaucoup d'exemples de nuages de gaz qui peuvent exploser ou peuvent être toxiques, qui dérivent et arrivent sur des falaises ou des montagnes. Comme vous l'avez dit, on a beaucoup de SEVESO (1.200) donc on a de tels modèles, et ils sont fiables.

M. GUSTAVE DEFRANCE : On peut retenir, comme élément de conclusion de ce débat, qu'il y a des études complémentaires à faire, à partir de l'existence de la falaise, de la Valleuse, et de vents particuliers.

M. ALBAN FIRMIN, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL : J'étais en train de regarder le schéma qui a été diffusé avec beaucoup de retard, puisque vous avez un peu oublié de parler des risques, nos amis de Gaz de Normandie...

La première chose : il y a régulièrement des gens en train de travailler au chalumeau, sur les bacs de pétrole. Ils font du préventif ; la CIM, a priori, ne nous contredira pas sur ce point.

Deuxièmement, il y a des baraques à frites, des professionnels qui utilisent des sources de chaleur. Je voulais comprendre, le cercle jaune que vous mettez touche en partie la plage ; est-ce que la plage sera fermée ?

Il touche à 80 % le parking où se garent les gens ; que deviendra ce parking ?

Il touche un des deux restaurants qui exploitent sur le site.

Accessoirement, on s'aperçoit que les endroits de sécurité du port se trouvent dans la zone violette. Donc, s'il y avait un accident, les moyens de sécurisation du port seraient touchés. Je voudrais que l'exploitant nous explique un peu la vision qu'il a, sur le projet en lui-même. Vous avez parfaitement exposé les risques. Maintenant, j'aimerais qu'il nous l'applique sur ce que va devenir Saint Jouin.

Une dernière petite réflexion. Je me disais que l'on va faire travailler Gaz de Normandie pendant, on parle de milliers de pages, de centaines d'heures de travail, de Commission Nationale du Débat Public... Est-ce que quelqu'un aura le courage, à un moment donné, de leur dire « non » alors qu'ils auront investi des milliers, voire des millions d'euros dans ce dossier ?

Si quelqu'un du port est là, j'aimerais demander si dans l'appel d'offres fait, a été prévu un dédommagement de l'opérateur, si jamais il n'était pas retenu. Je trouve cela relativement important.

(Applaudissements).

Ce n'est pas après les avoir fait travailler pendant deux ans, alors qu'ils auront mis des millions d'euros dedans, que quelqu'un va prendre la responsabilité, y compris au niveau de l'État, sauf si vraiment les risques sont très importants...Je peux m'engager en tant que président d'association : si jamais il y a un jour un problème à Saint Jouin, nous irons retrouver les responsables, et nous irons retrouver les personnes qui auront signé ; on passera le temps qu'il faut.

M. GUSTAVE DEFRANCE : L'État prendra ses responsabilités quand il faudra donner une autorisation...

On demande à Gaz de Normandie d'apporter un minimum de réponses aux questions posées. Monsieur BRAMOULLÉ, est-ce vous qui répondez ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Sur les distances, je répète, aujourd'hui on est à un stade d'étude préliminaire, donc aucune de ces distances n'est définitive.

J'ai montré également le transparent où l'on a des distances supérieures, de l'ordre de 1.000 mètres, qui correspondent aux scénarios les pires qui n'aient jamais été imaginés en France, sur ce genre d'installation. C'est quand même à retenir.

On a aussi vu à d'autres moments, et sur d'autres médias, des distances complètement fantaisistes circuler. On essaie d'apporter de l'information. L'administration nous en apporte, on l'en remercie, je pense que c'est utile au débat ; mais nous avons, nous aussi, à donner une information qui est ce que nous pouvons donner aujourd'hui en fonction de l'état d'avancement des études, mais en prenant en compte les caractéristiques du site, contrairement à ce que disait Monsieur BOURILLET...

M. GUSTAVE DEFRANCE : Laissez terminer la réponse. Vous avez eu le temps de poser votre question.

M. YVES BRAMOULLÉ : C'est la démarche de maîtrise des risques qui est en cours. Sur ces documents, évidemment, c'est extrêmement simplifié. Ce sera très détaillé dans l'étude de dangers. Comme cela a été mentionné dans le diaporama de Monsieur BOURILLET, là vous n'avez que les limites à 3 kilowatts ; il y a des limites à 5 kilowatts et des limites à 8 kilowatts ; notamment en termes d'effets dominos, les effets sur les installations ne sont pas du tout les mêmes. À 3 kilowatts, il n'y a strictement aucune espèce de danger pour le matériel, et même bien au-dessus.

Sous ce scénario « arbre » que l'on montre là, il y a une forêt de scénarios. Dans l'étude de dangers, il y a plein de scénarios, qui sont associés à des probabilités, et qui sont utilisés dans l'étude de dangers pour définir les procédures opérationnelles, notamment les zones dans lesquelles on peut effectuer certains travaux et les zones dans lesquelles on ne peut pas effectuer certains autres travaux, notamment ceux qui nécessitent l'usage de feu, d'un chalumeau ou d'une meule, etc.

Il y a sûrement plein de gens dans cette salle qui pratiquent cela dans leur métier, ou qui l'ont pratiqué. Il y a plein d'usines qui manipulent des produits inflammables dans la zone gaz. Tous ces travaux à l'intérieur font effectivement l'objet de procédures particulières, et

vous ne pouvez pas réduire, globaliser, le tracé jaune qui est là pour donner une idée de l'extension maximale que pourrait avoir le risque pour les personnes ; il ne faut pas le traduire comme quelque chose, comme vous semblez le dire, qui voudrait dire qu'à l'intérieur de cela il y a du danger à faire tout et n'importe quoi ; ce n'est pas aussi simple.

M. GUSTAVE DEFRANCE : D'autres questions... On ne va pas apporter toutes les réponses ce soir !

M. FIRMIN ALBAN : Les gens de Saint Jouin veulent savoir !

M. YVES BRAMOULLÉ : Je répète, à ce sujet, Monsieur FIRMIN, puisque vous insistez, que notre objectif est de maintenir l'accès à la plage, et que donc les distances de danger n'atteignent pas... Elle n'est pas dans la zone de danger dessinée sur cette feuille, et...

(brouhaha dans la salle)

M. YVES BRAMOULLÉ, DIRECTEUR DE PROJET, GAZ DE NORMANDIE : De quelle obligation me parlez-vous ?

(brouhaha dans la salle)

M. GUSTAVE DEFRANCE : Là-dessus, chacun peut employer ses mots, mais le problème est bien identifié ; et par ailleurs la décision finale appartiendra à l'administration qui autorisera ou pas...

UN INTERVENANT : La fermeture de la plage n'est pas un but...

(Applaudissements).

M. GUSTAVE DEFRANCE : Tout le monde n'est pas décidé à passer la nuit ici. Monsieur le Député...

M. DANIEL FIDELIN, DEPUTE DE SEINE-MARITIME : Une réflexion, s'il vous plaît, parce que je ne me suis pas encore exprimé, en tant que député ; et je veux attendre la fin du débat public pour avoir toutes les informations concernant ce projet de port d'Antifer. Nous avons une réunion particulièrement intéressante, aujourd'hui, sur le danger.

J'aurai l'occasion, Monsieur BOURILLET, de vous retrouver à l'Assemblée Nationale ou au Ministère, pour que vous m'apportiez un certain nombre de précisions techniques sur ce dossier, parce que je trouve que c'est particulièrement intéressant. Je crois que c'est le point essentiel, la préoccupation de tous les concitoyens, de toutes les personnes, autour de Saint Jouin.

Je suis en train de préparer une question orale du mardi matin sur la politique énergétique de notre pays, et notamment l'importation de gaz naturel, par rapport à la surcapacité, ce qui me paraît un élément essentiel.

(Applaudissements).

Il existe d'autres sources d'énergie, cela a été évoqué tout à l'heure. Le Grenelle de l'Environnement, qui a été évoqué, et l'article de Nicolas HULOT (je ne l'ai pas lu)..., mais j'ai eu une réunion cette semaine, avec mon groupe, à l'Assemblée Nationale. Je puis vous affirmer qu'un certain nombre de propositions seront faites dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, sur les énergies renouvelables. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas faire

le port d'Antifer. Pour l'instant, je suis assez réservé, parce que j'attends un certain nombre d'informations et d'études.

Réflexion, également, sur l'étude de dangers. Je crois que cela a été évoqué par Monsieur DEFRANCE. L'étude de dangers aurait dû être, justement, au moment du débat public, parce que j'ai l'impression qu'aujourd'hui, même si des informations précises sur le danger ont été données, nous n'avons pas d'études officielles. Je crois qu'il faudrait une pré-étude, à l'avenir, sur un tel débat. Il nous appartient à nous, législateurs, de modifier, réformer la loi, justement, pour que des pré-études soient faites.

Un dernier point : la plage. Monsieur REVET l'a dit l'autre jour, je crois qu'il faut tout faire pour conserver cette plage. L'étude et le projet que vous faites un peu plus loin permettraient certainement de conserver cette plage. Il y a peut-être des possibilités entre le site et la plage, encore, de faire des protections supplémentaires, pour donner peut-être un aspect visuel un peu différent, mais aussi apporter une sécurité pour les gens qui iront sur la plage.

Voilà les réflexions que je souhaitais faire. Les mines ont été évoquées, mais je dois partir, et je crois que c'était aussi un point important, qu'il va falloir répondre.

Vous m'excuserez, j'avais rendez vous à 21 heures, il est 21 heures 30 et je vais être en retard. Je crois qu'on aura l'occasion, dans d'autres réunions. Merci.

M. ALAIN OHREL : Merci, Monsieur le Député. Il est 21 heures 30, donc une demi-heure de plus que l'heure que nous nous étions fixée. Je vous propose qu'au terme d'un débat donc chacun, comme moi, j'en suis sûr, aura ressenti ce qu'il a permis de découvrir, d'apprendre ; nous considérons que le sujet n'est pas clos, bien entendu.

Comme je m'y étais engagé, nous pourrons revenir, lors de notre prochaine rencontre sur ce sujet.

Monsieur, vous souhaitez intervenir tout de suite ?

M. JEAN-PAUL LECOQ, DEPUTE DE SEINE MARITIME, VICE PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES MAIRES SEVESO, MAIRE DE GONFREVILLE L'ORCHER : S'il vous plaît, oui. Nous nous sommes vus à l'Assemblée Nationale. Je vois que vous ne me reconnaissez pas, ce n'est pas grave.

Gonfreville l'Archer est zone de notre territoire qui, pour des besoins nationaux, en essence, en produits plastiques, etc., a quelque part été sacrifiée.

La question qui se pose peut-être aujourd'hui est : faut-il en sacrifier d'autres, par rapport à nos besoins ?

(Applaudissements)

J'assume, et les gens ici qui travaillent sur le territoire de ma commune savent que j'assume cette situation ; et je la défends. Je défends cette industrie qui nous fait vivre, tous, parce qu'elle répond à un besoin. Mais le jour où elle ne répondra plus à un besoin, elle n'aura plus de raisons d'être là.

J'ai un peu l'expérience des sites SEVESO : 17 sites SEVESO sur ma commune, cela laisse des traces. En tout cas, cela donne de l'expérience. En attendant, je partage les premiers propos du début de ce débat. Le débat public, le premier qui doit avoir lieu (le Député FIDELIN l'a dit, il va trouver une majorité, s'il arrive à convaincre tous ses collègues), c'est : faut-il, pour les besoins du pays, et non pas les besoins du business, faire ?

(Applaudissements)

La première question est vraiment celle-là. Ce n'est pas la vôtre, ce n'est pas celle que la loi prévoit que vous posiez, ce n'est pas celle que la loi prévoit dans le code du grand débat, quand une société nous interpelle pour faire un projet ; mais c'est quand même, pour le citoyen, pour les élus du peuple, la première question à se poser.

Puisque le débat est sur la question des risques, la DRIRE ne démentira pas, les effets de relief, par exemple, ne sont pas encore totalement étudiés en ce qui concerne les risques. Mais on a beaucoup travaillé sur des de plans, et fait des cercles sur les plans. C'est un peu nouveau que l'on commence à découper les falaises. J'ai des falaises mortes dans ma ville, et c'est un peu nouveau qu'on les ait prises en compte. Il peut y avoir des effets positifs, la falaise peut protéger ; et des effets négatifs, elle peut accentuer. Il faut mesurer les effets.

On a beaucoup parlé de réduction des risques. En même temps, on a dit : « Sur ce genre de terminaux, etc., on n'a pas de retours sur expérience d'accidents graves, parce qu'il n'y en a pas eu ». Cela ne nous rappelle-t-il pas quelque chose qu'il n'y a pas eu, qui s'est quand même passé ? Alors que si l'on avait fait l'étude de danger... Elle a été faite, de Toulouse, zéro danger ! Et pourtant, il y a eu quelque chose. Donc, derrière, on s'est dit que l'on allait quand même approfondir, etc.

Dans les zones et les cercles SEVESO, même si la société, en toute honnêteté (admettons quand même qu'elle soit honnête) nous fait des cercles sur la base de la connaissance actuelle (on ne peut pas lui demander d'imaginer quelque chose qui n'existe pas), il est avéré que l'on tiendra compte d'un accident, et que cela peut agrandir des cercles SEVESO. On dit toujours que cela se réduit, mais non !

Les normes européennes, parfois, par la connaissance des produits, font que parfois des zones SEVESO s'agrandissent, sans que l'industriel (et certains sont présents ici) n'ait rien changé dans son entreprise. Seulement : un accident, la connaissance d'un accident, retour sur expérience ; on pensait qu'il fallait 800 mètres pour protéger, et tout compte fait, il faut 1.800 mètres pour protéger. On applique, par la connaissance, les nouveaux périmètres, et avec les conséquences que cela aura, avec les plans de prévention des risques technologiques sur les populations qui sont autour, qui devront se conformer, parce que l'installation est là, aux nouveaux périmètres. Donc, il faut ajouter cela dans la connaissance du problème, le fait que l'on puisse réduire les cercles, mais qu'ils puissent aussi s'agrandir.

On a vu Montoir, on a vu Fos, on a vu les besoins en gaz de la nation. L'essentiel, à mon avis, de la question que posent les citoyens, est : nécessitent-ils de produire ces nouveaux ports méthaniers, nécessitent-ils de faire des centrales au charbon (pas loin de chez moi), nécessitent-ils de faire tout cela ? Je réponds « non ».

(Applaudissements)

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT DE LA CPDP : Merci, Monsieur le Député, de votre intervention.

M. ALEXANDRE GUEZENEC : Je tenais à apporter une petite précision, Monsieur, vous l'avez rappelé, mais vous n'aviez pas de micro.

À Fécamp, au mois d'octobre dernier, a été évoquée la question de l'accès à la plage, qui préoccupe particulièrement la commune de Saint Jouin-Bruneval ; et je note encore ce soir que Monsieur BRAMOULLÉ parle du maintien de l'accès à la plage comme d'un objectif. Ce n'est pas un objectif, c'est une contrainte, une obligation. Je parle sous le contrôle de Monsieur le Sous-préfet, l'autorisation ne vous sera pas délivrée, si vous ne maintenez pas l'accès à la plage.

Donc, revoyez votre copie, mettez les cuves où il faut les mettre, enterrez-les, mettez-les en off-shore, mais l'accès à la plage doit être maintenu. Sinon, vous n'aurez pas d'autorisation ; Monsieur le Sous-préfet l'a indiqué à Fécamp, la dernière fois.

Ce n'est pas la peine de me répondre... Si vous le souhaitez... J'enchaîne là-dessus, puisque la plage sera maintenue...

M. YVES BRAMOULLÉ : Je suis juste un peu étonné de vous entendre parler à la place de l'État, qui prendra la décision. Pour nous...

M. ALEXANDRE GUEZENNEC : Non, je rappelais les propos de Monsieur le Sous-préfet.

M. YVES BRAMOULLÉ : C'est un objectif. Depuis le début, nous avons annoncé notre objectif, nous le tenons ; mais ce n'est pas nous qui déciderons. Effectivement, pour nous, c'est un objectif. Nous sommes honnêtes. Nous ne disons pas : « Nous allons faire ci, nous allons faire ça ». Notre objectif est de produire une étude de dangers qui permette de maintenir l'accès à la plage. Ce n'est pas nous qui déciderons, c'est le préfet, sur le rapport des services de Monsieur DUCROCQ, dans l'état actuel de la réglementation.

M. ALEXANDRE GUEZENNEC : Vous n'aurez pas d'autorisation, par voie de conséquence, si l'accès à la plage...

M. YVES BRAMOULLÉ : Si nous n'avons pas l'autorisation, nous ne ferons pas le terminal ; là-dessus nous sommes d'accord.

M. ALEXANDRE GUEZENNEC : Tout le monde sera content.

(Applaudissements)

M. YVES BRAMOULLÉ : Je suis étonné que l'on arrive à ce niveau de débat avec un avocat. Effectivement, si nous n'avons pas l'autorisation, nous ne ferons pas le terminal, Maître. Je suis d'accord avec vous.

M. ALEXANDRE GUEZENNEC : Je vous en remercie. Je rebondis. Si jamais l'accès à la plage est maintenu, la préoccupation de ma cliente, la commune de Saint Jouin, est de savoir quelles seront les conditions d'évacuation de cette plage, qui est fréquentée par plus de 3.000 personnes chaque été, en cas d'incident.

Vous n'êtes pas obligé de répondre ce soir, parce qu'il est déjà tard, mais puisque le débat se prolongera à Saint Jouin, dans un mois, vous avez le temps de réfléchir à une réponse.

(Applaudissements)

M. ALAIN OHREL : Il est maintenant 21 heures 30 passées... Je suis de votre avis, on va donc s'arrêter, tout en sachant que nous avons, comme vous l'avez tous souligné, bien sûr, progressé dans la connaissance du problème, sans être arrivés au bout.

La prochaine rencontre sera peut être l'occasion de progresser encore, notamment à la faveur des réponses auxquelles je me suis engagé tout à l'heure, à l'égard de Monsieur DUFOUR. Je n'oublie pas. On va lui demander de bien vouloir nous remettre le texte de ses questions. On fournira des réponses.

Je n'oublie pas non plus la possibilité d'avoir un retour sur ce problème dès lors que, vous vous en souvenez, nous avons mis à l'ordre du jour de la rencontre de Saint Jouin, tous les problèmes afférents à l'environnement. On ne peut pas nier que les problèmes du risque puissent en faire partie.

Je vous dis au 12 novembre, 18 heures.

Monsieur LE MIGNOT, que je vois là, souhaitait intervenir, il le fera la prochaine fois.

(Monsieur LE MIGNOT demande un micro).

Intervenez rapidement.

M. GUY LE MIGNOT, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION SAINT JOUIN BRUNIVAL DEVELOPPEMENT DURABLE : Tout à l'heure, Monsieur DEFRANCE, vous avez rappelé qu'un président d'association, cela se respectait.

Je voulais juste rappeler que cela fait quelques réunions auxquelles je participe, et pendant lesquelles j'aurais bien voulu prendre la parole. J'avais été invité à le faire, aujourd'hui, au moins par Bénédicte AGUILA, qui a bien voulu organiser les choses. Je vois que ce n'est pas le cas.

Je commence à douter de l'impartialité de la Commission du Débat Public, surtout...

M. ALAIN OHREL : Ah non ! Je vous interromps !

M. GUY LE MIGNOT : Surtout quand je vois les propos qui ont été tenus par l'autre président d'association. Merci.

(Applaudissements)

(FIN DE LA REUNION : 21 HEURES 40)