

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

SIXIEME REUNION

« MESURE ET NATURE DU RISQUE »

A SAINT-JOUIN-BRUNEVAL

LUNDI 12 NOVEMBRE 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

MAITRE D'OUVRAGE :

M. LUC POYER, PRESIDENT DE GAZ DE NORMANDIE

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

M. OLIVIER FRECHET, GAZ DE NORMANDIE

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

EXPERTS PRESENTS :

M. IGNACE DE SAINT-MOULIN, DIRECTEUR DE PROJET, SPECIALISTE DE TERMINAUX GNL

M. LEDOUX, CHEF DU SERVICE SECURITE INDUSTRIELLE, VERITAS

M. BERTRANNE, VERITAS

INTERVENANTS :

M. REMI CHICOT, MAIRE DE SAINT-JOUIN-BRUNEVAL	3
MME NATHALIE GALLO, ASSISTANT M. ROUX.....	5
M. DOMINIQUE ROUX, COMMANDANT DE BORD DE METHANIER.....	6
M. DIDIER BAUDOIN, DIRECTEUR REGIONAL DES AFFAIRES MARITIMES MANCHE / MER DU NORD	8
M. PATRICK ABJEAN, COMMANDANT DU PORT AUTONOME DU HAVRE	12
M. GUY LE MIGNOT, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION SAINT-JOUIN-BRUNEVAL DEVELOPPEMENT DURABLE	23
M. FIRMIN ALBAN, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL	35
M. VINCENT GALLO, SECRETAIRE DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL	41

La séance est ouverte à 19 h 15 sous la Présidence de M. Alain OHREL, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

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

M. ALAIN OHREL, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Il y a encore des places assises. Par conséquent, ceux qui ne les ont pas rejointes peuvent le faire maintenant... Après cette incitation à une position stable et confortable, je voudrais vous dire que vous êtes nombreux, ce dont vous avez conscience, et le moins que l'on puisse dire est que ce débat ne se déroule pas dans l'indifférence.

Nous en sommes à l'étape dont chacun sait l'importance, et vous l'avez souvent souligné : le problème du risque et des risques.

Lors de la réunion antérieure, des informations complémentaires à cet égard nous avaient été adressées par le Maître d'Ouvrage, mais il est vrai que le délai était court entre le moment où elles furent produites et le moment où nous étions appelés à en débattre. Depuis lors, presque un mois s'est écoulé, ce qui, je pense, a été suffisant pour vous permettre à toutes et tous d'en prendre connaissance et de les examiner.

Si vous le voulez bien, nous allons donc y revenir, conformément à la promesse faite, ce qui ne veut pas dire que la séance qu'il était prévu originellement de consacrer aujourd'hui au problème de l'environnement sera pour autant supprimée. Elle ne le sera pas.

Une date nous a été proposée plusieurs fois ; nous envisageons de la tenir le 7 décembre prochain, spécifiquement sur l'environnement. Nous avons jusqu'au 14 décembre pour nous retrouver, nous réunir ; d'ici là, le débat ira son train, selon les étapes prévues.

Nous étions convenus, vous vous en souvenez, pour bien marquer à quel point cette séance est faite pour continuer la précédente, de la reprendre au point où nous l'avions laissée, c'est-à-dire le traitement à proprement parler des questions posées pour le compte de telle ou telle association ici présente, par l'ancien capitaine au long cours, le Commandant ROUX.

Nous allons donc les reprendre, selon une modalité un peu nouvelle, si vous le voulez bien : pour que ce soit plus animé, je demanderai à chacun des membres de la Commission d'articuler 5 ou 6 questions, puisqu'il y en a 33 je crois.

Avant, je vous donne maintenant le déroulement.

Monsieur le Maire, que je remercie de nous accueillir dans sa commune, dont il doit se réjouir de voir qu'elle comporte une population aussi nombreuse et aussi disponible pour les retrouvailles, va nous dire un mot d'accueil. Je vais donc lui laisser la parole, avant que nous en venions aux questions, ainsi que je l'ai dit.

Puis, vous aurez à cette table une intervention de l'Association « Saint-Jouin-Bruneval développement durable ». On pensait que c'était Saint-Jouin, par excellence, le lieu où une association portant un tel intitulé devait s'exprimer.

La parole sera alors donnée à la salle. L'autre association, qui a son siège ici : « Association pour la préservation et la valorisation de la Valleuse de Bruneval », s'exprimera par la voix de son Président.

Nous en viendrons ensuite aux interventions et réponses par le Maître d'Ouvrage, avant d'enregistrer les réactions du public.

Voilà comment peut se présenter cette soirée ; avec j'en suis sûr, de la part de chacune et chacun d'entre vous, la pleine conscience que le crédit qui s'attache à ce qu'il pense et exprime est directement fonction de la façon dont il l'exprime, et l'intelligence de son propos, et bien évidemment la liberté de l'échange.

Sous la houlette de ce propos, je vous demande, s'il vous plaît, Monsieur Rémi CHICOT, Maire de Saint-Jouin-Bruneval, de nous parler.

M. REMI CHICOT, MAIRE DE SAINT-JOUI-BRUNEVAL : Bonsoir, Monsieur le Président, bonsoir Messieurs les Membres de la Commission, bonsoir Mesdames et Messieurs.

J'ai suivi avec la plus grande attention toute la procédure du débat concernant l'implantation éventuelle du port méthanier à Saint-Jouin-Bruneval. J'ai assisté sans faille à toutes les réunions. J'en arrive à la synthèse et aux conclusions suivantes :

Il y a une trentaine d'années, la vie de notre commune fut bouleversée, avec la création de ce site industriel que représente le port pétrolier. Pourtant, depuis 1976, notre population a connu le même essor que dans toutes les communes à proximité, de la grande banlieue havraise.

La cohabitation paisible de la plage de Saint-Jouin-Bruneval et du terminal pétrolier d'Antifer y a contribué.

Je ne vous retracerai pas l'historique du port, mais en 1976, le Port Autonome avait consenti à la commune de Saint-Jouin-Bruneval des facilités, afin que tous sports nautiques puissent exister, même la simple promenade au bord de l'eau ou la pêche à pied. On sait combien ces loisirs ont pris de l'ampleur pendant ces dernières années. Ainsi, toute notion de précarité a été occultée, puisque cela a perduré dans le temps ; si bien qu'il est inenvisageable pour notre commune que le projet d'implantation d'un terminal méthanier mette un terme à cette cohabitation paisible.

Il suffit de venir à la plage en période estivale pour se rendre compte de sa fréquentation, tant par les habitants de Saint-Jouin-Bruneval et des communes environnantes que par les habitants du Havre et de sa banlieue.

A ce propos, je rappellerai qu'entre Fécamp et le Havre, la côte d'albâtre dispose de nombreuses petites plages, mais toutes sont difficiles d'accès pour les personnes à mobilité réduites, les personnes âgées, les mamans accompagnées d'enfants.

De surcroît, lors de la réunion à Fécamp, notre avocat, Maître GUEZENNEC, a posé la question suivante : « Si les études de dangers révèlent la nécessité de condamner l'accès à la plage de Saint-Jouin, le projet se poursuivra-t-il ? ».

Tous les membres présents dans l'assistance se souviennent de la réponse de Monsieur le Sous-préfet du Havre, qui ne laisse place à aucune ambiguïté : « Monsieur le Préfet ne donnera pas son accord si l'accès à la plage n'est pas conservé, ou si on ne lui réserve pas un autre accès ». Cette réponse actuelle du Représentant de l'Etat m'a donc conforté dans ma réflexion.

Aujourd'hui, j'ose affirmer qu'il faut rendre pérennes les limites séparant la plage du site industriel, et créer un accès particulier. Ainsi, une éventuelle évacuation lors d'un incident, même mineur, se ferait dans une sécurité optimale.

Par conséquent, le maintien de la plage et son accès ne doit plus être considéré comme un objectif à atteindre pour la réalisation de ce projet par Gaz de Normandie, mais bien comme une contrainte, y compris si l'étude de dangers réalisée postérieurement révèle la nécessité de mettre en place une zone de protection.

Sur ce point, j'attends notamment ce soir de la part du Port Autonome et du Maître d'Ouvrage une réponse précise qui ne laissera place à aucune ambiguïté.

L'existence de la plage est une des clés de la survie économique de notre village, pour les commerces, campings, gîtes, chambres d'hôtes ; de telle sorte que si Gaz de Normandie et le Port Autonome souhaitent mener à bien leur projet, ils doivent, à l'instar de l'Etat, saisir le caractère incontournable de cette réalité et adapter en conséquence leur projet.

Une autre activité s'est fortement développée, depuis 1976 : la navigation de plaisance. A Saint-Jouin-Bruneval, nous avons deux associations. Du côté sud, l'APPLA, qui compte environ 70 bateaux ; et côté nord, l'Association du Grouin qui en compte une quarantaine.

Actuellement, dans cette association, les propriétaires des embarcations empruntent la route intérieure du port pétrolier, moyennant l'achat d'une carte annuelle pour obtenir le droit de passage. Demain, cette possibilité sera sans nul doute supprimée.

En conséquence, je m'adresse à Monsieur le Directeur du Port, et au Conseil Général, pour leur affirmer que la création d'un port de plaisance devient une nécessité. En aucun cas, côté sud, on ne pourra stocker 110 bateaux, sans compter ceux des plaisanciers qui ne font pas partie de ces associations.

En 1976, les causes défendues pour la sauvegarde de l'environnement étaient peu ou pas du tout prises en compte. Ce n'est plus le cas en 2007.

Si ce projet doit voir le jour impérativement, il devra respecter notre environnement, au sens large du terme : faune, flore, insertion dans le paysage ; car je ne perds pas de vue que l'avenir de ma commune est tourné vers le tourisme.

Partagée entre mer et campagne, notre commune de Saint-Jouin-Bruneval est, de par sa situation sur la côte d'Albâtre, aux portes d'Etretat ; et grâce à sa grande superficie, elle a une carte à jouer sur le plan touristique. Tourisme littoral, mais aussi tourisme vert. Sa vocation n'est certainement pas de devenir un village dortoir.

A cet égard, le Maître d'Ouvrage peut-il exposer les modalités d'intégration paysagère du site industriel qu'il envisage de mettre en place ?

Pour conclure, je dirai qu'il y a deux solutions :

- Le projet ne se fait pas, et tous les Saint-Jouinçais seront soulagés, car je mets au défi quiconque de trouver une personne qui soit pour l'implantation du terminal méthanier sans se poser aucune question.
- Le projet se réalise. Alors, il est de mon devoir d'anticiper les revendications de mes concitoyens, quels qu'ils soient, afin de défendre au mieux leurs intérêts ; sinon il me sera reproché d'avoir rejeté toute négociation et d'avoir entraîné des conséquences

néfastes pour le devenir de ma commune. Ce n'est absolument pas le rôle d'un maire. Alors, soyez certains que je défendrai vos intérêts, pour que les avantages reçus fassent oublier, dès le début du chantier, les contraintes que les travaux engendreront.

C'est pourquoi je demande à tous les acteurs de ce projet d'associer dès aujourd'hui la construction du terminal méthanier avec l'accès indépendant de la plage et la construction d'un port de plaisance.

Tout cela doit être précisé dans un projet global d'aménagement du site, qui indique clairement les zones réservées aux activités industrielles, et de loisirs.

Il doit aussi s'intégrer dans le programme de développement touristique du cap d'Antifer, de ses vallées sur lesquelles nous travaillons avec les maires concernés.

Monsieur le Président, je vous remercie de m'avoir donné la parole au début de cette réunion publique sur la sécurité. Sachez que j'en attends des informations claires sur chacun des risques présentés le 19 octobre à Octeville, avec objectivité, et en prenant le temps qu'il faut.

Jouer avec la peur des autres est malhonnête, et les maintenir dans l'ignorance n'est pas supportable. Merci.

(Applaudissements).

M. ALAIN OHREL : Merci beaucoup, Monsieur le Maire, pour votre contribution importante à ce débat. Je précise que bien entendu, votre texte, comme d'autres textes déjà, figurera au nombre des contributions présentes en ligne, sur Internet. Merci encore, Monsieur le Maire.

Je vais demander aux représentants du Maître d'Ouvrage de bien vouloir s'approcher de la table qui leur est destinée, pour y siéger.

Comme je l'ai annoncé tout à l'heure, nous en venons maintenant à l'examen des questions restées en suspens, posées par l'ex-capitaine au long cours, Monsieur Dominique ROUX.

Nous avons, vous le voyez, un temps de parole. C'est commode, vous pouvez ainsi vous assurer de la répartition effective des temps de parole, et le signaler, s'il vous paraît que le temps annoncé n'est pas respecté.

Il est 19 heures 40, nous avons prévu de nous octroyer 25 à 30 minutes. Nous allons donc nous donner jusqu'à 20 heures 10.

Bonjour, Monsieur ROUX. Vous l'avez compris, ce n'est pas vous qui allez parler. On lira les questions à votre place.

MME NATHALIE GALLO, ASSISTANT M. ROUX : C'est bien clair, aujourd'hui, nous terminons ce que nous avons commencé à Octeville la dernière fois.

M. ALAIN OHREL : Je l'ai dit, on termine... Pas vous, nous ! Nous lisons vos questions. Avez-vous une nouvelle question ?

MME NATHALIE GALLO : On a notre exposé à terminer. On a tout un ensemble de questions.

M. ALAIN OHREL : On les a toutes. Vous nous les avez envoyées : 33 questions de votre part.

M. DOMINIQUE ROUX, COMMANDANT DE BORD DE METHANIER : Donc pour l'instant, nous n'avons pas la parole.

M. ALAIN OHREL : On a toutes les questions. Je crois que c'est clair...

MME NATHALIE GALLO : Les questions suivantes faisaient partie d'un exposé, elles illustrent d'autres propos que nous n'avons pas eu le temps d'exposer à Octeville.

M. ALAIN OHREL : C'est vous qui nous les avez données. Je ne peux pas dire autre chose. On les reprend toutes. Si vous voulez donner des compléments, vous les donnerez.

M. ALBAN FIRMIN : Il y avait une intervention de 20 minutes : la deuxième partie des questions qui n'ont pas été posées, concernant principalement la sécurité du site... Pourquoi Monsieur ROUX ne poserait-il pas ces 15 dernières questions lui-même ?

M. ALAIN OHREL : On répond aux questions... Ne perdons pas de temps. Si vous voulez, vous parlerez après.

MME NATHALIE GALLO : Elles viennent illustrer l'exposé que nous sommes en train de faire ! Les 13 premières questions font partie de l'exposé fait à Octeville...

M. ALBAN FIRMIN : On avait dit qu'on terminait !

M. ALAIN OHREL : Monsieur GALLO me dit qu'il voudrait parler, il reparlera tout à l'heure. Monsieur ROUX nous fait confiance pour lire les questions qu'il m'a données lui-même.

On reprend les 33 questions.

M. ALBAN FIRMIN : Peut-on poser les 15 dernières questions ?

MME NATHALIE GALLO : Après, cela n'a plus de sens ! Elles illustrent l'exposé...

M. ALAIN OHREL : Vous ne voulez pas que l'on reprenne les premières ?

M. ALBAN FIRMIN : Je veux que les 15 dernières questions soient posées par Monsieur ROUX. Il était convenu que Monsieur ROUX terminerait ces 15 questions.

M. ALAIN OHREL : Allez vous asseoir, vous aurez la parole tout à l'heure.

La première question posée par Monsieur ROUX était la suivante.

M. GUSTAVE DEFRANCE, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

- ✓ *Qu'est-ce qu'un méthanier Q-Max, un méthanier Q-Flex ; et pourquoi, dans son dossier, le Maître d'Ouvrage n'a-t-il pas fait figurer une représentation d'un Q-Max ?*

Que répond le Maître d'ouvrage à cette question ?

M. LUC POYER, PRESIDENT DE GAZ DE NORMANDIE : Monsieur le Président, Monsieur DEFRANCE, je voudrais d'abord présenter l'équipe qui nous anime ; remercier les habitants de Saint-Jouin-Bruneval d'être venus aussi nombreux.

A ma droite, Olivier FRECHET ; à ma gauche, Yves BRAMOULLÉ.

Dans l'assistance, Monsieur Serge MAJOLET, Responsable Sécurité Environnement de Gaz de Normandie.

A sa gauche, un autre expert, Monsieur Ignace de SAINT-MOULIN, actuellement Directeur de Projet pour l'extension de Zeebrugge, et qui travaille pour la Société Tractebel Engineering, l'un des spécialistes mondiaux des terminaux de GNL.

Egalement avec lui, deux autres experts, du Bureau Veritas, qui compléteront nos réponses, le cas échéant : Monsieur LEDOUX, Chef du Service Sécurité Industrielle, et Monsieur BERTRANNE.

Merci pour votre attention.

M. GUSTAVE DEFRANCE : La réponse à la première question, et on fait démarrer le temps de parole. Monsieur BRAMOULLÉ, on vous écoute.

M. YVES BRAMOULLÉ, DIRECTEUR DE PROJET, GAZ DE NORMANDIE : Pour illustrer la réponse à la première question, puisqu'on nous a mentionné que l'on n'avait pas donné de représentation d'un Q-Max dans le dossier, il y a cette petite illustration ; j'espère qu'elle est lisible.

En préambule, je voudrais dire que parmi la trentaine de questions posées par le Commandant ROUX, certaines sont très techniques. On va y répondre, puisque c'est la règle du jeu. On m'a demandé de le faire. Je m'en excuse auprès des gens qui ne sont pas forcément techniciens et ne vont peut-être pas tout capter...

(Clameurs, protestations, sifflets).

M. GUSTAVE DEFRANCE : S'il vous plaît !

M. YVES BRAMOULLÉ : Il faut arrêter la pendule !

Les méthaniers Q-Max et Q-Flex : le Q signifie Qatar. Ce sont des navires récents. Les Q-Max n'existent pas encore. Les premiers sont en début de construction, en Corée. Donc en effet, il n'y a pas de photo de Q-Max et Q-Flex dans le dossier, parce qu'à l'époque ils n'existaient pas encore.

Les Q-Max sont en construction et le premier Q-Flex est sorti du chantier il y a environ un mois.

Le méthanier que vous voyez en bas de l'image est « conventionnel », d'environ 145.000 mètres cubes, c'est ce qui existe aujourd'hui.

Là, c'est un Q-Flex, donc plus long, un peu plus large ; et là, c'est un Q-Max.

- La capacité du méthanier conventionnel : 145.000 mètres cubes
- La capacité du Q-Flex : entre 210.000 et 220.000 mètres cubes
- La capacité du Q-Max : entre 260.000 et 270.000 mètres cubes.

Ces navires ont été mis en chantier par les producteurs de GNL du Qatar pour assurer des transports sur de longues distances, vers l'Europe et les Etats-Unis. C'est une nouvelle génération de navires.

A titre de comparaison, vous avez ici un ULCC, le plus gros. Je ne sais pas s'il est déjà venu à Antifer. Là, les plus gros porte-containers, le Queen Mary 2, et un gros minéralier. Pour donner l'échelle, aujourd'hui, les VLCC qui déchargent à Antifer ont une longueur à peu près équivalente à cette catégorie de navires.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Merci, Monsieur BRAMOULLÉ. On va essayer d'être plus rapide pour les réponses.

La deuxième question posée par Monsieur ROUX :

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

Monsieur BRAMOULLÉ, en quelques secondes ?... Monsieur BAUDOIN ?

M. ALAIN OHREL : Monsieur BAUDOIN, la réponse en un temps très court...

M. DIDIER BAUDOIN, DIRECTEUR REGIONAL DES AFFAIRES MARITIMES MANCHE / MER DU NORD : Le système français repose sur l'action de l'Etat en mer, qui est dirigée par le Préfet Maritime. Il a à sa disposition 4 administrations, des moyens nautiques et aériens, et des centres de coordination. Il dispose de la Marine Nationale, des douanes, des Affaires Maritimes, et de la gendarmerie.

Il peut mettre en œuvre des équipes d'évaluation et d'intervention sur les navires qui peuvent présenter des difficultés.

Je réponds tout de suite à la question : pour le moment, il n'y a pas de garde-côte européenne ; il n'y a même pas d'examen de cette question, parce qu'au niveau européen, on a décidé que c'était pour le moment trop complexe, pour créer une garde-côte européenne.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Merci pour la réponse.

Question n° 3 posée par Monsieur ROUX :

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

Monsieur BRAMOULLÉ, est-ce vous qui répondez à cette question ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Oui. J'espère avoir bien compris la question. Je ne sais pas à quelle zone on fait allusion. Est-ce au port d'Antifer ? La zone du Havre plus généralement, ou de la Manche ?

Concernant le port d'Antifer, c'est en effet une zone industrialo-portuaire existante, dans laquelle il y a déjà deux installations SEVESO.

Il est assez habituel de regrouper les installations industrielles, ce qui entraîne des difficultés, parce qu'on doit veiller à l'absence d'effet domino entre ces différentes installations. Cela présente aussi des avantages évidents, en matière d'aménagement du territoire.

Aujourd'hui, miter le territoire avec des installations industrielles un peu partout ne serait pas très bien perçu.

Quand la question dit que les risques sont particulièrement élevés, je ne porterai pas de jugement là-dessus. Je ne pense pas que les risques du terminal pétrolier soient particulièrement élevés.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Voici un élément de réponse, un avis donné par le Maître d'Ouvrage.

Je groupe les questions n° 3, 4, 5, qui sont assez semblables, ou complémentaires.

- ✓ *Parmi les trois projets dont la Commission Nationale du Débat Public doit débattre, celui qui évite une surcharge de risques en Manche n'est-il pas le mieux indiqué ?*
- ✓ *(Question n° 5) Gaz de France ne propose-t-il pas un agrandissement de son terminal de Montoir de Bretagne, situé dans une zone qui ne gêne personne et disposant de surfaces importantes ?*

Un élément relatif à ces questions : rappeler qu'il y a aujourd'hui trois projets nouveaux, et que rien ne dit que l'on retiendra à la fin de l'exercice 1, 2, 3, ou 0 projet. Il n'y a pas de réponse à cette question pour le moment.

On va demander au promoteur de répondre sur ces deux questions. Qui répond, pour le Maître d'Ouvrage ?

M. LUC POYER : L'extension du terminal de Montoir, il faut savoir qu'il a été construit au début des années 80, pour des raisons essentiellement d'aménagement du territoire, et qu'à l'origine, le premier terminal méthanier se trouvait au Havre, où ont été reçues les premières cargaisons de GNL, en 1965.

Aujourd'hui que l'investissement a été fait, Gaz de France projette une extension en deux phases, pour le porter à terme à 16 milliards de mètres cubes.

Il y a deux différences avec le projet que nous proposons à Antifer :

- à Montoir, le tirant d'eau ne permet pas de recevoir, comme nous l'avons dit, les Q-Flex et surtout les Q-Max, ces bateaux qui viendraient du Qatar et sont en projet ;
- sur le plan de la gestion de l'infrastructure du réseau de transport, il faudra beaucoup moins d'investissements en aval du terminal qu'à Montoir. C'est donc une optimisation au niveau du réseau.

Concernant l'autre question : « parmi les trois projets dont la Commission Nationale du Débat Public doit débattre, celui qui évite une surcharge de risques en Manche n'est-il pas le mieux indiqué ? », je ne suis pas certain de très bien la comprendre, mais en tout état de cause, ce n'est pas au Maître d'Ouvrage du projet d'Antifer de se prononcer sur le choix des trois projets.

Comme vous l'avez dit, on verra à la fin des trois débats ceux qui sont décidés par les Maîtres d'Ouvrage respectifs.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Question n° 6 de Monsieur ROUX :

- ✓ *De quelle surface totale les promoteurs disposent-ils pour construire leur terminal (à Dunkerque, 50 hectares) ?*

M. YVES BRAMOULLÉ : Pour répondre à cette question, on propose de montrer le visuel 3D que l'on a déjà montré, à Fécamp, je crois, pour que l'on puisse également montrer à quoi peut ressembler le terminal, dans l'état actuel des études.

Ce qui défile actuellement, c'est le site existant. Tout le monde le connaît, ici. Vous allez voir successivement, dans l'implantation que l'on appelle « cas de base » dans le dossier et l'implantation « variante »...

(Huées, sifflets prolongés).

Pour répondre à la question, si je peux...

M. GUSTAVE DEFRANCE : Donnez la réponse. Vous avez combien d'hectares disponibles ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Je vais la donner, si on me laisse parler.

Nous pensons qu'il est important de montrer ces images, parce qu'il y a beaucoup de gens dans cette salle, et beaucoup d'entre eux n'ont certainement pas eu l'occasion d'accéder à cette information que nous devons donner. C'est notre obligation, pour montrer, dans l'état actuel de nos études, ce à quoi peut ressembler le terminal.

Là, vous voyez les réservoirs qui sont dans l'option « cas de base » qui n'atteignent pas...

DANS LE PUBLIC : La torchère !

Si vous n'avez pas vu la torchère au premier passage, on va vous la montrer au deuxième.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Monsieur BRAMOULLÉ, la superficie ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Je réponds à la question... Voilà la torchère, qui est là.

M. GUSTAVE DEFRANCE : Monsieur BRAMOULLÉ, la superficie dont vous disposez ; combien d'hectares ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Tel que cela se voit, ici, sur les images, il y a trois parties dans l'implantation du terminal. Vous avez la torchère au premier plan...

(Cris de protestation dans la salle).

Laissez-nous parler ! Je pense qu'il y a des gens que cela intéresse. Si certains connaissent cela par cœur...

(Huées).

M. GUSTAVE DEFRANCE : Soyez plus bref. De combien d'hectares disposez-vous ? C'est une réponse simple.

M. YVES BRAMOULLÉ : Le terre-plein existant que vous voyez là, où sont construits les réservoirs, dans le « cas de base » qui fait environ 24 hectares. Ensuite...

M. GUSTAVE DEFRANCE : On va en rester là. 24 hectares disponibles ici, à Antifer, pour faire le terminal.

C'est vrai, à Dunkerque, la superficie est de l'ordre de 50 hectares, et d'une vingtaine d'hectares au Verdon, pour apporter une réponse.

Voilà pour les 6 premières questions.

M. YVES BRAMOULLÉ : C’est la raison pour laquelle, Monsieur DEFRANCE, si vous permettez, nous envisageons de construire un terre-plein remblayé sur la mer, d’une dizaine d’hectares, pour augmenter la superficie.

C’est une conséquence, comme ce sera dit plus tard, du fait que nous prévoyions de maintenir l’accès à la plage.

MME BENEDICTE AGUILA, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Nous allons poursuivre, avec la question n°7 de M. ROUX.

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

Je ne sais pas, Monsieur BRAMOULLÉ, si vous souhaitez répondre à cette question.

M. YVES BRAMOULLÉ : Je peux donner deux éléments de réponse. Si GRT Gaz qui est présent, je pense, souhaite compléter, il pourra le faire.

L’installation de comptage et de contrôle de la qualité du gaz sera installée en haut de la falaise, sur un terrain qui relève du Port Autonome et qui sera mis à disposition de GRT Gaz.

(Mouvements dans la salle).

MME BENEDICTE AGUILA : Je poursuis, s’il vous plaît. Des questions ont été posées, nous allons y répondre. Je vous rappelle que ce sont vos questions.

Question n° 8.

(Sur fond de huées).

- ✓ *Aucune mention de l’installation d’azote, indispensable au fonctionnement du terminal. Quels emplacements ? La surface occupée ? Les caractéristiques techniques d’une telle installation ?*

Je crois, Monsieur BRAMOULLÉ, que vous avez la parole, sur cette question.

M. YVES BRAMOULLÉ : C’est une question technique un peu précise, donc on va passer rapidement.

A ce stade, il est normal que l’installation d’azote ne soit pas encore définie. Elle le sera en avant-projet détaillé. L’azote sert à différentes choses dans le terminal, mais je crois qu’on y reviendra après. Cette installation occupe peu de place, et ne génère pas de zone de danger. Elle sera définie dans le détail ultérieurement.

MME BENEDICTE AGUILA : Merci, Monsieur BRAMOULLÉ.

Question suivante...

(Huées).

S’il vous plaît. Si vous souhaitez prendre la parole, laissez-nous poser les questions, et laissez les réponses y être apportées. Merci.

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 ? Un scénario type Maashuis avec un méthanier est-il impossible à Antifer ?*

M. YVES BRAMOULLÉ : Je ne sais pas si un représentant du Port ou des pilotes souhaite répondre.

MME BENEDICTE AGUILA : Un représentant du Port peut-il s'exprimer sur cette question ?
Merci.

M. PATRICK ABJEAN, COMMANDANT DU PORT AUTONOME DU HAVRE : L'expérience que l'on a actuellement, au Port Autonome, que ce soient des navires pétroliers ou des porte-containers, qui attendent pour rentrer dans le port des conditions favorables : ces bateaux restent au mouillage.

Le mouillage en face d'Antifer est un bon mouillage. Il est rare d'avoir des problèmes de bateaux qui chassent.

Toutefois, si jamais les conditions de vent sont vraiment trop défavorables, par exemple un vent tendant à pousser le navire vers la côte, ou un vent beaucoup trop fort, le bateau appareillera et fera des « ronds dans l'eau », et se mettra à l'abri de la côte.

Si le vent vient d'ouest, ce sera peut-être vers Barfleur ; si le vent vient du nord, ce sera plus vers l'Angleterre.

C'est une manœuvre bien connue des marins. Le Commandant ROUX l'a certainement pratiquée plusieurs fois ; c'est ce qui se passe habituellement.

MME BENEDICTE AGUILA : J'enchaîne avec une autre question qui concerne le Port Autonome :

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

M. PATRICK ABJEAN : On a fait quelques recherches dans les archives d'Antifer, et on a retrouvé depuis 1979 jusqu'à ce jour : un peu plus de 2.000 escales et une centaine de navires ont vu leur escale perturbée. On peut vous donner le détail, si vous voulez.

Par ailleurs, si vous voulez consulter les données météo enregistrées, sous forme d'agenda... Toutes les 2 heures, on a la vitesse du vent et la hauteur de la houle. C'est consultable à la Capitainerie, il faut prendre rendez-vous de préférence, évidemment, le jour où il n'y a pas de navire.

MME BENEDICTE AGUILA : Question n° 11 :

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

M. PATRICK ABJEAN : Le remorquage au port du Havre est un sujet également assez chaud.

Un arrêté du Préfet définit les conditions d'exercice du remorquage au port du Havre. Il n'y a pas de sectorisation, il n'y a pas un certain nombre de remorqueurs dédiés à tel ou tel site. L'affectation des remorqueurs est globale, pour l'ensemble du port du Havre.

Actuellement, ce sont des remorqueurs qui sont là pour la sécurité. On a défini : 8 remorqueurs, 2 compagnies, donc 2 X 4. Prochainement, nous allons avoir l'ouverture du terminal de la Porte Océane, à Port 2000, qui va nous générer un trafic supplémentaire ; on passera à ce moment-là à 2 X 5. Cela, très prochainement, et si jamais cela démarrait plus doucement que prévu, au plus tard dans 2 ans.

MME BENEDICTE AGUILA : Merci Monsieur, vous avez anticipé sur la question n° 12 qui concernait le nombre de remorqueurs supplémentaires qui devaient être envisagés, compte tenu de l'accroissement du trafic.

J'en termine avec la question n° 13 :

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

M. PATRICK ABJEAN : Je vous avais dit la dernière fois qu'à la Capitainerie, nous considérons que c'est une 1 heure 30. C'est une valeur moyenne, puisque dans les meilleures conditions, les Abeilles qui ont une grande expérience du trajet font au mieux 1 heure 10 ; et dans le pire des cas c'est 1 heure 45.

MME BENEDICTE AGUILA : Merci, Monsieur, pour vos interventions.

M. BERNARD FERY, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : Question n° 14 :

- ✓ *Etant donné la coexistence d'un terminal pétrolier et d'un terminal méthanier, combien de remorqueurs resteront en service à Antifer pendant des opérations commerciales simultanées (pétroliers et méthaniers) ?*

M. PATRICK ABJEAN : C'est une question qu'il va falloir étudier très sérieusement. Actuellement, il nous arrive d'avoir deux pétroliers en même temps, et le nombre de remorqueurs affectés pendant la durée de l'escale ne dépend pas du nombre de pétroliers, mais de la vitesse du vent.

Quand la vitesse du vent est de l'ordre de 20 nœuds, on se contente du remorqueur qui est là quoi qu'il arrive. Quand le vent force et atteint 28 ou 30 nœuds, on a alors 2 remorqueurs.

M. BERNARD FERY : La question n° 15, en direction de Gaz de Normandie :

- ✓ *Quelle quantité d'azote est nécessaire ; par quel moyen sera acheminé cet azote ? Par camion ? Sera-t-il stocké ? Si oui, où précisément ?*

Pouvez-vous nous dire aussi pourquoi on parle d'azote ?

M. YVES BRAMOULLÉ : L'azote est un gaz inerte, qui compose l'air à 80 %. Il est utilisé très généralement dans l'industrie pour mettre en sécurité les capacités, les réservoirs, les lignes ; pour en chasser les hydrocarbures avant de faire une intervention ; ou alors (c'est le cas de la question) pour chasser l'air, c'est-à-dire l'oxygène, avant de mettre des hydrocarbures, pour ne pas avoir de mélange oxygène/hydrocarbures dans les équipements.

La question porte sur l'inertage initial des réservoirs, que l'on fait une fois, à la construction. Il faut en gros 3 fois le volume du réservoir ; on balaie longuement à l'azote, pour éliminer tout l'oxygène. Cela fait environ 700 tonnes d'azote pour inerte un réservoir.

Habituellement, cet azote est livré sous forme liquide, par des camions. C'est une activité très courante. Pour 2 réservoirs de 200.000 mètres cubes (le cas le plus gros possible), cela ferait environ 70 camions d'azote pour inerte les réservoirs.

(Clameurs, protestations, huées).

M. BERNARD FERY : Toujours sur ce sujet, la question n° 16 :

- ✓ *Monsieur BRAMOULLÉ, quand vous parliez de 700 tonnes, est-ce que cela correspond à la quantité estimée des rejets du mélange dans l'atmosphère ? Vous avez parlé de la méthode adoptée ; pouvez-vous compléter, du point de vue des rejets ?*

M. ALBAN FIRMIN : Je voudrais m'arrêter à la question 15. Nous sommes arrivés à la question 15 ! C'est ce que nous avons vu à Octeville : de la question 1 à la 15.

Il nous restait 15 questions. Monsieur Dominique ROUX, ancien Commandant de méthanier, avait prévu un exposé de la question 15 à la question 30. Cet exposé montre les dangers sur le site, il développe 15 questions sur ce sujet, avec des vidéos, des photos, des plans.

Si la Commission pose ces questions sans le support, nous allons passer à côté de quelque chose d'important !

(Longs applaudissements).

M. BERNARD FERY : Pouvez-vous terminer de répondre à cette question ? Et puis, on va voir.

M. YVES BRAMOULLÉ : Je termine sur l'inertage. On est dans les questions techniques.

On chasse d'abord l'air à l'intérieur du réservoir, avec de l'azote, et ensuite on remplace l'azote par du gaz. Pour faire cette opération, on introduit progressivement du GNL que l'on vaporise dans le réservoir, et on fait à la fois la « mise en gaz » et la « mise en froid ».

(Mouvements de foule dans la salle).

Ceci génère un mélange de gaz et d'azote qu'on ne peut pas envoyer tout de suite dans le réseau, parce qu'il y a trop d'azote, donc en effet ce premier mélange est détruit, brûlé à la torche.

(Protestations, clameurs dans la salle).

C'est une seule fois, à la mise en gaz du terminal.

M. BERNARD FERY : Il y a une dernière question, tout à fait dans le même domaine. Puis, on va satisfaire la demande qui a été faite. La question, avec les torchères, a souvent été évoquée :

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

M. YVES BRAMOULLÉ : Entre 2.000 et 2.800 tonnes de mélange, environ, pour la mise en froid initiale.

(Clameurs continues dans la salle).

M. ALAIN OHREL : L'essentiel étant d'entendre les questions, Monsieur AUBER revendique le droit de prendre le risque d'amputer le temps de parole des autres associations ; c'est son affaire...

(Huées, sifflets persistants).

Nous avons choisi d'écourter au maximum, en posant nous-mêmes les questions, mais si Monsieur ROUX veut poser les questions lui-même, il n'a qu'à le faire ; je n'y vois aucun inconvénient... Le risque est que cela prenne plus de temps.

Monsieur ROUX, de combien de temps avez-vous besoin ?

M. DOMINIQUE ROUX : 20 minutes.

M. ALAIN OHREL : Pour vos questions, ou questions et réponses comprises ?

M. DOMINIQUE ROUX : 20 minutes pour l'exposé et les questions.

M. ALAIN OHREL : Pas de réponses ? C'est votre option !

(Huées)

M. DOMINIQUE ROUX : Je ne comprends pas l'agression.

M. ALAIN OHREL : Vous l'approuvez ? Vous êtes d'accord, pas de réponses ?

MME NATHALIE GALLO : On attend juste que ce soit au point au niveau des images pour pouvoir commencer...

Nous évoquions, lors de notre dernière intervention à Octeville, la catastrophe de Skikda, en 2004, qui sensibilisa les populations du monde entier sur le risque que fait courir aujourd'hui le commerce du GNL.

Si l'on met en parallèle le terminal de Skikda, qui est un terminal exportateur avec une usine de liquéfaction, avec un terminal de réception comme celui qui est en projet à Antifer, les deux présentent des facteurs de risques comparables.

M. DOMINIQUE ROUX : Question n° 17 :

- ✓ *Quels opérateurs seront en charge du fonctionnement du terminal pendant les phases de séchage, d'inertage et de mise en froid que nous avons évoquées ?*

MME NATHALIE GALLO : Scénario d'un terminal GNL en service à Antifer, concernant le stockage.

Le GNL provenant d'un même terminal exportateur a des caractéristiques qui varient un peu. La teneur en azote a de l'importance, car une faible quantité d'azote en dissolution dans le GNL peut occasionner des pressions de ciels gazeux excessives et amener des rejets dans l'atmosphère.

Pour des GNL importés dans le cadre de marchés « spots », pouvant provenir de pays producteurs différents, la gestion de ces stocks risque d'être moins simple, compte tenu de la composition du GNL, des densités différentes, et des risques de « rollover ».

Un terminal méthanier à plusieurs réservoirs offre plus de facilités pour stocker des produits de densités différentes.

Le GNL étant un mélange de méthane et d'autres gaz en faible quantité, comme l'éthane et le propane, et d'autres hydrocarbures lourds, il est à considérer que des produits indésirables vont se retrouver, à la longue, présents dans les bacs de stockage, et s'y accumuler peu à peu.

M. DOMINIQUE ROUX : Question n° 18 :

- ✓ *Quelles techniques seront employées pour l'élimination de ces produits ? L'émission dans l'atmosphère ? En les brûlant dans une fosse, ou à la torchère ?*

Au cours des phases de travaux et d'exploitation du terminal, les polluants suivants seront émis : monoxyde de carbone, oxyde d'azote, composés organiques volatiles ; dans le cas où l'on élimine les produits lourds, qui vont finir pas s'accumuler dans certains réservoirs.

Question n° 19 :

- ✓ *Qu'est-ce qui permet au promoteur d'affirmer que ces rejets se feront dans les limites imposées par la réglementation ? Ces rejets sont-ils dénués de tout impact sur la santé des populations avoisinantes ? Est-il tenu compte des pics de pollution existant déjà avant même l'existence du terminal ?*

MME NATHALIE GALLO : Les dangers liés au GNL.

Ce domaine est certes celui des savants, d'experts très qualifiés. Nous avons nommé (pour reprendre l'exposé commencé) Monsieur Cédric BOURILLET. De nombreux spécialistes se sont penchés sur les différents cas de figure concernant les risques liés au GNL.

Il est essentiel qu'il soit tenu compte de tous les résultats obtenus par ces chercheurs, résultats que les promoteurs ne retiennent pas (ou ils retiennent ceux qui sont les moins dérangeants).

M. DOMINIQUE ROUX : Le GNL est à -160 °C. Un litre de GNL donne 600 litres de gaz à la pression atmosphérique (température ambiante). Le mélange de 5 % à 15 % de méthane dans l'air est inflammable, voire explosif s'il y a un confinement. La température très basse du liquide le rend dangereux, au point que beaucoup parmi les méthaniers ont eu des cassures de pont, de dôme, de cuve, de bordée ; à la suite de déversements. Quelques litres suffisent, il n'y a pas besoin de beaucoup de liquide sur le pont pour que cela casse.

En 1965, le Methane Princess a une fuite avec cassure de pont. Le Jules Verne, un déversement de liquide par mât de dégazage ; le dôme de la cuve 2 se casse et le pont principal se casse, sur une longueur d'un mètre environ (une tôle d'épaisseur de 30 mm).

En 1979, le Mostefa Ben Boulaïd à Cove Point : fuite de liquide et cassure de pont.

Le Pollanger à Everett (Boston) : fuite d'une soupape et cassure de pont.

En 1990, le Bachir Chihani : fuite avec cassure de coque.

En 2001 : le Khannur à Everett : fuite de GNL avec plusieurs cassures sur dôme de cargaison.

La question n° 20 :

- ✓ *Comment les promoteurs peuvent-ils parler de risques mineurs pour la population, quand de nombreux experts prévoient des effets graves, à grande distance ? Comment peuvent-ils affirmer que la construction du terminal méthanier n'entraînerait aucune augmentation du risque pour les habitations, car les effets des scénarios d'accidents liés au GNL sont bien moins étendus que ceux d'un éventuel boil-over et resteraient toujours contenus à l'intérieur des limites du domaine portuaire. Il n'y aurait aucun effet sur les zones d'habitat situées sur le plateau en haut de la falaise ?*

MME NATHALIE GALLO : Rappelons qu'à Octeville, Monsieur Cédric BOURILLET a justement considéré l'occurrence d'un boil-over et ce en quoi cela consiste précisément.

Comment se comporte le GNL lors d'une fuite ou d'un déversement ? Vaste problème, affaire de spécialistes, experts, comme nous l'avons dit.

L'évolution du phénomène est très difficile à modéliser. Depuis 1970, des études et essais sur les effets d'une fuite majeure, accidentelle ou non, de GNL, ont été effectués. J'aimerais citer des tests que vous pouvez facilement explorer sur notre site « Nogaz 76 », puisque nous n'avons pas l'occasion, ici, de le développer...

Ne baillez pas, Monsieur POYER, ce n'est pas si fatigant que cela. On n'en a plus pour très longtemps.

(Applaudissements, clameurs).

Citons donc entre autres les Professeurs James FAY et Clifford GOUDEY du Massachusetts Institute of Technology, les tests de la Shell en 1973, la série des tests BURRO et COYOTE, les essais de CHINA LAKE faits par les gardes-côtes américains en 1978 et les effets des MAPLIN SANDS en 1980 et 1982.

Une étude a également été menée à l'Université Mac Gill de Montréal. Pour la France, GDF avait son Centre de Recherche à Nantes.

Citons maintenant ABS Consulting : « *Bien que le GNL ait été étudié plus que beaucoup d'autres substances, il existe relativement peu de données fiables pour déterminer avec certitude les feux de déversement de GNL. Ceci est particulièrement vrai pour les feux de très grande importance* ».

UN INTERVENANT : Il faut préciser que toutes les expériences qui ont été faites l'ont été sur des terrains où il n'y avait pas de contraintes ni de falaises.

MME NATHALIE GALLO : Tous ces essais et études ne permettent pas de conclure à un risque acceptable pour les populations vivant près d'installations de GNL.

M. DOMINIQUE ROUX : Je vais citer le document du Maître d'Ouvrage : « *Un événement plus grave, bien que très improbable, auquel on peut penser, est celui d'une attaque terroriste sur le navire méthanier, provoquant une grosse brèche dans la double coque.*

(Applaudissements)

Dans un tel cas, l'inflammation immédiate du GNL est quasi certaine, et par conséquent la dispersion d'un nuage gazeux qui se propagerait à de grandes distances avant de rencontrer une source d'inflammation est irréaliste. [Je cite le maître d'ouvrage]. Ce type de scénario a fait l'objet de nombreuses études et communications aux Etats-Unis, après le 11 septembre 2001. Très récemment, un rapport rédigé à la demande du Congrès américain a fait le point sur ces différentes études et synthétisé les avis de 19 experts du domaine.

[Je cite toujours]. *Ce rapport conclut que le public ne peut pas être exposé à des risques d'explosion ni aux effets de transition rapide de phases, même dans le cas d'un événement aussi grave que la perforation de la double coque d'un navire méthanier ».*

Le rapport conclut que seuls les effets thermiques peuvent atteindre des distances importantes. Il indique, sur la base d'estimations prudentes réalisées par les Laboratoires Sandia dans une étude publiée en 2004, une distance maximum pour les effets thermiques sur l'homme de 800 mètres dans un scénario plausible, et de 1.600 mètres dans un scénario maximaliste.

En réalité, en décembre 2004, l'étude des Laboratoires Sandia aux USA arrivait effectivement à la conclusion qu'un nuage de fuite majeure de GNL pouvait s'étendre jusqu'à 1,700 kilomètre, et donnait comme distance à respecter entre les réservoirs de GNL et les populations : 3,200 kilomètres.

Le rapport précisait que la dynamique d'épanchement des gaz de GNL en re-vaporisation libre n'était pas encore bien comprise, et qu'une validation expérimentale restait nécessaire.

Très récemment, le dernier rapport en date des Laboratoires Sandia, effectué pour le compte de Cabrillo Port en Californie, datant de janvier 2006, complète le scénario du pire, celui qui dicte le principe de précaution, et on arrive à une zone de danger de 11,700 kilomètres, sous des vents de 7,2 kilomètres/heure.

(Applaudissements)

(Dans la salle, on crie « les menteurs » !)

MME NATHALIE GALLO : Les Canadiens ont publié dans le numéro d'avril/mai 2006 d'Action Nationale l'étude d'expert suivante :

Parce que le GNL est à – 160 °C, la première chose qu'il fait quand il s'échappe de son milieu fortement isolé, est de commencer à bouillir.

La température, où que ce soit sur terre, étant bien au-dessus de 100°, plus chaude que le point d'ébullition du GNL, un peu comme une goutte d'eau versée sur un poêle brûlant.

Si déversé sur le sol, le GNL va descendre jusqu'au point le plus bas, en continuant à bouillir. Il restera confiné à l'intérieur des bassins prévus à cet effet, s'il s'agit d'une fuite venant d'un réservoir.

Sur l'eau, le processus décrit précédemment est accéléré. Une aussi grande quantité d'eau agit comme une source de chaleur intense pour le GNL déversé. Il se réchauffe instantanément, augmentant ainsi de volume, de 200 fois.

Ceci est une explosion sans source d'ignition, connue sous le nom d'explosion par phase de transition rapide. Cette explosion est spectaculaire, peut causer des dommages aux infrastructures avoisinantes, et produit énormément de bruit.

Contrairement à l'entourage des réservoirs, la surface de l'eau fait en sorte que le GNL forme une large nappe, s'étendant rapidement sur la surface de l'eau. Le GNL en ébullition produit environ 90% de méthane et 10 % de propane, sous forme de vapeur, qui apparaît d'abord comme un nuage blanchâtre, alors que l'humidité atmosphérique se condense et forme une sorte de brouillard. Même si le méthane à température ambiante est plus léger que l'air, ce nuage de vapeur de GNL est plus lourd que l'air et se déplace horizontalement au niveau du sol ou de l'eau, se réchauffant et se mélangeant à l'air en se déplaçant.

Puisque le GNL est du gaz naturel, réduit de 600 fois son volume, le nuage de vapeur va rapidement devenir 600 fois plus grand que la quantité de GNL déversée, et ne s'arrêtera pas là de grandir. Bien que le nuage se transforme en une brume moins opaque, la vapeur de GNL va continuer de s'élargir, à mesure qu'il se mélange avec l'air. Ce mélange GNL/air demeure plus lourd que l'air, parce que l'air qui l'entoure et qui s'y mêle a été refroidi par le GNL.

Une fois que la vapeur s'est mélangée à l'air pour atteindre un mélange d'environ 1 partie de méthane et 10 parties d'air, le nuage devient alors inflammable.

C'est au moment où le nuage atteint son plus gros volume qu'il est aussi le plus dangereux. A ce moment, le volume du nuage peut être de 6.000 fois plus grand que le volume de GNL déversé, et il grandit encore.

Il est sans odeur, difficile à détecter, et hautement inflammable. Au contact de la moindre source d'ignition, le nuage gazeux va s'enflammer, et il va augmenter en volume, de plusieurs fois, en une sorte d'explosion lente. Si le nuage est éloigné du site de déversement de GNL, l'incendie va rejoindre la source de la fuite.

Le GNL redevenu gaz brûle à de très hautes températures, environ 8 fois l'intensité de chaleur de l'essence.

Selon un Représentant du Ministère de la Santé et Sécurité Publique du Royaume-Uni, un déversement important pourrait produire un nuage inflammable susceptible d'atteindre une longueur de 6 à 8 kilomètres.

Suite à une telle fuite de gaz, l'incendie en résultant peut provoquer des brûlures du troisième degré, jusqu'à plus de 3 kilomètres de distance de l'incendie, et faire fondre l'acier à quelques centaines de mètres seulement.

Même si l'état actuel des technologies aide à diminuer le risque de déversement de GNL, ce risque ne peut être totalement éliminé. Le concours de circonstances malheureuses, l'erreur humaine, et l'acte prédéterminé comme l'attentat terroriste demeureront toujours une menace plausible.

C'est pourquoi les organismes réglementaires en matière d'installation de terminaux méthaniens recommandent de situer ce genre d'installation loin du trafic maritime, loin de toute voie publique, et loin de toute habitation !

(Applaudissements)

M. DOMINIQUE ROUX : Question n° 21 :

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

Question n° 22 :

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

Question n° 23 :

- ✓ *Pourquoi le Maître d'Ouvrage a-t-il jugé bon de faire figurer dans son projet une représentation de la maquette de la centrale électrique en construction à Pont-sur-Sambre ? On ne comprend pas très bien si c'est une publicité pour les centrales, et ce que cela vient faire dans le dossier concernant le terminal.*

L'accès aux terminaux pétroliers et méthaniers :

Quiconque s'est présenté à l'entrée d'un terminal méthanier a pu constater que l'approche et l'accès sont très fortement clôturés et rigoureusement surveillés.
Est-ce que le survol de ces sites par un quelconque aéronef est autorisé ?

Question n° 24 :

- ✓ *L'enceinte du terminal (on devrait dire « des terminaux ») ne doit-elle pas s'étendre au sommet de la falaise et être, en qualité, d'un niveau comparable à ce qui existe à Fos-sur-Mer et à Montoir ?*

Où se situera exactement la station de comptage ? On a posé la question. Elle se situe dans l'enceinte même du terminal, et d'après ce que l'on a compris, elle sera sur la falaise.

Question n° 25 :

- ✓ *Comment le gaz naturel sera-t-il réacheminé des regazéificateurs jusqu'aux raccordements réseau ? En aérien, et sous quelle pression ?*

Des considérations précédentes, il découle que l'accès au parking de la plage et le maintien de la plage ne sont pas envisageables. Il est facile pour les promoteurs d'assurer le contraire, sachant que les autorités responsables interdiront une telle prise de risques, et pour le public, et pour les terminaux...

(Applaudissements)

... ne serait-ce qu'au titre des mesures anti-terroristes.

Question n° 26 :

- ✓ *En cas de rupture de la canalisation principale de gaz naturel liquéfié pendant le déchargement d'un méthanier, quelle serait la distance entre le point de fuite le plus défavorable et la limite du site du terminal ?*

Question n° 27 :

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

(Applaudissements).

MME NATHALIE GALLO : La falaise, certes, cachera la laideur des installations du terminal, mais elle mettra surtout à l'abri des regards de la population les faits anormaux se produisant sur le terminal, et dont une publicité ne sera pas souhaitée par les responsables.

A l'ancien terminal du Havre, chaque fois qu'une grande flamme sortait de la torchère, le téléphone sonnait à la salle de contrôle du terminal, et à bord, des gens s'inquiétaient légitimement de ce qui se passait.

A Fos et à Montoir, les torchères sont loin de toute habitation. A Antifer, cela n'attirera pas l'attention, étant donné l'écran visuel de la falaise.

Il est d'autre part indéniable que la falaise constitue un élément de confinement partiel des gaz. Cela, dans des conditions défavorables, peut constituer un risque très grand de formation de nuages le long de la falaise, pouvant atteindre de grandes dimensions et interdire l'arrivée de tout renfort par voie terrestre en cas de nécessité.

Comment seront acheminés les secours, dans ce cas, Monsieur POYER ? Comment, dans ce cas, les évacuations seront-elles effectuées ?

M. DOMINIQUE ROUX : Question n° 28 :

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

Question n° 29 :

- ✓ *Comment l'acheminement des renforts : pompiers, secouristes, etc. se fera-t-il, en cas de fuite importante, entraînant la présence d'un nuage aux pieds de la falaise, et englobant l'accès routier ?*

Question n° 30 :

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

(Applaudissements).

Question n° 31 :

- ✓ *Comment concilier la présence éventuelle d'un port de plaisance sur le site ainsi que l'activité de loisirs nautiques, avec les mesures anti-terroristes ?*

Question n° 32 :

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

(Applaudissements).

Pour finir, nous devons insister sur le fait qu'un terminal méthanier apporte des pollutions :

- pendant sa construction : remblais, acheminements de matériaux lourds en grandes quantités, encombrement des routes ;
- pendant sa mise en service : nombreux camions d'azote liquide sur les routes, émission de gaz imbrûlés, de monoxyde de carbone, d'oxyde d'azote ;

- pendant les opérations de maintenance de ces installations ;
- lors de l'élimination des produits lourds indésirables ;
- lors d'incidents possibles sur la station d'odorisation.

Egalement, des nuisances sonores.

(Applaudissements).

M. ALAIN OHREL : Je félicite le Commandant ROUX d'avoir exactement respecté le temps de parole qu'il avait annoncé.

Je vois tout l'intérêt que vous avez porté à son propos, l'intérêt qu'il a eu à le prononcer, et des personnes qui étaient avec lui. Je suis sûr qu'il y a dans la salle des personnes qui seront intéressées par les réponses.

C'est pourquoi je demanderai au Maître d'Ouvrage de produire ces réponses (il les a préparées) pour qu'elles figurent sur Internet et que tout le monde puisse les consulter. Cela me paraît élémentaire...

(Le public veut les entendre maintenant).

Alors je vais demander à Monsieur LE MIGNOT de prendre la parole. Si on a suffisamment de temps, peut-être pourra-t-on entendre certaines de ces réponses, si vous le voulez. Mais j'ai cru comprendre que l'exposé des questions vous intéressait beaucoup plus, et la curiosité à l'égard des réponses se reportant sans doute dans le cas...

(Protestations).

Monsieur LE MIGNOT veut-il prendre la parole, s'il vous plaît ? Qui parle d'abord ?

M. ALBAN FIRMIN : Deux minutes, avant l'intervention de Guy Le MIGNOT. On voulait, symboliquement, parce que cela nous semble très important, remettre à la Commission Nationale du Débat Public (à la Commission Particulière) les pétitions que nous avons réunies en l'espace de 4 mois, contre ce projet.

Lors de la phase de l'enquête publique, nous remettrons ces pétitions de manière officielle à Monsieur le Préfet de Région. Mais, nous tenions à ce que ces pétitions, qui sont le symbole de la démocratie et de ce que la plupart des gens pensent, soient mises dans le rapport que vous ferez.

Nous allons vous les remettre aujourd'hui, symboliquement... Nous ne les avons pas recomptées, elles sont tellement nombreuses que nous n'en avons pas eu le courage. Nous allons vous remettre entre 8.000 et 9.000 pétitions de personnes...

(La salle manifeste son soutien bruyamment).

... de personnes qui n'ont pas manifesté leur intérêt pour simplement garder la plage, mais des pétitions qui vont à l'encontre de ce projet. Ce n'est pas juste une demande de garder la plage.

Aujourd'hui, les gens qui viennent sur cette plage souhaitent pouvoir l'utiliser en toute sérénité et il était important que l'on marque symboliquement ce mouvement de foule démocratique, et que tout le monde soit au courant. Merci.

(Applaudissements).

M. ALAIN OHREL : Je tiens à dire (c'est l'évidence même, mais après tout il y a des évidences qui sont bonnes à souligner) qu'il sera évidemment fait état de ces pétitions dans le procès verbal. Il y sera fait référence, explicitement, dans le compte-rendu que la Commission Particulière du Débat Public a pour mission et pour devoir de rédiger, au terme des débats.

Nous écoutons Monsieur Guy LE MIGNOT.

M. GUY LE MIGNOT, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION SAINT-JOUIN-BRUNEVAL DEVELOPPEMENT DURABLE : Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs ; bienvenue à Saint-Jouin-Bruneval.

Tout d'abord, vous me permettrez de faire un retour sur la préparation et l'organisation de cette Commission Nationale du Débat Public ; Commission que je remercie de nous donner enfin un temps de parole, au bout du sixième débat.

(Applaudissements).

De plus, à Saint-Jouin-Bruneval, village concerné au premier chef par ce projet de terminal méthanier, est-ce un hasard si nous avons la parole aujourd'hui ?

Nous avons été critiques sur l'impartialité de cette Commission, et le peu de place donnée aux premiers concernés dans les cinq débats précédents peut être un élément de réponse. Peu importe. C'est avec plaisir et responsabilité que nous la prenons, et nous tenterons de remettre le débat sur les vraies questions que pose ce projet de terminal méthanier.

Dès juillet, nous avons été sollicités par la Commission Particulière du Débat Public pour apporter notre contribution au dossier. Le Président nous avait alors assurés de la transparence et de l'indépendance de la Commission, et nous avait invités à produire un document reprenant notre positionnement sur la problématique de ce projet de terminal méthanier, ainsi qu'un questionnaire sur l'expression des besoins et des propositions de l'association sur le contenu du débat.

Nous pouvons dire aujourd'hui que notre contribution a été pleine et entière envers la Commission Particulière du Débat Public. Le Maître d'Ouvrage, pour sa part, devait produire un document complet à l'intention du public, pendant l'été, sous le contrôle de la Commission Nationale du Débat Public, relevant d'une décision de son Président.

Ce document qui a été envoyé sous forme de synthèse, à plusieurs centaines de milliers d'exemplaires, et un autre document d'environ 70 pages, envoyé à quelque 900 exemplaires, nous sont parvenus le 10 septembre, soit 5 jours avant l'organisation du premier débat.

Pour le moins, le temps d'analyse du dossier nous est apparu très court. C'est pourquoi nous avons demandé le report de cette Commission ; demande de report refusée par cette même Commission.

Enfin, le document du Maître d'Ouvrage comporte deux variantes. De laquelle parle-t-on ? De la version de base, ou de l'option ? Comment peut-on analyser que l'une ou l'autre ait le même impact, tant sur l'environnement que sur les populations ?

Je m'arrête deux minutes, pour répondre aux questionnements du Maire de Saint-Jouin. Je pense qu'au regard de la démonstration de Poweo à 360 degrés, vous avez votre réponse, Monsieur le Maire.

Comment pouvons-nous imaginer demain, avec un tel terminal, où on nous enlève quasiment la totalité du parking, que la plage pourrait conserver son devenir et rester ce qu'elle est aujourd'hui pour les habitants ?

(Applaudissements).

Au sujet des versions du dossier du Maître d'Ouvrage, à ce niveau, une troisième version portant sur une installation off-shore n'aurait-elle pas été pertinente ? Il est vrai que le technicien de Gaz de Normandie a répondu sur la question, lors de la réunion à Fécamp. Mais, une nouvelle fois, en mentant sur l'impossibilité de réalisation en Manche, et en particulier face au Havre.

Les deux versions de Gaz de Normandie ne font qu'augmenter le trouble sur un dossier déjà pollué de mensonges et d'erreurs, que les techniciens de Poweo arrangent à leur avantage.

(Applaudissements).

A l'analyse, il nous est donc apparu très vite que le dossier était pour le moins incomplet, voire mensonger, sur de nombreux aspects.

Il est en effet facile de convaincre les populations et les élus sur les besoins en gaz naturel, quand on occulte 2 projets sur 5 de terminaux méthaniers, en cours actuellement. N'est-il pas vrai, Messieurs de Gaz de Normandie, que GDF à Montoir-de-Bretagne souhaite doubler son terminal ? N'est-il pas vrai, Messieurs de Gaz de Normandie, que Shell a présenté un projet de terminal sur Fos-sur-Mer ? Alors, pourquoi ne pas l'avoir mentionné dans votre dossier ?

Il est également facile de convaincre les populations et les élus sur les besoins en gazoducs dans la région havraise, quand on oublie de faire apparaître sur la carte du réseau français les deux gazoducs déjà existant déjà dans cette région.

Comment un tel dossier n'a-t-il pas été vérifié, sous l'autorité de la Commission Nationale du Débat Public ?

(Applaudissements, cris d'approbation).

Concernant la partie sur la politique énergétique du pays, la démonstration est faite que les arguments avancés par Gaz de Normandie sont en fait basés sur leur propre ambition de rivaliser sur le marché de l'électricité, actuellement en pleine ouverture ; et l'usage de ce gaz serait destiné en priorité à la production électrique.

En fait, Gaz de Normandie crée d'abord la demande, pour répondre ensuite à l'offre. Quelque 13.000 mégawatts de production d'électricité d'origine thermique seraient installés dans le pays, au mépris des exigences européennes et gouvernementales concernant la lutte contre les gaz à effet de serre.

(Applaudissements).

13.000 mégawatts installés, cela correspond aujourd'hui à 10 tranches de la centrale nucléaire de Paluel, pour vous donner un ordre d'idée ; alors que les prévisions de consommation ne confirment pas de tels besoins.

En fait, les estimations du dossier d'utilisation du gaz dans notre pays sont liées à cette destination industrielle, alors que le gaz était réservé à une utilisation plus noble ; l'utilisation

de certaines industries, comme pour la fabrication de l'ammoniaque (une usine au Havre l'utilise), et l'utilisation pour le chauffage domestique.

A l'heure actuelle, si l'on suit les volontés de ces nouveaux promoteurs énergétiques, ce sont les engagements du pays et de l'Europe qui seront remis en cause.

1. Engagement de l'Union Européenne lors du Sommet des 8 et 9 mars 2007 de réduire de 20 % la consommation d'énergie, et de porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans cette consommation.
2. Engagement de l'Europe, à l'international, de réduire d'au moins 20 % ses émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2050. C'est la suite des engagements du Protocole de Kyoto.

Ces nouveaux projets sont un non-sens au regard de la prise de conscience internationale sur la maîtrise des énergies, et un contre-exemple pour les pays en voie de développement. Comment convaincre, demain, ces pays d'être des éco-citoyens alors que nous, pays développés, agissons comme si de rien n'était, comme il y a 30 ans ?

(Applaudissements).

Sur les aspects environnementaux et les impacts envers la population, chacun aura bien noté à la lecture du document de Gaz de Normandie que le site de Saint-Jouin-Bruneval n'est en rien remarquable ; qu'il n'y a pas d'espèces protégées ou si peu, même pas les habitants ; et que le projet aura un effet bénéfique sur le foncier ; ou encore que le GNL n'est en rien dangereux. On se demande d'ailleurs bien pourquoi ces installations sont classées suivant l'exigence SEVESO 2.

(Applaudissements).

On peut se demander qui sont les experts qui se sont penchés sur le dossier, pour arriver à de telles affirmations, et qui les a contrôlées.

Sur le foncier, par exemple : il y a dans la salle des personnes qui tentent en ce moment de vendre leur bien. Posez-leur la question ; vous aurez la réponse.

(Clameurs d'approbation, sifflets, applaudissements).

M. GUY LE MIGNOT : Sur la question de l'emploi, c'est un discours déjà entendu : c'est bien pour les entreprises locales, etc. On a l'expérience de ces grands chantiers, dans cette région. Les deux dernières années, sur la zone, ce sont des entreprises étrangères qui se sont vu attribuer les marchés ; les entreprises locales n'ont eu que des miettes ! Ce projet, s'il se fait, détruira plus d'emplois locaux qu'il n'en créera pour les besoins du chantier.

(Applaudissements).

Concernant l'avantage du gaz, au niveau de son coût, n'oublions pas l'indexation de celui-ci au prix du pétrole. E.ON, votre partenaire dans Gaz de Normandie, prévoit pour sa part une augmentation des prix du gaz de l'ordre de 10 %, en Allemagne. En fait, le dossier du Maître d'Ouvrage est un gros dossier de pub réalisé au nez de la Commission Nationale, et au mépris des habitants et des usagers de Saint-Jouin-Bruneval.

(Applaudissements).

Nous estimons, sur cet aspect, que la Commission Nationale du Débat Public n'a pas fait son travail correctement, et n'aurait en aucun cas dû valider la transmission du dossier du Maître d'Ouvrage en l'état, qui plus est, en l'absence d'informations significatives sur les risques du projet. Cela a eu d'ailleurs pour effet que le Président de cette Commission a demandé à Gaz de Normandie de réaliser un complément au dossier de base.

Concernant ce complément, les personnes présentes dans la salle ne doivent pas être nombreuses à disposer du dossier, sauf si elles l'ont récupéré en rentrant, ou à la dernière réunion, à Octeville. Cela ne permet pas aux acteurs de ce débat d'avoir eu le temps de l'étudier sereinement.

En fait, c'est un remake de l'attitude de départ, et une nouvelle fois, la Commission n'aurait pas dû valider un tel état de fait.

Nous considérons qu'il s'agit d'une volonté du Maître d'Ouvrage de ne pas donner les moyens nécessaires à un débat fructueux, et ainsi poursuivre sa tentative d'endormissement collectif.

Mesdames et Messieurs de la Commission, rassurez-nous : Gaz de Normandie est bien l'entreprise qui souhaite construire et exploiter ce terminal méthanier ? Nous ne pouvons qu'être inquiets pour la suite. Cette société, choisie comme la meilleure par le Port Autonome du Havre, met 40 jours pour produire un document de 14 pages sur les risques, alors qu'elle travaille sur le dossier depuis l'automne 2006. Est-ce sérieux ?

(Applaudissements, cris).

S'agissant des risques, et dans le contexte où nous nous trouvons, avec un Port Autonome ouvert à n'importe quelle proposition industrielle, à partir du moment où les infrastructures sont rentabilisées, et des promoteurs prêts à tout pour rentrer dans le marché concurrentiel de l'énergie ; nous tenons tout de même à apporter notre analyse dans ce débat, en sachant que nous serons les premiers, de toute manière, à en subir les conséquences.

(Applaudissements).

Concernant tout d'abord l'aspect maritime du projet, le trafic actuel pour les activités du terminal pétrolier d'Antifer représente 70 escales par an, et nous devons rappeler que ce terminal représente aujourd'hui 20 % des importations nationales de brut ; c'est une partie importante de la contribution de Saint-Jouin-Bruneval envers le Port Autonome du Havre et envers la Nation.

Le futur projet prévoit qu'environ 150 navires méthaniers par an accosteront sur Antifer, soit un total d'environ 300 escales dans l'avenir, ce qui donne une augmentation de près de 300 % du trafic maritime de navires réputés dangereux, dans cette zone.

Rappelons que ces navires, dont les cargaisons seront originaires des pays du sud, emprunteront le rail d'Ouessant, la zone des Casquets, et la rade du Havre, avant d'arriver à Antifer, non sans avoir croisé de nombreuses lignes trans-Manche. Vous savez tous que les accidents maritimes dans cette zone sont fréquents et que les navires de petite taille paient un lourd tribut, en particulier les marins pêcheurs.

Pour ce qui est de la zone d'Antifer, posons-nous la question des conséquences d'une collision entre un pétrolier et un méthanier. Pour de nombreux experts maritimes internationaux, ce serait la pire catastrophe imaginable.

Il est vrai que le Port Autonome et Gaz de Normandie qualifient ce port comme particulièrement adapté au trafic de méthaniers. Rappelons quand même ce que disait le Port Autonome, à l'époque de la construction, dans une publication appelée « Antifer, port des géants », plaquette en direction des élus locaux et des populations : « Les problèmes de sécurité seront toujours à l'ordre du jour sur Antifer ». Et on termine : « Il n'y aura pas de risque de collision avec d'autres navires puisqu'Antifer sera réservé aux seuls pétroliers ».

(Applaudissements).

Vous avez la photo d'un accident survenu en 1976. A Octeville, les gens du pilotage nous ont expliqué qu'à l'époque, les bateaux n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui, etc. Je rappelle simplement qu'en 1976, le port d'Antifer était fait pour soutenir ce genre de bateaux.

Lors des réunions de concertation avec Gaz de Normandie, avant le démarrage de cette Commission, Yves BRAMOULLÉ, Responsable technique, déclarait que le site d'Antifer permettait une circulation aisée des méthaniers ; ceux-ci n'ont pas de contrainte de route. Autrement dit, il n'y a pas de chenal d'accès pour ce type de navire. Cet élément, étudié par les pilotes du port, a été déterminant dans leur choix pour ce site. En fait, on réalise ce qu'on veut. La Préfecture Maritime appréciera, ainsi que les représentants du remorquage.

Concernant la zone terrestre, dans le cadre des questions posées vers la Commission Particulière du Débat Public, nous avons souhaité avoir des informations concernant le Plan de Prévention des Risques Technologiques de l'installation actuelle, et l'évolution de ce plan dans le cas où ce projet serait défini.

Cette demande est restée sans suite, et nous estimons qu'en l'absence de Plan de Prévention des risques technologiques actuels, l'implantation du futur terminal méthanier ne peut être instruite.

(Applaudissements).

Il nous semble normal de demander à la DRIRE de stopper toute réflexion sur les zones de danger, en l'absence du PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) avec les obligations de la station actuelle.

Les informations, dans le document de Gaz de Normandie, sur les zones et les distances de sécurité, sont des plus fantaisistes. Contrairement aux arguments de Gaz de Normandie, les premières habitations seraient à 450 mètres (nous avons fait un petit comparatif, à la dernière réunion, avec Monsieur du PAYRAT), là où les sites historiques de GNL, en France, se trouvent espacés de plus de 1,5 kilomètre des habitations. Cherchez l'erreur.

Gaz de Normandie prend comme référence le bras de déchargement, le point le plus éloigné du complexe. Par exemple, le regazéifieur ne présenterait aucun danger. Nous serions intéressés par un éclaircissement de la DRIRE sur ce sujet.

Pour la DRIRE, encore ; on peut lire dans une brochure intitulée « Une confiance lucide » concernant le complexe pétrochimique de Gravenchon (je les cite) : « La volonté de prévention des risques a conduit à transférer une partie des stockages de gaz liquéfié et des installations d'exploitation à plus de 2 kilomètres des habitations, et les enterrer sous talus ». Qu'en est-il pour Saint-Jouin-Bruneval ?

(Applaudissements).

Au regard des schémas remis dans le complément du dossier, chacun pourra noter l'évolution de Gaz de Normandie tout de même, lors du dossier sur les risques. Le GNL, lors

d'une fuite, est maintenant inflammable ; au contact de l'eau, les réactions sont dangereuses ; la propagation d'une nappe de gaz n'est plus impossible ; les explosions peuvent arriver ; etc.

Rappelons que pour notre part (cela avait été déjà plus ou moins dit), l'année 2004 avait été marquée par 40 décès et 300 blessés dans l'industrie du GNL.

Les tableaux de Gaz de Normandie s'arrêtant à 2003, une précision s'imposait.

(Applaudissements).

Sur l'accident de Skikda, qui est légèrement effleuré dans le document, hors tableau ; il faut rappeler que Gaz de Normandie insiste sur le fait qu'il s'agit d'un complexe de liquéfaction de GNL, et non d'un terminal de réception. Les experts internationaux, y compris américains, disent que malgré la différence entre les terminaux d'exportation et d'importation, le risque de connaître ce type de dégât est plausible, sur un terminal de type Antifer, tout simplement à cause des fuites de GNL, mais également au regard de la proximité d'autres installations.

L'accident de Skikda : 24 morts, 75 blessés, et des dégâts sur 2 kilomètres à la ronde.

2003 encore : à proximité du terminal de Zeebrugge, souvent cité en exemple par Gaz de Normandie, à Ghislenghien en Belgique, lors de travaux, le gazoduc explose ; 18 morts, 133 blessés, et des débris retrouvés à plus de 6 kilomètres.

On ne va pas citer tous les incidents. Il y en a eu un autre également, en Algérie, avec un même problème sur un gazoduc.

Ces notions de distance devraient faire réfléchir ceux qui sont encore indécis. L'emplacement du complexe pose également problème au regard des risques identifiés par Gaz de Normandie.

L'exiguïté du site pose problème. Quand il faut 80 hectares à Gaz de France pour faire un terminal, il n'en faudrait qu'à peine 30 à Gaz de Normandie.

Où serait la zone de chantier ? Cette question est toujours restée sans réponse. Les messieurs de la DRIRE, de l'Inspection du Travail, noteront que cette question relève de la faisabilité du chantier, mais qu'elle a son importance.

Cette usine serait installée en bas de falaise, face à la route d'accès, avec au nord la CIM, et au sud la plage (si elle reste). Le seul accès serait face au terminal gazier.

Que serait le sort des personnes situées sur ces zones, en cas d'incident grave ?

Les personnes situées au nord (les salariés de la CIM, entre autres) seraient bloquées, et les installations pétrolières seraient exposées à la propagation de l'incident, avec toutes les suites imaginables.

Les personnes au sud (s'il en reste) seraient dans l'impossibilité de quitter la plage ; sans compter avec le phénomène de panique qui en résulterait.

De plus, cela a déjà été dit, les services de secours seraient dans l'impossibilité de contourner le terminal méthanier pour secourir d'éventuels blessés, au nord comme au sud.

(Applaudissements).

Un autre aspect des risques encourus par les promoteurs, que nous avons abordé avec la Commission, mais qui ne semble pas avoir retenu l’attention nécessaire, est le risque lié à la présence importante de mines sur les terrains, posées en 1942 par l’occupant. Ces mines peuvent être percutées lors des interventions de chantier et avoir des conséquences graves pour les salariés, et pour l’entourage du chantier. Aussi, pour l’ensemble des installations présentes sur la zone.

Rappelons que d’après les services de déminage, ce sont quelque 15 tonnes de munitions diverses qui sont retrouvées chaque année, entre le Mont Saint Michel et le Tréport.

Concernant le Tréport, n’est-ce pas la base du refus de la Préfecture Maritime pour retirer le projet d’éoliennes off-shore ?

(Applaudissements).

N’étant pas un spécialiste des mines et de leur présence sur le littoral, je vous saurais gré, Messieurs de la Commission, de vous rapprocher de Monsieur Jean-Jacques LEMAITRE qui travaille sur ce littoral depuis 30 années.

(Applaudissements).

On m’a dit que je n’avais plus beaucoup de temps, j’essaie d’enchaîner. Un autre élément. Le tétra hydro thiophène, dit THT, qui devrait être livré à raison de deux camions par semaine, serait présent sur le site. Mais, aucune information, au regard des schémas, hormis l’information de tout à l’heure.

Rappelons la dangerosité du produit. Même s’il est présent pour l’odorisation du gaz, sous la responsabilité de GRT Gaz, il sera bien sur le site, et à Saint-Jouin-Bruneval. Il nous faut des réponses, et les zones de sécurité concernant ce stockage, ainsi que les interactions possibles avec le reste du complexe.

Sur la fiche de sécurité du produit, on peut lire : « Plus lourd que l’air. Limite inférieure d’inflammabilité d’environ 1,1 % ». Pour conclure, le THT est comparable à l’essence. Il faut savoir qu’en cas d’accident sur cette exploitation, si elle voit le jour, nous tiendrons personnellement tous ceux qui l’ont soutenue comme responsables.

(Applaudissements).

Pour conclure, cette installation est le fruit d’opérateurs soucieux de leur seul intérêt, contre l’intérêt général, et est dangereuse pour les populations et les usagers de Saint-Jouin-Bruneval. Cette installation n’a pas sa place à Antifer.

Saint-Jouin-Bruneval a un autre avenir : conserver le partage de l’espace littoral avec au nord, les installations pétrolières ; et au sud, les installations dévouées au tourisme.

Nous savons qu’il y a des personnes qui sont pour ce projet ; elles en ont le droit. Nous avons bien noté que le Maire du Havre soutenait ce projet à bras ouverts (je ne l’ai pas vu, désolé s’il n’est pas là) au regard de l’intérêt général, du faible impact sur l’environnement, du potentiel « emploi » qu’il représente.

Alors, Monsieur le Maire du Havre, s’il vous intéresse, proposez-le aux Havrais !

(Applaudissements).

Mais, nous direz-vous... C'est comme le grand stade que l'on a voulu installer à Octeville, la prison, les deux centrales à charbon, le terminal méthanier... L'intérêt général est toujours plus d'intérêt général, quand il se trouve chez les autres.

Rappelons ce que disait Monsieur RUFENACHT à l'époque, pour justifier son refus du parc éolien d'Antifer : « Les éoliennes, c'est laid, bruyant ; les kilowatts/heure produits sont plus chers que ceux du nucléaire et du thermique ». Vous pourriez ajouter que nous avons tout ce qu'il fallait en matière d'énergie, en citant les deux centrales nucléaires du département, la centrale thermique et les approvisionnements en pétrole.

Monsieur RUFENACHT, merci d'avance, vous aviez enterré ce projet bien avant l'heure ! Le Havre, cité balnéaire, patrimoine de l'UNESCO, son pavillon bleu, c'est très bien. Mais laissez à Saint-Jouin-Bruneval le soin de décider de son avenir et de son développement économique.

(Applaudissements).

Je termine.

Monsieur le Sous-préfet, ici présent, permettez-moi d'emprunter vos propos lors de la réunion de Fécamp, où vous auriez déclaré lors qu'une discussion que les Saint-Jouinçais étaient peut-être un peu responsables de l'absence de structure et de développement touristique dans ce village, car rien n'était fait en ce sens depuis des années.

Je suis obligé de vous dire que je suis un peu d'accord avec vous là-dessus. Mais, si on le remet dans le contexte, qu'est-ce que cela donne ?

Les seuls équipements qui ont été mis en œuvre pour améliorer les abords de la plage l'ont été grâce à un investissement municipal, et avec le concours de l'équipe départementale actuelle. Avant cela, le Président du Conseil Général de l'époque avait d'autres ambitions : investir dans une Compagnie d'aviation, investir dans une ligne trans-Manche...

(Huées, sifflets)

... mais également investir dans le rachat d'un port en Grande-Bretagne.

Chacun notera et est comptable aujourd'hui du gâchis organisé à l'époque. Je pense, Monsieur le Sous-préfet, qu'effectivement il y a des responsables dans cet état de fait, mais en aucun cas on ne peut l'imputer à la population de Saint-Jouin-Bruneval...

(Applaudissements).

... preuve en est le soutien populaire de cette collectivité au projet d'éoliennes porté par la municipalité, qui a été lâchée par tous sur ce projet d'intérêt général.

Pour conclure définitivement sur ce sujet, je dis : « Oui, Saint-Jouin-Bruneval a un autre avenir que celui de devenir une zone industrielle ». Le développement économique de la région de Saint-Jouin-Bruneval passe par le tourisme. Nous avons mené une étude de faisabilité sur la réalisation d'un port de plaisance dans les structures actuelles du Port Autonome du Havre, financée à l'époque par les deniers publics. La réponse à cette étude est : « Oui, c'est possible, et c'est rentable ».

Ensemble, nous faisons le pari que Saint-Jouin-Bruneval, commune dynamique de la côte d'albâtre, partenaire des autres communes du pays des Hautes Falaises... Le port d'Antifer,

sa plage, son port de plaisance, et son terminal méthanier ; c'est l'exemple d'un développement économique raisonné, pour le bien de tous.

(Applaudissements).

M. ALAIN OHREL : Monsieur LE MIGNOT a excédé son temps de parole de 5 minutes.

(Huées).

Mais, m'a-t-il précisé (je vois une dame qui s'indigne, là-bas), c'était un crédit sur les 5 minutes de la dernière réunion.

On ne va pas chipoter sur les minutes. On va simplement faire ensemble, si vous le voulez bien, le constat que cette réunion (c'est un fait) tournerait en monologue si je ne demandais pas au Maître d'Ouvrage s'il souhaite maintenant intervenir (lui ou ses experts).

Aucun d'entre vous n'a oublié ce qu'est un débat ; ce n'est pas un monologue. Il est normal que le Maître d'Ouvrage, s'il le souhaite, avec les experts qu'il voudra, puisse donner ses indications, très largement, soit...

(Protestations du public).

Je vous demande quand même... Monsieur Alban FIRMIN parlera, conformément à nos conventions, aussitôt après.

Je vous demande de pratiquer tout simplement l'écoute réciproque. Monsieur Alban FIRMIN, j'en suis sûr, va écouter ce que dira le Maître d'Ouvrage. Faites comme lui, et vous l'écouteriez tout à l'heure. Vous avez écouté attentivement Monsieur LE MIGNOT. Chacun s'écoute. Monsieur POYER, Monsieur BRAMOULLÉ, Monsieur FRECHET, nous vous écoutons.

Il est 21 heures 10. Nous sommes convenus, et nous n'y faillirons pas, de nous quitter à 22 heures. Donc je demande au Maître d'Ouvrage de parler un quart d'heure, 20 minutes, s'il veut bien. Ensuite, Monsieur FIRMIN aura le même temps.

M. LUC POYER : Nous allons revenir sur certaines questions posées, et peut-être sur les définitions centrales : qu'est-ce qu'un terminal GNL ?

Certaines personnes étaient aux réunions précédentes, d'autres non. Je voudrais commencer par dire qu'il y a des analogies fortes avec un terminal de réception de pétrole brut, comme celui qui existe aujourd'hui à Antifer. Il s'agit de recevoir des navires, de stocker des hydrocarbures liquides, et de les expédier.

(Applaudissements).

Il y a une différence importante : l'hydrocarbure que nous recevons, à la différence du pétrole brut, est à une température très basse, - 160 °C, il est à pression atmosphérique et il faut le réchauffer à l'eau de mer et le compresser pour qu'il soit transporté sur le réseau. Il ne subit pas d'autre transformation.

Il s'agit donc d'un procédé très simple, qui a été éprouvé. Il existe depuis plus de 40 ans en France (1965) et est sûr. Nous utilisons des standards internationaux.

Il y a quelques grands points ; je voudrais en prendre trois pour ne pas descendre trop dans la technique : les réservoirs, la torche... La torche, non Madame, il n'y a qu'une torche ; et l'odorisation. Les caractéristiques du gaz naturel.

Les réservoirs de GNL sont entourés d'une enceinte en béton. Le gaz liquéfié qui est dedans n'est pas sous pression. Ils ne peuvent pas exploser. La hauteur des bacs est inférieure à la falaise. Beaucoup de gens nous ont dit qu'ils seraient supérieurs à la falaise. Les bacs sont d'une taille importante, je ne le nie pas, mais ils sont très inférieurs à la falaise. La falaise fait environ 80 mètres, les bacs sont à 30 mètres en dessous.

Enfin, comme cela a été très bien signalé par les associations et par le Commandant ROUX, ils ne sont pas visibles depuis Saint-Jouin ni aucun autre endroit sur la côte... Les villages alentours... Non, depuis le haut de la falaise...

(Protestations).

Le fonctionnement de la torche... J'ai écouté tout le monde sans parler, j'aimerais pouvoir parler. Ou alors, l'exercice de démocratie que vous nous avez démontré est un peu biaisé.

(Les protestations persistent).

La démocratie consiste aussi à écouter les autres.

Concernant la torche, il s'agit d'un fonctionnement tout à fait épisodique et exceptionnel, à la différence des torches des raffineries que l'on voit au Havre, qui fonctionnent régulièrement. Ce n'est pas du tout le même principe.

Elle fonctionne au moment de la mise en froid, comme vous l'a expliqué Yves BRAMOULLÉ, qui est une opération importante mais tout à fait ponctuelle, une fois au moment du démarrage. Ensuite, en cas de maintenance ; et enfin, comme soupape de sécurité. Ce sont les trois cas où l'on se sert de la torche.

Les caractéristiques du gaz naturel. Cela a été dit, c'est incolore, inodore, non toxique et non corrosif. On nous a souvent demandé s'il y aurait une odeur sur le terminal ; il n'y aura pas d'odeur sur le terminal puisque l'odorisation est faite en aval. On en parlera quand il y aura l'exercice de débat avec le GRT, la filiale de GDF.

Je crois que ce sont trois caractéristiques importantes à souligner.

Ensuite, on nous a parlé des variantes : « On ne comprend pas, on ne sait pas ce que vous voulez ». Précisément, on a mis deux variantes pour que l'un des objets du débat soit de choisir l'une des variantes. Si on ne l'avait pas fait...

(Protestations).

Je reviens sur ce qui a été dit lors des exposés. J'en ai noté, j'essaie de répondre un peu à brûle-pourpoint, vous me pardonnerez.

Quand vous allez sur Internet, faites attention ; il y a beaucoup d'informations, mais tout n'est pas exact. Chacun en a fait l'expérience.

L'accident de Skikda, effectivement, s'est produit dans une usine de liquéfaction ; il n'y a eu aucun accident similaire dans un terminal méthanier.

Comme il a été très justement dit lors de la réunion précédente, à Octeville, l'accidentologie des méthaniers est sans faille, jusqu'à présent. Le Commandant ROUX a souligné des accidents, mais il n'y a jamais eu l'équivalent d'une marée noire sur un méthanier. Ces bateaux nécessitent une technologie très importante, il n'y a qu'une dizaine d'armateurs capables de s'en servir aujourd'hui. Les conditions de sécurité sont maximales.

La qualité du dossier : je m'excuse si certains lecteurs l'ont trouvé insuffisant, mais jusqu'à présent je n'ai pas trouvé d'inexactitudes. Je ne cite qu'un exemple que j'ai pu relever en écoutant l'un des Présidents d'association. Sur le terminal de Montoir, il est bien signalé, page 24, qu'il s'agit d'un terminal en augmentation de capacité. S'agissant du projet de terminal de Shell, il n'est pas cité parce qu'il ne nous a pas paru à un état d'avancement suffisant. Nous avons cité les terminaux qui font l'objet d'un débat public. Au même endroit, à Fos, on parle d'un projet d'un terminal d'Exxon Mobil ; il y en a peut-être d'autres, qu'on ne connaît pas.

Enfin, avant de passer la parole à Yves BRAMOULLÉ, cela me touche plus particulièrement : l'idée que le gaz naturel ne serait pas un hydrocarbure, serait un obstacle au développement durable et à tout le débat sur l'énergie que nous avons en ce moment.

Effectivement, c'est un hydrocarbure. Quand il est brûlé (il n'est pas brûlé dans le terminal) pour son usage, il faut savoir que c'est le plus écologique des hydrocarbures...

(Protestations)

... il émet trois fois moins de CO₂ que le charbon. Si vous analysez les résultats du Grenelle de l'Environnement ou les travaux du Conseil d'Analyse Stratégique, il est intéressant de noter qu'entre aujourd'hui où nous émettons trop de CO₂ et 2050 où nous espérons tous avoir réduit ce CO₂ par 2 ou 4, il faut une énergie de transition. Nous ne pouvons pas vivre qu'avec des éoliennes ; nous ne pouvons pas vivre qu'avec du photovoltaïque ; nous le savons tous. Certains ne souhaitent pas vivre avec du nucléaire ; en tout cas pas nos voisins.

Donc, nous avons besoin de substituer progressivement ces hydrocarbures très polluants que sont le charbon, et dans une moindre mesure le pétrole, par le gaz naturel. Des pays en ont fait l'expérience. Je l'ai dit dans un débat, j'ai vécu au Chili. Santiago du Chili est aujourd'hui une ville moins polluée, grâce au gaz naturel qui s'est substitué au charbon. Donc, il y a des expériences positives sur le gaz naturel. Je suis content que le débat permette, justement, d'en discuter aujourd'hui.

S'agissant du personnel de Gaz de Normandie (je terminerai là-dessus), qui n'est pas très nombreux puisqu'il s'agit d'une société de projet, mais qui est appuyée par ses actionnaires, je voudrais juste porter à votre attention que la Commission de Régulation de l'Energie a demandé à Gaz de Normandie de participer à ces travaux de réflexion pour établir la réglementation qui doit présider aux terminaux méthaniers en France. C'est le seul des projets de terminaux qui a été ainsi appelé par les pouvoirs publics, dans sa réflexion, et j'y vois une reconnaissance de la qualité du personnel, à défaut de son nombre.

Sur la sécurité, je passe la parole à Yves.

M. YVES BRAMOULLÉ : Juste quelques éléments de réponse. On n'aura pas le temps de répondre dans le détail à toutes les questions soulevées dans les exposés.

Je dois d'abord féliciter les gens de l'association qui se sont exprimés tout à l'heure, pour leur documentation. Vous avez fait beaucoup de recherches. Il y a beaucoup de choses

exactes dans ce que vous avez dit ; et aussi des choses sinon fausses, du moins non applicables.

Lorsqu'on fait référence à des distances de danger de 11 kilomètres, ce n'est absolument pas applicable à notre cas. C'était d'ailleurs un terminal off-shore, bien connu, en face de Malibu en Californie, qui a fait l'objet de très fortes oppositions de la part des riverains de Malibu et Oxnard. Les études qui avaient été faites sur ce terminal correspondaient à des scénarios ; terminal flottant (FSRU) que certains ici nous demanderaient de faire au milieu de la Manche. Ces études ne sont pas applicables dans notre cas.

Donc, les distances auxquelles nous arriverons lorsque l'étude de dangers réglementaire, vérifiée par l'administration et tierce expertisée, n'atteindront pas les habitations. Aujourd'hui, nous l'affirmons, nous en sommes sûrs d'un point de vue technique, demain, nous aurons à le prouver sous le contrôle de ces Messieurs de l'administration, qui peuvent s'exprimer, d'ailleurs, s'ils le souhaitent.

Il ne faut pas que ces informations, qui sont erronées ou non applicables à notre cas, inquiètent des gens qui seraient situés à des distances où, en fait, ils ne risquent rien.

(Clameurs, sifflets).

C'est le premier point.

Le deuxième point, très important, et qui est un peu au cœur du débat depuis le début, est le maintien de l'accès à la plage. Je rappelle que depuis le début de nos études, dès les premiers contacts que nous avons pris dans la région... Je suis arrivé de l'extérieur, je ne prétends pas connaître la région avant, mais dès que nous sommes arrivés ici, nous avons pris conscience et accepté le fait que cette plage est importante pour la commune de Saint-Jouin et pas seulement pour Saint-Jouin, pour les communes alentour.

Notre projet est développé depuis le début en tenant compte de cette fréquentation, et en faisant en sorte qu'elle puisse continuer à durer.

Cela se traduit par des choix d'architecture. S'il y a une plate-forme remblayée sur la mer, que l'on envisage de faire, c'est parce que pour tenir compte de cette nécessité de maintien d'accès public à la plage, il faut déplacer les infrastructures vers le nord ; placer le poste de déchargement, qui est l'endroit qui génère la distance la plus grande, suffisamment loin ; etc. Ce travail n'est pas fini, on le continuera. Lui aussi sera sanctionné (si j'ose dire) par l'étude de dangers.

Donc, aujourd'hui, on n'a pas toutes les distances. Dans les documents distribués à Octeville, que vous pouvez sans doute trouver ici aussi, il y a des distances provisoires. On continue à travailler dans l'objectif de pouvoir maintenir l'accès du public à la plage.

DANS LA SALLE : On n'en veut pas !

M. LUC POYER : En conclusion, je dirai que les priorités de Gaz de Normandie sont les suivantes :

1. Assurer la sécurité absolue afin d'obtenir les autorisations nécessaires auprès de l'administration. Si nous ne rentrons pas dans les critères de distance de sécurité, nous n'obtiendrons pas ces autorisations ;
2. Maintenir l'accès à la plage ;

3. Travailler à l'intégration de l'ouvrage dans son site ;
4. Participer à un aménagement plus global du site d'Antifer, si c'est le souhait des collectivités et des associations.

Merci.

M. ALAIN OHREL : Je vous fais une suggestion : sur les points dont Monsieur POYER ou Monsieur BRAMOULLÉ ont fait état pour s'interroger quant à la pertinence de la documentation éventuellement, vous puissiez organiser (pourquoi pas ?) avec 3, 4 ou 5 interlocuteurs de l'association productrice de cette documentation et le Maître d'Ouvrage, une rencontre restreinte, d'une dizaine de personnes au maximum, les deux parties réunies, pour échanger vos informations sur la documentation, sa plausibilité, sa pertinence, etc. Ce n'est pas ici, évidemment, que l'on va se mettre à discuter de la validité des origines en matière d'information.

Cette parenthèse étant fermée, je remercie le Maître d'Ouvrage d'être intervenu, d'avoir fait en sorte qu'un échange effectif se produise ; et je demande maintenant à Monsieur Alban FIRMIN de bien vouloir rejoindre le pupitre.

Monsieur FIRMIN, il est tout à fait important que l'on sache d'avance et clairement ce qu'il en est des conditions ; alors, le même régime que pour tout le monde, si vous le voulez bien, c'est-à-dire maximum 25 minutes.

M. FIRMIN ALBAN, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAL : Bonsoir. Mon propos va se décomposer en deux phases...

M. ALAIN OHREL : Le Maître d'Ouvrage a fait moins, il a mis un quart d'heure. Alors, 20 minutes. Cela vous va-t-il ? Allez-y vite, ne perdons pas de temps.

(Huées).

M. ALAIN OHREL : Ils sont impatients, dépêchez-vous.

M. FIRMIN ALBAN : Je n'ai pas eu le temps de travailler, puisqu'on a des professions qui sont... Nous sommes associatifs. Je n'ai pas eu le temps de me synchroniser avec Monsieur LE MIGNOT, quelques redondances seront peut-être faites, mais ces redondances reprennent aussi l'avis de l'association dont je suis président.

En premier lieu, je tiens à vous redire, Monsieur OHREL... Excusez-moi, il ne nous écoute pas...

(Huées).

...à quel point je trouve inadmissible que vous ayez pris l'initiative de diffuser un rapport totalement orienté, parfois faux, et nous aurons l'occasion d'y revenir ; incomplet, qu'aucun spécialiste n'a validé !

Nous trouvons également intolérables les prises de position ou avis dont certains Membres de la Commission Particulière font preuve, dans les débats. Beaucoup de choses seront à redire concernant cette Commission, son fonctionnement, son rôle, son impartialité ; et nous le ferons le temps voulu, auprès de la Commission Nationale.

(Applaudissements).

M. ALAIN OHREL : Je me permets de vous dire que ce propos est strictement hors sujet !

(Huées, sifflets).

M. ALAIN OHREL : Et cette dame me reproche de sourire !

M. FIRMIN ALBAN : Concernant le dossier du Maître d'Ouvrage, nous dénonçons le fait que son dossier néglige les données générales du gaz en France, de l'approvisionnement, les autres alternatives techniques possible ; donne certaines informations fausses ; que toutes ses réponses soient incomplètes, orientées dans son sens. On reviendra dans un deuxième temps sur les notions de distance que Gaz de Normandie a exposées lors du débat précédent.

Dans la réalité, le Maître d'Ouvrage n'a aucun intérêt à présenter d'autres alternatives possibles, est incapable de nous donner les études précises, est incapable de donner des engagements fermes sur le maintien de la plage de Saint-Jouin-Bruneval. Mais n'oublions pas que ce dossier est le fruit de l'imagination du Port Autonome, et que seul lui en est le responsable.

Pour essayer d'accélérer le débat, je tenais à revenir sur le contexte général du dossier.

Actuellement, tous les experts préconisent une réduction des gaz à effet de serre, une baisse de la consommation des énergies fossiles, afin que les générations futures puissent en disposer pour des projets stratégiques.

Le gouvernement parle aujourd'hui de l'environnement, demande aux citoyens de faire des efforts pour l'environnement, demande qu'il y ait un engagement dans la lutte contre le réchauffement climatique, et prône la réduction des consommations d'énergies fossiles. Je tenais à vous redire ce soir ces 4 éléments de contexte.

Un marché du gaz qui s'ouvre à la concurrence avec de nouveaux acteurs qui souhaitent prendre des parts de marché à GDF, dans une seule optique, faire des profits et très vite.

(Applaudissements).

Enfin, vous l'aurez compris, un Port Autonome du Havre qui prétend décider de l'aménagement de notre territoire et qui a refusé il y a trois ans l'implantation d'éoliennes au Havre, à Antifer, pour cause de danger.

Le Port Autonome nous dit aujourd'hui mener des études pour les éoliennes. Nous pensons qu'il ferait mieux de les mettre à Bruneval, et ne pas chercher à les mettre ailleurs.

Concernant le fond du dossier, au niveau national, l'intérêt général d'un tel projet aurait pu se concevoir si la France n'était pas assez approvisionnée en énergie, et plus précisément en gaz, alors que la consommation a tendance à augmenter. Mais, ce n'est pas le cas. La France n'a pas besoin de ce gaz pour être indépendante énergiquement ou pour sa consommation personnelle.

Avec l'ensemble des terminaux existants et la moitié des projets en cours, la France importera beaucoup plus que ce qu'elle consommera dans les prochaines décennies. Plusieurs projets peuvent être abandonnés sans remettre en cause l'indépendance énergétique de la France, sans remettre en cause le fameux bouquet énergétique.

Il est sûr que Gaz de Normandie vendra sa marchandise à qui voudra l'acheter, et une grande partie du gaz stocké partira à l'étranger. Par contre, c'est nous qui en paierons les conséquences, au niveau local.

(Applaudissements).

Le fait de créer des bacs de stockage sur notre territoire ne garantit en rien l'approvisionnement de la France. S'il a bien été dit qu'il fallait diversifier notre bouquet énergétique, qu'il fallait sécuriser l'approvisionnement énergétique de la France ; il est évident que ce projet ne participe pas à ces demandes. La création de bacs ne veut en aucun cas dire qu'ils seront remplis pour les décennies futures.

Troisième point important, et sur lequel il m'a paru essentiel de revenir : ce projet n'est qu'un projet purement spéculatif, financier, porté par des financiers, préparé pour faire le maximum de profits.

Je souhaite revenir entre autres sur le parcours de Monsieur Charles BEIGBEDER, PDG de Poweo, et porteur du dossier ; afin que tout le monde comprenne bien que ce projet n'est qu'un projet financier.

Monsieur BEIGBEDER est diplômé Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris. Il travaille en 1990 et 1991 à Paribas Affaires Industrielles. Il continue sa carrière de banquier d'affaires au sein du Crédit Suisse First Boston, de 1991 à 1995, puis au sein du MC-BBL Securities de 1994 à 1997. Il crée en 1997 sa société, Self Trade, société de brokers on line qu'il revend au bout de trois ans pour créer par la suite la Société Poweo, que l'on retrouve aujourd'hui sur les deux dossiers inadmissibles portés par le Port Autonome (je les cherche du regard) que sont le port méthanier et les usines à charbon.

(Applaudissements).

J'ai entendu tout à l'heure les propos de Monsieur BOYER, qui disait que le gaz avait entraîné à certains endroits la diminution des émissions de charbon. Il faut savoir que les deux projets de port méthanier et d'usines à charbon sont portés par la même société, Poweo.

(Applaudissements).

Quand on voit le parcours de Monsieur BEIGBEDER, permettez-moi de penser que ce monsieur va très vite revendre cette société pour dégager le maximum de bénéfices. D'ailleurs, alors même que le projet n'est pas validé, loin de là, il a déjà revendu une partie des parts qu'il détenait dans Gaz de Normandie.

Je suis personnellement le fils d'un chef d'entreprise. J'ai travaillé des années dans le privé et je suis bien conscient que les entreprises, la création d'entreprise, le développement économique, le développement du Port Autonome du Havre, certains projets portés par des hommes comme Monsieur BEIGBEDER, sont aussi nécessaires pour la France, pour l'emploi, pour la croissance de notre société ; mais je ne peux accepter tout au nom du business, et encore moins quand on parle de sécurité des personnes, d'écologie, d'aménagement de notre territoire.

(Applaudissements).

Au niveau local, il me semble nécessaire de rappeler que les personnes de Gaz de Normandie, dont la plupart ne vivent pas en Normandie, veulent monter chez nous, dans notre région, trois bacs énormes, gigantesques, presque de la hauteur des falaises ; une

torchère, qui brûlera des kilomètres à la ronde, et, je l'ai appris ce soir puisqu'ils nous l'avaient bien caché, ils veulent maintenant mettre des installations en haut des falaises, alors que nous avons mis huit ans pour faire classer le site de la Valleuse de Bruneval en site protégé.

(Applaudissements, sifflets).

Concernant la plage de Bruneval, je souhaiterais juste savoir si ces Messieurs de Poweo, ces Messieurs de Gaz de Normandie, ces Messieurs du Port Autonome, viendront avec leurs enfants se baigner au pied des bacs. J'ai hâte de voir cela. Jamais ils ne feront encourir des risques pareils à leurs enfants ! Par contre, ils veulent bien les faire encourir à nos enfants.

(Applaudissements).

Je voudrais également revenir sur les deux projets, de port méthanier et d'usine à charbon, pour vous rappeler que l'état sanitaire en Haute Normandie, et particulièrement au Havre et dans les communes limitrophes, est largement moins bon que l'état sanitaire moyen en France.

Rien ne nous empêchera de penser que certaines industries ont leur part de responsabilités dans ces faits.

Alors, je pose cette question très simple, et me retourne vers Monsieur le Préfet pour la poser, s'il est là (je ne l'ai pas vu, et je ne l'ai pas salué) :

Devons-nous continuer à accumuler des zones industrielles, ce type d'installation, ces entreprises polluantes et dangereuses, dans notre région ? Ou alors, dites-nous tout de suite si notre région est sacrifiée pour le bien-être de la France.

(Applaudissements).

J'avance un peu dans mon dossier pour essayer de ne pas être redondant, excusez-moi.

Alors que l'Europe, la région, le département, les communes, investissent dans le tourisme, comment pourrions-nous accepter un tel projet ? Que dirons-nous à nos enfants, quand une marée noire aura souillé les falaises d'Etretat, les plages environnantes ? Que les experts, comme à Toulouse, avaient dit qu'il n'y avait aucun risque ?

Je vous rappelle juste (c'est un fait d'actualité que j'ai vu hier ou avant-hier) que deux pétroliers viennent de se briser en deux, et sont en train de déverser actuellement toute leur quantité de fuel dans le monde.

Je n'ai pas une langue de bois, et toutes les personnes qui me connaissent le savent. Il n'y a aucune prétention politique dans la démarche que j'ai aujourd'hui, dans l'action que je mène, et je tenais à revenir à travers ces arguments locaux sur le rôle particulièrement ambigu de Monsieur le Maire de Saint-Jouin-Bruneval...

(Applaudissements)

...qui en dépit du vote de son Conseil Municipal, qui en dépit de ses paroles, négocie avec le Port Autonome et le Maître d'Ouvrage depuis le début.

(Huées, sifflets)

Monsieur le Maire ne s'est jamais inscrit dans une lutte concrète contre ce projet, et livrera à notre avis, sans problème et sans se battre, l'environnement proche de la plage de Bruneval, pour la construction du port méthanier. Nous le regrettons vivement.

Quels sont les intérêts des uns et des autres ?

Le Port Autonome n'est intéressé par ce projet que pour l'intéressement financier qu'il induit. A ce propos, le Port Autonome vient de nous faire parvenir une pseudo liste de documents, que j'ai trouvée personnellement incroyable. En effet, cela précise que (je les cite) : « Le projet de Poweo a été retenu sur la base des éléments contenus dans les propositions exposées et les commentaires qu'elles appellent. La Société Poweo présente la proposition la plus intéressante, tant en ce qui concerne les recettes du port que les perspectives économiques pour la région ». Voilà les seules critères qui, aujourd'hui, font que ce projet devrait voir le jour pour le Port Autonome : l'argent, toujours l'argent, au détriment de la sécurité des hommes.

Les élus locaux y voient un moyen d'obtenir de la taxe professionnelle, afin de développer de nouveaux projets susceptibles de les faire réélire aux prochaines élections. Les Chambres de Commerce défendent les intérêts du commerce, sans regarder les autres solutions qui pourraient avoir également de bons retours sur investissement. Les pilotes du Havre sont intéressés particulièrement par le développement des activités, car sources de revenus supplémentaires.

Alors, je demande : toutes ces entités, toutes ces personnes n'ont-elles pas des intérêts particuliers ou personnels dans ce dossier ?

Je vous laisse réfléchir sur ce que je viens de dire. De notre côté, nous nous sommes déjà fait notre opinion, et nous trouvons tout bonnement intolérable que l'on puisse aller contre l'intérêt de la planète, contre les demandes de l'Etat et de l'Europe en termes d'environnement, que l'on puisse jouer avec la sécurité des personnes pour des questions financières.

On essaie de nous vendre ce projet pour des aspects économiques, taxes professionnelles ; au nom de l'emploi, mais il faut relativiser car on parle de 60 emplois si cette zone industrielle voit le jour. Ce ne sont pas ces 60 emplois qui résoudront la problématique de l'emploi en Normandie et en France.

Et puis, la mise en place d'éoliennes, d'un port de plaisance, d'activités annexes, génère aussi des emplois non délocalisables, sur deux secteurs d'activités économiques porteurs, le tourisme et la plaisance ; et nettement plus proches des préoccupations environnementales.

Ces projets seraient également sources de taxes professionnelles, d'opportunités, de diversification énergétique pour le port du Havre.

Il me reste une page, puis je passerai la parole à Vincent GALLO qui voudrait revenir sur un problème : encore de fausses informations données par Gaz de Normandie.

La position de l'association

Nous demandons, j'irai plus loin : nous exigeons, que l'Etat, que Monsieur le Préfet place ce projet dans le cadre d'une vraie réflexion gouvernementale sur les besoins de gaz en France, sur la politique énergétique, sur les besoins de stockage eu égard aux différents projets.

Il ne suffira pas de donner des principes, des axes ; nous exigeons que cela se concrétise sur le terrain et que l'Etat arbitre les projets plutôt que de les laisser faire.

Nous demandons au Port Autonome de mener à bien des études sur les différents sites et techniques possibles, tout en étudiant les impacts écologiques, financiers, environnementaux, et la mise en place d'un port de plaisance et d'éoliennes.

Cette phase d'étude sera simultanée avec la réflexion gouvernementale, ce qui permettra de prendre une décision cohérente et protectrice des intérêts de chacun.

Pour l'association, a priori, seule la mise en place d'un port de plaisance au sein du port actuel (je le dis en regardant Monsieur REVET une fois de plus), d'activités annexes couplées au projet d'éoliennes, peut être acceptable et acceptée ; mais nous ne fermons pas la porte à un projet de port off-shore, preuve de la bonne volonté de l'association, si l'on arrive à nous démontrer qu'il y a un intérêt général et un intérêt pour la France.

(Applaudissements).

Je finirai mon propos par la lecture de trois paragraphes d'un livre que je viens de lire, signé par Monsieur Nicolas HULOT.

« Objectif : lutter contre le changement climatique en réduisant massivement le recours au pétrole, au gaz naturel et au charbon, afin d'économiser les ressources fossiles et de diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

L'enjeu est donc considérable, puisqu'il menace de déstabiliser l'ensemble des équilibres planétaires, et l'humanité avec.

Le bouleversement climatique constitue sans conteste le principal défi du 21^{ème} siècle, et pour le relever, il faut d'abord maîtriser la consommation d'énergies fossiles ».

Très beau projet ; et on fait maintenant du gaz et du charbon. Je vous laisse réfléchir.

Le moment est venu d'abattre les cartes. Le temps de l'information, du débat et des controverses est révolu. Le temps est à l'action. Tergiverser encore serait s'obstiner dans le refus du réel, prolonger l'impuissance. Il faut sortir de l'hypocrisie. C'est l'heure de vérité, le temps de la cohérence.

Aux politiques, aux nouveaux élus, d'entrer en scène pour affronter ce rendez-vous critique.

Soit ils rejoignent le camp des cyniques, version Bush, et ils laissent la situation se dégrader encore en s'accommodant d'illusions ; soit au contraire, ils font preuve de lucidité et de courage, c'est-à-dire de volonté sans failles et dans tous les domaines de l'action publique, ils font de l'impératif écologique leur priorité, pour interrompre la trajectoire folle d'une société en sursystème pour parvenir à équilibrer bien-être et milieu de vie, et pour éviter les drames sociaux qui se profilent.

Je vous remercie de votre écoute. Je remercie tous les bénévoles que nous sommes du travail que nous faisons pour essayer de défendre notre territoire et le bout de notre planète, et du refus que vous opposerez tous à ce projet.

Merci beaucoup.

(Longs applaudissements).

Avant de passer la parole à Monsieur Vincent GALLO qui va revenir brièvement, Monsieur le Président, sur les explications du Maître d'Ouvrage sur les dangers, je tenais juste à commenter les quelques photos que nous avons passées pendant mon discours.

Telle était la plage il y a 30 ans, avant que le Port Autonome décide de venir nous envahir.

Cet été, j'ai pris cette photo, au mois d'août, pour prouver... Je dois le reconnaître, nous avons été très bien accueillis par Monsieur le Préfet, à la différence de son prédécesseur, Monsieur CARENCO qui a toujours prétendu qu'il n'y avait personne sur la plage de Bruneval.

Je tenais aussi à revenir sur les contreparties que le Port Autonome avait concédées aux habitants de la Valleuse de Bruneval, quand on a créé le port pétrolier. Je vous laisse réfléchir sur la dangerosité de ces installations qui n'ont jamais été entretenues par le Port Autonome qui veut nous faire croire aujourd'hui qu'il va nous aider et nous faire quelque chose de bien, sans danger pour les personnes.

(Applaudissements).

Moi qui suis Président de la Valleuse de Bruneval, pour laquelle j'œuvre depuis 8 ans, je tiens à vous faire voir également la photo de la plage avant l'installation du port pétrolier (vous l'avez compris, c'était bien à gauche) et après la construction du port pétrolier.

L'étude d'impact fera évidemment bien voir qu'il ne se passera rien et que tout va bien.

Monsieur POYER disait tout à l'heure que quand on aura le port méthanier, aucune habitation ne le verra. Descendez dans la maison qui appartient à Monsieur HOUDU, et je peux vous assurer que vous verrez le port méthanier et que si un jour il y a un accident, sa maison sera complètement balayée par l'impact de cet accident. Sa maison est ici, en bas.

Je vais laisser la parole à Monsieur Vincent GALLO qui va revenir sur les cercles de dangers et sur les distances que les gens de Gaz de Normandie nous ont présentées il y a environ 15 jours, lors de la dernière réunion.

Merci beaucoup.

(Applaudissements).

M. VINCENT GALLO, SECRETAIRE DE L'ASSOCIATION POUR LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DE LA VALLEUSE DE BRUNEVAl : Je voudrais revenir, à travers cette présentation, sur les zones de dangers et sur les distances par rapport aux habitations.

Ce problème est le point central de la question sur la sécurité.

J'aimerais tout d'abord vous montrer la distance qui existe entre le terminal de Skikda, en Algérie, et les habitations les plus proches.

Il n'y a aucune habitation, dans un rayon de plus de 2,5 kilomètres.

Après l'accident de 2004, le communiqué de la Sonatrach, exploitant du site, est éloquent : « *Malgré le niveau du sinistre, aucun effet notable sur les habitations de la ville de Skikda n'a été constaté, dû à leur éloignement du site du sinistre* ». Rappelons qu'à Skikda, les premières habitations sont à plus de 2,5 kilomètres.

Certains, comme Monsieur DEFRANCE lors de la réunion d'Octeville, vont nous rétorquer qu'il s'agissait d'un terminal d'exportation, et non d'importation comme celui d'Antifer.

Le projet d'Antifer n'est pas celui d'une usine de chocolat, et il traite bien de la même matière dangereuse qu'est le GNL. L'accident de Skikda, lié à la formation d'un nuage de gaz, peut très bien survenir à Antifer.

Prenons maintenant l'exemple des terminaux GNL français. Ils sont tous implantés au cœur des zones industrielles lourdes, et à distance importante des habitations.

A Fos-Tonkin, les premières habitations sont à 5,5 kilomètres, au cœur des zones industrielles lourdes, c'est le désert autour, il n'y a rien, que des industries.

A Fos-Cavaou, à 3 kilomètres des habitations ; pareil, dans des zones industrielles lourdes.

A Montoir, idem, à 2,5 kilomètres ; toujours dans des zones industrielles lourdes.

A Saint-Jouin-Bruneval, contrairement à ce que prétend Gaz de Normandie, les premières habitations sont à 450 mètres du site.

(Applaudissements).

Le terminal ne serait pas au milieu d'une vaste zone industrielle, mais au contraire, au milieu d'une zone habitée et d'un site classé.

Gaz de Normandie, dans sa plaquette, veut comparer Saint-Jouin à Zeebrugge, en Belgique. Il faut savoir que Zeebrugge est l'endroit en Europe où le terminal est le plus proche des habitations. Ils nous comparent donc à la situation la pire qui existe. Et à Zeebrugge, le terminal est « tout de même » à 1.700 mètres des habitations.

A Saint-Jouin, dans ce même périmètre de 1.700 mètres, il y a des centaines d'habitations et de familles. Dans ce même rayon de 1.700 mètres, il y a des maisons partout, à 180 degrés.

Dans son document sur la sécurité, Gaz de Normandie nous dit : « *Selon les analyses conduites par le Maître d'Ouvrage, le village de Saint-Jouin-Bruneval, situé à plus de 2 kilomètres du poste de déchargement, et environ 1,5 kilomètre des réservoirs, et de plus protégé par la falaise, ne pourrait pas être atteint par les phénomènes dangereux, même dans le cas d'événements très peu plausibles* ».

Premièrement, j'aimerais rappeler à ces Messieurs de Gaz de Normandie la définition du mot « village ». C'est un regroupement d'habitations rurales ; ce n'est donc pas un point pris au hasard sur une carte.

(Applaudissements).

Or si l'on prend cette image, on voit que Gaz de Normandie prend un point au hasard, en référence au village. Apparemment, c'est l'école ; pourquoi ? On ne sait pas. Non, Messieurs, un village est une surface, c'est l'ensemble des habitations ; et si l'on veut mesurer de façon sérieuse et honnête la distance qui sépare le village du terminal, on prend les habitations les plus proches, ce que vous avez très bien fait sur les mesures à Zeebrugge (vous preniez bien les premières habitations, et pas l'école de la ville).

M. ALBAN FIRMIN : Tout est fait pour arranger ce qu'ils sont en train de défendre.

(Applaudissements).

M. VINCENT GALLO : A Antifer, les premières maisons sont donc bien à moins de 500 mètres, et non pas les 1.300 mètres que vous nous montrez là.

Sur cette autre image, vous avez réalisé des coupes, au nombre de quatre. Comme par hasard, vous en avez oublié une, qui va vers Bruneval. Pourtant, si l'on imagine un accident au niveau de l'appontement, il est très fortement probable que le nuage de gaz prendrait cette direction, puisque les vents dominants sont de sud-ouest.

Appelons cette coupe « la coupe 0 », puisqu'elle démontre le niveau de votre étude.

(Applaudissements).

Si l'on prend cette coupe 0, ici en bas, que j'ai transposée sur celle de Zeebrugge, on se rend compte que la première habitation, qui est là, en bas de la plage de Bruneval, se situe à 1.150 mètres, donc beaucoup plus proche que celle de Zeebrugge.

De plus, il n'y a aucune pseudo barrière de falaise entre l'appontement et la maison. C'est du terrain plat, et de l'eau qui plus est. Vous qui êtes experts, savez que le GNL se diffuse beaucoup plus vite sur l'eau que sur terre, environ 2 à 3 fois plus vite.

Le nuage inflammable serait en quelques secondes au niveau de la maison de Monsieur HOUDU ; et il pourrait s'engouffrer dans la Valleuse de Bruneval, sans aucun obstacle.

Lorsque l'on sait que l'énergie contenue dans un simple bateau méthanier équivaut 700 tonnes de TNT, soit 55 bombes d'Hiroshima (c'est un document fait par l'administration américaine, pour le Pentagone, donc ce ne sont pas des documents de Poweo, par exemple), et lorsque l'on sait que les méthaniers sont très vulnérables, on a le droit d'avoir peur.

Personnellement, ma maison se situe ici. C'est la deuxième maison la plus exposée ; et j'ai deux enfants de 4 et 5 ans, qui vivent dans cette maison.

Gaz de Normandie nous dit, sans en apporter aucune preuve scientifique, qu'il n'y a qu'une très faible probabilité qu'un nuage inflammable atteigne nos maisons (entre autres, grâce à la falaise). Nous ne voulons pas que ces Messieurs, qui n'ont aucun scrupule, jouent la vie de nos enfants sur un calcul de probabilités.

(Applaudissements).

Les habitations, à Saint-Jouin-Bruneval, sont donc beaucoup plus proches que celles de Zeebrugge, qui a pourtant, je le répète, la pire situation en Europe. Zeebrugge, où les cuves sont tout de même enterrées, ce qui ne serait pas le cas du tout à Saint-Jouin.

A noter sur cette photo, la présence d'éoliennes, à proximité directe des cuves de méthane. Alors, soit les Belges sont tous des kamikazes, auquel cas il ne faudrait peut-être pas les prendre comme comparaison ; soit la CIM et le Port Autonome du Havre sont des menteurs quant à l'impossibilité de faire coexister des éoliennes et des cuves de pétrole.

(Applaudissements).

Cet exposé montre donc que vous avez triché sur les distances des habitations, et je trouve cela révoltant ! Et cela témoigne à nouveau du peu de sérieux de votre étude.

Cela m'amène à vous poser deux questions :

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

(Applaudissements).

Enfin, je voudrais répondre à l'attaque personnelle que j'ai subie de la part de Monsieur POYER, lors de la réunion à Criquetot.

Sachez, Monsieur POYER, qu'un méthanier consomme en moyenne 100 tonnes de carburant par jour ; c'est donc un peu plus qu'une Maserati. Je pense également qu'une Maserati consomme moins que l'hélicoptère que vous avez utilisé pour promener vos amis d'E.ON et de Verbund au-dessus du port d'Antifer.

(Huées).

Puisque cette réunion porte sur le risque, rappelons que votre hélicoptère a failli s'écraser sur le Belvédère.

(Huées).

Votre comportement, Monsieur POYER, montre deux choses :

Premièrement, à quel point les arguments de Gaz de Normandie sont pitoyables.

Deuxièmement, à quel point vous êtes si peu digne d'un représentant d'une soi-disant grande société.

(Longs applaudissements, puis sifflets).

M. ALAIN OHREL : Il est 22 heures, je pense que tout le monde fait l'effort de s'écouter mutuellement. Je suis sûr que je ne serai pas le seul dans cette salle à regretter, évidemment, les attaques personnelles, quelles qu'elles soient. J'espère qu'il n'y en aura plus.

(Sifflets).

Je vous demande de retenir que le débat étant encore largement ouvert, nous aurons la possibilité d'entendre d'autres arguments sur ces problèmes de sécurité. Peut-être, le Maître d'Ouvrage souhaite-t-il dire un mot ? On a dépassé l'heure...

M. LUC POYER : Monsieur le Président, je suis effectivement très touché par les propos qui ont été tenus, et je ne me placerai pas sur le terrain personnel.

Je signalerai juste, puisque la question m'avait été posée lors d'un précédent débat, que je suis en effet père de famille, que j'ai quatre enfants, et que...

(Huées).

... les questions de sécurité sont au cœur de ma préoccupation ; je n'irais pas tous les jours au travail et ne travaillerais pas pour Gaz de Normandie si je n'étais pas convaincu...

(Huées).

... d'œuvrer pour l'intérêt général. Cette introduction était en fait...

M. ALAIN OHREL : Ecoutez, si vos dispositions d'esprit sont celles dont j'entends la manifestation, je crois que nous allons nous donner rendez-vous au 16 novembre.

M. LUC POYER : Non ! Monsieur le Président, nous sommes prêts à répondre aux questions importantes sur les distances de sécurité.

(Huées).

Lorsqu'on entend qu'un méthanier est équivalent à 55 fois Hiroshima, on a le droit de répondre !

Monsieur Yves BRAMOULLÉ, pouvez-vous répondre ?

M. YVES BRAMOULLÉ : Je crois qu'effectivement, on n'arrivera pas ce soir à rétablir la vérité suite aux propos de Monsieur GALLO, qui nous a beaucoup parlé d'erreurs. Il a eu raison de parler de cela, parce que c'est un spécialiste des erreurs !

Donc, à une autre séance, Monsieur le Président, j'espère que nous aurons l'occasion de revenir sur cette histoire des distances de sécurité.

Toutes nos distances sont parfaitement exactes...

(Huées).

Notre dossier est transparent, nous n'avons rien à cacher. Nous pouvons en discuter. Il ne suffit pas d'affirmer comme cela, gratuitement, que notre dossier est faux

Notre dossier n'est pas faux, nous n'avons rien à cacher, nous pouvons tout expliquer, tout montrer. Je voulais simplement dire cela, suite à l'intervention de Monsieur GALLO.

M. ALAIN OHREL : J'espère que le 16 novembre, on pourra reprendre cette conversation, dans des conditions d'écoute mutuelle améliorées.

(FIN DE LA REUNION : 22 HEURES 10)