



Développement durable

JUILLET - AOUT 2007.

**CAHIER D'ACTEUR REALISE PAR L'ASSOCIATION « SAINT JOUIN
BRUNEVAL DEVELOPPEMENT DURABLE »
DANS LE CADRE DU DEBAT
ORGANISE PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC SUR LE
PROJET DE TERMINAL METHANIER DE SAINT JOUIN BRUNEVAL.**



Réalisation suivant présentation de Gaz de Normandie du 9 mai 2007.

ASSOCIATION SAINT JOUIN BRUNEVAL DEVELOPPEMENT DURABLE
Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901
N°W762001017
18 rue du Général DE GAULLE 76280 Saint Jouin Bruneval.
Internet : sjbdd.asso.fr / Tel : 06.17.59.79.92

PRESENTATION DU DOCUMENT.

1. Présentation et buts de l'association « Saint Jouin Bruneval Développement Durable ».
2. Historique d'ANTIFER.
3. Procédure de choix du conseil d'administration du PAH.
4. Compétence territoriale.
5. Intérêt général ou intérêts particuliers.
6. Un terminal GNL à terre c'est quoi ?
7. Regard sur la problématique de navigation et de sécurité maritime.
8. Regard sur la faune et la flore du site d'ANTIFER.
9. Regard sur les activités actuelles d'ANTIFER.
10. Les risques de l'industrie du gaz : Mythe ou réalité ?
11. La sécurité de la population et des usagers.
12. Les terminaux à terre : Une solution archaïque.
13. Position de la Municipalité de Saint Jouin Bruneval.
14. La côte d'Albâtre, Une région à fort potentiel économique.
15. Conclusion.

1. Présentation et buts de l'association « Saint Jouin Bruneval Développement Durable ».

Notre association a été créée en octobre 2006 à Saint Jouin Bruneval.

C'est à l'été 2006 que les membres fondateurs ont commencé les premières réunions à la suite de l'annonce faite par la presse des intentions du PAH, d'installer un terminal méthanier sur le site d'ANTIFER, (comme d'autres ports autonomes).

Cette association a pour objet principal de protéger et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux écologiques, l'eau, l'air, les sols, les sites, les paysages et le cadre de vie.

Cette association compte aujourd'hui plus de 650 membres.

Depuis sa constitution, nous avons organisé une multitude de manifestations publiques et rencontré un nombre important d'élus et d'acteurs de la région sur la problématique de l'industrialisation d'ANTIFER.

Notre association de part ses statuts, est indépendante au regard de tout groupe d'opinion.

2. Historique d'ANTIFER.

Le site d'ANTIFER est situé sur la commune de Saint Jouin Bruneval en Seine Maritime sur la côte d'Albâtre à égale distance entre Le Havre et Fécamp et à 5km d'Etretat par la mer.

La commune de Saint Jouin Bruneval présente de nombreux signes d'installations préhistoriques dont certaines datant du néolithique. Malheureusement, l'une d'elle fut détruite en 1972. (Lors des travaux du terminal pétrolier)

Reconnue dès la première moitié du 20^{ème} siècle, cette commune (Saint Jouin sur mer et Bruneval réunis depuis 1823), était un lieu de bain de mer réputé pour la qualité de ses plages et la proximité discrète de la station balnéaire.

Les 27 et 28 février 1942, en pleine occupation, les alliés lancent la première tentative de débarquement sur le sol Français à Bruneval. Celle ci fut couronnée de succès. Cette nuit là, avec l'appui des résistants locaux, l'opération « Biting » permit aux forces Britanniques de prélever des éléments sur un radar de l'armée allemande d'une importance capitale pour la suite du conflit.

Dès janvier 1943, les Allemands qui redoutent un débarquement de grande ampleur sur la côte Ouest du pays décident de renforcer leurs lignes de défenses en multipliant le nombre de blockhaus sur les falaises et en minant les plages de la côte d'Albâtre.

Le 30 mars 1947, le général De Gaulle se rend sur le site du débarquement afin de rendre hommage à ceux qui, résistants et combattants Alliés, ont permis ce premier revers aux forces d'occupation. Ce fut une des commémorations les plus importantes dans cette période de reconstruction du pays.

1966, l'état décide de lancer une étude pour l'implantation d'un terminal pétrolier en baie de Seine pour répondre à l'accroissement de la demande nationale en pétrole brut. En 1971, l'appel d'offre est lancé sur le site d'Antifer, pour la réalisation d'un port à terre capable d'accueillir les plus grands navires pétroliers (Ultra Large Crude Carrier de 550 000 tpl).

1976, le port d'Antifer est officiellement mis en service. Jusqu'en 1979, ce terminal a une activité soutenue avec un record de 219 escales en 79. Le second choc pétrolier a des répercussions importantes sur l'activité du terminal dès 1980 et les escales chutent en moyenne à une quarantaine annuelle.

Depuis le début des années 1990, on constate une reprise sensible de l'activité avec environ une à deux escales par semaine pour des navires plus petits (modification du terminal en 1988).

Aujourd'hui, c'est 20% du pétrole brut importé en France qui passe par ANTIFER !

En 2002, sous l'impulsion de la municipalité de Saint Jouin bruneval, la société SIFF Energie lance un projet d'installation de 5 éoliennes sur la digue d'Antifer dans le cadre de développement des énergies renouvelables imposé par la commission Européenne. Ce projet reçoit un soutien sans faille de la population et obtient l'ensemble des autorisations administratives (permis de construire, avis favorable de la DRIRE ... etc.)

Mi 2003, le conseil d'administration du PAH décide de refuser l'implantation d'éoliennes sur la digue prétextant la sécurité des installations pétrolières.

2 septembre 2006, Le territoire de la vailleuse de Bruneval est classé par le ministère de l'environnement.

2006, le PAH lance un appel à compétences pour l'installation d'un terminal méthanier sur le site et retient la société POWEO associée à la CIM.



3. Procédure de choix du conseil d'administration du PAH.

Il convient pour être exhaustif, de préciser que le conseil d'administration du PAH est constitué de représentant de l'état, des usagers du port (des industriels), des représentants des salariés, des élus représentatifs de la zone industrialo portuaire de la pointe de Caux, et des représentants du Conseil Général et Régional (havrais).

Dans ce conseil d'administration du PAH, ne siège aucun représentant des populations concernées par l'impact ou par le développement économique régional. Il n'existe aucune instance officielle de consultation entre le PAH et les représentants régionaux.

La seule instance de communautés de communes siégeant au conseil d'administration du PAH étant le SIVOM de la région Havraise.

En 2006, le conseil d'administration du PAH, lors de sa réunion du 22 septembre examine les candidatures des entreprises 4-Gas, POWEO, SNET, et CIM. Il est à noter que l'opérateur National historique Gaz De France est exclu de la consultation.

Le conseil d'administration du PAH décide de confier l'étude de l'implantation du terminal GNL à POWEO et de lui adjoindre la C.I.M, deux sociétés qui n'ont aucune expérience en matière d'exploitation de ce type d'industrie. Le délai d'étude est fixé à deux années pour une mise en service industriel à l'horizon 2010-2011. La société ainsi créée est nommée « Gaz De Normandie ».

En juin 2007, la société Allemande d'électricité E-on Ruhrgas rejoint Gaz De Normandie suivie en juillet 2007 par l'Autrichien VERBUND.

L'actionnariat se compose comme suit : POWEO (34%) ; E-on Ruhrgas (24.5%) ; Verbund (24.5%) ; CIM (17%).

Dans le cadre des accords du groupement, E-on Ruhrgas et Verbund disposent d'une réserve à long terme d'une capacité de 3Mdm³ chacun sur une capacité totale du terminal de 9Mdm³ annuel. Ce qui implique que les deux tiers de la production du site sont détenus par les actionnaires étrangers.

La modification de l'attributaire à un tel niveau, avant même le rendu d'une quelconque étude ne doit-elle pas faire réflexion chez ceux qui ont retenu POWEO et CIM en 2006 ?

La procédure d'appel à candidature n'est-elle pas entachée d'un vice de forme ?

4. Compétence territoriale.

La composition même des décisionnaires (C.A du PAH) démontre que c'est la CODAH qui se retrouve pilote « de fait » pour la région de Saint Jouin bruneval.

La CCI de la région Havraise (Messieurs Vianney de Chalus et Christian Leroux membre du CA du PAH) est impliquée dans les choix d'une collectivité locale qui relève de celle de Fécamp, non partie prenante dans les débats au sein du conseil d'administration du PAH.

La commune de Saint Jouin bruneval, fait partie du Syndicat Mixte du Pays des Hautes Falaises (notion de territoire) qui regroupe 100 communes du pays de Caux. Or, ce regroupement régional n'a en aucun cas été consulté pour ce projet industriel.

Dans le cadre légal, l'état au travers la loi SRU, puis par arrêté préfectoral, a confié au Pays des Hautes Falaises de déterminer les orientations générales en matière d'espace, d'équilibre à maintenir entre zones à urbaniser, zones naturelles, les projets d'aménagement et de développement au travers du schéma de cohérence territoriale (SCOT).

L'agenda 21, qui relève également de la compétence du territoire, n'a pas pris en compte dans son élaboration la création d'une zone industrielle à Saint Jouin bruneval.

Ni le département, ni la région n'ont répertorié un besoin en gaz dans leur plan d'aménagement du territoire.

Les Elus des collectivités locales doivent être au coeur du débat avant même qu'une décision puisse être prise par telle ou telle entreprise. S'agissant d'une entité relevant de l'état, cette prescription devrait être l'exemple !

Les ports Français seraient-ils au dessus des lois ou règles qu'on impose aux autres ?

En tout état de cause, le directeur général du PAH étant inflexible sur le choix de Saint Jouin bruneval se montre pour le moins plus qu'autonome !

5. Intérêt général ou intérêts particuliers.

Dans la conception française, l'intérêt général ne résulte pas de la somme des intérêts des particuliers. Au contraire, l'existence et la manifestation des intérêts particuliers ne peuvent que nuire à l'intérêt général. La conception historique juridique Française est celle de la « volonté générale » (Art 6 de la déclaration des droits de l'homme et des citoyens). En quelque sorte, l'intérêt général est l'émanation de la volonté de la collectivité des citoyens en tant que telle. Cette notion s'oppose à la somme des intérêts de quelques uns !

Le projet de terminal méthanier serait-il d'intérêt général ?

Serait-il d'intérêt général de consommer davantage de gaz et ainsi d'augmenter l'effet de serre ?

Serait-il d'intérêt général de condamner et de dégrader le littoral normand ?

Si on y regarde de plus près, POWEO voit un intérêt de faire entrer du gaz en France pour le brûler dans ses centrales de production d'électricité dans le cadre de l'ouverture des marchés de l'électricité, le PAH voit son intérêt dans l'augmentation du trafic maritime.

Et après, quels intérêts pour la collectivité des citoyens ?

En fait, ce terminal méthanier ne relève que d'intérêts particuliers, tout le reste est de l'habillage pour faire passer ce qui n'est qu'un but lucratif pour une action salubre pour le pays au mépris des dégâts provoqués par ces industries.

L'intérêt général affirmé par les promoteurs n'est qu'un soutien que l'on peut qualifier de politique voire d'intérêt personnel.

EN AUCUN CAS CE TERMINAL N'EST D'INTERET GENERAL !

6. Un terminal GNL à terre c'est quoi ?

Un terminal méthanier est une installation industrielle permettant de décharger, stocker et re-gazéifier du gaz naturel liquéfié (GNL) transporté par voie maritime depuis les zones de production au moyen de méthaniers.

Arrivé au terminal, le navire méthanier est amarré au quai de déchargement. Des bras articulés viennent se brancher sur les cuves isothermes du méthanier et déchargent le navire de sa cargaison. Le GNL passe alors dans des canalisations conçues pour résister aux très basses températures (-160°C) qui l'acheminent jusqu'aux réservoirs.

Le GNL est ensuite stocké dans des réservoirs cryogéniques (conçus pour les très basses températures) capables de résister à une température de -160°C pour le conserver à l'état

liquide. Les évaporations sont récupérées par des compresseurs et réincorporées dans le GNL ou brûlées à la torchère.

Le gaz liquéfié est prélevé dans le réservoir, mis sous pression (entre 70 et 100 bars), puis regazéifié par simple réchauffement en utilisant la chaleur de l'eau de mer. Ce réchauffement s'effectue dans un échangeur de chaleur (il n'y a donc aucun contact entre le gaz et l'eau de mer). Le refroidissement de l'eau de mer engendré par cet échange thermique est faible : il est de 6° C en moyenne à l'extrémité du canal de rejet de l'eau de mer.

Revenu à l'état gazeux, le gaz subit différents traitements (comptage, analyse, odorisation) avant d'être injecté dans le réseau de transport du gaz naturel.

La torchère du site est un organe de sécurité qui fonctionne suivant deux phases. La première dite « torche pilote » fonctionne en quasi permanence afin de permettre l'inflammation d'un volume de gaz plus important survenant lors d'un incident du terminal, la seconde est appelée « torche terminal ».

(Source : Société du Terminal Méthanier de Fos-Cavaou)

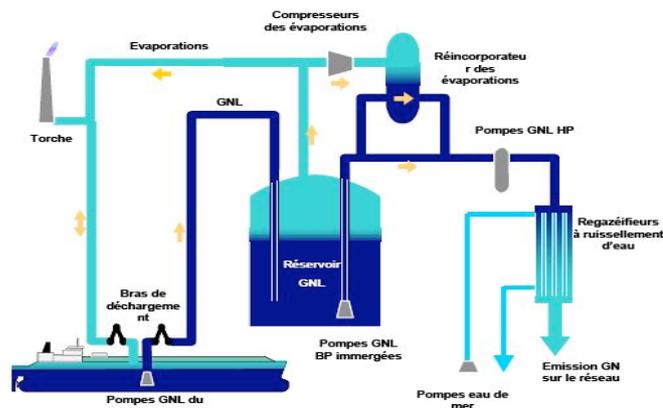


Schéma de principe d'un terminal méthanier

7. Regard sur la problématique de navigation et de sécurité maritime.

Dans les années 1975, le PAH précisait, dans une plaquette de promotion des activités portuaires, « que les problèmes de sécurité seront toujours à l'ordre du jour sur Antifer...et que l'avantage sur ce site serait... qu'il n'y aura que des navires pétroliers, sans risque d'interférence avec un autre trafic. »

Rappel concernant le trafic maritime sur Antifer :

- Trafic actuel : 65 à 70 VLCC par an (activité pétrole).
- Trafic prévisionnel : 2 à 3 méthaniers par semaine soit environ 150 par an.
- Soit : Plus de 200 navires en trafic sur Antifer.

Transit :

Avec 130 escales de méthaniers par an sur Antifer, le trafic de navires dangereux va augmenter de presque 300% pour cette zone.

Ces navires emprunteront le rail d'Ouessant et des Casquets (zone maritime la plus fréquentée d'Europe) et devront croiser la route des lignes ferry Transmanche : Roscoff ; St Malo ; Cherbourg ; Ouistreham ; Le Havre.

Cette augmentation du trafic est aussi néfaste que dangereuse, et les premières victimes en seront une nouvelle fois les marins pêcheurs. Inutile de remonter très loin dans l'actualité pour retrouver pléthore d'accidents dramatiques où les pêcheurs ont été victimes de collisions avec de gros navires (et bien souvent en tentant de ne pas se signaler).

Actuellement, en cas de mauvais temps, les pétroliers sont mis en zone d'attente, avec quatre VLCC en attente sur une courte période (mais réelle au regard des conditions météo prises sur 2 années glissantes) à qui sera donnée la priorité ? Aux pétroliers ou aux méthaniers ? N'y a-t-il pas là un risque de continuité d'approvisionnement aux raffineries de la zone industrielle portuaire ?

Le port actuel a été conçu pour protéger des navires de fort tirant d'eau par vent dominant de NO, Or, les relevés météo de ces deux dernières années montrent que les fortes tempêtes à répétition ont été accompagnées de forts vents et de houle très formée venant du SO. La digue de protection située N-NO n'est donc d'aucun effet de protection pour ces tempêtes ! Qui plus est pour des méthaniers dont la spécificité est leur fort tirant d'air.

A noter que le point le plus sensible en déchargement de méthaniers est le bras de liaison situé entre le quai et le navire. Celui-ci doit donc être très stable pendant cette phase et ne peut accepter aucun mouvement dû à la houle ou au vent. Le site de Saint Jouin Bruneval ne donne aucune assurance en la matière.



Echouage d'un pétrolier Libérien en 1976. (Presse Havraise)

8. Regard sur la faune et la flore du site d'ANTIFER.

Non spécialistes dans ce domaine, et demandeurs d'une étude approfondie auprès de la CPDP sur les inventaires faunes et flores (terrestre et marine), nous avons tout de même grâce aux services de l'état, au travers les divers sites Internet mis à disposition du public par le ministère de l'environnement, un certain nombre d'information quant à la richesse concernant le site d'Antifer.

Coté flore, selon nos informations, une vingtaine d'espèces seraient classées d'assez rare à exceptionnelle voire inscrite sur liste rouge des espèces menacées en France.

Coté faune, nombre d'oiseaux ont élu domicile sur notre rivage. Parmi eux, le Faucon pèlerin est un habitant rare en France.

En outre, les falaises de ce site et les terre-pleins sont remarquables par la diversité des oiseaux nicheurs qui s'y installent et par la présence de plantes peu communes sur le littoral Haut Normand. La présence de nombreuses sources en pied de falaise donne lieu à une colonisation du site par les hygrophytes. Il faut noter également la richesse de l'avifaune qui fréquente le bassin portuaire.



L'éclairage du site 24h sur 24 et le bruit des re-gazéificateurs auront un impact sur l'existence d'espèces rares vivant pourtant aujourd'hui sur ce territoire !

9. Regard sur les activités actuelles d'ANTIFER.

Saint Jouin Bruneval est une petite commune du bord de mer de 1600 habitants. Le port pétrolier installé dans les années 1975 a laissé un espace au sud comprenant un parking et une plage. L'accès y est aisé et permet à de nombreux habitants de la région de s'adonner à leur activité de mer favorite.



Activités recensées :

- Bain de mer (environ 3000 personnes l'été).
- Pêche à pied. (lors de grandes marées ou du bord).
- Pêche en bateaux (2 associations locales et 150 bateaux environ).
- Surf, Windsurf (nombreuses rencontres annuelles accueillant une centaine de participants).
- Jet ski.
- Parapente, site réputé de Saint Adresse à Etretat.
- Pêche professionnelle.
- Commerce.

Ce site fait partie aujourd'hui de la vie des habitants, ce partage de l'espace devrait être un exemple d'implantation industrielle même si on peut regretter l'absence d'entretien et la laideur engendrée par les limites portuaires.

Cet espace approprié par les habitants faisait partie des compensations admises par le PAH lors de la création du terminal pétrolier il y a trente ans !

En effet, alors en pleins travaux sur le terminal, les habitants de Bruneval constatent que la magnifique plage de galets s'en est allée. La modification des courants due à la construction de la grande digue a laminé la plage.

C'est en compensation de la perte de cette plage que le PAH (représenté par Mr LEMASSON) s'engage face au conseil municipal de Saint Jouin bruneval, le 4 décembre 1974, d'ouvrir pour 1976, à la population la route du port afin que le public accède directement à la plage de Saint Jouin bruneval et d'y aménager un parking, des installations sanitaires et une aire de jeux. Plus tard, le préfet de l'époque, par courrier indique au maire que le perré qui sera construit pour protéger la valleuse de Bruneval devra être entretenu par le PAH.



Fréquentation de la plage de Saint Jouin Bruneval en Août 2007.

L'utilisation de cet espace par les populations est issue du consensus entre représentants des habitants et industriels de l'époque. Il ne serait en aucun cas juste de revenir sur ce peu laissé qui donne à ce village son attractivité et qui est son devenir!

10. Les risques de l'industrie du gaz : Mythe ou réalité ?

Les promoteurs du projet vous diront que tout est sous contrôle, que la sécurité du terminal sera optimale, que le site est idéal. Vous trouverez ci-dessous une liste récente d'incidents qui montre le contraire.

Le gaz naturel liquéfié (GNL) est du gaz naturel dont la température a été abaissée à moins 160°C à la pression atmosphérique et qui a été réduit à l'état liquide, à 1/600e de son volume original.

Les dangers du GNL sont liés à ses propriétés de base. En raison de sa nature cryogénique, le GNL gèle tout ce qui vient en son contact. Lorsqu'il se réchauffe et retrouve son état gazeux, se mélange à l'air et entre en contact avec une source d'inflammation il peut exploser ou s'enflammer. Le stockage et la manipulation du GNL présentent des risques.

C'est pourquoi les opérateurs doivent, au quotidien, tout mettre en œuvre pour maintenir un niveau de sécurité optimal car le risque zéro n'existe pas et en voici la preuve :

Septembre 2003, explosion de la torche du terminal méthanier de Fos sur mer, 4000 à 6000m³ par heure de gaz s'échappent à l'atmosphère.

Janvier 2004, violente explosion dans un complexe de gaz naturel liquéfié à Skikda (Algérie). Bilan 22 morts et 74 blessés et d'énormes dégâts matériels. Des citoyens affirment que le souffle de l'explosion a brisé les vitres des habitations situées à plusieurs kilomètres.

Juillet 2004, explosion d'un gazoduc à Ghislenghien (Belgique) 18 morts et 133 blessés. La déflagration a été ressentie à dix kilomètres de l'usine. Certains débris ont été retrouvés à plus de 6 km et des victimes projetées, déchiquetées, à une centaine de mètres. La comparaison avec la catastrophe d'AZF a même été faite. (Liaison terminal GNL de Zeebrugge / France)

Octobre 2006, explosion d'un gazoduc en Algérie, 78 blessés et un cratère de 30 mètres de diamètre. L'incendie s'est vite propagé pour atteindre des habitations situées à environ 150 mètres.



Explosion du terminal de SKIKDA en 2004.

Il ne suffit pas de dire que le risque zéro n'existe pas, il faut s'assurer que le danger inhérent à une industrie se trouve le plus éloigné des populations ; L'exemple de SKIKDA le montre, c'est la distance qui a permis d'éviter que cette catastrophe touche les habitants. Il n'en reste pas moins que les exploitants de l'usine en ont été les victimes.

En Belgique, ce sont des usagers qui ont été malheureusement victimes de l'explosion du gazoduc en sortie du terminal GNL de Zeebrugge.

Les gazoducs sont dangereux (accident de Ghislenghien et en Algérie = 18 morts et 211 blessés), il est incohérent de multiplier de tels ouvrages dans une même zone géographique. La présence des gazoducs Le Havre – Saint Clair sur Epte et Le Havre –Saint Illier, traversent déjà le département au départ de l'ancien terminal méthanier du Havre. **Pourquoi une nouvelle implantation ?**

Attention : Saint Jouin bruneval, premières habitations à 450m du projet, centre du village à 800m, école à 950m !... et terminal pétrolier à 50m !

En ce qui concerne l'accident de SKIKDA, les promoteurs insistent sur le fait qu'il s'agit là d'un terminal d'exportation et se refusent à faire un parallèle avec un terminal de réception GNL. Mais de nombreux experts tirent d'autres conclusions. Citons la commission de l'énergie de Californie : « Après avoir analysé l'explosion de l'usine de GNL de SKIKDA située en Algérie, la commission souligne que les terminaux qui importent du GNL sont similaires à ceux qui l'exportent, c'est-à-dire susceptibles de subir des fuites de GNL ».

11. La sécurité de la population et des usagers.

A Saint Jouin bruneval, le risque d'explosion est connu, mais pas au regard de l'industrie actuelle, ce sont les déminages répétitifs des défenses Allemandes laissées sur le littoral qui rythment la vie Saint Jouinaise. Depuis 2000, les confinements, interdictions de circuler, fermetures des écoles, rayon de sécurité de 1000m à partir des explosifs retrouvés sur la plage sont monnaie courante.

En ce qui concerne les installations pétrolières actuelles, aucune disposition relative à la mise en œuvre de plan d'évacuation n'a été portée à la connaissance des habitants !

En ce qui concerne le projet méthanier, les promoteurs vous diront que le risque peut être cantonné aux limites physiques du terminal or de nombreux experts internationaux estiment qu'il est déraisonnable d'implanter une telle industrie à moins de 2 km de toute habitation !

Pour l'exemple Français, il faut noter ce que GDF applique :

- Fos sur mer Tonkin : Premières habitations à 7km.
- Montoir de Bretagne : Premières habitations à 2km.
- Fos sur mer Cavaou : Premières habitations à 3km.

Saint Jouin bruneval : 450m des premières habitations, 950m d'une école.

A Fos sur mer Cavaou, GDF installe son terminal méthanier sur une superficie de 80ha, surface jugée par l'industriel comme « suffisamment importante » pour répondre aux respects de distances de sécurité entre les différentes zones d'activités et l'environnement immédiat du site.

Saint Jouin bruneval : Gaz De Normandie estime que 20ha sont suffisants et que la proximité du terminal pétrolier n'est pas un problème !

Sans vouloir prendre GDF comme « normes », il faut relever l'écart d'analyse des minima en matière de distance de sécurité entre l'opérateur historique qui a fait ses preuves et les promoteurs de Saint Jouin bruneval.

Ayons toujours à l'esprit AZF en 2001... Une distance de 1500m aurait permis d'éviter les dégâts structurels provoqués aux immeubles d'habitation et des victimes.



JAMAIS !

12. Les terminaux à terre : Une solution archaïque.

C'est dans les années 40 que la technique du GNL est découverte par les Américains sans succès pour autant pour les moyens de transport et de stockage. C'est dans les années 60 que les techniques avancent au point de voir apparaître les premiers terminaux dans le monde.

En Europe, c'est en France que le premier terminal GNL d'une taille de commercialisation intéressante voit le jour au Havre en 1965. Il fonctionnera jusqu'en 1989 pour être ensuite démantelé pour des raisons stratégiques de l'exploitant. Fos sur mer en 1973, puis Montoir de Bretagne en 1976, de capacités annuelles respectives de 3.5 Mdm³ et 5 Mdm³ seront installées sur le territoire National.

Partout dans le monde, la technologie du GNL maîtrisée, les terminaux à terre vont se développer pour atteindre des capacités annuelles de traitement de l'ordre de 10 Mdm³ par an. (Projet actuel LH pour 9 Mdm³/an).

De part le nombre d'accidents survenus sur ces terminaux à terre, le retour d'expérience et la recherche, les grandes entreprises mondiales de l'industrie du gaz recherchent d'autres technologies.

L'évolution des règles de sécurité dans les pays modernes est aussi une des raisons pour lesquelles, l'implantation de telles unités sera de plus en plus contrôlée.

Mais il convient de reconnaître que certains industriels plaçant leur projet sous l'angle prioritaire de la rentabilité la plus rapide risquent de ralentir les évolutions technologiques garantissant une plus grande maîtrise de cette industrie.



Yves
Bramoullé

chef du département Technique GNL
Total Gaz & Électricité

"Le site d'implantation d'un terminal doit satisfaire à de multiples critères : sécurité et disponibilité des accès maritimes, proximité des réseaux de distribution et des zones de consommation, espace suffisant pour garantir les nécessaires distances de sécurité avec les zones habitées et les autres activités humaines. Le terminal doit aussi respecter les milieux naturels et être acceptable par les populations riveraines en termes d'impact sur les activités locales et les paysages... La difficulté croissante de réunir toutes ces conditions sur un même site conduit les opérateurs à faire preuve d'imagination et à développer de nouveaux concepts permettant de satisfaire à toutes les contraintes, voire d'envisager la construction d'unités offshore, seule réponse adaptée dans certains cas."

Documentation TOTAL « département GNL »

Superficies suffisantes en terme de sécurité, acceptabilité des populations respect de l'environnement... Tout est dit par le directeur du projet d'Antifer (à l'époque chef du département technique GNL au groupe TOTAL) !

D'autres solutions existent :

Face aux problématiques d'implantations de terminaux méthaniers indiquées plus haut, d'autres techniques voient le jour. Peu utilisées à l'heure actuelle pour des raisons de coût, elles sont la preuve que l'acheminement du GNL peut se réaliser très loin des zones d'habitation par la technique off shore.

Ainsi, par exemple, le Français DORIS conçoit un terminal flottant, sorte de port en pleine mer capable d'accueillir des méthaniers de 130000 à 150000m³ sur chacun de ses cotés. Disposant d'un stockage de 350 000 m³ de GNL et d'une unité de re-gazéification. D'une capacité de traitement équivalente à une usine à terre soit 8 Mdm³/an, il est relié à la côte par gazoduc lui-même connecté au réseau de transport de gaz naturel. Le coût d'une telle installation est environ supérieur de 20% à un terminal à terre.

Mieux encore, Exmar et Exceletrate Energy (Belge et USA), mais aussi Suez North América, viennent tout simplement d'inventer les terminaux nomades !

Sorte de méthaniers re-gazéificateurs, ils jouent le rôle du transporteur, et celui de terminal méthanier à la fois. Loin des côtes, ils sont reliés par pipe line directement au réseau de transport de distribution.

Des solutions innovantes permettant, si besoin, l'alimentation en gaz naturel d'une région, sans colonisation de surfaces et en respectant les risques et l'environnement du littoral !



Terminal off shore DORIS (Le marin)



Méthanier Nomade EXMAR (Le marin)

13. Position de la municipalité de Saint Jouin Bruneval.

Conseil municipal de SAINT JOUIN BRUNEVAL,

le 8 novembre 2006.

MOTION

Le conseil municipal de SAINT JOUIN BRUNEVAL réuni ce jour 8 novembre 2006, se déclare solidaire de l'action engagée par l'association SAINT JOUIN BRUNEVAL - DEVELOPPEMENT DURABLE Créée le 31 octobre 2006 contre l'installation d'un terminal méthanier sur le site d'Antifer.

En effet, les habitants de la commune participent déjà largement à la contribution nationale sur les importations d'énergie avec la présence du terminal pétrolier d'Antifer qui représente aujourd'hui 20 % du pétrole brut entrant dans le pays.

Le conseil municipal estime que la commune à autre vocation qu'à devenir une zone industrielle pétrochimique lourde engendrant des risques industriels graves pour la population environnante.

Le conseil municipal s'inscrit pleinement dans le cadre d'un développement raisonné et respectant l'environnement, et refuse d'être le complice du saccage de la côte d'Albâtre et de sa biodiversité. De plus la juxtaposition du site de Bruneval nouvellement classé avec ce complexe méthanier est pour le moins paradoxal et est perçu par la population comme un véritable affront.

La protection de la nature est d'intérêt général, les pollutions diverses liées à ce projet risquent de nuire à notre cadre de vie et au développement de la commune ancrée sur ces atouts de véritable commune de bord de mer, « la seule entre Le Havre et Etretat ».

Nous vous demandons donc par ces motifs, de rejeter le projet de terminal méthanier actuellement en débat au Port Autonome du Havre sur le site d'Antifer.

A :

Monsieur le préfet de région.

Monsieur le directeur du PAH.

Messieurs les membres du conseil d'administration du PAH.

Fait à SAINT JOUIN BRUNEVAL ,

Le 8 novembre 2006 .

Cette motion a été adoptée à l'unanimité

SANS COMMENTAIRE

14. La côte d'Albâtre, Une région à fort potentiel économique.

La côte d'Albâtre tire son nom de la blancheur de ses falaises, qui s'étirent sur 120 km du Havre au Tréport, formant un paysage unique au monde.

Pays de Falaises et de valleuses dont Saint Jouin bruneval se situe à égale distance entre Le Havre et Fécamp.

Du fait de sa géologie, le littoral de cette région est principalement industrialisé dans les ports de Fécamp, Dieppe et Le Tréport où on y retrouve les activités maritimes traditionnelles des structures de moyennes importances. Hormis ces ports, l'homme de par son ingéniosité (ou son inconscience), a considérablement modifié cette côte pour y implanter ce port pétrolier mais également les deux centrales nucléaires de Penly et Paluel.



Chantier d'Antifer vers 1973.

Sur les plateaux, l'agriculture est prospère, où se pratique la polyculture : blé, maïs, lin, pomme de terre, luzerne, betterave, colza sont les principales cultures. L'élevage bovin pour le lait est également important.

Le littoral est également touristique, grâce à ses stations balnéaires réputées : Étretat, Fécamp, Yport, Veules les Roses, Dieppe. Un réseau de transport bien dimensionné permet d'accéder à la région aisément.

Etretat est locomotive dans ce domaine, cependant le manque de structure d'accueil et d'équipement de plaisance sur cette côte fait défaut. Un point sur lequel la région et le département travaillent au développement.

Saint Jouin bruneval avec ses structures existantes peut et doit devenir un outil pour ce développement, conjointement avec les communes limitrophes d'Heuqueville, du Tilleul, de la Poterie Cap d'Antifer et de Gonneville la mallet!

15. Conclusion.

Tout d'abord, les besoins de gaz en France :

Les promoteurs ainsi que le directeur du PAH expliquaient il y a un peu plus d'un an, que le projet de terminal méthanier d'Antifer était une nécessité pour éviter à la France de connaître une pénurie de gaz d'ici 2010: Indépendance énergétique nationale, sécuriser les approvisionnements, répondre à l'accroissement de la demande...etc. ...

Des propos insistants sur l'urgence de la situation, comme s'ils avaient mandat des ministres de l'énergie et du développement...

En fait, en y regardant de plus près et plus globalement, on s'aperçoit que 5 Ports Autonomes tiennent le même discours dans le pays.

Le discours ne fait pas long feu, et début 2007, le directeur général du PAH confirme qu'il s'agit d'une affaire de business, tant pour le port que pour POWEO.

En fait, avec ces projets de terminaux GNL, la France s'apprêterait à faire entrer plus du double de ses besoins en gaz dans l'hexagone même en prenant en compte la multitude de projets de centrales de production électrique au gaz.

Ce projet n'est donc pas d'intérêt général !

De plus, de telles quantités de gaz posent le problème du stockage avant utilisation ; La France est le pays Européen qui détient les plus grands réservoirs souterrains naturels, mais sans pouvoir néanmoins stocker les capacités correspondantes des projets de terminaux en cours.

Sur l'indépendance énergétique, chacun aura bien noté que les approvisionnements prévus par les promoteurs des cinq projets sont identiques et situés dans des zones géopolitiques pour le moins instables.

Le gaz naturel, énergie d'avenir ?

Les réserves prouvées en gaz naturel sont du même ordre que celles du pétrole.

L'utilisation du gaz dans les pays modernes est essentiellement dédiée à la consommation domestique comme le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire. Cette utilisation n'est pas en augmentation sensible ou ne demande pas de telles quantités.

La stratégie des groupes énergétiques tient aujourd'hui en fait à créer l'offre et la demande. POWEO et les autres, dans le cadre de l'ouverture des marchés de l'énergie s'apprêtent à construire dans le pays des centrales électriques classiques (gaz ou charbon) pour répondre à l'augmentation de la consommation nationale (+1.4%/an) :

- GDF : 1100MW de production au gaz sur trois sites.
- POWEO : 800MW de production au gaz sur deux sites.
- SUEZ : 800MW de production au gaz sur deux sites.
- SNET : 2000MW de production au gaz sur quatre sites.
- ATEL : 400MW de production au gaz sur un site.
- ENDESA : 800MW de production au gaz sur un site.

Source RTE

Soit 5900MW de production gaz, ce qui correspond à la production de 5 centrales nucléaires.

Pas de projet de mise en service de moyens de production relatif aux énergies renouvelables. En 2006, 800MW d'éolien avait été mis en service.

En fait d'une utilisation « noble » du gaz naturel, les nouveaux électriciens (dont POWEO) vont faire entrer le gaz dans le cycle industriel. Il s'agit là d'un problème important, puisque ces installations se font au détriment des énergies renouvelables (et de la recherche induite) et ne remplacent en aucun cas les centrales au fioul et très peu de MW charbon.

Si on ajoute au tableau les 2300MW de projet de centrales au charbon (pilotees par les mêmes), on arrive à un équivalent de production fossile/ équivalence TR nucléaires de 6 centrales !

Le pays s'orienterait donc vers une production importante de gaz à effet de serre en utilisant le gaz naturel pour produire de l'électricité ce qui paraît pour le moins contraire aux engagements de la nation au regard du protocole de KYOTO et vis-à-vis de la commission Européenne.

D'un point de vue local, la grande région Havraise est déjà génératrice de gaz à effet de serre dû essentiellement à sa forte industrialisation. Contrairement aux autres régions Françaises, la majorité des émissions polluantes ne résulte pas des utilisations domestiques des combustibles fossiles, mais de l'industrie lourde.

Le gaz peut faire partie des énergies d'avenir s'il n'est pas utilisé en masse pour la grande industrie!

Antifer, un site pour le moins inadapté pour un terminal méthanier.

Décrit plus haut (pages 8, 12 et 13), le site d'Antifer ne présente pas les conditions idéales de sécurité pour l'implantation d'un terminal méthanier.

Le site d'Antifer ne présente pas la superficie suffisante pour l'implantation d'un terminal méthanier.

Le site d'Antifer GNL ne présente pas de distances suffisantes vis-à-vis des premières habitations pour l'implantation d'un terminal méthanier en toute sécurité.

Le site d'Antifer GNL ne présente pas de distances suffisantes vis-à-vis des activités pétrolières pour l'implantation d'un terminal méthanier en toute sécurité. (*Rappel : les éoliennes présentaient un danger de proximité avec ses installations*)

Le terminal actuel de pétrole est construit sur les vestiges de défenses maritimes de la dernière guerre. ATTENTION, TERRAIN MINE ! (*Informations disponibles auprès de l'association*) Nous mettons en garde les promoteurs, à chaque coup de pioche, le risque d'explosion sera là !

Rappelons que c'est ce qui a motivé le refus du préfet maritime concernant le parc d'éoliennes off shore du Tréport.

Comme c'est le cas à l'aplomb de toute installation sensible (centrale nucléaire, terminal GNL...etc....) une zone d'interdiction Totale (ZIT) de survol sera instaurée sur ce site par la DGAC ce qui aura des conséquences sur la poursuite des activités de l'aéroclub du Havre et des parapentistes.

DECIDEMENT, L'IMPLANTATION D'UN TERMINAL METHANIER SUR ANTIFER N'EST PAS UNE BONNE IDEE !

Antifer, sous exploité, une idée en cohérence avec le développement régional !

Le port d'Antifer est sous exploité, du moins pour ce qui est du bassin de servitude. Le port principal étant lui plus que rentable (Rappel : 20% du pétrole brut national passe ici).

Le développement du tourisme est aujourd'hui reconnu en Seine Maritime, l'attractivité du littoral également.

Actuellement le littoral Français souffre d'un déficit en anneaux de plaisance, et dans certains ports, la liste d'attente peut aller jusqu'à 12 ans. La côte d'Albâtre n'est pas en reste puisque le manque d'anneaux de plaisance a été estimé à plus de mille. Il y a, sur ce site la possibilité de développer une activité sur les structures existantes.

Une pré étude réalisée par l'association montre qu'il est techniquement possible d'installer un port de plaisance et de pêche professionnelle dans le bassin de servitude sans porter préjudice à l'activité industrielle actuelle.



Montage réalisé par l'association (non contractuel avec la pré étude)

- Capacité : 500 anneaux et un ponton visiteurs.
- Pannes spécifiques pêcheurs professionnels
- Création d'une école de voile.
- Création d'ateliers d'entretien et zone de carénage.
- Création d'un restaurant.
- Création de locaux administratifs et d'aisance.

Ce projet est d'intérêt régional, répondant aux besoins et vecteur de développement économique de notre région.

Une telle installation permettrait de renforcer le caractère maritime de cette région ainsi que le trafic de navires de plaisance entre Le Havre et Fécamp via Antifer et serait un atout supplémentaire pour la ville d'Etretat.

Ce port peut et doit devenir l'outil indispensable qui manque aujourd'hui dans le panel touristique entre Le Havre et Fécamp tout en étant complémentaire à l'offre actuelle.

Rappelons que le Port d'Antifer fut réalisé avec les deniers publics, et que l'utilisation par le public du bassin de servitude sous exploité serait un juste retour des choses. La transmission par le PAH pourrait être réalisé comme au Havre, où le port a concédé les terrains et les docks inexploités à la municipalité.

Le coût de cette installation serait d'environ 10 M€ là où d'autres projets existant portent la dépense de 40 à 50M€.

Ce port de plaisance, outre le fait de conforter l'emploi, pourrait permettre la création d'une cinquantaine d'emplois directs ou induits non dé localisables et pérennes en comparaison des vingt emplois sans prendre en compte la mutualisation des emplois actuels) du projet méthanier.

Saint Jouin Bruneval, village touristique « histoire - culture - plaisance », c'est possible !



Le port d'Antifer, sa plage, son port de plaisance et son terminal pétrolier,

L'exemple d'un développement économique raisonné pour le bien de tous !