

Et pourquoi pas un terminal méthanier offshore ?

Installer un terminal méthanier à l'entrée du port ouest de Dunkerque pose, d'évidence, nombre de questions pas toujours faciles à résoudre.

Impossible en effet d'imaginer l'obligatoire évolution des navires méthaniers dans l'avant-port sans que l'accès et la sortie de l'établissement ne soient fortement perturbés, ceci à une époque où, comme on le sait, la rapidité des rotations des bateaux est un gage de fiabilité. C'est encore plus vrai lorsque les conditions météo sont défavorables – ce qui n'est quand même pas rare sur notre littoral.

Comme dit ci-dessus, il ne faudrait pas que l'implantation d'un terminal méthanier vienne contrecarrer la politique d'expansion portuaire, ne serait-ce déjà parce qu'il s'agirait d'une activité Seveso seul haut avec laquelle la cohabitation n'est jamais souhaitable.

Il existe bel et bien de multiples raisons pour estimer que le terminal annoncé, surtout tel qu'il serait implanté, est susceptible de générer au moins autant d'inconvénients que d'avantages.

Rien à terre

Pourquoi dans ces conditions ne pas étudier l'alternative qui consisterait à créer un terminal en mer, autrement dit offshore, à partir duquel le méthane serait évacué gazéifié vers le pipe-line qui doit en assurer le transport à destination de l'Europe du Nord ?

Vue de l'esprit ? Scénario tout à fait irréaliste ? Absolument pas !

En effet, un tel terminal existe déjà depuis 2005 au large de la côte Est des Etats-Unis, plus précisément de la Louisiane – il s'agit de Gulf Gateways Energy Bridge – et un second, managé par Suez Energy North America, a obtenu le feu vert pour être implanté à Everett, au large de Boston (Massachusetts), à l'horizon 2009. (voir notamment via Internet et Google, les nombreuses informations consacrées à ces sites)



Au terminal méthanier offshore de Gulf Gateway (EU)

Ces implantations marines, qui évitent de devoir stériliser des terrains côtiers, fonctionnent de la manière suivante : le terminal constitué par deux bouées auxquelles le pipe est connecté par des flexibles est le lieu de raccordement des méthaniers. Les bouées sont situées à plusieurs miles de la côte (10 pour Everett) et maintenues à une trentaine de mètres sous la surface de l'eau. Elles ne gênent donc pas la navigation. Elles sont remontées sous la coque des méthaniers auxquelles elles sont raccordées à leur arrivée, pour permettre à ces derniers de décharger le méthane redevenu à l'état gazeux.

Ces méthaniers utilisés en offshore sont en effet d'un type nouveau. Mis au point par l'armement norvégien Hoëgh, ils véhiculent à bord leurs propres unités de regazéification (trois par navire), ce qui leur permet d'assurer un approvisionnement en continu du réseau sans qu'il soit nécessaire d'implanter à terre une usine de regazéification, ni de volumineuses cuves de stockage.

En termes de risques notamment, cette formule semble répondre aux attentes des habitants et elle n'empêche pas les riverains de continuer de procéder à leurs activités et leurs loisirs habituels.

Selon la presse (et notamment le journal « Le Marin »), le montant de l'investissement pour ce nouveau type de terminal est à peine plus élevé (1/3) que les 700 millions d'€ annoncés pour le projet PAD – EDF (auxquels il convient d'ajouter les 320 millions d'€ nécessaires à la création de la canalisation de transport de méthane Dunkerque-Cuvilly), mais il intègre le coût que représente la transformation de méthaniers classiques en méthaniers regazéificateurs et il ne nécessite aucune installation à terre (usine de regazéification, cuves de stockage qu'il faut ensuite entretenir.)

Dans le cadre du débat ouvert, l'ADELFA estime que cette alternative d'avenir ne saurait être écartée sans un sérieux examen préalable. ■

Energie : toujours la fuite en avant

Fin Août dernier, un journal que l'on ne peut pas soupçonner de sympathie particulière pour les analyses écologistes, en l'occurrence " Les Echos ", relevait que les promoteurs des trois, bientôt cinq terminaux méthaniers envisagés en France " devront justifier de l'intérêt de leurs projets face aux risques de surcapacités gazières. "

Adhérente de France Nature Environnement (FNE), la plus importante fédération environnementale de l'Hexagone (1), l'ADELFA et la trentaine d'associations qui la composent partagent les positions de FNE telles que cette dernière les a exposées dans les réunions préparatoires au Grenelle de l'Environnement.

En matière énergétique chez nous, c'est encore et toujours la fuite en avant.

Ainsi l'on sait pertinemment qu'EDF produit depuis belle lurette plus d'électricité que les Français n'en consomment. Ce qui ne l'empêche pas d'ailleurs de promouvoir l'EPR. En conséquence notre pays exporte chez ses voisins – à des rythmes variables selon les saisons – l'équivalent de la production de quelque 9 tranches nucléaires (sur les 58 en service).

N'est-ce pas aujourd'hui le même scénario qui se dessine sur le plan du gaz ? A l'instar du terminal gazier de Statoil de Mardyck, alimenté par le gaz naturel en provenance de Norvège, le terminal méthanier projeté à Dunkerque servira à alimenter la France et les 23 centrales électriques à gaz pro-

grammées certes, mais aussi – et ses promoteurs ne s'en cachent pas – le nord de l'Europe vers lequel le méthane sera donc exporté.

Ainsi EDF et le Port Autonome conforteront bien sûr leurs bilans, mais c'est la population locale qui supportera sans beaucoup de compensations – 50 emplois pérennes créés ! – les inconvénients de l'implantation de ce nouveau site Seveso, ainsi que les risques susceptibles d'être générés.

" Cette initiative (de créer des terminaux méthaniers), indique FNE, s'inscrit dans une politique que nous rejetons : celle d'une offre toujours plus excédentaire, poussant la population à la surconsommation et rendant illusoire les efforts de maîtrise de la consommation. "

L'ADELFA ajoute que le méthane est une énergie fossile, non renouvelable et dont on sait bien qu'elle n'est pas inépuisable : la démarche engagée ne saurait donc prétendre relever du développement durable, visant à préserver les ressources des générations futures. A plus forte raison, puisque le méthane produit en quantités non négligeables des gaz à effet de serre (G.E.S) générateurs de dérèglements climatiques, et cela quand bien même il en produit moins que le charbon ou le pétrole. C'est une évidence : la multiplication des terminaux gaziers tournerait le dos, comme le souligne FNE, " aux priorités que les experts sérieux considèrent comme nécessaires pour assurer la division par 4, comme la France s'y est engagée au plan international, des rejets de G.E.S. " ■

(1) France Nature Environnement – Pôle Aménagement Durable du Territoire – 57 rue Cuvier – 75231 PARIS Cedex 05



Le point de vue de l'Adelfa sur le projet

Un quinzième site SEVESO ?

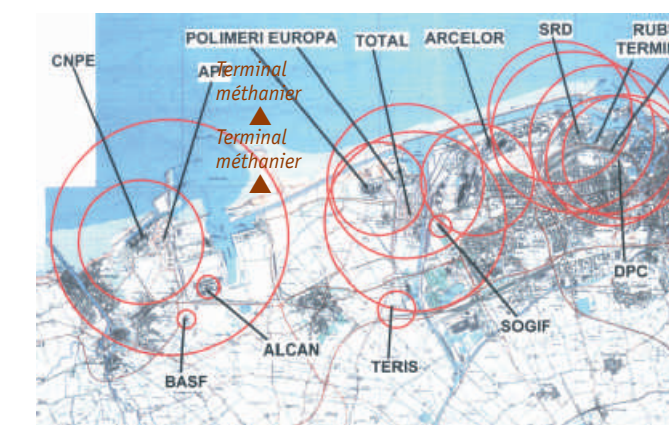
Le littoral dunkerquois fait partie de la Région Nord-Pas de Calais marquée par une longue tradition de production industrielle. Si les Mines, le textile, la construction navale, etc... y ont périçité, la sidérurgie, la métallurgie, la chimie et la parachimie, l'énergie autre que charbonnière y demeurent par contre bien ancrées. Tout particulièrement sur les bords de la Mer du Nord choisis dès les années 70 pour être l'un des trois pôles de développement du pays. Encore actuellement, plus de 53 % des salariés du dunkerquois oeuvrent dans le secteur secondaire.

Cette caractéristique résulte aussi, en bonne part, du sursaut voulu par la population, des sphères dirigeantes aux ouvriers, de redonner vie à une économie locale, à un port laminé par les cinq années de la dernière guerre.

Ce mode de développement consenti – on n'est pas très regardant quand on repart de zéro ! – a débouché sur la situation que l'on y vit actuellement avec son cortège de pollutions et de risques industriels omniprésents.

Le littoral dunkerquois, c'est une centrale nucléaire à six réacteurs, la plus importante d'Europe. Ce sont 14 sites Seveso avec quelques grands noms de la production industrielle, tels Arcelor-Mittal, fleuron de la sidérurgie, la raffinerie Total, le vapocraqueur exploité par Poliméri-Europa, l'aluminerie d'Alcan (ex-Pechiney), Astra-Zeneca, fabricant de produits pharmaceutiques, Ascometal, GTS industries, etc...C'est le troisième port hexagonal où prédomine – et pour cause – le trafic industriel.

S'en suivent, malgré les progrès enregistrés, des problèmes rémanents de pollution d'origine industrielle, plus prégnante ici que ne l'est ailleurs celle imputable aux transports et déplacements. Et par voie de conséquence – encore qu'on ne saurait accuser les usines d'être les seules responsables de tous nos maux – une situation sanitaire particulièrement dégradée. La surmortalité y est supérieure de 30 %, un peu moins pour les femmes, à la moyenne nationale avec une prévalence marquée des cancers et affections des voies aérodigestives (VADS).



Sites SEVESO et zones PPI sur le territoire de l'agglomération Dunkerquoise

Ah si du moins, le littoral qui offre, pour qui y parvient pour la première fois, toutes les apparences de la prospérité, pouvait se targuer d'être un îlot de plein emploi. Ce n'est pas le cas. Alors qu'au plan national on enregistre une décline avec un taux de chômage avoisinant les 8%, sur la région dunkerquoise le curseur reste bloqué depuis longtemps sur un niveau proche des 12 %.

Dans les sphères dirigeantes, d'aucuns n'en continuent pas moins de miser sur l'industrialisation qui serait la vocation du littoral et, pensent-ils, le meilleur moyen de tourner le dos au sous-emploi chronique. Bref, ils estiment que l'entrée, proclamée urbi et orbi, dans l'ère post-industrielle ne serait pas inéluctable. Et bien sûr, ils ne se posent même pas la question du pourquoi d'un développement sans retenue, dont on connaît pourtant les effets sur la planète...

Ce n'est sans doute ni l'heure, ni le moment de trancher le débat, mais l'on comprendra bien sûr que l'ADELFA qui estime que le bien-être et la santé des populations n'ont pas, n'ont plus à être sacrifiés sur l'autel du productivisme, éprouvent beaucoup de circonspection lorsqu'il s'agit d'accueillir dans le Dunkerquois un nouveau site Seveso. ■

L'Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandre-Artois (ADELFA), c'est...



... une association loi 1901 agréée par les Pouvoirs Publics dont l'objectif est de faire en sorte que générations actuelles et futures bénéficient sur le littoral du Nord-Pas de Calais d'un environnement ne générant pas de nuisances irréversibles ni de risques susceptibles d'affecter la sécurité et la santé des populations.

Fondée en 1974 par quatre associations " de terrain " inquiètes du choix opéré d'un développement industriel immodéré et mal maîtrisé (centrale nucléaire, sidérurgie, métallurgie, pétrochimie, etc...), l'ADELFA rassemble en 2007 une trentaine d'associations implantées tant sur le littoral dunkerquois que dans le Calaisais, le Boulonnais et en zone rurale. Elle est affiliée nationalement à France Nature Environnement et régionalement à la fédération Nord-Nature.

Autonomes, mais soucieuses d'œuvrer solidairement, ses associations à effectifs variables (de 10 à 2500 adhérents), prennent en charge diverses problématiques : risques industriels, pollutions de l'air, de l'eau, déchets, bruit, odeurs, amiante, santé, prévention, consommation, milieux naturels et biodiversité, défense du citoyen, enquêtes publiques, participation aux instances de réflexion et de décisions : SPPI, CLIC, CLI, CLIS, ATMO, Conservatoire du Littoral, SAGE, CLE, Urbanisme, Transports, Développement, Patrimoine,

Régionalisme, Elevage industriel etc..., en fonction de leur implantation géographique et de leur motivation. Des représentants de l'ADELFA siègent aussi au sein de structures nationales telles l'ANCLI, l'ANDEVA, la Commission " Air " de l'ADEME.

Certaines de ces associations sont en quelque sorte l'expression locale de fédérations ou d'associations nationales et régionales : ainsi les délégations d'UFC Que Choisir, du GON, de la CLCV, d'ATTAC, des Amis de la Terre, de l'UFCS, etc... D'autres se sont constituées autour de problèmes locaux d'environnement (au sens large du terme).

Favorable à la concertation, l'ADELFA n'hésite pas pour autant à mener des actions en justice en cas de dérives importantes au plan environnemental : pollution non contrôlée, non-respect des lois et règlements... ■

Signification des sigles : SPPI : Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles ; CLIC : Comité Local d'Information et de Concertation ; CLI-S : Commission Locale d'Information-et de Surveillance ; SAGE : Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux ; CLE : Commission Locale de l'Environnement ; ANCLI : Association Nationale des CLI (nucléaires), ANDEVA : Association Nationale des Victimes de l'Amiante ; ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.

Ce qui pose le plus questions ...

Les questions que pose le projet d'implantation du terminal méthanier sont légion (voir ci-après).

Il est néanmoins apparu important à l'ADELFA de mettre l'accent sur quelques problèmes essentiels à propos desquels la population régionale est en droit d'obtenir des éclaircissements.



Un site industriel très chargé

L'immersion du projet s'il se réalise se fera dans un site industriel très dense : on trouvera non loin la centrale nucléaire (CNPE), l'apportement pétrolier (APF) et sa zone de stockage, Aluminium-Dunkerque, les sites de Polimeri A et B, les raffineries Total et Ryssen, soit un ensemble dru de sites Seveso seuil haut.

En cas d'accident majeur survenant sur le terminal, quels effets peut-on en attendre sur les sites voisins (effet domino) ? Et inversement, si ce type d'accident arrive dans une des entreprises précitées, quelles incidences sur le terminal ? Rappel : un accident survenu au terminal de Skikda en Algérie a causé la mort de 23 personnes.

Quid de la sécurité des personnels exploitants, des agents portuaires ou autres travaillant sur les termi-

naux situés dans l'environnement le plus proche : Norfolkline, NFTI, DLI, APF, etc... ?

Est-il vraiment compatible de faire cohabiter six réacteurs nucléaires et un terminal méthanier (le seul exemple que l'on devrait sans doute connaître à l'échelle de la planète), et ce d'autant plus que l'environnement du CNPE se trouve déjà altéré par l'existence d'équipements pétroliers ?

Dans le même ordre d'idées, le fait que les méthaniers, ces énormes bonbonnes de gaz flottantes, évolueront obligatoirement pour gagner le port à quelques encablures de la centrale nucléaire ne constitue-t-il pas un facteur de risques à éviter absolument ?

Transport et distribution du gaz

Une fois acheminé jusqu'au terminal méthanier où il sera stocké dans

deux énormes réservoirs chacun, le gaz naturel liquéfié (GNL) sera injecté dans le réseau de transport et de distribution de GRT. A cet effet,

un premier raccordement jusqu'à la station de compression de Pitgam sera constitué d'une canalisation de 18 km enterrée à 1 m de profondeur sous une pression de l'ordre de 98 bar. Cette canalisation que l'on nous assure sécurisée cotoiera les usines Polychim, Polimeri Europa, Total, Ryssen, Teris, un itinéraire stratégique " Transport de matières Dangereuses " (TMD) vers la raffinerie Total, voire un établissement pénitentiaire, et jouxtera en parallèle jusqu'à Cuvilly (Oise) " l'artère des Hauts de France " construite à partir de Statoil qui reçoit par pipeline à Mardyck le gaz naturel en provenance de Norvège. Est-il rassurant de savoir que ce couloir de canalisations traversera en amont une zone fortement industrialisée, ayant déjà été le théâtre d'incidents, voire de ruptures accidentelles d'autres canalisations : celles de Ryssen en particulier ? Du fait de l'existence de ces canalisations, n'est-ce pas toute une partie de la zone industrielo-portuaire disponible qui se trouvera de fait stérilisée ?

Pour mémoire, on rappellera que la rupture d'une canalisation à Ghislenghien en Belgique et l'explosion qui s'en est suivie a fait 18 morts.

Quel sera le bilan " emplois " ?

En dépit de sa forte industrialisation, le littoral dunkerquois souffre d'un chômage endémique qui, depuis des décennies, se maintient autour des 12 %, c'est-à-dire très

au-dessus de la moyenne nationale. Certes le chantier d'aménagement du terminal et de pose des canalisations créera temporairement une embellie, si tant est que les opérateurs fassent appel à de la main d'œuvre locale. Mais après ? On parle d'une embauche de 50 personnes pour faire tourner un terminal qui aura pour objectif essentiel d'alimenter en énergie une clientèle française et étrangère du nord de l'Europe...

Par ailleurs les frigidités libérées lors de la regazéification du méthane liquéfié constitueront-elles une réelle opportunité pour créer des emplois dans les technologies et activités utilisant le froid, tels les stockages de viandes à l'importation ? Et y aura-t-il des retombées en matière de maintenance et de réparation navales ?

Les incidences locales en termes d'emplois apparaissent par conséquent minces. En définitive, les premiers bénéficiaires du projet seront, outre EDF, le port de Dunkerque qui battra de nouveaux records annuels de tonnage et la Communauté Urbaine qui verra s'accroître notablement la taxe professionnelle qu'elle perçoit. Quels profits réels en tirera la population du littoral au regard des nouveaux risques encourus ???

Risque naturel littoral

La plaine maritime flamande, située sous le niveau des hautes mers de vive eau, était protégée naturellement par un ensemble de cordons dunaires de hauteur 10 à 15 m en arrière de plages de sables fins au profil stable.

Avec l'aménagement progressif des infrastructures de Dunkerque Est puis Dunkerque Ouest, le cordon dunaire a été supprimée et remplacé par des digues en " dur " culminant à +12 m soit 3,80 m au dessus du niveau de la mer observé lors de la tempête de février 1953.

Il y a lieu de s'interroger quant à la pertinence de faire respecter ce seuil pour tout nouveau projet.

De son côté, le centre de production nucléaire de Gravelines a tenu lors de son installation à ménager une bande dunaire de largeur 100 m, vis-à-vis d'éventuels assauts de la mer du Nord.

Aujourd'hui, le trait de côte n'est plus rectiligne, des points d'érosion sont constatés, en particulier au Clipon (Loon-Plage), au niveau de la zone d'atterrissage du gazoduc norvégien, ce qui a nécessité la réalisation urgente d'une protection en enrochements.

La dynamique sédimentaire des bancs de Flandre semble correctement appréhendée avec une tendance au rapprochement des bancs à la côte.

Toutefois les phénomènes d'érosion très localisés demeurent difficiles à expliquer.

Le maintien de la dune embryonnaire est essentiel sur notre littoral ; il garantit une réserve de sable suffisante pour enrayer les effets des tempêtes de Nord Est dans la mesure où celles-ci ne s'avèrent pas trop répétitives.

Tout projet de modification du trait de côte conduit à aggraver le manque de linéarité de notre littoral et à déstabiliser l'estran situé à l'Est du projet ;

S'agissant du plan de gestion du littoral affecté par le projet, qui en aura la charge en attendant une configuration définitive de la côte loonoise ?

L'implantation du terminal peut-elle compromettre le développement d'« activités propres » au port ouest ?

Le Schéma de Développement Portuaire repris au Schéma d'Environnement Industriel (SEI) indique la capacité du port Ouest à accueillir de nouvelles activités réputées

" propres " de transbordement et d'entreposage de marchandises par conteneurs en prolongeant le bassin de l'Atlantique, voire en amorçant vers l'Est le bassin de la Baltique.

Cette possibilité de développement suppose de vérifier l'évolution des courants de remplissage et de vidange des bassins à marée au fur et à mesure de leur creusement. Or la création d'une darse dédiée aux trafics de méthaniers va contribuer à modifier la courantologie existante.

Il convient également de s'interroger quant aux conditions d'accès des navires gaziers au port Ouest : présentation des bateaux dans la passe d'entrée uniquement aux étales de courant.

Il ne faudrait que la création d'une darse " méthanière " avec une fréquentation annuelle de 80 unités dès la première phase vienne en effet contrarier les activités existantes et les autres projets en rendant les accès maritimes plus difficiles : limitation de créneaux horaires et, par conséquent, perte d'un des atouts essentiels du port Ouest.

Disposer aujourd'hui de garanties suffisantes sur l'avenir du port Ouest apparaît prioritaire aux yeux des associations, compte tenu aussi que c'est l'Etat, donc nous les contribuables qui avons financé les remarquables infrastructures existantes.

Les dragages d'entretien

L'avant-port Ouest se comporte comme un vaste décanteur de sédiments marins, subissant un ensablement annuel de l'ordre de 3 m d'épaisseur.

Avec la nouvelle réglementation qui vise à interdire à l'horizon 2015/2030 les immersions en Mer du Nord des produits de dragage d'entretien, quelles mesures comptent prendre le PAD et EDF pour assurer le dragage de sécurité de la souille méthanière et de son accès, ainsi que le traitement, voire la valorisation des sédiments à terre ? ■