

# Débat public

## Projet de terminal méthanier à Dunkerque



### *Deux premiers rendez-vous*

**Vendredi**

**5**

**Octobre**

- Voulez-vous savoir ce qu'est un débat public ?
- Mieux connaître le projet de terminal méthanier ?
- Faire part de votre avis ?

**Réunion de lancement au Kursaal à Dunkerque à 18 h 30**

**Lundi**

**8**

**Octobre**

- Pourquoi du gaz liquifié ? Pourquoi à Dunkerque ?
- Quels enjeux économiques ?
- Dans quelle stratégie d'aménagement du territoire ?

**Réunion thématique à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque - 512, avenue de l'Université à 18 h 30**

img. Salmey - Anso - 03.21.50.29.29

**cndp**

Commission nationale

du débat public

**Pour tous renseignements :**

154, avenue de la Libération - 59140 Dunkerque  
Tél. : 03 28 63 08 16

[contact@debatpublic-dunkerquegaz.org](mailto:contact@debatpublic-dunkerquegaz.org)

**[www.debatpublic-dunkerquegaz.org](http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org)**

# Verbatim du débat public

## Projet de terminal méthanier à Dunkerque

### Réunion de lancement

*Dunkerque, le 5 octobre 2007*

<b>VERBATIM DU DÉBAT PUBLIC</b>	<b>1</b>
<b>PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À DUNKERQUE</b>	<b>1</b>
<b>RÉUNION DE LANCEMENT</b>	<b>1</b>
<b>Dunkerque, le 5 octobre 2007</b>	<b>1</b>
<b>Introduction</b>	<b>2</b>
Michel DELEBARRE	2
Maire de Dunkerque et président de la Communauté urbaine de Dunkerque	2
<b>Présentation des modalités de fonctionnement du débat public</b>	<b>4</b>
Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT	4
Président de la Commission particulière du débat public	4
<b>Présentation du dossier des maîtres d'ouvrage</b>	<b>9</b>
(Port autonome de Dunkerque et Electricité de France-Direction Gaz)	9
<b>Débat avec la salle</b>	<b>16</b>
<b>Conclusion</b>	<b>31</b>
Jean-Régis BORJUS	31
Sous-préfet de Dunkerque	31
<b>Index</b>	<b>1</b>

## **Introduction**

**Michel DELEBARRE**

**Maire de Dunkerque et président de la Communauté urbaine de Dunkerque**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, merci d'avoir répondu à cette invitation qui va nous donner l'occasion – mais les conditions vous en seront sans doute rappelées par vous, Monsieur le Président – de participer à une première. Vous comme moi et moi comme vous, cette première sur l'objet, bien sûr, le projet d'un terminal méthanier, mais première aussi dans la démarche d'un débat public. Ce n'est pas le premier débat public auquel j'ai l'occasion de participer, d'ailleurs, la démocratie fait que nous participons à date régulière à des débats publics qui n'ont pas tout à fait les mêmes conséquences que celui qui nous rassemble. Je suis dans une situation difficile, bien sûr éminemment confortable, d'être le premier à intervenir dans un débat public pour lequel on m'a gentiment précisé, on a toujours besoin de conseils, "Surtout, ne le concluez pas avant qu'il soit entrepris". Là, c'est plus difficile. D'abord parce que mon goût personnel m'amène souvent à tenter d'apporter des réponses, parfois avant que la question soit posée, mais la question étant posée, je me sens attiré vers la réponse. Ensuite, parce qu'il est vrai que s'il y a débat public, laissons-donc la diversité des opinions s'exprimer sur un sujet pas commode ailleurs, dans le Bordelais, d'autres sites, mais sur un sujet ô combien agréable à Dunkerque.

En effet, quand on veut parler d'investissements à Dunkerque, en règle générale, on n'a pas pour coutume de faire la gueule. Si nous sommes dotés d'un port qui est le troisième de France, nous faisons en sorte d'avoir des capacités d'implantations importantes pour cette infrastructure, on dit parmi les premières d'Europe. C'est bien parce que dans l'idée de ceux qui ont forgé ce projet d'un grand port dans le Nord de la France il y avait l'intention que ce port soit une base de développement économique. C'est ainsi que nous sommes progressivement devenus à la fois un très grand port mais aussi une grande agglomération industrielle, mais aussi une grande agglomération qui a coutume de dire que notre projet collectif a deux orientations : celle du développement économique et de la création d'emplois, assurément, mais aussi celle de la maîtrise de ce développement économique, du souci de l'environnement, de la création de l'environnement de demain dans une terre où ce que l'on appelle création de l'environnement a toujours été créé par l'homme aussi loin que nous remontions dans l'histoire.

Alors, pour une fois que ces enjeux aussi fondamentaux vont être confrontés à un vrai et grand projet, nous ne vous demandons pas de venir vous réunir pour de petites questions. Nous ne vous aurions d'ailleurs sans doute pas réunis, n'est-ce pas, Monsieur le Président, vous-même n'auriez d'ailleurs pas été chargé de cette tâche s'il s'était agi d'un investissement secondaire. Il s'agit d'un investissement dont on parlera longtemps une fois qu'il sera réalisé et sur lequel nous débattons abondamment avant qu'il ne soit réalisé. Un investissement lourd, coûteux pour nous, pour moi, stratégique en termes de perspectives de développement d'un port, d'une place portuaire que l'on considère parmi, je crois, les sites les plus énergétiques d'Europe, pas pour le plaisir d'accumuler des capacités d'énergie, pour le plaisir de servir des types de développements auxquels nous pouvons tenir, en veillant, bien sûr, à ce que, maîtrisés, ils permettent que la vie soit progressivement de plus en plus agréable.

Voilà, le débat va se situer non pas entre ces deux parts, mais je pense que tout cela fait partie d'un même projet et d'une même conception de notre avenir, mais ils peuvent être regardés comme antagonistes parfois par un certain nombre. Jusqu'à présent, je n'ai pas tout à fait dit ce qu'était mon point de vue. Je pense qu'on peut en sortir, avec votre aide, Monsieur le Président, par

Projet de Terminal Méthanier à Dunkerque – Réunion de lancement                      Commission particulière du débat public  
conviction et décision ou par conviction et assentiment. C'est plus difficile dans la seconde  
démarche, mais c'est peut-être aussi celle-là qui justifie votre rôle et votre savoir-faire, démarche  
tout de même originale, car je crois que dans le contexte administratif français, peut-être pas facile à  
gérer mais je suis tranquille parce que cela vous est confié et à votre Commission.

Voilà ce que je souhaitais simplement dire en introduction à ces débats, en vous remerciant les uns  
et les autres d'être présents et d'y participer. Merci, Monsieur le Président de m'avoir laissé la  
parole.

## **Présentation des modalités de fonctionnement du débat public**

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**  
**Président de la Commission particulière du débat public**

Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Président, Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs et j'oserais dire Chers amis parce que tous les membres de cette Commission particulière du débat public que vous avez devant vous ont toujours été très bien reçus par les uns et par les autres dans les diverses réunions préparatoires, avec les uns et les autres, ceux qui sont plutôt pour et ceux qui sont un peu contre le projet et je tenais à vous en remercier dès maintenant.

Une petite brochure vous a, je pense été distribuée, et si vous ne l'avez pas eue à l'entrée vous l'aurez à la sortie qui est le journal de la Commission de débat public qui vous explique ce qu'est une Commission. Je vais essayer d'aller très vite pour vous résumer ce petit journal dans la mesure où je sais que vous savez lire et que vous pourrez donc trouver un certain nombre de détails que je n'aborderai pas. Le point le plus important est sans doute ce qui est écrit en grosses majuscules et un peu en travers comme si c'était un coup de tampon, sur la première page, c'est le site internet **[www.debatpublic-dunkerquegaz.org](http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org)** qui vous permet d'avoir plus que les explications que je vais vous donner très rapidement et qui vous permet aussi d'avoir l'ensemble des documents qui ont été rédigés par les uns et les autres. Dans ces documents, je vais tout de suite arriver à ce point technique, se trouve tout d'abord un cahier des maîtres d'ouvrage, EDF Gaz et surtout le Port autonome de Dunkerque. Ce cahier est sous leur responsabilité, il est en ligne mais vous pouvez le trouver sous forme imprimée si vous ne l'avez pas encore eu, à l'entrée de cette salle ou comme je le disais tout à l'heure, à la sortie.

Il y a également des remarques, des suggestions, des critiques relativement nombreuses qui ont été réalisées, rédigées sous la forme de cahiers d'acteurs, selon la terminologie du débat public. Ces cahiers d'acteurs sont généralement rédigés par des associations, pas toujours mais généralement, et ils sont disponibles, pour ceux qui sont prêts, dès ce soir sur le site internet dont je vous parlais tout à l'heure et ils seront progressivement disponibles, au fur et à mesure qu'ils seront imprimés, immédiatement si je puis dire, dès le courant de la semaine prochaine dans notre petit local, l'état-major de notre Commission, qui se trouve 154 boulevard de la Libération tout à côté d'ici. De plus, ceux qui ont rédigé ces cahiers pourront les avoir et les distribuer autour d'eux immédiatement. Ils seront de toute façon distribués au public qui voudra bien participer à nos réunions au fur et à mesure que ces dernières traiteront de ces thèmes, donc dès lundi prochain puisque nous avons une réunion ce soir-là. Je reviendrai à la fin du débat de ce soir sur ce qui va se passer par la suite.

A la dernière page, car ce sont toujours les premières et les dernières pages des journaux qui sont intéressantes, vous avez le calendrier des réunions, deux comme celle-ci, la réunion d'ouverture aujourd'hui et la réunion de clôture qui a lieu le 7 décembre dans cette même salle. Entre ces deux réunions d'explication aujourd'hui et de synthèse et de conclusion, de propositions le 7 décembre, avec j'espère les mêmes personnes que nous avons le plaisir d'avoir ce soir, eh bien il y a trois réunions thématiques et quatre réunions multi thèmes. Quelle est la différence ? Les réunions thématiques essaient, d'une manière que je qualifierais d'un peu scolaire, de regarder systématiquement pour retenir ce qu'il y a de bon et critiquer ce qui paraît être mauvais dans les cinq chapitres se trouvent dans ce document des maîtres d'ouvrage que je vais présenter dans un instant. Sur ces cinq chapitres, les trois premiers portent sur la politique de l'énergie et l'opportunité d'un projet de port méthanier dans la ville de Dunkerque ou dans la communauté urbaine dunkerquoise, le deuxième chapitre porte sur l'aménagement du territoire parce c'est quand même

une chose ayant beaucoup de conséquences, si je puis dire. Le troisième chapitre décline tout ce que je viens de dire sur un plan socioéconomique pour voir les impacts que cela peut avoir sur l'emploi, les modes de vie, etc.

Ca c'est pour lundi prochain et je vous invite donc à retenir que ces trois premiers chapitres avec d'ailleurs l'intervention d'une personne du ministère de l'Industrie, le MEDAD ou ministère de l'environnement, du développement et de l'aménagement durables, qui viendra exposer la cohérence entre la politique nationale et la politique dunkerquoise si je puis dire. D'autres intervenants prendront la parole, je ne vais pas rentrer dans le détail parce que cela prendrait trop de temps, mais cela se passe au même horaire lundi dans les locaux de la Chambre de commerce et d'industrie.

Vous avez ensuite une réunion qui a lieu le 18 octobre, une autre réunion thématique correspondant au quatrième chapitre de ce document qui en comporte cinq et qui porte sur l'environnement et les modes de vie, l'impact qu'un tel projet peut avoir. Il s'agira d'une réunion un peu critique et importante qui a lieu à Saint-Georges-sur-l'Aa dans la salle Raymond Verva, tout cela est inscrit sur le petit programme.

Une troisième réunion à Craywick le 8 novembre portera sur le cinquième et dernier chapitre de ce document, qui est le document support, celui que nous devons mettre en pièces, un "document martyr" comme on dirait en anglais. Nous espérons tout de même qu'il ne sera pas trop martyr quand même parce que je vois que mes voisins de droite ont l'air inquiet. Ce dernier chapitre porte sur les risques industriels et le fait que ce grand projet de port méthanier vient s'ajouter à une zone Seveso relativement dense.

Voilà donc à peu près la façon dont ça doit se passer. Pour la manière dont le débat doit se passer, vous pouvez voir que vous avez sur la tribune deux groupes de personnes et je dirais que ceci est réglementaire. Un groupe de personnes correspond à notre Commission particulière du débat public. Elle s'appelle "particulière" parce qu'elle est mandatée par une Commission nationale qui cette Commission nationale est une autorité indépendante créée par une loi de 2002 qui l'a instituée autorité indépendante. Cela veut dire qu'elle rend d'une manière sereine et pas du tout autoritaire un certain nombre de conclusions, ces conclusions arriveront le 7 décembre pour ce qui nous concerne, et essaie de faire parler les uns et les autres pour qu'ils s'écoutent. Voilà exactement le but de cette Commission, et non pas pour décider de quoi que ce soit. J'insiste là-dessus pour qu'il n'y ait pas de frustration à la fin de nos débats en disant "A quoi tout cela a-t-il servi ?" Cela aura servi à ce que ces conclusions soient remises après l'accord de la Commission nationale par nous cinq, je vais nous présenter dans un instant, à ces personnes qui sont à notre droite, que je présenterai également et qui représentent les maîtres d'ouvrage.

Soit les observations, les critiques, les suggestions, tout ce qui est présenté au cours des débats peut être considéré par ces représentants des maîtres d'ouvrage comme étant quelque chose vraiment impossible à réaliser, cela a déjà existé, notamment dans des cas routiers. Cela signifie que l'on demande tellement de choses, tellement tout et son contraire, que dans ce cas-là les maîtres d'ouvrage jettent l'éponge, c'est-à-dire qu'ils disent "Vous êtes des personnes épouvantables et nous n'avons pas envie de nous installer chez vous". Cela a déjà existé et dans ce cas-là, le projet s'arrête là, il n'y a pas d'enquête publique et l'on décide que il n'y aura rien du tout. Si au contraire, les conclusions sont plus positives, la loi, dite loi de démocratie et de proximité, la loi de 2002, oblige les maîtres d'ouvrage à se saisir des conclusions du débat public dans les deux ou trois mois qui suivent, à en prendre à leur compte un certain nombre, à argumenter celles qui leur semblent impossibles et qui n'ont pas été prises en compte. Par exemple, si une suggestion est de dire

"Arrêtez tout" et que le maître d'ouvrage a envie de continuer, il est évident qu'il ne va pas la prendre en compte en disant "Cette suggestion est contradictoire à mon projet". Mais, si au contraire un certain nombre de points sont retenus sur un plan technique, social, économique, organisationnel, dans ce cas là, ces derniers sont versés au dossier de l'enquête publique et considérés comme étant un engagement qui, s'il n'est pas réalisé par les maîtres d'ouvrage au cours du projet, peut être opposable, c'est-à-dire qu'une association ou même un citoyen de base peut poursuivre en justice les maîtres d'ouvrage en disant "Vous aviez promis cela, vous ne l'avez pas fait".

Voilà tout l'intérêt par rapport à ce qu'il se passait jadis pour l'enquête publique, il s'agit d'avoir un débat public permet de changer un peu le projet ou de l'arrêter définitivement si l'on trouve qu'il ne va pas du tout. Le débat public sert donc à quelque chose, mais ce n'est pas l'enquête publique qui, avec l'administration, tient compte d'un certain nombre d'observations, dont celle du débat public, et va ou ne va pas donner l'autorisation du chantier et ensuite l'autorisation d'exploitation de l'installation. Donc c'est quelque chose qui se fait après.

Le calendrier de l'enquête publique [du débat public NDLR] est indiqué dans ce journal et va du 15 septembre au 15 décembre, avant, ce n'est pas le débat public et après non plus. Je dis cela parce qu'il y a eu une réunion ici au mois de mars, que cette réunion a préparé toutes sortes de réflexions et a permis aux uns et aux autres de se positionner par rapport au projet. Ce n'est pas du tout oublié, vous pouvez la retrouver sur le site, nous la prenons complètement en compte et elle facilite d'ailleurs bien la tâche de la Commission particulière du débat public même si elle ne fait pas partie du débat public sur un plan réglementaire. Je dis cela parce qu'il y aura peut-être des répétitions, mais six mois ont déjà passé et cela rafraîchira les mémoires. C'est simplement quelque chose qui doit être compris comme étant un peu différent à Dunkerque de ce qui se passe dans deux autres sites, un à Antifer, Monsieur le président Delebarre le rappelait tout à l'heure, l'autre au Verdon-sur-mer en face de Royan, pas très loin de Bordeaux, dans le Médoc, où il n'y a pas eu cette préparation et où les divers participants découvrent maintenant des choses auxquelles ils n'avaient pas pu réfléchir et il est évident qu'un délai de deux mois est relativement court. Mais c'est ce qui est prescrit.

J'en arrive, pour terminer, parce que je suis un peu long, à présenter mes collègues. Je vais commencer par les dames :

- Camille Saïssset est d'origine médiatique, journaliste mais totalement indépendante. Nous avons à être indépendants, ni pour ni contre le projet et nous avons un devoir de réserve. Elle ne va donc pas se précipiter, il y a des journalistes pour cela, et elle n'est pas en concurrence avec eux, rassurez-vous.
- A ma droite, Aline Yasmine fait une thèse sur ces problèmes de débats. Elle est de nationalité Syro-Chypriote, elle est donc très loin de Dunkerque mais s'intéresse beaucoup à cette manière démocratique d'agir.
- A ma gauche, une personne que vous connaissez bien parce qu'il a été en poste ici, c'est un régional de l'étape, Gustave Defrance qui a été DRIRE dans la région, également patron de l'Ecole des mines de Douai.
- Enfin, le dernier, mais non pas le moins important, Claude Hanoteau, magistrat qui a été directeur de l'Ecole de la magistrature à Bordeaux, il intervient ici et non à Bordeaux et nous l'en remercions.

Il y a donc une certaine diversité, avec parmi nous des sentiments, des sensibilités assez différentes et qui font que nous sommes dans l'ensemble ni pour ni contre parce que certains sont plutôt pour et d'autres plutôt contre, et donc, on essaie en tous les cas de maintenir la balance à peu près égale.

Nous avons à notre droite les maîtres d'ouvrage, ceux qui ont transpiré à cause de nous pour sortir le plus vite possible ce document relativement complet et on les en remercie. Nous avons été une commission de censure, non pas pour éviter de dire ce qu'ils pensaient, mais nous allions les déranger à chaque fois que nous ne comprenions pas en leur disant "cela ne va pas du tout, personne ne va comprendre, c'est trop technique", etc. Un résumé existe, vous pouvez également trouver sur la table du hall d'entrée, il permet de faire semblant d'avoir tout lu à toute vitesse. Je dis cela pour les plus paresseux. Vous avez également sur cette table, et cela permet d'avoir l'orthographe de nos noms et ceux des maîtres d'ouvrage, une petite feuille qui donne un peu l'ordre du jour de ce soir.

J'ai donc l'honneur de saluer Monsieur Jean-Claude Terrier, directeur général du Port autonome de Dunkerque et à sa droite le directeur du développement industriel du Port autonome, Monsieur Bruno Milczinski. Je les remercie tous les deux parce qu'ils nous ont supportés pendant quelques temps pour rédiger ce rapport. Je compléterai ces remerciements pour Electricité de France, Direction Gaz, Monsieur Fabrice Fourcade, directeur du projet de ce terminal et qui est avec Monsieur Philippe Antoine, directeur du développement d'EDF-Gaz, le partenaire du Port autonome et je vous rappelle que ce choix a été effectué par le Port autonome de Dunkerque à la fin de l'année dans le dernier trimestre de l'année 2006.

Depuis, il y a un certain nombre de travaux en cours. Un peu plus tard, et je le dis parce que l'on ne fera évidemment qu'une conduite de gaz que si le port est décidé après l'enquête publique, mais un peu plus tard et à l'occasion des réunions futures, il y a un autre maître d'ouvrage, GRT Gaz, chargé d'évacuer sous forme gazeuse le gaz stocké sous forme liquide dans le projet comme nous aurons sûrement l'occasion d'en reparler tout à l'heure, qui participe également à nos travaux et qui est en train de rédiger, et je pense que ça sera prêt dans une semaine à dix jours, un petit cahier complémentaire pour la conduite. C'est un point est important, il fera l'objet d'une séparation entre ce qui se passe entre ici, le site portuaire, et Pitgam qui est une première étape avant d'aller plus loin dans la région Picardie, puis Ile-de-France, puis on ne sait où en Europe.

Voilà donc à peu près comment les choses sont organisées, encore une fois, tout ce qui est cahier d'acteurs est disponible sous forme imprimée et va l'être à l'occasion des réunions qui suivent.

Ces réunions dont j'ai parlé tout à l'heure sont complétées par quatre réunions dans des communes, qui sont des réunions moins solennelles que les réunions thématiques ou que les réunions d'accueil et de conclusion du 7 décembre. Ce sont des réunions correspondant à l'expérience de la Commission nationale du débat public qui ne pas souhaite que ce soit que des réunions d'experts. Il y a des experts pour, des experts contre, oui, mais comment se positionnent ceux qui ne sont pas experts et qui ne savent pas s'il faut être pour ou contre, comment prennent-ils la parole ? Ces réunions multi thèmes sont à peu près le contraire d'aujourd'hui, au lieu d'avoir à supporter des gens comme moi qui prennent la parole trop longtemps, puis d'autres qui vont être beaucoup plus disciplinés, bien entendu, comment prendre la parole pour poser des questions car on est toujours intimidé. Ceux qui sont donc intimidés, et les autres aussi, peuvent venir aux réunions où il n'y a pas de prise de parole, on dit à l'inverse à la salle "Vous prenez la parole, vous dites ce que vous voulez, et nous essaierons de vous répondre". Si nous ne pouvons pas vous répondre, comme aujourd'hui et comme les fois suivantes, tout est enregistré, il y a un *verbatim*, c'est à dire le mot à mot et une synthèse et ensuite, tout cela est mis sur le site internet et chacun peut donc assez facilement le consulter. Chacun peut également poser des questions sur le site que je vous ai



indiqué tout à l'heure. Ca permet de connaître les questions qui ont été posées quand on n'est pas là, de voir si la question que vous avez posée a bien été inscrite et cela permet de voir soit la réponse qui a été immédiatement donnée, soit la réponse qui a été donnée avec huit jours de décalage parce que cette question était vraiment vicieuse et qu'il a fallu un peu de réflexion.

Tout ça est le plus transparent possible, il s'agit d'une chose à laquelle nous tenons beaucoup, et qui doit permettre à chacun de pouvoir prendre la parole. Je vais m'arrêter dans un instant, il va y avoir, comme le programme l'indique, un petit visuel a été préparé par les maîtres d'ouvrage pour vous faire entrer dans le sujet. Ils auront ensuite la parole pour présenter d'une manière générale le travail qu'ils ont résumé, mais il y a peut-être un certain nombre d'anecdotes et un certain nombre de choses à dire. Vous aurez après cela la parole pour une petite heure et puis après vous pourrez partager un petit casse-croûte et un petit verre avec nous si vous le souhaitez, puisque l'entrée aura été disposée à cet effet.

Voilà donc, Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président, Monsieur le Préfet, la façon dont les choses devraient se passer et je propose donc aux maîtres d'ouvrage, non pas de prendre la parole, mais de prendre l'écran, c'est-à-dire d'entrer dans le vif du sujet.

## **Présentation du dossier des maîtres d'ouvrage**

**(Port autonome de Dunkerque et Electricité de France-Direction Gaz)**

*Un film de simulation en 3D du projet de terminal est projeté au public.*

### **Jean-Claude TERRIER, directeur général du Port autonome de Dunkerque**

Une nouvelle croissance pour le port autonome, une nouvelle opportunité de développement pour le territoire dunkerquois, deux raisons majeures pour lesquelles le Conseil d'administration du Port s'est penché sur le projet que lui soumettait EDF de construire son premier terminal méthanier GNL. Le Conseil d'administration a bien évidemment examiné ce projet sous l'angle de ses retombées économiques, industrielles et humaines, mais aussi sous l'angle de la capacité à maîtriser les risques et à s'insérer dans l'environnement.

Après une étude approfondie, le Conseil d'administration a décidé d'être favorable à ce projet à l'unanimité de ses 26 membres. Un tel terminal, il faut le comprendre, permettra au Port autonome de poursuivre la nécessaire diversification de ses activités et au Dunkerquois de devenir une plateforme énergétique de référence au niveau européen. C'est la raison pour laquelle nous nous trouvons aujourd'hui devant vous, les deux maîtres d'ouvrage, Port autonome et EDF, pour participer à ce débat dans une complète transparence et sans pratique de la langue de bois.

Nous allons donc vous présenter assez brièvement le projet puisqu'il y a déjà des éléments connus pour un certain nombre d'entre vous. A travers une série de transparents, cette présentation est articulée en cinq parties, d'abord quelques mots sur le territoire et le Port, une deuxième partie qui décrit le projet, puis le projet sous ses enjeux socioéconomiques, l'examen du projet sous ses enjeux environnementaux, naturels et humains et enfin, une dernière partie sur les techniques et les risques liés au GNL.

Vous le savez, le territoire dunkerquois est fortement marqué par l'industrie, on y trouve un tissu très diversifié, bien sûr en matière de sidérurgie et de métallurgie, Arcelor, Europipe, Valdunes, RDME, Aluminium Dunkerque ; également de la pétrochimie avec la raffinerie Total, la raffinerie SRD, ex-BP, Polimeri ; un pôle énergétique, comme cela a été rappelé, la centrale de Gravelines, le gaz naturel de Norvège avec Norfra et plus récemment la centrale DK6 à cycle combiné. Il y a également de l'alimentaire, Nord-Cacao, Ryssen, Euro-Aspartame, et même de la pharmacie avec AstraZeneca. C'est un pôle de compétences indiscutable, on y trouve notamment une maîtrise des process industriels en matière de sécurité pour ce qui concerne l'environnement et les hauts risques technologiques et nous sommes à l'évidence crédités d'un savoir-faire reconnu en matière de maintenance industrielle.

Les atouts de ce territoire sont nombreux, je voudrais tout d'abord citer un réel consensus des acteurs locaux sur le fait que le développement industriel n'est pas l'ennemi du développement durable et que les deux sont conciliables et compatibles. Trois exemples brièvement, le schéma d'environnement industriel piloté par la Communauté urbaine et qui est justement le lieu de confrontation entre ce qui peut être des exigences contradictoires à un moment donné, de façon à dégager des solutions, une réelle culture de la concertation déjà ancienne à travers des outils originaux et qui fonctionnent bien comme le Secrétariat permanent de prévention des pollutions industrielles, le S3PI, ou plus récemment le Comité local d'information et de concertation dont Jo Dairin a pris la présidence. Tout cela débouche notamment sur des entreprises qui ont investi

durant les dix dernières années plus de 100 millions d'euros sur la maîtrise de leur processus afin d'améliorer les problèmes d'environnement, aboutissant à une réduction de 50 % des émissions de poussière et de 30 % des émissions de dioxyde de soufre, je m'empresse de dire que je ne relaie pas là des chiffres provenant des industriels, mais bien des chiffres établis par des organismes extérieurs.

Autre atout, la disponibilité de l'espace, 3 300 hectares, la majorité situés sur le territoire du Port autonome, autre atout, la présence de réseaux d'infrastructures diversifiées pour la route, nous sommes tout de même pris dans un maillage riche qui permet de nous acheminer vers la région parisienne, vers l'est ou vers le nord et le Benelux, même si nous savons bien qu'il faut mettre un bémol en matière routière sur les conditions de circulation de l'A25 entre Dunkerque et Lille et aussi des conditions de congestion de l'A16 le long du littoral.

En matière de voie d'eau, le canal Dunkerque-Valenciennes à grand gabarit et l'opération en cours de relèvement des ponts à 5,25 mètres, permettant le passage de barges avec deux rangées de porte-conteneurs, permettra que Dunkerque bénéficie du moment venu des atouts et des opportunités que présenteront le grand projet Seine-Nord-Europe.

Et pour terminer sur ce problème, le chemin de fer qui est l'un des points forts du territoire, vous le savez. Dunkerque est la première gare de fret ferroviaire français avec plus de 11 % du trafic total de fret SNCF, tout cela parce que nous avons accès à la grande artère nord-est dans d'excellentes conditions.

Autre atout, un port en eaux profondes, le Port Ouest, couramment 18 mètres de tirant d'eau, 20 mètres même, qui nous permettent d'accueillir des bateaux de plus de 300 000 tonnes, en plus avec un accès très facile puisqu'ils se dévient rapidement du rail de circulation.

Enfin, un emplacement privilégié dans ce que les démographes appelaient il y a quelques années déjà la banane bleue, c'est-à-dire un arc de cercle qui part de l'agglomération londonienne pour se terminer à Milan et qui nous place donc sur le trajet avec de très fortes concentrations de population, plus de 300 habitants au kilomètre carré, c'est-à-dire des potentiels de développement et de consommation.

Comme l'a rappelé Michel Delebarre, le Port tient toute sa place dans ce développement, nous sommes le troisième port de France, 56,6 millions de tonnes l'année dernière, très vraisemblablement plus de 57 cette année, une politique d'investissements soutenue, entre 35 et 40 millions d'euros par an, c'est-à-dire plus de la moitié du chiffre d'affaires du Port. La stratégie de développement du Port est finalement assez simple, elle repose sur deux volets. Premier impératif, consolider le socle de nos développements, nous sommes un grand port industriel, ce que l'on appelle les grands vracs, charbon et minerais, et nous devons impérativement continuer à offrir des conditions d'approvisionnement compétitives aux grandes industries implantées. Second volet, conquérir des secteurs à forte croissance, que ce soit en volume ou en valeur ajoutée, on peut bien sûr penser au ferry vers la Grande-Bretagne, qui marche très fort depuis quelques années, et demain vers d'autres destinations que nous essayons de concrétiser, demain vers la Scandinavie ou vers l'Espagne. Nous pouvons bien sûr penser aux conteneurs, même si le terminal a un démarrage un peu plus laborieux que nous ne l'espérions et le souhaitons, et aux entrepôts logistiques qui sont associés à ces deux volets du conteneur et des ferries et puis et il y a bien sûr également l'énergie c'est-à-dire assez récemment le développement des biocarburants, plusieurs usines de production dans le port de Dunkerque et un projet comme celui qui nous réunit ce soir.

Quelques mots sur le déroulement du projet, il faut savoir que le Port a été approché aux alentours de l'année 2005 par divers investisseurs et comme nous sentions un intérêt, nous avons pensé qu'il fallait peut-être mettre de l'ordre et organiser cette compétition et nous avons en juillet 2006 lancé un appel à projet. Il a été dépouillé, nous avons examiné les diverses offres qui nous étaient faites et nous avons choisi en octobre 2006 comme partenaire pour développer cette affaire le groupe EDF. La concertation s'est déjà localement engagée, comme cela a déjà été rappelé, en décembre 2006, lors d'une séance du CLIC, et en mars 2007 lors d'une séance du S3PI.

Je passe maintenant la parole à Fabrice qui va poursuivre.

### **Fabrice FOURCADE, EDF, directeur du projet de terminal**

Tout d'abord bonsoir à toutes et à tous, puisque je n'ai pas encore eu l'occasion de vous saluer. Je vais vous parler à la suite de Jean-Claude Terrier du déroulement du projet. Depuis la date dont il vient de parler, donc depuis octobre 2006 et la décision du Port de retenir le projet d'EDF, la plupart des études concernant le terminal ont été lancées sur différents sujets, les études du Port autonome, celles d'EDF. Il s'agit bien sûr d'études relatives à la sécurité du terminal, à l'environnement, les études maritimes, les études de conception, etc. Ces études sont maintenant en cours et nous espérons en l'état où elles sont aujourd'hui qu'elles permettront d'alimenter autant que nécessaire le débat qui commence ce soir. Ces études peuvent d'ailleurs encore être ajustées en fonction des choses qui pourront se dire au cours de ce même débat.

Ce débat va nous conduire jusqu'en fin d'année 2007, ensuite 2008 serait pour nous une année essentiellement consacrée aux demandes d'autorisations administratives visant à obtenir le permis de construire, l'autorisation d'exploiter et les autorisations relatives à la loi sur l'eau. Une fois ces demandes réalisées, il faudra compter 12 à 18 mois d'instruction, enfin nous l'espérons, ce qui nous amène en 2009 et si on obtient les permis et autorisations divers, cela nous permettrait de lancer le chantier au cours du second semestre 2009. Nous aurons ensuite trois années de construction qui nous amènent au deuxième semestre 2012 pour la mise en service du terminal.

Après ces quelques mots sur le calendrier, je vais maintenant vous parler du gaz naturel liquéfié, plus communément appelé GNL et plus précisément de son parcours, du gisement au terminal méthanier. L'histoire commence dans les puits, les gisements gaziers qui sont généralement situés loin des lieux de consommation. Une fois extrait de ces gisements, le gaz est acheminé vers des usines appelées usines de liquéfaction, c'est le maillon de la chaîne que je vais vous décrire et qui est le maillon le plus sensible, le plus complexe sur le plan technique. Ces usines de liquéfaction sont de grands réfrigérateurs si je puis dire et, à la suite de plusieurs cycles frigorifiques, le gaz passe progressivement de la température ambiante à une température de -160°C, température où le gaz a la bonne propriété de se liquéfier et surtout de devenir 600 fois moins encombrant qu'à l'état gazeux. Etre moins encombrant permet ensuite d'être chargé sur des bateaux que l'on appelle des méthaniers qui, après quelques jours de mer, peuvent acheminer le gaz jusqu'aux terminaux méthaniers, le sujet nous concernant ici à Dunkerque à l'occasion de ce débat. Une fois arrivés sur les terminaux méthaniers, les bateaux sont déchargés, le gaz est acheminé dans des réservoirs de stockage où le GNL peut rester pendant quelques jours, toujours à l'état liquide, et il est ensuite revaporisé avant d'être évacué sur le réseau de transport de gaz. Pour ce qui nous concerne à Dunkerque, il s'agit du réseau de transport de GRT Gaz.

Même si on l'a vu dans le film, je vais vous dire quelques mots sur les grandes caractéristiques du projet et avant cela un mot sur le fait que notre projet est un projet en deux phases. La première phase serait un terminal avec une capacité de regazéification de gaz de l'ordre de 6 à 10 milliards de mètres cubes, pour donner un ordre de grandeur, cela représente 10 à 15 % de la consommation

française. La deuxième phase serait quant à elle d'une capacité de 12 à 16 milliards de mètres cubes. Cette deuxième phase pourrait venir quelques années après la première ou simultanément, voire pas du tout. La décision n'est pas prise à ce stade, aucune décision n'est d'ailleurs prise à ce stade, ce qui fait que cela se fera plus ou moins vite selon les besoins gaziers du groupe EDF mais surtout ceux des partenaires qui pourraient nous rejoindre dans ce projet.

Pour construire un terminal méthanier, il faut d'abord un accès maritime de grande qualité avec la possibilité d'accueillir des bateaux avec un tirant d'eau important, de l'ordre de 12 mètres, donc un accès en eaux profondes. Il faut un accès maritime permettant d'accueillir ces bateaux sur de larges plages horaires de sorte à donner la souplesse qui convient à l'exploitation du terminal et ensuite un espace suffisant pour permettre aux navires de manœuvrer en toute sécurité lors de leur arrivée sur le terminal.

Au-delà de ces aspects maritimes, si on regarde maintenant les aspects terrestres, pour construire un terminal méthanier, il est nécessaire de disposer d'une plateforme de quelques dizaines d'hectares, 50 dans le cas de Dunkerque, ce qui représente moins de 1 % de la surface totale du Port autonome, et nous construirions sur cette plateforme un appontement, deux réservoirs, une unité de regazéification et une évacuation sur le réseau de transport de GRT Gaz. Ca c'est pour la première phase. En deuxième phase il y aurait en complément une seconde jetée et un troisième réservoir.

Voyons maintenant plus en détail. Une des principales installations qui se trouveront sur la plateforme est la jetée elle-même où les bateaux vont venir accoster. Une fois amarrés des bras articulés viennent se brancher sur le bateau, les pompes du bateau se mettent en marche et évacuent le GNL vers le terminal où il peut être chargé dans les bacs de stockage et, comme je l'ai dit, il y reste quelques jours. Alors ces bacs, à quoi ça ressemble ? qu'est ce que c'est ? Ce sont des installations d'environ 50 mètres de hauteur et d'à peu près 80 mètres de diamètre. Ce sont des réservoirs à étanchéité totale constitués de deux enveloppes, une première en acier résistant aux températures extrêmement basses, de l'acier dit cryogénique, et une seconde en béton précontraint d'un mètre d'épaisseur, qui assure la résistance et l'étanchéité totale du réservoir.

Ensuite, troisième équipement évidemment essentiel, l'unité de regazéification qui est très simple, au moins dans le principe. C'est une grosse pomme de douche dans laquelle on fait circuler de l'eau de mer qui ruisselle sur des tubes contenant le GNL. Ce ruissellement permet un échange de chaleur et réchauffe progressivement le GNL qui se regazéifie et peut enfin être évacué vers le réseau de transport. Notons que pendant cet échange de chaleur il n'y a évidemment aucun contact direct entre l'eau et le gaz.

Ensuite, dernier point, la canalisation elle-même. C'est un projet parallèle au projet du terminal méthanier et qui est porté par un autre maître d'ouvrage, en l'occurrence par GRT Gaz. Je ne dirai donc que quelques mots de cette canalisation. Ce projet est en gros composé de deux grandes parties, une première qui est le raccordement à proprement parler, d'environ 18 kilomètres, qui partirait du site du terminal pour aller jusqu'à la station de compression de Pitgam, ensuite, une deuxième partie qui consisterait à renforcer une artère déjà existante, l'artère dite des Hauts-de-France, portant cette fois-ci sur 150 kilomètres, de la station de compression de Pitgam jusqu'à Cuvilly. Voilà donc pour la partie description de ce qu'est un terminal méthanier.

Maintenant, quelques mots des enjeux socioéconomiques du projet et, de manière plus spécifique pour commencer, du caractère stratégique de ce projet, pour EDF, mais aussi pour la France. Pour vous convaincre de ce caractère stratégique, quelques mots de la situation énergétique de la France et de l'Europe. Vous le savez sans doute, du gaz en France nous n'avons plus beaucoup, le gisement de Lacq produit encore un tout petit peu mais il est vraiment en voie de s'éteindre. Il y a plus de gaz ailleurs en Europe, il y a des gisements en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas, mais l'épuisement de ces gisements est maintenant prévisible et d'ailleurs la production de gaz de la Grande-Bretagne a

déjà commencé de décroître et celle des Pays-Bas va également prochainement décroître. Bref, la production de gaz de l'Europe décroît et, dans le même temps, sa consommation ne devrait pas décroître. Je citerai pour ça une raison. On doit faire des efforts d'efficacité énergétique, c'est certain mais la production de gaz ne devrait pas décroître car la production électrique à partir de gaz va se développer pour remplacer, au moins partiellement, des productions actuellement au fuel et au charbon qui sont plus émettrices de CO<sub>2</sub>. EDF a d'ailleurs un projet exactement de ce type. Nous comptons remplacer aujourd'hui trois centrales au fuel à Martigues par deux cycles combinés au gaz. Il s'agit donc d'un facteur de la croissance de la demande de gaz.

Donc, en résumé, une production qui va décroître, une consommation qui ne décroîtra pas, cela veut dire que les besoins d'importation de l'Europe et de la France vont croître. Les experts estiment que l'Europe aura besoin d'importer deux fois plus de gaz d'ici 2030. Qui dit "plus de gaz" dit aller voir plus loin pour aller chercher ce gaz et, dans ce contexte-là, le GNL devient une solution incontournable pour deux raisons.

La première est économique. Quand on va chercher du gaz loin, le GNL est clairement la solution la moins chère, c'est moins cher que des gazoducs et par ailleurs, et c'est la deuxième raison, cela donne une souplesse en matière d'approvisionnement, donc une capacité à diversifier ses approvisionnements nettement plus grande que les gazoducs. Souvenons-nous de ce qui s'est passé au cours de l'hiver 2006, plus exactement en janvier 2006, quand il y a eu quelques soucis en Europe de l'Est qui ont conduit à des ruptures d'approvisionnement en Allemagne et en Italie, on voit donc bien tout l'intérêt de cette diversification des approvisionnements et donc de leur sécurisation. Ce projet contribuerait donc à cette sécurisation des approvisionnements énergétiques de la France et de l'Europe. C'est en cela qu'on dit qu'il est stratégique pour la France et pour EDF.

J'ai parlé des enjeux globaux du projet, voyons maintenant les enjeux locaux car ils sont tout aussi importants. Je mentionnerai deux choses : l'importance de l'investissement et l'enjeu en terme d'emplois. En termes d'investissement, ce projet représente 700 000 millions d'euros côté EDF et de 50 à 70 millions d'euros du côté du Port autonome, ceci est évidemment important et il en est de même du côté des emplois. Pendant la phase de chantier qui durera trois ans, il y aura jusqu'à 1 200 emplois sur le chantier, ensuite, de manière plus récurrente, le terminal générera en phase d'exploitation environ 150 emplois, 50 au sein de la société d'exploitation du terminal et environ une centaine d'emplois indirects, notamment dans les activités de maintenance.

### **Jean-Claude TERRIER**

Ce projet est totalement cohérent, on l'a vu, avec la stratégie du Port et il faut voir qu'il offre également un relais de la croissance industrielle. Les implantations dont il a été question au début sur Dunkerque sont souvent présentes sur des secteurs et des marchés qui sont en phase de maturité et il est donc très important pour nous de pouvoir accrocher un projet sur des secteurs et des marchés qui correspondent à des activités nouvelles pour relayer, y compris au sein de ce tissu industriel. Les conséquences pour le Port et les professions associées sont quand même assez importantes et je voudrais m'arrêter quelques instants pour envisager quelques chiffres : si l'on s'en tient à la première phase évoquée par Fabrice, on parle d'un trafic qui pourrait évoluer selon le fonctionnement du terminal entre 4,5 et 7,5 millions de tonnes, avec un nombre de navires qui pourrait aller jusqu'à 150 ou 200 par an, un navire tous les deux jours pour illustrer. Ceci vous montre d'ailleurs qu'il y a des retombées, non seulement pour le Port autonome, mais aussi pour les professions associées, pilotage, remorquage, lamanage. En termes de recettes pour le Port autonome, composées de droits de port sur les navires mais également de recettes domaniales sur

l'implantation, évolueraient selon le niveau de trafic entre 6,5 et 10,5 millions d'euros, sachant qu'en cas de seconde phase, les chiffres que je viens de donner sont à multiplier par 1,5.

Donc, dans tous les cas de figure, on évolue dans une croissance pour l'activité du port comprise entre +9 et +12 % par rapport aux chiffres actuels, tout cela pour donner la mesure de l'enjeu. Il s'agit vraiment d'un enjeu capital, à cela il faut également ajouter les retombées fiscales induites, si l'on ajoute la taxe professionnelle, la taxe foncière allant vers les différentes collectivités bien qu'il soit à ce stade un peu prématuré de faire une estimation précise, mais on avoisinerait vraisemblablement une vingtaine de millions d'euros de retombées.

Donc, je voulais vous dire que cet enjeu est réellement un enjeu majeur et qu'il n'est, je crois, pas abusif de dire qu'on ne voit passer un tel projet pour un site pour Dunkerque que tous les quinze ans ou tous les vingt ans et il faut donc avoir pleinement conscience de cela.

S'agissant de l'environnement humain et de l'environnement du projet, nous avons, vous le savez, identifié deux sites comme pouvant techniquement recevoir ce projet, le site des Huttes et le site du Clipon. Nous avons procédé à une analyse comparative de ces deux sites multicritères selon quatre critères essentiellement : la sécurité maritime, la sécurité au sol, les fréquentations actuelles de ces deux sites et les conséquences environnementales du projet.

Tout d'abord, sur la sécurité maritime, le navire méthanier lorsqu'il navigue se déplace à l'intérieur d'une bulle de sécurité, une distance dans laquelle ne doivent pas pénétrer les autres navires et bien sûr lorsqu'il manœuvre, lorsqu'il navigue, le méthanier se déplace avec sa bulle. Par contre, ce qui est important, le méthanier arrive et franchit les jetées, jusqu'au moment où il va prendre son poste, là toute autre circulation est interdite dans l'avant-port. De ce point de vue, on voit sur le site du Clipon que nous sommes sur la durée d'une manœuvre entre 20 et 30 minutes alors que la durée est plus longue pour les Huttes puisqu'il est plus éloigné et est donc plus perturbatrice pour les autres trafics.

Le critère de sécurité au sol on le verra sur le transparent suivant, regardons donc le critère des fréquentations. Nous pouvons dire que l'on trouve aujourd'hui sur le site des Huttes des activités de pêche et de promenade, en revanche, le site du Clipon apparaît nettement plus fréquenté puisqu'on y trouve à la fois du kitesurf, des planches à voile, des baigneurs, des chasseurs, des promeneurs avec une catégorie encore particulière de promeneurs que sont les ornithologues. Donc un site plus fréquenté tout en mentionnant tout de même que toutes ces fréquentations doivent plus à l'usage qu'à la réglementation.

Les conséquences sur l'environnement, troisième critère que nous avons examiné. Le Clipon, le projet serait en partie situé sur une ZNIEFF, ce sigle babrable signifie Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique, et mordrait d'environ une quarantaine d'hectares sur une surface totale de ZNIEFF qui est de 700. Le Clipon est un site sur lequel nous avons recensé des espèces remarquables, un grand nombre, certaines étant même protégées, au tout premier rang desquelles les sternes naines dont nous pouvons recenser un peu plus de 300 couples aujourd'hui, même si les fréquentations changent un peu suivant les années.

Le site des Huttes – et je dois dire que cela a été une de nos découvertes depuis que nous avons lancé les études environnementales qui doivent se dérouler sur une année complète pour prendre en compte un cycle biologique des espèces, depuis janvier – nous a permis de découvrir aussi un nombre tout à fait significatif d'espèces remarquables, il faut bien sûr parler clairement, la richesse environnementale du Clipon est supérieure mais je dirais le différentiel environnemental est sans

doute moins important que l'on aurait pu le penser il y a encore quelques mois lorsque nous avons abordé ce dossier.

S'agissant de la sécurité au sol, nous avons positionné *grosso modo* ce que pourraient être le plan masse et les implantations et nous avons calculé un certain nombre de distances.

Si l'on prend le site des Huttes par rapport aux activités, on voit que le terminal serait situé à 450 mètres des dépôts pétroliers des appointements des Flandres de Total, à seulement 800 mètres de la centrale et je ne parle pas des sites comme Rexam ou Comilog qui sont carrément adjacents au terminal. Dernière mesure vis-à-vis des activités, il est situé à 1 444 mètres du terminal ferry Norfolk vers la Grande-Bretagne. Distance par rapport aux habitations : 1 520 mètres pour les premières de Gravelines et 3 260 pour celles de Loon-Plage.

Le site du Clipon, lui, apparaît très clairement plus isolé. Vis-à-vis des activités, il est situé à 2 kilomètres de Polimeri et 3 kilomètres 300 de la centrale. Le seul critère pour lequel il est plus proche est le site de la gare Norfolk puisqu'il n'est qu'à 980 mètres. En revanche, pour les habitations, c'est aussi plus clair, 2 550 mètres pour les premières habitations à Mardyck et 3 500 mètres des habitations à Loon-Plage.

Donc, à l'issue de cette analyse, et à ce stade, au regard des critères de sécurité, les maîtres d'ouvrage privilégient le site du Clipon.

Nous allons maintenant parler de problèmes de technique et de risques liés au GNL et EDF est bien sûr pleinement compétente à ce sujet.

### **Fabrice FOURCADE**

Je vous rassure, il s'agit de la dernière partie et vous allez bientôt pouvoir poser toutes vos questions. Avant d'en arriver aux risques à proprement parler, je suis passé un peu rapidement là-dessus tout à l'heure, quelques mots sur ce qu'est le gaz naturel. Le gaz naturel, c'est essentiellement du méthane, à 90 % au moins. Il s'agit d'un gaz non toxique, non corrosif et c'est surtout d'un gaz plus léger que l'air, ce qui fait qu'en cas de fuite, improbable mais possible, le gaz naturel se dilue très rapidement dans l'atmosphère et il n'est donc inflammable que sur une courte période de temps, lorsque sa concentration avec l'air est entre 5 et 15 %.

A ce propos d'ailleurs, signalons que quand le GNL est à l'intérieur des réservoirs que ce soit dans les méthaniers que sur le terminal lui-même, il n'y a aucun risque d'inflammation puisque ces réservoirs sont sans oxygène, donc le gaz ne peut donc pas s'y enflammer, il n'y a aucun risque d'explosion non plus puisque – j'insiste là-dessus parce que l'on a parfois de fausses idées reçues – le GNL n'est pas sous pression, ni dans les bateaux, ni dans les réservoirs du terminal. Il est quasiment à la pression atmosphérique. Le risque restant à maîtriser sur les terminaux est le risque lié à une éventuelle fuite, ce qui est cependant très improbable.

Avant d'en venir au terminal, un mot sur la sûreté des méthaniers. Ce sont des navires extrêmement sûrs, une des raisons tient à la structure même des navires qui sont conçus à double coque, une coque intérieure en acier cryogénique entièrement étanche doublée de la coque externe du navire. Ce sont des bateaux qui répondent aussi à des normes internationales extrêmement strictes, ainsi qu'à des règles portuaires, Jean-Claude Terrier l'a évoqué. Pour illustrer la sûreté de ces bateaux, signalons que depuis 30 ou 40 ans que le GNL est exploité, ces bateaux ont effectué 40 000 voyages aller-retour et il n'y a aucune perte de cargaison à déplorer.



Voyons maintenant les installations relatives à la sécurité sur le terminal. Il y en a un certain nombre, j'en signalerai trois des principales. Les bras de déchargement dont j'ai parlé tout à l'heure sont équipés de systèmes de déconnexion automatique, ce qui fait qu'en cas de mouvement intempestif et important des navires, avant la rupture éventuelle évidemment les bras se déconnectent et limitent donc dans tous les cas la fuite de GNL à 10 litres au maximum. S'agissant des réservoirs, je l'ai signalé, le choix qui serait fait à Dunkerque serait d'installer des réservoirs à étanchéité totale, à double paroi avec une paroi externe en béton. Enfin, troisième point que je souhaitais signaler, le terminal sera évidemment équipé d'un grand nombre de points de contrôle, de détection plus exactement d'éventuelles fuites, de sorte à prévenir instantanément les opérateurs du terminal qui sont, au passage, présents 24 heures sur 24 sur le terminal. Ces détections instantanées leur permettent de réagir très rapidement, de stopper la fuite et de remettre le terminal dans un état stable.

Signalons qu'au-delà de ces installations il y a un certain nombre d'obligations réglementaires relatives à la sécurité pesant sur le terminal, ne serait-ce que parce que c'est une installation classée Seveso. Je citerai les études que nous sommes déjà en train de conduire, les études relatives à la sécurité qui sont une obligation et qui obligent dès la conception à concevoir le terminal en limitant au maximum les risques, c'est ce qui s'appelle la prévention des risques à la source. En exploitation, je signalerai que le terminal disposera d'une politique de prévention des accidents, politique qui devra régulièrement revue et remise à jour et enfin d'un plan d'organisation interne en cas d'incident, peu probable mais... Enfin je signalerai que des échanges sont en outre engagés avec les pompiers pour d'ores et déjà prévoir les schémas de secours en cas d'incident.

Nous en avons terminé, juste un mot de conclusion qui n'est pas vraiment un mot de conclusion puisque le débat ne fait que commencer, je voudrais rappeler ce qui a été dit dans le film, l'état d'esprit et les trois priorités qui sont les nôtres au moment d'aborder ce projet. Ces trois priorités ce sont la sécurité industrielle, c'est la préservation de l'environnement et de votre cadre de vie et c'est le développement économique local. Merci.

## **Débat avec la salle**

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je crois que vous avez réalisé une performance, malgré les petites difficultés techniques, de présenter l'ensemble de cette réflexion. Je rappelle pour tout le monde que cette réflexion sera reprise et détaillée, soit dans les trois séances consacrées aux premiers chapitres, puis au quatrième puis au cinquième, c'est ce que nous appelons les réunions thématiques, vous les retrouverez sur votre calendrier. Elle sera abordée dans n'importe quel ordre, comme ce soir, sur l'ensemble de ces questions et d'autres qui ne seraient pas abordées à travers les quatre réunions qui ont lieu respectivement à Loon-Plage, à Gravelines, ce sont les communes intéressées par les deux sites qui ont été évoqués tout à l'heure, Grande-Synthe et également Pitgam tout à la fin au mois de novembre.

Nous allons maintenant passer à la phase complémentaire et importante, c'est-à-dire vous demander de prendre la parole, de poser des questions ou de faire des commentaires, je vous demanderai simplement de lever la main pour que les hôtes puissent vous passer le micro, de bien vouloir vous présenter de façon à ce que le compte rendu de cette séance puisse dire qui a dit quoi et non pas rester dans l'incertitude. Ces questions seront enregistrées et feront l'objet d'une annexe dans la synthèse qui sera faite au mois de décembre par nous mêmes, par la Commission, de façon à ce

qu'il reste une trace. Les questions seront également indiquées sur le site internet dont j'ai parlé tout à l'heure, et les réponses apportées seront également indiquées. Il y a des petites feuilles, je ne sais pas si vous les avez déjà ou si elles vont être distribuées, qui permettent de les écrire. Donc, si vous avez des questions dont vous voulez avoir absolument la certitude qu'elles seront inscrites, merci de nous faire parvenir directement ce soir ou par le biais d'Internet les questions que vous voulez poser, en n'oubliant pas de mettre votre nom et ce que vous faites de façon à ce que l'on puisse vous répondre.

De toute façon, tout le monde, tous ceux qui participent au débat pourront à travers le site Internet consulter les questions, ce qui permet une bonne transparence. Je vous indique donc cette procédure mais vous pouvez aussi poser les questions sans remplir la fiche, ça n'a rien d'obligatoire, cela constitue simplement une preuve que vous avez posé la question, pour autant que vous soyez précautionneux et que vous vouliez absolument intervenir sous cette forme. Merci de ne pas prendre trop de temps, contrairement à moi, pour poser vos questions de façon à ce que le plus grand nombre de personnes puisse intervenir. Je vous rappelle que nous aurons en tout neuf réunions, que celle de ce soir est la première, que tout ne se termine donc pas ce soir, tout commence ce soir, ce qui n'est pas la même chose. Donc, que ceux qui voulaient poser une question et qui n'auraient pas réussi ne sortent pas furieux en disant « Je n'ai pas posé ma question », ils peuvent d'abord la poser par écrit, s'il y en a trop nous les mettrons en conserve et nous les sortirons, ou en revenant une autre fois, ce que nous espérons, nous espérons même que vous viendrez à toutes les réunions. Je dis cela pour essayer de vous rassurer, nous sommes là pour faciliter les choses et non pas pour fermer la bouche des personnes qui voudraient intervenir. Si jamais vous prenez trop de temps, alors j'ai derrière moi, peut-être que vous les apercevez, d'énormes cartons jaune et rouge, tous les sportifs comprendront ce que cela signifie, mais ce n'est pas contre vous, c'est simplement pour les autres, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

Qui est donc le courageux ou la courageuse ? Eh bien c'est une courageuse...Il s'agit d'un courageux, merci beaucoup, c'est très bien parce qu'il est toujours dur de commencer, je vous félicite. Je suis désolé, nulle offense, je suis totalement myope...

### **Christian MUYS, Mouvement national de lutte pour l'environnement**

Le projet du terminal méthanier dépasse largement le cadre d'un débat chauviniste de Dunkerquois. C'est vrai que des implantations industrielles beaucoup veulent à Dunkerque et à n'importe quel prix. Or derrière ce projet du terminal méthanier, il s'agit bien d'un débat national sur la politique énergétique française. Quelle énergie on a besoin demain ? Il s'agit également d'un problème d'aménagement du territoire, des terminaux méthaniers, on en fait partout, sur toutes les côtes. On a pris des engagements au niveau de Kyoto sur les émissions de gaz à effet de serre, on a les enjeux environnementaux qui sont le changement climatique, la montée des eaux et de la température. Avec Kyoto, avec la politique énergétique française, on nous a dit qu'on devait sortir de l'ère des énergies fossiles. On a gaspillé le pétrole, on n'aura plus de pétrole à donner aux générations futures. L'ADEME elle-même a remplacé l'énergie pétrole par le gaz, nous en avons pour cent ans. Après cent ans, il n'y aura ensuite plus de gaz à donner aux générations futures. On peut donc pas ne pas mettre ce projet dunkerquois en débat sur le sujet de la politique énergétique.

On nous a dit aussi de produire et de consommer autrement pour arrêter d'aller dans le mur face aux enjeux climatiques. Or prendre une énergie et la remplacer par une autre c'est pas le fond du débat. C'est pour cela que le débat sur le projet dunkerquois doit prendre une dimension du local à la politique globale, qu'elle soit française ou européenne et c'est là les enjeux du débat. Il ne s'agit pas de dire qu'il faut absolument un terminal à Dunkerque, nous avons peut-être besoin du gaz à

Dunkerque, mais en avons-nous besoin pour exporter ? Je prends l'exemple de la centrale nucléaire de Gravelines, une grande partie est exportée dans les autres pays, or pourquoi produire de l'énergie à Dunkerque pour l'exporter après dans d'autres pays ?

Il est donc nécessaire de faire tout ce bilan énergétique sur le territoire français, un terminal méthanier est en cours de construction au Havre, deux projets de construction de centrales thermiques au charbon, si l'on a besoin de la course au tonnage pour faire vivre un port, c'est pas la solution. On va empoisonner tout un secteur avec une surproduction énergétique alors dans d'autres pays ou d'autres endroits du continent on en a besoin. Nous ne sommes donc pas obligés de tout accepter à Dunkerque pour justement exporter. Nous devons prendre à Dunkerque ce dont nous avons besoin pour notre propre consommation.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup, tout ce qui vient d'être dit sera repris le 8 octobre, je tiens à le signaler. Un cahier d'acteurs correspond à peu près à ce que vous venez de nous résumer et merci de l'avoir résumé. Bien entendu, si les maîtres d'ouvrage souhaitent réagir, ils peuvent le faire tout de suite ou plus tard, comme ils le désirent. Lundi on peut entrer un peu plus dans le détail dans la mesure où au lieu de porter sur l'ensemble du travail des maîtres d'ouvrage, on porte sur ces problèmes de politique énergétique du pays et de Dunkerque. Je tenais le dire parce que je suppose que vous réinterviendrez lundi prochain.

Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

### **Marie-Paule HOCQUET, CLCV**

J'aimerais apporter un complément à l'intervention précédente. Monsieur tout à l'heure nous a dit "les besoins vont croître et le GNL devient une solution incontournable". Mais c'est sa version des faits, d'une façon de voir. Le malheur est que nous n'avons pas d'autres versions, nous n'avons pas de points de comparaison, ni de choix et comment voulez-vous donc émettre un avis objectif quand on n'a pas de choix ? En plus de ça, on nous dit de faire des efforts, d'éteindre nos lumières, de ne pas nous chauffer de trop, etc., et d'un autre côté on pousse à la consommation et on dit que cela va croître. Or nous devrions tous avoir pour discours que la consommation va baisser avec notre comportement civique ou du moins se stabiliser.

Nous ce qui nous interpelle beaucoup dans un tel projet par le fait que l'on ne nous présente qu'une seule alternative alors qu'il y aurait peut-être eu d'autres choix possibles ou un mixage. Mais nous on n'a ni les connaissances techniques ni les propositions de choix. Si cette décision est prise, les sommes investies seront tellement fortes que les autres choix on ne cherchera pas à les proposer non plus. Voilà ce que j'avais à dire pour l'instant.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien, ce n'est évidemment pas à notre Commission de répondre à votre intervention. Simplement, je signale pour l'information de tout le monde que votre association, Madame, est également en train de déterminer un cahier d'acteurs qui sera présenté si je me souviens bien lors de la séance thématique sur l'environnement, c'est-à-dire le 18 octobre à Saint-Georges-sur-l'Aa et que donc vous aurez également l'occasion de revenir, de remettre l'ouvrage sur le métier et de retrouver l'occasion en faveur d'autres possibilités, parce que si je me permets de faire une petite synthèse, c'est ce que vous présentiez.

Y a-t-il d'autres questions avant que les maîtres d'ouvrage ne réagissent. Ils peuvent évidemment le faire tout de suite, je ne fais qu'animer, nous ne faisons qu'animer la réunion. Mesdemoiselles, il y a ici deux personnes proches de moi, merci de ne pas oublier de vous présenter.

### **Jean SENAME, président de l'ADELFA**

Monsieur le Président, je vais même me lever. Je vais rebondir tout de suite sur ce que vous avez dit, nous avons également réalisé un cahier d'acteurs et je regrette quand même beaucoup qu'il n'ait pas été distribué tout de suite. On a tout de même une expérience de précédents débats sur l'EPR, sur les déchets radioactifs et là, quand les personnes se présentaient les cahiers d'acteurs étaient distribués. J'estime tout de même qu'on est un peu en déséquilibre, nous avons eu une brillante présentation, nous ne l'aurons évidemment jamais, nous n'en avons pas la prétention, nous ne sommes pas les promoteurs de quoi que ce soit, mais nous sommes tout de même aussi les reflets d'une réflexion qui s'appuie sur ce que peut dire la population.

Ma première réaction lorsque j'ai vu ce film et que j'ai entendu tout ce qui s'était dit, est de dire que le Clipon était autrefois des dunes et qu'ils vont devenir l'Eden maintenant, petite nuance. Cinq terminaux méthaniers en projet en France, moi cinq d'un seul coup j'estime que ça fait tout de même beaucoup. Nos amis de Fos-sur-Mer vont peut-être en avoir trois, ils vont tirer le gros lot.

Alors ma question, et c'est une question préalable parce que nous en aurons bien évidemment d'autres à poser, est de savoir si nous ne sommes pas en fait conviés à assister à ce qu'on appelle un jeu de stratégie. C'est-à-dire on voit un certain nombre de grosses sociétés de fournisseurs d'énergie, moi habituellement quand on parlait de gaz, je pensais que c'était Gaz de France, mais maintenant tout le monde se met sur les rangs, EDF, Suez, 4GAS au Verdon, une société hollandaise et donc je pense qu'il y a là un débat qui nous dépasse parce qu'en fait ce sont des grosses sociétés qui sont en train de placer leurs pions, non pas pour répondre à une demande énergétique française, Christian Muys l'a dit tout à l'heure, on est pays exportateur d'énergie, c'est un paradoxe parce que nous n'en produisons pas beaucoup. Nous sommes exportateurs d'énergie et nous ne pouvons donc pas dire que nous sommes en manque.

Evidemment, ces sociétés ont pour objectif d'investir sur un marché porteur d'offres énergétiques, pas la demande, l'offre énergétique. Donc, autrement dit, nous sommes nous embarqués dans une histoire qui nous dépasse et une fois de plus, c'est le choix de Dunkerque. Cela me pose question, peut-être que cela ne pose question à personne, auquel cas j'aurais parlé pour rien, mais nous sommes là nous pour faire un peu entendre la voix de la population dunkerquoise qui est une population qui a tout de même accepté beaucoup de choses : 14 sites Seveso, la pollution, même s'il y a eu des progrès même si on est encore loin d'être dans une situation satisfaisante, vous le savez bien. Et donc, nous allons poser un certain nombre de questions, notamment sur les risques, simplement par le fait que l'on va coïncider, je vais employer ce terme là, un terminal méthanier entre une centrale nucléaire et un vapocraqueur. Je me demande si c'est vraiment génial. Voilà pour le premier point.

Deuxième point, sur le chiffre des emplois promis eu égard à l'investissement, moi j'ai calculé avec les canalisations de gaz qu'il s'agit en fait un projet d'un milliard d'euros et si vous avez 50 emplois pérennes, cela veut dire que chaque emploi va correspondre à 20 millions d'euros. Ce sont tout de même des chiffres un peu ahurissants. Si on tient compte des 150 emplois avec ceux de suppléance, nous arrivons tout de même à 7 millions d'euros pour chaque emploi. Je trouve que cela fait beaucoup et que l'on ne vienne pas me dire qu'on va répondre en termes d'emploi aux

Nous nous posons également des questions sur l'évolution de l'outil portuaire. Nous sommes attachés au Port, nous sommes tout à fait intéressés à ce qu'il se développe mais ne va-t-on pas créer des problèmes par le fait de poser un terminal méthanier à l'embouchure de ce Port ? Il y aura en effet à côté le terminal conteneurs, le terminal roulier, les ferries, etc. Un port, surtout comme le notre, doit avoir la capacité de mettre en place des rotations extrêmement rapides, là il y aura un coup de frein. Je ne sais pas si c'est une bonne option.

J'aimerais qu'on lise un peu notre littérature, je vous assure que nous y avons travaillé, et nous proposons notamment une alternative, je vous la laisserai découvrir, et je pense qu'il s'agit d'une alternative sérieuse. Je vous remercie.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Avant de passer le micro à votre voisin, sur le plan imprimé pour la semaine prochaine, votre cahier d'acteurs sera tout à fait disponible, sur le plan informatique, on peut consulter votre cahier d'acteurs sur Internet. Vous aurez donc vous aussi l'occasion, Monsieur Sename, de présenter un peu plus en détail que vous ne venez de le faire le cahier d'acteurs en question avec son contenu et ses possibilités inventives, intéressantes d'alternatives par rapport à ce qui vous a été présenté ce soir lors de la réunion si je me souviens bien du 18 octobre. Et il sera facile de consulter votre cahier avant cette date. Encore une fois, tout ne se passe pas aujourd'hui, la première réunion défriche si je puis dire ce qui doit être repris plusieurs fois de suite de façon à ce que chacun ait la possibilité de bien argumenter son propos. Le maître d'ouvrage désire répondre.

### **Jean-Claude TERRIER**

Je me dis que si nous attendons la fin, on va avoir un peu de mal à répondre rapidement à tout. Brièvement à la première intervention, il est vrai que je suis un peu inquiet en tant que Directeur du Port devant cette idée selon laquelle il faudrait refuser un projet au seul motif qu'il ne profite pas uniquement aux seuls Dunkerquois. Mon métier est de faire en sorte qu'arrivent par le Port beaucoup de marchandises pour être exportées ailleurs. Si on ne devait accueillir que des investissements et des projets destinés à satisfaire les seuls besoins de la population du Dunkerquois, cela veut dire qu'il faut demain fermer Arcelor parce que je pense pouvoir vous dire que beaucoup de l'acier d'Arcelor n'est pas consommé dans le Dunkerquois. Il en va de même pour tous les médicaments d'AstraZeneca, car je ne pense pas qu'ils ne servent qu'à soigner les malades du Dunkerquois. Il est donc vrai que nous avons là une vraie divergence sur ce que doit être un grand port.

Sur la deuxième intervention, j'ai bien compris ce sentiment de ne pas avoir de choix finalement et d'être mis dans une seule logique. J'aimerais simplement insister, mais il le fera mieux que moi, sur une chose que Fabrice a dite. Le gaz est évidemment de l'énergie fossile mais nous ne nous inscrivons pas forcément dans une croissance globale de la consommation, il y a quand même toute une capacité de ce gaz à se substituer à de l'électricité actuellement produite par le fuel ou par le charbon et en passant du fuel ou du charbon au gaz, on fait quand même un sacré progrès sur un certain nombre de choses. Je pense donc que c'est quelque chose qu'il faut avoir en ligne de mire.

Dernier point pour Jean Sename qui évoquait cette difficile coexistence entre un éventuel terminal méthanier et d'autres trafics, notamment ferry, je crois que nous pouvons regarder ce qui se passe à

Zeebrugge qui n'est pas très loin de chez nous, où on sait très bien faire coexister depuis plusieurs années un terminal gazier et des développements de trafic roulier, encore hélas supérieurs à celui de Dunkerque. J'aimerais avoir pour le Port de Dunkerque dans les prochaines années ce qu'a été le taux de progression du Port de Zeebrugge ces dix dernières années.

## **Fabrice FOURCADE**

Juste en complément, parce que si on prend toutes les questions, nous allons effectivement finir par oublier. En réponse à la question de Monsieur du MNLE, reprise par Madame Hocquet, la question est évidemment complètement légitime, de quelle énergie avons-nous besoin pour demain et comment va-t-on s'y prendre pour répondre aux engagements de Kyoto, etc. Jean-Claude Terrier vient de donner une part de la réponse, mais EDF est clairement engagée dans le sens de la tenue des engagements de Kyoto. Entre 1990 et 2020, l'engagement est de baisser les émissions de CO<sub>2</sub> de 20 %, EDF est sur une trajectoire qui permettra de faire mieux que ça. EDF est clairement engagée dans une démarche plus que compatible avec le protocole de Kyoto et ce projet s'inscrit là dedans. Jean-Claude Terrier vient de le dire, avec le gaz, on va entre autres – je dirai juste après ce que l'on pourra faire d'autre – construire et alimenter des cycles combinés au gaz à Martigues alors qu'aujourd'hui, c'est du fuel. Ça veut dire que pour chaque kilowatt/heure produit demain à Martigues, on émettra deux fois moins de CO<sub>2</sub> et ce projet est le complément de celui de Dunkerque, parce qu'il faut bien aller quelque part chercher le gaz que l'on brûlera à Martigues à la place du fuel.

Clairement, EDF s'inscrit dans cette démarche au niveau de son parc de production mais aussi au niveau de sa démarche commerciale, si je puis dire. Vous avez dû voir la nouvelle marque d'EDF, Bleu ciel, et dans le slogan, il y a plus d'économies, plus d'écologie. Clairement on souhaite accompagner nos clients à faire des économies d'énergie, notamment dans le bâtiment. Je l'ai d'ailleurs signalé dans mes propos, nous devons tous faire, et EDF souhaite contribuer à cela et y est d'ailleurs engagée notamment par la réglementation sur les certificats blancs qui oblige EDF à aider ses clients à faire des économies d'énergie. On est donc pleinement engagés dans cette démarche, on doit globalement consommer moins, consommer mieux, le gaz est un peu à part pour la raison que l'on a évoquée à plusieurs reprises, c'est-à-dire qu'il y a les consommations de gaz de tout un chacun chez soi, mais il y a également la production électrique et plus de gaz pour la production électrique en contrepartie de moins de fuel, là encore c'est bon l'environnement, le CO<sub>2</sub> et l'effet de serre. Ça ne répond pas pleinement, à coup sûr, à votre question, ça ne répond pas à la question « quelle est la bonne politique énergétique pour demain ? » et ce n'est certainement pas à moi d'y répondre. Encore une fois, on porte grande attention à la problématique de Kyoto et du CO<sub>2</sub>.

Un point rapide s'agissant de la question de l'exportation, où va aller le gaz ? Il y en a d'abord pour la France, la production électrique dont je parle va avoir lieu en France. J'ai cité les deux cycles combinés au gaz de Martigues, on a un projet de cycle combiné au gaz à Blénod et on a trois projets de turbines à combustion, fonctionnant également au gaz à Montereau et à Vaires-sur-Marne. Il va donc falloir les faire tourner ces centrales, il va falloir du gaz, et la France a donc besoin de ce gaz. Par ailleurs, Monsieur Sename l'a signalé, aujourd'hui, lorsque l'on parle de gaz, on ne parle pas que de Gaz de France, EDF est aussi un acteur de ce marché gazier et vend du gaz depuis 2004. On a donc aujourd'hui plusieurs milliers de clients gaziers à qui on vend plusieurs milliers de milliards de mètres cubes. Là encore, il s'agit de gaz pour la France, on a des clients en France, de la production de gaz en France et c'est d'abord pour cela que on a ce projet de terminal à Dunkerque. Il est vrai que nous avons aussi comme ambition d'exporter parce que le groupe EDF n'est pas simplement EDF en France, nous avons des filiales en Grande-Bretagne, EDF Energy, et en

Allemagne, EMBV. Une partie de ce gaz servirait donc aussi à alimenter nos filiales. Ce gaz est donc d'abord pour la France mais aussi pour l'Europe.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien, je vais passer la parole au voisin de Monsieur Sename.

### **Léon PANIER, habitant de Gravelines**

Merci. J'aurai un constat à effectuer et ensuite quatre questions à poser concernant la sécurité, l'économique, l'environnement et la technique voire l'économique.

Tout d'abord le constat, je crois que nous nous devons de prendre acte que le site Est sera celui qui éventuellement prendra naissance si toutefois le projet aboutit.

En ce qui concerne la sécurité sur le plan maritime, l'entrée et la sortie de ces méthaniers s'avèrent effectivement dangereuses. Y a-t-il donc une présence permanente de remorqueurs à Dunkerque-Ouest ? Et si oui, qui paiera quand on sait qu'aujourd'hui la société de remorquage n'a jamais reçu un aval quel qu'il soit ou une indemnité quelle qu'elle soit pour être présente en permanence à Dunkerque-Ouest. Quand je lis dans une de vos brochures que l'on transfèrera à l'Administration la responsabilité de définir ou non une zone de protection éloignée, cela m'inquiète beaucoup et je souhaiterais que des prises de position de l'Administration soient effectuées assez rapidement, cela au moins pour rassurer les populations quant à la sécurité maritime.

Sur le plan économique, effectivement vous donnez un détail en disant qu'il en coûtera 700 millions d'euros, 18 mois auparavant c'était je crois 500 millions d'euros. Je souhaiterais donc savoir, dans l'état actuel des choses et je pense qu'EDF a la capacité de nous donner des chiffres beaucoup plus précis, combien cela coûtera-t-il et à qui ? Y aura-t-il des interventions publiques, principalement côté Port autonome ? Combien cela rapportera-t-il en cours d'exploitation et à qui ? Effectivement, l'action EDF actuelle, depuis l'ouverture du capital en octobre 2005, a augmenté de 130 %, donc en deux ans. Ne faut-il pas craindre que le contribuable consommateur mais principalement celui qui n'est que consommateur soit le dindon ? Je poserai donc une question précise : Afin qu'il en soit autrement, quelle est la position quant à cette redistribution possible des politiques en charge du pouvoir ? Je pense qu'eux aussi ont des réponses très précises à nous apporter.

Dans le domaine de l'environnement, lorsque nous voyons ce qui s'est récemment passé quant à la sécurité du domaine portuaire, nous vivons de plus en plus dans une société du tout interdit pour une majorité et du tout permis pour une minorité. Je pense là à celles et ceux qui effectivement prennent effectivement plaisir soit sur cette digue du Clipon, voire même en bordure de mer à Gravelines ou la digue du Braek et bien souvent, cette majorité qui est une représentation réelle de la population qui n'a pas la possibilité de faire comme cette minorité pour qui tout est permis, de continuer à satisfaire leurs hobbies.

Enfin, sur le plan technique, y a-t-il dans les tiroirs d'EDF un projet qui pourrait envisager une extension de la centrale de Gravelines dans le cadre d'une filiale gaz ? Merci.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Je voudrais juste rappeler une petite règle importante pour toutes nos réunions et notamment pour celle de ce soir, toutes ces questions vont être inscrites de façon à ce qu'elles ne disparaissent pas. Elles étaient extrêmement claires, merci beaucoup, Monsieur, et appellent évidemment un certain nombre de réponses ou de commentaires ou autres questions pour faire évoluer le débat. S'il est possible d'y répondre immédiatement, les réponses seront enregistrées. S'il n'est pas possible d'y répondre parce qu'elles demandent réflexion et une expertise si je puis dire, les réponses seront apportées dans le délai avant le mois de décembre, mais on espère en fait dans la semaine. Je dis cela pour ceux qui posent des questions et qui ne verraient pas de réponse apportée. Ils doivent le faire savoir, nous sommes là pour réguler ce genre d'échanges et donc pour que des réponses soient apportées. Je dis également cela pour les maîtres d'ouvrage, ils peuvent répondre tout de suite mais ils peuvent aussi répondre qu'ils vont répondre, ce qui est une possibilité plus sage que de vouloir avoir le dernier mot. Il n'est pas très constructif de vouloir avoir le dernier mot au sens télévisuel du terme, nous essayons de faire un peu mieux.

**Jean-Claude TERRIER**

Juste deux mots mais cela ne m'empêchera pas de compléter ensuite, sur l'aspect du remorqueur. A l'évidence, un projet comme celui-ci sera l'occasion de positionner en permanence des remorqueurs à l'Ouest. Ce qui fait qu'ils seront positionnés n'est pas une subvention ou une autorisation, c'est le marché et la quantité de travail. Aujourd'hui, le développement à l'Ouest se fait à travers des navires, notamment ferries, qui ne sont pas de gros consommateurs de remorqueurs mais nous espérons du développement du conteneur et également du quai à pondéreux Ouest, joint avec ce projet, justifiera tout à fait la présence permanente à l'Ouest de coques, ce qui est un plus pour l'efficacité et la sécurité.

**Fabrice FOURCADE**

Si je puis me permettre, Monsieur a entièrement raison concernant les coûts du projet, nous avons donné un chiffre plus proche de 500 millions d'euros et vous avez bien noté que nous parlons aujourd'hui de 700 millions d'euros. Nous n'avons évidemment pas réévalué ce chiffre pour notre plaisir, mais il y a malheureusement derrière cela un marché de la fourniture des matériaux utilisés dans le terminal, par exemple des aciers nickelés parce que les aciers cryogéniques sont des aciers qui contiennent 9 % de nickel. Il y a aussi un marché de l'ingénierie et ces marchés, pour des raisons un peu analogues de boom économique et de besoins énergétiques croissants à l'échelle de la planète, sont des marchés qui au cours de ces 24 derniers mois se sont fortement tendus, autrement dit les prix ont augmenté. Les prix du nickel ont augmenté de 150 %, ceux de l'acier ont augmenté, ceux de l'ingénierie aussi et on a été obligés de prendre également cela en compte dans nos prévisions de dépenses. Aujourd'hui, le chiffre le plus précis qu'on peut donner est celui-là, mais on ne garantit évidemment pas que ce sera la facture finale parce que le marché a évolué depuis deux ans dans un sens à la hausse, entre aujourd'hui et le moment où on passerait effectivement commande du terminal, les marchés en question peuvent encore évoluer, à la hausse comme à la baisse. Il s'agit de la meilleure estimation qu'on peut donner aujourd'hui.

Vous demandez ensuite qui paierait. Il n'y a là absolument aucune ambiguïté : pour ce qui concerne les travaux du terminal, ils seront entièrement financés sur les fonds des entreprises copropriétaires du terminal, mais cela nécessite un tout petit peu d'explications. EDF va mettre en place une société de projet qui va s'appeler Dunkerque-LNG et qui a vocation à devenir propriétaire du terminal. A l'origine, EDF sera propriétaire à 100 % de cette société, néanmoins, comme je l'ai laissé entendre,



on est ouverts à des partenariats et on est donc ouverts à ce que des partenaires prennent des participations dans cette société. On ne met qu'une condition : rester actionnaire majoritaire à 50,1 % au moins. EDF SA, telle que vous la connaissez, aura donc le contrôle et au moins 50,1 % de cette société propriétaire du terminal.

En outre, le terminal sera entièrement financé par les actionnaires de cette société, ce sont donc des fonds d'entreprises et en aucun cas des fonds venant de l'Etat ou de qui que ce soit d'autre. Les entreprises propriétaires de cette société financeront entièrement le terminal.

### **Jean-Claude TERRIER**

Pour rebondir pour le Port, les 50 à 70 millions d'euros qui incombent au Port seront bien sûr financés par lui-même, par son autofinancement ou sa capacité d'emprunt, mais il est exact que le Port a fait inscrire ce projet dans le contrat de projet Etat-Région 2007-2012, mais sur un investissement de cette importance pour le port, il est tout à fait logique que le Port aille chercher le soutien de son actionnaire unique qu'est l'Etat.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci pour ces explications qui viennent d'ailleurs, je crois, compléter celles qui sont dans la brochure et il était donc intéressant d'aborder ce problème et nous aurons également l'occasion d'en reparler. Je crois que plusieurs personnes ont demandé la parole, pourriez-vous lever la main, s'il vous plaît ?

### **Paul DUPONT, retraité de la marine marchande**

Retraité mais toujours passionné par le transport pétrolier et gazier pour la raison suivante : j'ai navigué de nombreuses années aux Pétroles d'Outre-mer, sur des tankers et j'ai également assisté aux essais du premier butanier européen à faire le transport entre Harze et l'étang de Berre. Je pense donc connaître un peu le système, le connaître peut-être mieux que personne parce que j'ai vécu sur les navires, sur les appointements, dans les raffineries, c'est tout un ensemble et c'est pour cela que je me permets d'intervenir ce soir.

Cette idée m'est venue tout récemment, c'est un peu un complément à ce que mon camarade Léon Panier également naviguant et que Jean Sename ont dit, j'ai passé la fin de ma carrière aux établissements Beillard et Criton et, je ne sais pas si certains d'entre vous s'en souviennent, nous avons eu l'occasion de réparer le Paul-Kaiser. Le Paul-Kaiser était un superbe méthanier construit par Normed, une merveille. Lors de son premier voyage, ce bateau s'est fichu sur les rochers à Gibraltar, ils ont eu beaucoup de chance, la construction faite à Normed était hypersophistiquée pour l'époque, les cuves n'ont pas été touchées, heureusement. Ce bateau est arrivé à Dunkerque avec une déchirure d'environ 100 mètres de long sur 2 mètres de hauteur. Cadre dans la réparation navale, j'ai donc assisté à tous les travaux sur un méthanier, j'ai eu l'occasion de discuter de cela et du problème technique, puisque je suis officier mécanicien.

Donc, pour revenir à mon idée, si un méthanier du type Paul-Kaiser viendrait par mauvais temps ou avarie se mettre sur les enrochements à l'entrée du Port Ouest, ce dernier est bloqué. Pour moi, le danger est là. Je ne suis pas contre le projet, loin de là, il n'y a pas que des critiques à faire, il faut également essayer de trouver les solutions. Si ce bateau reste bloqué à l'entrée du port, tout le secteur est bloqué. Nous avons eu l'avis de Léon Panier s'agissant du remorquage, moi j'aurais bien voulu avoir ce soir celui des pilotes parce que ce sont tout de même des gens qui savent de quoi ils

parlent, ils rentrent et sortent les bateaux parfois dans de grandes difficultés, surtout qu'il est parfois très pénible de rentrer des bateaux dans le port de Dunkerque malgré tous les moyens mis à disposition, les plubbers et tout l'appareillage dont on dispose actuellement.

Je me suis donc dit que les problèmes que les promoteurs de ce projet ont sont des problèmes de sécurité, le restant... Pourquoi donc ne pas décharger ce méthane à l'extérieur du Port ? Ils ont fait Antifer au Havre, c'est une digue et cela éliminerait tous les problèmes, enlever la présence de remorqueurs sophistiqués parce qu'il ne faudrait pas que l'on ne nous ramène un engin comme le Sergent-Decroq, c'était un remorqueur de Saint Nicolas... Je connais Dunkerque, on va encore essayer de trouver quelque chose bon marché, pardonnez-moi, mais j'en ai tellement vu...

Mon idée est donc celle-là, pourquoi s'est-on axé sur tous ces appontements intérieurs et n'a-t-on rien prévu à l'extérieur ? En plus de cela, si le projet vient à son terme, positivement essayez d'aller le plus vite possible, que l'on ne nous coupe pas l'herbe sous les pieds comme on vient de le faire avec les autoroutes de la mer.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci pour votre témoignage. Je pense que le Port saura interroger les pilotes qui nous apporteront leurs lumières.

### **Jean-Claude TERRIER**

Le Commandant veut peut-être répondre. Je me félicite de voir qu'un méthanier peut être déchiré sur 100 mètres sur 2 et ne pas perdre une goutte de cargaison.

### **Michel MOAL, Commandant en Second, Capitainerie du Port autonome de Dunkerque**

Je crois que le début de votre intervention illustre parfaitement la robustesse des méthaniers, à savoir l'échouement du El-Paso-Paul-Kaiser qui a eu effectivement lieu, comme vous l'avez très justement dit, en 1979 et qui s'est déchiré sur à peu près de 100 mètres de double fond au sortir de Gibraltar. Ceci montre donc l'efficacité de la double coque dans ce domaine.

Pour ce qui est de la seconde partie de votre question, je ne sais pas si des pilotes se trouvent dans la salle, mais nous pouvons répondre sans dévoiler les conclusions des études qui, je le rappelle, sont actuellement en cours, que l'entrée de ce type de navires sera accompagnée de trois voire quatre remorqueurs et éventuellement un remorqueur d'escorte dans le chenal. Là aussi, pour faire référence au Sergent-Decroq, le bateau pompe, je précise qu'il s'agira de remorqueurs spécialement équipés anti-incendie. Je ne sais pas si cela répond à votre question mais on vous invite à venir aux réunions risques où nous allons aborder ces questions bien plus dans le détail.

Je suis également ancien marin de la marine marchande, je n'ai pas navigué sur des méthaniers mais je pense qu'on a su s'entourer de gens ayant une expérience très forte de la navigation sur les méthaniers, dont quelques commandants de méthaniers.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien. Le 8 novembre se tiendra à Craywick une réunion sur les risques et ces questions seront reprises plus en détail. Je pense cependant qu'il s'agissait d'un échange tout à fait heureux. Il y a un Monsieur à qui je dois donner la parole depuis longtemps, vous l'avez donc.

**Raoul DEFRUIT, habitant de Gravelines**

Plusieurs questions ont déjà été posées, je ne vais donc pas le refaire, mais j'aimerais dire que lorsque nous regardons l'assistance ici présente, nous voyons qu'elle est tout de même d'un âge certain ou d'un certain âge. J'étais présent à la dernière réunion du Conseil municipal des jeunes de Gravelines qui a sollicité une information concernant le terminal méthanier. La Commission particulière du débat public pourrait-elle venir et leur expliquer ?

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Ce serait tout à fait avec plaisir, la réponse est donc oui pour ce qui nous concerne. Nos interlocuteurs ont des devoirs de prudence et on les comprend mais nous avons pris contact avec différentes personnes de l'Académie et du Rectorat pour essayer d'aller justement vers les jeunes. Votre proposition qui n'est pas la même va tout dans le sens d'un effort que nous voudrions faire et qui est soutenu par la Commission nationale, nos patrons. Nous nous verrons donc pour nous entretenir s'agissant des modalités selon lesquelles nous pourrions faire les choses, mais ceci est tout à fait bon. Il y a un concert à côté, il y a beaucoup de jeunes et personne de nos âges, vous avez pu le remarquer. Il s'agit d'un phénomène un peu normal, nous sommes un vendredi soir et il est peut-être plus amusant d'être à côté que dans cette salle. Mais on est capables d'aller vers les jeunes quand vous le désirez. C'est tout à fait oui.

Je vais vous passer la parole, mais je vois que l'heure tourne et j'ai une note à lire. Je ne sais pas si j'aurais le temps de passer la parole à Monsieur Lopes, mais j'essaierai de le faire et, s'il vous plait, je ne voudrais pas vous emmener vers des heures excessives à l'aube du week-end si je puis dire, rédigez vos questions pour que nous les reprenions la prochaine fois. Vous avez la parole, Monsieur.

**Franck GONSSE, Secrétaire général des Dockers**

Merci. Je pense que je vais faire plaisir à mon prédécesseur, je suis un jeune par rapport à toutes ces interventions et je vais également essayer en même temps de ne pas être trop long parce que j'aurai très bientôt l'occasion de reprendre la parole puisqu'il y a plusieurs réunions, et que le syndicat des dockers entend suivre cela de près. Je pense que ce projet est un atout, un enjeu pour le Port de Dunkerque, étant dans le développement du Port au quotidien. Je ne vais pas expliquer toute l'histoire, ce serait trop long, mais nous pourrions échanger avec les Dunkerquois qui le désirent après ces débats car nous nous rendons compte que beaucoup d'entre eux ne connaissent pas l'histoire du Port.

Tout simplement, un terminal gazier quand même, cela a déjà été dit, un grand projet comme celui-là ne va pas se représenter tous les jours dans notre port. Il faut réfléchir de manière un peu plus large et je pense que ce projet peut ramener des taxes, des taxes professionnelles, développer tout l'aspect sécurité. On est évidemment au quotidien, nous dockers, dans nos entreprises en train de rechercher tout cet aspect sécurité. Pour imaginer clairement, pas plus tard que quinze ans en arrière, il était compliqué de faire porter un casque à un docker, aujourd'hui, on y arrive. Nous avons également eu des projets comme l'ampleur du QPO, lorsqu'il a fallu installer ce quai à Pondéreux et mettre ces grands vracs, on a aussi contribué et participé avec notre Direction Sea Invest, Sea Bulk aujourd'hui, à trouver des systèmes d'arrosage.

On est en plein dans le Grenelle de l'Environnement, dans un développement durable, malgré un gouvernement qui n'est pas forcément vert, mais plutôt bleu, mais qui s'y attelle tout de même. Je

crois que nous allons entrer de plus en plus dans ce développement durable, donc dans cette sécurité, cette analyse permanente de ces grandes entreprises, de ce terminal gazier parce que l'on va peut-être innover aussi demain dans ce domaine. Mais pour parler vraiment de ce que le syndicat vit aujourd'hui, au quotidien et depuis plusieurs années, c'est qu'il faut améliorer au quotidien et ne pas passer à côté de tout ce que cela va pouvoir générer, je le répète, en taxes et taxes professionnelles pour développer le bassin d'emplois mais aussi le secteur du Dunkerquois et le Port de Dunkerque. Nous sommes le troisième port, nous avons des capacités géographiques extraordinaires, il est vrai qu'on peut réfléchir à toute méthode en termes de déplacement et en termes d'adaptation pour chacun.

Je vais m'arrêter là parce que j'interviendrai lundi soir, si je puis me le permettre, à la CCI, et j'essaierai d'être un peu plus long. Un petit dernier mot, sachez que nous, les dockers, on a également dû nous adapter à beaucoup de choses et qu'il y a aussi parmi nous des chasseurs, des pêcheurs. Et, lorsque nous avons des dossiers importants pour développer l'emploi des dockers, on a toujours su trouver des solutions et évidemment faire des pas en arrière, en avant pour nos loisirs puisqu'il y en a beaucoup autour de cette zone du Clipon. Le Dunkerquois aime les loisirs et il les aime parce qu'il y a ces entreprises qui permettent de nourrir nos familles mais aussi d'avoir des loisirs au quotidien. Merci.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci pour cet avis qui sera donc complété lundi prochain. Je vais maintenant entrer dans une phase d'atterrissage, comme les commandants de bord, je vois l'heure qui tourne, il est bien de commencer et de terminer plutôt à l'heure. Ceux qui souhaitent prendre la parole peuvent-ils, au moins à titre conservatoire, écrire quelque chose sur une petite fiche. En effet, si je ne leur donne pas la parole dans un instant, leurs questions pourront être mises en mémoire et reprises à une prochaine réunion en fonction de leur présence. Je vous demande cela de façon à ne pas frustrer des personnes qui auraient voulu dire quelque chose ce soir et qui n'auraient pas pu. Comme je dois donner l'exemple, une personne a rédigé une fiche, Monsieur Lopes. Pourriez-vous poser votre question ? Cela montre que l'on arrive également à prendre la parole en rédigeant une fiche.

### **Paulo Serge LOPEZ, Les Verts**

Merci, Monsieur le Président. En fait, par rapport aux propos tenus par le Président de la Communauté urbaine, nous avons à Dunkerque le souvenir de deux commissions particulières du débat public, une en décembre 2005 s'agissant des déchets nucléaires dans cette même salle, et une en janvier 2006 relative à l'implantation d'un EPR à Flamanville en Normandie dans la salle du Conseil communautaire. On a en fait bien le souvenir des propos tenus à l'époque par les représentants d'EDF en l'occurrence Monsieur Bernard Sahla qui nous indiquait qu'il était tout à fait nécessaire pour l'indépendance énergétique de la France d'implanter un réacteur dit de troisième génération, et ce même si la Commission particulière avait pour objet d'implanter un réacteur à Flamanville, on savait très bien que par la présence à Dunkerque d'une session spécifique il s'agissait de vendre un septième réacteur adjacent aux six existants de la centrale nucléaire de Gravelines. Comme Monsieur Fourcade n'avait pas forcément répondu à une question posée par Monsieur Léon Panier il y a quelques minutes, ma question sera toujours la même : EDF envisage-t-elle d'implanter près du terminal méthanier une centrale au gaz visant à la production d'électricité ? En effet, Monsieur Fourcade nous a allègrement cité les projets qui ont lieu du côté de Martigues, de Marseille et du côté de la région parisienne.

**Fabrice FOURCADE**

Vous avez raison, je suis désolé, je n'ai pas répondu à cette question noyée dans le flot et je m'en excuse. La réponse est qu'EDF n'a aujourd'hui pas de projet de construction de cycle combiné à côté du terminal, l'entreprise a trois projets de cycle combiné en France, deux à Martigues, un à Blénod ; trois projets de turbine à combustion, à Vaires-sur-Marne et à Montereau. Il n'y a pas d'autre projet de cycle combiné aujourd'hui en France.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien. Je vais continuer les questions, je vais encore en prendre deux ou trois parce que nous avons commencé avec un petit quart d'heure de retard, on va donc avec un petit quart d'heure de retard. La parole est donc à la dame la plus proche du micro, merci de prendre la parole.

**Elisabeth GUEURET, Adelfa**

Il s'agit surtout d'une question de méthodologie. Il y a bien sûr déjà eu des débats publics, ce sont pas des expériences mais des aventures intéressantes et nécessaires de démocratie participative. L'ADELFA a posé cinquante questions, mais c'était avant le débat public et je sais donc pas comment vont se faire les réponses. D'autres instances comme le S3PI planchent également sur ces questions, comment vont se faire les retours dans ce débat public et comment vont se faire les retours du Conseil de développement durable de la CUD qui planche aussi ?

S'agissant de ce que vous avez exposé pour le calendrier, il apparaît que les études seront faites en 2008. Ce débat public qui se termine fin 2007 arrive donc avant la fin de ces études.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je peux très rapidement répondre. S'agissant des cinquante questions, vous pouvez à nouveau en poser cinquante ou plus, c'est-à-dire que vous pouvez reprendre les questions qui ont été posées au S3PI au mois de mars dernier, elles seront actualisées et je pense qu'un grand nombre d'entre elles, pas toutes, figurent sous une autre forme dans le cahier d'acteurs d'Adelfa qui est disponible. Si vous voulez les compléter, il n'y a pas de problème. Voici une première réponse, la plus ouverte possible.

S'agissant du calendrier, je me répète, le débat public est fait pour que les divers acteurs, les diverses parties prenantes, comme l'on dit dans le jargon de ce genre de débats, puissent s'écouter les uns les autres, et que les maîtres d'ouvrage notamment puissent, s'ils souhaitent continuer, reprendre un grand nombre des observations, des suggestions, des ouvertures vers d'autres solutions qui leur sont présentées. Soit ils les rejettent et ils doivent argumenter ce rejet en disant « Cela n'est pas possible, cela ne nous intéresse pas, nous ne voulons pas pour telle et telle raison », soit ils les reprennent en disant « Nous reprenons cette suggestion » ou « Nous allons changer le projet de façon à satisfaire les interlocuteurs qui nous ont offert ces possibilités durant le débat ». Mais il ne s'agit pas de décider, il ne s'agit si je puis dire pas de convaincre, il s'agit simplement de présenter diverses options selon les intérêts que l'on représente, selon les convictions que l'on a, selon les craintes que l'on exerce à travers l'expérience que l'on peut avoir sur un certain nombre de choses.

Voilà donc si vous voulez la façon de progresser. Lorsque le débat sera terminé, la Commission que vous voyez ici rassemblée doit faire une synthèse, cette synthèse sera présentée dans ses grandes lignes, même si elle n'est pas complètement rédigée, le 7 décembre, qui est la dernière réunion un

peu équivalente à celle-ci et qui permettra, j'espère avec les mêmes participants, de retenir l'essentiel de ce qui aura été présenté. A la suite de quoi, nous enverrons ces conclusions à la Commission nationale du débat public qui les accepte ou qui les rejette. Si elle les accepte, plaçons-nous dans cette situation plutôt optimiste, elles seront à ce moment-là transmises aux maîtres d'ouvrage et ces derniers effectueront l'effort que je vous ai signalé tout à l'heure dans le but, au bout de trois mois, d'avoir une position de l'Administration qui va engager avec les maîtres d'ouvrage l'enquête publique décidant du démarrage du projet. C'est à ce moment-là que des études complémentaires figureront mais nous n'allons pas attendre la fin de toutes les études alors que l'on ne sait pas encore exactement vers quoi nous nous dirigeons dans le détail. Il est normal qu'il y ait un chevauchement des deux aspects. Il n'y aura pas de chevauchement si le projet est abandonné, c'est clair, mais s'il est pris en compte, des études seront adaptées à la décision qui arrivera finalement dans le courant 2008. Voilà donc ce que je peux vous répondre sur le plan du rôle de la CPDP vis-à-vis de la procédure. J'espère que j'ai été assez clair.

Je vais prendre une dernière question et je vous propose d'écrire les questions qui n'auraient pu être exprimées oralement, de façon à en tenir compte pour la prochaine fois, notamment lundi, ce qui n'est pas bien loin. La parole est donc à vous, Madame.

### **Marie Paule HOCQUET, CLCV et membre de l'ADELFA**

Merci. Je reprends la parole parce que je pensais que le débat aurait été plus important que cela et j'ai voulu laisser la parole à tous. Je voudrais faire remarquer une chose pour peut-être améliorer les autres réunions du débat, la grande disparité entre les moyens mis à la disposition des associations et l'information du public. Ce débat public s'appelle débat public et je ne suis pas du tout convaincue que les gens aient été suffisamment informés. Y aurait-il moyen d'intensifier l'information et les invitations auprès de la population ? En effet, il y a ici des experts dans les domaines techniques mais nous sommes nous-mêmes experts dans ceux de la vie quotidienne et de l'habitat et il est bien dommage que de nombreuses personnes n'aient même pas entendu parler de cela.

Je voudrais aussi faire remarquer qu'il est dommage que les cartes présentées soient si réduites, on dit par exemple que le village de Mardyck est à 2,5 kilomètres du projet mais il est déjà adossé aux usines Polimeri et Total et se trouvent à un saut de puce Grande-Synthe, Fort-Mardyck, etc., où la densité de population est très intense. En effet, dans les projets qui ont été présentés, l'humain figure dans le titre et point, cela s'arrête là. Il y a un chapitre plus important sur les plantes, les animaux et les oiseaux, mais l'on se demande si les humains existent. Ils ont juste été un peu évoqués dans la première projection avec quelques personnes qui se baladaient dans l'usine. Ceci est vraiment déplorable.

Dans le même temps, on a passé trop vite sur le fait que, dans le dos du village de Mardyck ou aux alentours des autres villes et villages, il y a déjà beaucoup de sites Seveso plus d'autres usines dangereuses non soumises à déclaration. Il serait quand même peut-être temps de faire un point et il est dommage qu'il n'y ait pas eu une aussi grande virulence pour d'autres marchés qui nous sont passés sous le nez, que pour celui-ci. On aurait peut-être le droit d'avoir une vie un peu plus sereine.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien, je vais répondre très rapidement sur ce qui nous concerne, c'est-à-dire sur l'audience, la qualité de la participation. Nous on souhaite qu'il y ait le plus de monde possible et on souhaite

également remplir le balcon si possible. Nous avons essayé de donner le plus d'informations et de publicité à l'organisation de cette première réunion, nous pouvons mieux faire et nous acceptons tout à fait vos critiques. Si vous voulez nous aider à faire la publicité des prochaines réunions, n'hésitez pas, on a de nombreux documents à vous donner, que vous pourrez distribuer. Et si vous avez des suggestions pour que nous améliorions la qualité de notre information, elles sont les bienvenues. Je comprends très bien que vous souhaitiez qu'il y ait plus de monde, nous aussi, on espère faire mieux la prochaine fois et on espère bien entendu votre présence à vous tous puisque vous avez déjà eu le courage de venir un vendredi soir.

Je vais maintenant passer la parole à mes voisins de droite pour savoir s'ils ont quelques réactions à indiquer puisque ce sont tout de même eux qui prennent les risques sur le plan financier et celui de l'entreprise. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils sont à la tribune, il y a une différence entre ceux qui sont les maîtres d'ouvrage et ceux qui ne le sont pas, il faut tout de même le rappeler.

Si vous avez donc quelque chose à dire, vous êtes les bienvenus, sinon, on se revoit lundi, sachant que Monsieur le Sous-préfet Borius prendra la parole pour la conclusion, puisque nous avons appris que Monsieur le Préfet de Région a eu une visite inattendue de ses services au dernier moment, ce qui l'a empêché de nous rejoindre. Donc, juste après un dernier mot des maîtres d'ouvrage, je me permettrais, Monsieur le Sous-préfet, de vous passer la parole, après quoi nous pourrions terminer la conversation pendant le temps que vous voulez autour d'un verre près de la sortie comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure.

### **Philippe ANTOINE, EDF**

Je vais répondre à une question.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Vous pouvez répondre à toutes les questions que vous voulez, sachant que ce serait une bonne chose que vous ayez un temps de parole équivalent à celui qui a été pris par les questionneurs.

### **Philippe ANTOINE**

Je vois que se trouve dans la liste une question à laquelle on a oublié de répondre : « Cinq terminaux en France, cela fait beaucoup ». Je ne me souviens plus de la personne qui l'a posée, mais pour être tout à fait juste, il n'y a pas que cinq projets de terminaux en France, il y en a aussi en Hollande et en Allemagne. Ce n'est donc en fait pas cinq projets de terminaux mais huit ou neuf qu'il faudrait mentionner dans toute la partie Nord-Ouest de l'Europe.

Pourquoi tous ces projets de terminaux ? Comme Fabrice vous l'a expliqué, il va y avoir de gros besoins d'importation de gaz sur le marché européen et cela pour deux raisons. La première est une croissance de la demande, pour vous donner un rythme, je dirais que sur une période allant de 2005 à 2015 nous pensons à 100 giga mètres cubes. On peut dire qu'on va faire des économies, que ce sera peut-être 80, il y a une incertitude à ce sujet, mais il est sûr que la production domestique en Europe va elle aussi baisser de 100 giga mètres cubes et il va falloir les trouver de toute façon, ce n'est pas une question de savoir si la demande va augmenter ou pas, il va falloir les trouver. Il y a deux solutions pour ramener le gaz : soit par pipeline, soit par gaz liquéfié. Les pipelines viennent de l'Est par la Russie, du Sud par l'Algérie, du Nord par la Norvège et quand vous avez un pipeline, vous êtes tributaire du fournisseur se trouvant à l'autre bout, vous ne pouvez pas dire « Je vais bouger le pipeline », une fois qu'il est là, il est là et cela pose évidemment un problème de sécurité

d'approvisionnement. Vous êtes non seulement tributaire du fournisseur, mais de tous les pays intermédiaires qui traversent le pipeline et de tous les différends qui peuvent éclater entre eux. Vous avez donc un problème de sécurité d'approvisionnement.

Deuxième point, pour trouver le gaz, il faut le chercher ailleurs et être capable d'aller le chercher plus loin, notamment au Moyen-Orient parce que s'y trouvent les réserves en dehors de la Russie, mais aussi dans le Golfe de Guinée et peut-être même plus loin. Vous êtes donc dans ce cas obligés de passer par le gaz naturel liquéfié, donc tous les pays européens ont des projets d'importation de gaz naturel liquéfié. Il y en a cinq en France, ils ne se feront probablement pas tous, je ne sais pas, il revient aux gens de décider. EDF pense que le projet à Dunkerque est un bon projet, on a travaillé dessus, on a fait une revue de tous les sites en France et il était clairement pour nous le meilleur en termes de sécurité, de distances de sécurité qui pouvaient être envisagées et aussi en termes économiques, n'ayons pas peur de le dire, parce qu'on est dans une position nous permettant d'alimenter le marché français et les autres marchés. Pourquoi alimenter les autres marchés ? C'est assez simple, cela nous permet un effet de taille, de limiter nos coûts et d'en faire finalement bénéficier nos clients parce que cela fait également partie de nos objectifs. J'espère avoir répondu à votre question, merci.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup, il n'y a pas d'autre demande de parole à ma droite ? Monsieur le Sous-préfet, si vous voulez bien venir à la tribune. Vous représentez l'Etat et vous faites à ce titre la conclusion de cette réunion d'ouverture. Merci beaucoup.

## **Conclusion**

**Jean-Régis BORIUS**  
**Sous-préfet de Dunkerque**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je ne sais pas si je vais conclure un débat qui s'ouvre mais ce que je peux dire en première analyse à la suite de cette réunion c'est qu'il ne faut pas avoir trop de regret sur l'assistance présente ce soir à ce débat public. Je trouve que vous avez d'une certaine façon eu satisfaction puisque les partenaires concernés se sont parlé, se sont écoutés et je pense donc que les choses sont positives de ce point de vue. Il faut tout de même reconnaître qu'ici, à Dunkerque, on a une culture du débat, nous débattons fréquemment entre nous dans de nombreuses instances et je retrouve ici des personnalités qui participent fréquemment à des réunions du Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles, du Comité local d'information et de concertation du complexe industrialo-portuaire, de la Commission locale d'information de la centrale de Gravelines et puis des structures de collectivités locales comme par exemple le Conseil de développement durable de la CUD. Il y a donc ici une véritable culture du débat public et il serait bon que les huit prochaines réunions, qui vont se développer jusqu'au mois de décembre, soient l'occasion de donner à des gens qui n'ont pas l'habitude de participer aux réunions un peu fermées c'est vrai du S3PI, du CLIC, etc., de venir s'exprimer en citoyens de base qu'ils sont et qui ont des choses à dire parce que je pense que tout le monde peut avoir des choses à dire sur ce projet.



Evidemment, à ce stade, l'Etat est un observateur, un observateur d'ailleurs très attentif puisque les conclusions du débat public vont être évidemment fort utiles si le projet continue après le débat pour qu'à un moment donné, l'autorité qui devra délivrer une autorisation, c'est-à-dire le Préfet, utilise pour prendre sa décision tous les éléments qui auront été mis sur la table pendant ce débat public. Il y a donc aujourd'hui des éléments positifs dans ce projet et il y a aussi des éléments moins positifs. Les éléments positifs sont évidemment qu'un projet de 750 millions d'euros est un projet qui crée de la richesse, c'est un projet qui apporte de l'activité au port de Dunkerque et qui en a besoin dans une concurrence aujourd'hui internationale extrêmement dure entre les différents ports de l'Europe de l'Ouest et, de ce point de vue-là, on peut penser, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle le représentant de l'Etat au Conseil d'administration du Port a voté pour ce projet, il s'agit effectivement d'un projet ayant des aspects économiques extrêmement positifs. Mais il s'agit également d'un projet qui a des aspects moins positifs, c'est un projet qui a des impacts sur l'environnement, c'est un projet qui devra démontrer qu'il maîtrise les risques industriels et toutes ces questions font aujourd'hui l'objet d'études et nous n'avons pas les réponses. L'Administration qui devra procéder à l'instruction d'un dossier lorsqu'il sera déposé, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, regardera attentivement si les avantages économiques qui sont présentés par ce projet compensent et bien au-delà les inconvénients qu'il peut présenter. Telles sont les données actuelles du débat.

Pour l'instant, le Préfet n'a donc pas d'avis sur un projet définitif qui serait déposé dans ses services, il écoutera avec une attention soutenue tout ce qui se dira dans les différentes réunions, les réunions thématiques, les réunions qui vont se dérouler à Loon-Plage, à Gravelines, à Grande-Synthe, à Craywick, à Pitgam avec la population des communes concernées, de façon à se faire une idée définitive des conditions dans lesquelles un tel projet pourrait voir le jour à Dunkerque, ce que j'espère pour ma part, mais il faut encore s'assurer que les conditions de sa réalisation sont bonnes au regard de nos lois et de nos règlements en vigueur.

Personnellement, j'essaierai donc de participer au plus grand nombre de réunions possibles de façon à faire remonter les informations à qui de droit.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup, Monsieur le Sous-préfet, je vous propose qu'on applaudisse parce que cela nous réveillera pour ceux qui se seraient endormis et pour nous réveiller complètement, je vous propose de nous retrouver à côté et je vous dis à lundi prochain, pour ceux qui le pourront, à la Chambre de commerce et de l'industrie à 18 heures 30. Bonsoir.

## **Index**

*Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :*

Beillard et Criton.....	24	plubbers.....	25
Harze.....	24	Raoul DEJOUÉY.....	26