

# Débat public

## Projet de terminal méthanier à Dunkerque



# GRAVELINES

**Vendredi**

**26**

**Octobre**

- Vous habitez Gravelines ou ses environs
- Un projet industriel d'envergure est envisagé sur votre commune
- Pour mieux le connaître, pour poser vos questions, pour donner votre avis...

**Participez à cette réunion publique !**

**Salle Caloone à Gravelines - De 18 h 30 à 21 h - Entrée libre**

**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 multi-thèmes**  
**du vendredi 26 octobre 2007**

*La deuxième réunion multi-thèmes concernant le projet de terminal méthanier à Dunkerque a eu lieu vendredi 26 octobre. La réunion s'est ouverte à 18 heures 40 sous la présidence de Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT.*

**ETAIENT PRESENTS :**

*Bertrand RINGOT*

*Jean-Régis BORIUS*

*Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT*

*Fabrice FOURCADE*

*Frédéric CARON*

*Bruno MILCZYNSKI*

*Sylvain RINGOT*

*Gustave DEFRANCE*

*Aline YASMINE*

*Camille SAISSET*

*Claude HANOTEAU*

*MAIRE DE GRAVELINES*

*SOUS-PREFET DE DUNKERQUE*

*PRESIDENT DE LA CNDP*

*DIRECTEUR DU PROJET EDF DIR.GAZ*

*RESPONSABLE ETUDES DU PROJET PAD*

*DIRECTEUR DU PROJET PAD*

*DIRECTEUR TECHNIQUE DU PROJET EDF*

*CPDP*

*CPDP*

*CPDP*

*CPDP*

*Avec la participation des habitants de Gravelines.*

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je crois que l'heure est passée pour commencer notre réunion. Merci de nous avoir rejoints. Nous allons être accueillis par Monsieur Bertrand Ringot, maire de Gravelines. Je vais lui passer la parole immédiatement et je prendrai ensuite quelques minutes pour vous faire l'actualité de notre débat.

**Bertrand RINGOT**

Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les membres de cette Commission, Messieurs les représentants d'EDF, du monde associatif, Mesdames et Messieurs, chères Gravelinoises, chers Gravelinois, permettez-moi tout d'abord de vous souhaiter chaleureusement la bienvenue à Gravelines pour cette réunion générale consacrée à ce grand projet de terminal méthanier, initié par le Port autonome de Dunkerque et confié à EDF. Je remercie la Commission qui a souhaité réaliser ses réunions dans des villes différentes de l'arrondissement de Dunkerque, proposition que j'avais d'ailleurs formulée par écrit, suite à notre rencontre en mairie de Gravelines, et ce afin de toucher un maximum de publics. L'intérêt porté à ces réunions par les populations ira, à mon sens, grandissant au fur et à mesure de l'avancée du débat public dans le temps. Il faut, je crois, s'en féliciter. L'enjeu, il est vrai, le justifie pleinement, et nous devons en cela féliciter la Commission dans sa volonté de transparence, de permettre le plus large échange possible mais aussi de n'éluder aucun aspect du projet. La qualité de l'ordonnancement de ces réunions est là pour en témoigner, vous allez pouvoir le constater. Par ailleurs, le principe des cahiers d'acteurs, mis en place et diffusés largement au public permet également, à mon sens, à chacun de synthétiser au fur et à mesure de l'avancée des réunions, l'ensemble des enjeux du projet, et d'assimiler tous les arguments développés par les acteurs associatifs, les citoyens et les porteurs du projet. Je vous invite d'ailleurs à en prendre connaissance ; ils sont disponibles à l'entrée de cette salle. C'est, je crois, une bonne méthode de travail, que je souhaitais saluer.

Un mot sur le positionnement de ce projet, un des enjeux finalement de la discussion. Pour ma part, je ne vous cacherai pas que j'attends avec une certaine impatience le résultat de l'étude de risques menée par EDF, ainsi que les analyses de la DRIRE sur ce sujet très précis, avant de pouvoir émettre un avis. En effet, ce critère, même s'il n'est pas le seul concerné, me semble assez déterminant dans l'analyse pour le choix du site. J'ai bien entendu tous les arguments développés sur les deux sites. Ils sont nombreux dans un sens ou dans un autre. Il y en aura sûrement d'autres ce soir, c'est le vœu que je formulerai. Par ailleurs, si le projet devait se réaliser, j'insisterais personnellement sur la nécessité de contractualiser avec le territoire communautaire mais aussi avec la commune d'accueil concernée, avec l'Etat bien évidemment et l'ensemble des collectivités locales, un contrat de site -je l'ai qualifié ainsi- prenant en compte et listant très précisément tous les engagements négociés avec l'opérateur EDF et les collectivités sur le plan de l'environnement et des compensations précises à prévoir, mais aussi sur le plan de l'emploi et de la formation professionnelle, tant dans la phase de construction que tout au long de la phase d'exploitation du terminal, tout au moins dans sa phase d'amortissement. Nos populations, en effet, j'en suis le témoin, ont parfois l'impression que leur intégration dans ces unités de production n'est pas aussi aisée qu'elles auraient pu l'imaginer. Certes, de nécessaires qualifications sont indispensables mais je pense qu'en anticipant les besoins (également avec l'Education nationale), on peut maximiser, à l'avenir, les retombées en termes d'emplois pour nos populations. C'est un critère déterminant de notre bassin d'emploi, qui compte encore, il est vrai, un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale, malgré nos efforts et malgré il faut bien le dire une densité importante en termes d'installations industrielles. Voilà, en guise d'introduction, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, ces quelques propos que je souhaitais vous dire au nom du Conseil municipal de

Gravelines. Je vous souhaite bien sûr une excellente réunion de travail à Gravelines. Je vous remercie de votre attention.

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

Merci beaucoup Monsieur le Maire pour votre accueil et ces propos introductifs qui replacent le débat qui continue, si je puis dire, par rapport aux quatre réunions précédentes, qui se poursuivra -je le rappellerai en fin de réunion- avec notamment le problème des risques, au début du mois de novembre à Craywick et qui fait l'objet, je le rappelle pour ceux qui n'auraient pas suivi l'ensemble des réunions précédentes, de deux sortes de réunions. Il y a les réunions dites "thématiques". On en a déjà eu deux, l'une sur la politique de l'énergie et la politique d'aménagement, dans le Dunkerquois, de ce projet, l'autre, la semaine dernière, à Saint-Georges sur l'Aa, sur les problèmes d'environnement et de cadre de vie. Je l'ai annoncé il y a un instant, il y aura une troisième réunion thématique sur les problèmes de risques, où l'on parlera, si le site était retenu pour ce projet de terminal méthanier, de la conduite du gazoduc d'évacuation du gaz regazéifié, si je puis dire, après avoir été réceptionné sous forme liquide. On n'a pas oublié cet aspect-là qui va d'ailleurs faire l'objet d'une petite réunion générale à Pitgam à la mi-novembre. Les réunions thématiques -ceux qui étaient là la semaine dernière ont pu le constater- donnent lieu à beaucoup d'informations et quelques réactions dans la salle. Compte tenu du délai -on essaie de ne pas trop mordre sur ce qui est indiqué dans notre programme- les maîtres d'ouvrage et la salle n'ont pas toujours le temps de dire ce qu'ils ont sur le cœur. On complète ces réunions thématiques par des questions-réponses et par des réunions transversales, qui sont des réunions multithèmes, générales, qui permettent de donner directement la parole à la salle. Ce sont les maîtres d'ouvrage qui doivent répondre, ce qui permet un rééquilibrage entre le temps de parole des uns et des autres, sans lequel, évidemment, ça devient un peu une université - cours du soir, où on apprend beaucoup de choses mais où on n'a pas vraiment la possibilité d'intervenir autant qu'on le souhaiterait. Nous sommes ici pour que la salle intervienne d'abord et que les maîtres d'ouvrage lui répondent ensuite, s'ils le peuvent, et non pas l'inverse, comme c'était le cas la semaine dernière ou comme ça sera le cas, sur les risques, la fois prochaine. Ce système ne fonctionne pas trop mal. Il a fonctionné sur une commune qui abrite l'un des deux sites dont tout le monde parle. L'un est le site du Clipon. Il y a à peu près quinze jours, une réunion analogue avait eu lieu à Loon-Plage. Cette fois-ci, c'est le site dit des "Huttes" qui a lieu dans la commune correspondante, c'est-à-dire Gravelines, et je vous remercie de votre accueil. Il y aura à Grande-Synthe, le 9 novembre -je le rappellerai en fin de réunion- une réunion qui portera sur un aspect "études", qui a été réclamé la semaine dernière à la réunion de Saint-Georges-sur-l'Aa. Elle permettra à un certain nombre de bureaux d'études qui seront convoqués pour ça de dire où ils en sont et à la salle de réagir. Elle permettra également de regarder le cas d'un troisième site, qui n'est pas forcément décrit dans les cahiers réalisés par les maîtres d'ouvrage, et qui est le site offshore demandé par un des cahiers d'acteurs, c'est-à-dire par ADELFA [Assemblée de défense de l'environnement du littoral Flandre Artois], ainsi que par le GON [Groupe ornithologique et naturaliste du Nord] qui dit : « *Pourquoi ne fait-on pas cela à l'extérieur ?* ». Ça permettra, dans ces réunions générales, que soit à Grande-Synthe, ici, à Gravelines, ou à Loon-Plage, tout au début, d'avoir une comparaison, une information et des échanges allant un peu plus loin que ceux qui ont pu être débattus jusqu'à présent. La réunion de Pitgam, qui est également une réunion générale, ira un peu plus loin dans les tracés possibles d'une conduite, si cette conduite prend corps puisque, pour qu'elle existe, il faut d'abord que le port soit décidé bien entendu. Voilà ce que je voulais rappeler.

Un mot pour vous donner la façon dont c'est organisé et donner un élément de compréhension. Toutes les questions et toutes les réponses font l'objet d'un verbatim. Ce sont les deux personnes, que je salue au passage, qui sont là-bas en train de taper. Vous pouvez retrouver tous les mots que je prononce en ce moment, mais également tous les mots que vous prononcez, sur les verbatim mot à mot qui sont enregistrés et retranscrits sous forme d'un épais rapport (c'est généralement une

quarantaine de pages par réunion). Ils permettent de retrouver, dans le fond, l'ensemble des débats. A l'intérieur de ces débats, il y a des questions et des réponses, ou des questions sans réponse (c'est-à-dire pour lesquelles on vous dit qu'on va réfléchir et qu'on vous le dira plus tard). Toutes ces questions sont reprises en ce moment dans une sorte d'annexe, qui comporte, sur une colonne, toutes les questions, et, sur une autre colonne, toutes les réponses qui sont apportées, soit qu'elles proviennent des verbatim (c'est une sorte d'extrait des verbatim questions-réponses provenant de ces documents), soit qu'elles aient fait l'objet de questions par écrit qui, soit recouper les questions posées durant les réunions, soit sont des questions qui arrivent directement sur notre site Internet ou qui arrivent sous forme écrite par des fiches que vous trouverez dans le hall d'entrée de la salle ou que vous pouvez demander aux hôtes. C'est quelque chose qui permet de ne pas éluder les questions, de voir les réponses qui y sont apportées et de donner une certaine transparence, que j'espère la plus grande possible, à l'ensemble de ce débat. Ce travail est en train d'être fait. Vous pouvez déjà trouver les verbatim des quatre réunions précédentes, depuis celle du 5 octobre, sur le site depuis ce matin pour l'ensemble des réunions qui ont eu lieu. Vous pouvez voir si ce que vous avez raconté a bien été pris en compte. Voilà ce que je souhaitais vous indiquer.

Je reprendrai la parole tout à la fin pour vous donner une information sur les dernières réunions. Je vous rappelle ce qu'il était convenu d'organiser à Loon-Plage et qu'on va reprendre ici. Nous allons prendre, moi ou mes collègues - dont deux, Monsieur Claude Hanoteau et Monsieur Gustave Defrance, qui sont dans la salle, et deux autres, Madame Camille Saisset et Mademoiselle Aline Yasmine qui m'entourent - une série de cinq questions, puis je vais demander aux maîtres d'ouvrage ou à des personnes qui le désiraient ou à des personnes qui voudraient intervenir sur ces questions de bien vouloir réagir. Quand on aura fait cette première séquence de cinq questions, on reprendra ce système, avant d'arriver à une toute petite synthèse et à une annonce des prochaines réunions. J'espère avoir été assez clair, et si je ne l'avais pas été, n'hésitez pas à nous poser des questions, de façon à éclaircir ou à compléter ce que je viens de vous expliquer. Je vous demande sans plus tarder s'il y a parmi vous une personne, un courageux ou une courageuse, à qui on va passer le microphone tout de suite pour qu'il pose une première question. Merci Monsieur. N'oubliez pas de vous présenter. Je dis ça non pas pour vous, mais pour l'ensemble des personnes parce que ça permet à Madame et Monsieur de bien retranscrire ce qui se passe en donnant la parole à la bonne personne et non pas à quelqu'un d'imaginaire. Merci.

### **Stéphane LECOQ**

Bonsoir. Je suis étudiant infirmier à Lille et je me suis déplacé spécialement ici ce soir pour vous parler de ma passion qui est la planche à voile. Je ne suis pas tout seul à parler ici, je fais partie d'un forum Internet où on est une centaine d'inscrits et nous allons régulièrement sur le site du Clipon pour pratiquer notre sport favori qui est la planche à voile. Je ne suis pas venu avec ceux qui font du kitesurf, vous savez ce sont des ailes de traction également, qui eux ont leur propre forum, mais ils sont également présents sur le site du Clipon. Le site du Clipon est pour nous quelque chose de très important de par son orientation géographique. C'est un site privilégié non seulement pour les débutants, mais aussi pour ceux qui veulent se perfectionner. C'est un site qui a peu d'eaux profondes. Pour nous, c'est très bien pour pouvoir reprendre pied. Au niveau de l'orientation du vent, que ce soit bien en Sud-ouest jusqu'au Nord-ouest, c'est toujours très sécurisant pour nous puisque dès qu'on a un pépin, on est tout de suite rabattu dans le fond de la baie sur le sable, alors que si on allait naviguer ne serait-ce qu'à Wissant, la digue du Braek ou plus loin encore Newport, la situation géographique est toujours la même. On se retrouve toujours emmené en mer du Nord. Personnellement, je préfère vraiment venir au Clipon pour naviguer dans des conditions de sécurité vraiment impeccables. L'ambiance est toujours conviviale puisque dès qu'il y a des débutants, tout le monde est là. Il y a des personnes qui habitent Valenciennes qui n'ont pas pu venir ce soir. De nombreuses personnes qui habitent sur Lille ont fait beaucoup de covoiturage pour aller sur le

Clipon. Ma question est simple : avec ce que je viens de vous dire, est-ce que ça vous suffit pour mettre le terminal méthanier autre part que sur notre site favori qui est le Clipon ?

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

C'est une très bonne question surtout que vous la faites ici à Gravelines. Merci. Je dois signaler que vos collègues, si je puis dire, du kitesurf, très généreusement, avaient dit : "*on espère que la planche à voile se signalera.*" Donc c'est fait. Merci à vous. On répondra tout à l'heure. Une deuxième question s'il vous plaît.

**Bernard BRIL**

Je suis responsable local du groupe ornithologique et naturaliste du Nord-Pas-de-Calais. Je parle aussi en tant que citoyen ici. Je me souviens qu'à la première réunion du 5 octobre on avait mis quatre critères de différenciation. Si j'ai bien compris, deux étaient plutôt favorables à celui des Huttes, c'est-à-dire que la biodiversité sur le site des Huttes est moins grande que celle du Clipon, d'autre part que la fréquentation est aussi beaucoup moins importante. Les deux critères qui étaient plutôt en faveur du site du Clipon étaient surtout liés aux risques en mer et aux risques au sol. Les navires méthaniers qui arriveraient sur le site des Huttes bloqueraient le port pendant plus longtemps. D'un autre côté, le site des Huttes est plus proche de nombreuses usines Seveso et de certaines habitations. On nous dit que ça présente très peu de risques. Je ne comprends pas trop finalement pourquoi on doit calculer spécialement les distances. Je signale aussi que les méthaniers qui entreraient dans le site du Clipon passeraient finalement à quelques centaines de mètres du site des Huttes. Tout cela me fait penser que le site des Huttes serait plus favorable. Maintenant, ce n'est pas mon propos. S'il y avait des risques beaucoup plus importants sur le site des Huttes, il ne faut pas le faire dans l'avant-port du tout, dans ce cas là, il reste toujours une solution, c'est l'offshore. J'ai entendu dire qu'il y a des questions que j'avais posées qui sont un peu sans objet, j'ai entendu dire qu'on aura finalement les renseignements concernant le site offshore. De ce côté-là, j'attends. J'en profite quand même pour reprendre une question concernant le débat de la semaine dernière. J'aimerais avoir des précisions concrètes sur les modalités de relocalisation des oiseaux, si jamais le site du Clipon était choisi.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Je crois que c'est tout à fait clair. Merci d'avoir fait une synthèse. J'ai vu une question par là.

**Hervé COUPET**

Je suis pensionné de la marine marchande. J'ai assisté à la réunion à la chambre de commerce il y a quelques semaines. Je n'ai pas entendu parler de l'armateur qui assurera le service sur le transport du gaz naturel liquide. Ce qui m'inquiète actuellement, c'est que l'actualité nous a rappelé qu'il y a plus de retraités navigants que d'actifs. Est-ce que le choix de l'armateur sera fait sur l'embauche de marins français sur ces navires, et si ces marins seront formés ? Ces transports sont des transports spécifiques. Nous avons en France quand même quelques bonnes écoles de marine marchande qui forment des marins français. Je voulais savoir si le choix de l'armateur avait été fait, et si sur ces navires ce sera effectivement des marins français qui apporteront le gaz liquide liquéfié à Gravelines.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien. Y a-t-il un autre intervenant ?

**Marc BOUCHET**

Bonjour Mesdames et Messieurs. J'habite aux Huttes dans la ZAC du Nord Banc. Je suis riverain de la centrale nucléaire et particulièrement préoccupé bien entendu par l'installation de ce terminal méthanier. J'essaierai d'être très synthétique. Ma préoccupation tient en trois mots : environnement, santé, sécurité. Concernant l'environnement, quels peuvent être les risques pour une pollution éventuelle du sol, de l'air, de l'eau ? Concernant la santé, quel est le risque pour les habitants et les riverains ? Concernant la sécurité, s'il se produisait un accident majeur, quels seraient également les risques de ce terminal ?

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien. Je crois que c'est très clair à nouveau. Y a-t-il un cinquième intervenant ? Nous passerons ensuite à quelques réponses, je l'espère.

**Daniel DEVIL**

Bonjour tout le monde. Je voudrais savoir si vous avez étudié l'amplitude des dégâts en cas d'explosion du site gazier ? Il y a la centrale à côté. J'ai toute confiance en la centrale. J'y ai travaillé en maintenance. Je sais ce qu'est le nucléaire. Je sais que le bâtiment réacteur peut résister, mais à côté, il y a une salle de pompage, il y a une salle de pompes. A Toulouse, on a vu le dégât que ça a causé. Sans salle de pompes, le bâtiment des réacteurs chauffe.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Je crois que c'est une bonne question qui d'ailleurs sera reprise sûrement à la prochaine réunion à Craywick sur les précautions qui sont prises mais on peut toujours poser ce genre de questions dès maintenant puisque toutes les questions sont tout à fait sollicitées. Je vais me tourner vers nos amis les maîtres d'ouvrage qui sont ici et que je salue au passage. Soit vous répondez dans l'ordre que vous voulez, en essayant de vous rappeler, mais je pense que vous avez pris en note l'ensemble des questions qui ont fait l'objet de commentaires de la part de la salle. C'est à vous.

**Bruno MILCZYNSKI**

Bonsoir Mesdames Messieurs. Je vais commencer par la première, c'est plus simple. Concernant la planche à voile et les autres sports nautiques dans l'avant-port, il faut rappeler quand même que c'est une pratique qui est interdite par le règlement de police du port. On prend bien entendu en considération ce que vous dites. On est en train de regarder aujourd'hui ce que l'on peut faire pour compenser ou rendre cette possibilité de faire de la planche à voile ou du kitesurf dans les conditions de sécurité que vous évoquez, de Sud-ouest à Nord-ouest, rendre aux kitesurfeurs et aux planchistes les conditions de sécurité que vous trouvez aujourd'hui sur l'avant-port. Les discussions sont entamées aujourd'hui avec les collectivités avec des pistes d'exploration vers ce genre de solution

**Fabrice FOURCADE**

Merci d'avoir posé la question. Je la comprends d'autant plus que je suis comme vous. La planche à voile, c'est un sport que j'aime bien. Je comprends bien la préoccupation que vous exprimez. A l'occasion de la dernière réunion dont Monsieur Ténrière-Buchot a parlé qui a eu lieu à Saint-Georges-sur-l'Aa sur les questions environnementales, les kitesurfeurs se sont exprimés. Ils ont évoqué un certain nombre de pistes alternatives au Clipon. Parmi les deux pistes envisagées, il y en a une qui clairement retient notre attention, c'est l'idée d'un plan d'eau intérieur. A Saint-Georges, nous avons eu l'occasion de dire que si un projet de territoire émergeait, auquel s'associeraient des

collectivités locales, EDF serait prêt à se mettre autour de la table. C'est les termes que j'ai employés la semaine dernière. Je le redis ce soir.

**Stéphane LECOQ**

Ce que vous me proposez, c'est un plan d'eau intérieur, de faire de nous des "marins d'eau douce". Je viens ici sur Dunkerque pour faire de la planche sur la mer. Je viens sur Dunkerque pour les conditions de vague facilement exploitables au Clipon et pour l'eau peu profonde. Dans ce que vous me proposez, je trouve dommage que ce soit les collectivités locales qui mettent quelque chose en place et que vous, derrière, vous arriviez en disant : « *on peut éventuellement vous aider.* ». Ce qui me fait le plus plaisir, c'est d'arriver au Clipon et de pouvoir naviguer. C'est tout. Ça s'arrête là. J'aimerais qu'on garde le Clipon pour la planche à voile et le kitesurf. Après, vous avez fait un point judicieux sur l'interdiction de naviguer. Ça fait huit ans qu'on navigue au Clipon, il n'y a jamais eu de procès-verbaux ni d'accident.

**Bruno MILCZYNSKI**

La gendarmerie maritime est intervenue à deux reprises pour dire que cette zone est interdite. C'est un plan d'eau qui est destiné à des opérations maritimes et commerciales, qui n'est pas destiné à la planche à voile.

**Stéphane LECOQ**

J'entends bien. On n'est pas des kamikazes. On ne va pas naviguer dans le chenal. On navigue toujours derrière les bouées. On est toujours dans le fond de la baie. Honnêtement, quand je vois la manière dont les gens naviguent aujourd'hui, il n'y a franchement aucun risque de collision. On n'a pas envie d'aller se faire renverser par un container ou un minéralier. On n'est pas là pour cela. On est là pour s'amuser dans les vagues, sauter et prendre du plaisir.

**Bruno MILCZYNSKI**

Certainement. Dans le cadre du projet sur le Clipon, la planche à voile ou les sports nautiques ne seront plus possible puisque c'est l'emplacement du terminal. Il faudra rechercher des solutions. Il faudra que les gens se mettent autour de la table, et qu'on trouve des solutions.

**Stéphane LECOQ**

Il y a une solution simple, c'est que l'implantation du terminal méthanier ne se fasse pas sur le Clipon. C'est ce qu'il y a de plus simple.

**Bruno MILCZYNSKI**

C'est une réponse.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je vais vous interrompre un instant. Vous vous êtes bien entendus. En tous les cas, vous avez écouté ce que disait l'autre. Si vous n'avez pas la même position, c'est un peu normal. Je rappelle à notre ami que si les véliplanchistes tiennent à faire un cahier d'acteurs, ils sont les bienvenus. Ils ont un délai légal qui est jusqu'au 15 décembre à minuit pour faire un cahier d'acteurs. Après le 15 décembre, le débat public est arrêté et on ne peut plus faire un cahier d'acteurs. On est là pour aider les expressions qui viennent équilibrer, si je puis dire, donner un autre point de vue que ce qui a été fait tout au début par les maîtres d'ouvrage. Si vous avez envie de développer en quelques pages ce que vous nous avez présenté, qui est retranscrit en ce moment, vous pourrez voir la position de Monsieur Fourcade à la dernière réunion, vous êtes tout à fait le bienvenu. Je dis cela



parce que ça peut permettre de laisser une trace un peu plus importante que ce débat qui vient d'avoir lieu il y a un instant. Vous faites ce que vous voulez de toute façon mais si vous tenez à faire quelque chose sous une forme écrite, on est là pour aider.

### **Stéphane LECOQ**

Je vous remercie

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

Je vous donnerai la parole tout à l'heure parce que je voudrais qu'on réponde aux cinq intervenants. Ensuite, vous reprendrez la parole quand on vous aura répondu dans une première séquence. Je tiens à cette organisation pour une raison simple, c'est que ça permet de voir un peu toutes les questions, et non pas de passer un temps fou sur une question au détriment des autres. Là aussi, il y a un équilibre si vous voulez à faire respecter. Je vous repasserai la parole bien volontiers tout à l'heure.

### **Bruno MILCZYNSKI**

Je vais essayer de répondre à Monsieur Bril sur le Clipon et les aspects environnementaux. Monsieur Bril a très bien résumé les différents critères qui nous ont orientés vers le choix du Clipon. C'est effectivement des critères de sécurité maritime et de sécurité terrestre. On a pris en compte les critères environnementaux. On privilégie le site du Clipon parce qu'on pense qu'il est le seul à répondre correctement aux questions de sécurité maritime et terrestre, et parce qu'on pense avoir des solutions aux problèmes environnementaux. Aujourd'hui, on n'a pas les réponses complètes à ces questions, et notamment la relocalisation des habitats. On a fait une étude de diagnostic qui a commencé au début de cette année et qui se terminera à la fin de cette année. On est en train de mener en même temps une étude d'impact sur le projet par rapport aux aspects environnementaux. On est en train de voir des pistes de mesures compensatoires qui permettraient de relocaliser les habitats et les espèces aux alentours du site. On en dira un peu plus le 9. Comme le président l'a dit, on va consacrer cette soirée-là aux études mais les idées qu'on a aujourd'hui, c'est : premièrement, le dragage qui sera fait plus exactement ici dans la darse, je ne sais pas si vous pouvez le voir sur le plan, le projet consiste à enlever à peu près 8 millions de mètres cubes à cet endroit et à les reporter sur la plage qui est là actuellement. Ce qui ferait un cordon de dunes qui irait depuis la jetée Est de l'avant-port jusqu'à la moitié, ou un peu plus, du Clipon avec une avancée de plusieurs centaines de mètres. Ce n'est pas ce que vous voyez sur le plan. Aujourd'hui, ce que vous voyez, c'est l'estran. Le nouveau trait de côte serait plus au Nord que ça et plus au Nord que le terminal. Ce nouveau remblai reconstituerait ou constituerait un cordon dunaire sur lequel on peut imaginer, puisque c'est ce qu'on a fait quand on a construit l'avant-port, la partie où est situé aujourd'hui ce projet. Ce projet est un remblai qui a été constitué au moment de la construction de l'avant-port. C'était la mer à cet endroit-là. Cet endroit riche écologiquement a été fabriqué par la construction de l'avant-port et par la nature pendant ces trente dernières années. Dans la partie à l'Est du site, la constitution du nouveau cordon dunaire doit se naturaliser. On va bien entendu l'aider à cela. C'est la raison pour laquelle on va faire appel à des experts pour essayer d'accélérer ou trouver des solutions qui vont vers cet objectif-là. Il y a également une vasière très riche, située à l'endroit du terminal. Cette vasière est constituée d'un niveau de sable et de vase qui est presque à marée haute, à +5, +6, et qui permet la sédimentation et la constitution de cet intérêt écologique. Il a pu se réaliser parce qu'il y a devant une langue de protection qui émerge par rapport aux vives eaux, et qui permet d'avoir un plan d'eau relativement calme à marée haute et la sédimentation de la vase. Notre idée est de reconstituer cette vasière au Nord en reconstituant un peu ce qui existe aujourd'hui, c'est-à-dire faire une digue qui mettrait à l'abri de la houle un niveau de sable qui serait à ce même niveau, où viendrait sédimenter la vase. On essaiera de reproduire ce qui a été réalisé. On a l'espace qu'il faut. Il faut bien entendu les experts pour le faire. C'est une situation complexe.

Il faut que l'on ait de l'expertise et des gens qui connaissent bien ça, qui savent comment est constitué ce site, comment il fonctionne également pour réussir à refaire ce qui existe aujourd'hui. Je n'ai probablement pas répondu complètement à votre question. On n'a pas encore toutes les réponses à ça. On a l'intention de s'entourer de tous les experts qui savent nous aider dans cette tâche, avec l'objectif de réussir. On fera ce qu'il faut pour ça.

On évoquera l'offshore à la réunion du 9 où l'on vous présentera une étude et les conclusions auxquelles on est arrivé sur la solution offshore. C'est à peu près les questions que vous aviez posées. Est-ce que je peux apporter un complément de réponse ?

### **Bernard BRIL**

Je peux faire deux remarques. On aurait quatre critères, deux contre deux. Apparemment, les seuls qui sont retenus concernent la sécurité. C'est assez inquiétant. D'un autre côté, je constate que vous voulez détruire le Clipon - c'est sûr - pour réessayer de reconstituer, mais là c'est beaucoup moins sûr. Il y a peut-être une solution qui est de ne pas détruire et on n'aura pas besoin d'essayer.

### **Fabrice FOURCADE**

Je voudrais juste ajouter un mot. On n'a pas regardé que le critère sécurité. On a bien fait une analyse multicritères. On a regardé la sécurité, l'environnement, les aspects économiques. Après, il faut prendre une position une fois que l'on a analysé les trois critères. Quand on avait présenté les priorités d'EDF sur ce projet, j'avais cité trois priorités qui rejoignent un peu ce que je viens de dire : la sécurité industrielle, l'environnement et le respect de votre cadre de vie et puis c'est le développement économique local. Je ne dis pas les choses dans cet ordre-là par hasard. On a clairement mis comme première sécurité, la sécurité industrielle. C'est dans notre tradition et on pense qu'au bout du compte, c'est ça qui prime sur le reste. Et au regard de la sécurité industrielle, le site du Clipon est mieux que le site des Huttes. C'est pour cela qu'on le privilégie. Sur le plan de la sécurité maritime, il est plus à l'écart du trafic. Sur le plan de la sécurité terrestre, il est plus loin des autres sites industriels et il garantit de ce fait l'absence d'effet dit "domino" avec d'autres sites industriels. C'est-à-dire que les autres sites industriels de la zone, aucun d'entre eux ne se trouve dans les cercles de sécurité autour du terminal. C'est bien pour cette raison-là qu'on privilégie le Clipon. C'est pour des raisons de sécurité. Cela ne veut pas dire qu'on n'a pas regardé le reste.

Je peux peut-être enchaîner sur la quatrième question, et je viendrai après sur la troisième qui demande ce qu'on fait en matière d'environnement, de santé et de sécurité. On s'intéresse à ces trois aspects. Sur l'aspect environnement, Bruno vient de décrire précisément un certain nombre de choses qu'on va faire. Je peux en ajouter deux ou trois autres. On va limiter au maximum. Du coup, ce sera une installation avec très peu d'émissions. On va les limiter au maximum, notamment en cherchant à utiliser, pour réchauffer le GNL [gaz naturel liquéfié], les eaux tièdes de la centrale de Gravelines. En utilisant cette source de chaleur, si je puis dire, pour réchauffer le GNL, ça permet d'éviter de brûler du gaz pour réchauffer le GNL en question. En terme environnemental, ça permet d'éviter de brûler du gaz et d'émettre du CO<sub>2</sub>. C'est un premier point. On a cité lors de la dernière réunion un certain nombre de mesures qu'on prendra en phase de chantier pour limiter l'impact environnemental du chantier. Il y aura un suivi écologique du chantier. On va mettre en place un certain nombre d'installations pour limiter au maximum les émissions de poussière. On va par exemple mettre des filtres sur les centrales à béton. On humidifiera les routes pour là encore limiter les poussières. On va prendre un certain nombre de mesures pour limiter l'impact environnemental du chantier lui-même. Sur le terminal lui-même, on va concevoir les bâtiments selon la norme HQE (haute qualité environnementale). On va par exemple installer des panneaux photovoltaïques sur les bâtiments. On va végétaliser les toitures, ce qui permet d'améliorer l'isolation thermique des bâtiments. Monsieur Bril serait mieux à même que moi de dire si ça peut être utile ou non, mais

certain experts pensent que ça peut être utile pour la nidification des oiseaux. Je ne peux pas tout dire ce qu'on va faire en terme environnemental en quelques minutes. Voilà pour le premier aspect.

Sur le volet santé, on est convaincu que le terminal n'aura pas d'impact sur la santé. On va évidemment le vérifier. On a d'ores et déjà lancé une étude pour confirmer l'absence d'impact du terminal sur la santé.

Enfin, sur le volet risques, il y a évidemment un grand nombre de mesures, de la conception jusqu'à l'exploitation, qui vont être prises pour limiter au maximum les risques du terminal. Je vais en citer quatre ou cinq. Je vais suivre le cycle du GNL quand il arrive sur le terminal jusqu'à son départ sur le pipe d'évacuation. Les bras de déchargement qui viennent se brancher sur le bateau permettent ce déchargement. Première installation importante en matière de sécurité, les bras en questions sont équipés de systèmes de déconnexion automatique qui, en cas de mouvements importants du navire, assurent qu'en tout état de cause la fuite, si fuite il y a, sera extrêmement limitée à 10 litres au maximum de GNL. On peut citer aussi que les réservoirs seront des équipements extrêmement sûrs, puisqu'ils seront à double coque : une première coque en acier allié avec du nickel résistant aux températures extrêmement basses, et une seconde en béton d'une épaisseur d'un mètre qui assure une étanchéité totale des réservoirs. J'aurai pu citer aussi le fait que les navires méthaniers sont extrêmement sûrs, puisque ce sont des navires à double coque. Depuis 40 ans que les méthaniers sont exploités, on n'a à déplorer aucune perte de cargaison. Je n'ai pas tout dit mais voilà des exemples de ce que l'on peut faire sur votre troisième point qui est la sécurité.

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

Merci bien. Je crois qu'on a fait le tour des questions. Il y en a une qui porte sur les armateurs et sur l'emploi de navigants français.

### **Fabrice FOURCADE**

La réponse sera beaucoup plus rapide. L'armateur aujourd'hui n'est pas choisi. C'est délicat de répondre plus précisément que cela à votre réponse dans la mesure où le choix de l'armateur pourra dépendre aussi de l'origine du gaz qui viendra sur le terminal. Ce qui est quelque chose qui n'est pas entièrement déterminé à ce jour non plus. C'est difficile de déterminer l'origine du gaz avant même de savoir si un projet se fait ou non. C'est pour cela qu'on ne peut pas aller plus loin dans la réponse à la question que vous posez.

### **Commandant MOAL**

Juste un petit complément de réponse par rapport à la question de l'emploi de marins français. Les armateurs de méthaniers sous pavillon français, il n'y en a pas des tonnes. A part Dreyfus, Gaz de France, Gaz Océan, on a fait le tour. Ce sont des gens qui emploient plutôt des officiers français, quelques marins français, également quelques marins étrangers. Je ne pense pas que la société d'exploitation du terminal ait vocation de plus à devenir armateur. Le choix de l'armateur, c'est quelque chose qui dépasse un peu les exploitants. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

### **Hervé COUPET**

La réponse est telle que je pouvais l'attendre. Il est effectivement sûr qu'il n'y aura pas de marins français. Il y aura des officiers français mais il n'y aura pas de marins français qui viendront alimenter le site sur Gravelines ou Loon-Plage. Ça, c'est certain.

**Commandant MOAL**

Il n'est pas du tout exclu qu'on voie les navires de chez Dreyfus fréquenter l'appontement. C'est un peu prématuré pour le dire.

**Hervé COUPET**

L'émission Thalassa nous a prouvé cette semaine qu'il y a plus de pensionnés que d'actifs. Les armateurs continueront d'embaucher de la main-d'œuvre étrangère à bas prix. Il est évident que les retraites ne seront toujours pas payées par les actifs.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Tout cela est enregistré. Il y avait également une question sur ce qu'il se passerait en cas d'explosion. On pourrait peut-être donner quelques explications à ce sujet ; sujet qui sera repris -je vous le rappelle- lors de la réunion du 8 novembre. On peut quand même en dire un mot maintenant.

**Sylvain RINGOT**

C'est le but des études de danger de regarder en détail tant pour le CNPE de Gravelines que pour les autres installations qui peuvent être autour des terminaux méthaniers. Ces études sont en cours. Aujourd'hui, sur le site du Clipon, on est très bien avancés. Les zones d'effet que l'on a autour du site du Clipon sont entre 500 et 700 mètres approximativement. Il n'y a aucune autre installation industrielle qui se situe dans cette zone-là. Il ne peut pas y avoir d'effets qui soient liés à un flux thermique, un feu qui soit lié à un souffle ou qui soit lié à quelque effet que ce soit du terminal sur une autre installation industrielle autour de la zone du Clipon. Pour le site des Huttes, l'étude est moins avancée. Pour ce qui est de la centrale de Gravelines, aujourd'hui, nous n'avons pas de scénario qui mettrait en péril la centrale de Gravelines. On va regarder dans les semaines qui viennent à la fois les impacts qu'il pourrait y avoir sur les installations environnantes et réciproquement les impacts qu'il pourrait y avoir des installations qui sont autour du terminal. Ce travail-là n'est pas encore finalisé. Aujourd'hui, on ne peut pas affirmer qu'il ne peut pas y avoir d'effet domino sur le site des Huttes. Pour le Clipon, on peut l'affirmer. Par contre, pour ce qui est de la centrale, aujourd'hui, aucun scénario n'implique de détérioration sur la centrale.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Est-ce que cette réponse vous convient Monsieur ?

**Daniel DEVIL**

Elle ne me convient pas de trop. EDF est venue avec sa centrale. Elle nous a bien expliqué ce qu'étaient les plans protection. Maintenant, on veut nous rapporter un terminal gazier. Il n'y a pas de simulation d'accident. Il n'y a pas de pépin. Je n'y crois pas là. Je voudrais voir un peu l'amplitude de l'onde de choc que vous avez prévue. Ça, on peut le prévoir par ordinateur.

**Fabrice FOURCADE**

Quand on parle d'étude de sécurité, c'est précisément la simulation de ces accidents qui sont réalisés par ordinateur et qui montre qu'en cas d'accident, très peu probable, l'effet est limité aux 500 à 700 mètres dont Sylvain Ringot vient de parler. On le voit d'ailleurs sur l'écran. La centrale de Gravelines se situe, clôture à clôture, à peu près à 3,3 kilomètres. On est très loin de ces simulations qui montrent que l'effet d'un accident est limité à 500, 700 mètres autour du terminal.

**Daniel DEVIL**

3,3 kilomètres avec rien qui ne l'empêcherait d'être divulgué. Ce n'est que de l'eau.

**Fabrice FOURCADE**

C'est bien le milieu réel qui est simulé dans les études qui sont réalisées. Le fait qu'il n'y ait pas d'obstacle entre le terminal et la centrale, est bien modélisé comme ça.

**Daniel DEVIL**

Si vous le dites.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

On reprendra sûrement ce thème, au moins la prochaine fois, et peut-être encore après. C'est très bien d'avoir attiré l'attention là-dessus. Je tiens à dire, sous le contrôle de Monsieur le maire, que Monsieur Sylvain Ringot n'est pas le frère secret de Monsieur le maire. Je dis ça pour égayer un petit peu.

Je vais reprendre un certain nombre de questions, quatre ou cinq. J'ai vu des mains qui se levaient. Monsieur s'il vous plaît.

**Léon PANIER**

Je vais rappeler mon identité. Dans les précédentes réunions, j'étais un citoyen communautaire, puis un citoyen au niveau de ce que j'appellerais une collectivité territoriale, d'un rassemblement de communes. Aujourd'hui, je m'autoriserai à intervenir en tant qu'ancien maire de Gravelines mais également en tant qu'ancien président du SIVOM de l'Aa. Ce qui me fait intervenir, ce n'est sûrement pas une question, mais je terminerai par une proposition. J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt l'exposé des kitesurfeurs à Saint-Georges-sur-l'Aa. Je viens d'entendre également un planchiste. C'est vrai qu'il faut les écouter et apprécier ce qu'ils font parce qu'ils le font avec beaucoup de motivation et je crois avec beaucoup de cran également. Ils aiment ce qu'ils font. Je suis de ceux qui pensent qu'aujourd'hui encore plus qu'hier nous devons adopter une culture de résultats et faire fi d'une culture de moyens, pas seulement pour Gravelines, mais pour notre France. Je crois que c'est important. Hier, dans le cadre des responsabilités qui étaient les miennes, mais avec l'équipe qui était la mienne -ils sont nombreux dans cette salle- nous avons eu à mettre dans les tiroirs un projet qui éventuellement demain s'il prenait naissance ne pourrait que nous amoindrir sur le plan des résultats. Je saisis au bond la proposition de Monsieur Fourcade puisque c'est la deuxième fois qu'il se répète à ce niveau-là en disant qu'EDF est prêt à se mettre autour de la table pour éventuellement envisager ce qui pourrait être fait, mais qu'à ce moment-là, nous soyons gagnant-gagnant. Il ne me dérangerait en aucune manière qu'un certain site très proche de Gravelines devienne la base arrière du Clipon. C'est la raison pour laquelle publiquement je me permets de me proposer si la table est toutefois assez grande et que ce tour de table se fait pour un plan d'eau intérieur là où il pourrait exister. Ce qui satisferait également Jean Schepman, absent, puisque le Conseil général est également très intéressé par ce qui s'appelle une réserve d'eau pour le futur où nous risquons de manquer d'eau potable également. Voilà donc ma proposition. Je suis prêt à répondre positivement par rapport à cela de façon à éviter à nouveau des déficits cumulés. J'en suis là.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup pour cette proposition. Y a-t-il d'autres interventions ?

**Julien BREDIE**

Bonjour. Vous allez implanter une usine de gaz liquide. Est-ce qu'il y aura de l'emploi pour Gravelines et les alentours ?

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci. On va vous répondre dans un instant. Monsieur Raoul Defruit, vous avez la parole.

**Raoul DEFRUIT**

Puisqu'une personne s'est exprimé, je vais moi aussi m'exprimer. Je suis profondément conscient de mes responsabilités de citoyen. A ce titre, j'ai le devoir d'apporter à la population gravelinoise compte tenu de mes modestes connaissances en participant aux réunions de la CLI (Comité [Commission] locale d'information, lié au CNPE) comme membre du CLIC (Comité local d'information et de concertation) lié aux industries. Je suis également membre et formateur à l'IFORME (Institut français de formation aux risques majeurs et environnement) et secrétaire de l'Association gravelinoise des pêcheurs du bord de mer, d'informer autant que faire se peut mes concitoyens sur l'implantation et le fonctionnement d'un terminal méthanier. C'est parce que la démocratie aussi nous permet de le faire. Ayant déjà assisté à plusieurs réunions du débat public, il est tout d'abord appréciable de constater le bienfait de cette institution qui permet à chacun de s'exprimer sur un tel sujet. Si le nombre de nouveaux sites Seveso est important dans notre région, il faut savoir que les industries sont également source de travail et que lorsque l'on est à la recherche d'un emploi, on est bien content d'en trouver un. Un nouveau site Seveso sur notre territoire de Gravelines, déjà trois sites Seveso. Bien que ces sites soient contrôlés, nous pensons que ces contrôles doivent être renforcés. Les résultats affichés sont plus facilement portés à la connaissance du citoyen. Le terminal méthanier servira à stocker du gaz venant par la mer dans le port pour alimenter les bateaux qui ne sont rien d'autre que de grosses bouteilles de gaz. Où l'implanter ? Deux sites sont retenus : les Huttes à l'ancienne place des constructions de plateformes pétrolières près des cuves de pétrole qui jouxtent la centrale nucléaire, la plus grande d'Europe ou à l'entrée du port au Clipon. Le port a vocation à recevoir des marchandises. Compte tenu du trafic existant, il nous apparaît judicieux que le terminal soit implanté le plus près possible de l'entrée du port. La proximité d'une industrie et des cuves de pétrole sont des risques d'explosion ou d'incendie. Rappelez-vous comment se trouvait la cuve de pétrole qui a brûlé il y a quelques années. Même avec la butte protectrice, les secours n'étaient pas très rassurés quand la cuve a brûlé. Sur le site des Huttes, la faune comme la flore y ont repris leurs droits. Si l'espace du Clipon est partiellement repris -on parle de 40 hectares sur 700- les sternes naines se déplaceront. J'entendais Monsieur Bril tout à l'heure. On peut voir sur le toit de la ferme aquacole des sternes naines le bec rempli de deux ou trois alevins venir donner la becquée à leur progéniture. Sur le site des Huttes, de nombreux pêcheurs venant de la région Picardie, Nord-Pas-de-Calais viennent pêcher. D'autres viennent pour marcher, et d'autres pour observer la faune. Il a fallu plus de trois ans alors que la pratique de la pêche avait toujours prévalu sur les digues des Huttes et du DIC pour retrouver cette tolérance avec la contrepartie de garder le site propre, ce qu'effectue régulièrement l'association des pêcheurs du bord de mer. Au Clipon aussi il y a des pêcheurs, des promeneurs, des kitesurfeurs. Pourquoi priver les acteurs de l'Est du port de leur pratique favorite ? Si de tout temps la cohabitation des planchistes, des kitesurfeurs, des promeneurs et des pêcheurs a toujours été satisfaisante, pourquoi ne pas refaire une digue parallèle à celle existante au Clipon et laisser libre accès par la digue du Braek ? Que rapporte le terminal méthanier ? La taxe professionnelle, la taxe sur le foncier bâti, une cinquantaine d'emplois ? Du travail ? N'y aurait-il pas moyen de trouver d'autres emplois au niveau des loisirs et de la préservation de la nature ? Pour ne pas réaliser un ouvrage enjambant le canal compte tenu du faible trafic existant. Il faut savoir aussi que la centrale nucléaire est prévue en cas de souffle dû à l'explosion d'un méthanier. Qu'en sera-t-il pour un

terminal méthanier avec des cuves contenant la contenance de plusieurs méthaniers et de l'effet "domino" qui ne manquerait certainement pas de se produire ? Quelles parades seront mises en œuvre ? C'est pourquoi en tant que citoyen gravelinois, je souhaiterais, si le terminal se fait sur le Clipon, privilégier les hommes plutôt que les oiseaux.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

C'est une déclaration, et pas forcément une question. Merci bien. Vous étiez trois jusqu'à présent. Y a-t-il encore une question ?

**Bernard BRIL**

Je tiens tout de suite à faire remarquer à Monsieur que les oiseaux qui nichent sur le toit de la ferme aquacole sont bien des sternes mais des sternes Pierregarin qui n'ont absolument rien à voir avec des sternes arctiques. On ne peut pas comparer une espèce à l'autre. Si certaines espèces peuvent s'adapter, d'autres ne le peuvent pas. Deuxièmement, il n'a jamais été question de privilégier les oiseaux par rapport aux hommes. J'ai bien dit tout à l'heure que si le site des Huttes était dangereux, il ne faut pas le faire dans l'avant-port. C'est tout. C'est très destructeur au Clipon. Si c'est dangereux sur les Huttes, on ne fait pas. D'un autre côté, j'ai entendu dire qu'il y avait une étude qui montrait que sur les Huttes, l'effet domino est dangereux, qu'il ne l'est plus au Clipon. J'aimerais savoir qui a fait cette étude, et avoir exactement les précisions qui peuvent le montrer. J'en profite aussi pour rappeler une dernière chose... non.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Profitez. Profitez. Non. Bon, plus tard alors. Une dernière question.

**Michel MARIETTE, vice-président de l'ADELFA**

Bonjour Monsieur le Président. A propos des ouvrages qui constituent l'avant-port, construits en 1973, ceux-ci ont montré quelques faiblesses. Il a donc fallu faire quelques interventions. Il est vrai que le projet dit du Clipon va s'appuyer sur ces ouvrages. Au cours des prochaines réunions, est-il prévu de faire état des derniers diagnostics réalisés par un organisme indépendant à propos de la tenue de ses ouvrages ? Pour nous, c'est important eu égard au redoublement des tempêtes et peut-être à la remontée du niveau de la mer. Ce sont quand même des éléments qu'il convient de prendre en compte. Merci Monsieur le Président.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci à vous. Je vais à nouveau demander aux maîtres d'ouvrage, ou à des personnes qui le désirent, de bien vouloir soit commenter les déclarations, soit répondre aux questions posées il y a un instant.

**Fabrice FOURCADE**

La première question concernait l'emploi : oui, le terminal va générer de l'emploi. On est convaincu que le tissu économique local dunkerquois est bien placé pour postuler sur le nombre de ces emplois. Il va y avoir deux grandes phases :

- la phase chantier : pendant trois ans, 1 200 personnes travailleront sur le site ; on est convaincu que des entreprises du Dunkerquois ont des cartes à jouer sur le chantier en question, même si évidemment les achats concernant le passage de marchés relatifs au chantier en question devront se faire selon les règles habituelles ;

- la phase d'exploitation : ce sont 150 emplois qui sont à la clé du terminal, 50 emplois directs sur le site et une centaine d'emplois indirects. Dans ces emplois indirects, il y a pas mal d'activités de maintenance du terminal. Là, c'est connu. Dunkerque est bien placé. Le tissu économique local est très fort compte tenu du nombre d'industries implantées localement.

On ne voit vraiment pas pourquoi les entreprises locales n'auraient pas de carte à jouer.

**Frédéric CARON**

Je voudrais répondre à la question de Monsieur Mariette, la dernière question sur les ouvrages. Effectivement, le port est constitué d'ouvrages qui datent de plusieurs dizaines d'années. Sur le site du Clipon, on a une structure constituée de deux ouvrages, la jetée du Clipon et la digue du Ruytingen. Comme l'a dit Monsieur Mariette, la digue du Ruytingen servira à, on va dire, "épouser" la darse qui sera située ici. Dans ce cadre, elle sera effectivement sollicitée. Il faut savoir que tous les ouvrages du Port autonome subissent les inspections régulières, des inspections d'ouvrage. Ce sont donc des visites régulières à fréquence bien programmée de tous nos ouvrages, pas seulement sur l'Ouest, mais également sur l'Est. On a donc aujourd'hui une connaissance de ces ouvrages. Particulièrement sur cette digue du Ruytingen, je peux dire que dans nos essais de sol -c'est Geotechnic qui va commencer pour le port d'ici deux mois- nous allons également faire des sondages en sous-sol sous ces structures : c'est-à-dire qu'on aura des renseignements structurels sur la tenue des ouvrages. Nous saurons exactement si les ouvrages sont capables de résister aux contraintes. On aura donc, d'ici début 2008, des éléments bien plus précis encore que ce que nous avons aujourd'hui. Voilà. On a une étude géotechnique qui va nous renseigner très finement sur ces ouvrages.

**Michel MARIETTE**

J'aimerais bien avoir un état du dernier diagnostic.

**Frédéric CARON**

Bon. C'est noté.

**Pierre TENIERE-BUCHOT**

D'autres réponses ou commentaires sur ce qui a été dit précédemment ?

**Sylvain RINGOT**

Si je peux me permettre, c'est une réponse. Nous avons confié l'étude des dangers au bureau Veritas. Il y a deux entreprises en Europe qui ont des compétences dans le domaine des études de danger du GNL : Bureau Veritas et l'entreprise DNV (Det Norske Veritas). Ce sont de grandes sociétés habituées à faire des études de danger. Elles ont vraiment des compétences. Elles ont réalisé beaucoup d'études de danger sur les terminaux méthaniers partout dans le monde. Bureau Veritas a pas mal de références, ce sont notamment eux qui ont fait l'étude de danger du terminal méthanier de Fos pour Gaz de France. Ce sont aussi eux que nous avons retenus.

**Frédéric CARON**

Je vais également préciser, Monsieur Mariette avait parlé de bureau indépendant, il s'agit du CT qui s'occupe chez nous de faire des visites d'inspection. Le CT est le bureau d'études du ministère de l'Équipement.



**Bernard FAUCON, conseiller municipal de Gravelines**

Quand Monsieur Fourcade nous dit qu'il y aura de l'emploi qui sera réservé à la population de l'agglomération, je voudrais lui poser la question concernant les appels d'offres. D'après le montant, cela peut être des appels d'offres européens, vous allez pouvoir nous le confirmer. Appel d'offres européen veut dire que toute entreprise européenne, avec son personnel, peut souscrire à cet appel d'offres. On envisage déjà la restriction par rapport à la population locale. Est-ce en lots séparés ? Auquel cas, il y a déjà un peu plus de chances de redécoupage pour que les entreprises locales et régionales puissent se positionner, et donc d'avoir un peu plus de chances que des "locaux" puissent s'inscrire. Il n'y a pas de doute sur la maintenance. Comme on nous l'a expliqué, ce sont les entreprises locales qui feront la maintenance. Il n'y a pas de souci. Quant aux 50 embauches, pouvez-vous nous garantir ne serait-ce qu'un pourcentage du personnel issu du territoire ? On ne doit pas être plus con ici en local que sur le reste du territoire. Je ne vous dis pas la totalité, mais un pourcentage sur lequel vous pourriez vous engager qui correspondrait à ce que vous avez "choisi" d'affecter en local. Ce qui serait déjà plus rassurant. Pour les élus que nous sommes... aujourd'hui, la question posée est très claire : vous prenez les risques, on connaît les inconvénients de l'implantation ; avant qu'on puisse se prononcer pour ou contre, il faudrait savoir quelles sont les retombées, et que vous puissiez nous indiquer de manière précise quels sont vos engagements, notamment : appel d'offres ? Est-ce que vraiment les entreprises locales pourront y souscrire, ou si c'est réservé à l'europpéen, on ne se fait pas d'illusions.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Je crois que c'est extrêmement clair et bien précis.

**Daniel WILMOT, adjoint au maire de Gravelines**

Je vais rebondir sur le propos de Bernard Faucon. Ma question sera assez simple : au niveau de ces marchés, quelle est la part de la clause emploi ? Je rappelle que c'est quelque chose de nouveau qui doit être utilisé plus souvent dans le futur pour élaborer des marchés. C'est peut-être en fait un moyen pour nombre de Gravelinois de pouvoir participer à ce chantier. Ceci est une première question, et peut-être même une première proposition. La deuxième chose, il y aura 1 200 personnes sur chantier qui durera trois à quatre ans. Quel sera le devenir de ces personnes, pour les Gravelinois et les locaux du Dunkerquois qui auront eu la chance d'être retenus à l'issue de ce chantier ? Est-ce qu'on leur garantira une continuité dans l'entreprise dans laquelle ils seront ? Ou alors, à l'issue du chantier, on les retrouvera sur le marché de l'emploi.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci pour cette deuxième question complémentaire de la précédente.

**Marie-Paule HOCQUET, représentante de la CLCV [Consommation, logement et cadre de vie]**

Je voudrais d'abord dire, concernant les digues, qu'elles sont en très très mauvais état. Il n'y a pas seulement la question de la résistance le jour où on construit, si par malheur le projet est retenu, c'est aussi la maintenance qui fait souvent défaut qui est à l'origine de graves dégâts. Je voudrais vous faire remarquer que vous présentez toujours le projet de terminal sur des croquis restreints qui montrent juste l'entrée du port. Si vous élargissiez la carte, vous verriez qu'à la limite de ce schéma, sur tout le site industrialo-portuaire où sont déjà installées 13 usines Seveso (13, 14 ou 15, on ne sait jamais trop) toutes les autres usines qui ne sont pas classées Seveso, mais qui sont quand même parfois bien dangereuses. Au milieu de tout cela, il y a quand même une certaine densité de population (les travailleurs et leurs familles). Jusqu'à présent, on n'a pas beaucoup parlé des hommes dans tout ce qui a été évoqué jusqu'à aujourd'hui. Même si nous pouvons croire que les accidents sont très peu probables, comme l'a encore rappelé Monsieur Fourcade, ils peuvent quand

même arriver. Pour nous, il y a assez d'accumulation de danger. Si par malheur vous retenez ce projet, jusqu'à ce jour il n'y a plus de présentation sur l'acheminement du méthane. Il y a quand même quelques usines à risque qui vont, au mieux, être affleurées par tous les tuyaux. Nous n'avons également pas entendu parler comment cela se passerait en cas d'accident. Qu'est-il prévu ? Quelle sera la prise en charge des personnes au moment de l'accident, malheureusement si cela arrive, et même si c'est très peu probable, et aussi après ? Parce que quand les personnes sont touchées, et parfois aussi le bâti... on a des exemples, par exemple quand il y a eu des marées noires, pas grand-chose n'est prévu après. Les années après, des procès sont encore en cours pour ne pas indemniser les personnes. A l'exemple de l'accident d'AZF, beaucoup de gens ont été livrés à eux-mêmes, ils ont dû se débrouiller, même s'ils étaient gravement atteints. Jusqu'à ce jour, on n'a pas le sentiment que ceci est pris en compte ; ou du moins, c'est en coulisse, et on n'en a pas entendu parler.

Toujours quand vous présentez le projet, vous dites qu'il y a trois propositions : la proposition ouest, la proposition est et la proposition *offshore*. En fait, il y a une quatrième proposition, elle a déjà été évoquée plusieurs fois : pas de terminal. Nous, nous l'avons dit franchement. D'autres personnes ici l'ont dit ce soir. Pourquoi cette quatrième solution est toujours zappée dans les discours plus ou moins officiels ? C'est aussi une vraie proposition : pas de terminal, pas la question du terminal en elle-même, mais 13 sites Seveso et une centrale nucléaire, c'est quand même beaucoup, beaucoup trop. Ce sont beaucoup trop de risques accumulés et empilés. Jusqu'à quand cela va-t-il continuer, puisqu'il y a encore des hectares de terres vides ? On aurait presque la vocation à toujours prendre ce que les autres ne veulent pas. Ou dites-le carrément, "*on est une population sacrifiée*". C'est tout. On ira replanter nos choux et nos carottes, et voilà. Notre sentiment est que de toute façon... Quand on est ailleurs et qu'on parle du Nord de la France, les gens disent : "*oh là là, ce pays ! Il fait gris, il pleut !*" On a vocation à avoir la merde des autres qu'ils ne veulent pas. Non ! On a aussi le droit de vivre, on a le droit d'avoir une qualité de vie. Je rappelle souvent que les ouvriers ont une espérance de vie inférieure de cinq à neuf ans de moins qu'ailleurs. Il faudrait peut-être que cette spirale du négatif s'arrête, mais que ce soit une spirale du positif. La spirale du positif, ce n'est pas ce 14<sup>e</sup> site Seveso. Ce n'est pas le projet du terminal qui est un site Seveso en trop.

Ma question est de savoir quand la situation des hommes et des femmes qui sont ici sera primée par rapport aux attraits de l'argent. On ne le dit pas, mais ce qui est quand même sous-jacent, c'est tout le pognon, et trop de pognon, voilà !

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

Je vais prendre une dernière question. Sur cette question que posait Madame Hocquet à propos de "pas de terminal du tout", je me permettrai de compléter ce que répondront tout à l'heure les maîtres d'ouvrage, parce que cela fait partie de l'exercice du débat public. La solution fait partie de l'exercice. Cela me regarde donc, si je puis dire, en tant qu'organisateur. Je vous répondrai tout à l'heure, puisque je m'applique la même discipline que je demande aux autres.

### **Sony CLINQUART, conseiller municipal de Gravelines**

Je suis conseiller municipal mais aussi et surtout habitant. Je vais donc m'exprimer clairement, à cœur ouvert, et éviter d'être redondant, parce que je trouve que ce qui a été dit de part et d'autre trouve un sens, quel que soit l'angle où on se situe. Moi, je m'exprimerai suivant deux angles, si vous me le permettez. Le premier est l'angle politique, au sens noble du terme. Je pense que le Dunkerquois, comme c'est indiqué dans le fascicule que vous nous avez remis, a des atouts, des caractéristiques et un potentiel énorme à exploiter. Je pense qu'aujourd'hui, le nerf de la guerre, pour y être confronté en tant qu'élu, mais aussi en tant que professionnel (où j'accompagne un certain nombre de jeunes vers l'emploi), est le logement et l'emploi. Quand on n'a pas d'emploi, on

n'a pas de dignité. Il est vrai que parallèlement à cela, c'est délicat dans le sens ou l'angle citoyen, et je rebondis sur les propos de Madame Hocquet, nous fait aussi nous élever. Il est vrai que sur notre territoire, lorsqu'on regarde autour de nous, on a effectivement 13 ou 14 sites Seveso, à haut risque. Comme l'a rappelé tout à l'heure Monsieur le Maire, on a un taux de chômage très élevé, en tout cas qui est au-dessus de la moyenne nationale. On a un taux de cancer qui est très, très élevé. Au niveau de la France, notre région a le taux le plus élevé. Parallèlement à cela, on n'est pas équipé comme il faut. Ce n'est pas moi qui le dis, cela a été écrit dernièrement dans la presse. Alors, je ne vais pas manier la langue de bois. Tout à l'heure, je disais que je parlerai à cœur ouvert. C'est un problème épineux, douloureux et qui mérite d'être posé. Comme c'est régulièrement le cas lorsqu'il s'agit de construire et d'aménager, on nous brandit l'atout de l'emploi. Il est rappelé que pendant la construction, 1 200 emplois sont prévus. Ces 1 200 emplois seront occupés sur le site, mais il n'y aura pas 1 200 emplois créés, puisqu'il y aura un certain nombre de redéploiements et d'entreprises sous-traitantes qui interviendront avec leur propre personnel. On aura une cinquantaine d'emplois qui sera directement créée via EDF. Sans faire de démagog, il est vrai que si on ramène cela à une explosion, ce sont plus de 1 250 personnes qui seraient touchées, ce serait des milliers de personnes qui seraient touchées en cas d'accident.

Cela dit, pour vous donner ma position clairement, même si on n'a pas encore tous les tenants et les aboutissants - et il est vrai qu'il est intéressant d'engager cette procédure - je pense qu'au niveau économique, notre bassin a besoin encore une fois de se développer, et a besoin d'être exploité au niveau de ses atouts, pour permettre à chacun d'avoir un emploi, quel qu'il soit, et d'évoluer durablement et socialement, dans notre société civile. Donc il est vrai qu'en termes de critères, de sites, comme disait tout à l'heure dans son introduction Monsieur le Maire, et comme cela a été dit tout à l'heure de part et d'autre par un certain nombre d'élus (même si je me permets de dire "faites ce que je dis, mais pas ce que je fais"), je pense effectivement qu'il faut être très, très, très vigilant et très, très exigeant quant à la fois aux allocations de compensation pour que chacun s'y retrouve, principalement le tissu associatif ; et que par rapport à l'emploi créé, il faut exiger noir sur blanc que les emplois reviennent à ceux qui "risqueraient" d'être sacrifiés.

Par rapport à l'environnement et à tout ce qui revêt les expressions des uns et des autres, je retiens *grosso modo* que deux sites sont retenus :

- il y en a qui risque d'engendrer, en cas d'accident, un effet domino, celui des Huttes ;
- et un autre qui n'engendrerait pas d'effet domino, celui du Clipon ; encore qu'en cas d'accident, ce serait délicat.

Au Clipon, on a parlé des véliplanchistes mais on pourrait aussi parler des motards, puisqu'il y a un site de motos. On pourrait également parler des pêcheurs. Tout cela pour dire que le politique doit se positionner et doit être exigeant par rapport aux retombées économiques. Moi, je proposerais que tout ce qui tombera dans l'escarcelle de la Communauté urbaine via la TPU, tombe dans l'escarcelle de la Communauté urbaine, c'est clair, mais que pour tout ce qui est taxe foncière, cela tombe dans l'escarcelle du Sivom de l'Aa. Ainsi, cela affinera tout ce qui est lié à la redistribution. Et pour tout ce qui est environnement, je considère à l'heure d'aujourd'hui qu'il nous faut encore beaucoup plus de garanties pour éviter que notre environnement et notre société civile soient à nouveau sacrifiés et exposés. Enfin, mettez tout ce que vous avez en œuvre pour garder cela l'esprit. Les *a priori* qu'on a, les uns les autres, sont légitimes, puisqu'on a du chômage, un environnement qui se dégrade, et malheureusement on est atteints de maladies de plus en plus jeunes.

### **Marie-Paule HOCQUET**

Pour les 13 autres sites, on avait le même argument de dire que cela allait créer de l'emploi, et on a plus de chômage que la moyenne nationale. Je trouve que ce n'est vraiment pas un argument. C'est

vraiment se moquer du monde que de dire des choses pareilles. Au contraire, les familles viennent de l'extérieur, et cela augmente le taux de chômage. Ce n'est pas un bon argument.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci Madame Hocquet. Vous reprendrez la parole si vous voulez tout à l'heure, chacun son tour. Je vais donc demander aux maîtres d'ouvrage de réagir et de répondre un certain nombre de questions dont beaucoup portaient sur l'emploi et les conditions de cet emploi.

**Fabrice FOURCADE**

Je vais commencer à répondre à Monsieur Faucon concernant les appels d'offres. Les appels d'offres sur le chantier lui-même, vous avez aussi posé la question du lotissement, le premier niveau de lotissement du chantier sera, on va dire, en deux gros morceaux :

- un premier morceau sur les réservoirs, donc avec une grosse activité de génie civil : là clairement, sans citer de noms, il y a une entreprise fortement implantée dans le Dunkerquois qui peut se positionner à ce premier niveau d'appel d'offres ;
- le second portera sur le reste du terminal.

Votre question est une excellente question. On avait donné les premiers éléments lors de la réunion à la CCI, en disant qu'on étudiait, aujourd'hui, les voies et moyens dans le respect de la réglementation européenne que vous avez fort justement mentionnée, afin de s'assurer que les entreprises qui répondront devront impliquer un niveau - à déterminer, mais important - local. On travaille donc à cela, vous allez me dire que ce n'est pas la même réglementation, parce que l'exemple que je vais donner est en Amérique du Nord. J'ai eu l'occasion d'aller visiter un chantier, de discuter dans le détail avec une grande entreprise qui peut prendre un lot comme celui que je viens de décrire. Elle me disait que pour avoir été retenue sur ce chantier en Amérique du Nord, elle avait clairement dû prendre des engagements importants de recrutement local des équipes du chantier ; et elle s'en trouvait d'ailleurs très bien, cela fonctionnait très bien. On est entré un peu dans le détail de la manière dont elle s'y était prise. C'est faisable de l'autre côté de l'Atlantique. On va faire en sorte que cela le soit autant que possible de ce côté-ci. Ceci est pour la partie chantier.

Pour le volet exploitation, la société d'exploitation du terminal devrait comprendre une cinquantaine d'emplois. Il y aura clairement des emplois pour lesquels il faudra avoir une certaine expérience pour postuler. Cela ne veut pas dire que cela exclut qui que ce soit, mais il faudra quand même avoir travaillé dans ce métier. Par ailleurs, vraisemblablement une part du recrutement sera interne à l'EDF. Cela n'exclut pas le Dunkerquois. Je pense qu'EDF est déjà un employeur important de la région, notamment avec le CNPE. Puis, il y aura certainement des embauches de personnes plus jeunes. Très clairement, si on peut recruter et s'il y a les candidats locaux pour ces postes, on les privilégiera évidemment.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Vous voulez dire un mot, je crois.

**Jean-Régis BORIUS, sous-préfet de Dunkerque**

Tout à l'heure, il y a eu une expression qui mérite une réponse, me semble-t-il. C'est quand l'une des personnes a dit "*en cas d'explosion, il y aura des milliers de personnes concernées*". Je pense que l'on ne peut pas rester sur une telle phrase. C'est trop dangereux de laisser passer quelque chose de cette nature : soit, c'est vrai, et il faut le dire ; soit, ce n'est pas vrai, et il faut également le dire. Je voudrais simplement dire que je ne sais pas si, dans le projet tel qu'il existe aujourd'hui, des milliers de gens seront concernés en cas d'explosion. Je peux simplement dire qu'on n'a pas le droit

de construire une usine qui occasionnerait des milliers de morts ou des milliers de blessés en cas de pépin. C'est illégal, c'est interdit. Si par hasard le projet qui était présenté à la décision du préfet était de cette nature, il serait évidemment refusé. Il faut que les choses soient clairement dites, je pense.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Avez-vous d'autres réponses ?

**Fabrice FOURCADE**

J'ai pris les questions dans l'ordre, merci Monsieur le sous-préfet de me rappeler qu'il y avait une autre question, ou plus exactement une affirmation qui avait suivi. Je pense qu'on a eu l'occasion de dire que sur le site du Clipon notamment, les études relatives à la sécurité du terminal montrent que les effets sont limités à quelques centaines de mètres. Je rappellerai que dans un périmètre de ces quelques centaines de mètres autour du site du Clipon, il n'y a pas d'établissement recevant du personnel. De fait, 1) les milliers de personnes dont on parle n'existent pas, et 2) un terminal, cela n'explose pas. Ce qui peut arriver, même si c'est exceptionnel, et même si on fait tout pour que cela n'arrive pas, c'est une fuite de GNL. S'il y a une fuite de GNL, que se passe-t-il ? Il n'y a pas d'explosion. Une flaque de GNL se répand ; elle se réchauffe au contact de l'atmosphère et se vaporise. Elle montre très vite dans l'atmosphère parce que le méthane a la propriété d'être nettement plus léger que l'air. Cela se dilue donc très vite dans l'atmosphère. Il n'en reste pas moins qu'il y a une courte période de temps durant laquelle le méthane peut-être concentré entre 5 et 15 %. Il est vrai que pendant ce court laps de temps, le gaz est inflammable. L'accident qui peut donc arriver est celui-là. Néanmoins, si cet accident arrive, l'effet -comme l'a dit Sylvain Ringot- en chaleur et en nombre de précipitations est limité aux quelques centaines de mètres dont j'ai parlé. Dans ce périmètre, il n'y a pas d'établissement recevant du personnel.

**Marie-Paule HOCQUET**

Vous limitez toujours l'intervention à l'arrivée du bateau, mais attention ! Le gaz va faire la même chose... et si c'est au-dessus des usines qu'il y a ce fameux nuage, et qu'il y a un éclair de rien du tout, ça fait « pouf ». Ce n'est pas si sûr que cela qu'il n'y aurait pas des milliers de personnes touchées (peut-être pas mortes). Et s'il y a ce qu'ils appellent un fameux *boil-over* ou compagnie, je ne vous dis pas combien il y en aurait. On croit... on a la confiance... d'autant plus que ce sont nos enfants ou les membres de nos familles qui travaillent dans ces usines. On a donc tout à fait... on essaie de croire que cela n'arrivera jamais, mais on est à la merci. Il faudrait donc peut-être arrêter, peut-être créer des emplois dans d'autres domaines que des emplois hyper dangereux. Beaucoup d'autres emplois peuvent être créés, autre chose que ces choses aussi dangereuses. Le problème n'est pas le terminal en lui-même, c'est que trop, c'est trop. On a envie de vivre pas toujours avec cette inquiétude sur le dos, malgré toutes les certitudes que vous affirmez, que je trouve un peu trop sûres.

**Fabrice FOURCADE**

Je m'excuse, mais je réagis de nouveau. Si on n'était pas sûrs de nous sur le thème sur lequel on vient d'être interpellés, on ne serait pas devant vous ce soir. On se permet donc d'être affirmatifs, et on se doit d'être affirmatifs sur le fait que la vie de milliers de personnes ne risque pas d'être mise en danger. Clairement, non. C'est de notre responsabilité d'être affirmatif sur un tel sujet. Sylvain Ringot voudrait réagir sur le *boil-over*, et ensuite nous passerons la parole à Monsieur Serge Cazanave, directeur du projet de la canalisation. Il répondra à la question que vous posez concernant la canalisation.

**Sylvain RINGOT**

Très rapidement, sur un réservoir de GNL, le *boil-over* ne peut pas arriver. Le *boil-over* est lié à la présence d'eau en dessous d'une couche d'hydrocarbure, de pétrole. Quand l'eau...

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Madame Hocquet quand vous parlez, on vous écoute. Quand un autre parle, vous l'écoutez. Merci beaucoup.

**Marie-Paule HOCQUET**

Je n'aime pas qu'on se moque de moi. *Boil-over*, je sais que ce n'est pas cela. (*Intervention inaudible, sans micro*)

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je vous laisse ce jugement, Madame.

**Marie-Paule HOCQUET**

*Intervention inaudible, sans micro.*

**Fabrice FOURCADE**

On est désolé. On avait mal compris votre intervention. Je vous propose de passer la parole à Monsieur Serge Cazanave sur la partie canalisation.

**Serge CAZANAVE, directeur de projet au niveau canalisation**

Bonsoir. Vous savez, aujourd'hui, deux sites sont en compétition. Au niveau du tracé de l'ouvrage que je ne pourrai pas vous dire exactement où il va passer, puisque que ce soit c'est le site du Clipon, soit c'est le site des Huttes. Je peux vous dire que l'ouvrage sera construit entre ce futur terminal méthanier et le réseau de transport de gaz qu'il devra rejoindre qui, lui, est présent à Pitgam, soit à peu près 18 kilomètres de canalisations à poser. Aujourd'hui, il n'y a pas de tracé. Par contre, nous avons lancé une étude d'impact. Une fois que l'on aura défini le tracé de moindre impact, on réalisera une étude de sécurité. L'objet de cette étude de sécurité est de regarder effectivement, par rapport à l'environnement, par rapport à tous les sites dont vous parlez, cette étude de sécurité permettra de définir les dispositions à mettre en œuvre au niveau de l'ouvrage pour que l'accident dont vous parlez ne se produise pas.

**Fabrice FOURCADE**

Un dernier élément de réponse rapide à Madame Hocquet qui suggère l'alternative "pas de terminal" : je ne vais pas m'étendre parce que c'est évidemment tout le fondement des discussions que nous avons ensemble qui nous amène à parler d'un terminal. Je vais juste dire deux mots pour dire pourquoi on pense qu'un terminal est utile. L'Europe et la France ont besoin, assez rapidement, dans les années 2012/2015 (et plus encore par la suite), d'importer plus de gaz. La production européenne va baisser, et la consommation... Il y a débat là-dessus. Il y a le Grenelle. On espère donc il va y avoir de l'efficacité énergétique, on espère qu'elle n'augmentera pas vite. Toutefois, il est loin d'être évident qu'elle baisse dans la mesure où la production d'électricité à partir de gaz se développe. Ce n'est pas de l'énergie que l'on produit en plus. C'est de l'énergie qui remplace l'électricité produite par du charbon pelucheux qui sont plus polluants. Tout ceci fait que la consommation de gaz devrait, *a minima*, se maintenir, voire se développer. La production va baisser. L'Europe a donc besoin d'importer plus de gaz. Dans les 15 ans qui viennent, les importations de gaz en Europe vont doubler. Pour cela, il faut des capacités d'importation

nouvelles : soit, par gazoduc avec l'inconvénient d'être complètement dépendant de celui qui est à l'autre bout ; soit, par bateau avec l'intérêt de pouvoir diversifier ses sources et donc de sécuriser l'approvisionnement énergétique. La raison d'être du terminal de Dunkerque est de contribuer à la sécurisation des approvisionnements gaziers de la France, et au passage de l'Europe aussi.

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

J'ai dit tout à l'heure que je souhaite donner un petit complément. Je vais répéter des choses que j'ai déjà dites plusieurs fois. Nous sommes dans le cadre d'un débat public. Le débat public est créé et par le fait que la loi oblige un investisseur, quelqu'un qui a un projet, à déposer un cahier des maîtres d'ouvrage pour un projet qui dépasse 300 millions d'euros. S'il n'y a pas ce projet, c'est-à-dire que si on est dans la solution "zéro projet", il n'y a pas de débat public. Il y a donc une asymétrie logique entre le fait qu'il y ait un projet -c'est pour cela que ces messieurs et nous-mêmes sommes devant vous- qu'il n'y a pas de projet, parce que sinon on ne serait pas là. J'ajoute qu'en ce moment, il y a trois projets simultanés :

- un est au Verdon : c'est la société 4Gas ;
- un est à Antifer près du Havre : c'est la société Poweo ;
- et un est ici : c'est l'association Port autonome et Electricité de France.

Que se passe-t-il, et quelle est la règle du jeu, réglementaire, légale ? La règle du jeu est que, soit, il y aura zéro site ; soit, il y aura un, deux ou trois sites. Zéro est donc bien inclus. Dans quelles conditions zéro est-il inclus ? Il est inclus parce que, comme le disait Monsieur le Préfet, si les études, les estimations, les évaluations montrent que finalement c'est dangereux, donc dans ce cas, l'administration réagit et ne donne pas l'autorisation, tout simplement parce que c'est dangereux. Cela peut être aussi le cas par abandon du projet par le maître d'ouvrage qui le présente : autrement dit, si les différentes observations qui sont enregistrées soigneusement finalement convainquent le maître d'ouvrage ou les maîtres d'ouvrage que ce n'est pas intéressant, parce que la population est entièrement contre ; que ce n'est pas intéressant, parce que ce n'est pas rentable ; que ce n'est pas intéressant, parce que les contraintes techniques ou financières sont impossibles à traiter, dans ce cas, il peut abandonner le projet au moment où le débat s'arrête, c'est-à-dire le 15 décembre, et au moment où éventuellement on lui propose une enquête publique, auquel cas l'enquête publique n'a pas lieu. Je veux dire que la solution zéro existe. Elle n'a pas besoin d'être étudiée, puisque vous êtes forcément, en solution zéro, en dessous des 300 millions. Il y a donc une logique. Toutefois, elle existe dans les conclusions qui peuvent être données à ce processus. Si vous consultez le site de la Commission nationale –pas particulière- du débat public, vous verrez que des projets ont été abandonnés après un débat public. Ce n'est donc pas quelque chose qui est joué d'avance, qui est décidé d'avance. Je tenais simplement à le rappeler. Je l'ai déjà dit mais je le rappelle : la solution zéro est tout à fait incluse dans le processus.

Mes voisines m'ont dit que je faisais du machisme primaire, que je passais mon temps à animer ou à essayer d'animer. Par conséquent, pour la dernière séquence de cinq questions -et je rappelle en passant le témoin qu'il y avait Madame, Monsieur là-bas et Monsieur ici au premier rang- je passe le micro à ma voisine de droite, Camille Saisset.

### **Camille SAISSET**

Merci. J'ai vu aussi beaucoup de femmes partir de la salle. J'espère donc que celles qui restent vont intervenir maintenant. Qui veut poser une question ?

**Odile COMYN, CLCV et ADELFA**

Je m'interroge sur le trafic maritime. Quand le navire-méthanier doit entrer dans l'avant-port Ouest, il fait une manœuvre et cela dure un certain temps. Si les conditions climatiques ou maritimes sont assez houleuses, il doit rester à l'extérieur. Les autres navires n'ont pas le droit de l'approcher. Cela ne va-t-il pas perturber le trafic qui existe déjà ? Je pense notamment à la Norfolkline, parce qu'ils ont déjà un horaire à respecter. Sachant que si en plus vous voulez exporter vers l'Europe du Nord, cela veut dire qu'il faut importer plus de méthane, donc cela fait encore plus de navires-méthaniers qui viennent ici. N'est-ce pas lui qui est prioritaire ? Je reprends l'exemple de la Norfolkline : a-t-elle son mot à dire dans ce trafic, ou est-ce tant pis pour eux ? Moi, je m'intéresse à ce site parce qu'il est moins polluant, moins à risque, et cela produit aussi de l'emploi.

**Camille SAISSET**

Merci Madame.

**Jean-Michel PREVOT, infirmier**

Je voulais savoir s'il y avait vraiment zéro pollution avec cette implantation de terminal méthanier. Il faut savoir que chaque fois qu'une industrie vient, elle garantit aucune pollution. En fait, ici, on a vu avec le vol des poussières avec les pondéreux : on était bien privilégié pour recevoir les poussières. On a parlé de torchères, je voudrais savoir si on serait impacté par une pollution quelconque.

**Jean-Paul BOUCHERY, élu à l'environnement de Gravelines**

Tout à l'heure, on a évoqué les études de danger. On a précisé que celle du site de Gravelines n'était pas terminée. A mon avis, cela tronque peut-être un peu le débat, tout au moins sur ce point. Je voudrais savoir à partir de quel moment on pourra avoir la totalité des études de danger concernant les deux sites, et comment nous pourrions en être informés afin de prendre une décision en toute objectivité.

**Bertrand RINGOT**

J'ai deux petites questions sur les coûts d'investissement, site par site. J'aurais aimé être informé des coûts d'investissement, tant pour le site des Huttes que pour le site de Loon-Plage ; à la fois la part EDF, mais également la part Port autonome. J'ai la même question pour la canalisation qui devra donc utiliser les eaux chaudes de la centrale pour réchauffer le gaz. Un coût est-il déterminé pour le site des Huttes ? Un coût est-il déterminé pour le site de Loon-Plage ? Je crois que c'est aussi un élément important, puisque c'est quand même un investissement issu d'une entreprise publique. A un moment donné, il faut aussi regarder ces aspects d'investissement qui me semblent importants pour comparer les deux sites.

**Dominique ABRAHAM**

En préambule, je préfère le rêve du Clipon au cauchemar d'un 14<sup>e</sup> site Seveso. Par curiosité, je voudrais savoir combien un tel terminal pourrait alimenter de tranches nucléaires, avec une rotation moyenne de 200 bateaux par an. Par ailleurs, lorsque l'avant-port a été creusé, tout le sable est parti. Je voudrais donc savoir si lors du dragage de ce terminal éventuel, il pourrait y avoir les mêmes conséquences.

**Camille SAISSET**

Merci. Je passe donc la parole aux maîtres d'ouvrage.



**Bruno MILCZYNSKI**

Sur le trafic maritime, je vais passer la parole au commandant de port.

**Commandant MOAL**

Je crois que la question portait surtout sur la cohabitation des méthaniers et des autres trafics. Bien évidemment, on ne peut pas dire tant pis pour Norfolk. De la même façon, on ne dira pas tant pis pour les porte-conteneurs, ni tant pis pour les minéraliers. C'est une préoccupation que l'on a eue dès le début du projet que de voir comment on allait faire cohabiter les escales de méthaniers avec le reste des trafics. Je peux vous dire qu'actuellement, une étude de flux de trafics est en cours. Les premiers éléments sont tout à fait positifs. Ils montrent que l'on peut tout à fait intercaler les 80 à 200 escales de méthaniers sans que cela ne gêne plus que cela le reste du trafic. Pour étayer un peu notre argumentation par rapport à tout cela, on s'est rendu à Zeebrugge il y a deux semaines. Comme vous le savez, le trafic à Zeebrugge est sans commune mesure avec le trafic de Dunkerque, notamment pour tout ce qui est chenal d'accès, puisque c'est un chenal qui dessert Anvers, Terneuzen, Gand, puis Zeebrugge. Chez eux, cela se passe sans problème particulier, sous réserve qu'un contrôle et une régulation du trafic soient extrêmement rigoureux.

**Odile COMYN**

Qu'ont-ils dit ?

**Commandant MOAL**

Bien sûr, concernant Norfolk, on comprend très bien que le rythme de rotations ne permet pas plus de 10 à 15 minutes de retard dans l'escale, parce que sinon, c'est l'escale à Dunkerque qui est perturbée ; et pire, c'est le tour à Douvres qui est perdu. Ce sont donc des paramètres que nous avons bien pris en compte, et qu'on a bien expliqués également aux dirigeants de Norfolk. Au stade actuel de l'étude, les premiers éléments montrent que l'on peut parfaitement intégrer le trafic des méthaniers avec le reste des trafics, y compris les porte-conteneurs et les minéraliers. Frédéric me fait remarquer que l'étude intègre également les perspectives de développement de trafic : c'est-à-dire que l'on s'est projeté à l'horizon 2012, et même au-delà puisqu'on va jusqu'à 2020, avec des perspectives d'évolution de trafic qui ne sont que des hypothèses. Je ne sais pas si ma réponse vous satisfait.

**Odile COMYN**

En fait, j'avais une arrière-pensée. Je m'interroge si le PAD ne va pas réserver cela pour Calais, et que nous, nous aurons les autres usines.

**Commandant MOAL**

Non. Ce n'est pas du tout notre intérêt que de voir Norfolk quitter Dunkerque pour préférer Calais. Je ne peux pas vous laisser dire cela.

**Camille SAISSET**

Voulez-vous poursuivre sur les autres questions ?

**Sylvain RINGOT**

Oui. Il y a eu une question sur la pollution du terminal méthanier. Tout à l'heure, Fabrice a donné des éléments sur la partie chantier. Evidemment, on mènera le chantier pour minimiser l'impact pollution. Je peux compléter ce qu'a dit Fabrice tout à l'heure, en rappelant par exemple qu'on a prévu de réutiliser la darse de Loon si on est sur le site du Clipon pour maximiser les arrivées par

barge sur la zone pour limiter le trafic poids lourds. Pour ce qui est de l'exploitation courante du terminal sur les 30 ou 40 ans qui suivront le chantier pendant l'exploitation du terminal, je pense qu'il faut rappeler rapidement comment cela fonctionne, et ce qu'est un terminal méthanier.

Le principe est de transborder le GNL qui est dans les cuves du méthanier pour le mettre dans les gros réservoirs. Le GNL reste tout le temps confiné dans des tuyaux. Cela se fait à l'aide de pompes électriques qui sont installées sur le méthanier, dans le bateau. Les pompes se mettent en œuvre une fois que l'on a raccordé les bras, et le GNL arrive dans les réservoirs. Ensuite, une fois le GNL dans le réservoir, on le reprend avec des pompes électriques, toujours dans des tuyaux, on l'emmène dans des pompes haute pression pour le ramener à une pression qui permette ensuite de le mettre sur le réseau (le réseau de GRT). Les pompes haute pression sont aussi des pompes électriques. Ensuite, on le réchauffe par échange avec de l'eau de mer, à travers ce que l'on appelle un regazéifieur. C'est un échangeur dans lequel le GNL passe à l'intérieur de tuyau, de l'eau de mer passant à l'extérieur du tuyau. Dans cet échangeur, l'eau de mer se refroidit un peu, et le GNL se réchauffe de  $-160^{\circ}$  à zéro degré. Il pourrait y avoir une légère pollution thermique, un léger effet thermique. A cet effet, on utiliserait l'eau qui a été réchauffée par le CNPE de Gravelines pour justement minimiser l'empreinte thermique globale des deux installations. Dans tout ce que je vous ai dit en termes de process, il n'y a pas d'utilisation de combustion ; il n'y a pas de machine tournante de moteur comme en utiliseraient des hydrocarbures. Sur l'ensemble du terminal, il y a un réseau qui permet de collecter la faible partie du GNL qui s'évapore dans les réservoirs, les canalisations ou les pompes. Quand on agite un liquide, il y a toujours de petites bulles qui se forment. On collecte tout cela : cela s'appelle les évaporations. Tout ce réseau d'évaporation est récupéré dans des compresseurs, et il est réintégré dans le GNL qui quitte le terminal et qui part vers le GRT. De fait, en fonctionnement normal, même les évaporations minimales du terminal sont récupérées, remises dans le tuyau. Il n'y a donc pas d'émission de gaz. Néanmoins, ce circuit est connecté à une torche qui est tout le temps éteinte. Il n'y a pas de flamme qui sort de la torche. Si jamais on devait arrêter l'émission du terminal parce que des travaux sur les tuyaux, parce qu'on a un souci de sécurité sur le terminal, parce qu'on a besoin d'arrêter l'émission, effectivement, pendant les quelques heures que durerait cet incident, on a une flamme à la torche, mais c'est limité à quelques heures par an. Le GNL est notre produit, il vaut assez cher, c'est un produit noble, bien évidemment, on cherche à le garder, à le conserver et à l'envoyer dans les tuyaux du GRT. Le but du terminal est simplement de stocker en toute sécurité, de regazéifier et d'envoyer le gaz dans le tuyau. Il n'y a pas de machine tournante, pas de combustion sur le terminal, pas de réaction chimique nécessitant d'envoyer des gaz en continu vers une torche comme cela peut être le cas pour d'autres usines. C'est un procédé extrêmement simple et extrêmement propre.

### **Camille SAISSET**

Merci Monsieur Ringot. Trois autres questions étaient relatives au coût.

### **Fabrice FOURCADE**

Il y avait une question de Monsieur Ringot (maire de Gravelines) sur les coûts. Il y a donc deux composantes sur les coûts : les coûts d'investissement d'EDF, et les coûts d'investissement du PAD. Je vais répondre concernant EDF. L'ordre de grandeur que l'on a donné de 700 millions d'euros vaut pour les deux sites. Après, si on entre un peu plus dans le détail, il y a un site sur lequel vraisemblablement le terminal coûterait un peu moins cher, c'est celui des Huttes. Vous allez vite comprendre pourquoi : au lieu d'avoir, dans le cas du Clipon, un tunnel de quatre kilomètres à construire entre la centrale et le terminal, il ne fait que 1,5 kilomètre dans le cas des Huttes. Le fait que le tunnel soit plus court représente donc une économie de quelques dizaines de millions d'euros.

**Bruno MILCZYNSKI**

Pour ce qui est du Port autonome, les investissements sont constitués principalement par des dragages. Les deux sites présentent les mêmes quantités à draguer, les mêmes volumes de sable à draguer. Il y aura en plus -ce sont les études qui vont le déterminer- peut-être des ouvrages de protection qui seront à faire. Il y en aurait très probablement dans les deux cas. Aujourd'hui, on ne peut pas dire s'il y en aura plus au Clipon qu'aux Huttes. Toutefois, on peut dire qu'il y en aura dans les deux cas. De fait, les 50 à 70 millions d'euros que l'on a avancés en matière d'investissement devraient être peut-être un peu moins sur le site des Huttes, mais ce n'est pas significatif. Ce n'est pas du simple au double.

**Serge CAZANAVE**

Comme je l'ai dit tout à l'heure, il faudra raccorder le terminal au réseau de transport de gaz, donc à Pitgam, à 18 kilomètres. Ensuite, il faudra renforcer ce même réseau de transport de gaz. Là, cela nous amènera à construire un nouvel ouvrage qui sera au total d'un peu moins de 200 kilomètres, pour un coût de 320 millions d'euros environ.

**Fabrice FOURCADE**

La question de Monsieur concernant les études relatives à la sécurité : le 8 novembre, on aura une séance spécifique sur les risques. A cette occasion, on donnera des éléments sur les zones de sécurité autour des deux sites.

**Frédéric CARON**

Il y avait aussi une question concernant le dragage et la stabilité du trait de côte. Je rappelle brièvement ce qui a déjà été dit, mais pour vraiment bien l'avoir en mémoire. Le principe du site du Clipon serait de draguer le sable situé ici (on l'estime aujourd'hui à peu près à 8 millions de mètres cubes) et de le refouler sur la plage de manière à pouvoir accueillir la plate-forme pour le terminal, mais également recréer un cordon dunaire et des vasières sur le nord. Des études hydro-sédimentaires sont en cours. Elles permettent, via des simulations, des logiciels adaptés, de nous donner tous les impacts de cette installation par rapport à tout le reste du littoral qui va depuis Oye Plage jusque Zuydcoote. On l'a dit la semaine dernière : les études sont en cours. D'ailleurs, on devrait présenter les premiers résultats le 9 novembre, si j'ai bonne mémoire. Cela dit, aujourd'hui, on peut déjà dire qu'on est arrivé à simuler sur notre logiciel le trait de côte actuel (en 2006) qui a pu être établi sur ce qu'on avait comme données. Puis, à partir de toutes les évolutions du trait de côte depuis 20 ans en arrière, on a pu programmer le futur trait de côte qu'on imagine, qui a été simulé pour les années 2026. Je peux peut-être montrer une image. J'espère que la qualité sera assez bonne, ce n'est pas évident. On aura une meilleure qualité le 8, je vous prie de bien vouloir m'en excuser. Cela dit, on peut voir le trait de côte actuel (en bordeaux) qui a été calculé en 2006, et le futur trait de côte 2026 (en jaune pointillé), mais ceci sans terminal. C'est donc vraiment l'évolution du trait de côte simulé. On peut donc se rendre compte qu'en 2026, par exemple, on a une érosion d'un côté et une accumulation de l'autre côté. Tout cela pour dire qu'aujourd'hui, les études sont en cours. Plusieurs schémas de refoulement sont en cours d'étude. Notre bureau d'études nous présentera cela le 9. Toutefois, aujourd'hui on peut dire qu'en dehors du Port autonome, le trait de côte n'est pas impacté : c'est-à-dire que l'impact de l'installation de la plate-forme au Clipon n'impactera que de la digue de Ruytingen jusqu'à l'écluse des Dunes. Cela veut dire que tout ce qui est extérieur au port ne sera pas impacté ; et également, même la plage de la digue du Braek. Voilà ce que l'on peut dire aujourd'hui. Le 9 novembre, on vous montrera des éléments beaucoup plus visibles que ceux d'aujourd'hui, et beaucoup plus fins.

**Camille SAISSET**

Merci. Aviez-vous autre chose à ajouter ? Je passe la parole au Président.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Le Président regarde l'heure, et donc il va simplement, comme c'est la coutume dans ce genre de réunion, demander à ses fidèles adjoints de prendre la parole pour dire successivement, sous forme de synthèse préliminaire, si je puis dire (pas une synthèse comme celle que nous sortirons du verbatim lorsqu'il sera disponible), quels sont les éléments qui vous ont le plus frappés, intéressés, interpellés au cours de cette soirée. Aline Yasmine, pouvez-vous nous dire un mot sur ce que vous avez retenu. Ensuite, Monsieur Claude Hanoteau prendra très rapidement la parole ; et pour terminer, Camille dira un mot, et si que monsieur le Maire veut dire un mot pour conclure notre soirée, je lui passerai bien volontiers la parole.

**Aline YASMINE**

Merci beaucoup. Bonsoir à tous. Ce qui m'a frappée en premier, ce n'est peut-être pas le nombre de prises de parole, parce qu'on a vu dans les réunions précédentes que les prises de parole étaient nombreuses et diversifiées. Je pense que ce qui a été particulièrement intéressant c'est que de nouveaux éléments ont été apportés ce soir. De nouveaux acteurs ont pris la parole. Je pense que c'est important de le noter. Les nouveaux éléments, ce sont, par exemple, la solution "est-ce que le projet peut ne pas avoir lieu ?". On a un peu plus parlé des oiseaux et de ce qu'il se passerait si on devait les déplacer. J'ai également apprécié que les personnes se soient exprimées -je ne sais pas si on peut dire cela- avec beaucoup de cœur. Bien sûr, c'est touchant. Cependant, il faut aussi rappeler une chose : tout le monde a droit à ses convictions, et on n'est pas vraiment là dans le débat public pour convaincre l'autre, mais uniquement pour respecter sa parole. Parfois, cela peut être difficile quand on a des vues très contrastées. C'est important, en même temps de s'exprimer et en même temps de respecter l'expression de l'autre. Merci.

**Claude HANOTEAU**

Tout a été dit, ou presque dit. Je voudrais simplement rappeler qu'on a commencé par une évocation des loisirs, la planche à voile. Celui qui s'est adressé à nous nous a dit combien les loisirs étaient aussi importants et combien il fallait essayer de les garder présents dans notre vie quotidienne, nous qui travaillons somme toute beaucoup, les uns et les autres. A émergé de ce débat cette grande question : choix entre Le Clipon et les Huttes. Il y a les pour les Huttes, les contre les Huttes, les pour Le Clipon, les contre Le Clipon. En tout cas, ce que les gens veulent comprendre, me semble-t-il, c'est sur quelles raisons bien claires, bien définies, on fera le choix. C'est impressionnant de voir comme les questions sont exigeantes. On ne se contente pas de réponses floues. On demande des réponses précises. Bien sûr, le grand thème est celui de l'emploi. C'est le thème qui tracasse un peu tout le monde. On est prêt à accepter un énième site Seveso mais on veut savoir quelles seront les retombées. Si on dit qu'il y aura 50 emplois nouveaux, ou 1 500 emplois de chantier, nous les Dunkerquois, est-ce qu'on va être appelés à occuper ces emplois ? On sait que c'est une grave et importante question. J'ai noté aussi, Monsieur le Président, pardonnez-moi d'être un peu long, qu'il y avait besoin d'être rassuré. On parle de dégât possible mais on veut savoir quelles sont les simulations qui ont été faites, quelles ont été les études qui ont été faites. On a parlé d'amplitude de ces dégâts, on veut en savoir plus. On a évoqué d'autres craintes, la relative solidité des ouvrages existants -quels vont être les effets des nouveaux dragages ?- les craintes posées par la création du site lui-même mais aussi par la canalisation qui va acheminer le gaz à travers le Dunkerquois et plus loin que le Dunkerquois. Enfin, la dernière question : ce projet est-il compatible avec un trafic portuaire régulier tel qu'il existe ? On demande là aussi des réponses précises.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup.

**Camille SAISSET**

J'ajouterai très rapidement que ce qui m'a frappée aujourd'hui, c'est que semble-t-il, il y a des personnes qui sont venues de très loin pour faire entendre leur point de vue et ce que signifie ce projet pour eux. Par ailleurs, beaucoup de gens se sont prononcé, et qui eux habitent la ville dans laquelle nous sommes ce soir.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Avant de passer la parole à monsieur le Maire pour un mot d'au revoir, je vous signale cette petite affiche qui est à votre disposition. Elle indique que ce qu'il se passe au mois de novembre et de décembre. Il y a encore quatre réunions, c'est-à-dire que nous sommes à peu près au milieu de ce débat :

- le 8 novembre à Craywick sur les risques et les responsabilités, la sûreté et la sécurité ;
- le 9 novembre à Grande Synthe, sur les résultats d'études en cours ;
- le 16 novembre à Pitgam, on parlera particulièrement des canalisations ;
- et le 6 décembre au Kursaal à Dunkerque, ce sera une réunion qui sera un peu la symétrie de la réunion d'ouverture qui a eu lieu le 5 octobre dernier, et elle permettra, de la part de vos serviteurs, de présenter une première synthèse que nous soumettrons à la Commission nationale de débat public. cette première synthèse devrait arriver avec celles provenant des sites du Verdon et d'Antifer.

N'hésitez pas à rendre visite à notre permanence à Dunkerque si vous voulez ce genre de documents pour les distribuer autour de vous. Dans ce cas, merci de votre aide.

J'insiste sur le 6 décembre, parce qu'au départ, c'était le 7 décembre. Il y a eu là une petite modification. J'attire donc votre attention pour que vous ne trouviez pas porte close le 7. Il y a des tas de réjouissances le 7 qui ont fait que nous avons dû nous replier sur le 6 décembre.

Monsieur le Maire, la parole vous est donnée, avec nos remerciements.

**Bertrand RINGOT**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je crois que ce débat a été fructueux. Je ne vais pas paraphraser ce qui a été dit, et bien dit, par les membres de la Commission. Je vous invite surtout à continuer de participer à ces réunions. La réunion de Craywick va être aussi très intéressante sur le plan des risques. Personnellement, je pense aussi qu'on n'échappera pas au tableau multicritères. Je crois qu'à un moment donné, il faudra vraiment poser tous les critères sur le plan des risques, sur le plan de l'environnement, mais je pense qu'on aura du mal à échapper à une analyse multicritères en pondérant, en ne cherchant pas forcément à orienter de telle ou telle manière. Je crois qu'on aura l'occasion et l'opportunité de le faire. En tout cas, je formulerais ce vœu également. Je profite de cette conclusion pour le faire, car il ne faudrait pas que les uns et les autres qui se sont exprimés aient l'impression que les choses étaient déjà plus ou moins réalisées. Je crois donc que pour éviter un sentiment peut-être d'insatisfaction, il faudra vraiment aller au bout des choses. Je demande vraiment à EDF d'aller au bout des choses. Je sais que nous pouvons compter sur votre écoute. Vous savez qu'ici, vous avez à Gravelines une communauté qui est sensible à ce qu'a fait EDF dans la région, sur le Gravelinois. C'est quand même ici plus de 30 ans de partenariat puisque les travaux de la centrale ont démarré en 1974. Ce sont donc plus de 30 ans de partenariat. Quelque part, c'est aussi une culture commune. Nous avons aujourd'hui des retraités qui restent sur Gravelines. Il faut le dire, en termes d'acceptabilité d'un site. Ce sont des éléments importants à avoir en tête. On

s'aperçoit d'ailleurs que celles et ceux qui ont travaillé sur ce site sont restés vivre leur retraite sur ce site. C'est quelque part un élément important dont il faudra tenir compte.

En tout cas, Monsieur le Président, je vous renouvelle mes remerciements et mes félicitations pour la tenue de ce débat. Je remercie Monsieur le Préfet de son assiduité, et je souhaite à toutes et à tous une bonne soirée. Rendez-vous à Craywick pour ceux qui pourront y participer. Merci.

*La séance est levée à 21 heures.*