

# Débat public

## Projet de terminal méthanier à Dunkerque



# GRANDE-SYNTHÉ

**Vendredi**

**9**

**Novembre**

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

## Participez à cette réunion publique !

**A Grande-Synthe - Palais du Littoral - 18 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)

# Débat public - Projet de terminal méthanier à Dunkerque

## Verbatim de la réunion multi-thèmes

### du vendredi 9 novembre 2007

*La troisième réunion multi-thèmes concernant le projet de terminal méthanier à Dunkerque a eu lieu le vendredi 9 novembre 2007. La réunion s'est ouverte à 18 heures sous la présidence de Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT.*

#### **ETAIENT PRESENTS :**

*Damien CAREME*

*Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT*

*Fabrice FOURCADE*

*Yves CAPON*

*Frédéric CARON*

*Bruno MILCZYNSKI*

*Sylvain RINGOT*

*Emmanuel AUTIER*

*Denis FLORIN*

*Claude HANOTEAU*

*Camille SAISSET*

*Aline YASMINE*

*Gustave DEFRANCE*

*MAIRE DE GRANDE-SYNTHE*

*PRESIDENT DE LA CNDP*

*DIRECTEUR DU PROJET EDF DIR.GAZ*

*BIOTOPE- GREET NORD-PAS-DE-CALAIS*

*RESPONSABLE ETUDES DU PROJET PAD*

*DIRECTEUR DU PROJET PAD*

*DIRECTEUR TECHNIQUE DU PROJET EDF*

*BEARINGPOINT*

*BEARINGPOINT*

*CPDP*

*CPDP*

*CPDP*

*CPDP*

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Nous allons commencer.

**.I Accueil par Monsieur le Maire****Damien CAREME**

Monsieur le Président, Messieurs les membres de la Commission, Messieurs les représentants du promoteur de ce projet de terminal méthanier à Dunkerque, je vous remercie d'être là ce soir, pour animer une réunion publique présentant ce projet d'implantation de terminal méthanier à Dunkerque. Ce soir, je ne vais pas dire grand-chose. Je suis là aussi pour écouter. Je pense que l'on s'enrichit tous, les uns les autres, collectivement de ce qui est dit au cours de ces réunions. Sans plus tarder, je vais vous laisser la parole pour que le débat puisse prendre toute sa place ce soir. Merci à vous d'être là ce soir.

**.II Rappels, enjeux et organisation du débat****Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup Monsieur le Maire. Merci pour votre accueil, pour avoir mis à notre disposition cette salle magnifique dans laquelle nous avons nos aises, mais dans laquelle nous sommes un peu perdus compte tenu des effectifs habituels. Nous sommes dans une salle gigantesque. C'est très agréable. Merci également pour votre présence.

Je crois que je dois vous dire l'ordre du jour de ce soir pour donner le contexte dans lequel cette réunion se situe. C'est une réunion qui se trouve à la fin du processus, puisque la semaine prochaine, nous avons encore une réunion, la réunion finale ayant lieu en décembre. C'est donc quelque chose qui va compléter ce qui a été dit depuis le début octobre lorsque nous avons eu notre première réunion. Depuis, se sont déroulées trois réunions thématiques. Une réunion thématique, c'est beaucoup de présentation et un peu de parole pour la salle. C'est surtout de l'information. La première réunion était de l'information portant sur les grands enjeux du projet, sur le côté politique de l'énergie, sur le côté aménagement du territoire, sur les aspects les impacts économiques et sociaux. La deuxième réunion thématique était essentiellement sur l'environnement et le cadre de vie. La troisième qui a eu lieu hier portait sur les risques, avec un aperçu sur ce que pourrait être une conduite de distribution de gaz avale du site vers la région Ile-de-France. Ces réunions ont été complétées par des réunions multi-thèmes. Ce sont des réunions durant lesquelles on aborde des sujets relatifs à des thèmes déjà abordés ou à des thèmes n'ayant pas été abordés, durant lesquelles les questions donnent lieu à des réponses immédiates. Ce sont donc les maîtres d'ouvrage et les experts qui sont interpellés. Lors des réunions précédentes, notamment à Loon et à Gravelines, il a été question d'études qui n'étaient pas bien connues, dont les résultats restaient partiels, ou qui étaient à réaliser. A cette occasion, on a dit que lors de la réunion de Grande-Synthe, c'est-à-dire ce soir, on présenterait un certain nombre d'études.

Ces études sont au nombre de trois (et non deux comme c'est indiqué sur le programme) :

- une étude, présentée par Monsieur Yves Capon, sur les impacts environnementaux de la réalisation éventuelle d'un terminal méthanier sur la faune et la flore ;
- une étude sur le trait de côte et sur la sédimentologie, présentée par Frédéric Caron, du Port Autonome ;
- et les études qui ont été réalisées sur une proposition présente notamment dans le cahier d'acteur ADELFA, qui seront présentées par deux experts, Monsieur Florin et Monsieur Autier.

A la suite de ces présentations, nous reprendrons les habitudes qui ont été utilisées lors de la réunion de Loon-Plage, c'est-à-dire que nous laisserons la salle s'exprimer sous forme de questions, permettant aux maîtres d'ouvrage ou aux intervenants de répondre.

Voilà ce qui vous est proposé ce soir. Je vais donc immédiatement passer la parole à Monsieur Capon de Biotope. Il va nous parler des impacts d'un terminal méthanier s'il était réalisé.

### **.III Communications sur les études réalisées et/ou en cours**

#### **.1 Etude sur les impacts environnementaux**

##### **Frédéric CARON**

Je voudrais d'abord dire juste un mot pour présenter Biotope-GREET. Biotope est un bureau d'étude d'un niveau national, avec de grandes références qualification au niveau environnemental. L'agence locale de Biotope s'appelle Biotope-GREET Nord-Pas-de-Calais. Elle a de grandes références environnementales au niveau portuaire. Nous travaillons sur le port depuis 10 ans. Elles sont reconnues également au niveau régional par les services de l'Etat. Je laisse donc la parole à Monsieur Capon.

##### **Yves CAPON, Biotope**

Bonsoir à tous. Je représente aujourd'hui la société Biotope-GREET. De façon succincte, je vais vous présenter l'expertise écologique que nous avons réalisée. Une expertise écologique est une expertise de la faune, de la flore et des habitats naturels. Ce sont le Port autonome et EDF qui nous ont missionnés pour cette mission pour évaluer l'impact du projet sur la faune, la flore et des habitats naturels.

Je vais vous présenter cela en trois étapes :

- je vais vous expliquer rapidement comment se déroule l'expertise ;
- ensuite, je présenterai le calendrier d'une expertise écologique qui se déroule sur un an ;
- et enfin, je vous présenterai les premiers résultats des inventaires jusqu'à octobre (qui ont commencé en janvier), les inventaires se poursuivent jusqu'à la fin de l'année : inventaires sur le site des Huttes et inventaires sur le site du Clipon.

Avant toute chose, il faut savoir que l'expertise écologique est une partie de l'étude d'impacts. L'étude d'impacts a plusieurs parties, dont l'expertise écologique au même titre que le bruit et le paysage.

##### *.a Le déroulement d'une expertise écologique*

La première étape est la récolte de données. Elle se fait en deux étapes : la recherche bibliographique de données, des données existantes collectées par les associations, par les bureaux d'études ; parallèlement, on réalise des inventaires au cours de l'année 2007 sur un site biologique. A partir de ces deux types d'information, on établit un état initial des milieux naturels - pour les habitats naturels, ce sont différents types de végétation, notamment par exemple sur le Clipon, les dunes blanches, les dunes grises -, puis un inventaire de la flore et un inventaire de la faune. A partir de cet état initial du milieu naturel, on fait une bioévaluation : on évalue l'intérêt du milieu naturel à partir de listes de référence. On détermine la présence ou non d'espèces protégées, menacées, rares, etc. A partir de cette bioévaluation, on superpose ces informations au projet ce qui permet d'évaluer l'impact du projet sur ces espèces remarquables. A partir de là, une fois que les impacts sont évalués, on définit les mesures permettant de supprimer ces impacts, si possible, de les réduire ou de les compenser si les bonnes solutions adéquates pour réduire ou supprimer ces impacts. Pour l'instant, nous en sommes à la phase d'inventaire. Actuellement, nous en sommes à la phase de bioévaluation. Nous avons déjà une idée des espèces remarquables se trouvant sur le site.

Par contre, la phase impact et définition des mesures sera réalisée quand l'inventaire sera terminé, c'est-à-dire à la fin de l'année.

### *.b Le calendrier de la mission*

Une expertise écologique s'échelonne sur une année. En couleur, vous avez les différents groupes que nous avons inventoriés, c'est-à-dire en simplifiant : la végétation, la flore, la faune invertébrée, la faune vertébrée comprenant les amphibiens et les reptiles, les oiseaux et les mammifères. En fonction des périodes de l'année, les espèces sont plus ou moins observables. Par exemple, pour la flore, la période de détectabilité est entre mars et août. Cependant, pour certaines espèces comme les oiseaux migrateurs, nous ne pouvons intervenir qu'avant ou après la reproduction. Après la reproduction, ce sera entre septembre et novembre. C'est pour cela que l'on échelonne l'inventaire sur une année pour pouvoir avoir l'ensemble des espèces de chaque groupe.

### *.c Premiers résultats des inventaires (jusqu'en octobre 2007)*

#### **Le site des Huttes**

Il n'y a aucune ZNIEFF ni aucune zone de protection sur le site des Huttes. En termes d'habitat naturel, nous avons 13 types d'habitats naturels différents, dont cinq sont reconnus à l'échelle européenne par le biais de la directive Habitat. Pour exemple, les dunes blanches et les dunes grises font de ces habitats reconnus d'intérêt européen. Au niveau de la flore, nous avons recensé 158 espèces végétales sur le site des Huttes, parmi lesquelles 14 sont des espèces remarquables, c'est-à-dire des espèces rares, les espèces menacées et des espèces protégées. Parmi ces 14 espèces remarquables, quatre sont protégées sur le site des Huttes : la pensée des Dunes (protégée au niveau national) ; le pigamon des dunes, le panicaut maritime et l'ophrys abeille qui sont des espèces protégées au niveau régional.

Concernant la faune invertébrée, la diversité est assez faible : on a recensé neuf espèces d'escargots, 12 espèces de papillon, donc deux remarquables qui ne sont pas protégées ; aucune espèce de libellule ; et six espèces d'orthoptères (sauterelles, criquets, grillons).

Concernant les amphibiens et les reptiles, aucune espèce n'a été recensée sur le site.

Concernant les oiseaux nicheurs, en 2007 on a recensé 60 espèces d'oiseaux nicheurs, dont plusieurs remarquables, notamment l'huîtrier-pie qui compte très peu de couples dans la région, le grand gravelot, également une colonie de goélands bruns et de goélands argentés.

En termes de potentiel pour les oiseaux migrateurs hivernant, c'est une étude que nous avons menée sur une échelle beaucoup plus large que le site même, c'est-à-dire que nous avons pris en compte l'avant-port et une partie maritime. Nous avons évalué à peu près 300 espèces potentielles sur le site des Huttes et ses alentours.

Concernant les mammifères terrestres, la diversité est assez faible. Par contre, nous avons trois espèces de mammifères marins qui ont un intérêt non négligeable et qui sont reconnus par la directive « Habitat » également. Parmi ces trois espèces, nous avons le phoque veau-marin, le phoque gris et le marsouin. Le phoque veau-marin et le marsouin sont des espèces qui fréquentent assez régulièrement l'avant-port ouest. Ils viennent pêcher. Le phoque veau-marin vient également se reposer sur les plages offertes par l'avant port.

Voici quelques photos d'espèces recensées sur le site des huttes : un exemple de dunes blanches ; un oiseau, l'huîtrier-pie ; le panicaut maritime ; la pensée des dunes (la seule espèce protégée nationale du site des Huttes) ; et le phoque veau-marin.

Pour étayer l'argumentaire également, nous avons souhaité vous présenter les cartes de localisation des espèces que nous avons réalisées. Je vais vous présenter deux cartes en conservant la flore et l'avifaune. Ce sont les deux enjeux principaux au niveau des milieux naturels que nous avons pu

mettre en évidence sur le site des Huttes, comme également sur le site du Clipon. Là, c'est la flore remarquable, comprenant les espèces protégées et les espèces remarquables qui ne sont pas protégées. Comme on peut le voir sur cette carte, la répartition est assez large, avec une concentration des espèces remarquables sur la façade littorale. Ce qui apparaît en noir sur la carte, ce sont les espèces protégées ; et avec le petit rond rouge autour, ce sont les espèces protégées au niveau national.

Voici la carte de l'avifaune, relative à l'inventaire des oiseaux. Nous avons trouvé deux sites de nidification certains de l'huître-pie, et également des sites de nidification de grand gravelot et de traquet motteux. Au sud, se trouve la colonie mixte des goélands bruns et goélands argentés.

### **Le site du Clipon**

Il est concerné par les zones d'inventaire puisque ce site est inclus dans une partie de la ZNIEFF de type 1 « Dune du Clipon » qui vous a déjà été présentée dans une réunion précédente. Au niveau habitat naturel, on a un peu plus d'habitats naturels que dans le site 1, on a 19 habitats naturels différents, dont huit d'intérêt européen, avec des herbiers à salicorne, des dunes embryonnaires, des pannes dunaires que l'on ne trouve pas sur le site 1. Pour votre information, les pannes dunaires sont les milieux humides se trouvant dans les petites dépressions dunaires et qui développent une flore un peu particulière.

Sur ce site du Clipon, on a mis en évidence la présence de 178 espèces végétales, dont 20 remarquables. Parmi ces remarquables, nous avons mis en évidence la présence de six espèces protégées : une espèce protégée nationalement, le chou marin (un seul pied dans une enfractuosit  de la dune du Clipon) ; la sagine noueuse et la gnaphale jaunâtre (dans les pannes dunaires) ; la salicorne (au sein des vasières) ; et le panicaut maritime et l'ophrys abeille (dans les dunes).

Concernant la faune invertébrée, la diversité est assez faible : neuf espèces d'escargot ; huit espèces de papillon, dont deux espèces patrimoniales (les mêmes que sur le site 1) ; deux espèces de libellule et huit espèces d'orthoptère.

Concernant les amphibiens reptiles, sur ce site, on n'a aucune espèce d'amphibien. En revanche, on a mis en évidence la présence d'une espèce de reptile : le lézard vivipare. Il est protégé, comme tous les amphibiens reptiles, à l'échelle nationale.

Concernant les oiseaux et les mammifères, sur le site du Clipon, on a 27 espèces nicheuses en 2007, dont plusieurs remarquables, avec quelques espèces emblématiques dont la sterne naine, le gravelot à collier interrompu, le grand gravelot, etc. Le point principal des oiseaux nicheurs, ce sont les sternes naines. Sur le site du Clipon, se trouve la plus importante colonie française de sternes naines à l'échelle nationale. Cette année, on a estimé à 350 couples la colonie de sternes naines.

Pour les oiseaux migrateurs hivernants, on a le même potentiel que sur le site des Huttes, c'est-à-dire en prenant le site du Clipon plus l'avant-port et la partie maritime. 300 espèces potentielles peuvent passer au-dessus ou à côté de la zone du Clipon. Par contre, en hivernage, on a quelques espèces remarquables, notamment le hibou des marais, inscrite à l'annexe 1 de la directive « oiseaux ». L'intérêt du Clipon pour les oiseaux migrateurs, ce sont les vasières. On verra tout à l'heure une carte de localisation des vasières qui se trouvent à l'est de la pointe du Clipon.

Pour les mammifères, on a exactement les mêmes espèces que sur le site 1.

Voici quelques photographies d'exemples des espèces que nous avons pu recenser : les herbiers halophiles à salicorne (c'est la vasière qui est favorable notamment aux espèces végétales puisque la salicorne s'y est implantée, mais également elle sert d'alimentation aux oiseaux) ; la sagine noueuse qui se développe dans les pannes dunaires ; la sterne naine ; le gravelot à collier interrompu ; et le lézard vivipare.

Voici deux exemples de cartes, dont la première est sur la flore protégée. On voit les secteurs principaux. Là, on a la station de salicorne (partie hachurée rouge sur la carte) qui est installée sur des terrains vaseux qui sont favorables à l'avifaune ; un regroupement d'espèces protégées correspondant aux pannes dunaires se trouvant dans ce secteur. Ensuite, les zones d'intérêt assez importantes, c'est le nord, avec notamment quelques espèces liées aux dunes.

Concernant l'avifaune, la colonie de sternes naines est implantée à l'est de la pointe du Clipon (en rouge sur la carte). Ici, sont représentées (en jaune) les zones de nidification du grand gravelot et du gravelot à collier interrompu. Egalement, vous voyez les sites de nidification ponctuels du grand gravelot (point ou carré jaune), et les sites de nidification du traquet motteux (en vert).

Je crois que j'ai fini. Je vous remercie.

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

Monsieur Caron, vous prenez la suite. Je crois que vous allez présenter une étude réalisée par le Port autonome et un bureau d'études.

## **.2 Etude sur le trait de côte et l'hydro-sédimentologie**

### **Frédéric CARON, responsable des études pour le Port autonome**

Je vais faire un point sur les études maritimes. Au mois d'avril, le Port autonome a lancé un appel d'offres pour des études maritimes. Deux entreprises seulement ont répondu à cet appel d'offres, s'agissant d'études très très spécifiques et très techniques. Il s'agissait des entreprises DHI et Sogreah. Ce sont des entreprises réputées mondialement et de références mondiales dans le domaine. On a donc choisi l'entreprise Sogreah pour réaliser ces les études, dans la mesure où Sogreah présentait une offre non seulement intéressante, mais également des qualifications et des références très très intéressantes dans le domaine du GNL.

Je voudrais simplement rappeler ce qui constitue notre cahier des charges au niveau de ces études. Dans ces études, on a six lots :

- Les études hydrauliques consistent à déterminer toutes les hypothèses de courant, de houle et de conditions extrêmes. Ces études servent à alimenter toutes les autres études qui sont également en cours, dont les études hydro-sédimentaires dont nous parlerons peut-être tout à l'heure.
- Les études hydro-sédimentaires consistent à étudier les évolutions passées du trait de côte, et d'en déterminer les évolutions futures envisageables, ainsi qu'à estimer le taux d'envasement que l'on pourra trouver dans l'avant-port ouest.
- Ensuite, nous avons également des études de navigation. Hier, le commandant Moal en a parlé à Craywick, je n'en dirai donc pas que si ce n'est qu'on termine cette semaine les simulations de manœuvres. On est vraiment dans le vif de ces études.
- Ensuite, nous avons des études de trafic. Ces études de trafic doivent intégrer nos trafics actuels, les trafics futurs, et donc dans ces trafics intégrer les trafics méthaniers à venir.
- Egalement des études d'accostage, tenue à poste des navires, donc une préétude des structures qui serviront à accueillir les méthaniers (pont d'amarrage, conditions opérationnelles d'exploitation...).
- Le dernier lot de cette étude maritime, ce sont les risques nautiques. Hier, c'était vraiment la réunion sur les risques nautiques. Je n'en parlerai donc pas plus. S'il y a des questions, on pourra y répondre après évidemment.

Les objectifs de toutes ces études sont les suivants : avoir un plan masse du projet qui puisse accueillir sur le Clipon notre projet de terminal méthanier. Ce plan-masse se décline en plusieurs points. Le premier est la définition d'un trait de côte, obtenir un trait de côte stable. A l'issue de la définition du trait de côte, c'est la définition de la plateforme, ou plus précisément de son arase, et ensuite également de définir la darse et les postes, et puis de déterminer les zones d'évolution des méthaniers. Je précise que ces études sont réalisées par le bureau d'études Sogreah mais nous bénéficions au Port Autonome du contrôle externe qui est assuré par le Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF). C'est un service du MEDAD, donc de l'Etat, qui opère de manière tout à fait indépendante et contrôle tous les ouvrages de tous les ports autonomes de France. Tous les ouvrages sont contrôlés et visés par le CETMEF. Toutes nos études, et pas uniquement nos études maritimes d'ailleurs, mais également nos études géotechniques, seront validées par le CETMEF.

On va faire un point sur le trait de côte. C'est le premier « livrable » nous permettant d'avoir le plan de masse du projet. Comment est déterminé ce trait de côte ? Concrètement, il convient d'utiliser les données passées, donc d'utiliser tout ce dont on dispose sur les 20 ou 30 dernières années passées et de les projeter dans l'avenir, c'est-à-dire de profiter de notre savoir pour évaluer quel sera le futur trait de côte dans les années à venir.

Dans un premier lieu, on a eu recours à toutes sortes de compilations, bibliographiques..., que ce soit au niveau des photos aériennes, au niveau des levées bathymétriques, au niveau des prélèvements de sable. Toutes ces informations ont pu alimenter le logiciel de notre sous-traitant Sogreah (qui s'appelle Genesis), et lui a permis d'obtenir des prévisions à long terme. L'idée est de faire d'abord des prévisions sans le projet, de manière à voir comment va évoluer le trait de côte, puis de faire simulations avec diverses structures qu'on verra par la suite. C'est vraiment une étude itérative, c'est-à-dire qu'elle se fait progressivement en modifiant tel ou tel paramètre de toutes les études qu'on a pu voir précédemment.

Dans un premier temps, je vous propose de voir les effets sur le trait de côte sans projet, c'est-à-dire l'évolution du trait de côté que le prévoit le logiciel Genesis. Le périmètre va depuis Oye-Plage jusqu'à Zuydcoote. Pour une meilleure visualisation, on a décomposé en morceaux notre périmètre. Le premier transparent nous présente les premiers résultats : C'est l'évolution prévisible du trait de côte sans projet : vous avez le trait de côte initial 2006 (en rose) et le trait de cote estimé en 2026 (en pointillé noir). Ce qu'on peut dire c'est qu'entre Oye-Plage et la jetée des Huttes, côté ouest de l'Aa, le taux d'évolution est d'environ un mètre par an, en plus ou en moins suivant où on se situe, côté ouest ou côté est. Par exemple, on peut voir que le trait de côte aura tendance à s'accumuler, à s'engraisser si je puis dire, de ce côté et à perdre un peu de ce côté, vers Oye-Plage.

Si on passe de l'autre côté de l'Aa, on se rend compte que là, on a une avancée : on gagne des matériaux côté est de l'Aa, et de ce côté, on en perd un peu. Cela veut dire que ce qui est perdu ici s'accumule ici. De la même façon, ce qui est perdu ici a tendance à s'accumuler ici. Voilà pour la partie entre Oye-Plage et la jetée des Huttes.

Maintenant, je propose de passer sur la zone intérieure au port. Là, on a une zone qui va

de la digue du Ruytingen jusqu'à notre avant-port est, en passant par la digue du Break. On peut voir que l'on a une tendance érosive côté du Clipon. On a un petit recul, un recul de 1,5 mètre par an contre la digue du Ruytingen sur environ 1 000 mètres. Ce recul permet d'avoir une avancée juste à côté. En fait, ces matériaux permettent l'avancée que nous avons ici, et donc on a une avancée d'un mètre par an, sur un linéaire d'environ 1 500 mètres. On a également une érosion, on le signale, très ponctuelle du côté de Statoi (la station) qui est d'environ 1,5 mètre par an. La digue du Break ne présente pas d'érosion dans la mesure où on est sur une structure en dur.



Sur le transparent suivant, on sort du port et on part vers l'est, donc vers le secteur de Malo, donc on retrouve là une relative stabilité. On a des accumulations ou des pertes qui sont inférieures à 0,3 mètre par an. Là, on a vraiment un trait de côte qui se stabilise jusqu'à 2026. On peut passer au transparent suivant. Là, on passe au-delà de Zuydcoote à Bray-Dunes, et on a également la même approche : la perte de matériaux est proche de 0,3 mètre par an. Voilà pour le trait de côte sans projet. On a donc une vision future.

Aujourd'hui, nous sommes en train de faire des simulations, des simulations de structure sur la plateforme. Plusieurs simulations ont été lancées. On a le choix entre plusieurs structures : soit une structure en dur, une digue ni plus ni moins, donc une structure qui serait périphérique à la plateforme ; ou, un cordon dunaire qui serait également périphérique à l'ouvrage ; et/ou une structure mixte, c'est-à-dire qu'on peut rencontrer les deux systèmes.

Sur le transparent suivant, on vous montre les études en cours aujourd'hui. On a cette possibilité, une digue qui serait positionnée ici qui permettrait de protéger la plateforme. Puis on a également la simulation d'un cordon dunaire d'environ 200 mètres au nord de la plateforme, situé ici le long du Clipon.

On peut dire là-dessus les premiers résultats que nous avons eus. Aujourd'hui, à l'extérieur du port, il n'y aura aucun impact sur le trait de côte, c'est-à-dire que toutes les hypothèses ont été intégrées (les 20 à 30 dernières années de documentation) ainsi que les hypothèses dont je n'ai pas parlé tout à l'heure de houle décennale, centennale et même millénaire. Elles permettent de dire aujourd'hui qu'on n'aura pas d'impact à l'extérieur du port. En clair, l'impact de notre projet sera limité à la digue de Ruytingen et l'avant-port Est. Il est clair qu'à l'extérieur, que ce soit du côté de la centrale, du côté de Gravelines et du côté de Malo, il n'y aura aucun impact (accumulation ou perte de matériaux).

Voilà ce qu'on peut dire aujourd'hui. Les simulations sont en cours, on aura les résultats d'ici une voire deux semaines. D'autres simulations viendront également alimenter nos études.

### **.3 Etude sur un site *offshore* pour le terminal méthanier de Dunkerque**

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup Monsieur Caron. Monsieur Fourcade veut dire quelque chose.

**Fabrice FOURCADE**

J'aurais juste voulu dire deux mots pour resituer le contexte de l'intervention de la société BearingPoint. Je pense que vous vous souvenez que lors de la réunion à la CCI, l'ADELFA avait mentionné dans son intervention la solution d'un terminal méthanier *offshore*. A cette occasion, on avait fait part de notre avis sur cette solution. On avait aussi mentionné qu'il y a à peu près un an, on avait fait réaliser une étude sur le sujet, en l'occurrence par la société Bearing point. Un peu plus tard sur la réunion à Saint-Georges, les Amis de la Terre étaient à nouveau intervenus sur le sujet. A cette occasion, j'avais proposé que lors d'une réunion ultérieure, en l'occurrence ce soir, on fasse une présentation plus étendue des conclusions de l'étude. Je remercie donc Messieurs Florin et Autier qui sont respectivement associés et managers de la société BearingPoint d'avoir bien voulu être avec nous ce soir pour nous présenter l'étude qu'ils ont conduite sur les terminaux *offshore* pour le compte d'EDF.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Juste avant que vous ne commenciez, pouvez-vous dire un mot sur votre société ? Comment se situe-t-elle, notamment vis-à-vis des maîtres d'ouvrage ? Merci.

**Denis FLORIN**

Bonsoir. Très clairement, et en toute transparence, EDF est notre client. Nous avons réalisé cette étude dans un premier temps sur l'ensemble de la technologie que nous allons présenter ce soir. Nous sommes un cabinet de conseil. Nous intervenons, j'interviens à titre personnel, spécialement dans le domaine de l'énergie. Dans un deuxième temps, nous avons focalisé notre étude sur l'application potentielle de la technologie au projet de Dunkerque. Nous allons vous la présenter ce soir.

**Emmanuel AUTIER**

Je propose de vous présenter tout d'abord un rappel sur la façon dont cette technologie fonctionne et est mise en œuvre de façon générale. Ensuite, Denis focalisera sur la mise en œuvre au sein du site de Dunkerque.

Cette technologie est une technologie de regazéification en mer au moyen de méthaniers qui ont été transformés : c'est-à-dire qu'ils intègrent une unité de regazéification de même nature, mais en plus petite taille que celle pouvant être installée au sein d'un terminal méthanier. Ces méthaniers transformés font la noria entre les sites de production où ils sont chargés en gaz naturel liquéfié, et ensuite viennent s'accrocher sur une bouée qui est sur un site au-delà de la côte au moyen d'une boule fixe venant s'accrocher sous le bateau. Nous voyons ici une bouée qui vient s'accrocher dans un système qui est monté sur le méthanier. Il y a plusieurs façons de gérer cette regazéification. La première est avec une seule bouée (comme dans le Golfe du Mexique) ; cela veut dire que lorsque l'on a fini de regazéifier, c'est-à-dire transférer le gaz sur le pipeline souterrain, on a une interruption du service, donc du débit, pour permettre à un autre méthanier de venir s'accrocher. Si on veut avoir un débit continu, on doit avoir deux bouées : une est utilisée pour regazéifier et envoyer le gaz dans le pipeline ; une autre permet à un méthanier en attente de s'accrocher pour reprendre la regazéification après la fin du premier. Ensuite, il y a une installation à terre, une installation légère, qui permet de contrôler la pression, de faire la vidange d'azote, et un certain nombre de contrôles et de mesures avant l'envoi du gaz sur le pipeline.

Cette solution a évidemment un certain nombre de conditions pour pouvoir fonctionner. La première condition par rapport à l'endroit où il peut être positionné est la nécessité d'une profondeur minimale de 30 mètres, de façon à tenir compte des tirants d'eau des méthaniers et des conditions de fonctionnement, puisque cette solution peut fonctionner dans une houle jusqu'à 2 mètres. Bien évidemment, elle doit être positionnée à un endroit éloigné du trafic puisqu'elle génère une bulle de sécurité autour de la zone, une zone de sécurité autour des bouées correspondant à la zone d'évitage des méthaniers lorsque qu'ils sont accrochés à la bouée, une zone interdite au mouillage et une zone interdite à la navigation de l'ordre de 1,4 mile nautique autour de chacune des bouées. Bien évidemment, cette interdiction sur la zone sur laquelle sont installées des bouées a un impact potentiel sur la navigation, et bien évidemment sur toutes les activités nautiques de loisirs ou commerciales, en particulier la pêche.

Les conditions climatiques limitent l'utilisation de cette technologie. Le méthanier ne peut pas s'accrocher à la bouée s'il est dans une mer avec des creux de plus de 5 mètres. Une fois qu'il est accroché à la bouée, le méthanier et la bouée bougent l'un avec l'autre, et on peut donc travailler dans des conditions jusqu'à 12 mètres. Par contre, pour gazéifier, il faut réchauffer le gaz. Ce réchauffement se fait en utilisant la température de la mer : l'eau est pompée dans la mer et est rejetée avec une température inférieure à 7°C. Bien évidemment, la mer ne doit pas être à une température inférieure à 7°C (pour mémoire, en hiver, la température de la mer au large de Dunkerque est de 4°C). Cela veut dire que durant cette période, on est obligé d'utiliser une autre technologie, c'est-à-dire utiliser une partie du gaz que l'on a introduit sur le bateau que l'on fait brûler pour réchauffer le reste du GNL pour ensuite le regazéifier. Il y a donc plusieurs

conséquences. La première est que le rejet d'à peu près 200 000 mètres cubes d'eau froide génère une tâche thermique autour de la zone au moment où on fonctionne en boucle ouverte, c'est-à-dire que l'on utilise l'eau de mer. Ensuite, lorsque l'on fonctionne en boucle fermée (c'est-à-dire en utilisant du gaz pour réchauffer le reste du GNL), du CO<sub>2</sub> est rejeté dans l'atmosphère.

Si on applique ces conditions atmosphériques ou d'implantation à la zone de Dunkerque, il existe une zone au large de Dunkerque, avant les routes maritimes, dans laquelle on trouve les conditions de fonds nécessaires : c'est une zone entre le banc du Dyck et le banc d'Out Ruytingen. Elle figure sur la carte avec, à l'échelle, la zone qui serait interdite à toute activité nautique ou de pêche et de navigation par rapport aux différentes distances de sécurité que j'ai mentionnées tout à l'heure. L'impact sur la navigation est donc quasiment nul. Eventuellement, il y a une route peu utilisée qui est la route des hauts fonds de Gravelines qui passe à proximité. Par contre, en termes d'activité nautique ou de pêche, cet impact serait certainement beaucoup plus significatif. Il n'a pas été évalué dans le détail. Il reste à évaluer et à qualifier.

Maintenant, en termes d'utilisabilité de cette solution pour fournir le débit nécessaire à EDF pour alimenter ses clients par rapport à son besoin, le besoin qui a été retenu est de 1,5 à 2 millions de mètres cubes à l'heure. Pour arriver à ce niveau de production, compte tenu du débit maximum de chacune des bouées et de la capacité des navires, cela nécessiterait non pas deux bouées comme on l'a vu tout à l'heure, une en fonctionnement et une en attente mais trois bouées : deux en fonctionnement et une en attente. Dans le cadre de cette technologie, c'est quelque chose qui n'a encore jamais été fait. Ce serait donc une première mondiale de mise en œuvre de deux bouées actives et d'une bouée en attente. En outre, compte tenu des délais de route, compte tenu du temps de regazéification, compte tenu des temps d'attente sur zone de façon à être certain qu'on a toujours un méthanier en attente pour assurer un débit continu, il est nécessaire d'assurer une noria de bateaux en provenance des différents sites de production. On a donc ici le résultat de l'étude, le nombre de bateaux nécessaires pour assurer le volume et le débit souhaités par EDF : cela veut dire que si on est sur une provenance du Moyen-Orient qui est la provenance médiane entre l'Afrique et l'Océanie, il nous faudrait entre 19 et 25 bateaux méthaniers transformés pour arriver à assurer ce débit en continu dans le terminal *offshore*.

### **Denis FLORIN**

Une fois que l'on a vu ces grandes caractéristiques de la technologie, il est important de se poser la question de savoir quelles sont les contraintes qui s'appliqueraient à Dunkerque si vous reteniez cette technologie. Le premier point à garder en mémoire que cette technologie est peu utilisée aujourd'hui. Le seul site opérationnel aujourd'hui est le Golfe du Mexique. Les chiffres que vous avez sous les yeux prouvent que c'est une technologie utilisée dans des conditions très particulières qui sont des conditions de *trading* dans lequel il y a une opportunité de marché, et pour lequel il y a une cargaison à vendre. Vous voyez que le volume d'opérations en 2005 et en 2006 est très limité : une cargaison sur 2011 livraisons aux Etats-Unis. Il n'y a d'ailleurs que deux méthaniers opérationnels qui disposent de cette technologie disponibles dans le monde.

Cette technologie est une application en termes d'offres. Emmanuel vous a indiqué qu'il faudrait 19 ou 25 méthaniers modifiés pour fonctionner sur une hypothèse Moyen-Orient dans le site de Dunkerque. Aujourd'hui, deux sociétés fabriquent ces méthaniers : un armateur norvégien et une société américaine. Seule la société américaine Excelerate a aujourd'hui effectivement mis en œuvre cette technologie, avec ses deux méthaniers dans le Golfe du Mexique. C'est une société dont la pérennité n'est pas garantie puisque sa présidente vient de démissionner, puisqu'aujourd'hui leurs prévisions de vente sont un peu aléatoires, et puisqu'il y a des rumeurs de rachat. Ce n'est pas bloquant mais c'est à prendre en compte.

Plus importantes, à notre sens, sont les conditions de marché. C'est peut-être le facteur le plus important avant de prendre une décision. Aujourd'hui, si vous regardez le marché du GNL, vous observez que, comme dans la plupart des marchés des hydrocarbures, le pouvoir est dans les producteurs. On le constate tous les jours dans les journaux. C'est vrai également pour le GNL. Dans le GNL, vous avez une stratégie absolument claire et affichée de tous les producteurs de remonter dans la chaîne de valeur, non pas pour vendre simplement du gaz liquide, mais pour vendre du gaz liquide et du transport. Comme ils sont cohérents avec eux-mêmes, ils ont massivement commandé des flottes de méthaniers. L'exemple qu'on vous a donné (on aurait pu en citer d'autres) est l'exemple du Qatar qui est le plus à la pointe dans ce domaine : le Qatar a d'énormes réserves de gaz naturel, liquéfie son gaz naturel lui-même et le charge dans ses méthaniers. Ces méthaniers sont typiquement des méthaniers entre 217 000 et 270 000 mètres cubes. Nous verrons que ce n'est pas neutre dans les décisions. Cela veut dire qu'aujourd'hui, ce sont les pays producteurs qui imposent leurs standards. Ces standards sont de grands méthaniers, et ce sont des méthaniers qui n'utilisent pas la technologie du méthanier convertisseur qu'on vous a présentée. A ce jour, ils n'ont fait aucun investissement dans ce domaine.

Aujourd'hui, ce qu'il est important de garder en mémoire, c'est que le marché du gaz naturel est un marché vendeur. C'est un marché qui, sauf exception, est un marché dans lequel vous achetez la cargaison et le transport qui va avec, transport qui appartient aux pays producteurs. S'il y a bien des possibilités d'acheter en spot des cargaisons pour remplir votre méthanier, certains énergéticiens arrivent à le faire, cela reste l'exception. A notre sens, cela deviendra de plus en plus l'exception. De fait, par rapport à l'hypothèse de base qui nous a été fixée lorsque on a planché sur la question avec EDF, peut-on alimenter Dunkerque en continu avec une flotte de méthaniers regazéificateurs ? Notre réponse est non. C'est hautement improbable, et cela le deviendra de plus en plus. Cela veut-il dire que c'est la seule solution ? Non. Il y a d'autres possibilités d'utiliser la technologie *offshore*. Je vais vous les présenter rapidement.

Premièrement, l'utilisation d'un terminal méthanier *offshore* : qu'est-ce c'est qu'un terminal méthanier *offshore* ? Au lieu d'avoir un bateau qui flotte au large de Dunkerque, vous avez un terminal en fixe. La dégazéification se passe donc à distance des côtes, avec les avantages que vous y voyez, avec également l'impact écologique qui a été souligné. Le concept est le même, la technologie est la même. C'est quelque chose qui existe et qui fonctionne chez les partenaires d'EDF, Edison, dans l'Adriatique (à Rovigo, près de Venise). Le point important à garder en mémoire est que cette technologie est adaptée à Rovigo parce qu'on est en Adriatique et parce qu'on a des tolérances compatibles avec l'état de la mer en Adriatique. Aujourd'hui, d'après les informations dont on dispose sur la houle et l'état de la mer, en particulier durant les mois d'hiver, nous considérons que la plateforme ne pourrait pas intervenir et opérer durant 25 % du temps, pendant les mois d'hiver qui sont les mois où la demande est la plus forte et donc l'utilisation du terminal la plus critique. Pour nous, ce point condamne la solution parce qu'elle ne répond pas aux besoins.

La dernière alternative possible est celle de deux bateaux à couple. Je l'explique : on garde la technologie d'un bateau dégazéificateur qui vous a été présentée par Emmanuel, et on a une noria de méthaniers (des méthaniers classiques) qui viennent se mettre à couple et qui déversent leur gaz liquide vers le réservoir du méthanier dégazéificateur. Cela se passe par des bras articulés, et la tolérance maximum parce que vous avez bien conscience que les bateaux sont à couple mais pas immobilisés, est de 1,50 mètre (vous avez bien conscience que les bateaux sont à couple, mais pas immobilisés). Au-delà de trois, on doit interrompre le transbordement.

L'application à Dunkerque pose deux problèmes. Le premier problème est un problème de taille : j'ai indiqué qu'Excelerate ne fait que des bateaux de 150 000 mètres cubes, alors que le standard est

de 211 000 mètres cubes (de plus en plus 270 000 mètres cubes). Cela veut dire que lorsqu'un méthanier arrive pour remplir le méthanier à poste de dégazéification, vous ne pouvez pas le remplir en une fois. Vous devez le remplir une première fois, ensuite pour ne pas prendre de risque, vous interrompez le transbordement, et vous allez vous ancrer plus loin. Vous attendez trois jours en gros que la dégazéification soit faite. Vous revenez et vous transvasez le reste de la cargaison. C'est-à-dire que le méthanier est immobilisé beaucoup plus longtemps qu'il ne le serait s'il accédait à un port fixe où cela dure entre une journée à une journée et demie, selon la taille. Il y a les mêmes problèmes environnementaux mais ça je ne reviens pas dessus. Par ailleurs, il faut savoir que cette solution n'existe nulle part. A notre connaissance, elle a été testée quatre fois dans des conditions de mer considérées comme favorables qui ne démontrent pas que cela puisse se faire en continu avec des conditions de sécurité satisfaisante. Cela nous amène à dire que cette solution n'est pas viable.

Voilà en quelques mots ce que nous pouvons vous dire aujourd'hui après avoir examiné les trois solutions *offshore*.

#### **.IV Débat avec la salle**

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

Merci beaucoup. Je pense que l'on peut vous applaudir. De plus, vous avez réussi à nous dire tout cela exactement dans le temps imparti. Après l'évocation de ces études, je suppose qu'il y en a d'autres aussi, nous allons reprendre le cours du débat. Je vous rappelle que ce débat donne lieu, sur ces sujets ou d'autres sujets qui vous tiennent à coeur, à des questions. Nous en écoutons quelques-unes et puis on passe la parole aux maîtres d'ouvrage. Si vous voulez vous assurer comme vos questions seront bien prises en compte, elles le sont de toute façon puisqu'il y a un verbatim mais enfin si vous voulez avoir deux précautions au lieu d'une vous pouvez les écrire pour être certain qu'elles soient inscrites sur notre site Internet, mais tout cela ce sont des rappels.

Y a-t-il une première question ?

##### **Jean SENAME, ADELFA**

Je représente l'ADELFA qui avait présenté effectivement cette alternative *offshore*. Dans tous les documents que nous avons eus, il était question de deux alternatives : une réelle qui était celle du Clipon ; et une que nous avons toujours plus ou moins considérée comme fictive, qui était celle des Huttes même si elle présentait un intérêt. Depuis le début des débats, on ne parle que du Clipon, et on ne parle guère des Huttes. Je serais donc tenté de dire que la seule vraie alternative était celle que nous présentions. Si je me réfère au dernier Grenelle de l'environnement, il est clair que les données ont un peu changé. Maintenant, c'est aux promoteurs de projet, aux maîtres d'ouvrage de faire la preuve que leur projet est effectivement le meilleur. Ce n'est pas à nous d'apporter la preuve inverse. En dépit de tout ce que j'ai pu entendre, je crois que la balle est toujours dans le camp d'EDF.

J'ai entendu ce que viennent de dire les représentants de cette société, dont j'ose espérer qu'elle est indépendante. La première chose que je voudrais quand même pouvoir dire, c'est qu'on en fait en quelque sorte le procès. Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage. L'*offshore*, selon ce qui nous a été dit, est une proposition qui n'est pas viable. Je constate quand même que, de par le monde, actuellement, il y a des réalités : Un terminal *offshore* qui fonctionne au large des côtes est des Etats-Unis. Un deuxième est en cours de réalisation à Boston. Des autorisations viennent également d'être données pour créer un terminal méthanier au large des côtes du Mexique, à Coronado. Il y a également des projets en Australie, dans les Emirats arabes unis. Autrement dit, je pense quand même qu'on ne peut pas, d'un trait de plume ou d'un autre trait, balayer tout cela. Je pense qu'on est vers une tendance qui est de donner à l'*offshore* une importance qu'il n'avait pas jusqu'à présent.

D'accord, ce serait une première mondiale. A Dunkerque, on aime les premières mondiales apparemment avec toutes les médailles qu'on reçoit parce qu'on est les meilleurs...

Je reproche aussi aux présentateurs d'avoir complètement mis entre parenthèses tous les avantages que l'*offshore* présenterait. Je vais y aller rapidement : La plupart des risques qui étaient évoqués hier lors de la réunion de Craywick et qui ont été exposés notamment par le commandant Moal, c'est que si nous faisons ce terminal là où on veut le faire, c'est-à-dire au Clipon... On se rappelle que le Clipon est un cul-de-sac. On aura un site Seveso avec une seule sortie qui est quand même située à 6 kilomètres. C'est le fameux pont de l'écluse des Dunes. C'est la seule sortie que l'on connaît. En termes de sécurité, la première caserne de pompiers professionnels, compte tenu des obligations de parcours, se situe quand même à 17 kilomètres. Je crois donc qu'on ne peut pas complètement faire l'impasse là-dessus. Je rappelle aussi qu'au Clipon, on est dans un environnement d'industries lourdes. C'est bien pourquoi nous pensions que creuser un peu plus pour essayer de situer ce terminal ailleurs que sur le terrain c'était peut-être quelque chose d'intéressant. Je rappelle aussi, et cela a été évoqué par le commandant, que l'arrivée d'un méthanier au port de Dunkerque ne va pas nécessairement être une sinécure. On nous avait dit que les manœuvres dureraient 20 minutes et puis tout est bon. On s'aperçoit qu'il y a beaucoup plus de contraintes qu'on semblait nous l'avoir dit, le fait qu'à partir du Dyck, il ne pourra plus y avoir de croisement entre un méthanier et un bateau d'une autre nature. A mon avis personnel, et peut-être aussi l'avis de l'ADELFA, cela va pénaliser fortement le trafic portuaire puisque pendant toute une période, aucun bateau ne pourra sortir ou entrer, aussi longtemps que le méthanier va évoluer, en espérant que ce soit par beau temps. Ce sont aussi des éléments à mon avis qui militent en faveur de l'*offshore*. Je rappelle simplement que les problèmes de houle évoqués tout à l'heure, s'il y a des creux de cinq mètres, on ne peut pas accéder à la bouée où le méthanier va s'amarrer, je ne suis pas sûr qu'avec des creux de cinq mètres, le méthanier pourra s'amarrer au port, à l'endroit où on veut le mettre. Je rappelle que mettre un méthanier à la sortie d'un établissement portuaire n'est peut-être pas nécessairement, pour ce qui nous concerne à Dunkerque, où avec le nouvel avant-port, on misait sur une rapidité du trafic puisqu'il n'y a plus d'écluse à passer... je pense qu'on va vers une pénalisation concernant la rapidité des rotations. Il faudrait peut-être y réfléchir aussi.

Je rappelle aussi que si on veut faire le terminal méthanier au Clipon, il n'existera plus d'espace de loisirs et d'activités, autres que celles industrielles sur tout un secteur. C'est le dernier endroit sur le côté ouest où les gens pouvaient encore aller prendre l'air, aller voir la mer. On va détruire ce qui a été dit dans le premier rapport, un biotope tout à fait remarquable. Je crois qu'on ne peut pas aller contre la législation française. Si on protège les sternes naines et d'autres espèces, c'est inscrit dans la loi française. Il faudra nous expliquer comment on va faire pour ne pas respecter la loi française, la loi Littoral...

Je pense aussi qu'ici, à Dunkerque, on a quand même une expérience : Arcelor se situe sur un espace qui a été reconquis sur la mer. On n'est donc pas complètement incapable d'assumer ce type de problème. Nous, on veut aussi aller aussi sur la mer. Puis, d'une manière générale, on est un peu frileux dès que l'on sort des schémas traditionnels. Je vous rappelle que cela fait des années que l'on parle de champs ou de parcs d'éoliennes *offshore*. A Dunkerque, il n'y a pas moyen. Au large de Zeebrugge, les Belges ont installé un parc de 170 éoliennes. EDF connaît bien puisqu'EDF a des intérêts là-dedans. Chez nous, on est frileux, on n'ose pas et on trouve des tas de raisons pour ne pas y arriver.

Je me pose tout de même une question. Je ne vais pas rentrer dans le détail de la technique. Là où on développe la technologie *offshore*, c'est en fait le groupe Suez qui se trouve là derrière. Le marché du gaz est actuellement en ébullition. En France actuellement, trois terminaux gaziers sont en activité, et on a quatre ou cinq projets. Tout à coup, tout le monde explique que c'est extrêmement important. Monsieur Poutine est passé par là. On ne va pas revenir là-dessus. Le Port

Autonome a fait le choix d'EDF. Très bien. S'il avait fait le choix de Suez, peut-être aurions-nous un terminal *offshore*. C'est une petite idée que j'ai comme ça. Nous, nous sommes donc un peu spectateurs d'une espèce de guerre entre les groupes.

Un autre aspect me semble également important. La première fois que l'on a parlé du terminal *offshore* sur Dunkerque, on nous a dit « Ah non ce n'est pas rentable ». Le problème de rentabilité avait été posé par le représentant d'EDF, vous pouvez voir dans les comptes rendus. Encore une fois, et ce sera ma conclusion, je pose la question de savoir si la rentabilité doit passer avant les intérêts de la population. Là-dessus, j'avoue que je n'ai pas de réponse. Je vais arrêter là et laisser la parole à d'autres mais, point par point, je crois que l'on aurait pu, à mon avis, formuler quelques avis différents notamment sur le nombre de navires qu'il faudrait, cela me paraît un peu extraordinaire. Au terminal méthanier d'Exeter, je ne sais pas s'il y a 17 navires qui fonctionnent, qui doivent fonctionner pour alimenter ce terminal. Je ne sais pas comment ils font les Américains. Je demande à contrôler. Merci.

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

Merci beaucoup Monsieur Sename. Je crois que c'était assez dense mais tout à fait clair, comme ça l'est d'ailleurs toujours. On va répondre l'ensemble de ces questions dans un instant. Je voudrais suivre la méthode que je vous indiquais tout à l'heure. Un autre intervenant souhaite-t-il poser une question ?

### **Bernard BRIL, responsable du Groupe ornithologique et naturaliste du Nord-Pas-de-Calais**

Je me suis déjà présenté en tant que responsable du groupe ornithologique mais, ici, c'est plus en tant que citoyen que je prends la parole. Il y a beaucoup de choses que Monsieur Sename vient de dire avec lesquelles je suis tout à fait d'accord : ne pas faire passer la rentabilité avant la sécurité de la population ; la loi qu'il faut absolument respecter en rendant le site du Clipon absolument impossible à détruire.

Maintenant, pour aller dans le sens de ce qui vient d'être dit, dès la première réunion, on avait basé le choix sur quatre critères, entre le site du Clipon et le site des Huttes. De toute façon, on n'a jamais véritablement voulu parler du site du terminal méthanier. Sur ces quatre critères, deux étaient favorables au Clipon : faire au Clipon était apparemment moins dangereux ; cela bloquait moins longtemps les accès au port. Deux étaient plus favorables au site des Huttes : la nature était quand même beaucoup moins diverse et les dégâts étaient moins importants ; il y avait beaucoup moins de fréquentations pour les loisirs. De l'un côté et de l'autre, on en concluait tout de suite que c'était quand même pour le Clipon qu'il fallait agir. Maintenant, pour le site méthanier (*offshore* NDLR) les quatre critères sont favorables : cela ne gêne plus le trafic à l'intérieur du port ; les risques sont beaucoup moins grands, parce que c'est très loin des usines Seveso. De toute façon, même en cas d'accident, l'impact serait moins grand puisque c'est beaucoup plus loin des habitations, etc. D'autre part, il y a une faible dégradation de la nature, un peu sans doute les fonds, ça serait encore à voir, mais certainement moins (c'est sur la mer, et non pas sur une plage). Enfin, il y a relativement peu de fréquentations, la mer on peut se la partager. De ce côté-là, avec vos propres arguments, tout concourt pour le site méthanier. Si le seul critère qui compte réellement est celui de la rentabilité, ce n'est peut-être pas la peine de parler de tout cela.

Maintenant, au sujet de vos propres données, je remarque que vous avez parlé de navires qui devraient être fournis par les pays producteurs. Si on installe au Clipon, apparemment ce sera peut-être ces navires là aussi ils viendront. Qui promet à ce moment-là que ces navires respecteront toutes les règles de sécurité dont vous avez parlé hier, puisqu'ils seront fournis par les pays producteurs et que vous serez bien obligés de prendre ce qu'on vous donne ? D'un autre côté, vous avez parlé d'une tâche thermique pour discréditer le site méthanier. Seulement, l'eau utilisée

n'interviendrait-elle pas au Clipon ? Enfin, pour terminer, je voudrais vous demander, par rapport aux règles de sécurité, quand les méthaniers évoluent pour aller au Clipon, à quelle distance passent-ils de l'appontement pétrolier ?

J'ai une dernière question dont je connais plus ou moins la réponse. On n'aime pas les premières, les innovations, mais combien y a-t-il dans le monde de centrales nucléaires proches d'un terminal méthanier, à 500 mètres ou 5 kilomètres, c'est toujours très proche ? Si le méthanier n'est pas dangereux, on ne peut pas toujours en dire autant d'une centrale nucléaire. Justement, au niveau des dangers, j'ai retrouvé une petite brochure d'entreprise qui signale bien qu'entre 5 % et 15 % le méthane est un gaz très inflammable, mais également explosif. Ce n'est pas vraiment ce que j'avais entendu hier, ou alors, j'ai mal compris.

Je reviendrais quelques instants sur les études comparatives entre le site des Huttes et le site du Clipon. Je veux bien qu'on ait pas pu tout donner mais je voudrais demander s'il est possible d'avoir réellement les données complètes de cette étude, les données chiffrées. Par ailleurs, vous avez parlé de collecte de données, je voudrais savoir, en dehors de l'année 2007, comment vous avez procédé pour les collecter.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup Monsieur Bril. Je vais prendre encore une question et nous atteindrons les 20 minutes de la séquence de questions.

**François CHAYET, Ligue pour la protection des oiseaux**

Je reviens sur le premier intervenant. Apparemment, on se dirige effectivement vers le Clipon. Bon nombre d'oiseaux y nichent, en particulier la sterne naine. C'est une espèce en danger qui est protégée, au niveau français mais aussi au niveau européen. Nous voudrions savoir ce que vous comptez faire pour que cette espèce continue à nicher. Allez-vous vous inspirer de nos voisins belges, à Zeebrugge ils ont déjà fait des choses ?

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Je vais demander aux maîtres d'ouvrage et aux personnes qui le désirent de bien vouloir répondre à l'ensemble de ces remarques et de ces questions ou de ces critiques qui viennent de vous être adressées.

**Fabrice FOURCADE**

Je vais essayer de répondre à la question plus exactement aux questions de Monsieur Sename. Il a mentionné que la balle était toujours dans le camp d'EDF. Je vais essayer de vous dire, au-delà de l'étude qui a été présentée par BearingPoint, les raisons fondamentales pour lesquelles nous pensons que la solution du terminal *offshore* n'est pas viable à Dunkerque. Fondamentalement, j'ai eu l'occasion de dire que la solution que l'on appelle *energy bridge*, c'est-à-dire de bouées au large, est faite pour des approvisionnements ponctuels, c'est-à-dire pour aller vendre sur des marchés. Le terme employé par Monsieur Florin était : saisir des opportunités de marché. Qu'est-ce que cela veut dire ? C'est avoir une bouée qui permet d'envoyer du gaz sur un marché. Ça permet quand les prix du gaz sont élevés sur ce marché, de diriger quasi instantanément un navire vers la bouée en question pour valoriser au mieux la cargaison. Fondamentalement, la solution de bouée *offshore* est faite pour cela. Avec ces bouées *offshore*, si on veut passer à un approvisionnement en continu... sachant que vous avez bien compris que le modèle d'EDF est l'approvisionnement continu... on ne vient pas construire un terminal méthanier à Dunkerque pour venir de temps en temps saisir des opportunités de marché sur le marché français. On souhaiterait construire un terminal à Dunkerque pour approvisionner nos clients et nos centrales au gaz. Nos clients consomment toute l'année, et un



peu plus l'hiver. Il y a besoin de gaz de manière permanente. Donc si on veut utiliser la solution de bouée au large pour ce type d'activité qu'on envisage, c'est-à-dire pour une fourniture de gaz permanente, après vous pouvez nous croire ou pas mais sincèrement, il faut construire un grand nombre de bateaux. Déjà, il faut deux bouées qui alimentent en permanence, il faut organiser une noria de bateaux entre ces deux bouées et les sources d'approvisionnement un peu lointaines notamment Afrique, le Moyen-Orient, l'Océanie. L'organisation de cette noria veut dire construire 20 à 25 bateaux. Aujourd'hui, pour acheter du gaz, Monsieur Florin l'a mentionné, il faut acheter du gaz avec le transport. Il se trouve qu'aucun pays producteur n'a souhaité faire cet investissement important de 25 à 30 navires. La preuve en est que deux bateaux fonctionnent aujourd'hui qui ne sont d'ailleurs pas aux mains d'un pays producteur. Si on allait vers une telle solution, on serait obligé, d'une certaine manière, de construire nous-mêmes la flotte de bateaux. Cela voudrait dire mettre les bouées, les installer, construire des bateaux. Le problème auquel on se trouverait confronté - et c'est pour cela que l'on n'a pas envisagé et qu'on n'envisage pas cette solution - est que l'on ne trouverait pas de gaz pour mettre dans les bateaux en question. Aujourd'hui, le marché est entièrement aux mains des producteurs. Tout à l'heure, j'ai parlé du bénéfice des arbitrages de pouvoir saisir des opportunités de marché en Amérique, quand les prix sont élevés en Amérique, ou en Asie quand les prix sont élevés en Asie. Il y a de la valeur derrière la capacité à faire cela et il se trouve que les producteurs veulent garder cette valeur chez eux. C'est pour cela qu'ils ont l'entière maîtrise de la chaîne de transport. On ne trouverait personne pour remplir les bateaux en question, croyez-moi. C'est pour cela que fondamentalement, on ne souhaite pas se lancer dans cette solution.

Il est vrai que j'avais aussi mentionné, et j'en viens à la deuxième partie de votre question, la question de la rentabilité. J'avais évoqué la question de la rentabilité par rapport à l'autre option *offshore* qui consiste, comme on l'a fait à Rovigo, à construire un terminal plein et entier avec ses réservoirs, ses installations de regazéification, au large. On ne souhaite pas se lancer dans cette solution, principalement pour la raison de rentabilité que j'avais mentionnée et que je continue de mentionner. D'autres raisons ont également été évoquées, qui sont des raisons plus techniques qui font que décharger au large de la mer du Nord un méthanier sur un terminal fixe est plus compliqué que dans l'Adriatique. En gros, ce sont des installations qui supportent de déchargement quand la houle est inférieure à peu près à 2 mètres. On voit clairement qu'avec des conditions comme aujourd'hui, on ne décharge pas. Et l'hiver, on ne décharge pas au moins un tiers du temps. Ce qui fait que ça devient donc très difficile d'organiser et de maintenir un approvisionnement en continu avec cette solution quand vous ne pouvez décharger un navire que deux ou trois jours sur quatre. En conséquencet, les raisons pour lesquelles on n'irait pas vers une solution de deuxième type *offshore*, c'est-à-dire la solution Rovigo, sont : la rentabilité que j'avais mentionnée et que je continue de mentionner et la difficulté technique liée aux conditions météo, sans parler des conditions de marée qui sont aussi très différentes de l'Adriatique.

Vous mettiez un peu en doute la question des 25 bateaux, en disant qu'aux Etats-Unis, vous doutiez qu'ils avaient 25 bateaux pour faire fonctionner leurs bouées. Clairement, ils n'ont pas 25 bateaux aux Etats-Unis, vous avez entièrement raison. Cependant, on revient sur le problème initial que j'ai mentionné. Ils n'ont pas besoin de 25 bateaux parce qu'ils font des arbitrages spots. Je crois que l'année dernière, le nombre de bateaux déchargés est de quelques unités. Pour décharger quelques bateaux dans l'année, un ou deux bateaux comme ils ont suffisent. Pour faire ce que l'on voudrait faire à Dunkerque, c'est-à-dire approvisionner un portefeuille de clients, pour sécuriser l'approvisionnement énergétique de la France, un ou deux bateaux, ce n'est pas du tout la question. Ce sont bien 20 bateaux minimum qui sont nécessaires. Je m'excuse d'être long mais votre question était extrêmement riche...

Sur un tout autre thème, vous mentionnez le Clipon et la suppression d'espace de loisirs. Je rappellerai simplement ce que nous avons eu l'occasion de dire : évidemment, si on devait

s'implanter au Clipon, ce n'est pas l'ensemble de la plage du Clipon qui serait touché. Ce ne serait qu'une petite partie de la plage du Clipon et il resterait autour 2,4 kilomètres de plage qui ne seraient absolument pas impactés par le projet.

**Laurent LIEVAIN, habitant**

Vous dites qu'il reste 2,4 kilomètres de plage, je suis d'accord avec vous, mais vous prenez la plus belle partie du Clipon. Je ne suis pas d'accord. Petit, j'ai toujours été au Clipon. Il faudrait trouver une autre solution, mais ne pas prendre le Clipon. Vous avez fait le chenal, on n'a jamais rien dit. Il y a eu les éoliennes, on n'a jamais rien dit. Les dunes, les blockaus ont été enlevées, on n'a jamais rien dit. Maintenant, il ne nous reste qu'une toute petite partie. Je suis désolé, mais il faudrait trouver une autre solution. Essayez quand même de penser aux citoyens. De plus, ici, on a des hauts risques on a Sollac, Total, Air liquide tout ça.... Honnêtement, ce projet ne m'intéresse pas du tout. Toutefois, je sais très bien que ce projet va se faire, mais essayez au moins de voir pour laisser le Clipon. C'est le seul truc que je demande. Cherchez une autre solution, mais laissez le Clipon. C'est la première fois que je viens. J'ai l'impression que le projet c'est le Clipon. Je suis désolé, essayez de chercher ailleurs. Avec mes enfants, quand il fait beau je vais m'y promener, on joue, on est content, on fait des barbecues... Essayez de faire autre chose, c'est tout ce que je demande.

**Frédéric CARON**

Tout à l'heure, dans la présentation des études que j'ai faite, on a étudié la mise en place d'un cordon dunaire. Je ne sais pas si je l'ai bien montré. Je répète. On a la faisabilité de mettre un cordon dunaire d'environ 200 mètres. On essaie de recréer cet espace dunaire.

J'aimerais aussi revenir sur ce qu'a dit Monsieur Sename sur les trafics. Vous vous souciez des trafics du port et on vous en remercie. Aujourd'hui, l'étude en cours sur les trafics intègre bien les trafics actuels, mais également les trafics futurs. On travaille sur l'état actuel, mais également l'état à 20 ans, voire plus sur nos futurs trafics.

Aujourd'hui, l'étude qui est en cours sur les trafics intègre bien les trafics actuels, mais également les trafics futurs. On travaille sur l'état actuel, mais également l'état à 20 voire plus sur nos futurs trafics. Les méthaniers s'intégreront de toute façon dans notre trafic à venir.

Vous aviez parlé également du fait que les bateaux ne pouvaient pas se croiser à partir du Dyck. Je parle sous couvert du commandant ici présent, ce n'est pas exactement ce qui a été dit hier. Hier, il a été dit que les navires ne pourront pas croiser le méthanier à partir du moment où il passera les dernières bouées, juste les bouées 13 et 14, qui sont situées juste avant les jetées - ce n'est pas du tout la même chose - sachant qu'elles sont beaucoup plus proches des jetées que le Dyck. On pourra vous remonter la carte tout à l'heure si vous le souhaitez.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Avez-vous d'autres réponses ?

**Bruno MILCZYNSKI**

Concernant le Clipon, en matière environnementale, je voudrais juste dire les choses suivantes et la position du port sur ces problèmes environnementaux. Je voudrais juste rappeler que le Clipon, c'est à peu près 700 hectares de ZNIEFF et le terminal prend à peu près 35 hectares sur la ZNIEFF. Quand je dis cela, ce n'est pas pour dire que ce n'est pas beaucoup, parce que la partie du Clipon sur laquelle on prévoit de construire ce terminal est la partie premièrement, qui a été construite au moment de la construction de l'avant-port est certainement la partie la plus riche. On n'a pas l'intention de supprimer cette zone du Clipon sans recréer des choses j'allais dire équivalentes. Je ne

sais pas si c'est le bon mot. Nous avons construit ce Clipon au moment de la construction d'avant-port et on voit que, quand on laisse la nature « naturaliser » un terrain, ça se fait relativement rapidement. La construction de ce terminal à cet endroit va nous amener à recréer une zone de dunes qui sera plus importante que les 30, 35 ou 50 hectares que l'on prend. Cette zone de cordons dunaires supplémentaires, on va relocaliser les habitats qui sont des habitats riches, intéressants, protégés sur cette nouvelle zone dunaire. Ce n'est pas facile, je sais que ce n'est pas facile. Nous avons analysé cela. Cela fait des années que l'on fait des inventaires écologiques sur le Clipon. Ce n'est pas à l'occasion du terminal qu'on a commencé à faire cela. Nous avons déjà fait des diagnostics dans les années précédentes. On actualise ces diagnostics aujourd'hui à l'occasion du projet du terminal. On sait la richesse que cela représente sur le plan écologique. Nous ne sommes pas capables, nous, les gens du Port autonome, de trouver seuls des solutions. C'est la raison pour laquelle on a l'intention de s'entourer d'experts. On a déjà des contacts. Le Conseil général par exemple nous a proposé l'aide de son expert, on le remercie encore aujourd'hui. Nous avons pris des contacts avec d'autres experts. Tous les experts qui sont prêts à nous aider pour trouver des solutions, on est bien entendu prêts à regarder cela. On pense qu'il y a des solutions à cela. Il y a des exemples que l'on peut observer, des ports comme Le Havre avec Port 2000 ont trouvé des solutions. Tout n'a pas bien marché c'est vrai, mais il y a des choses qui ont bien fonctionné. A Zeebrugge également, des choses ont été faites et ont bien fonctionné. A Rotterdam, il y a également des choses qui ont été faites et qui ont bien fonctionné. Je pense que si on s'associe avec des expertises extérieures, des connaissances extérieures, on devrait pouvoir réussir à refaire ce que l'on a fait finalement il y a 30 ans sans le vouloir. Il y a 30 ans, on ne parlait pas beaucoup d'écologie. On a construit ce Clipon qui s'est naturalisé tout seul, si on peut dire. Je pense que si on fait des efforts de compréhension du fonctionnement de ces systèmes avec les expertises qui existent, on devrait pouvoir recréer quelque chose qui reste intéressant sur le plan écologique.

Il y avait une question également sur la navigation, le croisement et la présence à proximité des pétroliers avec les méthaniers. Il y a effectivement un appontement pétrolier qui est à l'ouest du projet de l'appontement du Clipon. La distance est à peu près de 800 mètres. On vient de regarder sur la carte, c'est une distance approximative mais c'est à peu près ça. Je rappelle que le méthanier, quand il va arriver dans l'avant-port, il sera pris par quatre remorqueurs donc il ne sera pas tout seul. Il sera aidé. Quand il est en manœuvre, il n'est pas capable de faire ses manœuvres tout seul surtout quand le temps est mauvais. Quand il est aidé par quatre remorqueurs, on maîtrise ce méthanier sans difficulté. Ce n'est pas un risque d'avoir cet appontement pétrolier qui est de l'autre côté des appontements pour les méthaniers que l'on prévoit.

Pour compléter sur les aspects écologiques, les deux points difficiles qu'il y aura à traiter dans cette relocalisation des habitats, sont les Sternes naines - nous sommes tout à fait conscients de cette question difficile – et également la vasière qui est un deuxième problème à résoudre pour lequel il faudra l'aide des experts. Encore une fois, si on s'entoure de l'expertise qui existe, on devrait pouvoir trouver des solutions.

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

Monsieur Fourcade a une dernière petite réponse et puis vous complétez tout à l'heure si vous n'avez pas assez de temps car maintenant cela fait vingt minutes et je suis le gardien du temps. Il faut qu'il y ait un équilibre qui est à peu près respecté...

### **Fabrice FOURCADE**

Monsieur Bril parlait des règles de sécurité concernant les navires. Clairement, on ne se contredit pas. Les navires qui arriveraient au Clipon ou aux Huttes seraient à 99 % de chances des navires étrangers. En termes de règles de sécurité, cela n'enlève rien à ce que l'on a dit hier et à d'autres

occasions. Les règles de sécurité dont on a parlé, ce sont des règles internationales. Aujourd'hui, tous les méthaniers, qu'ils soient français ou étrangers, qatari ou de je ne sais quel pays, ont tous les mêmes caractéristiques de sécurité. Je ne donnerai qu'un exemple : ils sont tous à double coque. En termes de sécurité, c'est la même chose d'avoir un navire venant du Qatar ou venant de la France.

Monsieur Bril a posé une question sur la tâche thermique. C'est un fait. S'il y avait un terminal *offshore*, il y aurait une tâche thermique. Ce n'est pas spécialement pour dire du bien ou du mal. Pour ce qui concerne le terminal *onshore*, qu'il soit aux Huttes ou au Clipon, il n'aurait *a priori* pas de tâche thermique parce qu'on envisage à ce jour de réutiliser les eaux tièdes de la centrale de Gravelines. Quel serait le parcours de l'eau en question ? L'eau serait prélevée en mer, elle circulerait dans la centrale pour la refroidir. Elle sortirait légèrement réchauffée avec une dizaine de degrés. Elle transiterait par un tunnel sous l'avant-port et elle serait refroidie dans le terminal en réchauffant le GNL. A ce moment-là, l'eau qui serait rejetée serait rejetée à la température à laquelle elle aurait été prélevée, d'où la quasi-absence de tâche thermique si on utilise bien les eaux tièdes de Gravelines. Si on devait s'orienter vers une autre solution, il y aurait une tâche thermique sur le terminal *onshore* comme sur le terminal *offshore*.

Je voudrais juste dire un mot très très rapide au nom d'EDF concernant le Clipon. Il a raison Monsieur, le Clipon est un bel endroit. Si on devait s'installer au Clipon, on souhaite évidemment que le Clipon reste un bel endroit. Au travers d'un certain nombre de mesures, au travers d'un certain nombre d'actions paysagères sur le terminal lui-même, les actions dont on a parlé concernant l'espace dunaire permettraient de préserver largement les aspects faune et flore, et pour ce qui est des loisirs, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, et je le redis, EDF est prêt à se mettre autour de la table pour discuter des solutions alternatives aux loisirs du Clipon, par exemple la création d'un plan d'eau. Dès lors qu'émergerait un projet de territoire là-dessus, on est prêt à parler et à s'associer aux promoteurs de ce projet-là.

### **Bruno MILCZYNSKI**

Je rajoute juste un mot sur la sécurité des navires qui fréquenteront le terminal, il y a le SIGTTO qui est une association d'opérateurs et d'armateurs de terminaux qui a des règles très très strictes sur le type de navigation et sur les modes opératoires des terminaux méthaniers. Je vais laisser le commandant Moal qui est plus apte que moi pour en parler. Pour qu'un terminal méthanier puisse recevoir des méthaniers, il faut qu'il soit agréé.

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

Cela fait trop longtemps... Je vous donnerai le micro tout à l'heure, j'avais promis la parole aux Amis de la Terre... Merci pour toutes ces réponses néanmoins.

### **Nicolas FOURNIER, Les Amis de la Terre, membre de l'ADELFA**

Est-ce qu'il y aura une mesure de la qualité des sédiments marins dans l'avant-port Ouest, à savoir que ces sédiments marins sont pollués par des métaux lourds du fait de l'historique et du fonctionnement de nombreuses industries autour de cet avant port Ouest ? Lors des travaux, ces sédiments vont être brassés et risquent ensuite d'être transportés sur nos plages jusqu'à Malo-les-Bains par exemple et qui pourrait causer des problèmes pour la qualité des eaux de baignade. Est-ce que dans vos études, vous comptez prendre en compte cette mesure des métaux lourds ?

Sur les risques des appontements pétroliers, lors de la présentation qui nous a été faite hier, on a parlé du scénario majorant, et il a été omis de faire figurer sur les cartes le cercle d'évitage de 1 200 mètres de diamètre où évoluent notamment les pétroliers qui accostent aux appontements pétroliers. Ce cercle d'évitage figure pourtant sur de nombreuses cartes officielles et recoupe en

partie la zone délimitée par le scénario majorant. En cas de problèmes sur le terminal méthanier, il y aurait donc un risque par rapport à l'effet de souffle ou l'effet thermique sur ces pétroliers.

Sur l'aspect de la biodiversité, le site du Clipon est rien que pour cette raison disqualifié, car il est protégé par de nombreuses directives européennes et des lois françaises. C'est quand même un site qui est hautement intéressant au niveau environnemental. Or il y a eu un événement : le Grenelle de l'environnement. Si vous le permettez, je citerai le président de la République dans son discours final qui dit que : « Toutes les décisions publiques seront désormais arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité ». Très clairement, un projet dont le coût environnement est trop lourd sera refusé. Là, on est vraiment dans le cas d'un projet avec de lourdes conséquences pour la biodiversité. Rien que pour cet aspect-là, le projet devrait donc être refusé par les pouvoirs publics, si on en croit les conclusions du Grenelle de l'environnement.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Y a-t-il une autre question ?

**Marie-Paule HOCQUET, CLCV**

Je voudrais laisser la parole s'il y a d'autres personnes qui veulent la prendre. Ce n'est pas évident de se lancer après tous les discours qui ont eu lieu.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Gardez le micro maintenant que vous l'avez.

**Marie-Paule HOCQUET**

Merci. Je représente la CLCV et je suis habitante riveraine du site industriel dont on parle. On aimerait avoir la lecture des questions écrites qui sont posées, car un débat public c'est un débat en public. Si des personnes posent des questions mais dans le secret des alcôves, et qu'il y a des réponses individuelles, ce n'est plus du débat public. Ça peut être intéressant d'entendre les questions de ces personnes. Ça pourrait enrichir notre débat et notre réflexion à nous tous. Il y a des gens qui préfèrent parler, d'autres qui préfèrent écrire. Ce serait bien d'avoir la lecture des questions, même si toutes les réponses ne peuvent pas être apportées rapidement.

Par rapport au projet *offshore* qui était commenté aujourd'hui, on a presque envie de sortir nos mouchoirs tellement c'était lamentable et désolant de ne pas pouvoir faire ce site et la façon dont cela a été présenté, on sentait la désolation de ces personnes. On aimerait quand même que ce soit un peu plus creusé, un peu ce que Jean Sename nous a dit.

J'ai une autre question que j'ai déjà dite d'autres fois qui n'a pas encore eu de réponse à ce jour, donc je la repose. Tous les textes et toutes les études proposées étaient très intéressants et enrichissants. J'aimerais, avant la fin de ce débat public, qu'il y ait une étude d'impacts environnementaux aussi précise pour ce qui concerne la vie humaine, en plus de la biodiversité. On parle de tous les végétaux, des oiseaux, des animaux, mais l'espèce humaine, est-ce une espèce un peu à part qui ne mérite pas d'égard, qui ne mérite pas que l'on parle d'elle ? Je pense qu'il faudrait vraiment qu'il y ait une étude aussi importante avant la fin de ce débat public, qui prenne en compte les habitants, les humains. Il y a des humains qui travaillent dans les entreprises, ils sont vraiment sur le site même, les premiers directement concernés par la qualité de ce qui se passe. On oublie assez souvent de situer ce projet de terminal méthanier qui focalise beaucoup sur le Clipon mais juste après le Clipon, il y a 13 usines de type Seveso haut, c'est-à-dire toutes les usines hautement dangereuses et des habitants entre ce type d'entreprises dangereuses et à l'arrière, au sud des principales villes d'habitants, il y a la gare de triage la plus importante de France d'après ce qui nous est dit dans

laquelle se trouvent des trains avec des bonbonnes dans lesquelles on ne sait pas trop ce qu'il y a dedans. Ce n'est jamais seulement de la farine ou du sucre ! Je pense que c'est un peu trop léger au niveau de l'impact sur l'humain. On parle toujours de la culture du risque. Il y a même quelqu'un qui a dit qu'il savait mieux que moi ce que je pensais. Il n'avait pas tout à fait tort mais c'est bien la preuve qu'il n'était pas trop tranquille à sortir ce qu'il allait sortir. C'est dommage qu'il ne soit pas là aujourd'hui parce que j'aime mieux parler devant les gens. S'ils sont si impressionnés et qu'ils craignent un peu nos remarques, il vaudrait mieux qu'ils ne le disent pas. On a beau avoir une culture de l'industrie, je n'ai pas encore eu de réponse, sauf si vous l'avez dit hier mais je n'ai pas pu participer, par rapport à la maintenance : quelle garantie a-t-on d'une maintenance qui sera assurée correctement quand on voit certaines entreprises comment ça se passe ? Quelle garantie qu'il y aura des finances pour assurer une maintenance haute qualité environnementale et puis sécuritaire quand on voit la galère qu'il y a pour trouver des financements, pour que les pompes de Watringues soient remises en état pour ne pas inonder notre pays ? Je pense que c'est aussi une donnée à prendre en compte. Ce n'est pas simplement le coût de la construction, mais le coût de la maintenance, et pas la maintenance de seulement huit jours. Il faut une maintenance pour 30 ou 50 ans. Quand on voit dans certaines entreprises aujourd'hui comment cela se passe, que c'est externalisé et que l'on ne maîtrise pas trop. Malgré que nous soyons un pays où il y a ce que l'on appelle la culture du risque, on sait que ce n'est pas du plaisir seulement mais il faudrait s'arrêter : 13 usines Seveso, une centrale nucléaire la plus importante d'Europe. Merci, on a donné. On aimerait un petit peu vivre sans avoir toujours cette angoisse en se disant : « laquelle va péter la première ? », même si on ne le dit pas tous les jours. On essaie de vivre. Trop c'est trop. Contrairement à ce que monsieur dit, je ne m'avoue pas vaincue. J'espère que ce projet ne se fera pas et que tous les habitants vont dire... Je ne suis pas fataliste à dire « On dit qu'on ne le veut pas mais les jeux sont faits... ». J'espère que tout le monde va oser dire : « Non. ».

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

Je réponds juste en deux mots. C'est un rappel. Tout ce qui est posé comme question est disponible sur le verbatim. Vous avez une dame et un monsieur au premier rang qui sont en train de frapper ce verbatim. Cela fait 40 à 45 pages dactylographiées par séance. Il y a l'intégralité des questions sous forme écrite que l'on peut lire. Il suffit pour cela de regarder le verbatim de chaque séance. Il est disponible au bout de quatre à cinq jours sur le site Internet du débat public. Il y a, lorsqu'elles existent, mais elles existent quasiment toujours, les réponses qui ont été fournies. Cela fait partie de la méthode du débat public. Ce que demandait notre dernière intervenante est parfaitement réalisé. C'est très facile de le trouver.

Y a-t-il encore une question ? On repassera ensuite la parole aux maîtres d'ouvrage.

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

Je suis Léon Panier, citoyen communautaire. J'ai eu à intervenir lors de la première séance à Kursaal avec quatre questions bien précises. Tout à l'heure, suite à des interventions, je m'aperçois que si vous aviez effectivement, non vous mais l'administration concernée, donné réponse aux questions posées, je pense qu'aujourd'hui on connaîtrait parfaitement les interdits qui s'imposeront lors de la réalisation de ce projet. Or, à l'heure actuelle, de quelle administration s'agit-il, qui justement imposera ces interdits ? C'est donc une question bien précise qui demande une réponse précise. J'ose espérer que dans la synthèse qui sera présentée le 6 décembre, nous aurons cette réponse. Il ne s'agira pas de dire : « oui, cela va se réaliser », mais sans connaître pour autant les interdits qui s'imposeront et principalement à la population. Ça, c'est donc un point auquel je souhaiterais avoir réponse. Je crois que l'administration doit se situer très près de ce qui peut s'appeler l'administration ou l'autorité préfectorale.

Par rapport aux six ou sept débats qui ont eu lieu et auxquels j'ai tous assisté – il y aura ensuite Pitgam et la conclusion au niveau du Kursaal où je crois que nous ne ferons qu'écouter - j'ai constaté une chose, c'est une absence quasiment totale du monde politique en possession du pouvoir aujourd'hui. Je dirais le monde politique voire plutôt politicien ou partisan, et également du monde syndical. C'est ce que je regrette. Par contre, je crois que l'on peut applaudir les militants du monde associatif et principalement les défenseurs de l'environnement qui bien sûr défendent avec acharnement ce qui s'appelle leurs « hobbies », mais pas seulement, et l'intérêt général. Ça, c'est un constat. Par rapport à ce que disait tout à l'heure Monsieur Fourcade, j'ai eu à intervenir à Gravelines en lui proposant d'être à la table concernant un projet de territoire parce que ce projet de territoire existe. Il existe sur le territoire du Sivom de Loon. Dans l'intérêt général, ce projet devrait se réaliser mais ne devrait pas se réaliser dans les conditions proposées actuellement par le pouvoir en place. Autorisez-moi à dire cela à quelques mois d'échéances électorales qui bien sûr risquent d'inverser certains pouvoirs dans certains endroits.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien.

**Dany CABARET, habitant de Fort-Mardyck**

Pour moi, il est difficile de parler après toutes ces questions qui ont été posées. Je m'appelle Dany Cabaret. J'habite Fort-Mardyck, une ancienne concession de matelots pêcheurs. C'est une petite commune qui est enclavée par des sites classés Seveso et on va en rajouter un supplémentaire. Notre accès à la mer a été aboli dans les années 1958-1959 quand il y a eu la construction du site sidérurgique. Pour un des loisirs est la pêche à pied, les crevettes, piquer du ver, le seul lieu, c'est le Clipon ou la digue du Braek. Lorsque ce terminal gazier sera opérationnel, aurons-nous encore accès à cette plage du Clipon ou à la digue du Braek ou tout simplement l'écluse des dunes sera fermée comme il y a un ou deux ans avec des sens interdits, des panneaux nous interdisant de passer dans cette zone là ? Quelles seront nos possibilités d'aller à la mer ?

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien. Je vais passer la parole à la table d'à côté.

**Frédéric CARON**

Je vais répondre à la question de Monsieur Fournier à propos des sédiments. Personnellement, je m'occupais du dragage avant d'être sur le terminal méthanier. Donc, je connais bien cette problématique. Je peux vous dire que l'on drague au Port Ouest en moyenne deux millions de mètres cubes par an. Les sédiments du port Ouest ne sont pas comme vous le dites chargés de métaux lourds. Tous les ans, des prélèvements sont faits. On a un arrêté préfectoral qui nous autorise à immerger ces sédiments, et aujourd'hui ils ne le sont pas.

Je vais également répondre au deuxième volet de votre question. Il y a évidemment un suivi. Dans l'étude d'impact, concernant la Loi sur l'eau, il y a un volet qui concerne les dragages et donc la qualité des dragages. Nous avons déjà effectué des prélèvements. La semaine dernière, et je me tourne vers Pascal Grégoire, nous avons eu les premiers résultats qui confirment bien ce que je vous dis : il n'y a pas de pollution dans ces sédiments. La première partie, c'est qu'il n'y a pas de pollution et la deuxième partie de la réponse, c'est qu'il y aura bien un suivi de tous les sédiments, pas uniquement sur la zone de la darse, mais dans tout l'avant Port Ouest de Dunkerque. J'espère que j'ai répondu à votre question.

**Fabrice FOURCADE**

Une réponse, je ne sais pas si c'est le bon terme, mais en écho à l'interpellation de Madame Hocquet, je voudrais tout d'abord lui dire que ça fait un certain nombre de réunions que l'on a ensemble. Je suis admiratif de l'énergie et du cœur qu'elle met à défendre les femmes et les hommes. Je voudrais aussi lui dire que on n'est pas indifférents de notre côté aux mêmes femmes et aux mêmes hommes. Je donnerai juste quelques exemples. Quand on parle d'études d'impact sur la santé du terminal, étude qui est en cours, de qui s'agit-il ? Des femmes et des hommes. Quand on parle d'emploi, on a fait une réunion complète sur le sujet, on parle des femmes et des hommes. Quand on parle de projets de territoire qui est repris à l'instant même par Monsieur Panier, de qui parle-t-on ? On parle essentiellement des femmes et des hommes. Quand on a ces réunions de débats publics elles-mêmes, de et avec qui parle-t-on ? On parle avec les femmes avec les hommes. Quand on parle d'actions paysagères sur le terminal, c'est pour qui ? C'est pour ceux qui seront là pour voir le terminal, c'est pour les femmes et pour les hommes. Quand on parle d'études de sécurité, ce ne sont pas des études de sécurité qui sont faites pour la beauté de l'art, ce sont des études de sécurité qui sont faites au bout du compte pour la sécurité des femmes et des hommes.

**Bruno MILCZYNSKI**

Concernant la question de Monsieur Cabaret sur les zones d'interdiction, on en a déjà parlé dans les réunions précédentes mais je vais le redire. Le terminal méthanier va faire l'objet d'une étude de risques qui va se traduire par effectivement des zones autour du terminal qui seront réglementées en matière d'accès. Aujourd'hui, tant que l'Etat qui va déterminer ces zones d'interdiction, d'autorisation d'usage de l'espace, n'a pas étudié le dossier, n'a pas dit sa décision, on ne peut pas donner la zone qui sera soumise à cette réglementation. Je comprends bien l'interrogation et la frustration qu'on a durant ce débat sur ces questions-là. Pour éclairer un peu, pour donner un peu une idée de ce qu'il est possible que l'on ait, on regarde sur un terminal méthanier récent, celui de Marseille par exemple sur lequel un arrêté préfectoral a été délivré il y a très peu de temps, deux ans je crois, on se dit que si l'Etat reconduit ces dispositions sur le projet d'aujourd'hui, mais ce n'est pas du tout certain, qu'est-ce que cela donnerait ? A Marseille, encore une fois, mais sans aucun engagement, cette zone réglementée qui est interdite au public qui n'a rien à y faire, désolé de cette expression mais cela se traduit un peu comme ça, c'est-à-dire des gens qui ne sont pas guidés dans cette zone, n'y ont pas accès. Sur Marseille, cette zone est égale à 600 mètres autour du terminal. On a représenté cette zone sans aucun engagement, sans aucune garantie, ce que pourrait donner l'équivalent de ce qui se passe à Marseille sur le site du Clipon. Voilà une zone de 600 mètres et ce qu'il reste du Clipon. Il reste environ 3 kilomètres de sable en plus de la zone du Braek. En matière d'usages, en dehors de cette zone, rien ne changerait.

**Commandant MOAL**

Juste un petit complément de réponse à ce qui a été dit sur les méthaniers et les craintes sur les normes. Il faut savoir que 140 méthaniers sont en construction actuellement, pratiquement tous dans les chantiers coréens Samsung et Daewoo. Comme je l'ai dit hier soir, le SIGTTO est vraiment la référence internationale, la seule référence en termes d'exploitation de navires. Par contre, pour tout ce qui est construction, la référence directe est au code IGC qui est une publication de l'organisation maritime internationale. Je le répète, il est impensable d'avoir un méthanier hors norme. Dans l'hypothèse où l'état du pavillon le laisserait partir, vous pouvez être absolument certains qu'au premier port d'escale, le navire serait stoppé jusqu'à tant qu'il se remette aux normes. C'est tout ce que je voulais dire là-dessus.

**Pierre TENIERE-BUCHOT**

Merci bien. Y a-t-il d'autres interventions ?



**Sylvain RINGOT**

J'aurai voulu répondre aussi à Madame Hocquet sur la maintenance. Un site Seveso nécessite la mise en place de ce que l'on appelle un système de gestion de la sécurité qui inclut la vérification du contrôle de la qualité de la maintenance qui doit être faite. Bien évidemment, oui, pendant toute la durée d'exploitation de ce terminal, il y aura une préoccupation constante qui sera de maintenir un niveau de sécurité toujours meilleur et au mieux de ce que l'on peut faire. Cela passe bien sûr par le contrôle de la maintenance et le contrôle de toutes les opérations qui sont faites sur le terminal. Des installations comme ça sont régulièrement visitées par des inspecteurs dont la partie du travail est de vérifier la qualité de l'entretien fait sur l'installation. Je crois que l'on peut s'engager à ce que la maintenance d'un terminal méthanier s'il se faisait sera d'un niveau de qualité qui garantira que l'on continuera toujours pour avoir au minimum le même niveau de sécurité, voire de l'améliorer si c'est possible.

Sur le gaz explosif, le gaz est effectivement explosif en endroit confiné. Si chez vous, vous ouvrez la bouteille de gaz, et qu'au bout d'un moment, vous allumez le briquet, cela ne va pas bien se passer et effectivement cela va exploser. En atmosphère libre, quand on est à l'extérieur, il y a un nuage de gaz, une déflagration, c'est-à-dire une surpression faible, très très faible. Ce n'est pas une explosion comme peut l'être une explosion de **mono nitrate** ou quelque chose comme ça, c'est pas du tout le même phénomène, la vitesse de la propagation de la flamme est bien moindre.

**Marie-Paule HOCQUET**

Très brièvement, je suis contente d'avoir entendu le discours de Monsieur Fourcade. C'est la première fois qu'il évoque sa préoccupation des humains, et pas seulement la sienne j'ose espérer, dans un projet pareil. Je voudrais quand même rappeler que si je suis aussi acharnée, c'est parce qu'il y a beaucoup de gens autour de moi qui m'en parlent. Ce n'est pas simplement moi qui pense cela. Nous sommes quand même surpris que vous, de votre côté, soyez acharnés à présenter un projet aussi dangereux, à côté d'autres déjà très dangereux. Monsieur Ringot vient de rajouter un petit d'eau à mon moulin. Effectivement, en site libre, le gaz en soi ce ne serait peut être pas dangereux, sauf que par exemple, comme en ce moment, avec le vent qu'il y a, le gaz passe au-dessus de la torchère de Total, ça fait « Boum ». Je voudrais simplement rappeler l'accident qui a eu lieu à l'usine AZF. C'est une usine qui a eu un impact important – pour nous, cela pourrait être multiplié par 13 ou 14 -, avec 30 décès, 2 242 blessés, 700 hospitalisés, et aujourd'hui il y a une personne qui est encore hospitalisée. Parmi les gens qui ont été blessés plus ou moins gravement, il y en a qui sont sourds pour le restant de leurs jours. Il y en a qui ont eu des problèmes pour être logés. Cela a été compliqué. Il y a eu une dégradation des conditions de vie pour beaucoup de gens, une angoisse et une difficulté de reprendre la vie quotidienne. C'était pour une seule usine. Monsieur le sous-préfet l'autre jour s'était élevé contre la remarque d'une personne en disant : « il y aura des morts et des blessés s'il y a un accident. Dans ces conditions-là, on ne signerait pas de document en sachant cela. » J'espère qu'il ne signera pas. On sait qu'en cas d'accident, il y aura des morts et des blessés et des mutilés à vie et des gens qui seront perturbés pour le restant de leurs jours. C'est ça la raison de mon acharnement. Ce n'est pas le projet du terminal méthanier en soi. Comme je l'ai déjà dit, techniquement, je ne suis pas compétente, seulement c'est un site Seveso en plus. Il y aurait peut-être moyen de réfléchir pour créer d'autres emplois que des emplois dans des entreprises si dangereuses. On a déjà donné. On a payé. On a déjà donné notre quote-part. Je sais que l'on a la vocation à accueillir des industries, mais on n'a quand même pas la vocation à aller au casse-pipe au-delà du raisonnable. Là, le raisonnable est largement dépassé. On voudrait bien que la spirale s'arrête.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci. Monsieur Milczynski, vous souhaitez reprendre la parole ?

**Bruno MILCZYNSKI**

Oui, je vais reprendre la parole pour répondre à Monsieur Fournier concernant le cercle d'évitage et les zones d'effet qui passent effectivement dans le cercle d'évitage. Le fait qu'il y ait une zone d'effet qui passe dans le cercle d'évitage n'interdit pas la circulation des autres navires. Ainsi, à Montoir où nous sommes dans la Loire, il y a également un terminal méthanier avec des postes d'accostage qui sont situés sur les rives du fleuve et les navires passent relativement près, à 300 ou 400 mètres des méthaniers. Le fait qu'il y ait des zones d'effet n'interdit pas la circulation d'un navire à ces distances. Le passage des navires à côté de l'apponnement ne serait pas interdit du fait de la présence des méthaniers.

**Fabrice FOURCADE**

Peut-être un point rapide pour répondre à nouveau à Madame Hocquet. Oui, le terminal méthanier est un projet qui comporte des risques. D'ailleurs, hier, nous avons une réunion qui était dédiée au thème des risques. Non, ce n'est pas un projet dangereux. Si on est acharné, on est acharné effectivement à défendre un projet auquel on croit, mais que l'on ne croit pas dangereux. La différence entre le risque et le danger, c'est la non-maîtrise : On passe d'un risque à un danger quand on ne maîtrise pas le risque en question. J'espère que la soirée d'hier aura convaincu certains que les risques qui existent sur un terminal méthanier sont maîtrisés sur l'ensemble de la chaîne qui commence à la conception du terminal -par exemple avec les réservoirs dont on a parlé et les enceintes à étanchéité totale- jusqu'en exploitation avec les règles d'exploitation et la rigueur d'exploitation qui font partie de la culture d'EDF. On est acharné à défendre ce projet parce qu'on est convaincu, j'avais eu l'occasion de le dire après l'intervention de Monsieur le sous-préfet, que ce projet ne comporte pas de danger. J'avais eu l'occasion de le dire après l'intervention de Monsieur le sous-préfet, que ce projet ne comporte pas de danger pour les populations.

**Marie-Paule HOCQUET**

Vous confirmez ce que je dis : pour le méthanier, on vous croit, seulement vous ne prenez pas en compte qu'il y a des usines hautement dangereuses autour, qui fait que ça multiplie le risque. Toutes les usines nous font la même réponse : ils maîtrisent le risque. C'est quand même arrivé chez AZF. Il y a d'autres usines où c'est quand même arrivé. A Fos c'est quand même arrivé, Tchernobyl, c'est quand même arrivé. On dit « Tchernobyl ce n'est pas ici » oui mais c'est déjà arrivé. Il faut un peu arrêter de rajouter des discours...

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je crois que vous avez déjà dit ça Madame. Je vous coupe la parole parce qu'il faudrait éviter le dialogue, vous pouvez voir Monsieur Fourcade tant que vous voulez en dehors de cette réunion.

**Marie-Paule HOCQUET**

C'est surprenant. Vous coupez la parole quand je le dis... et d'autres personnes parlent vingt minutes...

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

C'est tout à fait surprenant mais vous voyez, vous faites partir un certain nombre de personnes et ce n'est pas sain. Excusez moi Madame, mais je suis le président et pas vous ! Je suis désolé mais vous n'êtes pas brève. C'est un petit peu excessif. Vous avez dit tout à l'heure que vous souhaitez laisser la parole aux autres. Laissez la, faites ce que vous dites.

**Marie-Paule HOCQUET**

Je le fais.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

On vous a très bien compris. Vous avez été enregistrée, vous avez été enregistrée pour les mêmes raisons dans des séances précédentes. Vous interviendrez à nouveau très certainement au cours des deux séances qui restent si vous avez la gentillesse de venir. Je crois que Monsieur Fourcade vous a bien entendue. Vous avez entendu aussi Monsieur Fourcade. Je rappelle, pour l'ensemble des participants, que nous sommes dans un débat public, et que le débat public consiste à s'écouter les uns les autres, et non pas à chercher à convaincre les autres. Ça, ça sera traité, et on a rappelé le rôle de l'administration tout à l'heure, par l'enquête publique qui décidera positivement ou négativement, après le débat public qui, je l'espère, l'aura éclairé. Vous n'arriverez pas à convaincre Monsieur Fourcade, et Monsieur Fourcade, je pense, n'arrivera pas à vous convaincre. Ce n'est pas le lieu pour essayer de réaliser cette performance.

**Marie-Paule HOCQUET**

Je n'essaie pas du tout non plus.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Si ce n'est pas votre but, je crois que l'on vous a bien écoutée. Il faut éviter les dialogues comme d'ailleurs nous en avons tous les deux en ce moment. Y a-t-il une dernière série de questions ?

**Christian BROUWER, Fédération départementale des chasseurs du Nord**

Je me permets d'intervenir au niveau de la discussion qui est très enrichissante sur l'aspect humain. Au niveau des chasseurs, j'ai entendu tout à l'heure parler de la pêche. Sur cet aspect-là, les chasseurs veulent intervenir dans le débat sur différents aspects. Le premier aspect est l'aspect sociologique. Je vous rappelle que le Clipon au départ, c'était quand même tout le monde le sait un hameau. Il y avait quand même une école, une chapelle, un hôtel, quelques cafés et puis des maisons. Cela veut dire des hommes. On est bien dans la démarche territoire et des hommes qui est étroitement liée. L'histoire du Clipon a un lien très profond avec l'activité cynégétique et également l'activité pêche. Le Clipon est un lieu où d'autres acteurs comme des acteurs économiques sont venus se greffer au fil des années. Il y a aussi d'autres acteurs, comme les environnementalistes, les écologistes et également d'autres sports de loisirs comme les sports de glisse qui se sont manifestés. Nous, nous tenons à dire que nous sommes très attachés à l'activité cynégétique sur ce type de milieu. Nous comprenons également qu'il y a des intérêts économiques derrière. Nous ne remettons pas cela en cause. Nous ne sommes pas là pour juger de l'opportunité de l'implantation de ce type d'unité industrielle. Nous sommes là simplement pour nous exprimer en tant qu'acteurs en disant que nous pouvons amener notre part sur cet aspect liaison, territoire et hommes, mais que derrière ça il y a des gens qui sont présents dans la salle qui pourront confirmer que nous sommes prêts aussi à apporter notre « expérience sur l'évolution de milieux et des habitats ». Nous avons également écouté l'étude du cabinet Biotope et les propositions émanant du représentant d'EDF sur lequel il est prêt à mettre autour de la table différents acteurs. Nous signons tout de suite dans ce sens-là. Nous pensons que nous pouvons également apporter des données complémentaires sur l'état écologique des milieux, mais également une certaine expérience. On n'a pas la prétention des experts. On peut amener une expérience sur la gestion des habitats, l'évolution des habitats. C'est un lieu où il y a eu de fortes évolutions. On est vraiment dans un lieu très profond sur cet aspect des choses. Je tiens à dire ce soir, s'il est encore temps, parce que nous prenons un peu le train en route, que nous allons réaliser un cahier d'acteurs. Nous proposons notre participation d'une manière

engagée et forte dans tout ce qui est mesures compensatoires et des effets annexes ou connexes d'un tel projet. Merci de m'avoir écouté.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci Monsieur pour votre intervention. Merci pour l'idée de faire un cahier d'acteurs. Cela nous réjouit tout à fait. Je vous rappelle la règle du jeu du débat public. Le débat public s'est ouvert pour l'ensemble des sites de ports méthaniers projetés, c'est-à-dire le Verdon-sur-Mer, Antifer et Dunkerque, le 15 septembre et il est clos le 15 décembre. Cela signifie que jusqu'au 15 décembre minuit, vous pouvez nous remettre votre copie, si je puis dire. Mais le plus vite est donc le mieux. Car vous toucherez plus de personnes puisque nous essayons de distribuer les cahiers d'acteurs qui nous ont été remis. Cela nous fait tout à fait plaisir. On est à votre disposition pour aider la publication le plus rapidement possible.

Y a-t-il d'autres questions avant de passer à nouveau la parole ? Nous donnerons ensuite quelques conclusions et quelques indications pour la suite.

**Eric LONGUEMARE, pêcheur**

Je suis pêcheur. Vous avez parlé de la zone d'interdiction d'accès que l'on évalue à peu près à 600 mètres parce que c'est ce qui se fait à Marseille. Je voulais savoir si à Marseille la capacité du terminal méthanier était la même que ce que on allait avoir à Dunkerque. Je pense que c'est un critère qui est important.

**Sylvain RINGOT**

A Marseille, la capacité du terminal de Fos est de 8 milliards de mètres cubes par an. Nous serons entre 9 et 12 milliards de mètres cubes par an. Il y a une phase 1 de 6 à 9 milliards de mètres cubes et une phase 2 de 12 à 16 milliards de mètres cubes. Sur la phase c'est un chiffre similaire à Fos. Nous avons projeté hier des cercles des zones d'effets extrêmes qui correspondaient aux calculs faits pendant les études de danger, ça recoupe de façon assez claire les zones que l'on a proposées et que l'on a présentées ce soir.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je crois qu'il y avait encore des questions.

**Xavier GALAND**

Je voulais poser une question au promoteur. Il s'agit d'un projet stratégique qui s'appuie sur des données qui sont une tendance à l'augmentation des besoins en énergie de manière générale. C'est une question qui est plus une question de société. On est quand même en train de se rendre compte qu'on utilise des énergies qui sont des énergies, sans parler du pétrole, qui vont disparaître parce que ce ne sont pas des énergies renouvelables. Vos calculs se basent sur une demande à la hausse et toujours à la hausse. J'ai en fait plus qu'une question, un appel à la réflexion, qui arrive peut-être un peu tard dans la stratégie du promoteur. Est-ce qu'il n'y a pas aussi un intérêt à consacrer un tel investissement à aider les populations françaises et européennes à mesurer et à maîtriser leur consommation ? C'est juste pour rappeler une réflexion qui dépasse les 20 ans de projection. Il y a peut-être des gens qui vont nous suivre, nos enfants voire nos petits-enfants. Pour reprendre justement cette dimension de 20 ou 30 ans, on estime que depuis 1970, 30 % des espèces végétales et animales ont disparu de ce que supporte la Terre. A ce rythme-là, on ne va pas laisser grand-chose, ni ressources naturelles, ni biodiversité, pour ceux qui nous suivent. Cela appelle aussi à une réflexion qui se pose dans l'actualité que l'on a connue en France avec le Grenelle de l'environnement qui a déjà été cité. En termes de réflexion stratégique, il y a peut-être là aussi un

projet stratégique de société à conduire. Puisque la stratégie du promoteur peut consister aussi à accompagner des projets pour des activités de loisirs, nautiques, etc., on pourrait peut-être consacrer beaucoup d'énergie et de moyens au final à mieux maîtriser nos consommations. C'est un appel à la réflexion. Merci.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien. Avant de passer la parole à Monsieur Sename, y a-t-il une autre question ?

**Odile COMYN, CLCV et ADELFA**

Bonsoir, je voudrais revenir sur une question que Madame Hocquet a déjà posée, sur le coût global, y compris le démantèlement. Quelle assurance, quelle législation a-t-on qu'EDF garantisse le démantèlement ? Par exemple, une entreprise qui « se casse la gueule », excusez-moi l'expression, si on dit qu'il y a plus de sous pour financer, si on n'a pas pu le financer à l'avance. Je voudrais pas un « oui c'est pris en compte » mais je voudrais des chiffres.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien.

**Jean SENAME**

Merci Monsieur le Président de votre précipitation pour me donner la parole. D'habitude je ne reprends pas la parole mais il y a une question qui me taraude. Dans les réflexions et les réponses qui nous ont été faites parmi les raisons pour lesquelles on ne peut pas faire du *offshore* dans le secteur, c'est qu'il faudrait beaucoup de bateaux, et puis nous ne les avons pas. Je me demande si c'est vraiment une bonne raison. Je voudrais simplement rappeler que si on est ici ce soir, on le doit à quelqu'un qui nous est éloigné, pour ne pas dire qui nous est cher, c'est Monsieur Poutine. Or le jour où Monsieur Poutine a fermé les robinets de gaz qui nous approvisionnaient, parce qu'il avait un différend avec l'Ukraine, le monde occidental, appelons le comme ça, a pris peur. C'est à cause de cela qu'on a vu fleurir un certain nombre de projets en France. Je pense à nos amis de Fos-sur-Mer. Ils en ont deux pour eux tous seuls et ils en auront peut-être un troisième. Ils n'ont pas de chance, ils sont juste en face de l'Algérie. La Hollande a également des projets, Zeebrugge veut doubler... Tout le monde s'y met. L'Europe maintenant disparaît. Nous avons réussi à contrer un producteur qui s'appelait Monsieur Poutine. Voilà que maintenant on serait pieds et poings liés devant les industriels et les producteurs du Nigeria, de l'Algérie... J'espère que l'on ne va pas trouver du GNL au Pakistan parce que... Alors de quoi s'agit-il ? J'ai trouvé cette réponse tout à fait surprenante. Elle me laisse profondément sceptique. Je ne suis pas du tout sûr, contrairement à ce que l'on a dit, que l'on ne soit pas en capacité d'avoir nos propres navires. Après tout, rappelons nous, on était une région de construction navale. Pourquoi ne pas relancer, Messieurs du port, la construction des méthaniers à Dunkerque ? C'est une petite suggestion comme ça en passant.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien. Je crois qu'il n'y a plus de question. Je vais demander aux maîtres d'ouvrage d'intervenir une dernière fois et puis on dira quelques conclusions.

**Bruno MILCZYNSKI**

Je vais répondre à Madame concernant le démantèlement. Le contrat que le port autonome prévoit avec EDF prévoit effectivement une obligation de démantèlement et de remise en état du site. Même si ce contrat ne prévoyait pas ce démantèlement, la loi oblige effectivement à ce qu'il y ait un

démantèlement en fin de contrat. La loi oblige également le contractant à présenter des garanties financières pour le faire.

### **Sylvain RINGOT**

Tous les points que Bruno vient de citer sont exacts. Etablir aujourd'hui le coût de démantèlement précis du terminal serait très difficile. L'ordre de grandeur qui est retenu, c'est à peu près 10 % du coût de la construction qui serait dépensé dans 40 à 50 ans à la fin de la vie du terminal. EDF est une entreprise qui sait le faire. En ce moment, nous avons en cours le démantèlement de nos centrales thermiques qui ne sont plus opérées. Ce sont des opérations qui sont en cours. En région parisienne, on a fini il y a extrêmement peu de temps le démantèlement de la centrale de Gennevilliers. Le terrain a été rendu au port de Gennevilliers, d'une façon qui a totalement satisfait le port de Gennevilliers, et le terrain va être réutilisé pour d'autres usages portuaires. C'est une opération qui est menée par le centre d'ingénierie thermique d'EDF. Ce sont des opérations courantes que nous maîtrisons bien techniquement et nous en faisons très régulièrement.

### **Bruno MILCZYNSKI**

Je voudrais remercier Monsieur Bauwer pour sa proposition de contribution de partage d'expertise concernant la gestion des milieux et des habitats.

### **Fabrice FOURCADE**

Il y avait une question qui interrogeait la stratégie du projet et qui opposait d'une certaine manière le projet avec le principe de la maîtrise de l'énergie. Alors je voudrais insister pour dire qu'à nos yeux, ce n'est absolument pas contradictoire. Pour illustrer cette non-contradiction, vous avez dû voir ces derniers temps les spots publicitaires concernant sa nouvelle marque : bleu ciel. De quoi cela parle ? Vous l'avez entendu, ça parle d'économie d'énergie, et ce n'est pas par hasard. EDF fait en matière de développement commercial des économies d'énergie, son principal champ d'action. EDF est un fervent promoteur des économies d'énergie parce que nous sommes convaincus que le modèle de société vers lequel on va, avec une énergie à la fois rare et chère, conduit à cela. Nous voulons accompagner ce mouvement en étant auprès de nos clients pour faire cela. Les spots en question parlent par exemple de l'offre qui s'appelle « Objectifs travaux ». Qu'est-ce que c'est ? C'est être à côté de nos clients au moment où ils font des travaux chez eux pour que ces travaux soient faits dans un objectif de mieux maîtriser leur consommation d'énergie.

En quoi ce n'est pas contradictoire avec le projet de terminal tout autant qu'avec la maîtrise de l'énergie qui est au cœur de la stratégie d'EDF ? Pour la simple raison que l'on est convaincu que le gaz est une énergie d'avenir. On ne dit pas qu'il faut consommer globalement plus d'énergie, mais dans le mix énergétique, dans l'ensemble des énergies qui va être consommé en Europe et notamment en France, le gaz va voir sa place grandir. Pour quelle raison ? Vis-à-vis de l'environnement, il vaut mieux, notamment quand on fait de l'électricité, brûler du gaz que brûler du fioul. Cela émet moins de CO<sub>2</sub>, moins d'oxyde d'azote et d'un certain nombre de gaz. Parmi l'ensemble des énergies fossiles, le gaz est la plus propre. C'est pour cela que le gaz a un avenir sur les 30 à 40 ans qui viennent. On ne dit pas qu'il faut consommer plus d'énergie. On dit que dans l'ensemble énergétique qu'on consomme, le gaz va avoir une place importante. Donc il faut sécuriser les approvisionnements énergétiques de la France et de l'Europe. Pour cela une porte de plus ouverte vers le monde pour amener du gaz, c'est bien pour la France et c'est bien pour l'Europe.

Cela me permet d'enchaîner sur ce que disait Monsieur Sename. Je n'ai pas dit que l'on était pieds et poings liés avec l'Algérie ou le Qatar. J'ai dit que les producteurs de GNL avaient fait, il se trouve qu'ils ont tous fait le même choix, un choix d'intégration vers l'aval de la chaîne. Ils ont pris le contrôle du transport. Je ne dis pas que nous sommes obligés de transacter avec tel ou tel pays.

L'avantage du GNL, c'est justement d'ouvrir le champ et de pouvoir s'adresser à la fois aux Nigériens, aux Australiens, aux Qataris et aux Algériens et à d'autres encore. Cela ouvre le champ. On est pieds et poings liés avec personne. Par contre, pour être sur ce marché, il faut accepter d'acheter le gaz sur le bateau, et pas avant le bateau, parce que c'est vendu en package si je puis dire.

## **.V Premières conclusions et recommandations**

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

Merci. Je pense que l'on a fait le tour des questions et des réponses. L'habitude dans ce genre de réunions, c'est de terminer en demandant aux membres de la CPDP de dire en quelques mots ce qu'ils ont retenu personnellement de plus saillant, de plus frappant dans les échanges qui ont eu lieu. J'aperçois deux de nos collègues qui sont au fond. Est-ce qu'ils veulent bien prendre la parole pour quelques mots ?

### **Claude HANOTEAU**

Ce ne sont pas des conclusions. Ce que je trouve particulièrement intéressant, c'est qu'au cours de ces débats multi-thèmes, reviennent toujours un peu les mêmes questions plus ou moins lancinantes. Ce soir, on a senti chez les intervenants du public comme chez les maîtres d'ouvrage un besoin de recentrer l'homme, de le placer à sa juste place dans le débat. Cela a été dit avec force, et cela a été rappelé des deux côtés. Alors cet homme, qui est-il ? Cet homme, c'est quelqu'un qui travaille dans le Dunkerquois. Comme je l'ai dit à d'autres occasions, c'est aussi un homme qui prend du repos, et dans son repos, il part avec son petit garçon au bord de la mer parce qu'il a envie d'aller à la pêche, il a envie d'aller à la chasse, ou il va faire comme cela nous a été dit tuot à l'heure un barbecue.... Au cours de ces pérégrinations de loisirs, il va ou ils vont trouver à leurs pieds la sagine noueuse, la salicorne, le panicaut marin, et ils verront peut-être, s'ils ont de la chance, et le gamin sera content de les voir, la Sterne naine, le gravelot à collier interrompu et peut-être le soir le hibou des marais. S'ils ont encore plus de chance, ce sera le jour où ils verront dans la mer se baigner le phoque gris ou le marsouin. Je dis cela parce que ce n'est pas indifférent, cela fait partie de la vie. Il n'y a pas de vie de travail sans aussi de contacts étroits avec la nature qui permet peut-être d'oublier de temps en temps les sujétions du quotidien.

J'ai retenu avec beaucoup d'intérêt que dans le fond il n'y a pas d'opposition de principe à une nouvelle aventure industrielle dans le Dunkerquois. On est dans un pays d'aventure industrielle. On nous a dit qu'on en avait eu des médailles parce qu'on s'est lancé dans de très grandes aventures. Mais on insiste et on dit d'autre part : « est-ce que se lancer dans une nouvelle aventure industrielle va nous priver de ces loisirs, de ces joies de la nature telles que je les ai rappelées tout à l'heure ? » D'une manière un peu logique, si on accepte cette aventure industrielle, si l'on accepte un nouveau projet, on le repousse assez loin, on le repousse *offshore*. On le veut bien à condition qu'il ne soit pas trop près, à condition qu'il ne nous dérange pas trop. On dit même « on sait bien que cela va coûter très cher, mais dans le fond est-ce que le coût environnemental ne doit pas l'emporter sur le coût financier ? ». Alors comme on est raisonnable, on dit que « si ce n'est pas ces bouées *offshore*, ne peut-on pas faire des éoliennes ? 160 à Zeebrugge, pourquoi pas chez nous ? ».

C'est une question que l'on pose. Je ne connais pas bien la réponse. Nous maîtres d'ouvrages ont apporté des réponses. On recule un peu, et on laisse revenir le projet vers nous. Du *offshore*, il revient sur Dunkerque, et on dit : « mais pourquoi pas le site des Huttes ? » « On ne comprend pas pourquoi on élimine le site des Huttes. On ne le comprend pas encore aujourd'hui très bien. » Finalement, on se rapproche de ce cher Clipon, et on dit aux maîtres d'ouvrage : « Si vous le faites au Clipon, conservez-le quand même ce Clipon. Faites qu'il soit encore vivable, faites qu'il soit encore attrayant. Faites qu'il soit encore notre joyau. » Ça, c'est la question fondamentale, cela se

traduit par le mot moins poétique, le mot « compensation ». J'ai essayé de rapporter ce que j'ai senti et ce que j'ai entendu.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup.

**Aline YASMINE**

Ne vous inquiétez pas Monsieur le Président, je vais être plus brève. Je voudrais répéter ce que j'ai dit à la fin de la réunion de Gravelines. C'est bien de voir les personnes intervenir. Il y a certaines personnes que nous voyons à chaque réunion. Nous voyons aussi de nouveaux intervenants avec leurs craintes, leurs inquiétudes, leurs questions. J'aimerais aussi faire remarquer qu'à la demande du public, il y a eu une présentation des études ou tout au moins une partie. Les questions ne se sont pas arrêtées aux études qui ont été présentées, mais elles sont revenues sur d'autres thèmes plus globaux, et parfois des thèmes qui ont déjà été abordés maintes fois. C'est peut-être tout simplement le signe de ce qui tient le plus à cœur. Est-ce que ce sont des études ou peut-être des choses un peu plus quotidiennes, plus personnelles ? L'accès du site, leurs loisirs...

**Camille SAISSET**

Je ne vais pas conclure. J'ai juste envie de faire un constat sur la difficulté finalement qu'il y a à évoquer des véritables contraintes, qui imposent des obligations, des interdits. Ce soir, on a bien compris les contraintes inhérentes à l'économie gazière. Les maîtres d'ouvrage l'ont expliqué. Les producteurs sont aussi ceux qui transportent. Nous avons aussi compris cette difficulté à évoquer la contrainte très locale qui est la présence de tous ces sites Seveso qui a été à nouveau évoquée et qui a fait l'objet un peu de dialogues tendus. C'est ce qui m'a frappé ce soir.

**Gustave DEFRANCE**

On a plusieurs fois évoqué le Grenelle de l'environnement dans cette soirée et dans les précédentes. Les membres de la CPDP ont bien sûr suivi comme tout à chacun le Grenelle de l'environnement. Quelquefois, certains y ont participé au moins au niveau de la région. Nous nous sommes bien sûr posé la question : est-ce que le débat public tel que nous le vivons continuera de la même manière après le Grenelle de l'environnement ? Pour le moment, nous ne savons pas répondre à cette question. La tendance serait plutôt de dire que le débat public va être *a priori* maintenu sous la forme actuelle, mais certainement en tirant le maximum de profits de ce que nous vivons actuellement. On voit bien qu'il y a une espèce d'insatisfaction dans les trois débats publics que j'ai eu l'occasion de vivre, celui-ci à Dunkerque, au Verdon et à Antifer. Il y a un certain nombre de personnes qui disent qu'il faudrait aller plus au fond des problèmes parce que sans arrêt nous butons sur un sujet. Nous discutons d'un projet avec l'idée que le débat public va amener le maître d'ouvrage éventuellement à modifier, bouger son projet, etc. Seulement après, l'ensemble des administrations de l'Etat qui ont été tout à l'heure interpellées seront amenées à intervenir, non pas pour des interdits, peut-être des interdits mais pour appliquer des lois, des règlements qui existent. Les administrations travaillent dans ce contexte.

Aujourd'hui, on voit bien une espèce de crainte qui existe dans la relation entre le débat public qui porte sur le projet et le travail qui sera à faire ensuite par les administrations dans le cadre d'autorisations, la plupart d'entre elles données par le préfet de département, c'est la législation française qui veut cela. Dans la suite des choses, les associations, la démocratie écologique restent à construire. Dans le Grenelle tel qu'il existe aujourd'hui, il a été dit assez clairement qu'il faudrait donner accès aux lieux où s'élaborent les avis des administrations ; ce qui n'est pas la pratique d'aujourd'hui. On a évoqué plusieurs fois l'enquête publique, mais il y a aussi les enquêtes



administratives et les avis formulés par les administrations. En bout de course, si le projet dont on parle aujourd'hui est maintenu, même avec des modifications, l'Etat devra prendre ses responsabilités et dire : « j'accorde l'autorisation dans telles conditions ou je n'accorde pas l'autorisation ». Tout ceci peut se modifier, dans quelles conditions ? Nous ne le savons pas, dans le cadre du Grenelle de l'environnement dont nous avons beaucoup parlé.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci Monsieur Defrance. Je crois que c'était un ajout important à notre débat de ce soir.

Il me reste à remercier Monsieur le Maire pour la gentillesse qu'il a eue de nous prêter sa salle. S'il veut dire un mot, il est le bienvenu. J'ai l'impression qu'il ne tient pas à dire un mot. Je vous remercie tous. Je vous souhaite un bon week-end.

Je vous rappelle que nous nous retrouverons, si vous le voulez bien, la semaine prochaine à Pitgam, vendredi soir à 18 heures 30. Il est prévu de parler surtout de la conduite de gaz qui partirait du site choisi jusqu'à l'intérieur des terres à Pitgam où il y a une connexion à prévoir avec un réseau beaucoup plus long qui va vers le Sud. Ceci sera bien sûr détaillé. Je ne vais pas le faire ce soir. On a déjà un petit peu soulevé le voile, si je puis dire, en fin de réunion d'hier pour ceux qui y étaient. C'est rentrer un peu plus dans le détail dans une formule qui est à peu près celle de ce soir, c'est-à-dire une formule multi-thèmes. On pourra revenir sur des questions qui vous viendraient à l'esprit.

Ensuite il y aura une réunion de clôture qui se tiendra le 6 décembre au Kursaal. Bonsoir.