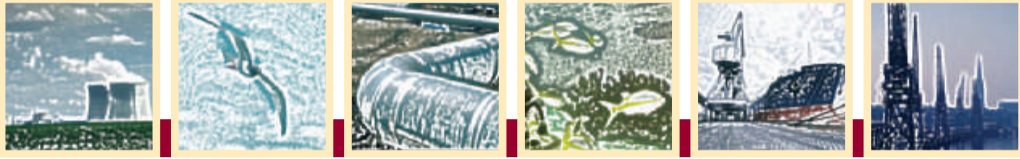


# Projet de terminal méthanier à Dunkerque



## DÉBAT PUBLIC

### Réunion de clôture

Jeudi  
**6**  
Décembre

Ne manquez pas  
cette occasion  
d'exprimer  
votre opinion !

A Dunkerque – au Kursaal – 18 h 30 – 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 sur le projet de terminal méthanier à Dunkerque

## Réunion du jeudi 6 décembre 2007 au Kursaal

### Ouverture sous la présidence de Monsieur Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

*La séance est ouverte à 18 heures 30.*

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

Nous allons commencer dans un instant. Juste en apéritif, si je puis dire, nous avons un petit document qui rappelle ce qui s'est passé dans les deux derniers mois et, en vous souhaitant la bienvenue, en vous disant le bonsoir, je vous prie de jeter un œil sur le programme. Alors, le programme était disponible jusqu'à présent à l'entrée du hall donnant sur cette salle. Si jamais vous ne l'avez pas, on va en descendre un grand nombre exemplaires pour distribuer ces programmes à ceux qui n'auraient pas eu l'occasion d'en prendre connaissance, parce que le temps est rétréci, dans la mesure où vous avez tous des tas de choses à faire et, je n'en doute pas et on va essayer dans la mesure du possible de respecter l'horaire qui est marqué sur ce programme. Comme il y a beaucoup d'intervenants, il y a une petite discipline à suivre, et donc, la première est de savoir à quel moment on passe et combien on a de temps. Donc, je reviendrai sur cet aspect mais j'attire votre attention sur ce programme que vous devez avoir en mains, au moins pour ceux qui ont l'intention de prendre la parole ou qui ont prévu de prendre la parole.

Donc, je vais demander tout d'abord, qu'on nous passe ce petit montage qui a été fait par notre régie, que je remercie, et qui va apparaître, je pense dans un instant sur cet écran. Merci.

*Un film est projeté.*

### **I Accueil et ordre du jour**

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

Bien merci à tous. Nous avons effectivement ce soir notre dernière réunion, et la CPDP, la Commission particulière du débat public, va d'abord essayer de faire la synthèse dans le fond, de ce qui s'est passé jusqu'à présent, à la suite de quoi –ça va durer environ trois quarts d'heure, je vous préviens tout de suite-, nous appellerons successivement, comme c'est indiqué sur ce fameux programme, les trois maîtres d'ouvrage, Electricité de France, le Port autonome de Dunkerque et GRTGaz, à prendre la parole pour réagir succinctement, et puis l'Administration c'est-à-dire en fait, la DRIRE-DIREN, et enfin les auteurs de Cahiers d'acteurs et la salle si nous en avons encore le temps.

Le débat se termine. Tout a été dit ou à peu près. C'est pour ça que dans le film on commence par donner des exemples, et puis à la fin et bien on voit juste les intervenants mais on ne les entend pas, parce qu'il y a eu certaines répétitions et aujourd'hui, c'est le point d'orgue, on doit donner finalement ce qui ressort de tout ça avec, à la suite de cette synthèse, les critiques qui y sont apportées et que nous répercuterons bien entendu à la Commission nationale du débat public, CNDP. Je salue d'ailleurs, à cette occasion, outre, et ils prendront la parole tout à la fin, la présence

du Préfet de région et de Monsieur Delebarre, président de la Communauté urbaine, la présence d'un membre de la CNDP sortant, Monsieur Patrick Legrand. Alors, je ne sais pas parce que je ne vois pas dans la salle où il peut se trouver, mais si il veut bien se lever. Il est là à l'extrême, à la moitié de la salle et à l'extrême droite pour moi, ce n'est pas tellement son genre, de cette salle, et donc si vous avez envie de lui poser des questions, ou si d'ailleurs il veut intervenir tout à l'heure sur ce que devient la CNDP, et bien comme c'est un régional de l'étape, c'est un "gars du Nord", c'est pour ça qu'il vient nous rendre visite, si je puis dire, en voisin, je crois qu'il est lillois, eh bien vous êtes les bienvenus.

Alors, j'ai l'honneur ce soir d'être le premier à prendre la parole pour cette séance de clôture du débat public sur le projet de terminal méthanier à Dunkerque. Débat qui s'est déroulé depuis le 5 octobre dans cette même salle jusqu'au 16 novembre dernier à Pitgam. Entre-temps, les réunions se sont successivement tenues à la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, puis dans les salles des municipalités de Loon-Plage, Saint-Georges-sur-l'Aa, Gravelines, Craywick et Grande-Synthe. Pour toutes ces réunions –le plus souvent de 18 heures 30 à 21 heures 30 ou 22 heures– l'assistance a été nombreuse –de 130 à 170 personnes– et surtout fidèle, puisqu'une bonne centaine de personnes a suivi l'ensemble des huit séances :

- la première d'ouverture ;
- trois d'entre elles dites thématiques portant respectivement sur l'aménagement du territoire, le contexte économique et la politique de l'énergie ; sur l'environnement, le cadre de vie et les usages; sur les risques, responsabilités, la sûreté et la sécurité ;
- enfin quatre séances dites multi-thèmes, où la parole était donnée prioritairement à la salle, sans exposé introductif des maîtres d'ouvrage, ont permis d'équilibrer le temps de parole entre ceux-ci et les autres acteurs du débat.

Je souhaite à ce propos, en mon nom comme en celui des membres de la Commission particulière du débat public, la CPDP, exprimer nos sincères remerciements adressés à l'ensemble des participants, à leur courtoisie générale qui ne les a pas empêchés de dire franchement les opinions contrastées qu'ils avaient sur le cœur. Enfin à leur travail qui ne s'est pas borné à lire et répéter des documents, mais aussi et surtout à les écrire, qu'il s'agisse de dossiers supports des débats pour le Port autonome de Dunkerque -le PAD-, d'Electricité de France direction Gaz, qu'on appelle EDF Gaz et de GRTGaz, ou qu'il s'agisse des Cahiers d'acteurs très nombreux - près d'une vingtaine - pour les groupements et associations socio-économiques ou de protection de l'environnement. En comparaison avec d'autres débats publics ailleurs et sur d'autres sujets, cette discipline partagée de respect de la parole des autres, l'intérêt prouvé pour les sujets débattus traduisent un caractère exemplaire auquel toute notre équipe tient à rendre un hommage amical.

Mais je ne suis pas ici seulement pour vous rappeler les bonnes conditions d'un débat qui s'achève et vous tresser des lauriers, certes mérités. Ce soir est particulier. Tout à l'heure, un hôte important du débat public, puisque le projet de terminal méthanier est envisagé sur le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque, Monsieur le président, Michel Delebarre, ainsi que Monsieur Daniel Canepa, préfet de région, clôtureront le débat. Entre-temps, chacun des membres de la CPDP, votre serviteur suivi de Claude Hanoteau qui est à ma droite, Aline Yasmine qui est encore plus à ma droite, Gustave Defrance à ma gauche, et Camille Saisset qui est la dernière à être citée, tenteront de résumer en quelques minutes à chaque fois, l'essentiel des enseignements qu'ils pensent retirer des débats qui ont eu lieu ces dernières semaines depuis octobre. Seront ainsi successivement abordées l'impression générale qui se dégage des débats sur le projet méthanier de Dunkerque, impression fondée sur l'étude des caractéristiques du projet, sur son opportunité et sur les conditions de son acceptabilité éventuelle par le public. Ces conditions sont principalement la question du choix d'un site d'implantation du terminal, site unique, qui permettrait, si les maîtres d'ouvrage le souhaitent, d'engager une procédure administrative incluant des enquêtes publiques, et

pouvant aboutir à l'autorisation d'entreprendre un chantier. Je rappelle à cette occasion, une fois de plus, qu'il ne faut pas confondre le débat public, un moyen utilisé pour que chacun puisse s'exprimer et mieux encore, écouter tous les autres, avec la procédure administrative qui, tenant compte de tous ces avis, prescrit des études et des enquêtes afin de décider de réaliser ou d'arrêter le projet qui lui est soumis. En bref : les maîtres d'ouvrage proposent un projet, le débat public l'éclaire et, dans sa sagesse, l'administration et les enquêtes publiques disposent de son avenir.

Deuxièmement, au titre des conditions d'acceptabilité, un enseignement particulier issu du débat porte sur les mesures d'accompagnement qui devront être négociées dans le cas où le projet serait poursuivi. Accompagner signifie avant tout avoir la volonté de rencontrer les autres, s'asseoir à une même table et d'une certaine façon prolonger ainsi l'esprit qui a régné tout au long du débat public que chacun ou chacune d'entre vous a pu vivre. Cet esprit de défense des intérêts humains et environnementaux, et de considération portée aux autres, ne doit pas s'arrêter ce soir, mais au contraire continuer à être décliné de manière pratique dans des délais courts.

La prévention des risques, dans une zone d'activité particulièrement compétente pour les maîtriser, est évidemment l'un des enseignements forts du débat. L'arrivée éventuelle du terminal devra permettre d'actualiser et renforcer la sûreté des installations et bien entendu la sécurité des personnes, tant sur le plan professionnel que sur celui de la vie quotidienne des habitants. Tout ce qui précède nécessite beaucoup d'études, d'expérimentations, d'enquêtes et de contacts. Toute démarche dont le but n'est pas seulement de mieux connaître, mais aussi d'établir un climat de confiance, reconstruit en permanence. Sans lui, rien ne pourra se faire durablement. Cela implique plus de transparence, la recherche d'une association plus étroite entre experts et non-experts, une information plus soutenue, une communication plus vivante. De plus, mais cela est du domaine du possible, tous ces constats, toutes ces préconisations devraient être repris dans le compte-rendu obligatoire que doit remettre la CPDP Dunkerque, c'est-à-dire nous tous, à la Commission nationale du débat public, la CNDP qui, si elle accepte ce rapport, le rendra public d'une part, le remettra aux maîtres d'ouvrage d'autre part. Le compte-rendu transmis sera alors accompagné d'un bilan, sorte de résumé des principaux engagements qui sont attendus des maîtres d'ouvrage dans le cas où ils souhaitent poursuivre leur demande d'autorisation en vue de la réalisation de leur projet. Les maîtres d'ouvrage ne sont pas obligés d'accepter toutes les conditions qui sont indiquées dans le bilan, qui devrait être assez proche de ce que la CPDP va vous présenter dans un instant. Dans un tel cas, ils doivent le notifier et expliquer à cette occasion les arguments qui justifient à leurs yeux ce rejet. Dans le cas plus vraisemblable d'une acceptation des maîtres d'ouvrage, leur engagement devient une mesure imposable, susceptible de poursuite s'il s'avère qu'elle n'est pas respectée. Tout cela est bien entendu rappelé dans la procédure administrative qui, si jamais le projet lui est soumis, précèdera l'autorisation éventuelle de la réalisation.

Un étape s'achève ce soir, celle du débat public, mais il en reste une autre, il en reste d'ailleurs bien d'autres. Le jeu n'est pas fini, ni pour les partisans du projet, ni pour ses opposants. J'insiste pour que chacun continue à se sentir motivé au-delà de l'impression positive ou négative qu'il est en droit de ressentir à l'issue de cette soirée importante certes, mais pas définitive. J'en arrive à nos premières conclusions générales, et ensuite, rassurez-vous, je me tairai un peu.

Comme vous avez pu le voir dans le programme de la soirée, qui était disponible à l'entrée de la salle, et qui doit être disponible maintenant dans cette salle, une fois que cinq enseignements auront été brièvement dispensés par la CPDP, tous les acteurs du débat public seront sollicités pour réagir et dire en quelques mots, car les acteurs sont nombreux, les deux ou trois opinions, suggestions ou réclamations qui leur paraissent essentielles de leur point de vue et qu'il conviendra de retenir comme étant leur principale conclusion à l'issue du débat public. Ces conclusions seront bien entendu, intégralement accessibles dans le verbatim réalisé au cours de cette séance, comme ce fut le cas pour toutes les séances précédentes. On pourra le consulter sur le site **[www.debatpublic-](http://www.debatpublic-)**

**dunkerquegaz.org**. Le compte-rendu de la CPDP à la CNDP en tiendra le plus grand compte. Les conclusions et expressions de souhaits doivent éclairer l'avenir, résumer ce qui a été l'objet d'une argumentation dans le passé, même si c'est un passé proche, présenterait un moindre intérêt. Les débats d'octobre et de novembre, les très nombreux documents écrits qui les soutiennent et les reprennent en témoignent. Il s'agit désormais d'aller de l'avant en vue de faciliter la séquence d'opérations qui permettra d'arrêter ou d'entreprendre ce projet. Les maîtres d'ouvrage à l'origine du débat, sans leur projet il n'aurait pas été possible d'en débattre, l'administration régionale, les auteurs des Cahiers d'acteurs, la salle, seront ainsi invités tout à l'heure à prendre la parole : une parole concise, pas plus de deux minutes s'il vous plait, mais nous l'espérons tous, forte.

Après avoir tenté de planter le décor de la réunion de ce soir, je vais maintenant indiquer l'enseignement général, ou encore le sentiment global qui se dégage du débat public qui vient d'avoir lieu à Dunkerque et dans sa région proche, au sujet du projet de réalisation d'un nouveau terminal méthanier. La CPDP, j'insiste, ne décide ni ne juge de rien. Elle doit en revanche indiquer à la CNDP le climat d'acceptabilité ou de refus du projet étudié, en soulignant dans chaque cas les arguments et conditions qui établissent cette conviction. Il ne s'agit donc pas de déclarer "le projet est bon" ou "il est mauvais", ce serait hors sujet. Il s'agit de refléter le mieux possible les divers opinions, souhaits, craintes et recommandations qui ont été exprimés. Un tel reflet ne serait être quantitatif. Il ne s'agit pas de compter les voix "pour" et les voix "contre". Le débat public n'est pas un référendum populaire. La loi qui l'a créé n'a pas souhaité cette procédure. Le débat public est le rassemblement des opinions dans leur variété, leur liberté d'expression et leur capacité à provoquer des réponses et des nouvelles propositions.

Pour ce qui concerne le projet de terminal méthanier à Dunkerque, la Commission particulière a constaté qu'au sein du public ayant participé aux réunions, existait un discours diffus suivant lequel : « *On se passerait bien de tout nouvel établissement industriel sur le territoire qui compte déjà un nombre impressionnant de sites Seveso, lesquels affectent, à des degrés divers, le cadre de vie.* » Néanmoins, ce discours paraît concurrencé par un autre, qui met en exergue le taux de chômage important qui sévit sur le territoire et qui voit dans ce projet comme un facteur de création d'emplois et de croissance économique. L'acceptabilité du projet d'un port méthanier paraît alors, sous cet angle, forte. Ses partisans l'assortissent cependant de conditions diverses, voulant être assurés que si le projet se réalise, il y aurait des retombées positives sur la vie économique, et que toutes les précautions seraient prises pour que ne se dégradent pas encore plus leur cadre de vie et leur santé.

L'intention globale de la CPDP est donc de recommander à la CNDP d'indiquer aux maîtres d'ouvrage qu'il semble possible de poursuivre leur projet en le soumettant à la procédure administrative, incluant des enquêtes publiques, en vue d'obtenir l'autorisation d'ouvrir un chantier puis, ultérieurement, l'autorisation d'exploitation de l'infrastructure qui en résultera. Les maîtres d'ouvrage devraient toutefois s'engager préalablement à faire évoluer et résoudre trois difficultés qui sont autant de conditions pour établir l'acceptabilité générale de leur projet :

- premièrement, la protection de la faune, en particulier les oiseaux, et de la flore ;
- deuxièmement, la prévention des risques en zone Seveso et Seveso seuil haut ;
- troisièmement, la compatibilité du projet avec les activités traditionnelles de loisirs, telles que la pêche et les sports de glisse notamment.

Ces trois conditions vont maintenant être complétées et précisées par mes collègues et amis de la CPDP, à qui je cède la parole pour quelques instants supplémentaires. Nous nous tairons ensuite pour enregistrer vos réactions et suggestions. Au-delà du verbatim déjà annoncé, une *Lettre du débat* numéro 2, c'est-à-dire équivalente à celle là, qui s'appelle *La lettre n°1*, vous sera adressée et

sera disponible sur notre site Internet dans quelques jours pour reprendre de manière synthétique les éléments principaux que je viens de vous rappeler. Monsieur Claude Hanoteau, vous avez la parole.

### **Claude HANOTEAU, CPDP**

Merci monsieur. Il me revient donc de traiter en quelques minutes le problème du choix du site sur lequel devrait s'installer le futur port méthanier de Dunkerque. Rappelons que les maîtres d'ouvrage, dans leurs documents liminaires, indiquent que deux sites d'accueil du projet ont été étudiés : le site Ouest, à proximité de la centrale de Gravelines, et on l'appelle communément le site des Huttes, et le site Est au lieu-dit Le Clipon. Est apparue ensuite, une autre possibilité : celle de construire une pareille installation en *offshore* et, vous vous en souvenez, c'est la proposition d'Adelfa. Le choix de l'emplacement du site est une question délicate compte tenu des enjeux économiques et des conséquences qu'un tel projet aura sur le plan environnemental. Il est délicat aussi, ce choix, parce qu'il doit prendre en compte des attentes, des espérances, des regrets, des craintes, des sensibilités qui ont de la force. Il va de soi que cette décision devra reposer sur des études, des expérimentations, des compensations a-t-on dit, qui auront été auparavant, et nous n'en doutons pas, rendues parfaitement transparentes et largement livrées à la discussion. Alors, nous allons mettre en perspective les trois solutions envisagées, leurs avantages et leurs inconvénients.

#### *.a Le Clipon*

Les maîtres d'ouvrage dans leur dossier écrivent : « *A ce jour le site Est apparaît réunir les conditions nécessaires à l'implantation du terminal du point de vue notamment de la sécurité maritime et de la sécurité du sol.* » Dans les avantages, on a souligné que ce site présentait le moins de risques possible en ce qui concerne le trafic des méthaniers eux-mêmes et celui des autres navires. On nous a dit que des simulations étaient en train de confirmer ce point. Ce sont des études qu'il faudra un jour étudier de près, lorsqu'elles seront totalement réalisées. Il a été dit encore par les maîtres d'ouvrage que cette structure nouvelle n'entraînerait pas de modification du trait de côte : « *Des études le confirmeront* » a-t-on dit encore. Le public, sceptique sur ce point, est en attente de mieux connaître toutes les conséquences de l'impact sur le littoral.

Autre avantage du site du Clipon : il offre moins de risques, car il se trouve à distance raisonnable des autres sites dits Seveso et il est éloigné des habitations. Les maîtres d'ouvrage ont affirmé que dans ce type d'installation, les accidents étaient rares, que leurs conséquences ne pourraient être dramatiques et, qu'en tout cas, ils étaient parfaitement maîtrisables. Ils font observer, au surplus, que la canalisation qui transporterait le gaz à partir de ce site vers le Sud du territoire ne passerait pratiquement pas sous des territoires habités et que ceci contribuerait aussi à la sécurité. On retiendra que pour rassurer le public, qui a toujours exprimé son inquiétude en dépit des propos rassurants tenus par les auteurs du projet, il serait nécessaire que les études de risques qui ont été ou seront encore diligentées, soient diffusées le plus tôt possible et soumises à une large discussion.

Les inconvénients : on a dit dans ces débats que le site du Clipon constituait déjà un espace naturel très riche, avant la construction même du port. A l'heure actuelle, il est l'objet d'un processus naturel de reconstitution de milieu dunaire, et notamment de dunes embryonnaires qui font partie des habitats les plus menacés d'Europe. Cette nouvelle installation industrielle à construire sur une partie de zone naturelle, va détruire un espace sur lequel vivent des espèces végétales et animales remarquables. Inconvénient majeur, parce que même si l'on nourrit l'espoir de pouvoir favoriser leur réinstallation après les travaux, l'administration a rappelé les exigences d'une législation qui protège ce type d'espèces et qui n'accorde des autorisations de destruction ou de déplacement qu'après des procédures minutieuses et toujours longues. Les acteurs de la société civile d'ailleurs, spécialisés dans ces questions, ont mis en doute les chances de voir revenir certaines espèces après de tels travaux. Sur ces points-là encore, on est dans l'attente de plus de données scientifiques précises.

Tout aussi évocatrice peut-être que le panicaut maritime, la sterne naine ou le tadorne de Belon, très chargée de sens dans le cœur du public, il y a la vie du Clipon, la vie sur le Clipon, bande de terre qui joue avec la mer, bande de terre sur laquelle l'homme et l'enfant jouent, se distraient et parfois rêvent, bande de terre le long de la mer sur laquelle on vient et revient, avec ses souvenirs d'ancien, ses joies et regrets d'adulte, ses espérances et ses inquiétudes d'adolescent.

Alors, dans ces débats se sont exprimés celles et ceux qui défendent ce cadre de vie. Certains craignent que l'accès de ce qui va rester du Clipon soit de plus en plus restreint ou même complètement interdit. Certains craignent de ne plus pouvoir, d'une façon ou d'une autre, y exercer leurs loisirs. Beaucoup condamnent alors totalement l'emplacement de cette nouvelle installation à cet endroit. D'autres sont prêts à rechercher, avec les maîtres d'ouvrage, des processus qui permettraient de vivre encore ensemble. D'autres même accepteraient volontiers qu'autour d'une table, on recherche des accompagnements à de tels bouleversements. Le public est en attente de savoir ce qu'il en sera exactement de l'accessibilité au site, et c'est l'administration qui aura la charge de le préciser. Il est aussi en attente de savoir ce jusqu'où l'effet d'accompagnement pourra aller. Les maîtres d'ouvrages auront alors à prendre des engagements précis.

#### *.b Les Huttes*

Le site des Huttes, il a des avantages. L'avantage d'abriter moins d'espèces végétales et animales remarquables. Par ailleurs et peut-être surtout, le site des Huttes ne bénéficie pas de la connotation affective évoquée pour le Clipon, et n'est pas le lieu où se pratiquent au même degré des sports et la détente. Déjà très impacté par des installations industrielles présentant des risques, ce site des Huttes pourrait apparaître à l'observateur comme celui qui est déjà sacrifié à un développement industriel et économique nécessaire. Autre avantage qui mériterait sans doute d'être mieux quantifié : le coût de la réalisation du projet serait là un peu moindre pour les maîtres d'ouvrage.

Les inconvénients. Le site des Huttes a moins la faveur des maîtres d'ouvrage : ils soulignent que du point de vue de la sécurité maritime, ce site est plus perturbateur vis-à-vis des autres activités du port. Les manœuvres d'accostage des méthaniers seraient plus complexes, plus longues. Elles augmenteraient de ce fait les risques liés à la navigation. Il est apparu à l'occasion de ces débats que les études, et notamment les simulations de trafic en cas d'installation de ce port sur le site des Huttes, sont moins avancées que celles déjà menées pour le Clipon. Les maîtres d'ouvrage n'auraient que des avantages à en accélérer la réalisation et à en communiquer les résultats. Du point de vue de la sécurité au sol, les maîtres d'ouvrage font observer que si le site des Huttes était retenu, la nouvelle installation serait adjacente aux activités industrielles déjà existantes et fort voisine de la centrale nucléaire de Gravelines. Elle serait proche aussi d'agglomérations urbaines, et sur ce point extrêmement sensible, il semble que des questions sont restées sans réponse suffisante. Notamment, il faudrait notamment préciser me semble-t-il si la proximité de sites industriels et de la centrale nucléaire rend incompatible réellement la présence du port méthanier aux Huttes. A été souligné aussi parmi les inconvénients, le fait que la conduite pour acheminer le gaz vers le Sud du territoire, qui partirait du port méthanier, passerait dans un sous-sol de multiples sites industriels et d'agglomérations urbaines. Beaucoup parmi le public ont souhaité qu'avant que le choix soit fait, soit connu le tracé exact de ces canalisations.

#### *.c Alternative offshore*

Pour minimiser les impacts d'un tel projet sur le Dunkerquois, l'Adelfa propose l'implantation d'un terminal méthanier *offshore*. Au soutien de son idée, elle cite en exemple ce que des pays étrangers ont fait ou vont faire. Adelfa souligne que cette implantation marine évite de devoir stériliser des terrains côtiers, que les bouées situées à plusieurs miles de la côte ne gêneront pas la circulation, que les méthaniers véhiculent à leur bord leurs propres unités de regazéification, que cette formule répondrait ainsi, en matière de risque et de protection du cadre de vie, aux attentes des habitants.

Ce sont les maîtres d'ouvrage, et principalement EDF, qui ont présenté les inconvénients d'une telle alternative. Il n'a pas été nié par eux qu'un terminal *offshore* trouverait un site d'accueil au large de Dunkerque, avec des eaux suffisamment profondes, mais cependant assez proches des routes maritimes. Mais il fut dit d'abord qu'il n'existait pas à l'heure actuelle, dans le monde, une flotte suffisante de bateaux méthaniers pratiquant l'*offshore* et qui répondrait aux besoins d'EDF. Il fut dit aussi par EDF que l'*offshore* satisfaisait aux besoins des approvisionnements ponctuels mais non à ceux d'un approvisionnement continu tel qu'il est prévu dans le projet. Dans toutes les conditions, il semble apparaître que si seule subsistait l'hypothèse de l'*offshore*, EDF ne serait plus intéressée à poursuivre le projet.

Ainsi sont exposées brièvement les problématiques devant lesquelles se trouvent placés les maîtres d'ouvrage, je passe alors la parole à ma collègue et amie Aline Yasmine.

### **Aline YASMINE, CPDP**

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Claude Hanoteau vient de vous exposer très clairement la question du choix du site. Il convient de commencer par souligner que, quelle que soit la décision finale, si le terminal méthanier se fait, et où qu'il se fasse, il doit être accompagné d'un certain nombre de mesures qui prennent en compte les intérêts des uns et des autres. Il me revient donc de traiter cette partie consacrée aux mesures d'accompagnement. Celles-ci concernent plusieurs domaines, qui ont été évoqués par un certain nombre d'acteurs présents tout au long du débat public, et qui finalement interpellent les trois volets, les trois piliers du développement durable : les piliers environnemental, économique et social.

Tout d'abord, en ce qui concerne la préservation de l'environnement, sur les deux sites d'implantation qui sont considérés par les maîtres d'ouvrage, à savoir le site du Clipon et le site des Huttes, on retrouve des espèces faunistiques et floristiques dont certaines bien sûr, vous le savez, sont protégées, et notamment, le site du Clipon qui abrite une ZNIEFF, une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique. EDF et le PAD ont fait part de leur intention de reconstituer un milieu propice au développement de ces espèces, que ce soit à travers la construction même du terminal, avec l'aménagement de toitures végétalisées, ou à travers l'extension dunaire qui elle-même pourrait devenir un nouveau lieu de biodiversité. Toutefois, cette démarche ne doit pas occulter les particularités de chaque espèce, et tout ce qui caractérise l'habitat dans lequel elle évolue. Tant espérée soit-elle, la reconstitution d'un milieu naturel ou d'un habitat quelconque n'est jamais garantie. Elle ne se fait pas automatiquement et cela a très bien été souligné par certains intervenants lors des réunions publiques. La prise en compte justement des remarques qui ont été faites par les associations de protection de la nature, d'observation des espèces, est absolument indispensable.

En ce qui concerne les retombées économiques locales, les participants au débat ont maintes fois abordé cette question en s'interrogeant surtout : quelle part de ces retombées concernerait directement le Dunkerquois ? Que ce soit en matière d'emplois, plusieurs intervenants ont voulu connaître la part des emplois créés qui serait pourvue par des locaux. Les maîtres d'ouvrage se sont engagés à favoriser la main-d'œuvre et le savoir-faire locaux dans leurs procédures de recrutement et les engagements qui ont été pris dans ce sens vont devoir être confirmés. En matière de tarifs préférentiels également, les maîtres d'ouvrage ont déclaré sur ce point, que les consommateurs seraient parmi les premiers à bénéficier de la compétitivité des offres d'EDF. Sur le sujet, quelques mesures spécifiques ont été proposées par le public, notamment :

- réinvestir localement les recettes fiscales dans des projets écologiques ou plus globalement liés au développement durable, et cette mesure aurait une portée à la fois économique et écologique ;



- favoriser sur le territoire dunkerquois un accès au gaz plus développé avec des tarifs préférentiels ;
- intégrer des clauses spécifiques, telle que la clause du mieux disant social par exemple, dans le cahier des charges des maîtres d'ouvrage, afin de privilégier les entreprises locales au cours des divers appels d'offres qui vont intervenir au moment de la réalisation du terminal ;
- et puis finalement, garantir un pourcentage minimal d'emplois locaux, à la fois pendant le chantier et l'exploitation du terminal.

Concernant les activités de loisirs, nous avons tous compris, le site du Clipon est particulièrement cher aux habitants du Dunkerquois car il représente pour eux à la fois un lieu de souvenirs, un espace de loisirs et de liberté. Certes, les activités sportives et récréatives qui y sont pratiquées ne sont normalement pas autorisées mais les Dunkerquois aimeraient pouvoir en poursuivre la pratique. La reconstitution ou la préservation d'un espace adéquat doit donc être examinée. L'association des kitesurfers, le Dunkerque flysurfing club, a proposé aux maîtres d'ouvrage dans son cahier d'acteurs deux alternatives au Clipon qui feront très certainement l'objet de discussions entre les parties concernées. Des suggestions similaires pourront être formulées par d'autres acteurs. Les maîtres d'ouvrage ont fait savoir qu'ils étaient prêts à se mettre autour d'une table pour discuter avec les acteurs qui le souhaiteraient.

Parmi les solutions qui pourraient être envisagées : la préservation d'espaces de détente et de promenade, l'identification de lieux pour la chasse et la pêche, la création d'un plan d'eau intérieur qui assurerait les conditions de sécurité qui sont recherchées par certaines activités comme les kitesurfers par exemple, et surtout pour les débutants, la construction d'une nouvelle digue et cette mesure, qui satisferait à la fois les demandes des kitesurfers et des amateurs de planche à voile. N'oublions pas, comme l'a rappelé le Président de notre Commission tout à l'heure, que si nous sommes réunis ici ce soir au Kursaal pour clôturer le débat public, il faut que le dialogue se poursuive au-delà et il faut qu'il se poursuive avec le même respect mutuel qui a marqué l'ensemble de nos réunions publiques.

Une question, celle de l'acceptabilité sociale a été soulevée ici même, le 5 octobre, pendant la réunion d'ouverture par l'un des participants au débat. Cette question ne doit pas être oubliée. Si les maîtres d'ouvrage obtiennent l'autorisation de poursuivre leur projet, ce qui n'est pas encore le cas, il faut que ce dernier puisse être considéré plus socialement acceptable par l'ensemble des acteurs concernés.

Finalement, je voudrais aborder un volet un petit peu particulier. Au-delà de la préservation de l'environnement, des activités de loisirs et des retombées économiques, il ne faudrait pas oublier les mesures qui devraient être considérées avant ou avec la construction d'éventuelles canalisations pour le transport du gaz. Les agriculteurs, les propriétaires de terres, de maisons ou de campings, sont revenus sur un certain nombre de demandes, notamment lors de la réunion de Pitgam. Ils rappellent en effet qu'ils ont eu une expérience pas toujours heureuse, il faut le dire, de ce genre d'installation, et demandent donc que certains de leurs intérêts soient mieux pris en compte. Notamment, en ce qui concerne la valeur de leurs maisons et de leurs terres, des effets de ces installations sur diverses activités, qu'elles soient commerciales ou agricoles, des gênes olfactives ou autres qui pourraient être occasionnées. Les questions liées au transport du gaz ont été abordées à Pitgam, mais elles seront détaillées, examinées plus amplement si la construction du terminal méthanier devait se poursuivre à Dunkerque. Dans ce cas, les acteurs concernés seront consultés à travers une concertation qui a été recommandée par la Commission nationale de débat public. C'est à ce moment-là que les demandes des habitants –dont nous avons eu un aperçu à Pitgam– seront détaillées et discutées. Je rappelle encore une fois que ce sont les réunions publiques qui se terminent ce soir, et non pas les échanges.

Je passe maintenant la parole à Gustave Defrance.

### **Gustave DEFRANCE, CPDP**

Il me revient de vous présenter en quelques minutes les enseignements relatifs aux risques. Je le ferai bien sûr en parlant essentiellement du Dunkerquois, mais je ne peux pas oublier ce que j'ai vécu sur les deux autres sites, au Havre et à Bordeaux, puisque j'étais chargé d'une mission de coordination des trois débats.

Alors, le terme "risques" a été beaucoup employé dans nos réunions, avec des expressions de craintes, de peur, avec des interrogations, avec des données techniques, scientifiques, réglementaires.

Le premier point à mettre en relief lorsque l'on parle de maîtrise des risques, c'est bien sûr que dans ce terminal méthanier, nous sommes en présence de trois maîtres d'ouvrage : EDF Gaz, le Port autonome et GRTGaz, si l'on prend en compte donc le gazoduc. Alors, lorsqu'on parle de risques, il est bien entendu que l'on parle immédiatement en termes de responsabilité ; et donc c'est un sujet bien sûr important pour l'avenir. Le premier point que je voudrais souligner, c'est en quelque sorte l'articulation entre la responsabilité des maîtres d'ouvrage et la responsabilité de l'Etat. Cette articulation a été sans arrêt au cœur du débat sans qu'elle soit vraiment explicitée. Quelquefois, cela a donné lieu à une parole un peu caricaturale —« *Nous ferons tout ce que l'Etat nous demandera* »— mais il faut dire que la continuité entre les deux étapes, l'étape du débat public et l'étape des autorisations administratives nécessaires, cette continuité est difficile à exprimer, et elle n'a pas forcément été facile à faire comprendre. Rappelons malgré tout que, quelles que soient les difficultés d'articuler ces deux éléments, dans des problèmes de risques, le premier responsable dans le cadre de la pratique française de la réglementation, c'est bien sûr l'exploitant d'une installation industrielle.

Alors, gérer la frontière entre le débat public et le temps des procédures d'autorisation s'est révélé difficile, et les maîtres d'ouvrage ont trouvé très légitime d'avoir des études préliminaires, ensuite des études de détail et des études complémentaires etc., donc d'être amenés à dire que l'on ne dispose pas pour l'instant de tous les éléments pour répondre avec une absolue précision aux questions qui sont posées, et une partie du public a mal compris que, au stade où on en était du projet, les études ne soient pas présentées dans leur plénitude en quelque sorte. Le même sujet est presque intervenu pour la DRIRE qui, lorsqu'elle s'exprime en matière d'inspection des installations classées, est amenée à dire : « *Nous n'avons pas pour l'instant de dossier. Nous n'avons pas d'étude de danger, par conséquent...* » Alors c'est un discours qui est difficile à comprendre pour le public, il faut bien l'avouer.

Alors, le gros problème qui a déjà été souligné bien sûr, c'est l'insertion de ce projet dans une zone industrielle portuaire qui comprend déjà, bien sûr une centrale nucléaire avec 6 tranches de 900 mégawatts, et 13 sites Seveso, donc ça, chacun se pose un peu des questions sur les possibilités d'insérer un élément supplémentaire. Alors, il faut dire que le plan prévention des risques technologiques PPRT, pour reprendre ce sigle, qui va définir dans quelque temps les zones d'effets, les effets létaux d'une part et les effets irréversibles, n'ayant pas été prescrit pour le moment, donc on ne dispose pas d'un certain nombre d'éléments que chacun aurait bien aimé avoir. Alors, au passage, cette situation, dans le cadre de la loi qui a suivi la catastrophe d'AZF, on a mis en place des plans de prévention des risques technologiques, et il faut bien avouer que, partout, il y a une certaine forme de difficulté à mettre en place ces PPRT qui, au passage, ont un objectif précis, c'est d'intervenir sur le plan de l'urbanisme, de l'urbanisation. C'est ça la vocation des PPRT. Alors c'est un peu une difficulté qu'a connue le débat, et chacun s'est tourné vers EDF Gaz pour avoir des idées concernant les zones d'effets du terminal. Des premières réponses ont été apportées par EDF Gaz, et il y a eu une tentation de comparer ces premiers éléments en termes de distance avec ce qui

existe ailleurs en France, à Montoir-de-Bretagne et à Fos, ou avec d'autres installations dans des pays étrangers, mais cette comparaison n'était pas facile à faire parce que tous les éléments n'étaient pas réunis pour faire un travail, disons acceptable. Alors, nous sommes bien entendu dans une zone portuaire où il y a à regarder les problèmes de risques avec l'idée qu'une maîtrise globale est indispensable, et c'est bien entendu ce qui sera fait au fur et à mesure que les procédures réglementaires seront en cours, et dans le débat, plusieurs fois, on a souligné l'intérêt pour ce que l'on appelle l'effet domino, alors c'est, au passage il faut le rappeler, un accident provoqué par un autre accident, donc il est certain que cette question n'a pas été totalement abordée, en dehors de cette question de principe, puisque pour l'instant le projet de terminal, au sens strict du terme n'existe pas. Mais c'est un vrai sujet pour l'avenir, c'est certain.

On a plusieurs fois bien sûr parlé des accidents déjà survenus sur des terminaux méthaniers et il y a une tentation de certains de dire : « *il y a eu tel accident de navire méthanier, il y a eu tel autre, etc.* », et je dois dire que j'ai un petit peu un regret, c'est qu'il existe une banque de données au niveau du Ministère chargé de l'écologie, le MEDAD aujourd'hui, une base de données qui s'appelle Aria, et sur laquelle on peut trouver tous les accidents survenus dans la chaîne du GNL, y compris les navires méthaniers etc., et que donc chacun peut trouver sur le site de cette base de données, les accidents survenus et pourra constater que, comme les maîtres d'ouvrage ont eu tendance à le dire, il n'y a pas eu beaucoup d'accidents sur ces installations technologiquement très poussées.

Un autre élément qui a été abordé plusieurs fois, et il faut bien avouer que la réponse correcte n'a jamais été à mon sens abordée, c'est les plans particuliers d'intervention, ce qu'on appelle des PPI, qui, en cas d'accident, doivent être mis en œuvre sous l'autorité du préfet de département. On a signalé que pour faire le PPI, notamment dans le cadre du site du Clipon, l'accès des pompiers ne serait pas facile à mettre en œuvre, etc. C'est une question qui a été posée, qui n'a pas obtenu de réponse et, au passage, les responsables des services d'incendie n'ont pas pris la parole au cours du débat, mais cela viendra bien sûr après.

Je voudrais pour terminer, et en reprenant une vue un petit peu plus globale sur les trois débats qui ont lieu en parallèle et qui se termineront en même temps, on a à faire à des projets complexes, des terminaux méthaniers, c'est quand même de la très bonne technologie, de la haute technologie, des projets classés Seveso, et c'est une étiquette qui compte, des projets qui sont portés par des entreprises privées. Cela veut dire qu'il n'y a pas de précédent aux débats que vous avez connus, que nous avons connus ici à Dunkerque, et aux débats qui se déroulent à Bordeaux et au Havre. C'est quelque chose d'assez inhabituel qui vient de se dérouler, et il y a là matière à enseignement pour la notion même de débat public. Il faut bien avouer qu'au moment où le Grenelle de l'environnement vient de se dérouler, et où on doit prendre un certain nombre de décisions, il est certain que ce que nous venons de vivre à Dunkerque devrait un peu éclairer les futurs débats publics. Voilà ce que je voulais dire assez rapidement sur le domaine du risque. Au passage, pour certains, lorsqu'on parle de risque, c'est uniquement Seveso ; pour d'autres, c'est le risque maritime ; pour d'autres, ce sont les risques dus à la canalisation et jamais nous n'avons vraiment hiérarchisé ces différents risques. Je pense que, malgré tout, dans l'esprit de tout le monde, c'est le risque Seveso qui était le plus important.

Merci beaucoup. Je passe la parole à Camille Saisset.

### **Camille SAÏSSET, CPDP**

Lors des temps de rencontres préparatoires au débat public, certains acteurs nous ont exprimé leur appréhension à disposer d'assez de moyens pour pouvoir discuter du sujet mis en débat. Sans moyens financiers, comment exprimer son point de vue ? Nous avons fait en sorte de répartir les réunions publiques sur l'ensemble du territoire dunkerquois afin de permettre au plus grand nombre

d'y participer. A ceux qui le souhaitent, nous avons offert le moyen de consigner leur point de vue par écrit, sous forme de Cahiers d'acteurs. 19 sont déjà publiés à ce jour. Avec les autres, encore inconnus, qui pourraient se manifester d'ici le 14 décembre minuit, véritable fin du débat, la contribution des acteurs du public approchera celle des maîtres d'ouvrage. Le principe d'équivalence, le fondement même du débat public, aura été respecté jusque dans la pagination.

Sans avoir fait de longues études, comment approcher un sujet d'une telle complexité ? Comment est-ce possible de digérer la centaine de pages du dossier des maîtres d'ouvrage dans les dix jours restant avant la réunion de lancement ? Comment avancer au plus vite au fil des pages sans avaler de travers à chaque terme technique, scientifique et économique si compliqué ? Sans parler des sigles parfois impossibles à prononcer. Cela, nous l'avions anticipé en demandant aux maîtres d'ouvrage de prévoir un index en annexe du dossier. Durant le débat, je me souviens être intervenue pour demander à ce qu'un terme soit expliqué. Je ne me souviens plus qui l'avait prononcé, un représentant des maîtres d'ouvrage ou bien une personne présente dans la salle ? Organiser le débat, c'est pour nous, faire en sorte que les parties en présence se comprennent, car pour pouvoir donner son avis, il faut comprendre de quoi on parle.

C'est certain, un projet d'implantation de terminal méthanier dans le port de Dunkerque relève d'une certaine complexité, et nul ne peut prétendre être expert en tout. Comme nous l'avons vu, ce projet repose sur des enjeux énergétiques, plus nationaux que locaux, le tout dans un contexte international. Sa réalisation occasionnera des changements sur le territoire, qui concernent au plus haut point les habitants, les chasseurs et les pêcheurs du coin, les mordus de kitesurf et de planche à voile, d'observation et de protection des oiseaux capables de faire des kilomètres pour satisfaire leur désir, et aussi les autres espèces vivantes en présence, que l'évolution a privés de l'usage de la parole.

Enfin, ce projet présente des risques qui viennent potentiellement s'ajouter à ceux déjà présents dans les consciences et le regard des gens d'à côté. Malgré l'appréhension première confiée par certains, tout au long du débat, les dimensions les plus complexes du projet ont été abordées avec une grande dignité, même par les personnes les moins averties. Débattre du projet aura permis de l'expliquer à ceux qui s'en soucient, à ceux qui s'y intéressent, et aussi d'exprimer le point de vue des sans voix, qu'il s'agisse des habitants du voisinage ou des sternes naines qui trouvent au Clipon un des rares havres de paix du territoire français. Face aux experts que sont les représentants des maîtres d'ouvrage, des cabinets d'études ou des institutions, le public aura su faire entendre ses préoccupations. Parfois même, ils auront su préparer et développer des explications d'une grande technicité pour se faire entendre. Au fil du temps, les contributions des uns et des autres se sont mutuellement enrichies. Nous l'aurons compris, les têtes réfléchissaient tout autant en tribune que dans la salle et dans cette atmosphère d'écoute que nous nous sommes efforcés d'entretenir tout au long du débat, les échanges entre vous tous, personnes concernées, ont su, je crois, franchir la barrière de la connaissance.

Certes, au cours du débat, la confiance entre les parties présentes fut parfois mise à mal. Face aux doutes exprimés quant aux résultats des études, affichés par les maîtres d'ouvrage, nous avons décidé de nous y focaliser un tant soit peu en consacrant une réunion publique aux études nécessaires à la réalisation éventuelle du projet. Cette étape de discussion était nécessaire mais elle reste encore insuffisante. Par la suite, et ce n'est qu'un exemple, l'indépendance de certains cabinets d'études sollicités par les maîtres d'ouvrage a été désavouée. Certes, comme nous en avons pris connaissance dès les premiers jours de notre mission, le Dunkerquois affiche une certaine expérience de la concertation publique à travers notamment le dynamisme des instances, telles que le Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (le SPPPI) de la côte d'Opale Flandres, le Comité local d'information et de concertation (le CLIC) du littoral Nord-Pas-de-Calais et la Commission locale d'information (la CLI) de la centrale nucléaire de Gravelines.

Cependant, au cours du débat, dans le public, certains se sont levés pour exprimer leur déception de ne pas avoir été conviés par les maîtres d'ouvrage dans le suivi des études. Dans ce contexte de culture de la concertation locale, le sentiment exprimé frôlait l'offuscation.

Nous comptons sur les maîtres d'ouvrage pour que les instances de concertation locale, qui ont étudié le projet de terminal méthanier en amont du débat, continuent à s'y intéresser à l'issue de celui-ci. Nous espérons que ces instances disposeront de moyens suffisants pour poursuivre les discussions dans le plus grand esprit d'ouverture –ce que nous nous sommes efforcés de soutenir tout au long du débat public– et qu'elles intégreront dans leur comité d'experts et de suivi du projet des acteurs locaux intéressés, qu'ils soient spécialistes ou non, et ce, afin de s'assurer que les études abordent le projet dans sa globalité en prenant en compte à leur juste valeur les dimensions économiques et financières. Afin aussi de s'assurer d'un commun accord de l'indépendance des études et surtout de recueillir la confiance dans les résultats, dans l'objectif d'informer d'une manière neutre l'ensemble de la population et de pouvoir aborder avec sérénité la totalité des enjeux du projet jusque dans ses dimensions les plus préoccupantes ou les plus contradictoires. Ainsi, les Dunkerquois pourraient se distinguer non plus seulement par la concertation locale, mais aussi par l'expertise pluraliste.

Au nom de tous les membres de la Commission particulière du débat public, je vous remercie de votre attention.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup.

## **.II Commentaires des maîtres d'ouvrage (Port autonome de Dunkerque et Electricité de France Direction gaz) et de GRTGaz**

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Voilà ce que nous avons à vous dire, et maintenant je vais convier tout d'abord les maîtres d'ouvrage, leurs représentants, c'est-à-dire le Port autonome, Electricité de France Gaz et GRTGaz, de bien vouloir rejoindre notre tribune. Messieurs, vous avez à peu près un quart d'heure pour donner vos commentaires et votre ressenti général sur ce débat public et sur le proche avenir.

Je vous mets en garde parce que je ne voudrais pas d'accident durant cette réunion : des câbles qui ont été, sur la première marche, plus ou moins bien enfouis, donc lorsque vous quitterez cette tribune, faites bien attention de descendre l'escalier convenablement.

**Jean-Claude TERRIER**

Monsieur le Préfet de région, Monsieur le Ministre d'Etat, Mesdames et Messieurs les présidents et membres des associations, Mesdames, Messieurs, j'ai le plaisir d'être le premier à prendre la parole ce soir devant vous au nom des deux maîtres d'ouvrage du projet de terminal méthanier que sont EDF et le Port autonome de Dunkerque. Mon propos consistera à vous restituer en une dizaine de minutes, ce que nous avons entendu et compris au cours du débat public, et qui recouvre en partie les expressions des membres de la Commission. Il est en effet pour nous fondamental de prendre acte auprès de vous de ce que vous avez exprimé sur ce projet. Je laisserai ensuite la parole à Dominique Venet, Direction Gaz d'EDF, pour vous présenter les premières pistes de travail envisagées aujourd'hui.

Je tiens à remercier tout d'abord les membres de la Commission particulière pour l'organisation du débat public. Celui-ci a permis aux maîtres d'ouvrage d'écouter avec attention les propos des uns et

des autres. Nous avons également pris connaissance de tous les Cahiers d'acteurs disponibles à ce jour, ainsi que des contributions et avis disponibles sur le site du débat.

Voici les éléments que nous en retirons, que je regrouperai rapidement en cinq points :

- Le premier concerne l'opportunité même du projet ;
- Le second point ses retombées pour le territoire ;
- Le troisième a trait aux usages et à la fréquentation des sites ;
- Le quatrième point les problèmes d'environnement ;
- Et enfin, en cinquième point, la question des risques.

*.a L'opportunité d'un terminal méthanier à Dunkerque*

Le premier point porte donc sur l'opportunité même d'un terminal méthanier à Dunkerque. Plusieurs expressions ont abordé les atouts dont dispose le territoire dunkerquois pour accueillir ce projet, mis à part les intérêts qu'il peut présenter en matière de sécurisation des approvisionnements énergétiques de la France. Parallèlement, vous avez été nombreux à avoir posé des questions sur ce qu'était réellement un terminal méthanier et, de ce point de vue, j'espère que les deux maîtres d'ouvrage ont pu être suffisamment pédagogiques pour vous éclairer. En parallèle, plusieurs acteurs ont évoqué le fait que le terminal pourrait contribuer, selon eux, à une certaine surcapacité énergétique au niveau national. Pour ces personnes, et les organisations au nom desquelles elles s'exprimaient, ce projet serait contraire aux engagements pris par la France dans le cadre du protocole de Kyoto (notamment sur les émissions de gaz à effet de serre) et contraires également aux conclusions toute récentes du Grenelle de l'environnement. A l'inverse, certains parmi vous voient dans le projet, voient dans ce terminal un projet qui a sa place, avec d'autres –je pense notamment au projet éolien– dans ce que j'appellerais le bouquet énergétique dunkerquois. Certains estiment même qu'il n'est pas illégitime de raccrocher ce projet à une démarche de développement durable, dans la mesure, je souhaite le rappeler, où le gaz est la plus propre des énergies fossiles. Enfin, et pour en terminer sur ce premier point, nous avons entendu de nombreux arguments de la part des uns et des autres, sur les avantages et inconvénients respectifs des deux sites, les Huttes et le Clipon. La question d'un terminal *offshore* a également été évoquée à plusieurs reprises, même si, ainsi que vient de le préciser la Commission, cette solution n'apparaît pas adaptée au projet dunkerquois. En tout état de cause, le choix du site retenu –dans l'hypothèse où le projet se ferait-devra donner lieu, et c'est une des demandes fortes exprimées, à une analyse multicritères complète, claire et transparente. A cet égard, comme nous avons eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises, la sécurité reste la première priorité des maîtres d'ouvrage.

*.b Les retombées pour le territoire dunkerquois*

Le deuxième sujet évoqué, est celui des retombées pour le territoire dunkerquois. Sur ce thème, si les effets chiffrés du projet, mentionnés dans nos présentations, ont été plusieurs fois repris par de nombreux acteurs, nombre d'emplois durant la phase chantier, durant la phase d'exploitation, retombées fiscales, d'autres voix se sont élevées pour exprimer des doutes sur ces retombées. En particulier, certains considèrent que les avantages supposés du projet, notamment les emplois créés, ne sont pas un argument suffisant. De plus, certains craignent que le terminal ne vienne freiner le développement d'autres activités, notamment du fait des conditions de navigation qu'il imposera dans l'avant port Ouest aux autres navires. Au-delà même, certains acteurs réinterrogent dans sa globalité l'ensemble du modèle économique dunkerquois. Les attentes portent chez d'autres sur les effets directs du projet. Ce dernier doit profiter directement aux entreprises locales. De même, le recrutement d'une main-d'œuvre locale est souhaité par de nombreux acteurs. Cette réussite, il faut le voir, ne repose pas que sur les maîtres d'ouvrage. Les acteurs locaux, notamment dans le domaine de la formation et du recrutement, devront jouer leur rôle par la mise en place d'outils adaptés, comme cela a pu être fait dans un passé pas si lointain sur des projets importants.

### *.c Les usages et la fréquentation des sites*

Le troisième sujet est, ô combien délicat, celui des usages. Sur ce point, les maîtres d'ouvrage ont entendu la confirmation de ce qu'ils présentaient, à savoir le très profond attachement de la population dunkerquoise aux sites envisagés pour l'implantation du terminal, et en particulier celui du Clipon. Les différentes catégories d'usagers –promeneurs, baigneurs, adeptes des sports de glisse, pêcheurs, chasseurs ou encore spécialistes de l'observation ornithologique– ont tenu à rappeler que ce site était unique et son usage profondément ancré dans les traditions locales.

Dès lors, différentes pistes ont été évoquées par les uns et les autres : outre la création d'un terminal *offshore* déjà évoqué, le site des Huttes serait pour certains préférable à celui du Clipon. Lequel pose toutefois, sur le site des Huttes, la question de l'accès des pêcheurs. D'autres estiment qu'il conviendrait, en cas d'implantation du terminal, de créer un nouveau plan d'eau à l'intérieur des terres, ou encore de construire une nouvelle digue, cette dernière proposition apparaissant toutefois, de l'avis même de ceux qui la mentionnent, comme peu probable compte tenu de son coût.

### *.d L'environnement naturel*

Quatrième sujet, celui de l'environnement naturel. Sur ce point, vous avez été très nombreux à évoquer la richesse et la diversité de la faune et de la flore présente sur le site du Clipon, en particulier, je dirais, l'emblématique colonie de sternes naines. Autre aspect évoqué à plusieurs reprises : la ZNIEFF du site du Clipon, le sujet suscite un débat, certains estimant que cette dimension doit être un critère de préservation absolue du site, et d'autres estimant à l'inverse que le projet peut être inséré dans cet environnement.

Un autre sujet de préoccupation mentionné par certains acteurs est celui de l'érosion et de la stabilité du trait de côte liées à la construction de la nouvelle plate-forme. Enfin, toujours en lien avec les travaux, des expressions ont traduit l'inquiétude quant à une éventuelle pollution bactériologique liée aux travaux de dragage. Comme pour les autres sujets, des propositions sont émises sur ces questions d'environnement. Les demandes sont exprimées pour que les mesures d'accompagnement soient précisées et mises en œuvre en cas de réalisation du projet. Certains rappellent également que la préservation du littoral doit être un sujet de préoccupation majeur des maîtres d'ouvrage. Autre exemple : la demande de mise en place pendant la phase chantier d'une démarche visant à minimiser les impacts de celui-ci sur l'environnement. Il a également été demandé que les études réalisées par les maîtres d'ouvrage soient mises à disposition, une fois terminées, alors que d'autres estiment d'ores et déjà que ces études sont incomplètes et demandent des analyses complémentaires, par exemple en matière de santé ou encore la réalisation du bilan carbone de l'opération.

### *.e Les risques*

Enfin, cinquième et dernier sujet d'expression, celui lié au risques. Ce projet, s'il se réalise, serait le 14<sup>e</sup> site Seveso du territoire dunkerquois : cela a été rappelé à de nombreuses reprises. Si pour certains, la culture réelle de sécurité du territoire permet d'envisager avec une certaine sérénité ce projet, d'autres estiment au contraire que le site serait celui de trop, et qu'il fait courir des risques à la population en cas d'accident, compte tenu de la proximité d'autres sites à risques, en particulier sur le site des Huttes.

Sur ce point, les éléments d'études de danger communiqués par les maîtres d'ouvrage au cours des réunions –nous en avons conscience– n'ont pas nécessairement suffi à convaincre à ce stade. D'autres, comme le rappelait Gustave Defrance, ont exprimé leur frustration de devoir débattre d'un projet avant que les études ne soient terminées, même si l'expérience montre qu'en la matière, les conclusions définitives sont rarement très éloignées des premières orientations qui se dégagent. Et

enfin, la question du rôle de la DRIRE a été mentionnée, mais je crois que son représentant s'exprimera plus tard.

Vous avez donc exprimé, au cours de ces quelque neuf semaines de débats, de nombreux arguments, pour certains favorables au projet, d'autres moins favorables, voire carrément opposés. Des arguments que l'on retrouve de manière assez cohérente lorsqu'il est question de choix du site, et qui se regroupent finalement autour des trois thèmes majeurs que sont :

- les usages et fréquentations,
- l'environnement,
- et la sécurité.

Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je tenais à vous dire ce soir. Je vais maintenant laisser la place à Dominique Venet, qui va évoquer les pistes de travail que ces neuf semaines d'échange ont permis de dégager. Je vous remercie.

### **Dominique VENET**

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Je voudrais donc maintenant vous faire part des quelques réflexions communes à EDF et au Port autonome, concernant la manière dont nous souhaitons poursuivre l'instruction de ce projet dans les mois qui viennent, à la lumière de ce que vous avez exprimé, et sans préjuger de la décision définitive qui sera prise en avril prochain. Je voudrais vous présenter ces réflexions en quatre points :

- d'une part, les retombées économiques pendant le chantier,
- d'autre part, les retombées économiques pendant l'exploitation,
- la question des usages actuels du site,
- enfin les modalités de poursuite de la concertation après la phase de débat public, comme cela a été mentionné par la Commission.

Le premier point concerne donc les retombées économiques du terminal pendant le chantier lui-même. Quelles garanties apporter aux acteurs du Dunkerquois sur ce point pour que ces derniers bénéficient effectivement de ce projet s'il se réalise, et que les espoirs qu'il génère ne restent pas lettre morte ? Nous avons sur ce point engagé une réflexion interne, en particulier avec les services d'EDF, pour nous assurer que ce que nous pouvons proposer aujourd'hui était compatible avec les législations existantes.

D'une part d'inviter les entreprises non dunkerquoises qui seraient sollicitées pour la construction du terminal à consulter les entreprises locales. Concrètement, cela signifie que dans les appels d'offres figurerait notamment les coordonnées de la CCI et d'entreprises locales, accompagnées d'un descriptif de leurs activités et de leurs références passées. Cette action mise en avant est soumise aux analyses conformes à la réglementation, tant nationale qu'euro-péenne, en matière de passation de marchés. Dans le même cadre, EDF demandera à ses entreprises contractantes de mettre en place, d'une manière qui reste aujourd'hui à définir, des outils permettant de mesurer l'efficacité de ces consultations, et donc la contribution précise du chantier au développement de l'économie locale.

D'autre part, intégrer dans les marchés des clauses sociales relatives à l'insertion des personnes éloignées du marché du travail. Ces clauses pourraient par exemple se traduire par des incitations, voire des obligations de recrutement de chômeurs longue durée. Et dans le même esprit que précédemment, des outils de mesure seraient mis en place, afin d'évaluer l'impact effectif de ces clauses pendant le chantier. Bien entendu, pour ces aspects, nous nous appuyerons sur les savoir-



faire locaux que nous avons déjà identifiés, et que vous connaissez bien sûr mieux que nous, en particulier ceux de la CCI de Dunkerque et de la Maison de l'emploi, avec lesquels des contacts ont d'ores et déjà été pris. Cette dernière pourra notamment accompagner les entreprises pour leur permettre de gérer dans les meilleures conditions les différentes clauses sociales que nous venons d'évoquer. Dans le même état d'esprit, nous souhaitons inciter les entreprises locales à se préparer à l'arrivée de ce projet, si sa réalisation est décidée, notamment sur le plan des éventuelles formations à suivre pour leurs personnels. Sur cet aspect également, l'expertise d'acteur local ayant eu à mettre en place des procédures dites de grands chantiers –telle la CCID– sera précieuse pour les entreprises locales.

Le deuxième aspect concerne les retombées économiques pendant la phase d'exploitation du terminal. Sur ce sujet, nos contacts avec la Maison de l'emploi ont également visé à identifier comment préparer le moment venu des programmes de formation adéquats, pour permettre d'une part à la main d'œuvre locale de postuler sur les emplois du terminal, d'autre part aux entreprises locales de se doter des compétences adaptées pour répondre aux appels d'offres relatifs à la maintenance.

Concernant la question des éventuelles synergies, en particulier la filière froid et les frigories, une réflexion est aujourd'hui engagée sous l'égide de Dunkerque promotion, et avec la participation à la fois d'industriels locaux, de la Communauté urbaine de Dunkerque et de la CCID. Les deux principaux axes de cette réflexion sont, à ce jour, les suivants :

- D'une part, comment optimiser l'utilisation des frigories du terminal pour des entreprises déjà installées sur le territoire du port de Dunkerque et qui seraient à la fois plus éloignées du terminal et consommatrices de froid ?
- D'autre part, quels sont le ou les avantages compétitifs que pourraient apporter l'accès à ces frigories pour le développement de nouvelles filières, pas ou peu présentes à ce jour sur le Dunkerquois, comme la filière froid alimentaire ?

Concernant ces deux pistes, des exemples existent aujourd'hui en France, à Fos-sur-Mer notamment, mais également ailleurs dans le monde, notamment au Japon où l'utilisation du gaz naturel liquéfié est déjà le fait des industries locales depuis de nombreuses années. Je tiens enfin à rappeler, sur ce second thème, les retombées pendant l'exploitation, que le Dunkerquois a des compétences reconnues en matière de maintenance industrielle. 40 % des entreprises de maintenance de la région Nord-Pas-de-Calais sont installées à Dunkerque. Ce sont là, et les personnes intéressées le savent mieux que moi, des atouts que le territoire devra savoir mettre en avant au moment des appels d'offres de maintenance du territoire.

J'en viens maintenant au troisième sujet, celui des usages actuels du site du terminal. Je ne reviendrai pas sur les propos de Jean-Claude Terrier quant à l'attachement des populations locales à certains sites. Nous en sommes, encore une fois, parfaitement conscients. Je rappelle que dans l'hypothèse de la réalisation du terminal au Clipon, l'accès à la plage du même nom ne sera pas impacté en dehors des zones de sécurité liées au terminal, ce qui laisse –selon les études en cours– environ 3 kilomètres de plage pour les différents usages : pêche, baignade, etc. Je rappelle également que l'accès à la digue du Braeck n'est pas concerné par le projet.

Concernant la pratique des sports de glisse sur le site du Clipon, si le site était retenu, ainsi que nous l'avons déjà dit au cours de certaines réunions, EDF est prêt à se mettre autour d'une table avec les acteurs concernés, afin d'étudier dans le cadre d'un projet de territoire porté par une collectivité, la possibilité de créer un plan d'eau intérieur.

Enfin, nous confirmons aujourd'hui notre volonté d'étudier avec la DRIRE la faisabilité d'un accès au site du terminal avec des personnes identifiées pour l'observation des oiseaux, ceci sous réserve que des accès puissent être gérés dans les meilleures conditions de sécurité.

J'en viens au quatrième sujet, celui de la poursuite des études et de la concertation, en particulier sur la question environnementale. Nous avons entendu les remarques faites par certains sur la méthodologie des études, sur leur exhaustivité, ou encore les commentaires sur la neutralité de certains intervenants. Nous souhaitons sur ce point, tout faire pour que la transparence de ces études soit complète et que leur qualité ne puisse être mise en cause. C'est pourquoi, dans l'intervalle qui nous sépare de la décision des maîtres d'ouvrage et de la remise des dossiers pour instruction administrative, c'est-à-dire autour d'avril 2008, nous proposons la mise en place d'un comité d'experts. Ce comité aurait pour rôle d'interroger les maîtres d'ouvrage sur les études menées, de demander, le cas échéant, des compléments d'information, de proposer des mesures d'accompagnement et de rendre compte des résultats de ces démarches. Afin de garantir la neutralité de cette instance, celui-ci pourrait par exemple faire part de ses conclusions au SPPPI.

Qui trouverait-on dans ce comité d'experts ? Les discussions sur ce point sont ouvertes, mais nous avons déjà sollicité –ils ont accepté, et je les en remercie– au nom des deux maîtres d'ouvrage, d'accueillir un représentant du Conseil national de protection de la nature, le CNPL, ainsi qu'un représentant du Comité scientifique régional pour la protection de la nature, ainsi que deux ingénieurs écologues du Conseil général du Nord. La constitution de ce comité n'est pas close, et nous sommes ouverts aux propositions. Enfin, ce comité pourrait présenter un intérêt outre pendant la phase d'études, bien sûr pendant la phase des travaux, voire pendant l'exploitation du terminal pour ce qui concerne le suivi écologique. Ce sont là des choses dont nous reparlerons. Quant aux différentes études, elles feront l'objet, une fois terminées, d'une présentation devant le SPPPI.

Voilà ce que nous tenions, Jean-Claude Terrier et moi-même, à vous dire ce soir. Vous l'aurez compris : nous comptons, dans les mois qui viennent, poursuivre la concertation qui a été engagée avec vous lors de ce débat public. Cela permettra d'éclairer et d'expliquer la décision que nous prendrons en avril prochain sur la poursuite ou non du projet. En effet, cette décision, nous la prendrons certes à la lumière de l'avancement de nos études, mais également à la lumière du compte rendu et du bilan du débat réalisés par les commissions particulière et nationale du débat public, ainsi que des échanges avec les instances de dialogue, qu'elles soient existantes –telles que le SPPPI ou le Conseil de développement durable– ou à créer, telles que le comité d'experts que nous suggérons. Merci à vous tous de votre participation à ce débat pour un projet qui nous tient à cœur, merci à la CPDP pour l'organisation et la qualité du déroulement de ces échanges. Je vous remercie.

### **Serge CAZANAVE**

Bonsoir à tous. C'est un débat très fructueux que nous venons de vivre ensemble, pendant plusieurs semaines. Même s'il n'a pas été le sujet essentiel du débat public, cela a déjà permis de faire émerger un certain nombre de questions, préoccupations et réflexions sur le projet de la canalisation du transport du gaz naturel partant de ce terminal pour rejoindre Pitgam, puis Cuvilly dans l'Oise.

Nous avons bien évidemment pris note de toutes les interventions, aussi pertinentes les unes que les autres. Elles seront au cœur de notre projet, et viendront alimenter nos études et concertations locales à venir. Compte tenu du temps imparti, nous ne pouvons les présenter en détail. Toutefois, sachez qu'elles sont disponibles sur le site internet de la CPDP.

Deux préoccupations fortes se dégagent à propos de la canalisation de transport de gaz naturel :

- Tout d'abord, l'insertion de son tracé dans le port de Dunkerque et son intégration parmi les installations industrielles existantes, en particulier les sites Seveso ;
- l'autre préoccupation que nous avons entendue concerne l'organisation des travaux dans les zones agricoles.

En parallèle, l'information et la concertation auprès des habitants et de tous les acteurs concernés sont apparues comme essentielles et nécessaires le plus en amont possible. Par ailleurs, les questions sur les indemnités prévues pour les propriétaires, les exploitants agricoles et les riverains de la canalisation ont été posées. Enfin, des interrogations portaient sur la station de compression de Pitgam et la station d'odorisation du gaz naturel qui seraient mise en place si le projet aboutissait.

Forts de tout ce que nous avons entendu, voici comment nous proposons de mener la concertation à venir, et la réponse à cela aux recommandations de la CNDP prises lors de sa séance du 25 juillet 2007, suite à la saisine par GRTGaz, sur le projet de canalisation de transport de gaz.

Cette concertation aura pour but d'assurer l'information et de permettre l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques. Elle sera placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, et dans sa séance du 4 septembre 2007, la CNDP a nommé Monsieur Tenière-Buchot, l'actuel président de la CPDP.

Cette concertation locale portera sur les hypothèses de tracés, leurs conséquences et leurs impacts. Elle portera également sur toutes les autres questions exprimées lors du débat public actuel. Pour l'alimenter, nous nous appuyerons d'une part sur l'étude d'impacts, et d'autre part sur l'étude de sécurité, qui intégreront l'une et l'autre les différentes préoccupations exprimées. Par ailleurs, nous mènerons une concertation plus spécifique avec les propriétaires exploitants agricoles. Cette concertation sera basée sur le protocole national que nous avons signé en 2004 avec la profession agricole. Celui-ci précise les engagements de GRTGaz, en particulier en ce qui concerne les modalités de réalisation des travaux, dont la remise en état initial des terrains pour en préserver la vocation agricole, et les conditions d'indemnisation des propriétaires et exploitants concernés.

Pour terminer, comment vont se dérouler les prochaines étapes ?

Dans un premier temps, nous allons continuer à mener, comme pour tous les projets que GRTGaz réalise, les études sur le terrain :

- d'une part, l'étude d'impact, dont l'objectif est de définir les conditions d'insertion d'ouvrage dans son environnement. Elle prendra en compte les différentes préoccupations et contraintes locales. Parmi celle-ci, et il y en a bien d'autres : les drainages, la période des travaux, la gestion du chantier,
- d'autre part, l'étude de sécurité, qui vise à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour ne pas exposer les personnes et l'environnement à un risque inacceptable. Cela comprend en particulier la prise en compte des installations sensibles à proximité de la canalisation.

Et, si EDF prend la décision de poursuivre son projet de terminal méthanier, alors l'étape suivante sera l'organisation de réunions publiques locales, conformément aux recommandations de la CNDP, telles que je viens de les décrire, et que nous ferons donc sous l'égide de Monsieur Tenière-Buchot. Je vous remercie de votre attention.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup Monsieur.

### **.III Commentaires de l'Administration**

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je vais maintenant passer la parole à l'administration, et à son représentant Monsieur Michel Pascal, qui est le patron de la DRIRE-DIREN.

## **Michel PASCAL, DRIRE-DIREN**

Je ne suis modestement qu'un représentant de l'administration devant le Préfet de région, et je voulais m'associer tout d'abord, si vous me le permettez, aux remerciements d'avoir organisé un débat avec cette qualité. J'ai participé à plus de la moitié des débats, j'ai pu observer la grande cordialité et le fait que vous ayez cherché à donner la parole à tout le monde.

Il est difficile pour une administration en charge de la prévention des risques et de la prévention de l'environnement, la DRIRE et la DIREN, de se prononcer sur un tel projet à cette étape. C'est un exercice assez particulier. Nous sommes plus habitués à travailler sur des dossiers, et à donner en quelque sorte un label de sécurité, ou de garantie de bonne fin pour l'environnement, et j'ai compris, comme vous l'avez très bien dit, toutes vos attentes, et même une certaine frustration de ne pas pouvoir donner plus d'éléments, dès lors qu'effectivement nous n'avons pas de dossier.

Difficile, mais aussi facilité d'avoir en quelque sorte le choix entre tel ou tel site : le Clipon, les Huttes, sans parler du site *offshore*. Facilité, parce que finalement, pour le maître d'ouvrage, les maîtres d'ouvrage, le débat permet d'objectiver davantage les débats, peut-être de vous conduire à réfléchir et à expliciter les raisons de la préférence de tel ou tel site. Il est clair que tout ce dont nous disposerons comme études, avant même la décision du maître d'ouvrage, sera autant de gagné, et peut-être permettre de faciliter cette décision. Aujourd'hui, nous disposons d'études, qui sont d'ailleurs assez anciennes, sur les richesses floristiques et faunistiques du site du Clipon, et il y a beaucoup d'autres études ont été faites depuis un an tant en matière de sécurité que de protection de l'environnement, et tout ce qui pourra nous être produit sera utile.

Quatrième idée : nous avons parlé d'un terminal et puis, de là, où on le mettait. Le code de l'environnement stipule que toute installation en France doit tenir compte dans ses règles de sécurité de là où elle est. On ne gère pas de la même façon une usine, s'il en existe encore, en pleine campagne ou plus proche d'une ville. Il est clair que nous cherchons à conjuguer activité économique, activité humaine, et l'ensemble des espèces qui vivent ici. Je l'ai dit une fois, mais je crois que c'est important de dire que il n'y a pas de mauvais site, il y a des sites qui nécessitent plus d'attention que d'autres.

Les procédures sont nombreuses, pour celles dont j'ai la charge, et encadrent très fortement ce projet. L'installation elle-même, c'est une installation Seveso. Elle est donc soumise à une autorisation préfectorale, sur la base d'un dossier, avec une étude d'impact et une étude de danger. J'ai coutume de dire d'ailleurs que cette étude de danger c'est plutôt une étude de réduction des risques et un processus en quelque sorte itératif pour chercher à réduire les risques au maximum avant l'autorisation : Les fixations de servitudes d'utilité publique, donc avec des règles d'utilisation du sol autour de l'installation. Et puis après l'autorisation, le plan de prévention des risques technologiques, que vous commencez à bien connaître sur le Dunkerquois, créé par la loi du 30 juillet 2003. La canalisation : là aussi, fort encadrement, une autorisation de construction avec enquête publique, couplée avec la demande de déclaration d'utilité publique, puis notre enquête pour les servitudes d'utilité publique, et enfin, l'autorisation de mise en gaz.

Le rapport de sûreté de la centrale nucléaire de Gravelines : qui devra, que nous devons vérifier sa cohérence par rapport à un projet. Qui sera nécessairement, en tout cas très probablement, mis à jour en fonction de là où pourrait se situer le projet, et enfin la protection des espèces protégées dont il a aussi été question. La loi française interdit la destruction, la mutilation ou la perturbation intentionnelle des espèces protégées. De manière exceptionnelle, la destruction peut faire l'objet d'une autorisation, sous plusieurs raisons :

- qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante pour réaliser le projet, et que la justification de ce choix soit clairement décrite, d'où l'utilité d'avoir à examiner plusieurs sites ;

- que la destruction ne nuise pas au maintien dans un état de conservation favorable des espèces et des populations concernées ;
- et enfin que le projet soit, soit d'utilisation publique majeure dans santé ou la sécurité publique, ou pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris social et économique.

Ce dernier aspect de l'encadrement est l'une des procédures, avec la procédure de la canalisation, qui passent par un échelon national, puisqu'il y a passage au sein du Conseil national de la protection de la nature.

Je terminerai peut-être par trois idées. La première c'est que l'ensemble de ces analyses, me semble-t-il, ont vocation à s'insérer dans les analyses peut-être plus globales, ou à plus long terme des projets de développement durable du port, où pourraient s'inscrire des zones d'activité économique, et peut-être des zones de protection de la nature, puisque si dossier de description d'espèces protégées il y a, il y a nécessité de chercher à installer ailleurs les quatre à dix espèces, et à vérifier qu'elles s'installent bien là où on veut les installer.

La deuxième chose c'est que l'ensemble des risques, qu'ils soient technologiques ou biodiversitaires, sont à examiner avec un niveau égal de rigueur, puisque finalement les deux sites sont visés par ces risques, et enfin, et cela a été signalé, le Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles pourrait constituer un lieu, sûrement pas le seul, privilégié d'information, de concertation, d'éclairage, de débat tout au long du suivi projet. Et, bien évidemment, tout au long de son fonctionnement, si tel est le cas. Et enfin, je voulais vous assurer, aussi bien les maîtres d'ouvrage que l'ensemble des autres acteurs de la totale disponibilité de la DIREN et de la DRIRE, dès lors que vous aurez besoin d'elles pour avancer. Je vous remercie.

#### **.IV Interventions des auteurs de Cahiers d'acteurs**

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

Merci beaucoup Monsieur Pascal. Je vais maintenant passer à un exercice un peu délicat, puisque je vais demander aux cinq premiers auteurs représentant des associations qui ont rédigé les cahiers d'acteur, de bien vouloir monter sur scène : Monsieur Sename, pour l'Assemblée pour la défense de l'environnement du littoral Flandre-Artois bien connu sous le nom d'Adelfa, Monsieur Olivier Leroux, de Surfrider Foundation Europe, Monsieur Bril du groupe ornithologique et naturaliste Nord-Pas-de-Calais –GON-, Monsieur Piette de l'association le Clipon, et Monsieur Dussart, du Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise. D'abord, je voudrais remercier tous les maîtres d'ouvrage qui, tous les maîtres d'ouvrage, tous les auteurs de Cahiers d'acteur en dehors des maîtres d'ouvrage qui ont rédigé dossier support, d'avoir rédigé autant de Cahiers d'acteurs. Nous avons été surpris, mais nous avons surtout été ravis, de voir l'intérêt qui a été donné. Je crois que quand on a quelque chose à dire, et on ne doute pas qu'il y ait beaucoup de choses à dire, on le dit en quelques minutes. Je dis cela, parce qu'il y a 19 cahiers d'acteurs : 2 à 3 minutes pour chacun, cela ne fait pas beaucoup pour chacun mais, dans l'ensemble, cela fait beaucoup. Si nous voulons tenir un horaire à peu près convenable, et nous avons déjà pris un peu de retard... Merci pour l'autodiscipline que vous voudrez bien observer. Monsieur Sename nous vous écoutons.

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

Bonsoir. Je vais essayer de tenir le tempo. Je vous signale qu'il y a tout de même 30 associations dans l'ADELFA donc vous allez échapper à 30 discours. Ceux qui ont participé aux précédents débats l'auront compris : à l'ADELFA, nous aimons notre région. Nous sommes donc particulièrement attachés à deux valeurs, la préservation de ce qui nous reste de patrimoine naturel,

et la qualité de vie des habitants. En ce sens, la protestation que nous avons exprimée –mais à mon avis, il n'y a pas de débat s'il n'y a pas de protestation– est d'abord sociale face aux ambitions de grands groupes –ici c'est EDF, ailleurs c'est Poweo– qui entendent se situer sur un marché réputé porteur. Notre protestation est également positive. Je rappelle que l'ADELFA était la seule à proposer une alternative qui avait le mérite de régler beaucoup de problèmes sensibles : une installation *offshore*.

En sommes-nous réellement conscients ? Avec déjà 13 sites Seveso dont la centrale nucléaire, ça a déjà été dit, et demain -pourquoi pas pendant que nous y sommes, peut-être un EPR ?- nous pouvons tout de même nous demander si, comparativement à d'autres régions, notre population n'a pas hérité de plus d'inconvénients, de dommages dits collatéraux, que d'avantages réels.

Je rappelle qu'ici sévit un chômage endémique, à plus de 11 % -3 points de plus que la moyenne nationale- même si nous avons maintenant une magnifique vitrine industrielle ; nous avons aussi ici un pouvoir d'achat médiocre. Tout cela, c'est certainement parce que pollution et accumulation des risques ne constituent pas la meilleure des cartes de visite pour faire venir les entreprises performantes, à haute valeur ajoutée. Pollution et risques jouent le rôle de repoussoir. Alors sûr, avec un nouveau site Seveso seuil haut, nos affaires ne vont pas s'arranger, même au niveau de l'emploi. A cet égard, et eu égard à ce que va coûter le terminal en termes d'investissements, 700 millions d'euros, songeons qu'avec beaucoup moins de 1 % de ce pactole, on sauverait les 30 emplois directs menacés de l'abattoir communautaire, et les 70 autres qui sont induits. Cela mérite tout de même réflexion.

Nous avons aussi ici une situation sanitaire particulièrement préoccupante, vous avez vu dans la presse ; ce n'est pas nous qui le disons. Donc, bref d'autres développeront ce point. (*sonnerie d'alerte sur le temps de parole écoulé*). Comme on l'a fait pour le terminal Statoil, on va une fois de plus regarder le gaz passer dans les tuyaux, pour s'en aller desservir une clientèle extérieure, pour le plus grand bénéfice des actionnaires d'EDF et de l'Etat. Alors bien sûr, on rétorquera que la collectivité et le port bénéficieront au passage de la manne providentielle. Mais la population, avec un terminal gazier que l'on a déjà, il faut quand même savoir, ça a été dit par d'autres, que nous sommes actuellement desservis par le gaz venu de Rhonin, un gaz pauvre, au pouvoir calorifique moindre, parce qu'il contient davantage d'azote que le gaz riche. C'est quand même un comble. Rappelons aussi, et ce fut dit à Pitgam, que les personnes habitant à côté de l'actuelle station de compression ne sont même pas desservies, parce que dites non éligibles. C'est encore un comble. En fait, notre région est et reste sacrifiée sur l'autel d'un productivisme digne de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Si du moins on innovait, on sortait des sentiers battus pour tenter le *offshore* et limiter ainsi l'aliénation d'espaces naturels, et les risques d'une accumulation de sites Seveso ! Mais non : l'alternative que nous proposons, la seule, a été balayée après un réquisitoire "maison" à sens unique. J'en termine, nos décideurs –hier présents dans les débats, certains préférant négocier en coulisses– ne se sont pas encore aperçu que les régions qui vivent, se développent, sont attractives, sont celles qui se sont détournées de cette vieille croyance dans le toujours plus, la mystique de l'industrialisation à tout va. Au Verdon et à Antifer, apparemment, on l'a compris et on y rencontre beaucoup d'écharpes au premier rang des opposants. Je vous remercie.

### **Olivier LEROUX, Surfrider Foundation**

Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs, la Surfrider Foundation est une association internationale qui lutte contre la pollution marine et les atteintes sous toutes leurs formes au littoral. Donc évidemment, par rapport à notre statut, nous avons émis un avis défavorable contre le projet pour trois raisons. Tout d'abord, la privation de la plage, la protection du littoral et les pollutions marines. Pour la pollution de la plage, nous allons priver une population locale déjà fortement défavorisée sur le plan de son environnement de son droit à la

nature. Les riverains sont fortement attachés à cette plage qui est notre dernier espace naturel littoral. Ils ont déjà offert à l'industrie leur cadre de vie, pour certains leur santé, et aujourd'hui, ils vont être amputés d'une part de leurs loisirs et d'un lieu de repos qui leur permettait parfaitement, et gratuitement, de passer un moment en famille dans un cadre agréable. La plage du Clipon participe à donner un lieu de vie jusqu'ici préservé et intégré à cette zone industrielle lui conférant une dimension humaine qu'elle va perdre avec sa plage, en cloisonnant les habitants des communes voisines dans un corridor Seveso. Ce projet va également priver d'un lieu de loisir d'autres personnes –tout aussi nombreuses– qui viennent parfois de loin. Je pense aux planchistes, aux kitesurfers, aux ornithologues, aux pêcheurs, etc. Si aujourd'hui le patrimoine littoral local est déjà bien atteint, ce n'est pas un argument en faveur d'un tel projet.

En ce qui concerne la protection du littoral, ce projet est une erreur car il va détruire un cordon dunaire conséquent, modifier le trait de côte et la courammentologie et affaiblir une protection naturelle importante. On sait bien aujourd'hui qu'une modification –même minime– d'un écosystème naturel peut rompre l'équilibre écologique du milieu. Si les conséquences se feront sentir à très court terme, les processus de retour à la normale, eux, seront beaucoup plus longs. Aujourd'hui, en Europe et dans le Monde, partout où on a endigué, où on a gagné du terrain sur la mer, dans les baies françaises, sur les polders hollandais, on desserre l'étreinte qu'on a infligée au littoral, on "dépoldérise", conscients des enjeux climatiques futurs et de la protection des populations. Dans ce projet, on continue d'aller contre-nature.

Avec 5 500 kilomètres de côte en métropole et 1 500 kilomètres outre-mer, notre littoral possède un potentiel qu'il serait temps de valoriser, et surtout de préserver. La pression sur le littoral est de plus en plus forte, les paysages traditionnels de bord de mer cèdent inexorablement leur place aux zones urbaines et industrielles. La somme de ces projets entraîne une perte irrémédiable de patrimoine littoral au niveau national.

En ce qui concerne la pollution des eaux de baignade, j'ai eu l'occasion de vous exposer à Pitgam, le 16 novembre dernier, les enjeux en termes de qualité des eaux de baignade que nous allons devoir relever. En effet, la directive européenne 2006-7/CE sur la qualité des eaux de baignade sera transcrite en droit français à partir de mars. Elle est tout simplement quatre fois plus sévère que la réglementation en vigueur actuellement. Cette nouvelle donne a d'ailleurs été présentée très récemment, le 28 novembre dernier par la Commission eau de notre SPPPI, à la Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Omer.

Pour résumer au plus simple, nous craignons en fait que le projet méthanier réunisse certaines conditions pour modifier le biotope de certaines bactéries présentes sur nos côtes (et non pas celles apportées par le terminal méthanier comme on a pu s'en expliquer). Je ne vais pas rentrer dans les détails techniques mais, de fait, si on reprend les prélèvements effectués par la DASS sur la digue des Alliés et le poste de Malo centre, on dépasse plusieurs fois, sur une seule saison les taux admissibles par la future législation sur les entérocoques et les E. Coli. Des efforts sont faits par les acteurs locaux compétents, ils arriveront sûrement d'ailleurs à un équilibre pour rentrer dans le cadre de cette loi. Cet équilibre sera fragile et ne tolérera que peu de perturbations du milieu. Le risque de fermeture de la plage est donc patent face à ce projet sur les plages du Dunkerquois. A ce sujet, les maîtres d'ouvrage nous ont aimablement répondu, pas plus tard qu'hier, et je vous invite à consulter cette réponse sur le site de la CPDP dans la rubrique "Avis". Cependant, je pense que l'exigence qualitative des éléments que nous attendions n'a pas été bien saisie. Je vous remercie donc, au niveau des maîtres d'ouvrage de vous être penchés sur la copie mais, par contre, en ce qui concerne les arguments qui ont été fournis vous ne démontrez rien. Votre réponse n'est qu'une liste d'affirmations basées sur un raisonnement empirique, sans aucune argumentation scientifique, et sans même présenter les résultats des analyses que vous invoquez. Donc, pour l'instant, nous avons bien compris que vous invitiez poliment la population habituée à la plage du Clipon à se rabattre sur

la digue du Braeck, là où la qualité de l'eau laisse à désirer, et où la qualité de l'air n'a rien à lui envier, ce qu'évidemment nous réprouvons. Nous avons bien compris que vous ne souhaitiez pas provoquer une interdiction de baignade sur les plages de Malo, et ainsi impacter fortement l'économie des stations balnéaires. Il ne vous reste plus qu'à nous le démontrer. Mesdames et Messieurs, je vous remercie.

### **Bernard BRIL, GON**

Je vais donc présenter très rapidement puisque nous sommes limités en plus par une petite sonnerie à laquelle tout le monde n'a pas le droit. Je vais donc présenter deux points d'abord donner l'impression générale que j'ai eue, à la suite de tous ces débats publics sur des sujets pour lesquels je ne suis pas spécialement compétent, et ensuite, parler plus précisément, de l'aspect biodiversité.

Je peux constater que ce projet, à mon avis, ne correspond absolument pas aux engagements qui sont pris. On nous parle de diminution de 20 % de l'énergie, on nous parle d'émission de 20 % des gaz à effet de serre. Et qu'est-ce qu'on nous propose ? On nous dit que ça diminue un petit peu : certes, mais on nous dit surtout que on va augmenter la consommation pendant encore une trentaine d'années. Est-ce qu'il faut croire que le Grenelle de l'environnement, tout comme Bali, Kyoto etc. tout ça ne sont que des mots dont on ne tient pas compte ?

On nous parle d'indépendance nationale : je ne comprends pas trop. Aller chercher du gaz ailleurs, avec des bateaux qui ne nous appartiennent même pas, en quoi c'est de l'indépendance nationale ?

On nous parle de la diminution du chômage localement. J'ai fait un petit calcul, ça devrait faire dans les 0,5 %, et en plus on n'est même pas sûr, avec toutes les perturbations que ce trafic va faire, que ça ne va pas plutôt le faire augmenter le chômage.

On nous parle de sécurité : là aussi ça ne me convainc pas. Après avoir posé trois fois la question, j'ai quand même appris qu'on était le seul site au monde où on voulait installer un terminal méthanier à moins de 5 kilomètres d'une centrale nucléaire. Ça donne un petit peu l'impression désagréable d'être pris pour un cobaye de laboratoire.

On nous parle de périmètre : alors là, 890 mètres ici, : j'admire la précision, mais 1 000 mètres au Havre, et puis pour les bateaux, là, c'est un mile marin, c'est le double, difficile là aussi d'être convaincu. Ce ne sont que quelques exemples bien entendu, sonnette oblige. On nous a dit aussi : « *oh de toute façon 13 sites Seveso, alors, pourquoi ne pas en prendre un 14<sup>e</sup> ?* ». Et puis pourquoi pas un 15<sup>ème</sup>, et un 20<sup>ème</sup> et puis jusqu'où ? Vous pourrez voir jusqu'où par vous-mêmes. Donc je ne suis absolument pas convaincu de l'intérêt de la construction de ce site à la suite de tous ces débats. Maintenant on nous parlait effectivement de deux sites : mais il s'est avéré là aussi je ne suis pas très convaincu des éléments qui ont été apportés pour éliminer les deux autres sites, le site des Huttes pour des raisons de sécurité. D'accord mais j'ai l'impression que la sécurité elle n'est pas beaucoup mieux réalisée au Clipon. Quant au site *offshore*, j'ai l'impression que vraiment le seul argument est purement économique, et que tout le reste n'est que quelque chose là encore qui ne me convainc pas.

Alors on parlait du site du Clipon puisqu'apparemment c'est bien celui-là qui semble avoir été retenu. Je ne détaille pas le nombre d'espèces etc. qui sont protégées, le nombre de paysages... Il y a des lois, des lois françaises, des lois européennes. J'espère que ces lois vont être respectées, j'espère que je ne devrais pas modifier mes cours sur le chapitre "la loi est la même pour tous" par exemple. J'espère aussi que quand des journalistes viendront l'année prochaine admirer le site et les sternes naines en particulier –parce qu'il n'y a aucune raison évidemment que l'année prochaine sur le site les sternes ne reviennent pas encore plus nombreuses, c'est comme ça depuis des années– j'espère que je ne devrai pas leur expliquer que c'est peut-être la dernière fois qu'ils pourront profiter de ce magnifique spectacle. Parce qu'on nous propose des mesures de compensation mais



qui, à mon avis, n'offrent absolument aucune garantie d'efficacité. Je suis bien contraint, malgré quelques propositions qu'on avait faites, de déclarer que je ne vois pas, absolument aucune possibilité pour que le terminal s'installe sur le site du Clipon.

### **Julien PIETTE, Le Clipon**

Bonsoir. Nous on vient simplement de déposer -il y a peu- notre Cahier d'acteurs. On est une association un peu particulière de protection de la nature, puisque notre but n'est que d'observer la migration des oiseaux sur le site du Clipon. Je ne rentre pas dans le détail puisque tout a été mis en ligne hier sur le site. Très rapidement, le site du Clipon est le seul en Europe à proposer l'avantage d'être une digue à 3 kilomètres en mer, ce qui nous permet de compter les oiseaux qui sont invisibles ailleurs, et ce qui nous permet d'avoir une estimation très très précise des effectifs et leur fluctuation depuis une décennie puisque c'est le seul site qui permet d'observer certaines espèces pélagiques, c'est-à-dire qui vivent en haute mer et on vient de l'Europe entière nous rendre visite pour constater cet avantage spécifique, puisque il n'est pas rare chaque automne d'être en présence de Hollandais, de Belges, mais aussi d'Anglais, et parfois même de Danois et d'Espagnols. Notre renommée est internationale par l'avantage que présente le site, et par la qualité du suivi qui est fait par les membres de l'association. Donc voilà pour la présentation rapide.

Pour ce que l'on pense du projet, nos conclusions sont un peu similaires à celles du GON, bien évidemment. C'est-à-dire que nous n'avons pas été convaincus une seule fois par les explications qu'on a eues au cours des débats. Si je reprends deux trois points qui m'ont vraiment heurtés, le premier évidemment c'est pour la colonie de sternes naines, puisque personne ne nous a proposé un site ou une alternative pour transplanter la colonie. La seule situation qu'on nous propose, c'est toujours celle qui s'est passée à Zeebrugge. Ce qu'il faut savoir, c'est que si les sternes naines sont à Dunkerque, c'est parce qu'elles ont été chassées de Zeebrugge, et que ce qu'ils ont essayé de préparer pour faire revenir les sternes n'a pas fonctionné puisqu'elles sont toutes venues chez nous. Donc ça c'est le premier point.

La deuxième chose qui nous semble très très inquiétante également, c'est la modification du trait de côte puisque personne n'a été capable de nous montrer une étude sur les sédiments, sur le changement du trait de côte. A chaque fois qu'on posait des questions, il y a encore peu, personne n'a été capable de nous répondre.

Et puis pour en terminer, pour faire gagner du temps aux autres intervenants, et pour éviter la petite sonnerie, je n'aime pas trop, la chose qui m'a choqué ce soir, c'est d'entendre le représentant de la DRIRE et même son directeur nous dire "*la loi existe, mais on peut la supprimer, on peut la modifier dans des cas exceptionnels*", et comme l'a dit mon collègue, car moi aussi je suis professeur d'éducation civique, je me vois très mal en train de dire à mes élèves : « *la loi est la loi, mais pour certains, il y a d'autres avantages que la loi* ».

Et 70 emplois du gaz naturel qui dans 70 ans ne servira à rien n'est pas argument pour supprimer la loi. La loi est la loi, même pour une sterne naine, je sais bien que pour certains c'est la pire de leur cauchemar les sternes naines, la sterne naine dans deux, trois, quatre, 500 ans elle sera encore là, si on la protège, le gaz il n'y en aura plus. Créer des emplois dans le monde du développement durable, vous allez en créer des milliers : dans le gaz, vous allez en faire 70. Là, on sera avec vous pour vous proposer des solutions. Mais franchement, ce port méthanier, préparé comme il est, on sent un intérêt économique, la volonté d'hommes politiques de faire valoir cette réussite. Il n'y a en rien une volonté de développer le développement durable et la survie des espèces. Merci.

### **Jacques DUSSART, Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise**

Mesdames, Messieurs les membres de la Commission, messieurs, d'abord je vais vous dire que je ne devais pas prendre la parole ce soir mais le rapporteur n'ayant pas été disponible, il a fallu que je m'y colle. Le Conseil du développement durable de l'agglomération dunkerquoise a été saisi par le président, Michel Delebarre, le 1<sup>er</sup> octobre et durant ce mois d'octobre, nous avons réussi à faire trois réunions et je ne vais pas reprendre l'ensemble des travaux en deux minutes, je vais donc aller à la conclusion.

D'abord je devrais dire que le document qui nous a été présenté avait manifestement besoin d'être enrichi. Je suppose que si aujourd'hui on devait réécrire notre avis, nous l'écririons différemment, parce qu'un certain nombre de réponses a déjà été donné, et notre curiosité, nos interrogations ont été en partie satisfaites.

Le projet de terminal méthanier présenté par EDF et le Port autonome constitue une opportunité de développement du trafic portuaire et de la plate-forme énergétique de Dunkerque mais ce projet ne peut être envisagé que dans le respect des principes du développement durable et je crois que cela a été ce soir répété considérablement. Des points majeurs ont été soulignés par le Conseil de développement :

- la maîtrise de la sécurité des personnes et des biens,
- le respect de l'environnement et éviter le maximum de nuisances,
- l'assurance qu'il n'y aura pas de gel pour le trafic dans le port, pour les autres usagers du port.

Le Conseil du développement estime aussi que le projet doit s'accompagner d'un engagement des maîtres d'ouvrage et d'EDF en particulier pour participer au développement d'un pôle de compétitivité énergétique, en implantant un centre de recherche et de développement sur les territoires, c'est-à-dire participer aux efforts de l'agglomération en faveur des économies d'énergie et des énergies renouvelables. Enfin, profiter de leurs réseaux pour implanter le maximum d'activités nouvelles. Nous souhaitons aussi qu'il soit fait, mis en place, une procédure "grand chantier", qui permet, mais ça a été dit, qui permet la participation du plus grand nombre de personnes en recherche d'emploi.

En résumé, le territoire dunkerquois doit s'attacher à être exemplaire sur le plan écologique le développement durable, étant donné le nombre de sites Seveso que nous y constatons. Merci.

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

Je remercie ceux qui viennent de prendre la parole, et je vais appeler cinq autres intervenants, auteurs de Cahier d'acteurs : Monsieur Lammin pour la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, Monsieur Wecksteen pour le Dunkerque flysurfing club, une personne dont je n'ai pas eu le nom pour Waves59, Monsieur Brouwer pour la Fédération des chasseurs du Nord, et Monsieur Longuemare pour l'Association des pêcheurs du littoral dunkerquois. Merci beaucoup.

### **Paul LAMMIN, Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque**

Monsieur le Président de la Commission des débats publics, Mesdames et Messieurs les membres, Messieurs les élus locaux, Messieurs les présidents d'associations, Mesdames, Messieurs, je voudrais tout d'abord excuser notre président de la Chambre de commerce qui s'est absenté aujourd'hui. Et qui est parti sur Londres avec le SNCO, en prévision des Jeux olympiques de 2012. Alors il n'est pas parti évidemment pour s'entraîner mais il est parti pour voir s'il n'y avait pas là aussi de possibilité de retombées économiques pour notre région.

Alors c'est difficile évidemment de résumer en quelques minutes tous les arguments en faveur de ce projet. Je me limiterai donc à deux points principaux. Un projet de cette envergure ne peut réussir

sans ancrage dans son territoire. Avec la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, ce territoire saura répondre aux attentes des maîtres d'ouvrage : Port autonome, EDF et GRTGaz. Je prends quelques exemples : la plate-forme énergétique du Dunkerquois se caractérise par des installations performantes et sûres, avec la mise en œuvre de techniques innovantes, qui mettent en œuvre un véritable savoir-faire en matière de production d'énergie, avec par exemple la cogénération avec DK6, et avec la valorisation énergétique des déchets. Le Dunkerquois est une terre de PME de maintenance industrielle reconnue, on l'a signalé tout à l'heure, et n'oubliez pas que nous occupons une position de leader régional dans ce savoir-faire, dans la compétence, et les hauts niveaux de qualification sont reconnus au niveau national. Le pôle de maintenance du territoire dunkerquois, avec ses 276 entreprises et ses 7 200 salariés, saura répondre aux exigences du maître d'ouvrage, que ce soit pour la phase de construction, pour la phase et l'aspect de maintenance, et évidemment pour les révisions périodiques. La Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque a incité ces entreprises à placer des notions de sûreté, de sécurité, de qualité en tête de leurs préoccupations. A ce jour, 229 PME sont certifiées MAS, c'est-à-dire qu'elles ont déployé et développé un système de management de la sécurité basé sur l'analyse des risques, et les actions de prévention des accidents et des situations dangereuses.

Les retombées socio-économiques attendues seront partagées par tous. Sur la base de ce qui a été observé à Fos, les retombées économiques locales directes et indirectes sont estimées, en phase d'exploitation, à 50 millions d'euros, 20 millions d'euros en masse salariale, sous-traitance et achats locaux, 20 millions d'euros de taxes locales et 10 millions d'euros d'autres retombées. Ces recettes, bien évidemment, bénéficieront en priorité à la population et aux entreprises dunkerquoises, mais aussi au développement des installations portuaires. Ce terminal sera donc aussi générateur de développement économique.

Ceux qui me connaissent seraient déçus que je ne parle pas évidemment du commerce, puisque à Chambre de commerce je suis un peu le représentant du commerce et je sais aussi que le monde du commerce bénéficie des retombées économiques de notre industrie, mais aussi que votre boulanger et votre restaurateur a bien besoin de gaz pour pouvoir vous servir. En fait, la CCI ne néglige pas l'importance du patrimoine naturel et, il faut le souligner, environnemental du port de Dunkerque, mais elle estime que le fait que le site vraisemblable d'implantation soit localisé partiellement sur une ZNIEFF ne doit pas représenter un obstacle majeur à la faisabilité du terminal méthanier. Vous l'avez compris, la CCI estime qu'aucun autre territoire ne possède autant d'atouts que Dunkerque pour accueillir le terminal méthanier. Merci de votre attention.

### **Christophe WECKSTEEN, Dunkerque flysurfing club**

Bonsoir. Tout d'abord, merci à l'ensemble des acteurs de ce débat public qui nous ont permis au cours de ces deux mois de bien comprendre la problématique et le fond du dossier. Concernant le kitesurf et les autres sports de glisse, pour être bref et ne pas reprendre l'ensemble de notre cahier d'acteurs, le message principal que nous souhaitons faire passer depuis le début de ce débat public, c'est que la disparition du Clipon mettra en danger de façon certaine la vie de nombreux kitesurfeurs et véliplanchistes dans la région et d'ailleurs. L'accident récent de Port-La-Nouvelle, dans le Sud de la France, qui a coûté la vie à un véliplanchiste, nous rappelle tristement que tous les drames en mer peuvent être fatals. Nous avons évoqué cet accident lors de la réunion de Pitgam. Faire disparaître le Clipon, sans mesure compensatoire, c'est priver la région dunkerquoise de l'un de ses espaces de liberté. Nous tenons à souligner que nous avons présenté nos actions aux instances régionales représentatives de la Fédération française de vol libre, et que nous sommes aujourd'hui soutenus dans notre action par la Fédération française de vol libre, par le Comité départemental vol libre, et par la Ligue du Nord-Pas-de-Calais, ainsi que par certains professionnels tels que Cyril Coste qui est kitesurfeur d'origine dunkerquoise qui s'excuse de ne être là ce soir, et que Thomas Coquelet, champion du monde en 2005. Nous restons persuadés que nous pouvons

concilier le développement industriel l'économie, l'environnement et le respect du cadre de vie, et que nous pouvons dès aujourd'hui éviter des accidents qui auront lieu demain.

Pour cela, le Dunkerque flysurfing club vous a proposé des pistes de réflexion pour ce que nous avons appelé un "plan B". C'est avec une proposition alternative et consensuelle à l'égard des autres acteurs que nous serons fondés à nous positionner objectivement dans le cadre de l'enquête publique. Nous avons bien noté lors des réunions de Pitgam, de Saint-Georges-sur-l'Aa et ce soir que vous aviez bien pris en compte ce point-là. Vous savez que Dunkerque est devenue ces dernières années un haut lieu du kitesurf, et vous savez qu'on peut trouver des solutions. Nous tenons tout de même à souligner l'intervention de Monsieur Schepman à Saint-Georges-sur-l'Aa, qui parlait de notre plan d'eau intérieur et qui spécifiait que, dans quelques années, soit on décide d'inonder certains des 100 000 hectares qui sont concernés par la zone des Wateringues ou on se dit qu'on est intelligents et on crée une zone où on peut faire du kitesurf, et on en profite également pour sauver notre territoire (voir le verbatim de la région de Saint-Georges-sur-l'Aa).

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs de la Commission du débat public, de l'équipe technique et du secrétariat, représentants du maître d'ouvrage, représentants des associations, rédacteurs de Cahiers d'acteurs ou simples usagers du Clipon, merci d'avoir suivi et animé ce débat et merci de nous avoir entendus.

Pour conclure, Messieurs les maîtres d'ouvrage, nous tenons à vous rappeler une obligation morale à notre égard, et nous attendons vos propositions alternatives. Nous comptons bien sur votre initiative pour faire le premier pas et les premières propositions de plan de travail, et de lancer des réunions avec les acteurs qui sont concernés, projet pour lequel nous missionnerons bien entendu une équipe dédiée. Merci.

### **Francis DUHAUT, Waves59**

Bonsoir. Je me présente Francis Duhaut, créateur et administrateur du forum Waves59.fr. J'ai l'honneur de représenter ce soir l'ensemble des membres de notre forum. Nous sommes environ 120 membres, tous passionnés de planche à voile. Tous pour la plupart pratiquons ce sport depuis plus de dix ans sur le spot du Clipon, un spot qui nous permet de naviguer en toute sécurité, par tous les temps. Idéalement orienté pour les vents dominants d'Ouest et de Sud-Ouest, le site du Clipon est devenu un haut lieu pour la pratique de la planche à voile et du kitesurfing. Débutants et confirmés trouvent leur bonheur dans cette baie offrant des conditions de navigation exceptionnelles, une faible profondeur, un retour à la plage en cas de problème, des vagues faciles et un vent souvent plus consistant qu'ailleurs, sont autant de facteurs qui ont fait la réputation de cet endroit unique sur le littoral. Il n'est pas rare de voir, les bonnes journées, près de 100 planches et kites confondus, quand les conditions sont très bonnes. L'hiver, là où les températures descendent en dessous des 10 degrés, cet endroit nous permet de continuer à pratiquer notre sport en toute sécurité. Cela est très important.

Le projet du terminal méthanier nous est parvenu en fin d'année dernière, un choc pour tous. Quand on parle de l'éradication du site du Clipon. Nous savons que notre présence n'est que tolérée, et que l'accès au site est normalement interdit. Nous remercions d'ailleurs le PAD pour nous laisser naviguer. Nous essayons d'être disciplinés, de ne pas aller au-delà des bouées qui délimitent la zone de navigation. Aucun accident, je pense pour ce qui concerne les planchistes, de repêchage, n'a été signalé, ni je pense du côté des kitesurfs. Mais revenons au projet de terminal méthanier, nous sommes conscients des enjeux économiques de ce projet pour le PAD. Deux sites d'implantation sont proposés : le Clipon et les Huttes. Ce dernier fut à notre goût trop rapidement écarté, alors qu'il pourrait être le mieux placé à notre sens. La proximité de la centrale de Gravelines ne doit pas être un frein. Après tout, vous avez insisté sur le fait que les risques d'un accident sont quasi-nuls. Au nom de tous les passionnés que nous sommes, nous vous demandons de revoir cette option, et de

prolonger ce débat, afin de trouver ensemble la meilleure solution pour ce projet. Nous souhaiterions tant que nos enfants puissent profiter de cet endroit, alors s'il vous plaît, pour eux, pour la nature, pour nous tous, mettons-nous tous autour d'une table, et essayons de travailler autour de cette possibilité d'implantation sur le site des Huttes. Merci.

### **Charles BROUWER, Fédération départementale des chasseurs du Nord**

Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les présidents ou représentants des associations, Mesdames, Messieurs, j'ai l'honneur de parler ce soir au nom non pas que de la Fédération départementale des chasseurs mais je représente un peu le débat qui s'est déroulé au sein de six associations de chasse qui pratiquent leur activité sur ou aux alentours du site. Ce sont des associations très variées puisque vous avez une association qui chasse sur le domaine public maritime et portuaire, vous avez deux associations de chasse qui regroupent des personnes ayant des activités professionnelles liées directement aux activités portuaires, je pense aux dockers et je pense également au personnel du Port autonome de Dunkerque, et nous avons deux associations locales qui regroupent les chasseurs des communes de Mardyck et Loon-Plage, et une association de chasseurs agriculteurs, qui travaillent sur cette zone. Ceci représente à peu près potentiellement 1 000 chasseurs, 1 000 chasseurs pour qui ces territoires sont des territoires où ils peuvent bien sûr pratiquer la chasse, mais pour lequel il y a une histoire profonde, et je l'avais dit il me semble à Saint-Georges-sur-l'Aa, entre un territoire et des hommes parce que le Clipon, avant d'être ce que c'est aujourd'hui, c'était d'abord un hameau de la commune de Loon-Plage je tiens à le répéter. Rappelez-vous, il y a des anciens dans la salle, c'est eux qui me l'ont dit d'ailleurs puisqu'ils l'ont vécu, il y avait quand même un hôtel, il y avait une chapelle, il y avait deux cafés, il y avait une école et c'étaient des gens qui vivaient humblement, entre deux mondes, celui de la mer et de la terre. Et comme tout humain, avec son opportunisme, ces hommes et ces femmes ont très, très vite su exploiter cette situation, et la chasse et la pêche ont été souvent au cœur et de leurs activités, et de leurs loisirs, mais aussi quelque part c'est une activité économique. C'est pourquoi ce soir, je ne me trompe pas de région, je suis bien à Dunkerque, et non au Havre, mais les chasseurs on aurait peut-être une approche de Normands parce qu'on est ni pour ni contre. Alors, quand on a analysé ça, c'est sûr que l'héritage du Clipon au niveau environnementaliste, il est fort et nous le savons très bien. Les études, les experts le démontrent, un certain nombre d'espèces remarquables, rares, mais pour nous également, des espèces d'intérêt cynégétique très fort. On regrette parfois qu'ils n'ont pas été mis assez en avant, parce que si je prends une espèce comme la Perdrix grise, sachez que dans ces régions autour de Loon-Plage et Mardyck, nous avons à l'heure actuelle en populations naturelles les populations les plus fortes de la répartition de cette espèce en Europe.

Nous sommes aussi conscients que les hommes ont pu répondre à certaines attentes sur ces lieux historiques : la chasse et la pêche bien sûr en premier, mais les naturalistes, les amoureux de la nature, les amoureux de sport de glisse nautique et toutes ces activités sans normes et sans règles sont venus s'abriter en parfaite symbiose, et je pense que c'est à souligner, parce que c'est une expérience riche qu'il ne faudrait pas abandonner en cours de chemin suivant l'évolution de ce site. Cela veut dire qu'au-delà du projet, s'il se réalise à Dunkerque –et je ne vais pas m'étendre sur la perte en termes de biodiversité, sur les paysages, sur les habitats, sur les espèces, d'autres personnes se sont exprimées, nous avons également exprimé notre sentiment dans notre cahier– nous pensons et nous faisons nous particulièrement confiance aux hommes, et c'est l'histoire de ce site qui nous incite à prendre cette position. C'est pourquoi ce soir je voudrais vous dire ce que proposent les chasseurs dans l'hypothèse où ce terminal méthanier se ferait sur Dunkerque. Nous proposons cinq axes dans notre réflexion :

- le premier : exister, parce que les chasseurs demandent à ne pas être, et ce soir, on est là, et nous en sommes heureux, exclus du projet, du débat et des situations à venir ; la chasse est un élément fondamental du tissu social, garant d'un patrimoine commun ;
- le deuxième axe : proposer. Les chasseurs souhaitent vivement être associés le plus en amont possible à tout dialogue, initiative, négociation, groupe de travail ayant un rapport avec le projet. Le savoir-faire, leur organisation, les moyens disponibles nous positionnent comme des interlocuteurs incontournables ;
- troisième axe : partager. Les chasseurs proposent d'apporter leur expérience concernant la gestion des habitats et des espèces ; d'apporter également un autre regard sur la protection et la gestion de la biodiversité. S'il est vrai que certaines espèces sont régulièrement citées pour valoriser le site du Clipon notamment, d'autres espèces font partie de ce patrimoine et méritent également toute l'attention des acteurs locaux et des maîtres d'ouvrage. Nous ne revendiquons pas le terme d'experts, mais d'acteurs constructifs. Nous avons toujours l'habitude de dire « *grands diseux, petits faiseurs* ».
- le quatrième axe : durer. La chasse est l'activité la plus ancienne avec la pêche. Elle n'a jamais été une activité immobiliste. Les différentes associations cynégétiques concernées par le projet ont démontré leur adaptabilité aux attentes socio-économiques et environnementales. Acteurs à part entière, les chasseurs revendiquent la continuité de l'activité cynégétique et de leur mode de chasse, garante de la sauvegarde d'espèces de milieux ordinaires et spécifiques et également du patrimoine humain. Abandonner la chasse, c'est abandonner la mémoire et sans mémoire, il n'y a pas d'avenir durable ;
- le dernier point c'est compenser. Les chasseurs revendiquent également et proposent des mesures compensatoires qui devront être définies en fonction de l'évolution des travaux, mais également, ce que nous nous appelons des travaux connexes, annexes ou collatéraux.

En conclusion, un territoire évolue, quel qu'il soit. C'est une réalité écologique souvent inféodée à la volonté des hommes. Il est autant recevable d'avancer des arguments écologiques que socio-économiques pour définir les orientations à lui donner. La sagesse de l'homme devant être le dernier rempart devant l'irréparable. C'est pourquoi les six associations de chasse concernées par le projet de terminal méthanier souhaitent que l'ensemble des acteurs concernés par ce projet relèvent le défi d'une véritable concertation où les problématiques et enjeux écologiques, environnementaux, sociaux et économiques soient énoncés et analysés afin d'identifier les contours d'une politique acceptable et partagée à travers une gouvernance reconnue. C'est en fait un véritable exercice de développement durable qui nous est présenté. Les chasseurs y sont prêts. Merci.

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

Je vais demander à Monsieur Longuemare, association des pêcheurs du littoral dunkerquois, de conclure cette deuxième séquence.

### **Eric LONGUEMARE, Association des pêcheurs du littoral dunkerquois**

Bonjour à tout le monde. Donc en fait j'ai trois minutes, l'APLD est un club qui est bien connu dans la région dunkerquoise pour participer à des manifestations internationales, puisqu'en fait nous avons, enfin c'est un club qui a été six fois champion du monde des clubs de pêche en bord de mer etc. A l'intérieur de ce club, on a créé une section, qui s'appelle l'APLD loisirs dont le rôle en fait n'est pas de faire de la compétition, c'est un peu défendre les droits des pêcheurs, parler avec les élus locaux, les responsables économiques pour essayer de trouver, on va dire des terrains d'entente, mais aussi de défendre notre territoire puisque Dunkerque a une forte tradition marine. Il y a le port d'un côté qui fait du commerce, mais il y a aussi les gens qui font de la planche, qui font enfin toutes les activités qui peuvent être marines et la plupart des gens qui vivent ici restent, ou

puisque les études font souvent qu'on part, reviennent parce que c'est la mer qui les intéresse et le climat, même si.... Donc en fait, ce que nous on voulait vous dire, c'est que comme nous sommes pêcheurs, on touche un petit peu à toutes les couches de la population, des salariés, il y a des dockers, il y a des cadres, des gens de la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, des gens de la CCI de Boulogne, des gens de la CCI de Lille, il y a des gens des cadres industriels, de l'industrie à Dunkerque, et donc on a essayé de discuter tous ensemble pendant deux mois, non pas de propositions mais de ce qu'on pensait du projet en ayant les avis de tout le monde et en essayant d'être le plus objectif possible. Donc on a repris des choses qui avaient été faites au niveau de la CCI de Dunkerque sur les projets futurs de développement, enfin les options, enfin non pas les options, mais les directions dans lesquelles le développement de Dunkerque devait se faire et ce dont on se rend compte c'est qu'en fait, il y a un an ou deux, une étude avait été faite qui mettait le doigt sur certains problèmes, notamment le fait que le développement à Dunkerque soit industriel uniquement et monolithique donc. Il y a donc des manques ailleurs.

L'implantation du terminal méthanier, nous on ne voit pas très bien en quoi elle va apporter quelque chose ou une solution à ces problèmes qui sont en fait le fait que Dunkerque perd de son attractivité. Pourquoi ? parce qu'en fait, on industrialise. On rend le territoire moins attractif, et de ce fait là on n'arrive pas à fixer les gens et on a du mal à faire venir les gens à Dunkerque, même si on dit qu'il y a six millions de touristes qui viennent par an, c'est pas six million de touristes, c'est six millions de personnes qui passent et qui s'arrêtent juste parce que soit elles sont obligées, je ne sais pas, pour prendre du gazoil, de l'essence ou enfin voilà... Donc nous on a vu tout ça, donc en fait on pose des questions que la Chambre de commerce s'est posé, c'est en fait est ce que le développement industriel est le moteur de l'économie locale pour demain ? Ca c'est une question que vous vous posez et nous on se pose aussi en se disant qu'il y a peut être dans le cadre où on est actuellement, c'est-à-dire qu'il y a le Grenelle, au niveau international il y a les Nations Unies qui travaillent aussi sur des choses au niveau du climat, la diversité des espèces, etc. Est-ce que on ne peut pas essayer d'orienter les choses, pas complètement différemment mais au moins, c'est ce que nous disons, de devenir pour une fois pionnier, puisqu'en fait ce qu'il faut bien voir c'est qu'on va détruire quelque chose qu'on ne connaît pas. Parce que ce qu'il y a sous l'eau au Clipon ça je peux, c'est un petit peu mon domaine, je peux vous dire qu'en fait on n'a jamais fait de recensement. On ne sait pas, donc les pêcheurs connaissent, nous avons commencé à en faire un mais, je veux dire, il y a des choses que l'on n'a peut-être pas vues. Il y a des choses que l'on ne connaît pas, et tout ça, l'implantation du terminal méthanier forcément ça va créer des..., ça va détruire, voilà et donc ce qu'on nous dit au niveau des Nations Unies, c'est que ce qui va être détruit, ça va coûter beaucoup plus cher, enfin c'est même pas que ça va coûter plus cher, c'est que de toute façon ça va jamais pouvoir être reconstruit. Donc, nous ce qu'on voulait dire à la population, aux élus locaux et aux acteurs économiques, c'est qu'en fait, ils ont une très grande responsabilité, que cette responsabilité, c'est la destruction d'un patrimoine naturel qui est quasiment le seul à l'Ouest de Dunkerque puisqu'en fait on a, à l'est on a la dune Marchand etc., mais à l'Ouest il n'y a plus rien pour les gens de Loon-Plage, pour les gens de Saint-Pol, pour... il n'y a rien, à part le Clipon, et que si on détruit ce patrimoine là, personne ne pourra nous le rendre, jamais ! Voilà, c'est tout ce qu'on voulait vous dire. Merci.

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

Bonsoir à tous. Alors, moi je suis Madame Hoquet. Je participe à une association qui s'appelle la CLCV. La CLCV ça veut dire : consommation, logement, cadre de vie. C'est une association nationale de défense des habitants. Ici, la CLCV on agit pour l'amélioration du cadre de vie. Le slogan de notre association est "Citoyen au quotidien" et donc c'est vraiment de la vie quotidienne qu'il s'agit pour nous. La plupart des gens de notre association habitent sur l'Ouest du Dunkerquois, dans une zone fortement densifiée, riveraine des sites industriels qui ont été cités

plusieurs fois, notamment Saint-Pol, Grande-Synthe, Fort Mardyck, Dunkerque, Loon etc. et nous en subissons les nuisances au quotidien. Même si heureusement de temps en temps il y a un vent qui souffle et qui nous fait chasser les nuages ailleurs ou les fumées ailleurs, les nuisances c'est quand même pour notre pomme. Un projet terminal méthanier c'est un quatorzième site Seveso. C'est un site Seveso de plus. Ça n'a pas l'air d'impressionner.

Pourtant c'est quoi un site Seveso ? C'est quoi une usine classée Seveso ? Ce sont des risques d'explosion, d'incendie, de fumées, de gaz toxiques. Ça peut être les trois à la fois, avec des zones létales, c'est délicat pour dire mortelles. Surtout, quand on dit "zone létale", à part les spécialistes, personne ne sait ce que cela veut dire, donc ça pourrait être rassurant. Puis, il y a une zone intermédiaire. Cette zone, ce sont des blessures non mortelles mais irréversibles, qu'on ne peut pas soigner ou qu'on ne peut pas guérir. C'est le risque de voir les bâtiments fortement endommagés. Puis, une troisième zone où on pourrait être blessé moins gravement, alors je ne veux que rappeler quelques exemples style d'AZF qui est encore dans la mémoire de beaucoup de monde : 27 morts, plus de 10 000 blessés, des logements détruits. En Belgique, 24 morts, 130 blessés, sans compter les risques routiers, notamment sur l'A16 très accidentogène.

Ici la région dunkerquoise a vocation industrielle dit-on et on l'a encore entendu dire, et on l'entendra encore probablement dire ce soir. Peut-être. Un projet pour des emplois, sûrement, mais 1 milliard pour 50 emplois, c'est peut-être un peu cher payé l'emploi. Pourquoi les mêmes responsables n'ont pas été aussi acharnés pour d'autres projets, aussi porteurs, créateurs d'emplois, mais n'ajoutant pas du risque au risque ? Pour nous, il y a trop d'incertitudes par rapport à ce projet. Nous demandons des réponses précises. A ce jour, ce ne sont que des réponses évasives, études en cours, risque d'effet domino nié, récusé plusieurs fois ; aucun risque, le risque d'accident très peu probable. Nous n'avons pas entendu parler des projets de maintenance si ce projet est installé. Que ce soit public ou privé, ça laisse à désirer aujourd'hui et on le voit très bien dans beaucoup d'endroits, exemple le plus connu de tous ici, c'est l'état de l'autoroute A25. En France comme à l'étranger, surtout quand il y a des changements de régime politique, l'incertitude est vraiment très grave. En cas d'accident, où en est-on des plans communaux de sauvegarde et du plan intercommunal de solidarité et de sauvegarde ? Quelle prise en charge des populations ? Mais aussi quelles réparations humaines et matérielles ? Y a-t-il un fonds de compensation pour les victimes ? Est-il alimenté ? géré par qui ? Comment ? Comment on peut croire à tout ce qui est dit, a été dit jusqu'à ce jour dans ce débat quand on voit les exemples grandeur nature existants, les marées noires, AZF et autres, où il n'y a pas eu de compensation, ou tellement peu. Ou par exemple pour Total, neuf ans après, on est encore en procès, sans compter en plus de ça par rapport entre les études et la réalité. J'ai un résumé d'un accident qui s'est passé dans l'Hérault en 2005 et le directeur du cabinet du préfet de l'Hérault a été obligé de reconnaître : *« l'incident qui vient de se produire est plus grave que le scénario le plus défavorable de l'étude de dangers »*. Je voudrais bien connaître, par exemple à AZF, ce qu'il y avait comme études de danger par rapport à ce qui s'est passé. Et alors à ce moment-là s'il y a ces accidents, combien d'emplois sont perdus ? Combien de vies sont perdues ou détruites à tout jamais ? Parce que quand on est blessé, c'est des fois plus grave que quand on est mort, parce qu'on est un mort vivant.

Ce stockage pour pouvoir revendre à un meilleur prix en cas de pénurie en Europe ? Quel intérêt pour nous ? L'économie ne fait pas bon ménage avec l'humain. Pourtant, ce sont bien des personnes qui travaillent dans ces usines, créateurs et producteurs de richesses. Nous aurions donc aussi le droit d'en bénéficier. Le premier de ces bénéfices est le droit de vivre en bonne santé, ce qui n'est pas le cas pour le moment, et il n'y a pas que l'amiante dans la région, hélas. Toutes les études le disent : les gens vivent plus mal qu'ailleurs au niveau de la santé. L'espérance de vie est réduite pour beaucoup, de trois à sept ans de vie en moins. Dans certains cas, l'économie tue l'humain. On ne veut pas de ça ! Assez donné ! Stop pour les sites Seveso ! C'est la quatrième proposition que



nous faisons, après la proposition pour le site des Huttes, le Clipon ou le *offshore*, et souvent, cette quatrième proposition n'est même pas citée. Je trouve que c'est quand même dommage, d'autant plus qu'on a fait l'effort de participer et de donner une contribution. Un autre développement est possible et j'espère bien que ce sera entendu et décidé. Voilà je n'en dis pas plus, parce que tous les autres développements ont été dits ou sont dits par d'autres orateurs. Merci., bonsoir.

**Franck GONSSE, représentant de la Chambre syndicale des ouvriers du port mensuels et intermittents (CSOPMI)**

J'ai gagné sur mon temps des trois minutes, pour nous sur le port c'est la sirène du port, c'est pas la sonnerie. En tout cas deux trois mots sur tout ce que j'entends. Je trouve ça quand même un peu grave quand même d'entendre parler des gens qui disent et qui vont dire « *on s'en fout des emplois* », parce que moi, je ressens ça comme ça. S'en foutre des emplois... Mon premier rôle évidemment c'est syndicaliste, donc essayer de développer les emplois, et quand je vois un port de Dunkerque qui évolue tous les jours, où on a une formidable capacité d'accueil géographique, où effectivement on est en train de nous faire peur avec des zones Seveso. Excusez-moi du peu, j'ai 30 ans, j'en ai encore minimum pour 30 ans, on verra ce qu'ils vont nous pondre et ce que notre président va nous promettre dans quelques mois ou dans quelques années, mais en tout cas j'en ai encore pour 30 ans et je pense que malheureusement, on sera peut-être plus dans 30 ans, à 14 zones Seveso. Pourquoi ? Parce qu'on parle toujours... de quoi on parle aujourd'hui ?

En Europe, en France, on parle tout le temps de délocalisation. On se plaint tous que l'on va perdre des emplois en pagaille, et qu'on perd des usines et des industries. Donc il faudrait peut-être voir, d'ici 30 ans, certains d'entre vous ne seront peut-être plus là, j'espère encore être là, et je peux vous dire que ces 3 000 hectares qu'il y a dans le port de Dunkerque, et bien mon organisation, notre syndicat veut les développer, avec évidemment des industries. C'est vrai qu'il y a certains politiques locaux, camarade Delebarre, qui voudraient qu'on devienne et qui a beaucoup de projets et souvent des projets balnéaires pour Dunkerque. Est-ce qu'on est vraiment une zone balnéaire ? Est-ce que le Clipon, c'est vraiment du balnéaire ? Maintenant je vais dire deux mots et je vais m'en arrêter parce que ça pourrait être très long, mais les associations, les dockers, les pêcheurs, les chasseurs, et je ne dirai pas d'autres choses. Mais c'est le principal, on est chasseurs et pêcheurs, et je peux vous dire, la chasse et la pêche sur le port de Dunkerque vis-à-vis des dockers c'est pas d'hier, c'est d'il y a 30 ans, 40 ans. Ce port de Dunkerque s'est toujours développé, va continuer à se développer. C'est pas pour ça que les dockers chasseurs, pêcheurs ne chassent plus et ne pêchent plus sur le port de Dunkerque. Effectivement, il y a des chamboulements, il y a des changements. Même moi, en interne, dans mon organisation, je dois travailler avec des présidents dockers, chasseurs et pêcheurs, motivés par leurs loisirs. Mais leurs loisirs, comment ils arrivent à faire leurs loisirs ? Ça aussi quand vous parlez d'emploi. On réussit à faire du loisir à partir du moment qu'on a un emploi, quand on a un emploi et qu'on gagne de l'argent pour mettre des cartouches dans le fusil, pour mettre les vers sur le bout des hameçons.

Donc, encore une fois, je pense aujourd'hui, que nous sommes une communauté dunkerquoise, nous avons des politiques, nous avons des gens économiques, tous nos patrons, nous sommes des syndicats qui travaillons puisqu'on est réputé pour une région en plus de travailleurs. A travers toutes ces industries, je pense qu'on va réussir tous ensemble à se mettre autour de la table et évidemment, mon organisation est favorable à ce développement et à ce terminal gazier parce que je pense que ça va générer effectivement des taxes professionnelles, donc développer notre territoire, revenir tout ça et rebasculer évidemment et on y veillera aussi pour les contreparties, parce que c'est vrai qu'on va peut-être perdre des choses pour nos associations mais il faut trouver les contreparties parce qu'on sait se parler. Toutes ces taxes et tout cet argent, évidemment, nous allons regarder aussi la CSOPMI à ce qu'elle soit bien servie et qu'elle soit bien redistribuée pour

toujours développer ce port de Dunkerque avec tous ces hectares. Je vous remercie de votre écoute et continuons à développer le port de Dunkerque. Merci

**Paulo-Serge LOPES, représentant des Verts, Nord-Pas-de-Calais**

Bonsoir à toutes et à tous. En tout cas mon propos n'ira pas forcément dans le sens des propos tenus par mon collègue Franck Gonsse ou par la CCI loin s'en faut. Au sortir des réunions qui ont été tenues dans le cadre de cette commission du débat public, il y a eu beaucoup de points qui nous ont interpellés et je les résumerai avec trois d'entre eux. En premier lieu, on ne peut que constater le flou artistique dont ont fait preuve les maîtres d'ouvrage, en particulier le Port autonome de Dunkerque, lorsqu'il a fallu expliciter les compensations d'ordre environnemental à la destruction du site du Clipon. J'ai attendu notamment la réunion tenue à Saint-Georges-sur-l'Aa, le 18 octobre dernier, que notamment Monsieur Milczynski, Monsieur Ringot pro-EDF étayent leurs propos, fassent des propositions, j'étais en attente, les Verts étaient en attente de propositions. Zéro, aucune proposition.

En deuxième lieu, dans l'état actuel des choses, le projet de terminal méthanier, tel qu'il nous est présenté, son intégration dans le tissu industriel existant, là non plus, on ne voit pas très bien en quoi il peut apporter une réelle valeur ajoutée. De même, on sent que le fait d'accepter ce énième site Seveso va rendre encore l'agglomération plus tributaire pour son développement, d'industries à risques.

On parle beaucoup du taux de chômage, qui est quasiment de 12 % sur le bassin d'emploi de Dunkerque. Mais je peux vous assurer d'autres chiffres qui montrent que la population du littoral a diminué, non pas forcément parce qu'il n'y avait pas forcément assez d'emplois mais parce que les gens ne s'y retrouvaient plus, à cause de la pollution. En clair, la pollution industrielle et le danger des industries à risques sont un frein pour faire venir d'autres types d'industries, d'autres types activités, elles propres. En fin de compte, pour un peu dépasser cette commission particulière, le nombre assez important de projets de terminaux méthaniers en France, notamment au Verdon, Le Havre, mais également des projets que l'on connaît en Europe, nous apparaissent en général, sinon importants, mais en contradiction avec les engagements qu'ont souscrit les pays européens en termes énergétiques, en termes climatiques. Voici deux exemples : l'Union européenne s'est engagée sur une diminution à l'horizon 2020 de 20 % de sa consommation d'énergie. Deuxième engagement, l'Union européenne a indiqué qu'à l'horizon 2050, il faudrait diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre. Je doute foncièrement qu'avec les terminaux méthaniers en projet, on arrive à atteindre cet objectif. Ce sont les raisons pour lesquelles les Verts de la région dunkerquoise, et les Verts tout court, considèrent que les projets actuellement au Verdon, au Havre et à Dunkerque ne vont pas dans le sens réel du développement durable. Le développement durable, ce ne sont pas que les beaux discours sur les plaquettes de la CCI. Ce sont des mots et des actes. Merci.

**Christian MUYS, représentant du Mouvement national de lutte pour l'environnement des départements 59 et 62 –MNLE -**

Les Etats-Unis qui n'ont pas signé les accords de Kyoto : c'est pas bien. La France qui les a signé c'est bien. Le film d'Al Gore c'est superbe : tout le monde a apprécié le film, il dit la vérité. 150 emplois à Dunkerque pour un terminal méthanier, c'est très bien. La manne d'impôts qui va tomber dans l'agglomération, c'est très bien aussi. Dunkerque premier pôle énergétique d'Europe, c'est très bien aussi, cocorico. Mais on oublie une chose, c'est que la politique à l'heure actuelle, la notion de développement durable, solidaire et partagée, elle doit être conçue et pensée de façon globale et locale. On ne peut pas faire l'impasse, sur ce projet de terminal méthanier, des enjeux qui sont actuellement le changement climatique, la réduction de l'utilisation des énergies fossiles, les

problèmes de l'effet de serre. La notion de développement durable, il y a un monde entre le point de vue associatif et le point de vue des décideurs, et ce monde il faut le combler. Le débat solidaire et une réflexion partagée, on doit essayer de pouvoir la trouver. Mon grand-père, mon père disaient : « *il n'y avait plus de saison* ». C'était déjà le changement climatique. Leur explication était beaucoup plus simple, beaucoup plus terre-à-terre : c'était la conquête spatiale – on envoyait des fusées dans le ciel. Oui, il y avait la bombe atomique. La réalité ce n'était pas cela. Le changement climatique était déjà amorcé.

A Rio, on a fait la preuve qu'on avait des problèmes au niveau mondial de désertification, des inondations, des problèmes avec l'Antarctique et que tout ça c'était le rapport qui se faisait entre le Nord et le Sud, tous ces déséquilibres de notre société de consommation et de production. Le GIEC maintenant a mis le doigt sur le changement climatique et ce qui nous attendait. On a à faire à des phénomènes exceptionnels : de fortes pluies, de forts coups de vent. Depuis une dizaine d'années, on a eu, en 93, des tempêtes décennales ou centennales. Parce que le terme maintenant quand on parle de problématiques du risque, on parle de crues centennales, de crues décennales. On a largement dépassé ce contexte. Les crues actuellement, on peut avoir trois décennales en 10 ans, les tempêtes c'est exactement pareil. La semaine passée, à la réunion du S3PI, un ingénieur de la DRIRE disait il y a quelque chose qui est passé tout à fait inaperçu. C'était le 10 novembre, quand à Rotterdam, ils ont fermé des écluses pour ne pas être inondés. C'était marée haute à Rotterdam, à Dunkerque c'était marée basse. Imaginez la même tempête, la même force ici à Dunkerque et un niveau de la mer de 3,10 mètres au-dessus de la cote maximum. Tout ce que l'on a fait au niveau de la centrale nucléaire, c'était fini, on n'en parlait plus. L'intérieur des terres était inondé. Le canal exécutoire, comme on dit à Dunkerque, il était inondé. Le changement climatique on est dedans et on ne pourra pas faire l'impasse de dire à Dunkerque, on sera peut-être les premiers à faire un pôle énergétique européen, à être les champions mais les milliards qui seront investis dans tous les terminaux méthaniers, les déficits qu'on va engendrer par le gaz, de la balance commerciale, puisqu'on devra les payer aux Russes, on ne peut pas dire « l'énergie renouvelable c'est créateur d'emplois » et devenir un pôle d'énergie renouvelable sur Dunkerque. Plutôt que d'être le premier pôle européen de proposition d'énergies fossiles, puisque les générations futures, elles n'auront plus de gaz. Alors ils n'ont plus de pétrole, plus de gaz et on continue cette fuite en avant. Il faut changer notre façon de produire, et changer notre façon de consommer. Et ça le débat peut l'instaurer. Demain, on pourra faire du développement durable à Dunkerque, avec les associations et avec les pouvoirs publics, mais il y a encore beaucoup à faire pour que la réflexion globale soit prise en compte dans le Dunkerquois. Merci.

### **Philippe EYMERY, groupe des élus nationalistes**

Mesdames, Messieurs les membres de la Commission, Mesdames, Messieurs bonsoir. Merci à l'ensemble des acteurs qui nous ont beaucoup appris au cours de ces deux derniers mois. Savoir s'engager aujourd'hui pour les générations futures, c'est le fil rouge qui guide notre réflexion. Les objectifs fixés par la loi d'orientation sur l'énergie en juillet 2005 et les préconisations du Grenelle de l'environnement d'octobre 2007 conduisent à la réduction de la consommation énergétique à l'horizon 2020/2025. Ce projet de terminal méthanier perdra alors sa justification économique mais la question qui nous est posée est ici et maintenant. Alors oui, nous émettons un avis favorable à son implantation, à une condition : que ce terminal soit l'opportunité de passer d'une économie centrée sur l'industrie lourde et le pôle énergétique, à une économie diversifiée basée sur un tissu dense de PME et sur des activités à forte valeur ajoutée. Outre les nécessaires mesures d'accompagnement évoquées au cours du débat, nous pensons que dans une vision à 20 ans de notre territoire, il faut impérativement relever trois défis que je qualifierai d'offensifs pour que l'implantation de ce terminal méthanier constitue une réelle plus-value pour notre territoire : le défi de la rigueur budgétaire, le défi de la diversification économique, le défi de l'insertion par le travail.

- La rigueur budgétaire

Les collectivités locales doivent montrer l'exemple de la rigueur budgétaire. Les 20 millions d'euros de recettes fiscales supplémentaires générées par ce projet doivent avoir pour contrepartie la baisse identique des prélèvements fiscaux actuels. Cet apport d'argent frais sera affecté, d'une part à l'investissement lié à la performance énergétique et à l'ingénierie environnementale ; d'autre part à la redistribution du pouvoir d'achat aux salariés comme indiqué dans notre cahier d'acteurs ;

- Deuxième défi, la diversification économique. Les acteurs économiques et politiques utiliseront alors l'attractivité nouvelle induite par la baisse de la fiscalité pour mener l'indispensable chantier de la diversification économique du territoire ;

- Troisième défi, l'insertion par le travail. Sur ce chantier de 1 000 personnes, sur trois ans, sous l'égide des branches professionnelles, les entreprises devront proposer des parcours qualifiants aux demandeurs d'emploi du littoral. Cette action devra être menée à l'échelle des bassins d'emplois du Dunkerquois et du Calais, gardant à l'esprit que le Dunkerquois sera associé de la même manière aux chantiers Calais 2015. A raison d'un emploi d'insertion pour dix emplois qualifiés sur des parcours professionnels qualifiants de six mois, ce sont 600 demandeurs d'emploi qui pourront alors être remis en situation de reprise d'activité. C'est en tout cas un défi, qu'en tant qu'entrepreneur du bâtiment, je serais fier de relever.

Telles sont pour nous, Mesdames et Messieurs, les conditions pour que notre avis favorable d'aujourd'hui serve utilement aux générations futures. Merci de votre écoute.

### **Christian FRAUD, Dunkerque Promotion**

Bonsoir. Notre agence a examiné le projet de terminal méthanier sous l'angle économique. Un projet de cette importance ne semble présent sur le territoire que tous les 10 ou 15 ans. Importance de par les investissements (750 millions d'euros auxquels il faut rajouter 300 millions d'euros pour la conduite de gaz) mais important également pour ses retombées économiques, portuaires et industrielles. Sur le plan portuaire, ce projet permettra d'accroître non seulement le trafic portuaire mais générera des recettes importantes pour le port autonome lui permettant de poursuivre ses investissements dans les infrastructures d'accueil de nouveaux trafics.

Sur le plan industriel, certes Dunkerque est le site européen de référence dans le domaine de l'énergie, et ce projet confortera cette position mais surtout ce projet permettra l'accueil de nouvelles activités consommatrices. Aluminium Dunkerque ne se serait pas implanté sans la présence de la centrale nucléaire de production d'électricité. DK6, la plus grosse cogénération d'électricité française, n'aurait pu voir le jour sans l'atterrage du gaz norvégien sur notre territoire. Concernant les emplois, ce projet doit être examiné comme une opportunité en termes d'emplois directs mais aussi induits. Pendant la phase chantier, plus de 1 000 salariés pourraient trouver une activité au travers des entreprises de construction. Notre territoire pourra préparer pour nos entreprises locales et régionales le personnel dont elles auront besoin mais aussi permettre avec ce chantier de préparer les futurs emplois dont nos industries auront besoin dans les années qui suivront du fait des départs en retraite. Le terminal méthanier emploiera plus de 50 salariés et permettra également à des entreprises d'apporter leurs services pendant la phase d'exploitation, et ainsi procurer des revenus que nous considérons comme importants à une centaine de familles.

Quant aux ressources générées, outre les ressources portuaires, la fiscalité locale, importante, permettra aux collectivités de poursuivre et d'intensifier leur politique d'aménagement, leur politique sociale, leur politique de développement économique et de diversification, ainsi que de développement durable. Enfin, sur l'innovation et la recherche développement, ce projet constitue un formidable enjeu pour l'innovation sur l'utilisation du froid résultant de l'activité du terminal et le groupe de travail déjà constitué permet d'entrevoir des pistes intéressantes sur la cryogénie, sur l'utilisation du froid dans des entrepôts, sur l'utilisation du froid par les *process* industriels permettant de diminuer la consommation en eau industrielle, mais projet aussi important

d'innovation sur la création d'un pôle de recherche développement pouvant porter notamment sur la captation du CO<sub>2</sub>. C'est pourquoi notre agence de développement économique considère ce projet comme important pour la poursuite du développement de notre territoire.

**Philippe BERTONECHE, Union maritime et commerciale de Dunkerque**

Bonsoir. Je suis Philippe Bertoneche, j'ai été mandaté par le président de l'Union maritime et commerciale pour présenter notre avis sur ce projet. L'Union maritime et commerciale est l'union qui regroupe l'ensemble des professionnels portuaires au service du navire ou de la marchandise, donc essentiellement les manutentionnaires, les transitaires, les consignataires, l'armement français, et la cinquième famille qui regroupe des transporteurs, mais également le pilotage et le remorquage. En tant qu'union professionnelle, nous regroupons l'ensemble de ces entreprises, et nous représentons plus de 1 000 emplois directs sur le port de Dunkerque. Notre avis sur ce projet est positif puisque nous sommes des entreprises qui accueillons favorablement tout projet qui développe le trafic sur le port, puisque accueillant de nouveaux trafics, nous augmentons le diviseur, nous améliorons l'attractivité du port, nous améliorons sa compétitivité, et donc nous créons indirectement de nouveaux emplois sur le port, même s'ils n'ont pas de liens directs avec ce projet. Nous l'accueillons favorablement, en ayant eu le soin d'examiner avec la direction du Port – la direction d'exploitation, la capitainerie du port – que ce projet n'aurait pas d'impact négatif sur les trafics existants, notamment au port Ouest où nous avons étudié avec la capitainerie du port les différents mouvements de navires et vérifié qu'il n'y aurait pas d'impact sur les mouvements des autres grands trafics. Nous avons aussi regardé très précisément et notamment avec nos collègues pilotes au sein de l'UMC et nos collègues du remorquage, que la situation de sécurité de l'accueil des navires méthaniers serait respectée. Voilà pourquoi nous émettons un avis favorable à ce projet de terminal méthanier et nous rejoignons l'avis qui a été exprimé sur le site du Clipon, en termes d'accueil le plus favorable des méthaniers, en direct depuis la mer. Merci.

**Roméo RAGAZZO, Communauté urbaine de Dunkerque**

Pour la Communauté urbaine de Dunkerque, trois points principaux fondent sa décision, son souci d'accepter ce projet de terminal méthanier. D'abord, elle constate que ce projet s'inscrit dans la stratégie de développement de l'agglomération, développement qui passe par le développement économique industriel, s'appuyant sur un port actif et sur des espaces disponibles. Notre agglomération a besoin de développement économique. Que serait l'agglomération dunkerquoise sans développement économique et industriel ? Que seraient nos communes dont celles qui avaient déjà très peu de moyens, et j'en sais quelque chose. C'est vrai que le développement industriel n'a pas réglé le problème de l'emploi, mais que serait l'emploi sans activité industrielle, sans développement industriel ?

Donc c'est cet élément, ce souci effectivement de développement économique, pour autant ne laisse pas de côté l'aspect environnemental et l'aspect de sécurité. Ce projet, il me semble qu'il répond à des exigences fortes en matière de sécurité et de préservation d'environnement. Je ne vais pas rappeler tout l'arsenal de dispositifs qui ont été mis en place avec le concours de la Communauté urbaine, et qui permettent de filtrer, de passer au tamis toutes les nouvelles installations industrielles qui viennent sur ce territoire, et en même temps, en essayant de corriger les difficultés ou les problèmes que pourraient poser les anciennes industries. Des résultats ont été acquis. Tout n'est pas parfait mais les choses avancent.

Donc, pour ce projet, comme pour les autres, et peut-être plus que les autres, nous serons encore plus exigeants. Certes, on entend parler de site Seveso comme étant un pôle de catastrophes. Un site Seveso, certes, c'est un site particulier, sensible. C'est surtout un site où les préconisations réglementaires sont les plus sévères. Donc, je crois qu'il faut le rappeler. Site Seveso veut dire aussi

les préconisations les plus sévères, et c'est là-dessus que nous arguons pour, en fin de compte, faire en sorte que ce site soit le plus respectueux possible et de l'environnement et de la sécurité.

On a dit aussi, il est intéressant que ce projet puisse favoriser l'innovation, en misant sur l'écologie industrielle. J'ai entendu parler de l'utilisation du froid. On peut parler aussi d'efficacité énergétique : produire de l'énergie ne veut pas dire forcément consommer plus, gaspiller davantage. On peut aussi être intelligent et faire en sorte que l'on puisse avoir une politique qui vise à maîtriser les ressources, que ce soit sur le plan industriel ou sur le plan individuel. Là-dessus, je crois que cette plate-forme qui va se mettre en place doit être capable de mettre en œuvre un certain nombre de dispositions qui iront dans ce sens.

Donc, moi je crois qu'on a parlé de pôle d'excellence, pôle d'excellence énergétique, certes. Alors nous pouvons aussi devenir un pôle d'excellence en matière de sécurité et en matière de préservation de l'environnement. La Communauté a toujours eu le souci, je termine, du développement économique et du cadre de vie. Elle l'a démontré depuis son existence par la protection des paysages –d'ailleurs avec le Conseil général, souvent– par la préservation des milieux, par des politiques de boisement sans précédent qui ont été faits sur le territoire. Ce projet, je pense, doit nous permettre de relever une fois de plus le défi qui consiste à concilier la nécessité d'un développement économique et social avec l'obligation de préserver notre milieu de vie. Nous pouvons le faire, avec lucidité, exigence, transparence, et pourquoi pas avec confiance.

### **Lucette VANLAECKE, représentante du Conseil général du Nord**

Mesdames, Messieurs les membres de la Commission, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je porte ici, ce soir, avec mon collègue Guillaume Lemoine, la parole du Département du Nord, en lieu et place des vice-présidents Patrick Kanner et Jean Schepman, respectivement en charge notamment d'aménagement du territoire, d'environnement et de développement durable. Tous deux retenus par leurs obligations, ils vous prient de les excuser, car ils souhaitaient exprimer, l'un et l'autre, le soutien du Département du Nord au projet de terminal méthanier à Dunkerque. En effet, bien que plus connu pour ses actions au service de la solidarité pour les Nordistes, le Département est aussi un acteur majeur de l'aménagement durable du territoire. Car le bien-être de tous les Nordistes passe, entre autres, par l'indépendance énergétique et la maîtrise des coûts de l'énergie pour la rendre accessible à tous, par la création d'activité et l'accès à l'emploi, par la création de richesses locales et territoriales. A ce titre, l'implantation du terminal méthanier à Dunkerque répond à ces enjeux. D'autre part, le Département du Nord est un précurseur en matière de développement durable et de préservation de l'environnement. Il est aussi gestionnaire d'espaces naturels. C'est pourquoi le Département du Nord sera vigilant sur le respect de ces principes, et propose de mettre son expertise à la disposition du projet pour enrichir, avec ce projet d'implantation, au-delà de leur préservation, la faune et la flore, ce que va vous exposer maintenant Guillaume Lemoine, mon collègue ingénieur écologue.

### **Guillaume LEMOINE**

Le Département du Nord est en effet gestionnaire de près de 3 000 hectares d'espaces naturels, dont 700 hectares de dunes situées à l'Ouest du Dunkerquois. En accompagnant le Port autonome et Electricité de France, les services départementaux seront extrêmement vigilants à la protection des espèces et à la restauration des habitats. Nous veillerons à ce que les mesures proposées soient ambitieuses, pertinentes et efficaces. Le Département souhaite ainsi rendre les équipements du terminal méthanier compatibles au maximum avec le maintien et avec le développement de la biodiversité, afin que les oiseaux ne soient pas installés sur le port autonome à son insu mais qu'il soit présent et montre une véritable volonté de les accueillir. Enfin, le Département du Nord

propose d'accompagner la dynamique nouvelle des maîtres d'ouvrage qui souhaitent intégrer la conservation de la nature dans l'ensemble de leurs projets.

## **Conclusion du débat public**

### **Michel DELEBARRE, président de la Communauté urbaine de Dunkerque**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, ça tombe bien. Je n'ai pas l'intention de conclure. Mes trois minutes devraient être normalement suffisantes. Je n'ai pas cru comprendre qu'on arrivait à la conclusion. Vous avez managé un débat, ma seule insatisfaction personnelle, après avoir écouté les uns et les autres, c'est que je constate que ceux que je pensais "pour" sont "pour", et ceux que je pensais "contre" sont "contre". Donc je m'interroge un peu sur le moyen de dépasser cette situation.

Et je dois dire que l'intention au niveau de la Communauté urbaine c'est d'utiliser les prochains mois à essayer de rapprocher les points de vue, non pas d'amener les gens qui sont "contre" à être "pour", je veux dire j'en connais quelques uns que je ferai pas bouger d'un iota mais un certain nombre d'interrogations ont été posées sur certains points. Les responsables, maîtres d'œuvre de cette opération, ont bien dit qu'on pouvait approfondir un certain nombre de questions, et puis aller les voir à coup d'expertises éventuellement si c'est utile, de façon à répondre plus précisément. C'est vrai que sur le trait de côte, ça mérite qu'on regarde de très près ce que les choses vont advenir, c'est vrai que sur un certain nombre de substitutions, en matière de patrimoine écologique ça mériterait qu'on regarde de très près comment les choses peuvent être managées, même si je ne crois pas qu'un plan d'eau intérieur soit la réponse à ce qui serait fait sur le Clipon, non, je ne crois pas, mais cela mérite qu'on en débattenne, qu'on regarde de près. Donc, je trouve que toute cette période nous a permis de cerner un certain nombre d'interrogations, et peut-être que les prochains mois devraient nous mettre la tâche de résoudre ces interrogations pour arriver à rapprocher un certain nombre de points de vue, ou en tout cas de donner des réponses à ceux qui s'estiment aujourd'hui insatisfaits. C'est sur cet angle là que la Communauté urbaine va se positionner.

Sur ce qui est de sa conviction fondamentale, Roméo Ragazzo l'a expliqué, Christian Fraud de Dunkerque Promotion a bien précisé les choses. Je trouve que, je veux bien remettre en cause régulièrement ce que sont quelques-unes de nos convictions, mais je suis de ceux qui pensent que le développement de ce territoire se fera encore sur le développement industriel, se fera sur la conjugaison du développement industriel et des capacités énergétiques, se fera sur la conjugaison du développement industriel des capacités énergétiques et des capacités portuaires. C'est ça la stratégie de développement de notre territoire. Mais cette stratégie de développement est au service d'une autre stratégie, d'une autre ambition : faire en sorte que ce site soit aussi un site de développement durable. Je pourrais lister, et Daniel Halloo le ferait mieux que moi, l'ensemble des initiatives que nous avons prises depuis quelques années de façon à ce que ce développement durable se mette en place, de plus en plus sur le littoral dunkerquois. C'est ces exigences là que nous devons piloter. C'est cela que nous devons conduire, et c'est dans cette direction que nous devons continuer à avancer, en essayant de convaincre, ou de partager la préoccupation d'un certain nombre de celles et ceux qui aujourd'hui, spontanément, ne souhaitent pas que cette implantation se fasse. Ce n'est peut-être pas tout à fait irréversible pour certaines des observations. Voilà ce que je souhaitais dire. Je ne suis pas au terme du débat.

On est à une étape qui a permis sans doute de clarifier des positions. Nous devons franchir une seconde étape, puis viendra le temps du débat public, structuré, j'allais dire dans le cadre législatif normal, puis, de la décision qui sera prise. Je pense que nous avons besoin de développement à Dunkerque. D'autres types de développement viendront derrière le développement industriel, mais

en appui de ce développement industriel, ou en produits découlant de ce développement industriel, c'est mon intime conviction, que j'essaie de faire partager régulièrement... Autre point sur lequel j'insisterai quitte à mener ce type d'enjeu, je préfère le faire avec des interlocuteurs ayant des capacités réelles de financement, d'expertise et de discussion. Que ce soit le Port autonome, que ce soit EDF, je crois qu'on a des interlocuteurs avec lesquels on peut vraiment avoir du contenu dans les discussions, ou du contenu dans les expertises, donc je n'ai donc pas trop d'inquiétudes sur notre capacité à déboucher. Merci beaucoup.

## **Clôture du débat public sur le projet de terminal méthanier à Dunkerque**

### **Daniel CANEPA, Préfet de région**

Je crains d'ailleurs que ce ne soit pas le dernier mot sur le sujet. Non, simplement, il me revient ce soir d'apporter la clôture en quelque sorte de cette étape de débat public, et au moment où je prends la parole, je souhaiterais en tout premier lieu féliciter les membres de la Commission particulière pour l'organisation excellente du débat qu'ils ont animé, et qui a été renforcée par la mise en place d'un site Internet qui a rendu publiques toutes les questions et les réponses apportées, et les comptes rendus des réunions. Je dois dire que c'est un point important qui contribue assez largement à la clarté, à la transparence des débats.

Alors, ce débat il s'est caractérisé par une participation soutenue des habitants qui ont pu se prononcer, ou donner leur avis, sur ce projet de terminal méthanier. Je constate, en premier lieu, une grande qualité des interventions, que ce soit des élus, que ce soit des associations, que ce soit des institutions, bref de toutes les forces vives économiques du Dunkerquois. Et puis, au travers, comme ça a été présenté rapidement, au travers des Cahiers d'acteurs, il y a eu de nombreuses contributions qui, à mon sens, apportent un éclairage intéressant sur le projet qui nous est soumis. Alors, ce débat fait apparaître les grandes lignes de discussion autour du projet. Bien sûr, sur la localisation du site, à savoir site des Huttes, site du Clipon qui présentent, l'un et l'autre, avantages et inconvénients, d'après ce que j'ai entendu. Avantages et inconvénients qui ont été vus au travers du point de vue de la sécurité maritime, du point de vue de la sécurité en soi, en raison de la proximité d'un certain nombre d'autres activités industrielles, du point de vue social et humain en raison de la fréquentation de ce site ou des sites par les habitants, par les pêcheurs, les chasseurs, les amateurs de sport, du point de vue environnemental en raison de la présence de spécificités écologiques particulières, et bien sûr du point de vue économique.

L'autre point de discussion porte sur l'impact du projet sur l'environnement. Si le projet retenu devait être situé sur la zone du Clipon, classée, je le rappelle, en ZNIEFF, il faudra s'interroger bien entendu sur les conditions de maintien des espèces protégées. Si l'avis de la Commission nationale du débat public permet la poursuite du projet, parce que nous attendons la réponse, les remarques et les observations issues du débat devront être prises en compte par les maîtres d'ouvrage. Et dès lors que les mesures de compensation envisagées seront de qualité, l'instruction officielle du projet par mes services, par les services de l'Etat, n'en sera que facilitée. La concertation avec le public au travers de différentes enquêtes publiques s'en trouvera renforcée, consultation que nous organiserons, encore une fois si nous poursuivons ce projet, à compter de la fin 2008. Si les maîtres d'ouvrage envisagent de poursuivre leur projet, après avoir pris connaissance des conclusions de la Commission du débat public, ils devront, et je le demande, prendre en considération les questions, les observations qui ont été formulées tout au long de ce débat. Merci.



**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci. Une petite collation nous attend maintenant en haut, donc on va pouvoir continuer entre nous de discuter, si vous le souhaitez. Je voudrais juste avant de nous y retrouver, je voudrais remercier l'équipe technique qui a organisé cette réunion ce soir, ainsi que ceux qui font le verbatim, et d'une manière générale, toute l'intendance, si je puis dire, qui nous a accompagnés tout le long de ce débat. Merci beaucoup.

*La séance est levée à 21 heures.*