

cndp

Commission particulière

du débat public

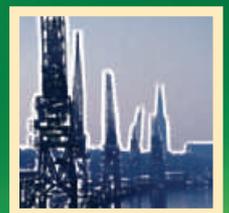
Projet de terminal
méthanier à Dunkerque

du *Compte rendu*
débat public

**Projet
de terminal
méthanier
Dunkerque**

*établi par le Président
de la Commission particulière
du débat public (CPDP)*

4 Février 2008



www.debatpublic-dunkerquegaz.org

Cadre juridique du débat public

Le débat public autour de la construction d'un terminal méthanier sur le site industriel portuaire de Dunkerque s'est officiellement achevé le 14 décembre 2007 à minuit, conformément à la décision N° 2007 / 43 / TMD / 5 de la Commission nationale de débat public lors de sa séance du 25 juillet 2007.

Voici les principaux textes juridiques qui régissent la fin du débat public et ce qui s'ensuit :

Etape 1 : La remise du Compte rendu du Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

- Décret n° 2002-1275 (22.10.2002), titre I^{er}, chapitre II, article 7, alinéa V

(...) Le président de la Commission particulière élabore le compte rendu du déroulement du débat et l'adresse à la CNDP de telle façon que le bilan dressé par le président de la Commission nationale puisse, ainsi que le compte rendu, être publié dans un délai de 2 mois à compter de la date de clôture du débat.

Etape 2 : L'élaboration d'un bilan par le Président de la Commission nationale de débat public (CNDP)

- Code de l'environnement, article L 121.11, 3^e alinéa

(...) Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public publie un compte rendu du débat et en dresse le bilan.

Etape 3 : Décision des Maîtres d'ouvrage concernant le projet

- Code de l'environnement, article L 121.13

Lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. (...)

cndp

Commission particulière

du débat public
Projet de terminal
méthanier à Dunkerque

Le compte rendu du débat public

Avertissement

Le présent compte-rendu du débat public sur le projet de terminal méthanier à Dunkerque qui s'est déroulé du 17 septembre au 14 décembre 2007 a été transmis sous forme de projet par la Commission particulière de débat public (CPDP), créée à cette effet durant cette période, à la Commission nationale de débat public (CNDP) le 17 janvier 2008.

La nomination en cours d'un Président de la Commission nationale de débat public permettra de tirer un bilan du débat public à partir du texte ci-joint daté du 4 février 2008.

Ce bilan sera transmis aux maîtres d'ouvrage du projet de terminal méthanier et sera publié. Il portera sur le principe et les conditions de la poursuite du projet. Les maîtres d'ouvrage disposent d'un délai de réponse de cinq mois à partir de la date de clôture du débat (c'est-à-dire avant le 15 mai 2008) pour faire connaître à la Commission nationale leur décision de poursuivre ou d'arrêter le projet.



Sommaire

Introduction	5
La politique française et européenne de l'énergie	
Prémises et organisation du débat	13
A. L'avant débat	13
B. La préparation d'un débat public à Dunkerque	16
C. Les prises de contacts	22
D. La logistique du débat	29
E. Le déroulement du débat	33
Reflets du débat	37
A. Caractéristiques du projet de terminal méthanier à Dunkerque	37
• Politique énergétique, contexte économique et aménagement du territoire	37
• L'environnement, le cadre de vie et les usages	40
• Les risques et responsabilités, la sûreté et la sécurité	43
B. L'opportunité du projet	46
C. L'acceptabilité du projet	48
Quelques enseignements tirés du débat	51
Annexes	54
Liens utiles	54
Programmes détaillés des réunions publiques	56
Revue de presse du débat public	58
Glossaire	61
La carte des deux sites envisagés	62

Introduction

La politique française et européenne de l'énergie

Les trois débats relatifs aux projets de terminaux méthaniers de Dunkerque, du Verdon et d'Antifer se sont déroulés dans un contexte marqué pour le domaine de l'énergie notamment par :

- le Grenelle de l'environnement,
- la Conférence des Nations unies sur le climat à Bali,
- les travaux du centre d'analyse stratégique sur le thème des perspectives énergétiques de la France à l'horizon 2020-2050,
- les projets de la Commission européenne pour renforcer la concurrence dans l'énergie et tenter de définir une politique régionale autour de la mer Noire, zone traversée par des voies d'acheminement essentielles des ressources énergétiques,
- la tendance de beaucoup d'Etats (Russie, Venezuela, France... ?) de faire de l'énergie un symbole du patriotisme,
- la multiplication des projets GNL dans le monde ! 53 existants en fin 2006, 13 en construction, 71 en projet.

C'est dans ce contexte, plusieurs fois évoqué au cours du débat par les maîtres d'ouvrage, par des représentants de l'Etat, des élus, des associations, des acteurs économiques, des citoyens... que la politique européenne et française de l'énergie a été présentée.

Les principes de la politique énergétique

Les idées forces de la politique énergétique française qui n'a guère varié depuis plus de 30 ans sont aujourd'hui contenues dans loi d'orientation sur la politique énergétique française qui a été votée par le Parlement en juillet 2005 à l'issue d'un débat national en 2003-2004 et qui regroupe, dans son article premier et dans son annexe, les quatre grandes orientations de cette politique.

Le premier enjeu est de contribuer à l'indépendance énergétique nationale et garantir la sécurité d'approvisionnement. Il est considéré comme nécessaire de disposer d'un *mix* énergétique, un bouquet énergétique diversifié et d'essayer, au fil du temps, de maintenir cette diversification. C'était déjà un objectif essentiel en 1973, sans doute le seul. Mais, depuis lors, compte tenu des enjeux majeurs que sont devenus les prix de l'énergie, l'épuisement des ressources, le réchauffement climatique, d'autres objectifs ont aujourd'hui la même place dans notre politique énergétique.

Le deuxième est d'assurer un prix compétitif de l'énergie. C'est la raison pour laquelle la puissance publique conserve encore aujourd'hui des prérogatives, par exemple en matière de fixation des tarifs, du prix du gaz ou du prix de l'électricité.



Le troisième objectif est de préserver la santé humaine et l'environnement dans un contexte où l'on a pris aujourd'hui bien conscience qu'avec l'augmentation des gaz à effet de serre, il y a un impératif national, européen, mondial de maîtriser ces différents effets nocifs et de préserver la santé.

Le quatrième enjeu est de garantir la cohésion sociale et territoriale en assurant l'accès de tous à l'énergie. Depuis 10 ans, en contrepartie de la libéralisation de la politique énergétique, ce volet a pris un aspect plus important : tarifs de première nécessité en électricité, création du tarif social prévu par la loi de décembre 2006 pour le gaz, maillage du territoire satisfaisant en matière de stations-service.

Dans ce contexte, face à ces grands enjeux, quelles sont les données clés ?

En France, en dépit des engagements de Kyoto de la France, de la politique affichée de maîtrise de la demande énergétique, la consommation énergétique française augmente de 0,8 % par an. La France consomme 2,5 % de l'approvisionnement énergétique mondial, alors qu'elle représente un peu moins de 1 % de la population mondiale et 15 % de la consommation européenne (27 pays).

Face à cela, quelles sont les ressources propres de la France ? Très limitées, elles sont, en plus, en voie de diminution très forte pour ce qui concerne le gaz : moins de 0,01 % des réserves fossiles mondiales. 98 % du gaz est aujourd'hui importé et les réserves françaises ont un horizon d'environ 6 ans avant l'épuisement des gisements de Lacq. Depuis 2004, la production de charbon est arrêtée en France. La France qui a fait le choix du nucléaire en 1973 est aujourd'hui le deuxième producteur d'électricité au monde, avec 59 tranches nucléaires sur une vingtaine de sites, derrière les Etats-Unis, et le deuxième consommateur d'électricité nucléaire. D'autre part, la loi d'orientation de 2005 a décidé de maintenir cette option nucléaire ouverte et de construire, à partir de 2012, à Flamanville, un nouveau réacteur de troisième génération.

Une part extrêmement importante de l'énergie produite en France est donc composée d'électricité nucléaire (près de 40 %). L'hydraulique joue toutefois un rôle tout particulier grâce à l'importance de nos ressources. La part du gaz naturel est de 14,7 %, bien inférieure encore au pétrole qui représente encore 33 % du bouquet énergétique français. Les autres énergies, notamment les énergies renouvelables, sont en fort développement mais restent encore bien faibles. Grâce au choix de l'électronucléaire, la France a réussi en fait —et c'est à peu près stable depuis 20 ans maintenant— à avoir un taux d'indépendance énergétique de l'ordre de 50 %. La France est néanmoins fortement engagée depuis maintenant une quinzaine d'années dans le développement des énergies renouvelables et des économies d'énergie. Il y a une prise de conscience extrêmement forte de l'importance du changement climatique. Par ailleurs la maîtrise et la sécurité de l'approvisionnement énergétique à moyen et long termes sont considérées comme ne pouvant effectivement passer que par le développement de ces énergies alternatives et par une politique encore plus forte, plus volontaire, d'économie d'énergie, qui nécessite l'adhésion individuelle de chacun.

De nombreux outils économiques et réglementaires sont en phase de développement. Il y a, par exemple, des politiques de tarifs d'achat spécifiques pour favoriser le développement de l'éolien, du biogaz et de la biomasse. Il y a également des appels d'offres pour développer l'éolien, dans le cadre de la programmation pluriannuelle des investissements électriques. Il y a un certain nombre de crédits d'impôt pour l'isolation, pour le bâtiment, pour changer les chaudières, pour développer le solaire... L'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) propose des crédits d'impôts nouveaux depuis deux ans. Les fournisseurs d'énergie sont eux-mêmes fortement engagés à développer cette politique de maîtrise de l'énergie. Il y a une originalité extrêmement grande, qui est la création des certificats d'économie d'énergie, qui a été prévu par la loi de 2005. A défaut, ils sont soumis à des pénalités financières. Enfin, il y a une abondance, peut-être excessive, de réglementations nouvelles pour la performance énergétique des bâtiments, pour améliorer la réglementation technique.

Cela porte ses fruits, même si les ENR (énergies renouvelables) représentent globalement moins de 5 % du bouquet énergétique. Il y a un "décollage" de l'éolien en France depuis 2000, depuis la première programmation pluriannuelle des investissements de production électrique (PPI), avec de plus en plus d'éoliennes installées et en cours de d'installation.

D'autres filières sont également agréées : le solaire, la biomasse, la géothermie.

Dans ce paysage pourquoi continuer à développer des énergies fossiles et quelle est la place de la demande gazière ? En France, les particuliers, l'industrie et les services consomment 530 TWh de gaz en 2006. 53 % concerne le résidentiel et le tertiaire, l'industrie consomme 38 % de la consommation énergétique, et la part utilisée pour la production d'électricité proprement dite n'est plus que de 8 %. On constate que, sur les dix prochaines années, même si la croissance de la demande gazière va ralentir, c'est l'énergie qui croît le plus par rapport aux autres. C'est 2 % par an. Hors industrie, c'est encore 1,5 %. Il y a un développement extrêmement important du gaz naturel dans les autres pays européens, principalement tiré par la production électrique. Par ailleurs, il devient clair que, en substitution des autres énergies fossiles qui sont bien plus émettrices de CO₂, que ce soit le pétrole, le fioul ou le charbon, le gaz reste et restera encore, dans les prochaines années, un complément indispensable au développement des autres énergies. C'est pour cela qu'on observe une croissance de la consommation du gaz naturel en France, mais surtout dans les autres pays européens. Les autres énergies alternatives seront insuffisantes à court et moyen termes. C'est la raison pour laquelle il faut les développer davantage. Mais le gaz naturel conservera sa place.

En particulier, dans la programmation pluriannuelle électrique, le rapport remis au Parlement par le gouvernement en 2005, prévoit le développement des énergies renouvelables mais estime que les besoins en semi-base à l'horizon 2015 font que, dans les scénarios de croissance actuelle et compte tenu de la fermeture programmée d'un certain nombre de centrales thermiques par exemple au charbon ou à moyen terme au fioul, il vaut mieux recommander l'utilisation du gaz naturel. Ce rapport prévoyait, en 2005, a minima la construction de 6 cycles combinés à gaz d'ici à 2015 en France, pour 28,3 TWh en gaz.

Organisation du marché du gaz français dans un contexte européen de libéralisation

La libéralisation du marché de l'énergie affiche le principe d'accès à toutes les infrastructures, principalement aux réseaux, pour les fournisseurs quels qu'ils soient. Le principe est désormais que chaque consommateur peut choisir librement son fournisseur. Il a ainsi été mis fin aux monopoles sur différents segments de la chaîne de gaz ou d'électricité pour ériger ce type de principe.

Il y a eu deux grandes séries de directives —1996 et 2003 en matière électrique, 1998 et 2003 en matière gazière — qui ont été transposées par différentes lois qui datent de 2000 pour le secteur de l'électricité et de 2003 pour le gaz, et une très grande loi d'août 2004 qui, en même temps, est la loi qui opère le changement de statut d'établissement public en société nationale pour les sociétés EDF et Gaz de France.

La France a, comme le permettait la directive, choisi un processus maîtrisé d'ouverture de ces marchés, en disant que ceux qui en avaient sans doute le plus besoin au démarrage étaient les très grands sites industriels puis les secteurs les plus consommateurs d'énergie, enfin tous les professionnels, les artisans, les commerçants, et ce depuis le 1^{er} juillet 2004. Et depuis le 1^{er} juillet 2007, ce sont tous les consommateurs particuliers qui peuvent changer de fournisseur d'énergie. Il n'y a plus de monopole de vente en électricité ou en gaz depuis cette date.



Qui choisir ? Qui sont ces nouveaux fournisseurs ? Existait, en matière gazière, 23 distributeurs historiques depuis le milieu des années 50, principalement Gaz de France, mais pas uniquement : Gaz de Strasbourg, Gaz de Bordeaux, Gaz de Grenoble... Côté électrique, idem : EDF et 170 sociétés nationales, régies le plus souvent locales.

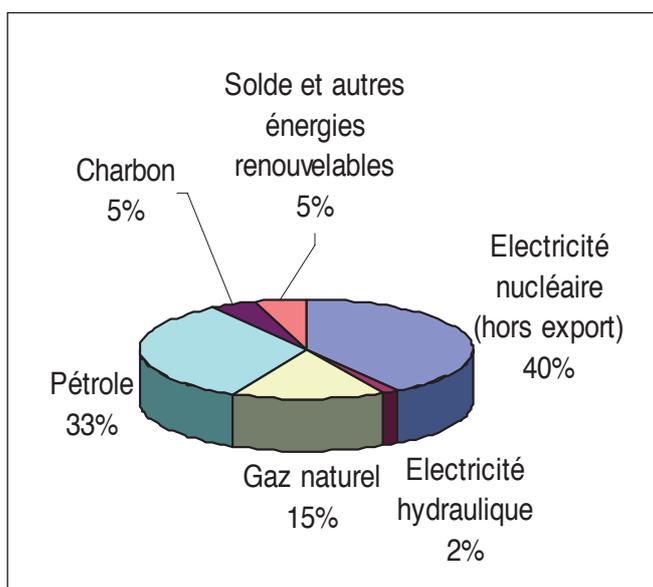
Depuis 2004, en matière gazière, l'Etat a institué des autorisations de fourniture de gaz naturel, estimant qu'il n'est pas un produit comme les autres. Il y a 50 nouveaux fournisseurs d'énergie, principalement des

sociétés qui commercialisaient déjà du gaz sur le marché européen : la société BP, la société Shell, la société Gazprom, EDF qui fournit le gaz aux industriels depuis 2004 et qui est l'une des rares sociétés à avoir sollicité l'autorisation de fournir du gaz naturel aux particuliers, la société Poweo, la société Altergaz, NL, la société Gas natural. Toutes les grandes entreprises européennes qui vendent et qui achètent de l'électricité en Europe sont présentes en France. De nouvelles catégories, des traders de banques, commencent aussi à s'intéresser au marché gazier français.

Le marché gazier est structuré en cinq grandes activités. Avant, existait une grande société qui avait, en France, un monopole de production, de transport, de distribution et de commercialisation. S'y ajoutaient également deux autres sociétés héritées de l'histoire, filiales du groupe Total. Aujourd'hui, on observe un monde totalement différent, à savoir deux grands opérateurs du réseau de transport en France : une filiale à 100 % Gaz de France, GRT Gaz ; une filiale à 100 % du groupe Total, TIGF. Elles ont l'obligation d'ouvrir leurs infrastructures

aux nouveaux fournisseurs de gaz. Le réseau, de 35 000 kilomètres, est interconnecté avec l'ensemble des pays voisins sur plusieurs points d'importations : Dunkerque, Taisnières, Obergailbach, Oltingue vers l'Italie et la Suisse, Lacal vers l'Espagne. Deux terminaux : Fos et Montoir de Bretagne sont aujourd'hui exploités par la société Gaz de France. Le principe d'ouverture est de dire que, demain, n'importe quel bateau pourrait, s'il a réservé les capacités, décharger son gaz dans ces terminaux méthaniers.

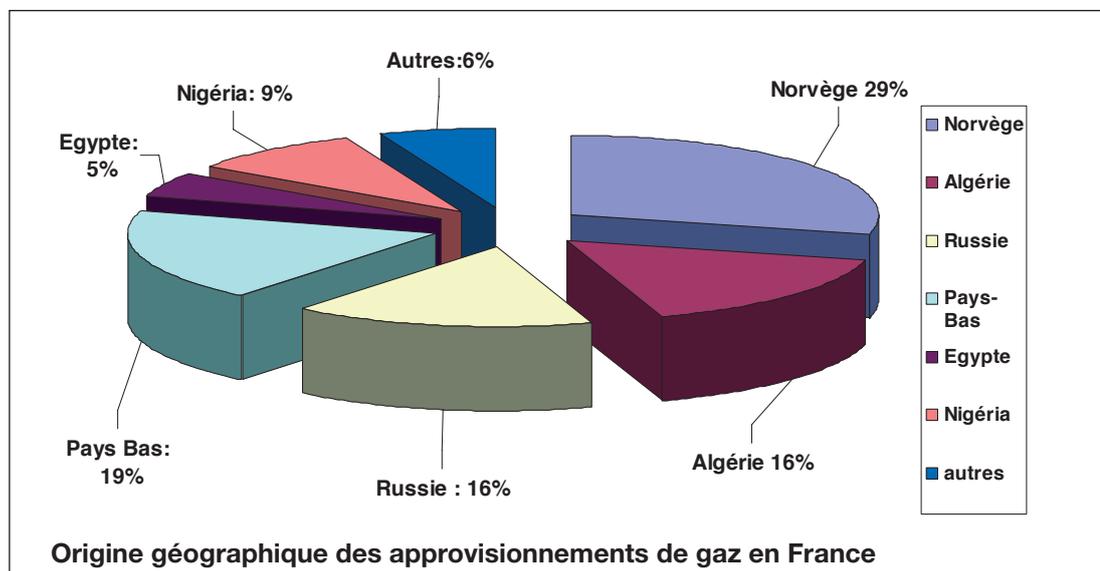
Des sites de stockage de gaz, qui sont inégalement répartis sur le territoire français, permettent de faire en sorte que les consommateurs particuliers soient assurés de trouver du gaz quand ils en ont besoin, c'est-à-dire en hiver. Ces stockages ont un volume d'environ 25 % de la consommation nationale.



Enfin, la France dispose d'un réseau de distribution extrêmement important puisque c'est le deuxième réseau de distribution d'Europe : plus de 180 500 kilomètres. Près de 76 % de la population française peut avoir accès au gaz naturel. Ce n'est pas un service universel, il n'y a pas d'obligation d'avoir le gaz naturel chez soi. Le gaz est une énergie complètement substituable. Mais, là encore, il n'y a plus de monopole de distribution.

Devrait entrer en service l'an prochain le terminal de Fos-Cavaou, proche de Fos-sur-Mer. Il sera exploité conjointement par les sociétés Gaz de France et Total.

Historiquement le gaz venait principalement de France — à un moment où la production nationale couvrait 15 % de ses besoins —, de Norvège, des Pays-Bas et d'Algérie. Depuis, l'approvisionnement a été très largement diversifié. La France a la chance d'avoir certainement l'un des portefeuilles d'approvisionnement les plus diversifiés, grâce à une politique exigée par l'Etat français et



grâce à l'entreprise Gaz de France. Cette politique est à poursuivre avec les nouveaux fournisseurs de gaz qui sont tenus à des déclarations annuelles et à faire la preuve de leur portefeuille d'approvisionnement.

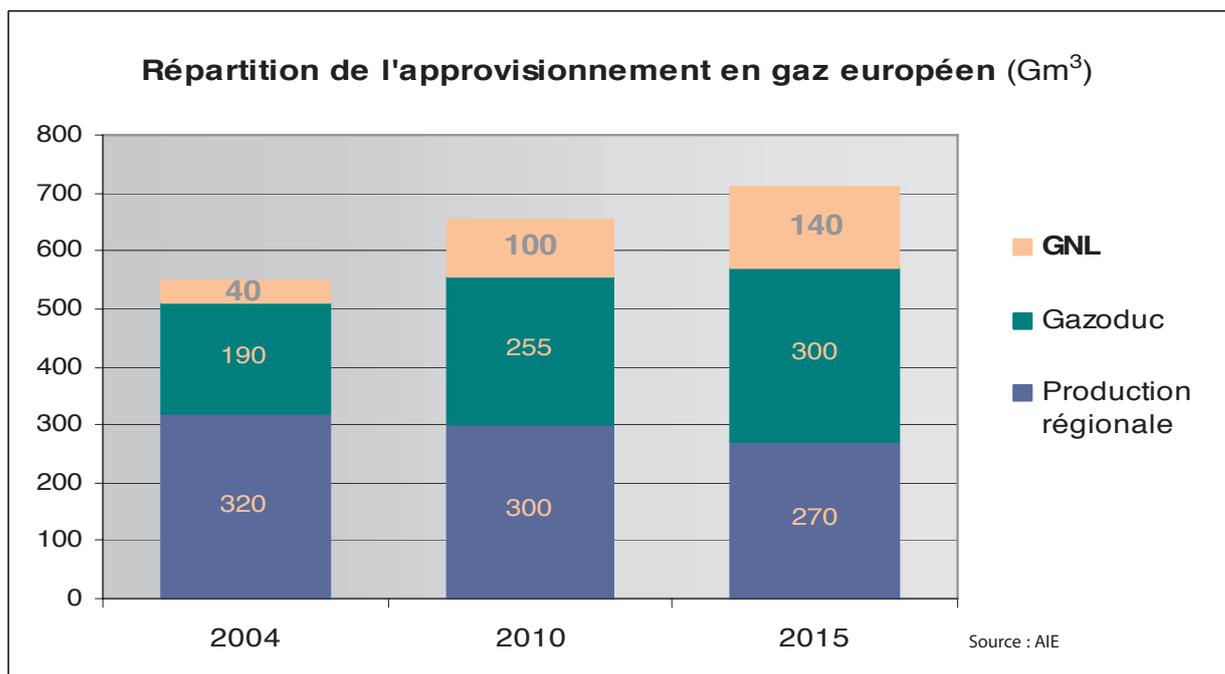
L'Etat a adapté son suivi de la

politique d'approvisionnement des fournisseurs en leur imposant un certain nombre d'obligations de continuité de fourniture. Une directive sur la sécurité d'approvisionnement en gaz donne notamment à l'Etat le moyen d'exiger des fournisseurs la preuve qu'ils sont en possession de contrats de long terme. Dans une loi de décembre 2006, il a été demandé à la Commission de régulation de l'énergie (CRE), qui a été créée depuis 2000 et qui est compétente pour assurer toute la régulation dans le secteur énergétique, de s'assurer, lorsque les transporteurs disent qu'ils vont investir, que ces investissements soient effectivement réalisés. Désormais, elle a le pouvoir d'approuver les programmes d'investissement des opérateurs de transport.

Le gaz naturel liquéfié (GNL) dans la politique énergétique

Aujourd'hui, le GNL représente déjà 30 % de la consommation française de gaz. Cette part a augmenté de 12 % par rapport à 2005 et les capacités de regazéification des deux terminaux méthaniers — Fos-sur-Mer et de Montoir-de-Bretagne — sont utilisées à plus de 86 %. Or, le GNL va se développer en France et en Europe.

Ci-joint un graphique de l'Agence internationale de l'énergie, montrant que le développement du GNL sera multiplié par près de 3,5 pour les pays de l'OCDE alors que, dans le même temps, la capacité de développement d'importation à travers les gazoducs augmentera dans une proportion bien moindre. Il y a ici une raison évidente qui tient au fait que, dans le même temps, la production européenne propre va très fortement diminuer. Les gisements en mer du Nord ont déjà décliné. Le Royaume-Uni qui était, il y a encore trois ou quatre ans, exportateur net de gaz est aujourd'hui devenu importateur net de gaz. Cela explique pourquoi de nombreux pays européens réfléchissent à des projets de développement de terminaux méthaniers. Aujourd'hui, l'Union européenne souhaite de façon évidente restreindre sa dépendance vis-à-vis de la Russie. Il y a de nombreux atouts pour le développement du GNL. Il y a des raisons



purement techniques et économiques. Depuis dix ans, l'industrie du GNL a fait des progrès considérables qui ont permis de diminuer les coûts quasiment par 2 : par le développement des techniques d'exploration-production, par le développement des techniques utilisées sur les bateaux eux-mêmes, par le développement sur les chaînes de liquéfaction. Il y a une autre raison qui est purement économique si l'on considère que les ressources gazières sont de plus en plus éloignées des marchés. Or économiquement — c'est une donnée clé du secteur — au-delà de 1 500 kilomètres, il est plus avantageux de faire un gazoduc terrestre qu'un gazoduc sous-marin. Mais, à partir de 4 000 kilomètres, il n'est plus du tout économique de faire un gazoduc. Il vaut mieux amener le gaz sous forme liquide et donc sous la forme du GNL. Les sources d'approvisionnement sont aujourd'hui au Moyen-Orient, au Qatar, en Iran, au Kazakhstan, en Indonésie, aux Caraïbes, au Nigeria, en Égypte...

La concurrence est de plus en plus forte entre les marchés parce qu'il y a de plus en plus de pays qui ont besoin d'énergie, notamment ceux qui avaient besoin de peu d'énergie et qui en ont aujourd'hui besoin de beaucoup : la Chine, l'Inde... Il y a donc de plus en plus de concurrence entre les pays producteurs et les pays consommateurs, ce qui fait qu'il est de plus en plus difficile de s'assurer de sources d'approvisionnement nouvelles.



Le gaz naturel par voie liquéfiée, le GNL, offre beaucoup plus de souplesse que le gaz par gazoduc. Même si cette économie gazière a toujours été une économie de contrats de long terme (y compris pour le GNL), la pratique actuelle offre plus de souplesse. Elle consiste à arbitrer entre différents marchés suivant les prix de l'énergie. Cela peut donc être très intéressant pour les fournisseurs de souscrire de grands contrats en prévoyant d'en avoir une partie pour le marché français et une partie pour le marché américain, par exemple, tout en recourant à d'autres achats au cours du jour.

Il faut enfin insister sur un aspect extrêmement important : la création de nouveaux gazoducs en Europe, en Turquie au Proche-Orient. Il y a des projets pour amener du gaz de Russie en traversant l'Allemagne, avec des pipelines sous la mer Baltique, là où demeurent des mines datant de la Seconde guerre mondiale.

En matière pétrolière, le fait d'avoir augmenté ses capacités de raffinage a permis à la France en tous temps de faire face à différents chocs. De façon similaire, avoir plus de capacités d'importation est sans doute une manière d'absorber demain d'autres chocs. Diversifier les sources d'approvisionnement est en effet essentiel, cela a été une constante de la politique énergétique française.

Un autre objectif apparaît qui, peut-être demain, permettra de rééquilibrer un peu nos ressources entre les points de transformation et les points d'importation. Aujourd'hui, le gaz vient du Nord et de l'Est, alors que des besoins existent dans le Sud-ouest et dans le Sud de la France. Une plus grande fluidité sur le marché permettrait de mieux maîtriser le système gazier français en cas de crise, sachant qu'on n'est jamais à l'abri d'un éventuel risque technique voire d'une crise politique.

Cette fluidité sur le marché gazier européen existe insuffisamment aujourd'hui. Le marché gazier européen actuel est un marché de contrats de long terme, avec des contrats de 15-20 ans. Au fil du temps, ils vont diminuer mais pour l'instant il n'y a pas de liquidités, ce qui limite les chances d'avoir des prix de l'énergie plus bas. Accroître la concurrence sera un moyen d'avoir une diminution des prix profitables pour le consommateur français. De ce point de vue, une augmentation des capacités éventuelles est un atout.

Plusieurs journaux se sont interrogés sur l'éventuelle surcapacité. C'est en partie un faux débat. D'ailleurs certains pays qui ont des terminaux GNL partiellement sous-utilisés considèrent que c'est une chance. Néanmoins, aujourd'hui, il y a beaucoup de réticences pour des projets d'investissement dans tous les pays européens, avec le phénomène NIMBY ("not in my back-yard" = "pas dans mon arrière cour"), notamment en Espagne, en Italie, peut-être un peu moins dans les pays anglo-saxons.

D'une manière générale, on observe aujourd'hui que le régime gazier est libéralisé avec une politique d'investissement classique. Les décisions finales d'investissements appartiennent aux opérateurs concernés, certes, mais à la condition que leur projet soit compatible avec l'ensemble des règles en matière de sécurité et en matière environnementale. Naturellement, les décisions d'investissement doivent correspondre à un seuil minimal de rentabilité économique.

L'Etat interviendra éventuellement sur ces conditions économiques d'utilisation d'un terminal dans la mesure où les opérateurs décidant de réaliser leurs investissements souhaiteraient soit solliciter un tarif d'utilisation de leur terminal méthanier (puisque ce sont des activités régulées par le régulateur sous le contrôle des ministres de l'économie et de l'énergie), soit demanderaient une exemption tarifaire.

Prémises et organisation du débat

A. L'avant débat

En 2006, le Port autonome de Dunkerque (PAD) décide de lancer un appel d'offre pour la réalisation d'un terminal méthanier sur la zone industrielle portuaire, motivé par l'intérêt marqué de plusieurs grands opérateurs pour un tel projet. Cinq d'entre eux y ont répondu : Bouygues, Rubis, Enel, Electricité de France (EDF) et Gaz de France (GDF). Lors de sa réunion du vendredi 6 octobre 2006, le Conseil d'administration du PAD a examiné les cinq candidatures et s'est prononcé en faveur de celle d'EDF, division Gaz.

La Direction générale du PAD explique les motivations de ce choix : "qualités techniques indéniables" de l'offre EDF, détermination "de faire de Dunkerque un point d'ancrage pour l'alimentation en gaz du Nord de l'Europe" et "volonté de conduire ce projet en partenariat avec le PAD".

Avant une phase de construction qui devrait durer trois ans, le projet doit d'abord observer la tenue d'un débat public, la réalisation d'études de faisabilité sur deux ans et se soumettre à une procédure administrative incluant une enquête publique. Si EDF maintient son projet à l'issue de ces différentes étapes, l'exploitation du terminal débuterait en 2011 (réception de navires méthaniers, stockage et regazéification du méthane) avec une capacité initiale de six milliards de mètres cube par an.

Depuis l'annonce du choix d'EDF pour l'éventuelle construction et exploitation d'un terminal méthanier sur le site portuaire de Dunkerque, le projet a fait l'objet d'un certain nombre d'initiatives et de discussions sur le territoire dunkerquois où existe une certaine culture de la concertation.

Le 16 mars 2007, le SPPPI (ou S3PI : Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles) se réunit avec la présence des maîtres d'ouvrage, à savoir des représentants du PAD et d'EDF division Gaz, qui ont à cette occasion présenté leur projet de construction de terminal méthanier. Les réunions de la CLI (Commission locale d'information) de la centrale de Gravelines qui se sont tenues au cours de l'année 2007 ont également présenté l'occasion pour certains participants de poser quelques questions relatives à ce projet.

La réunion du S3PI a été suivie peu de temps après par la tenue du salon international du gaz naturel liquéfié à Barcelone. Invités par EDF, des représentants du S3PI, du CLIC (Comité local d'information et de concertation) de Dunkerque, de la CLI de la centrale nucléaire de Gravelines et de la presse locale, se sont rendus sur place les 25 et 26 avril 2007 afin de mieux comprendre le fonctionnement d'un terminal méthanier, en observant celui qui est exploité par la société espagnole Enagaz.

Les cinquante questions posées par l'Adelfa (Assemblée pour la défense de l'environnement du littoral Flandre-Artois), fédération d'associations créée en 1974, et dont la liste, datée du 16 mars 2007 est disponible sur leur site Internet¹, illustrent l'intérêt porté très tôt par les associations et autres parties

¹ (Lien vers les 50 questions de l'Adelfa : <http://maison-environnement-dunkerque.fr/images/adelfa%202/terminal.pdf>)

prenantes à ce projet. Les questions, suivies d'une courte liste non exhaustive de propositions diverses, ont abordé les aspects techniques de la réalisation du terminal mais aussi et surtout ses possibles impacts sur l'environnement, le patrimoine culturel, les activités commerciales et de loisir, ainsi que la sécurité des personnes et des installations. L'encadré suivant reprend la liste de questions de l'Adelfa, répertoriées en fonction des thématiques qui ont guidé les réunions publiques organisées par la CPDP. Les questions n'ayant pas reçu de réponses au moment du lancement officiel du débat public ont été reprises au cours de celui-ci, sous forme écrite ou à l'oral.

Les 50 questions de l'Adelfa répertoriées en quatre catégories

IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Implantation

- La plate-forme d'implantation du terminal méthanier sera-t-elle constituée sur du terrain gagné sur la mer ?
- Si le secteur littoral est retenu — ce qui ne pourrait qu'être le cas —, il faut savoir qu'il est actuellement affecté par une érosion sensible. Quelles mesures seront prises pour l'enrayer ?

Travaux d'aménagement

- Comment sont envisagés le dragage et l'élimination des matériaux dragués, incluant le panache de dispersion engendré par la mise en suspension des sédiments peu ou prou pollués ?
- Y aura-t-il recherche d'un profil d'équilibre pour la nouvelle plage qui se constituera (70/1 par exemple), en tenant compte de la granulométrie et de la cohésion des sables mis en place ?
- Qu'est-il prévu en raison de l'entraînement prévisible du sable vers l'est ?
- Y aura-t-il une modification du trait de côte ? Eventuellement de quelle ampleur ?
- Y aura-t-il une modification de la courantologie (vitesse et distribution des courants) et indirectement de la configuration des bancs de Flandre les plus côtiers ?
- Y aura-t-il lors des travaux des émissions atmosphériques ponctuelles et diffuses ?
- Quelle destination pour les résidus solides ?

Installations permanentes

- Comment seront évacuées les eaux résiduaires ? Seront-elles traitées sur place ?
- Quid des rejets liquides, solides et gazeux ? Seront-ils "récupérés" ? Ou bien vers quoi seront-ils acheminés ?
- Y aura-t-il entreposage de déchets d'exploitation ? Dans quelles conditions ?

Réservoirs

- Vu leur hauteur (60 m), quel impact auront-ils sur l'environnement ?
- Quel impact auront-ils sur le déplacement, notamment Nord-Sud, des oiseaux migrateurs et sédentaires ?

Gazéification du GNL

- Le GNL devant être réchauffé via des vaporiseurs pour revenir à l'état gazeux, ce réchauffement se fera-t-il en ayant recours à l'eau de mer qu'il faudra ensuite rejeter, ou bien aura-t-on recours à une autre technologie (serpentin baignant dans l'eau chauffée par des brûleurs et qu'il ne faut pas renouveler) ?
- En cas de recours à la première technique précitée, comment s'effectuera le mélange des eaux froides en provenance du terminal méthanier et des eaux chaudes (30° en moyenne) en provenance de la centrale nucléaire ? Procédera-t-on à une modélisation de ce phénomène ?

Rejet d'eau froide

- Comment sera évalué le stress thermique causé à la faune benthique et aux ressources halieutiques du secteur, en particulier les poissons plats et les crevettes grises ?
- Quel impact sur l'extrémité ouest de la frayère de soles ?

INCIDENCE SUR LE PATRIMOINE CULTUREL ET LES ACTIVITÉS (COMMERCIALES OU DE LOISIR)

Implantation

- Compte-t-on préserver "la maison du pendu", ultime vestige bâti du Clipon ?

Exploitation

- Quelles limites à l'accès portuaire (et à sa sortie) engendreront les nouveaux équipements (gestion du domaine portuaire, balisage, entretien de l'avant-port ouest, compte tenu du dégagement potentiel de méthane dans le puits de la drague) ?
- Quelles incidences sur la gestion du terminal Norfolk Line (y compris le stationnement des véhicules), du terminal à conteneurs NFTI, de la zone logistique DLI, du terminal pétrolier APF, de la centrale nucléaire, du trafic des TMD, etc.
- L'emprise étant régie par la Loi Littoral, quelles incidences sur la libre circulation sur le domaine public maritime ? L'accès du public, l'activité de chasse, de pêche (à pied), d'observation de la faune, les activités de loisirs balnéaires estivales, les manifestations internationales et les entraînements de motocross sur le circuit Bernard Gouvard seront-elles encore autorisées ? Dans quel rayon autour des installations ?
- Il n'est pas exclu que, suite par exemple à la mise en application de nouvelles directives européennes, on assiste à terme à un durcissement des règles de voisinage (pour contrer par exemple "l'effet domino") : Ira-t-on jusqu'à réduire, voire supprimer des activités existantes les plus proches ou envisager leur déplacement ? Qui en supporterait la charge ?

SÉCURITÉ DES PERSONNES ET DES INSTALLATIONS

Travaux d'aménagement

- Est-il envisagé une protection en dur, comme c'est le cas au CNPE (houle, montée des eaux, etc.)
- Est-il prévu une modélisation de la zone marine où les benthos intertidal et subtidal seront enfouis ?
- Pour l'accostage des méthaniers est-il envisagé la réalisation d'un appontement sur pieux ou sur môle constitué d'enrochements ? Même chose pour l'appontement de secours ? Quelles en seront les caractéristiques (hauteur, longueur, etc.)
- Suite au possible durcissement des règles de voisinage susmentionné, quelle sera l'attitude du gestionnaire du domaine ? Prendra-t-il en charge les éventuelles protections supplémentaires à mettre en place ?

Installations permanentes

- En cas de vent supérieur aux autorisations d'admission dans le port Ouest (50 km/h pour un méthanier selon la réglementation internationale), dans quelles conditions de sécurité, y compris pour la navigation, les méthaniers mouilleront au large ?
- Pour décharger les méthaniers, utilisera-t-on la technique dite des "bras articulés" ?
- Les conduites de déchargement reliant l'appontement aux réservoirs seront-elles aériennes ou, comme cela existe ailleurs, enfouies dans un caisson de béton à atmosphère contrôlée ?

Dessertes routières

- Généralement les sites Seveso sont dotés de deux sorties (ou accès) diamétralement opposées, placées en tenant compte des vents dominants. Quid du terminal méthanier ? Peut-on se contenter de la seule sortie, située à environ 7 km, que constitue le pont-levis de l'écluse des Dunes ?
- Comment seront organisés les secours extérieurs sur cette presqu'île, compte tenu que les casernes de Sapeurs-pompiers professionnels les plus proches (Gravelines et Fort Mardyck) sont situées à environ 17 km, via le pont de l'Ecluse des Dunes ?
- Compte tenu de l'isolement du terminal, comment est envisagée l'alimentation en eau - incendie du terminal ? Sera-t-il prévu une défense du site en ayant recours à l'eau de mer ?

Gazoduc

- Sera-t-il créé un nouveau couloir technique dédié au passage du futur gazoduc entre le terminal, Mardyck Ouest et le Pont à Roseaux ? Quel tracé ?
- Comment sera réglé le problème de voisinage avec la conduite d'alcool de Ryssen ?
- Quid du passage non loin des sites Seveso de Polimeri, Total, Ryssen en cas d'accident (cf. Ghislenghien) ?
- Quels engagements (écrits) seront donnés par le ou les gestionnaires du ou des domaines traversés par la future canalisation, en particulier au droit des sites Seveso ?

Sécurité dans l'environnement industriel et humain

- Comment les promoteurs comptent-ils gérer la proximité de la centrale nucléaire de Gravelines comme de l'appontement pétrolier, compte tenu également des manœuvres qu'auront à effectuer dans l'avant-port les méthaniers pour accoster au terminal ?
- Quels impacts prévisibles sur la vie quotidienne des personnes travaillant ou vivant dans l'environnement du terminal (nuisances causées par le bruit des torchères, les odeurs ou les poussières, la circulation routière notamment de TMD, la restriction de l'accès aux zones de loisirs, etc) ?
- Quels impacts potentiels sur la santé publique en tenant compte du bruit de fond présent dans le milieu récepteur, quels risques pour la santé et la sécurité, associés aux matières dangereuses manutentionnées ?

- Le projet avec toutes les activités qui y sont liées : maintenance, exploitation, transport, etc, est susceptible d'engendrer des accidents technologiques majeurs (23 morts au terminal de Skikda – Algérie en 2004). A plus forte raison dans un environnement industriel comportant déjà de nombreux dangers. Des scénarios d'accidents qui en découlent seront-ils élaborés dans la phase "études" afin d'établir les conséquences potentielles et les risques associés ? Quelles propositions pour assurer une évacuation rationnelle des personnes en cas d'accident compte tenu de la configuration très particulière des lieux ?
- Quelles mesures de prévention concrètement en matière de sécurité maritime, systèmes de surveillance, présence de groupes électrogènes d'urgence, détecteurs de fuite, alarmes, sirènes de haut niveau, bassins de rétention, etc ?

RÉALISATION TECHNIQUE

Travaux d'aménagement

- Comment seront constitués les remblais (volume, provenance, etc.) ? Par voie hydraulique ou mécanique ?
- Comment seront-ils acheminés, de même que les matériaux nécessaires à la construction du terminal ? Par le pont de l'écluse des Dunes ?
- A quel niveau (hauteur) se situera la plate-forme (côte marine Gravelines = + 12 m par rapport au 0 marin local, soit la hauteur de la digue du Bassin maritime) ?

Installations permanentes

- Le Port autonome prévoit-il la mise en place permanente dans le port ouest d'unités de remorquage ?
- Comment seront constitués les bâtiments d'entreposage et de services ?
- Idem pour les aires de réception, de maintenance ?
- Où se situeront sur le site les garages et entrepôts, les bureaux et les stationnements ? Y aura-t-il un poste à essence ?

Réservoirs

- Le choix des aménageurs se portera-t-il ou non sur des réservoirs à intégrité totale (acier cryogénique dans une enceinte de béton d'1 mètre d'épaisseur) ?

Gazéification du GNL

- Afin d'ajuster la valeur calorifique du gaz, les concepteurs choisiront-ils de procéder à une injection d'azote ? Ou bien procéderont-ils à l'extraction de composés lourds (hydrocarbures) qu'il s'agirait ensuite de stocker ?

La liste de l'Adelfa se termine par quelques propositions non exhaustives de "mesures compensatoires" listées ci-après :

- Une station de mesure des polluants dans l'air et l'eau
- La création d'un nouveau site d'accueil des faunes avicoles (sédentaires et migrateurs)
- L'aménagement de prairies herbeuses rases dans la zone neutralisée
- L'établissement d'un plan de gestion naturelle en compensation de l'amputation de la ZNIEFF
- La création d'un corridor écologique Nord-Sud de 300 m de largeur à l'est du terminal.

B. La préparation d'un débat public à Dunkerque

Le contexte

Le contexte présenté dans l'introduction de ce compte rendu est une réalité bien connue dans le Dunkerquois en raison de l'importance des équipements dans le domaine de l'énergie — appontements pétroliers, centrale nucléaire de Gravelines, centrale à partir de gaz hauts fourneaux, Statoil...— réalisés sur ce territoire au cours des 30 dernières années.

La saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP)

Les Autorités françaises ont décidé de :

- renforcer deux ports méthaniers déjà construits avant la loi de 2002 instituant le débat public : Fos sur mer (près de Marseille) et Montoir de Bretagne (près de Saint Nazaire)
- soumettre au débat public trois projets de terminaux supplémentaires : le Verdon sur mer (dans la Gironde, au nord de Bordeaux), Antifer (près du Havre) et Dunkerque.

En mars 2007, les deux maîtres d'ouvrage du projet de terminal de Dunkerque, le Port autonome de Dunkerque (PAD) et Electricité de France – direction Gaz (EDF-gaz) ont saisi la CNDP de sorte que leur projet respecte la procédure obligatoire du débat public. Celle-ci a été organisée par des décisions de la CNDP du 4 avril et du 25 juillet 2007 qui précisent la période de débat pour les trois sites envisagés (Verdon, Antifer, Dunkerque) : du 17 septembre au 14 décembre 2007.

La nomination d'une Commission particulière du débat public (CPDP) et la constitution d'une équipe

Le même jour, la CNDP confiait le débat public à une CPDP. Elle en nommait le président, Pierre-Frédéric Ténière-Buchot, le 2 mai. Un membre commun aux trois projets, Gustave Defrance, était également nommé dans chacune des CPDP créées pour organiser un débat public respectivement à Antifer, Dunkerque et Le Verdon sur mer. Gustave Defrance a donc reçu la tâche particulière de suivre les trois débats durant la même période du 17 septembre au 14 décembre 2007 en s'efforçant de coordonner leur déroulement, les méthodes et moyens utilisés pour les mener à bien.

La création de la CPDP pour Dunkerque a été accompagnée de la décision suivante : "le dossier du débat ne sera considéré comme complet que s'il comporte des indications suffisamment précises sur :

- les usages actuels du site du Clipon
- les dangers et les impacts sur l'environnement de l'activité envisagée
- les hypothèses de raccordement au réseau de transport de gaz."

Ce dernier point a été complété par une décision de la CNDP du 25 juillet 2007 indiquant que si le terminal méthanier de Dunkerque était construit, une opération de concertation serait alors menée par GRT-gaz, maître d'ouvrage du gazoduc chargé de transporter le gaz depuis le terminal jusqu'aux zones de consommation et de ré-acheminement situées plus au sud, en région Ile de France. Cette concertation sera placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera garante.

L'urgence du débat

Trois éclairages complémentaires permettent de mieux saisir le contexte actuel de la politique énergétique gazière.

- Le premier concerne à Dunkerque l'importance de la concurrence de pays membres de l'Union européenne situés au Nord-ouest de l'Europe qui souhaitent développer dans la période présente des implantations de terminaux méthaniers : Wilhelmshaven en Allemagne, les projets Liongas et Gate à Rotterdam aux Pays Bas, l'extension du terminal de Zeebrugge en Belgique et celle de Isle of Grain en Angleterre. Il est avancé par certains que ces projets, ainsi que ceux appartenant au rivage maritime français, ne seront pas tous réalisés pour des raisons de disponibilité financière et d'un risque de surcapacité vis-à-vis de la demande européenne. Ce sont les projets qui seront prêts les premiers qui verront le jour et seront exploités. Les autres, trop en retard, pourraient être abandonnés en cours de route.
- Le second éclairage porte sur les orientations de la politique française de l'énergie (loi de programme du 13 juillet 2005) qui inscrit le gaz comme l'une des priorités à moyen terme pour répondre à la structure de la demande française des années présentes. Ce n'est qu'à plus long terme (2025 ?) que des énergies nouvelles, évoquées dans les débats du Grenelle de l'Environnement, viendront se substituer (et non seulement les compléter) aux apports de gaz qui pourraient alors commencer à se tarir.

Le débat sur l'éventuelle création de nouveaux terminaux méthaniers a donc nécessité un effort de brièveté dans sa préparation (juin à mi-septembre 2007) et son déroulement (mi-septembre à mi-décembre 2007)

- Un troisième aspect doit être mentionné. Le calendrier électoral (élections municipales et cantonales en mars 2008) a été pris en considération afin de ne pas transformer le débat public sur les terminaux méthaniers en éléments d'une joute électorale et leur garder le plus possible un caractère serein. Il a donc été jugé raisonnable de limiter la durée du débat en évitant d'empiéter sur l'ouverture de la campagne électorale.

Des profils variés pour constituer la Commission

L'équipe de la CPDP fut complétée par la décision de la CNDP du 6 juin 2007 avec la nomination de Claude Hanoteau, Camille Saïssset et Aline Yasmine. Sur le plan logistique, elle reçut l'aide d'un secrétaire général, Jérôme Lavaux, consultant du cabinet-conseil Ides-Consultants de Lyon qui, antérieurement, avait déjà eu l'occasion d'organiser des débats publics. Lorsque des locaux furent loués à Dunkerque, fin septembre 2007, pour y installer la permanence de la CPDP, ouverte au public, deux collaborateurs vinrent seconder le secrétariat général : Sabine Nicolet et Emmanuel Perrier. La première était plutôt chargée de l'organisation des réunions du débat, le second du développement du site internet www.debatpublic-dunkerquegaz.org en liaison avec les prestataires internet de la CNDP.

On trouvera ci-après les profils des membres de la CPDP. Deux remarques à ce sujet :

- A part un membre (Gustave Defrance), aucun n'est originaire de la région dunkerquoise ni du Nord de la France ou n'y a travaillé. C'est délibérément qu'un tel choix (contraignant pour les déplacements) a été arrêté afin de garantir la plus grande neutralité vis-à-vis des enjeux régionaux.

Les membres de la commission particulière

Le président

Pierre-Frédéric Ténière-Buchot

1

Ingénieur de de l'École Centrale de Paris, Docteur d'Etat en Economie appliquée. Gouverneur du Conseil mondial de l'eau (World Water Council). Administrateur du Mouvement universel pour la responsabilité scientifique (MURS). A été successivement ingénieur à l'Agence de l'eau Seine-Normandie (1970-1979), Chef de la planification au Ministère de la Recherche (1980-1982), gérant d'un bureau d'études (1982-1989), puis directeur général de l'Agence de l'eau Seine-Normandie, Conseiller principal au Programme des Nations unies pour l'environnement (1999-2002). Il a été en outre Professeur associé au Conservatoire national des arts et métiers de Paris (1971-2002) et consultant auprès de nombreuses institutions internationales (politique de la recherche, environnement et eau). Auteur de plusieurs ouvrages et articles dont "L'autre côté du miroir, aperçus stratégi-

ques", Transition, Paris-1999, "Le développement durable de l'eau", in Marcel Boiteux, L'homme et sa planète, Académie des sciences morales et politiques, PUF-2003, "Eau", avec Michel Camdessus, Bertrand Badré et Ivan Chéret, Robert Laffont-2004 et, en espagnol "Aqua para todos", FCE, Mexico-2006.

Les membres

Gustave Defrance

2

Ingénieur général des Mines honoraire, formé à l'École des mines de Douai dont il fut ensuite secrétaire général en début de carrière. A ensuite occupé plusieurs postes de direction dans les services régionaux concernés par l'industrie et l'environnement, et notamment la DRIRE de Nord-Pas-de-Calais entre 1989 et 1994 tout en prenant les rênes de l'École nationale supérieure des techniques industrielles et des mines (ESTIM) de Douai. Après avoir été Directeur de la Prévention des pollutions et des risques (DPPR) délégué aux risques majeurs au ministère de l'environnement (1994-1996),

il fut Conseil général des mines jusqu'en 2000. Il est membre des trois Commissions particulières des débats publics simultanés sur des projets de terminal méthanier en France.

Claude Hanoteau

3

Magistrat honoraire, actuellement juge de proximité et expert près le Conseil de l'Europe, il a exercé son métier en métropole (Arras, Lille, Lyon, Paris et Rennes) mais aussi en Nouvelle Calédonie et en Polynésie française. Spécialisé en droit et procédure pénale, il a été en outre en charge de l'administration de plusieurs juridictions (tribunaux et cours d'appel). Nommé en Nouvelle Calédonie dans les années 1980, il a eu pour mission de promouvoir des réformes tendant à adapter l'institution judiciaire à la diversité des populations de ce territoire. A été pendant quatre ans directeur de l'École nationale de la magistrature. Formé par l'exercice de son métier à l'écoute des autres et à l'impérative obligation de saisir les préoccupations de chacun

avant de prendre une décision, a souhaité mettre son expérience au service d'une Commission particulière du débat public.

Camille Saïssset

4

Journaliste scientifique indépendante spécialisée dans l'environnement.

Dans une réflexion à l'interface entre science et société, elle aborde les questions de gestion de l'eau en France et dans les pays en développement dans le magazine Hydroplus notamment. Soucieuse des situations de rupture pouvant exister entre enjeux économiques et protection de l'homme et de la nature, elle a participé à l'organisation d'un débat public de la société civile sur les questions de santé environnementale et a suivi celui de la CNDP sur la gestion des déchets nucléaires. En tant qu'auteur, elle a contribué à deux ouvrages abordant ces thématiques.

Aline Yasmine

5

De nationalité syro-chypriote, en France depuis 2000 pour ses études. Après une Maîtrise en Langues étrangères et commerce international, prépare actuellement un Master "Environnement, développement durable et risques" à l'Institut d'études politiques de Paris ; a effectué des stages à l'Ambassade de Chypre à Paris et au Sénat ; secrétaire de la Délégation permanente de Chypre auprès de l'Unesco (2005-2006), Secrétaire générale de la Commission "Génération Europe" pour le traitement des problématiques européennes contemporaines (2004-2006), actuellement en stage à l'INRA - Mission environnement et société sur "Les questions environnementales dans les débats et consultations publics en France".



- De même une grande variété de compétences techniques et d'expériences professionnelles a été recherchée entre les membres de la CPDP afin que le maximum de sensibilités puisse s'exprimer, s'enrichir mutuellement mais aussi s'équilibrer. Chacun et chacune se sont efforcés de respecter scrupuleusement le code de conduite adopté par la CPDP (voir Lettre du débat n°1) et résumé par l'acronyme ETAIN : Equivalence (d'expression des divers acteurs), Transparence (des débats et de l'accès à l'information), Argumentation (des propos tenus), Indépendance (des membres de la CPDP vis-à-vis des maîtres d'ouvrage), Neutralité (à l'égard des opinions et des propositions présentées).

La coordination entre les trois Commissions particulières de débat public (CPDP)

Durant toute la période préparatoire aux débats et pendant leur déroulement, des contacts et mises au point ont été organisés par le coordinateur des débats entre les trois CPDP correspondant aux trois sites de Dunkerque, Antifer et le Verdon sur mer. Trois démarches communes ont été effectuées conjointement :

- En juin 2007, une visite des trois présidents de CPDP a été rendue au terminal méthanier de Zeebrugge (Belgique) qui est exploité depuis 1985 par la société Fluxys. Cette visite a permis d'évoquer avec l'exploitant les conditions de réalisation de l'infrastructure. Il n'y a pas de débat public obligatoire en Belgique mais de nombreuses opérations de communication avec la population riveraine furent entreprises. La gestion actuelle du terminal depuis l'accostage des navires méthaniers jusqu'au stockage du gaz liquide, sa regazéification, sa distribution ont également été examinées.
- En septembre une visite a été organisée au Centre d'analyse stratégique (CAS) où Monsieur Jean Syrota, président de la Commission "Energie", a présenté les principales orientations pour l'horizon 2020-2050 dans ce domaine. Une autre visite à la Direction générale de l'énergie et des matières premières (DGEMP) du Ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables (MEDAD) a permis de coordonner avec son directeur, Monsieur Franck Chevet, la participation de sa représentante — Madame Florence Tordjman — qui est intervenue successivement dans les trois débats à Antifer, Dunkerque et Le Verdon pour présenter les enjeux énergétiques nationaux et européens à court et moyen termes.
- Cette présence de l'Administration centrale a été complétée par celle du Bureau des risques technologiques de la Direction de la pollution et de la prévention des risques (MEDAD), qui est également venue rappeler dans les trois débats les règles de prévention des risques et de sûreté des installations Seveso applicables aux terminaux méthaniers. Par ailleurs la DPPR a créé un groupe de travail rassemblant les trois Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) concernées par les trois projets de terminaux.

Les actions de coordination entre les trois débats publics simultanés ont également touché la production des documents écrits : rapports des maîtres d'ouvrage ayant servi de support aux débats, réalisation des cahiers d'acteurs qui sont le moyen d'expression critique des autres participants, sites Internet d'accès à l'information et d'espaces d'échanges d'opinions (par un système de questions-réponses). Sans obéir à un modèle unique, l'organisation des réunions publiques a observé des principes communs de présence des divers acteurs et intérêts, et de répartition de la parole entre eux. Cet ensemble d'actions pratiques a été enrichi par des contacts fréquents entre les secrétariats généraux des trois débats.

L'élaboration du dossier support du débat sur le projet de terminal méthanier de Dunkerque

Les mois de juin, juillet et août 2007 ont été principalement consacrés à la réalisation d'un dossier support de débat par les deux maîtres d'ouvrage prin-

cupaux, le Port autonome de Dunkerque (PAD) et Electricité de France-direction Gaz (EDF-gaz). Ce document, rédigé sous leur responsabilité, a repris et surtout développé la présentation du dossier de saisine de la CNDP de mars 2007. Cet enrichissement s'est fait en présence des membres de la CPDP qui ont rencontré régulièrement les rédacteurs du rapport tout au long de cette période afin de vérifier avec eux que les exigences de la CNDP étaient bien respectées (notamment : usage actuel du Clipon, impacts environnementaux et dangers du projet, raccordement au réseau de transport gazier).

Le document final comporte cent pages (avec une synthèse résumée en huit pages)
Il pose et tente de résoudre quatre questions préalables :

1. qu'est-ce qu'un terminal méthanier ?
2. pourquoi construit-on des terminaux méthaniers ?
3. pourquoi le groupe EDF se développe-t-il dans le gaz ?
4. quels rôles respectifs pour EDF-gaz et le PAD ?

Cinq parties développent ensuite l'argumentaire des maîtres d'ouvrage :

Partie 1 Le territoire dunkerquois et le développement du port

Cette partie rappelle les choix industriels de l'aménagement du territoire, particulier à Dunkerque : industries lourdes, trafic maritime lié à ces industries, capacité à gérer des risques élevés (nombreux sites Seveso et un établissement nucléaire de production d'électricité). Les installations portuaires et ferroviaires importantes sont par ailleurs soulignées.

Partie 2 Les caractéristiques du projet de terminal méthanier

Le déchargement du gaz liquide, son stockage, sa regazéification sont évoqués. Les caractéristiques quantifiées du projet dunkerquois sont exposées tant pour les installations à terre que pour les mouvements de navires lors de l'exploitation du terminal. Le coût global du projet (700 millions € sans la conduite de transport du gaz en vue de son raccordement au réseau) est indiqué. Les travaux d'aménagement du port pour accueillir des navires et les installations gazières sont évalués dans une fourchette de 50 à 70 millions €.

Partie 3 Les enjeux socio-économiques du projet

Les retombées en terme d'emplois (1 200 personnes durant le chantier, 50 emplois directs et 150 indirects durant l'exploitation) sont présentés. Les recettes fiscales dues à ces activités sont évaluées à un sixième du montant actuel des recettes générées par l'activité du port. Enfin, le rôle stratégique pour la France et l'Europe d'un approvisionnement de GNL par Dunkerque est souligné.

Partie 4 Le projet dans son environnement naturel et humain

Cette partie examine les avantages et inconvénients de deux sites possibles pour l'implantation du terminal :

- *le site du Clipon, situé à l'est de l'avant-port ouest, dont les principaux avantages sont sa facilité d'accès et son éloignement plus important des zones habitées et des sites industriels. Son inconvénient majeur est d'empiéter sur une zone protégée (ZNIEFF) avec le risque de destruction d'espèces naturelles (oiseaux et flore) présentes aujourd'hui sur ce site.*
- *Il est confronté au site des Huttes, au pied de la centrale nucléaire de Gravelines, à l'ouest de l'avant-port ouest. D'accès maritime plus difficile, plus proche des habitations et des installations Seveso seuil haut, il présente l'avantage de ne pas perturber les activités récréatives liées à la digue du Clipon et de moins mettre en danger les espèces naturelles locales.*

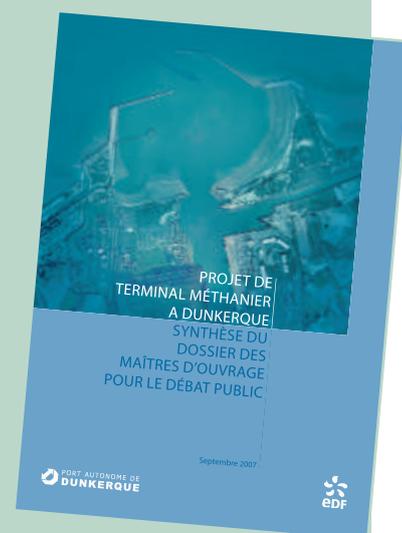
Au-delà du choix du site d'implantation du terminal, la partie 4 analyse les effets du projet sur l'environnement humain (liberté de circuler, loisirs)

Partie 5 La technique et les risques liés à la chaîne du GNL

La chaîne du GNL est rappelée depuis la liquéfaction et le transport par méthaniers jusqu'au déchargement, stockage et regazéification. Les mesures de sécurité prises à chaque étape sont indiquées tant au niveau technique (bras de déchargement, prévention et détection des fuites, sécurité de la conduite d'évacuation du gaz) qu'au niveau réglementaire (site Seveso seuil haut, zones d'effet et périmètres de protection rapprochée et éloignée)

Le rapport est complété par des annexes (bibliographie, liste des études en cours chez les maîtres d'ouvrage, glossaire, liste des sigles et symboles, sites Internet consultables)

Ce rapport a été mis à la disposition des médias lors de la conférence de presse de lancement du débat public le 18 septembre 2007 à Dunkerque puis largement distribué à partir de cette date jusqu'à la conférence d'ouverture du débat le 5 octobre à Dunkerque.



Le rapport de GRT-gaz



Après la décision de la CNDP du 25 juillet 2007 de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais de recommander au maître d'ouvrage de mener une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante dans l'éventualité où le projet de terminal méthanier de Dunkerque serait entrepris, GRT-gaz, maître d'ouvrage potentiel du gazoduc d'acheminement, a réalisé en septembre et octobre 2007 un rapport complémentaire. Ce dernier a été rédigé sous sa responsabilité en liaison avec les deux maîtres d'ouvrage principaux et la CPDP. Doté de seize pages et intitulé "Raccordement du terminal méthanier de Dunkerque au réseau de transport de gaz naturel ; renforcement du réseau de transport de gaz naturel", ce document distingue d'abord la canalisation de transport de gaz depuis le terminal de Dunkerque (quel que soit le site choisi, les Huttes ou le Clipon) jusqu'à Pitgam, situé à une vingtaine de kilomètres au sud de Dunkerque. A Pitgam se trouve aujourd'hui une unité de recompression du gaz qui provient de Norvège par un gazoduc immergé. Le rapport considère ensuite la canalisation de transport qui reliera Pitgam à Cuvilly (Oise) situé à 170 kilomètres vers la région Ile de France.

Le rapport considère ensuite la canalisation de transport qui reliera Pitgam à Cuvilly (Oise) situé à 170 kilomètres vers la région Ile de France.

Ce dossier complémentaire indique les impacts du chantier envisagé, les études à réaliser, les grandes étapes d'une concertation à programmer.

Il a été distribué le 8 novembre 2007 lors de la séance thématique du débat public tenue à Craywick et consacrée aux risques ainsi qu'à leur prévention. Il a fait l'objet ensuite d'une réunion spécifique le 16 novembre à Pitgam.

C. Les prises de contacts

Il s'agissait pour la Commission particulière du débat public d'établir en territoire dunkerquois des contacts sur le terrain, afin de faire connaître sa composition, le cadre légal dans lequel elle agissait, ses modes de fonctionnement, et les objectifs qu'elle souhaitait atteindre ; afin aussi de rechercher dans les entretiens qu'elle avait avec ceux qu'elle rencontrait ainsi, les meilleurs chemins à emprunter pour attirer vers le débat public une assistance aussi nombreuse, variée et représentative que possible, et déclencher chez elle une participation réellement effective.

La CPDP dont quatre de ses membres ne connaissaient pas ou peu, avant d'être nommés, ce territoire, avait aussi besoin de nouer ces contacts, afin de saisir les diverses problématiques que suscitaient dans les domaines les plus variés — économique, social ou environnemental — les caractéristiques du projet de création d'un port méthanier, tel qu'il avait en tout cas déjà été révélé indirectement au public par les maîtres d'ouvrage à travers les instances de concertation du territoire.

La Commission souhaite à cette occasion exprimer sa gratitude à celles et ceux qui l'ont toujours accueillie, non seulement avec courtoisie et intérêt, mais aussi avec le souci constant de lui apporter leur aide soit sur le plan de la logistique lorsqu'elle en exprimait le besoin, soit sur celui de l'information qu'elle était amenée à réclamer dans les champs les plus divers. Pour celles et ceux qui contribuèrent à ce débat en construisant et en diffusant des Cahiers d'acteurs, dont les contenus enrichirent sans aucun doute les échanges, la CPDP adresse bien entendu un salut particulier.

Rencontres avec les représentants de l'Etat et des administrations

Il revenait tout d'abord à la Commission de prendre l'attache des représentants de l'Etat, la CNDP et les CPDP étant une émanation directe de celui-ci. Furent rencontrés en juillet et août 2007, le Préfet de Région à Lille, et le sous-Préfet de Dunkerque. Il convenait de les aviser du contenu de la mission, de recueillir leurs perceptions du contexte local et de leur faire part d'un calendrier qui était alors déjà en train de se caler, afin de s'assurer de leur présence au moins pour les séances de lancement et de clôture. C'est à l'occasion d'une première rencontre avec le sous-Préfet que fut décidé d'un commun accord que la conférence de presse de lancement du débat public aurait lieu à la sous-préfecture et qu'aux réunions de lancement et de clôture assisterait le Préfet de Région.

Sachant qu'un tel projet de création d'un port méthanier, s'il devait se réaliser, nécessiterait à divers stades l'intervention de plusieurs administrations régionales de l'Etat, il était alors nécessaire que la Commission rencontre leurs responsables, ou leurs représentants afin bien entendu de leur rappeler d'abord les modalités et les enjeux du débat public, mais aussi afin de les sensibiliser bien en amont sur leurs indispensables et irremplaçables interventions à certaines séances du débat public, à chaque fois notamment que seraient évoqués des points relevant de leurs domaines de compétence. C'est dans cet esprit que furent rencontrés, notamment en août et en octobre 2007, Monsieur Jean Louis Hélary, directeur régional de l'Équipement (en partance), Monsieur Michel Pascal, directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement et directeur régional de l'environnement (DRIRE-DIREN). Avec ces derniers, fut alors arrêté le principe de leurs interventions lorsque seraient abordées, lors des réunions publiques, les questions ayant trait à l'environnement et à la sécurité, pour donner un état descriptif de l'existant et pour exposer ou rappeler les exigences des réglementations en vigueur.

Rencontre avec le Conseil général du Nord

Le 7 septembre 2007, à Lille, la CPDP a rencontré deux élus du Conseil général du Nord, à savoir les vice-présidents Patrick Kanner et Jean Schepman, accompagnés de collaborateurs. Elle les a tenu informés de sa mission, du calendrier de ses travaux. Ayant exprimé tout leur intérêt, les deux élus ont alors proposé de faire parvenir un Cahier d'acteurs.

Rencontre avec la Communauté urbaine de Dunkerque et la Chambre de commerce et d'industrie du Dunkerquois

La Communauté urbaine de Dunkerque s'étant résolument engagée dans le développement industriel du Port et ayant fait connaître son entier soutien au

projet de terminal méthanier, la Commission devait dès le 4 juin 2007 rencontrer son président, monsieur Michel Delebarre. Elle voulait ainsi se présenter dans sa composition intégrale, lui exposer les grandes lignes de sa démarche et de son calendrier. A l'issue de cet entretien, le Président a fait part de son intention de participer au débat. Une rencontre fructueuse fut ensuite organisée avec monsieur Daniel Hallo, vice-président de la Communauté urbaine qui reçut la Commission le 22 août, et lui annonça à cette occasion qu'elle préparerait vraisemblablement un Cahier d'acteurs dans lequel elle exposerait ses vues à l'égard du projet.

Il était aussi nécessaire de rencontrer dans le même but le président de la Chambre de commerce et d'industrie, monsieur Dominique Naëls. Le 28 août, il reçut, assisté de monsieur Bernard Montet, la CPDP. Au cours de cette rencontre furent évoquées la possibilité d'organiser une réunion du débat public au sein même de la CCI et celle de collaborer aux discussions en versant au débat un cahier d'acteurs.

Rencontres avec les instances d'information, de dialogue et de concertation

Le Dunkerquois se définissant comme un territoire où la concertation est érigée en principe de fonctionnement, il convenait pour la Commission de rencontrer les responsables du Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (S3PI), du Comité local d'information et de concertation (CLIC), de la Commission locale d'information (CLI) de la centrale nucléaire de Gravelines, donc messieurs Thierry Dubuis, Georges Dairin et Jean-Claude Delalonde. Ces rendez-vous se tinrent respectivement les 26 juillet, 29 août et 5 septembre 2007. Ils étaient d'autant plus souhaitables qu'au sein de ces institutions locales, le projet de terminal méthanier avait déjà été présenté et qu'en cas de réalisation, elles seraient certainement appelées à jouer un rôle dans les relations qui s'établiraient nécessairement entre les maîtres d'ouvrage et le tissu socio-économique du territoire.

Rencontre avec GRT gaz

En accord avec EDF, GRTgaz, opérateur du réseau de transport de gaz naturel, a lancé des études préalables pour raccorder un éventuel terminal méthanier à Dunkerque au réseau existant. Dans ce cadre, la CPDP a rencontré notamment le 1er octobre 2007, monsieur Serge Cazanave, responsable pour ce projet. Celui-ci a fait savoir qu'il participerait avec Mme Florence Masson, chef de projet aux réunions des 8 et 16 novembre pour répondre aux questions du public sur les canalisations de gaz susceptibles de relier Dunkerque à Pitgam, et que GRTgaz verserait au débat public une contribution écrite.

Rencontres avec les communes du Dunkerquois

La CPDP devait s'efforcer de faire connaître au mieux sa mission. Elle souhaitait aussi diversifier les lieux des réunions publiques. Il est apparu que le projet de terminal méthanier intéressait l'ensemble du Dunkerquois et plus particulièrement les communes les plus proches des sites probables de son implantation. Il n'était possible, compte tenu du temps imparti au débat public, de prévoir une réunion publique dans chaque commune du Dunkerquois. La Commission,

avant de faire ses choix, a essayé de rencontrer les maires des communes selon leur disponibilité. A l'occasion de ces rencontres, elle leur rappelait le contenu de sa mission, la nécessité de sensibiliser les populations au bien-fondé de cette entreprise et de les convaincre de leur nécessaire participation. Elle leur demandait alors si une réunion publique était possible sur leur territoire, et si la disponibilité de salles idoines pouvait correspondre au calendrier envisagé.

C'est ainsi que la Commission rencontra de juin à septembre les maires suivants, dont certains étaient accompagnés d'adjoints ou de collaborateurs :

- Monsieur Christian Hutin, député maire de Saint Pol sur Mer
- Monsieur Eric Rommel, maire de Loon Plage et son équipe municipale
- Monsieur Gérard Blanchard, maire de Mardyck
- Monsieur Alain Codron, maire de Pitgam
- Monsieur Bertrand Ringot, maire de Gravelines
- Monsieur Damien Carême, maire de Grande Synthe
- Monsieur André Hennebert, maire de Craywick
- Monsieur Edgard Coppey, maire de Saint Georges sur l'Aa
- Monsieur Roméo Ragazzo, maire de Fort Mardyck
- Monsieur Jean Pierre Rombeaux, adjoint de Oye-Plage.

Ces rencontres furent riches, pleines d'enseignement pour la Commission qui put alors finaliser son programme de réunions thématiques et locales multi-thèmes.

Rencontres avec les associations œuvrant dans le périmètre du Dunkerquois

Il apparaissait que l'Assemblée de défense de l'environnement du littoral Flandre Artois (Adelfa) rassemblait en 2007 une trentaine d'associations tant sur le territoire dunkerquois que dans le Calaisis, le Boulonnais et en zone rurale, et s'était manifestée au sein des instances de concertation au moment où fut évoqué à Dunkerque le projet de port méthanier, en annonçant qu'elle avait déjà posé une cinquantaine de questions. C'est avec cette fédération que la Commission prit contact dès le 14 juin 2007, en rencontrant dans ses locaux son président, monsieur Jean Sename, et son vice-président monsieur Michel Mariette. Une nouvelle rencontre se tint le 29 août. Comme elle le fit ensuite avec chaque représentant d'association, la Commission présenta sa mission, ses objectifs, et s'enquit des préoccupations majeures de ses interlocuteurs en relation avec le projet. Elle les invita à participer aussi largement que possible au débat public et insista sur l'importance que peut revêtir un Cahier d'acteurs, pour lequel la Commission se déclarait être en mesure d'aider à sa mise en page, à son édition et à sa diffusion.

Le 26 juillet, la CPDP rencontra monsieur Christophe Wecksteen, représentant le Dunkerque flysurfing club (DFC). Il prit acte de la mission de la Commission, fit état des conséquences que pourrait avoir le port méthanier sur la pratique du kite-surf et souhaita faire parvenir un Cahier d'acteurs, reprenant les réserves et les suggestions de son club.

Le 4 septembre, la Commission s'entretint avec messieurs Julien Boulanger et Julien Piètre, membres de l'association "Le Clipon" rassemblant ornithologues

et observateurs de la faune avicole sur le site éponyme. Ils exprimèrent leur souhait de participer au débat public et rédiger un cahier d'acteurs.

Le 18 septembre, le Groupe ornithologique et naturaliste du Nord-Pas de Calais (GON), représenté par messieurs Bernard Bril et Gérard Vermeersch reçut la CPDP, et l'assura de sa participation au débat. Il lui fit parvenir par la suite son Cahier d'acteurs expliquant sa position par rapport au projet débattu.

Le 5 septembre, elle rencontra monsieur Eric Longuemare, pêcheur à la ligne en mer et animateur du site internet *Opale surf casting*. Celui-ci fit part de son projet de constituer une fédération des pratiquants de ce sport et s'exprimer d'une voix unique sur ce type de sujets.

Le même jour elle rencontra monsieur Christian Muys, président du Mouvement national de lutte pour l'environnement du Nord – Pas-de-Calais (MNLE 59/62). Il fit part de la préparation d'un Cahier d'acteurs et de la volonté de son mouvement de participer de très près à ce débat.

Le 19 septembre, les membres de la Commission rendirent visite à Grande Synthe, dans ses locaux à l'Union locale Flandre maritime de l'association Consommation, logement et cadre de vie (CLCV), représentée alors par madame Marie Paule Hocquet et madame Odile Comyn. Informée de l'ensemble de la procédure suivie par la CPDP et des moyens dont elle disposait, l'Union assura la Commission qu'elle participerait à ce débat et produirait le moment venu un Cahier d'acteurs.

Rencontre avec un syndicat

Ayant eu connaissance de l'importance de la Chambre syndicale des ouvriers du Port mensuels et intermittents (CSOPMI), laquelle s'implique activement dans la coordination nationale des travailleurs portuaires et assimilés, la CPDP a rendu visite le 28 août à son président monsieur Franck Gonsse. Celui-ci, en présence de l'assistante parlementaire de monsieur le député maire Christian Hutin, promoteur d'un accroissement de l'activité de la zone portuaire, a déclaré vouloir participer activement au débat public et a souhaité déposer un cahier d'acteurs.

Contacts avec les entreprises présentes sur les sites

En complément de la rencontre du Président de la chambre de commerce, la Commission a pris contact avec diverses entreprises installées sur le Port. Au delà d'échanges par mél ou par téléphone, la CPDP a rendu visite le 29 août à monsieur Jean Michel Krespi, directeur de la Norfolk Line, société norvégienne de ferries.

Date	Organisme	Interlocuteur	Commentaires
14/06/07	Communauté urbaine de Dunkerque	M. Michel Delebarre (Président)	Présentation du débat public
14/06/07	Adelfa	MM. Jean Sename et Michel Mariette	Contexte local Vie associative Souci prépondérant des risques
	Mairie de Saint-Pol-sur-Mer	M. Hutin (Député Maire) et son assistante parlementaire	Présentation du débat public

Projet de terminal méthanier à Dunkerque

26/07/07	Dunkerque FLYSURFING CLUB	M. Christophe Wecksteen	Projet de cahier d'acteurs Découverte de l'activité et de la problématique
26/07/07	S3PI	M. Thierry Dubuis	Présentation du débat public Rôle du S3PI Contacts dockers et autres
26/07/07	Sous-préfecture	M. Borius	Présentation du débat public, du calendrier Contexte local Implication du préfet : conférence de presse, agendas de MM. Delebarre et Canépa, présence aux réunions
31/07/07	Mairie de Loon-Plage	M. Rommel (Maire), des adjoints et la DGS	Présentation du débat public et du dossier du débat Calendrier Opportunité et faisabilité d'une réunion à Loon-Plage
	Mairie de Fort-Mardyck	M. Blanchard (Maire)	Contexte local et historique Récit des incidents précédents sur le secteur
01/08/07	Direction régionale de l'Équipement (Lille)	M. Jean-Louis Héлары (Directeur)	Débat public en général et celui de Dunkerque en particulier
22/08/07	Communauté urbaine de Dunkerque	M. Halloo (Vice-président)	Présentation du débat Échanges sur le contexte, sur ce qui est fait en matière d'environnement sur le territoire
28/08/07	Préfecture de région	MM. Daniel Canépa et Borius	Présentation du débat public Contexte local - "Hommes, oiseaux"
28/08/07	C.C.I. de Dunkerque	MM. Dominique Naëls (Président) et Bernard Montet	Opportunité d'une réunion à la CCI Opportunité d'un cahier d'acteurs
28/08/07	CSO - PMI	M. Franck Gonsse (Président)	Historique des dockers Point de vue sur le développement du port Revendication de 1000 adhérents Projet de cahier d'acteurs
29/08/07	Adelfa	MM. Sename et Mariette	Projet de cahier d'acteurs Relations avec le G.O.N. Projet d'offshore
29/08/07	Norfolk	M. Jean-Michel Krespi (Directeur)	Présentation du débat public Découverte du projet
29/08/07	Mairie de Pitgam	M. Alain Codron (Maire)	Opportunité d'une réunion à Pitgam Déplacement sur le site de la station de compression Historique de la canalisation précédente
29/08/07	C.L.I.C.	M. Georges Dairin	Présentation du débat public Historique de concertation : "unanimité locale"
29/08/07	Mairie de Gravelines	M. Bertrand Ringot (Maire)	Présentation du débat public Volonté d'implication, d'accueillir des réunions Constat que les deux sites sont redevenus d'actualité
04/09/07	Clipon - Observateurs d'oiseaux	M. Julien Boulanger et M. Julien Pietre	Présentation du débat public Présentation des activités de Bird watching, usage du Clipon Projet de cahier d'acteurs Lien avec le G.O.N.
05/09/07	Pêcheurs	M. Eric Longuemare	Échanges sur le contexte, sur les usages du Clipon et des Huttes Projet de mobilisation concertée avec les chasseurs, les kitesurfeurs...
05/09/07	Mairie de Grande-Synthe	M. Damien Careme (Maire)	Présentation du débat public Opportunité d'une réunion à Grande-Synthe
05/09/07	M.N.L.E. 59/62	M. Christian Muys (Président)	Présentation du débat public Mise en garde sur la réalité de la concertation affichée Projet de cahier d'acteurs

05/09/07	C.L.I. Gravelines	M. Delalonde (Président)	Présentation du débat public Eventuelle implication de la C.L.I.
07/09/07	Conseil général du Nord	MM. Kanner et Schepmann (Vice-présidents) et des collaborateurs	Présentation du débat public Position favorable du Conseil Général accompagnée d'une vigilance environnementale Projet de cahier d'acteurs
18/09/07	G.O.N.	MM. Bril et Vermeesch	Position du G.O.N., statuts du G.O.N., et périmètre d'intervention de l'association Cahier d'acteurs différent de l'Adelfa
19/09/07	C.L.C.V.	MMes Hocquet et Comyn	Questions sur les moyens d'expression Projet de Cahier d'acteurs
19/09/07	Mairie de Fort-Mardyck	M. Ragazzo	Besoin d'information de la population
01/10/07	GRT Gaz	M. Casanave	Préparation d'un dossier de maître d'ouvrage
02/10/07	D.R.I.R.E./D.I.R.E.N.	M. Michel Pascal (Directeur)	Intervention d'experts au cours des réunions publiques

La CPDP a préparé les réunions publiques par de nombreuses visites aux divers acteurs représentant la plupart des intérêts susceptibles de s'exprimer. Chaque visite a donné l'occasion de présenter le rôle et le contenu du Dossier du débat d'une part, à écouter les critiques et suggestions des interlocuteurs d'autre part. C'est en tenant compte de ces dernières réactions que la liste des visites fut progressivement construite. Sans prétendre à l'exhaustivité, les visites effectuées ont donc au moins le mérite de la recherche de la variété.

Liste des cahiers d'acteurs remis à la CPDP et mis par elle en circulation :

La CPDP a reçu des cahiers d'acteurs, non seulement d'institutions ou d'associations avec lesquelles elle avait eu des entretiens préalables, mais aussi d'organismes qui prirent avec elle des contacts informels, la prévenant simplement de leur désir de participer en privilégiant ce moyen d'expression.



Ces cahiers d'acteurs furent mis à la disposition du public au fur et à mesure de leurs éditions dans les salles où prirent place les débats, et sur le site internet de la Commission.



- 1/ ADELFA, Assemblée de défense de l'environnement sur le littoral Flandre Artois
- 2/ GON, Groupement ornithologique et naturaliste du Nord
- 3/ DFC, Dunkerque flysurfing club
- 4/ Les Verts de la région dunkerquoise et de la Région Nord – Pas-de-Calais
- 5/ MNLE, Mouvement national de lutte pour l'environnement Nord – Pas-de-Calais
- 6/ CSOPMI, Chambre syndicale des ouvriers portuaires mensuels et intermittents
- 7/ Dunkerque Promotion
- 8/ CLVC, Union locale Flandre maritime de Consommation, logement et cadre de vie
- 9/ CCID, Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque
- 10/ Waves 59, association de véliplanchistes
- 11/ CUD, Communauté urbaine de Dunkerque.
- 12/ Surfrider foundation Europe
- 13/ CDDAD, Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise
- 14/ Association "Le Clipon", observateurs d'oiseaux
- 15/ Fédération départementale des chasseurs du Nord
- 16/ Conseil général du Nord
- 17/ UMC, Union maritime et commerciale de Dunkerque
- 18/ Groupe des élus nationaux
- 19/ APLD-Section loisir, Association des pêcheurs du littoral dunkerquois.

D. La logistique du débat

Pour le bon fonctionnement du débat public, la Commission particulière en a confié l'organisation matérielle au secrétariat général qui a constitué une équipe pour suivre l'actualité quotidienne du débat et choisi des fournisseurs pour les prestations sous-traitées (réalisation des documents, transcription

des verbatims, gestion des relations presse, régie des réunions publiques...). Ces entreprises ont été mises en concurrence et sélectionnées en fonction de leur valeur technique (réactivité, expérience de manifestations similaires, méthode de collaboration préconisée), de leur connaissance du territoire dunkerquois et de leurs conditions financières.



Pour sa propre organisation, la CPDP a choisi, dans un contexte de faible offre immobilière, des locaux de plain-pied, avec une vitrine pouvant servir de support d'information, à proximité du Kursaal et de lieux de vie (commerces, piscine, digue...). Cet emplacement de 70 mètres carrés environ a permis une visibilité minimale, un accueil possible et sans protocole du public, dans des conditions de loyer modestes.

Pour les relations avec la presse, une conférence de présentation des modalités de fonctionnement du débat public en général et du programme retenu pour le projet de terminal méthanier à Dunkerque en particulier a été organisée le 18 septembre,

soit trois semaines avant la première réunion publique, dans les locaux de la sous-préfecture. Elle a enregistré la présence d'une douzaine de journalistes, certains d'entre eux représentant plusieurs supports d'information. Tout au long du débat, des communiqués de presse annonçant les réunions publiques et leur éventuel déroulé, la parution des Cahiers d'acteurs, l'actualité du site internet, ont été diffusés auprès de la presse locale, régionale et nationale (pour les supports d'information concernés par le projet ou le débat). Les actions du prestataire concerné ont ciblé la presse écrite, les agences de presse (AFP et autres) comme les radios, les télévisions locales ou les sites internet d'information. Nous avons observé d'une part que la mobilisation de la presse pour annoncer les réunions était plus délicate que pour en rendre éventuellement compte, d'autre part que les réunions d'informations et d'échanges sereins d'avis n'avaient guère d'écho, vraisemblablement considérées comme banales. Une analyse plus précise des retombées figure en annexe 3 à la fin de ce compte rendu.



Pour annoncer les réunions publiques, en fonction des communes retenues, des lieux fréquentés, des recommandations locales, des affiches et des tracts ont été distribués dans les boîtes aux lettres des habitants, sur des sites de passage comme les marchés et laissés en dépôt dans de nombreux lieux publics. En complément, des calicots ont été installés quelques jours en amont dans les communes accueillant une réunion publique.

Le choix des communes dans lesquelles les réunions publiques ont été organisées s'est fait en fonction de l'opportunité estimée, l'existence de salles compatibles (sans savoir à la date des réservations des lieux, et donc en amont de leur ouverture, la fréquentation possible des réunions publiques) et leur disponibilité compte tenu de calendriers aux multiples contraintes (membres de la CPDP, éventuels experts intervenant simultanément dans les trois débats cités, Coupe du monde de rugby, vacances scolaires...). La CPDP a souhaité

Débat public
Projet de terminal méthanier à Dunkerque

LOON-PLAGE

Vendredi 12 Octobre

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

Participez à cette réunion publique !
Salle des mariages de la mairie de Loon-Plage - 18 h 30 - Entrée libre

endp
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

www.debatpublic-dunkerquegaz.org

conjuguer proximité du public et visibilité des différentes prises de parole (tribune et public), tentant de s'adapter aux divers cadres (des salles municipales au Palais du littoral de Grande Synthe...). A l'issue des réunions, pour prolonger les discussions, un verre de jus de fruit était servi à l'ensemble des participants. Leur nombre a oscillé entre 120 et 180, avec une moitié "d'habités", et a exceptionnellement frisé les 400 pour la réunion de clôture, plus solennelle, tenue au Kursaal de Dunkerque.

Sur place, les maîtres d'ouvrage ont mis à disposition du public le Dossier du débat, en version intégrale comme en version synthétique, réalisé quatre panneaux résumant les caractéristiques principales du projet et projeté en boucle un film de simulation en 3D de l'installation, d'une durée de 7 minutes. Pour sa part, la CPDP a diffusé sa Lettre du débat, les Cahiers d'acteurs à mesure de leur disponibilité, le cahier de GRTgaz, le programme particulier de la soirée et les fiches permettant au public de rédiger des questions écrites.

Ces différents supports ont également été adressés par courrier à ceux qui le demandaient par téléphone ou Internet, aux associations dunkerquoises concernées, et à certains acteurs du territoire (entreprises, administrations, élus...).

En complément, le site Internet a été confié au prestataire de la Commission nationale de débat public, permettant une certaine harmonie avec les deux autres débats publics simultanés portant sur des projets similaires (Le Verdon sur mer près de Bordeaux, Antifer près du Havre) et l'accès direct à l'ensemble des documents officiels régissant le débat public en général. Au delà de la mise en ligne des supports "papier" du débat (Dossiers des maîtres d'ouvrage, Lettre du débat et Cahiers d'acteurs) ce site Internet a

cndp
Commission particulière
du débat public
Projet de Terminal
Méthanier à Dunkerque

01 02 03 04 05 06
Le débat public | Les documents du débat | Participer au débat | L'actualité du débat | L'espace presse | Liens utiles

/ Le dossier des maîtres d'ouvrage - EDF et Port autonome
/ La synthèse du dossier des maîtres d'ouvrage - EDF et Port autonome
/ Cahier de maître d'ouvrage GRTgaz
/ Cahiers d'acteurs
/ Documentation générale

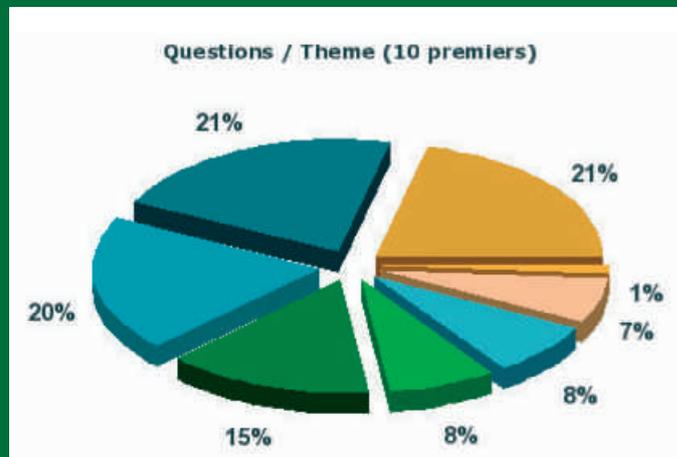
Commission particulière du débat public:
154 avenue de la Libération
59140 Dunkerque
Tél. 03 20 63 00 18

/ Les documents du débat public

- Le dossier des maîtres d'ouvrage - EDF et Port autonome
- **Simulation du projet de terminal méthanier vue par les maîtres d'ouvrage**
» Consulter la vidéo
- La synthèse du dossier des maîtres d'ouvrage - EDF et Port autonome
- Cahier de maître d'ouvrage GRTgaz
- Cahiers d'acteurs
- Documentation générale

- accueilli les questions des internautes, leurs avis ou contributions,
- fait connaître l'intégralité des échanges de chaque réunion publique avec le "verbatim" correspondant
- établi des liens avec les organismes ayant rédigé des cahiers d'acteurs
- retransmis des coupures ou extraits de presse
- diffusé quelques photos prises lors des réunions
- permis d'envoyer à partir d'une mailing-list des messages d'alerte sur les réunions publiques à venir.

En termes de bilan, 10 180 connexions ont été comptabilisées avec 48 940 pages consultées, près de 200 questions ont été posées dont 72 % aux maîtres d'ouvrage, le solde portant plutôt sur l'organisation du débat. Les questions sont venues pour l'essentiel de personnes participant aux réunions publiques et clairement identifiées au cours du débat. Elles ont correspondu à des compléments, des demandes de précisions ou de détails souvent techniques plutôt qu'à des correspondances d'internautes trop éloignés géographiquement et qui auraient utilisé cette rubrique en substitution des réunions. De la même manière, peu d'interférences avec les deux autres débats publics simultanés ont été constatées.



Thème	Nb. de questions	%
L'impact sur l'environnement et le cadre de vie	39	21 %
L'organisation du débat	39	21 %
L'aménagement du projet	36	20 %
Les risques	27	15 %
La politique énergétique	14	8 %
La canalisation GRTgaz	14	8 %
L'impact socio-économique	12	7 %
Autres questions (hors sujet)	2	1 %
Total	183	100 %

E. Le déroulement du débat

Le débat public fut annoncé officiellement par une conférence de presse le 18 septembre 2007 tenue dans les locaux de la sous-préfecture de Dunkerque, à l'invitation de Monsieur le sous-Préfet, Jean-Régis Borius.

Le calendrier des réunions du débat proprement dit a été présenté lors de cette conférence de presse :

Dunkerque <i>Kursaal</i>	Vendredi 5 octobre	De 18h30 à 21h30	Réunion générale de lancement <i>(en présence notamment du Préfet de Région et du Président de la CUD)</i>
Dunkerque <i>CCI</i>	Lundi 8 octobre	De 18h30 à 21h30	Réunion thématique : " <i>L'aménagement du territoire, le contexte Economique et la politique Energie</i> " <i>(en présence de la DGEMP, Direction générale de l'énergie et des matières premières)</i>
Loon Plage <i>Salle municipale</i>	Vendredi 12 octobre	De 18h30 à 21h30	Réunion locale multi-thèmes
Saint Georges sur l'Aa <i>Salle Raymond Verva</i>	Jeudi 18 octobre	De 18h30 à 21h30	Réunion thématique : " <i>L'environnement, le cadre de vie et les usages</i> " <i>(en présence de la DRIRE-DIREN- Direction régionale de l'industrie et de la recherche et de l'environnement – Direction régionale de l'environnement, Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables)</i>
Gravelines <i>Salle Caloone</i>	Vendredi 26 octobre	De 18h30 à 21h30	Réunion locale multi-thèmes
Craywick <i>Salle des sports</i>	Jeudi 8 novembre	De 18h30 à 21h30	Réunion thématique " <i>Les risques et responsabilités, la sûreté et la sécurité</i> ", <i>Présentation de la conduite de transport du gaz</i> <i>(en présence de la DPPR, Direction de la prévention des pollutions et des risques, MEDAD, de la DRIRE-DIREN et de GRT-gaz)</i>
Grande Synthe <i>Palais du littoral</i>	Vendredi 9 novembre	De 18h à 21h	Réunion locale multi-thèmes <i>(avec présentation de certaines études en cours)</i>
Pitgam <i>Salle municipale</i>	Vendredi 16 novembre	De 18h30 à 21h30	Réunion locale multi-thèmes <i>(avec la participation de GRT-gaz)</i>
Dunkerque <i>Kursaal</i>	Jeudi 6 décembre	De 18h30 à 21h30	Réunion générale de clôture

Les débats entre les maîtres d'ouvrage et la salle ont toujours été animés et courtois, les échanges portant pour l'essentiel sur des prises de paroles des associations, groupements économiques et collectivités, auteurs de Cahiers d'acteurs (voir la liste des 19 Cahiers d'acteurs en page 28) et sur les présentations et réponses des maîtres d'ouvrage (Port autonome de Dunkerque – PAD, Electricité de France-Direction gaz – EDF-gaz et GRT-gaz pour le tracé de la conduite) L'ambiance de tolérance, voire parfois même de cordialité entre les divers intervenants est à souligner. On ne peut que s'en réjouir et les remercier pour leur largesse d'esprit.

En dehors des réunions générales d'ouverture (5 octobre dans la salle du Kur-saal à Dunkerque) et de clôture des débats (6 décembre au même endroit) dont le contenu était plus informatif que dirigé vers une controverse, les sept réunions intermédiaires tentèrent d'équilibrer les temps de parole, en se répartissant entre trois réunions thématiques (pour lesquelles des exposés des maîtres d'ouvrage étaient suivis d'interventions de la salle) et de quatre réunions multi-thèmes (où la salle posait les questions qu'elle souhaitait aux maîtres d'ouvrage qui tentaient d'y répondre).

On trouvera en annexe 2 les programmes détaillés des neuf réunions du débat ainsi que les liens électroniques permettant d'accéder aux verbatim de chaque réunion. L'examen attentif de ces derniers permet de constater un équilibre satisfaisant entre le temps de parole des trois maîtres d'ouvrage et celui des autres acteurs du débat, toutes catégories confondues.



La répartition organisée entre réunions thématiques et multi-thèmes repose sur le constat que l'organisation des réunions thématiques est classique. Elle consiste en des exposés (Administration, maîtres d'ouvrage, associations...) suivis de débats avec la salle. De manière classique également, les exposés sont souvent trop longs et techniques, qu'ils proviennent de l'Administration, des maîtres d'ouvrage, qui présentent les chapitres ad hoc de leur dossier support, ou des associations qui ont rédigé des cahiers d'acteurs. Les réactions et questions de la salle sont alors toujours trop limitées par manque de temps et à cause de l'intimidation que provoque nécessairement un flot d'informations délivrées par des experts. Les frustrations ressenties par la salle sont souvent exprimées pendant la réunion ou à son issue. Les réunions thématiques sont toutefois indispensables car elles transmettent l'information qui sera utilisée par le débat. On est donc amené à les conserver mais aussi à les réduire, tout en gardant à l'esprit leur intérêt relatif pour le débat.

Les réunions multi-thèmes présentent un caractère novateur. Il n'y a pas d'exposés d'experts avant le débat avec la salle. Celui-ci est directement provoqué par le Président de la Commission. Les questions sont prises par cinq à la fois, la parole étant donnée aux maîtres d'ouvrages ou aux experts qu'ils désignent que lorsque ce nombre (cinq questions ou cinq interlocuteurs posant des questions) a été atteint. Après les réponses, une vérification est effectuée pour s'assurer qu'elles ont satisfait les demandeurs (ce qui ne signifie d'aucune façon leur approbation pour le contenu de ces réponses). Une nouvelle série de cinq questions est alors enregistrée, la parole étant ensuite octroyée à nouveau aux maîtres d'ouvrage.

Le système est donc régulé. Il permet que l'on ne s'appesantisse pas trop longtemps sur une question isolée (c'est l'intérêt d'en prendre cinq) tout en laissant l'initiative du débat à la salle et non aux maîtres d'ouvrage (ce qui équilibre l'effet produit par les réunions classiques avec exposés). La salle éprouve en conséquence le sentiment qu'un débat véritable s'est instauré. L'inconvénient principal de cette approche est d'être cependant beaucoup plus confuse, moins rationnelle que les séances classiques. Sans celles-ci, les réunions multi-thèmes ne seraient pas possibles, l'information étant répartie de façon déséquilibrée entre les maîtres d'ouvrage et les autres participants. C'est pour cette raison que le programme général du débat comporte cinq réunions

classiques (deux d'ouverture et de clôture et trois thématiques) et quatre réunions multi-thèmes.

Comme le tableau général des réunions le montre bien, les neuf séances ont été organisées dans sept communes différentes, l'idée étant d'aller à la rencontre des acteurs du débat public et non de les convoquer dans un endroit unique plus ou moins éloigné de leur lieu de vie ou de travail.

Les communes abritant les deux sites principaux envisagés pour le terminal méthanier (Loon Plage pour le site du Clipon et Gravelines pour celui des Huttes), paraissaient deux lieux indispensables pour les réunions multi-thèmes (priorité donnée à la salle). Il en fut de même pour la réunion de Pitgam, lieu de passage probable d'une conduite de gaz GRT-gaz. Pitgam abrite aujourd'hui l'unité de recompression du gaz arrivant de Norvège par conduite immergée jusqu'au Clipon.

Grande Synthe, commune abritant de nombreux sites industriels Seveso fut choisie pour la disponibilité d'une grande salle et l'affluence attendue (mais déçue) à la suite de la demande du public d'examiner les études techniques en cours.

C'est également la présence d'une grande salle qui fit choisir Craywick, municipalité également à proximité de très nombreuses industries à risque. C'est à cet endroit qu'on traita du thème "Risques et responsabilités, sûreté et sécurité" A noter la présence de la DPPR (MEDAD) et de la DRIRE-DIREN à cette réunion ainsi, après une très courte pause, de GRT-gaz qui eut l'occasion de présenter les projets de tracés de la conduite de transport de gaz, repris ensuite à la réunion de Pitgam huit jours plus tard.

La réunion thématique sur "L'aménagement du territoire, le contexte économique et la politique de l'énergie" se tint à la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, à l'invitation de celle-ci. Elle permit de rassembler aisément un très grand nombre d'industriels de la zone, directement intéressés par le projet de terminal méthanier et par ses conséquences, tant positives que contraignantes. Cette réunion fut marquée par la présence d'une représentante de la DGEMP (MEDAD) qui permit de faire le lien entre les préoccupations de développement économique du Dunkerquois et de la région Nord-Pas de Calais avec les orientations politiques actuelles de la France et de l'Union européenne en matière de gaz.

C'est enfin pour son environnement naturel agréable que la commune de saint Georges sur l'Aa fut choisie pour le thème "Environnement, cadre de vie et usages" qui bénéficia de l'apport des informations dispensées par la DIREN.

Le bon déroulement de toutes ces séances est certainement dû à trois éléments :

- la qualité du dossier support des maîtres d'ouvrage qui reçut un très bon accueil (il fut complété par une brochure de GRT-gaz à la fin des débats).
- à l'excellente opinion dont jouit aujourd'hui le Port autonome de Dunkerque
- EDF-gaz, bien qu'organisme privé, conserve l'image et surtout observe une attitude de service public très appréciée. EDF est considéré comme un interlocuteur sérieux, quand bien même son projet reste encore rejeté par des opposants.

Les associations furent respectées. Elles furent très actives (la qualité des cahiers d'acteurs cités ci-dessus en témoigne) et déterminées. Les questions sociales l'emportèrent largement sur les préoccupations environnementales. L'incidence du débat du Grenelle de l'environnement, bien que concomitant, resta assez faible malgré des réunions locales auxquelles assistèrent nombre des participants au débat sur le terminal.

L'assistance a été relativement limitée, comportant certes de nombreux fidèles venant à chacune des réunions, mais ayant du mal à toucher Monsieur et Madame Tout-le-monde qui étaient pourtant l'une des cibles du débat.

De nombreuses tentatives furent effectuées sans aucun succès pour associer les jeunes au débat en essayant de les orienter vers des travaux de réflexion sur des sujets de société, notamment sur les moyens de la démocratie, prévus au programme de leur scolarité. Le rythme de l'organisation d'un débat sur deux mois, la période (rentrée scolaire) qu'il dût observer, un manque de réactivité du Rectorat, ne permirent pas de mener à bonne fin ce projet. Toutefois une réunion du Conseil municipal des jeunes de Gravelines (4 décembre) permit à titre expérimental de s'assurer du bien-fondé d'une telle extension du périmètre du débat vers ceux qui seront les premiers intéressés dans dix ans par les conséquences de la réalisation ou de la non réalisation d'une grande infrastructure comme un terminal méthanier.



Reflets du débat

Ces "Reflets du débat" ont été établis à partir des verbatims des réunions publiques, des Cahiers d'acteurs et des questions-réponses mises en ligne sur le site Internet www.debatpublic-dunkerquegaz.org/

A. Caractéristiques du projet de terminal méthanier à Dunkerque

Politique énergétique, contexte économique et aménagement du territoire

L'enjeu énergétique

Le projet de terminal méthanier répond à des enjeux de politique énergétique nationale et européenne. En effet, la demande européenne en gaz est amenée à progresser malgré les efforts réalisés sur la consommation. En France, la croissance de la demande est estimée à 2 % par an d'ici 2015. De plus, le gaz est amené à se substituer au charbon et au fioul pour la production électrique afin de réduire les émissions de CO₂ dans l'atmosphère. D'ailleurs, la programmation pluriannuelle électrique de 2005 prévoit a minima la construction de six unités à cycle combiné à gaz d'ici 2015 en France.

Parallèlement, la production de gaz est en diminution sur le territoire européen. L'augmentation des importations est donc inéluctable. Or le gaz naturel liquéfié (GNL) présente de nombreux atouts par rapport aux pipelines. Pour les très longues distances, il s'agit d'une solution moins onéreuse, dont les coûts sont en constante diminution. Le GNL garantit également l'accès à des ressources de plus en plus éloignées. Il permet une diversification, ainsi qu'une sécurisation des sources d'approvisionnement dans la mesure où il est transporté sur les eaux internationales. Enfin, il offre aux producteurs et transporteurs des possibilités d'arbitrages entre différents marchés selon les prix de l'énergie. L'ensemble de ces éléments constitue pour les maîtres d'ouvrage et la Direction générale de l'énergie et des matières premières (DGEMP) du ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD) la base d'argumentation en faveur de ce projet. Ils ajoutent que le gaz naturel qui présente des avantages en termes environnementaux par rapport aux produits pétroliers et au charbon va se substituer en partie à ceux-ci pour produire de l'électricité.

Pour autant, une partie du public s'étonne que les estimations tablent sur une hausse des besoins alors que la population est de plus en plus incitée à réduire sa consommation et que l'Etat s'engage dans une politique de réduction des dépenses énergétiques dans le cadre du protocole de Kyoto et du Grenelle de l'environnement. Elle s'interroge également sur l'intérêt de financer un projet qui repose sur l'utilisation d'énergies fossiles en voie d'extinction au lieu de favoriser les énergies renouvelables porteuses d'avenir dans la perspective d'un développement durable. Aussi le Mouvement national de lutte pour l'environnement de Nord – Pas-de-Calais (MNLE 59/62) demande-t-il d'élargir la réflexion sur le projet dans le cadre d'un débat national sur les enjeux éner-

gétiques et environnementaux (le débat national sur l'énergie de 2003-2004 semble totalement méconnu).

EDF refuse d'opposer les différentes ressources énergétiques qu'il considère d'ailleurs complémentaires. Pour le maître d'ouvrage, les énergies renouvelables sont parfaitement adaptées à l'habitat et à la construction mais elles ne permettent pas de répondre aux besoins industriels.

L'insertion du projet dans la politique de développement du territoire

Ce projet est soutenu par les responsables politiques locaux car il s'insère dans le projet collectif de développement de l'agglomération dunkerquoise. En effet, les activités présentes sur le territoire correspondent essentiellement à des marchés en phase de maturité. Il est donc essentiel d'accueillir de nouveaux relais de croissance dans la région, d'autant plus que le taux de chômage y est élevé.

Le port de Dunkerque peine également à attirer des navires compte tenu de la forte concurrence des ports voisins. Il présente 3 300 hectares de terrains disponibles et la partie ouest notamment, où le terminal est censé s'implanter, est sous-utilisée. Cette nouvelle activité est donc bienvenue, d'autant plus qu'elle pourrait attirer de nouveaux investisseurs, notamment dans le domaine énergétique et chimique.

Enfin, en tant que plate-forme énergétique importante au niveau européen, le territoire de Dunkerque semble particulièrement bien placé à l'accueil d'un terminal méthanier. Plusieurs acteurs du secteur gazier avaient déjà approché le Port autonome de Dunkerque (PAD) en vue d'un tel projet. Cette demande est d'ailleurs à l'origine de la procédure d'appel d'offres remportée par EDF en octobre 2006.

Pour sa part, EDF privilégie le site de Dunkerque qu'il trouve particulièrement adapté pour l'implantation de ce terminal, en termes d'accès maritime, de sécurité, d'éloignement des zones urbanisées et en raison de sa localisation proche de marchés importants en France et en Europe. Le site de Dunkerque occupe notamment une situation intéressante pour l'alimentation de la Grande-Bretagne, du Benelux et du Sud de l'Allemagne. En outre, il offre une capacité foncière suffisante et permet d'accueillir des navires à fort tirant d'eau. Enfin, l'accueil positif des élus locaux à l'égard du projet joue en sa faveur.

Certains acteurs s'interrogent toutefois sur la pertinence d'implanter le terminal dans le Dunkerquois plutôt que dans des régions où les besoins énergétiques sont plus importants. Pour autant, le Port n'a pas vocation à accueillir des activités limitées au marché local.

Les retombées économiques du projet

Selon l'implantation choisie, le projet implique un investissement de plus ou moins 700 millions d'euros pour EDF, de 50 à 70 millions d'euros pour le Port autonome de Dunkerque, et de 320 millions d'euros pour GRT Gaz. Dans sa pre-

mière phase, le terminal méthanier devrait engendrer un trafic supplémentaire de 4,5 à 7,5 millions de tonnes, soit pour le PAD des recettes comprises entre 6,5 et 10,5 millions d'euros. En seconde phase, ces chiffres seraient multipliés par 1,5. Pour les collectivités locales, le projet devrait générer des rentrées fiscales de l'ordre de 20 millions d'euros, dont un quart proviendrait de la taxe foncière, le reste de la taxe professionnelle.

Au niveau de l'emploi, le chantier pourrait mobiliser jusqu'à 1 200 emplois dans les activités de terrassement, de génie civil, de chaudronnerie ou de soudage. Une fois le terminal construit, l'activité devrait créer une cinquantaine d'emplois directs et une centaine d'emplois indirects, liés notamment à la maintenance des équipements. Il convient cependant de préciser que certains postes créés sur le terminal requerront un niveau d'expérience élevé et que d'autres seront pourvus dans le cadre d'une procédure de recrutement interne à EDF. Pour les postes restants, dont le nombre reste à définir, le maître d'ouvrage affiche la volonté de privilégier les candidatures locales. Le projet est également censé induire des emplois supplémentaires dans les activités portuaires de remorquage, lamanage, pilotage, consignation, avitaillement ou réparation navale.

Compte tenu du retour d'expérience sur les terminaux méthaniers de Montoir et de Fos, les maîtres d'ouvrage se sont engagés à travailler avec les acteurs locaux, en particulier la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Dunkerque et la Maison de l'emploi, pour faciliter l'accès des PMI et de la main d'œuvre locales aux marchés accompagnant la construction du terminal, dans le respect des obligations réglementaires. L'association Dunkerque Promotion insiste particulièrement sur la nécessité de réaliser un travail préalable de formation et de montée en compétence des salariés et des industries de la région en vue de préparer le tissu économique du territoire à cet enjeu. D'autres évoquent la possibilité d'intégrer une clause de mieux disant social dans le cahier des charges pour favoriser les candidatures locales. Enfin, certains demandent aux maîtres d'ouvrage de s'engager sur un pourcentage minimal d'embauche locale.

Plusieurs acteurs comme le syndicat CSO-PMI se félicitent des retombées du projet en faveur de l'emploi et du développement économique local. D'autres estiment que le nombre de postes pérennes induits reste insuffisant au regard des nuisances entraînées par la construction d'un terminal méthanier.

Parallèlement aux effets positifs attendus, ce projet pourrait avoir des répercussions négatives sur certaines activités. Certains craignent que le secteur touristique soit affecté par une dégradation de la qualité des eaux engendrée par le dragage nécessaire à la construction du terminal. D'autres acteurs s'inquiètent également des répercussions de la circulation de méthaniers sur le trafic maritime, et en particulier sur la navigation des péniches et des ferries. D'après le PAD, la mise en place d'une régulation stricte du trafic devrait permettre de préserver la circulation des autres navires. D'autres enfin craignent que durant le chantier la circulation routière soit rendue encore plus difficile qu'elle ne l'est aujourd'hui.

En outre, la construction de la conduite nécessaire pour acheminer le gaz vers les stations de compression pourrait entraîner la dépréciation de certains terrains, même si GRT Gaz compte prendre des mesures pour maintenir la cons-

tructibilité à proximité de la canalisation. Elle risque également d'entraîner des préjudices commerciaux et de perturber les activités agricoles. Le maître d'ouvrage souhaite impliquer les acteurs locaux suffisamment en amont pour limiter les impacts causés par l'installation. Il s'engage également à indemniser les personnes concernées et à remettre en état les terrains sur lesquels il sera amené à implanter son ouvrage.

L'environnement, le cadre de vie et les usages

L'impact environnemental du projet

Dans le cadre de la nécessaire lutte contre le réchauffement climatique, l'Europe s'est fixée un objectif de réduction de 20 % de ses émissions d'ici 2020 et de 75 % d'ici 2050. La substitution des centrales thermiques à charbon et au fioul par des centrales au gaz permettrait d'entraîner une forte baisse des émissions, de 3 % par an. Dans cette perspective, le projet de terminal revêt un enjeu environnemental indéniable. Cependant, certains acteurs, rappellent qu'une centrale gaz à cycle combiné de 400 MWatts produit aussi du CO₂ (en bien moindre quantité qu'une centrale au fioul ou au charbon) et plaident en faveur de l'utilisation d'énergies renouvelables non polluantes.

Le projet présenterait en outre un impact sur le littoral puisque la modification du relief dunaire induit nécessairement un effet sur l'érosion éolienne, le trait de côte, la courantologie et les phénomènes météorologiques. Cependant d'après les maîtres d'ouvrage, les nouvelles structures ne devraient avoir aucune conséquence sur l'évolution du trait de côte. Selon les premières études, l'impact serait limité à un espace compris entre la digue du Ruytingen et l'avant-port ouest. En l'absence de résultats définitifs et compte tenu de propos contradictoires sur le sujet, le public reste relativement circonspect à l'égard de ces affirmations.

Il est fait observer que le projet pourrait par ailleurs entraîner une remontée de sédiments contenant des métaux lourds des rejets d'hydrocarbures et une augmentation de la turbidité de l'eau, phénomènes qui pourraient avoir un effet sur la biodiversité. Les études régulières réalisées par le PAD démontrent l'absence de métaux lourds dans les sédiments dragués. Pour autant, un suivi régulier est prévu dans l'avant-port ouest.

L'impact du projet sur la biodiversité

Pour l'implantation du terminal, les maîtres d'ouvrage ont identifié deux emplacements, le site des Huttes et le site du Clipon (respectivement notés "site ouest" et "site est" sur le plan de l'annexe 5), qui abritent des espèces végétales et animales remarquables. Sur le site des Huttes, 158 espèces végétales ont été recensées dont 4 espèces protégées. Ce site présente un potentiel de 300 espèces d'oiseaux et abrite 22 espèces d'oiseaux nicheurs. Sur le site du Clipon, qui est pour partie situé sur une Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF), 178 espèces végétales ont été identifiées, dont 6 espèces protégées. Sur le plan ornithologique, le Clipon offre un potentiel équivalent au site des Huttes mais présente un intérêt particulier pour les oiseaux migrateurs en raison de ses vasières. De plus, il abrite 27 espèces d'oiseaux nicheurs, dont 11 protégées et la plus importante colonie de sternes naines au niveau national.

Le site du Clipon constituait déjà un espace naturel très riche avant la construction du port. A l'heure actuelle, il est l'objet d'un processus naturel de reconstitution de milieux dunaires, et notamment de dunes embryonnaires, qui font partie des habitats les plus menacés en Europe. Si ce site est retenu, le PAD prévoit de créer au Nord du site existant un nouveau cordon dunaire où les habitats et la biodiversité pourraient être réimplantés. Certains acteurs comme l'Assemblée de défense de l'environnement sur le littoral Flandre-Artois (ADELFA) font confiance au Port pour cette démarche. Pourtant, des experts soulignent que les tentatives de ce genre sont assez aléatoires et craignent la destruction d'espèces protégées.

La question se pose de la possibilité légale d'affecter un site abritant des espèces protégées. L'article L.411-1 du Code de l'environnement stipule en effet que les espèces animales ne doivent être ni détruites, ni mutilées, ni capturées, ni perturbées ni naturalisées. Il en est de même pour les espèces végétales, qui de plus ne peuvent être coupées ou cueillies au cours de leur cycle biologique. Cet article prévoit également la préservation des milieux et l'interdiction de leur altération.

Pour obtenir une modification du milieu, les maîtres d'ouvrage devront constituer une demande de destruction d'espèce protégée pour chaque espèce concernée. Chaque dossier fera ensuite l'objet d'un avis du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN), qui sera ensuite transmis au Ministère en charge de la protection de la nature. Le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) rendra alors un avis en fonction duquel le Ministre accèdera ou non à la demande.

L'impact sur le cadre de vie et les activités humaines

Le Port Ouest de Dunkerque est actuellement fréquenté par des promeneurs, des pêcheurs, des chasseurs, des observateurs d'oiseaux et des ornithologues. Le site du Clipon, notamment en raison de son relief dunaire et de son accès à la mer, est fortement apprécié des riverains qui le fréquentent souvent le week-end en famille. Une partie de la population est donc fortement opposée à la perte de cet espace de vie privilégié au sein d'un territoire fortement industrialisé, d'autant plus que le projet impacterait la plus belle partie du site. Si le terminal venait à voir le jour, trois kilomètres de plages seraient préservés. Toutefois l'accès à cette plage dépendra de l'étendue de la zone de protection définie par l'administration autour du terminal.

En outre, le site du Clipon dont l'accès est officiellement interdit est très apprécié par les amateurs de planche à voile et de kitesurfing. En effet, il s'agit de la seule plage de la région où les vents sud-ouest ne tirent pas les sportifs vers le large. De plus, la faible profondeur des eaux et les courants modérés contribuent à l'exercice de ces activités en toute sécurité, notamment pour les débutants. Aucun incident n'a d'ailleurs été déploré sur ce site.

Le Dunkerque flysurfing club (DFC) est néanmoins disposé à envisager des mesures compensatoires permettant aux sportifs de continuer à pratiquer leur activité, notamment par la création d'un plan d'eau intérieur. Les maîtres d'ouvrage se déclarent prêts à contribuer à un tel projet, dans la mesure où il serait porté par les collectivités locales. Le Conseil général du Nord et le Syn-

dicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM) de l'Aa semblent d'ailleurs y être favorables. Cette solution est cependant inadaptée aux véliplanchistes, pour lesquels il serait préférable de construire une nouvelle digue en mer. Cette dernière option constituerait une compensation.

Les associations de pêcheurs et de chasseurs sont conscientes que la réalisation d'un tel projet aura des répercussions sur l'étendue des espaces sur lesquels ils peuvent pratiquer leurs sports ainsi que sur la quantité des espèces qui les peuplent. Leurs représentants demandent instamment que les associations soient appelées à participer aux concertations qui seront mises en place, notamment lorsqu'il s'agira de discuter des mesures de compensation.

Enfin, la pose de la conduite pour acheminer le gaz vers les stations de compression pourrait également avoir un impact sur les terrains situés sur le trajet de la canalisation qui doit être enfouie dans le sol. GRT Gaz compte s'entourer d'experts et prévoit une large consultation pour éviter de renouveler des erreurs commises localement il y a dix ans pour une canalisation de même nature, et dont certaines exploitations portent encore la trace.

Une volonté de réduction des nuisances

Les maîtres d'ouvrage ont pris un certain nombre de mesures pour limiter les impacts du chantier. Les rejets et les émissions de poussières seront réduits par différents moyens : filtres sur centrales à béton, bâches sur camion portant des granulats, humidification des routes. Un traitement adapté des déchets et des eaux usées sera également mis en place. Enfin, une partie des matériaux sera acheminée par barge pour limiter la circulation routière à 20 ou 30 poids lourds par jour.

Au niveau du terminal, les bâtiments administratifs seront construits selon la norme Haute qualité environnementale (HQE) : ils seront équipés de panneaux photovoltaïques et leurs toitures seront végétalisées. L'impact sonore serait également limité puisque les compresseurs seront placés dans des bâtiments et les pompes à eau enterrées. Les consommations d'eau seront restreintes et les eaux usées seront traitées sur site. Les rejets solides seront limités et feront l'objet d'un tri sélectif. Il est par ailleurs prévu d'utiliser les eaux de la centrale de Gravelines pour réchauffer le GNL afin de limiter les émissions atmosphériques liées à une utilisation d'une source d'énergie supplémentaire. En outre, une étude paysagère permettra de faciliter l'intégration de la construction dans le territoire. Enfin, le démantèlement du site est annoncé comme intégré dans le projet en application de la législation sur les installations classées.

Au niveau de la station d'interconnexion permettant de relier la conduite provenant du terminal à un second ouvrage en direction de la station de Cuvilly (Oise), les nuisances visuelles devraient être limitées puisque le bâtiment sera de plain-pied. En fonctionnement normal, l'installation n'induit pas non plus de nuisances olfactives. En cas de fuite de tétrahydrothiophène (THT), une odeur forte pourrait en revanche se dégager dans un rayon d'un kilomètre. Les habitants de Pitgam expriment toutefois leurs craintes, compte tenu des relents que dégage déjà la station de compression déjà existante, notamment dans les périodes de révision des installations.

D'après les maîtres d'ouvrage, ces installations ne devraient avoir aucun impact sur la santé des populations. Une étude sanitaire est en cours à ce sujet.

Les problèmes de santé, évoqués au cours du débat, conduisent à constater qu'une partie de la population du Dunkerquois est inquiète, évoquant une espérance de vie réduite et un taux élevé de cancers sur ce territoire (comme sur l'ensemble du Nord – Pas-de-Calais).

Pour minimiser les impacts du projet, l'ADELFA suggère l'implantation d'un terminal méthanier offshore. Cette hypothèse est rejetée par les maîtres d'ouvrage pour des raisons de faisabilité, de conditions économiques d'exploitation discontinue et d'absence de navires méthaniers adaptés à l'offshore. Les conditions maritimes en Mer du Nord ne semblent pas compatibles avec ce type d'installation. En conséquence, les contraintes techniques à mettre en œuvre pour assurer un approvisionnement continu, objectif poursuivi par EDF, seraient telles qu'un tel terminal ne serait pas rentable.

Les risques et responsabilités, la sûreté et la sécurité

La sécurité en mer

Pour garantir la sécurité en mer, le PAD a prévu une nouvelle procédure applicable à la navigation des méthaniers qui prévoit :

- une stricte planification des dates et heures d'escale ;
- la séparation du trafic dans le chenal par deux voies de circulation à sens unique ;
- une distance de protection ou bulle de sécurité pendant le chelannage et la manœuvre portuaire ;
- la création d'une nouvelle zone de mouillage et de prise de pilote dédiées aux méthaniers ;
- le pilotage obligatoire du navire par 2 pilotes ;
- un accompagnement par un remorqueur d'escorte dans le chenal ;
- l'interdiction de croisement du méthanier entre les dernières bouées du chenal et les jetées ;
- l'assistance avant le passage des jetées de 4 remorqueurs portuaires de forte puissance ;
- la présence d'un remorqueur spécialement équipé pour la lutte contre l'incendie.



Des simulations de manœuvre sont actuellement réalisées dans l'hypothèse de l'implantation au Clipon pour préciser un certain nombre de mesures complémentaires. En outre, les méthaniers ne pourront pas entrer dans le port en cas de forte houle. Certains acteurs s'inquiètent par ailleurs de l'impact que pourrait avoir la circulation des navires transportant le GNL à proximité des appontements pétroliers existants. Cependant, le Port prévoit d'interdire aux méthaniers et aux pétroliers de manœuvrer en même temps.

Enfin, pour minimiser ce risque relatif à la possible navigation de "méthaniers pou-belles", le Port autonome s'appuie sur une législation internationale extrêmement stricte en la matière et sur l'absence d'incidents impliquant ce type de navires.

Les risques spécifiques au GNL

D'après la Direction de la prévention des pollutions et des risques (DPPR), le GNL présente des risques spécifiques :

- la cryogénie : la température très basse peut entraîner des brûlures et une fragilisation des installations ;
- le roll-over : une variation de densité peut provoquer un déchargement brutal massif de gaz naturel ;
- la fuite de GNL : elle se traduit par un feu de nappe et d'une vaporisation explosive en cas de contact avec l'eau ;
- la fuite de gaz : elle peut prendre la forme d'un jet enflammé ou d'un feu de nuage gazeux ;
- l'anoxie : en cas de fuite, le nuage gazeux peut chasser l'air et créer une situation de manque d'oxygène ;
- l'explosion : ce risque existe en cas de chargement de camions.

La sécurité au niveau du terminal

EDF considère que le principal risque sur le terminal concerne les fuites et avancement des données suivantes : pour les feux de flammes, la zone d'effet varie entre 275 mètres, en cas de rupture complète d'un bras articulé de déchargement du terminal méthanier, et 515 mètres en cas de rupture de la canalisation de déchargement. Pour les feux de nuages, elle s'étend de 510 mètres en cas de rupture totale d'un bras en cours de déchargement, à 890 mètres en cas de rupture simultanée des 4 bras. Enfin, en cas d'incendie, elle s'étend à 110 mètres au niveau de la canalisation de gaz.

Sur le site de Clipon, la zone d'effet ne comprend aucune autre installation industrielle et aucune habitation. Sur le site des Huttes, elle recouvre une partie des réservoirs des Appontements pétroliers des Flandres (APF) et les installations de Comilog, Eurexan et de l'Institut Pasteur. A l'heure actuelle, les études en cours menées par les maîtres d'ouvrage ne permettent pas d'exclure un éventuel effet domino avec d'autres sites industriels Aussi privilégient-ils une implantation sur le Clipon.

Les maîtres d'ouvrage expliquent qu'au niveau du terminal, la présence de bras articulés et de dispositifs automatiques permet de limiter les risques de fuite pendant le déchargement à un volume maximum de 10 litres. En matière de

stockage, les réservoirs sont constitués de deux cuves, l'une en acier cryogénique, l'autre en béton armé pour garantir une étanchéité totale. Ils ne sont pas sous pression et tous les points d'entrée et de sortie du GNL sont situés en hauteur. Il existe également un système de soupapes et de raccordement au réseau de torches pour collecter le GNL qui s'évapore dans les réservoirs. Enfin, l'installation est soumise à des vérifications constantes.

Ils indiquent que des équipements de détection de fuites sont répartis sur l'ensemble du site. Ces capteurs permettent d'informer en temps réel les opérateurs et de lancer des séquences de sécurité en cas de présomption de détection de fuite. Si nécessaire, des moyens de lutte pourront être activés : réseaux d'incendie, rideaux d'eau, générateurs à mousse, canons et postes à poudre, extincteurs et camions de pompiers. Une équipe d'intervention sera présente en permanence sur le site.

En matière d'évacuation, les maîtres d'ouvrage ont prévu d'acheminer une partie des secours sur le Clipon par voie maritime pour compléter les liaisons terrestres du pont des Dunes et du pont de l'écluse Charles De Gaulle. Certains acteurs soulignent néanmoins que la situation du Clipon est défavorable en termes d'accès des secours et privilégient à cet égard la solution offshore.

Les maîtres d'ouvrage rappellent que sur le plan de la prévention, l'étude de dangers validée par les administrations de l'Etat compétentes est révisée tous les 5 ans. La mise en place d'un système de gestion de la sécurité et d'un Plan particulier d'intervention (PPI), ainsi que la participation au Comité local d'information et de concertation (CLIC) sont obligatoires. En ce qui concerne le projet, un Plan d'opération interne (POI) associant les secours extérieurs sera également élaboré. Le personnel, y compris les intérimaires, sera soumis à une formation spécifique. Des procédures strictes d'exploitation seront mises en place avec une réglementation de l'accès et de la circulation sur le site.

Si, pour garantir la sécurité du site, une partie des acteurs fait confiance à EDF, exploitant depuis près de 30 ans de la centrale nucléaire de Gravelines, d'autres restent relativement inquiets devant les risques présentés par 13 sites Seveso et d'éventuels effets "dominos". La catastrophe industrielle d'AZF à Toulouse reste ancrée dans les mémoires.

Devant la présence déjà importante d'industries à risques, certains acteurs comme la Consommation, logement et cadre de vie (CLCV) sont totalement défavorables à l'installation d'un nouveau site Seveso. EDF, tout en restant relativement confiant dans sa capacité à maîtriser les risques, ne parvient pas à rassurer une partie du public.

Le fait que les études de risques ne soient pas encore finalisées et que le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) n'ait pas été prescrit par les autorités administratives compétentes contribuent à alimenter le sentiment d'incertitude, certains accusant même les maîtres d'ouvrage de minimiser les risques.

Les risques induits par la canalisation

GRT Gaz expose que le tracé de la conduite sera défini à l'issue d'une étude visant à déterminer le parcours présentant le moins d'impacts. Des études de sécurité seront également menées en vue d'identifier les actions à mettre en œuvre pour ne pas exposer les personnes et l'environnement à un risque inacceptable. Ces études seront contrôlées par l'Etat dans le cadre d'une réglementation modifiée en août 2006.

Les entreprises et les particuliers seront par ailleurs sensibilisés aux risques relatifs à la conduite. De plus, un plan de surveillance et d'intervention sera établi avant la mise en service de la canalisation et les pouvoirs publics prendront en compte le risque dans le cadre du plan ORSEC (avec exercice tous les 3 ans).

Le public s'interroge toutefois sur les risques encourus en cas de passage de la canalisation à proximité de sites industriels. La localisation du terminal ayant un impact décisif sur le tracé de la conduite. Il paraît essentiel que le choix du site tienne compte des contraintes de GRT Gaz. Aussi, certains acteurs demandent-ils que la consultation puisse être étendue au projet de canalisation avant le dépôt du dossier "terminal méthanier" d'EDF et du PAD.

B. L'opportunité du projet

Les opportunités énergétiques

Le projet de terminal méthanier s'inscrit dans un contexte énergétique tendu. Compte tenu de la raréfaction de la ressource gazière en Europe, il permet de répondre à une demande en augmentation malgré les évolutions des comportements des consommateurs. En effet, le gaz naturel est notamment amené à se substituer au charbon et au fioul pour la production électrique dans un contexte de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'augmentation des importations est donc inéluctable.

Or le GNL présente de nombreux atouts par rapport à l'acheminement par pipelines. Il s'agit d'une solution moins onéreuse, dont les coûts sont en constante diminution. Le GNL garantit également l'accès à des ressources de plus en plus éloignées. Il permet une diversification, ainsi qu'une sécurisation des sources d'approvisionnement dans la mesure où il est transporté sur les eaux internationales. Enfin, il offre des possibilités d'arbitrages entre différents marchés selon les prix de l'énergie. Ainsi, l'implantation d'un terminal méthanier à Dunkerque contribuerait à la sécurisation des approvisionnements énergétiques de la France et de l'Europe.

Pour autant, il est légitime de s'interroger sur l'opportunité de réaliser un investissement lourd (700 millions d'euros pour EDF, 50 à 70 millions d'euros pour le Port autonome de Dunkerque et 320 millions d'euros pour GRT Gaz) pour l'exploitation d'une ressource fossile qui pourrait disparaître d'ici une soixantaine d'années. En effet, ne serait-il pas plus pertinent de consacrer ces montants au développement d'énergies renouvelables plus pérennes et causant moins de désagréments pour l'environnement et la population ? Plus largement, ce projet conduit donc à s'interroger sur les choix énergétiques français et européens à moyen et long terme.

Les opportunités économiques

Pour le Port autonome de Dunkerque, le projet de terminal méthanier constitue une opportunité indéniable compte tenu de la forte concurrence des ports voisins. Or dans sa première phase, le terminal devrait engendrer un trafic supplémentaire de 4,5 à 7,5 millions de tonnes et des recettes comprises entre 6,5 et 10,5 millions d'euros. En seconde phase, ces chiffres seraient multipliés par 1,5. De plus, cette nouvelle activité pourrait attirer de nouveaux investisseurs, notamment dans le domaine énergétique.

Pour EDF, l'enjeu est également de taille : il consiste à garantir un approvisionnement gazier indépendant des autres opérateurs pour garantir la distribution aux clients français et européen. A cet égard, le site de Dunkerque occupe une situation intéressante pour l'alimentation de la Grande-Bretagne, du Benelux et du Sud de l'Allemagne.

Enfin, pour les collectivités locales, le projet devrait générer des rentrées fiscales de 20 millions d'euros, dont un quart proviendrait de la taxe foncière, le reste de la taxe professionnelle permettant de financer le développement local.

L'impact sur le développement local

La construction d'un terminal méthanier s'inscrit dans le projet collectif de développement de l'agglomération dunkerquoise. En effet, les activités présentes sur le territoire correspondent essentiellement à des marchés en phase de maturité. Il est donc essentiel d'accueillir de nouveaux relais de croissance dans la région, d'autant plus que le taux de chômage y est élevé. Or le chantier pourrait mobiliser jusqu'à 1 200 emplois dans les activités de terrassement, de génie civil, de chaudronnerie ou de soudage. Pour autant, l'attribution de ces marchés étant soumise à la procédure stricte des appels d'offres, il est difficile de savoir si le tissu et la population locale bénéficieront de ces nouvelles activités, même si les maîtres d'ouvrage s'engagent à favoriser les candidatures locales dans le cadre des possibilités réglementaires.

En phase de fonctionnement, l'activité devrait créer une cinquantaine d'emplois directs et une centaine d'emplois indirects, liés notamment à la maintenance des équipements. Néanmoins, le nombre d'emplois auquel la popu-





lation pourrait avoir accès sur le terminal demeure flou, certains postes requérant un niveau d'expérience élevé et d'autres étant pourvus par le recrutement interne à EDF. Ainsi, l'opportunité du projet en termes d'emploi mériterait d'être revue, en tenant également compte de l'impact prévisible sur d'autres activités économiques (tourisme, agriculture).

Ce bilan pourrait conduire à s'interroger sur le modèle de développement d'un territoire fortement industrialisé, qui connaît pourtant un fort taux de chômage.

C. L'acceptabilité du projet

De manière générale, la majorité des acteurs locaux semble accueillir favorablement un nouveau projet contribuant au développement de l'activité locale. Pour autant, il existe un certain nombre de freins qui se cristallisent autour de plusieurs enjeux.

Conserver un lieu de vie

Les sites sur lesquels le terminal pourrait s'implanter constituent des lieux de vie auxquels la population est fortement attachée. Cette situation vaut particulièrement pour le site du Clipon qui, en raison de son relief dunaire et de son accès à la mer, est très apprécié des riverains qui le fréquentent souvent le week-end en famille ou pour des activités de loisir diverses. Une partie importante des habitants est donc opposée à la perte de cet espace naturel au sein d'un territoire fortement industrialisé et demande sa préservation alors que les conclusions des maîtres d'ouvrage jouent en faveur d'une implantation au Clipon.

Préserver la biodiversité

Par ailleurs, les sites du Clipon et des Huttes abritent un nombre important d'espèces végétales et animales remarquables. L'espace identifié par les maîtres d'ouvrage pour une éventuelle installation sur le Clipon se trouve pour partie sur une ZNIEFF et concerne une zone de nidification d'espèces protégées. L'implantation du terminal en ce lieu pourrait ainsi mettre en péril la plus grande colonie de sternes naines sur le territoire national.

Le Port envisage de créer un nouvel espace dunaire et de reproduire les vasières au Nord du site existant pour y réimplanter les espèces présentes sur le site mobilisé. Pour autant, les expériences passées montrent que ce type d'initiatives n'est pas systématiquement couronné de succès. Ainsi, la préservation de la nature n'est pas assurée. Aussi, au regard des normes environnementales en vigueur, l'acceptabilité de ce projet pose également problème. Les associations écologistes et les ornithologues sont d'ailleurs fortement opposés à l'implantation d'un terminal méthanier sur le site du Clipon.

Garantir la pérennité des activités de loisir

Les sites des Huttes et du Clipon sont le siège d'activités diverses : promenade, chasse, pêche, sports nautiques, observation d'oiseaux, etc. Jusqu'à présent, les différentes parties prenantes ont su s'entendre pour partager cet espace de vie en bonne intelligence. Or la construction d'un terminal remet en cause la pratique de certaines activités à proximité du site. Si dans certains cas, il paraît des solutions peuvent être proposées, dans d'autres elles sont plus difficiles à identifier. Aussi l'acceptabilité du projet paraît-elle conditionnée à la capacité de proposer aux différents acteurs (promeneurs, chasseurs, pêcheurs, kitesurfers, véliplanchistes, ornithologues) les conditions nécessaires pour continuer à exercer pleinement leurs activités dans un contexte équivalent.

Réduire les nuisances

Le débat a également fait apparaître la crainte de la population à l'égard des nuisances induites par le projet sur leurs conditions de vie au sens large. Ces interrogations concernent des problèmes très concrets, qui vont des nuisances visuelles et olfactives induites par ces nouvelles installations à l'impact des nouvelles activités sur la circulation routière ou maritime (navigation de plaisance, transport par ferry). De manière générale, le projet sera d'autant mieux accepté par la population qu'il ne se traduira pas par des impacts négatifs dans leur vie quotidienne.

Assurer la sécurité des hommes

L'impact du projet sur la population a été maintes fois évoqué au cours du débat, certaines prises de parole déplorant que la question humaine n'ait pas été suffisamment prise en compte par les maîtres d'ouvrage. Un certain nombre d'interrogations porte en particulier sur la santé et la sécurité des personnes habitant et travaillant à proximité du site. Dans un paysage fortement industrialisé, où 13 sites Seveso sont déjà implantés, les riverains sont préoccupés par les risques induits par une nouvelle installation centrée sur l'exploitation d'une ressource hautement inflammable. Ainsi, un certain nombre de personnes restent relativement inquiètes de possibles effets dominos, bien que les zones d'effets mises en évidence par les maîtres d'ouvrage restent limitées à un maximum de 800 mètres autour du terminal.

La crainte des accidents continue de hanter les esprits, la catastrophe d'AZF restant ancrée dans les mémoires. EDF tout en restant relativement confiant dans sa capacité à maîtriser les risques ne parvient pas à rassurer l'ensemble de la population. Le fait que les études de risques ne soient pas encore finalisées et qu'elles n'aient pas encore été validées par les autorités administratives compétentes contribue à alimenter le manque de confiance des habitants. Sur cet aspect, l'acceptabilité du projet dépend donc de la capacité des maîtres d'ouvrage à offrir à la population des garanties suffisantes en matière de sécurité, sachant que certains acteurs comme la CLCV refusent l'implantation d'un nouveau site Seveso sur le territoire.





Quelques enseignements tirés du débat

Ces éléments figurent aux pages 3 et 4 du numéro 2 de la Lettre du débat et reprennent les interventions des membres de la CPDP à la réunion de clôture du 6 décembre. Leur intégralité se trouve aux pages 4 à 12 du verbatim correspondant.

1. Le choix du site

(Voir annexe 5 : site ouest - les Huttes, site est - Le Clipon). D'après les maîtres d'ouvrage, le site du Clipon satisfait les conditions nécessaires pour l'implantation du terminal sous l'angle de la sécurité maritime et terrestre. Compte tenu des inquiétudes du public, il serait cependant nécessaire que les études de risques soient diffusées le plus tôt possible et soumises à une large discussion. Le Clipon constitue un espace naturel très riche, où vivent des espèces végétales et animales remarquables, et certains spécialistes craignent que les travaux portent atteinte à leur présence. Sur ce point, le public reste donc en attente de données scientifiques précises. En outre, lieu de vie et de loisirs, beaucoup condamnent totalement l'implantation du terminal à cet endroit. Certains sont cependant prêts à rechercher avec les maîtres d'ouvrage des moyens de préserver la coexistence des activités ou à rechercher des accompagnements à de tels bouleversements. Le public reste quant à lui en attente de précisions sur l'accessibilité au site et sur l'accompagnement du projet.

Le site des Huttes abrite moins d'espèces remarquables et ne bénéficie pas de la même connotation affective. Déjà concerné par de nombreuses installations industrielles, il semblerait plus adapté à l'implantation du terminal, d'autant plus que le coût du projet serait moindre pour les maîtres d'ouvrage. Toutefois, cette localisation perturberait davantage les activités maritimes et aurait davantage de conséquences sur la sécurité terrestre, compte tenu de la proximité



d'autres activités industrielles et d'agglomérations urbaines. Il faudrait valider la possibilité de la présence d'un port méthanier sur ce site et présenter au plus vite les résultats des études.

Présentée par l'ADELFA, la solution offshore limiterait les risques et impacts sur le cadre de vie, mais semble incompatible avec les objectifs des maîtres d'ouvrage.

2. Des mesures d'accompagnement

Des mesures d'accompagnement pourraient être examinées par les maîtres d'ouvrage :

- Sur le plan environnemental, en lien avec les associations de protection de la nature et d'observation des espèces, la reconstitution d'un milieu propice à la préservation des espèces ;
- Sur le plan économique, dans la mesure du possible, favoriser la main d'œuvre et les entreprises locales dans leurs procédures de recrutement ; réinvestir localement les recettes fiscales dans les projets écologiques ou liés au développement durable ; favoriser sur le territoire dunkerquois un accès au gaz développé avec des tarifs préférentiels ;
- En matière d'activités de loisirs, préserver des espaces de détente et de promenades, identifier des lieux pour la chasse et la pêche, créer un plan d'eau intérieur ou construire une nouvelle digue seraient à envisager ;
- Pour la canalisation de gaz, il importe de prendre en compte la valeur des maisons et des terres, les effets sur les activités commerciales ou agricoles, les gênes occasionnées, notamment olfactives. Les questions liées au transport du gaz feront toutefois l'objet d'une concertation complémentaire si la construction du terminal était décidée.

3. La prévention des risques

Le débat a conduit, à partir d'expressions de crainte, de peur, d'interrogations, de données techniques, scientifiques, réglementaires à prendre en compte des risques de plusieurs origines : risques maritimes, risques technologiques liés au terminal, risques liés au gazoduc.

L'insertion du projet dans la zone industrialo-portuaire comprenant déjà 13 sites Seveso et une centrale nucléaire a fait l'objet de nombreuses interrogations, remarques et protestations.

L'étude des dangers du projet de terminal n'étant pas disponible à ce stade du projet les réponses du maître

d'ouvrage et de la DRIRE aux questions relatives aux zones d'effet d'un accident et à un possible "effet domino" sont apparues insuffisantes au public qui s'est par ailleurs intéressé au PPRT (plan de prévention des risques technologiques) en voie de prescription sur la zone. Il est par ailleurs apparu que le PPI (plan particulier d'intervention) devrait préciser les modalités d'accès des secours au terminal.

4. Une expertise pluraliste

La Commission s'est efforcée de rendre les débats accessibles au plus grand nombre, notamment en répartissant les réunions sur l'ensemble du Dunkerquois et en encourageant les différentes parties prenantes à rédiger des cahiers d'acteurs. Face aux experts, le public aura su faire entendre ses préoccupations et parfois développer des explications d'une grande technicité. La Commission espère donc qu'au-delà du débat la concertation se poursuivra dans les différentes instances locales, que les maîtres d'ouvrage associeront certains relais pour diffuser les résultats acquis et enregistrer les questions émergentes.





Annexe 1 : LIENS UTILES

Dossier des maîtres d'ouvrage

Sommaire

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/documents-debats/dossiermo/edf-pad-ds-4-de-couv.pdf>

Partie 1

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/documents-debats/dossiermo/edf-pad-ds-3-50.pdf>

Partie 2

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/documents-debats/dossiermo/edf-pad-ds-51-98.pdf>

Synthèse du dossier des maîtres d'ouvrage

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/documents-debats/dossiermo/synthese-dossier-debat.pdf>

Présentation vidéo du terminal

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/documents/video-mo.html>

Dossier de GRT Gaz

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/documents-debats/cahier-grtgaz/dossierGRTGaz.pdf>

Liste des Cahiers d'acteurs

Cahier N°1 : Adelfa

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-adelfa-.pdf>

Cahier N°2 : Groupe ornithologique et naturaliste (GON) du Nord - Pas de Calais

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/200709-gon-.pdf>

Cahier N°3 : Dunkerque flysurfing club

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-flysurfing.pdf>

Cahier N°4 : Verts de la région dunkerquoise et de la Région Nord Pas-de-Calais

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-LesVerts-4.pdf>

Cahier N°5 : Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE) : 59/62

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-mnle-.pdf>

Cahier N°6 : Chambre syndicale des ouvriers du port mensuels et intermittents (CSOPMI)

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-csopmi-.pdf>

Cahier N°7 : Dunkerque Promotion

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-dunkerque-promotion-.pdf>

Cahier N°8 : CLCV (Consommation, logement et cadre de vie), Union locale Flandre maritime

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/20071011-clcv.pdf>

Cahier N°9 : Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/20071011-clcv.pdf>

Cahier N°10 : Forum Waves59 (internauts pratiquant planche à voile)

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-Veliplanchistes-10.pdf>

Cahier N°11 : Communauté urbaine de Dunkerque

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-CUD-11.pdf>

Cahier N°12 : Surfrider foundation Europe (Protection de l'environnement)

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-Surfrider-12.pdf>

Cahier N°13 : Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise (CDDAD)

http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/20071204-ca_13.pdf

Cahier N°14 : L'association le Clipon

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-14-.pdf>



Cahier N°15 : Fédération des chasseurs du Nord
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-15-.pdf>

Cahier N°16 : Conseil général du Nord
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-16-.pdf>

Cahier N°17 : L'Union maritime et commerciale (UMC)
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-17-.pdf>

Cahier N°18 : Groupe des élus nationaux
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-18-.pdf>

Cahier N°19 : L'association des pêcheurs du littoral dunkerquois – Section Loisirs
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/cahiers-acteurs/ca-19-.pdf>

Lettres de la CPDP :

Lettre N° 1
http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/journal-debat/lettre-debat_1.pdf

Lettre N° 2
http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/journal-debat/lettre-debat_2.pdf

Dossier et communiqués de presse :

Dossier de presse

http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/dossiers-presse/dossier-presse_20070918.pdf

Communiqué de la CPDP pour la Conférence de presse, 18 septembre 2007

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/communiqués-presse/communiqué-20070918.pdf>

Communiqué de la CPDP pour la réunion de lancement, 5 octobre 2007

<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/communiqués-presse/communiqué-20071005.pdf>

Verbatim des réunions publiques :

Réunion générale de lancement – 5 octobre 2007 (Dunkerque)
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071005-verbatim.pdf>

Réunion thématique 1 : L'aménagement du territoire, le contexte économique et la politique Energie
 8 octobre 2007 (Dunkerque)
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071008-verbatim.pdf>

Réunion locale Multi-thèmes 1 : Loon Plage – 12 octobre 2007
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071012-verbatim.pdf>

Réunion thématique 2 : L'environnement, le cadre de vie et les usages – 18 octobre 2007 (Saint Georges sur l'Aa)
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071018-verbatim.pdf>

Réunion locale Multi-thèmes 2 : Gravelines – 26 octobre 2007
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071026-verbatim.pdf>

Réunion thématique 3 : Les risques et responsabilité, la sûreté et la sécurité – 8 novembre 2007 (Craywick)
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071108/cr-20071108.pdf>

Réunion locale Multi-thèmes 3 : Grande-Synthe – 9 novembre 2007
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071109-verbatim.pdf>

Réunion locale Multi-thèmes 4 : Pitgam – 16 novembre 2007
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071116-verbatim.pdf>

Réunion de clôture : 6 décembre 2007 (Dunkerque)
<http://www.debatpublic-dunkerquegaz.org/docs/compte-rendu/20071206-verbatim.pdf>



Annexe 2 : PROGRAMMES DÉTAILLÉS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

■ 5 octobre au Kursaal

Ordre du jour, explications sur le débat public,

Pierre TÉNIÈRE-BUCHOT, président de la CPDP

Visuel sur le projet de terminal méthanier (PAD et EDF)

Présentation du dossier des maîtres d'ouvrage pour le débat public (Port Autonome de Dunkerque et Electricité de France-Direction Gaz)

Questions-Réponses avec la salle

Annonce des prochaines réunions, appel à des Cahiers d'acteurs supplémentaires, Pierre TÉNIÈRE-BUCHOT

Conclusions par M. le Préfet de Région, Daniel CA-NEPA

■ 8 octobre à la Chambre de commerce

Accueil par M. Dominique NAELS, président de la CCI de Dunkerque

Ordre du jour, explications sur le débat public, par Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot, président de la CPDP

“La politique européenne et française de l'énergie”, par Madame Florence TORDJMAN, chargée de la Sous-direction du gaz et de la distribution des énergies fossiles, Direction de la demande et des marchés énergétiques, Direction générale de l'énergie et des matières premières (DGEMP), Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD)

Questions-Réponses avec la salle

“La politique de l'énergie et l'aménagement du territoire dunkerquois” par M. Daniel HALLOO, vice-président de la Communauté urbaine de Dunkerque

Questions-Réponses avec la salle

Présentation par les maîtres d'ouvrage des trois premiers chapitres et des annexes du Dossier support du débat :

1. Le territoire dunkerquois et le développement du port (PAD)
2. Les caractéristiques du projet de terminal méthanier (PAD et EDF)
3. Les enjeux socio-économiques du projet (EDF et PAD)

Questions-Réponses avec la salle

Présentation de trois cahiers d'acteurs : Dunkerque promotion (M. Christian FRAUD, directeur), Chambre syndicale des ouvriers portuaires mensuels et intermittents

(CSOPMI) (M. Franck GONSSE, président), Mouvement national de lutte pour l'environnement (59/62) (M. Christian MUYS, président)

Questions-Réponses avec la salle

Remerciements, annonce des prochaines réunions, par Pierre Ténrière-Buchot

■ 12 octobre à Loon Plage

Accueil par M. le Maire, Eric ROMMEL

Rappels, enjeux et organisation du débat, par Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot, président de la CPDP

Quatre groupes de cinq questions de la salle, essais de réponses des experts

Premières conclusions et recommandations par les membres de la CPDP

Remerciements, annonce des prochaines réunions, par Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot

■ 18 octobre à St Georges sur l'Aa

Accueil par M. Edgar COPPEY, maire de Saint Georges sur l'Aa

Ordre du jour, explications sur le débat public, par Pierre Ténrière-Buchot, président de la CPDP

Présentation par les maîtres d'ouvrage du quatrième chapitre du Dossier support du débat “Le projet dans son environnement naturel et humain (PAD et EDF)”

Questions-réponses avec la salle

Présentation de quatre cahiers d'acteurs : Groupe ornithologique naturaliste du Nord (GON) par Bernard BRIL, responsable de la section Flandre maritime ; Consommation, logement et cadre de vie (CLCV) par Marie Paule HOCQUET ; Dunkerque flysurfing club (DFC) par Christophe Wecksteen ; Assemblée de défense de l'environnement du littoral Flandre-Artois (Adelfa), par Nicolas FOURNIER, secrétaire

Questions-réponses avec la salle

Exposé et rappel de la réglementation de la DRIRE-DIREN (Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, Direction régionale de l'environnement), par Michel PASCAL, directeur

Questions-réponses avec la salle

Remerciements, annonce des prochaines réunions, Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot

■ 26 octobre à Gravelines

Accueil par M. Bertrand RINGOT, maire de Gravelines

Rappels, enjeux et organisation du débat, Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Quatre groupes de cinq questions de la salle,

Essais de réponses des experts

Premières conclusions et recommandations

Remerciements, annonce des prochaines réunions

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

■ 8 novembre à Craywick

Accueil par M. André HENNEBERT, maire de Craywick

Ordre du jour, explications sur le débat public, Pierre TÉNIÈRE-BUCHOT, président de la CPDP

Les risques

Présentation par les maîtres d'ouvrage du cinquième chapitre du dossier support du débat :

5. La technique et les risques liés à la chaîne du GNL

Questions-réponses avec la salle

Législation sur les risques technologiques et terminaux méthaniers par M. Grégory BRASSART, adjoint au chef du pôle risques, DRIRE-DIREN du Nord- Pas de Calais

et par M. Christophe EMIEL, Direction de la pollution et de la prévention des risques (DPPR), Ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables (MEDAD)

Questions-réponses avec la salle

La canalisation de transport de gaz naturel

Présentation du projet de raccordement du terminal méthanier au réseau de transport de gaz naturel par GRTgaz

Intervention de M. Xavier DRUELLE, chef de la division "contrôles techniques énergie défense", DRIRE

Questions-réponses avec la salle

Remerciements, annonce des prochaines réunions, Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT

■ 9 novembre à Grande Synthe

Accueil par M. le Maire Damien CAREME

Rappels, enjeux et organisation du débat, Pierre Ténier-Buchot, Président de la CPDP

Communications sur les études réalisées et/ou en cours :

- Etude d'un site off shore pour le terminal méthanier de Dunkerque, par MM. Denis FLORIN et Emmanuel AUTIER, Bearing Point

- Etude sur les impacts environnementaux, faune et flore, par M. Yves CAPON, Biotope

Questions-réponses avec la salle sur les études en cours, les études envisagées et d'autres aspects ; quatre groupes de cinq questions de la salle, essais de réponses des experts

Premières conclusions et recommandations

Remerciements, annonce des prochaines réunions, Pierre TÉNIÈRE-BUCHOT

■ 16 novembre à Pitgam

Accueil par M. Alain CODRON, maire de Pitgam

Rappels, enjeux et organisation du débat, Pierre TÉNIÈRE-BUCHOT, président de la CPDP

Première série de cinq questions de la salle, essais de réponses des experts

Présentation du cahier d'acteurs de la Surfrider Foundation Europe

Séries de cinq questions de la salle, essais de réponses des experts

Premières conclusions et recommandations

Remerciements, annonce de la réunion de clôture, Pierre Ténier-Buchot

■ 6 décembre au Kursaal

Accueil et ordre du jour par Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT, président de la CPDP

Rappel des principaux enseignements des trois réunions thématiques et des quatre réunions multi-thèmes par les membres de la CPDP

Commentaires des maîtres d'ouvrage (Port autonome de Dunkerque et Electricité de France-Direction Gaz) et de GRT-Gaz

Commentaires de l'Administration

Interventions des 19 auteurs de Cahiers d'acteurs

Conclusion du débat public par M. Michel DELEBARRE, président de la Communauté urbaine de Dunkerque : Les prochaines étapes pour Dunkerque

Clôture du débat public sur le projet de terminal méthanier à Dunkerque par M. Daniel CANEPA, préfet de Région.

Annexe 3 : REVUE DE PRESSE DU DÉBAT PUBLIC

Cette revue de presse se base sur les retombées médias recensées et n'est, de ce fait, pas exhaustive.

Revue de presse antérieure au débat public :

Dès le 9 octobre 2006, un an tout juste avant le début du débat public organisé par la CNDP, le décor était posé. Dans un communiqué de presse, l'entreprise EDF annonçait avoir remporté l'appel d'offres lancé par le Port autonome de Dunkerque pour l'implantation d'un terminal méthanier. L'annonce était diffusée par les agences de presse AFP et Reuters, et largement reprise par la presse nationale économique (Les Echos et La Tribune), par la presse internationale (Lloyd, De Scepvaarkrant etc.), par la presse professionnelle (L'Usine Nouvelle, Le Moniteur, Transports Actualité, La Chronique du BTP etc.) et par la presse locale (La Voix du Nord, Le Phare Dunkerquois, Dunkerque magazine, France 3...). En octobre/novembre 2006, l'information faisait l'objet d'une cinquantaine de publications. On y découvre les caractéristiques du projet : stratégie gazière d'EDF, unité de stockage/ regazéification de GNL raccordée au réseau GRT Gaz (GDF), énième site Seveso seuil haut, emprise au sol (40 hectares), nécessité de remblaiement et d'études (deux ans), objectif de trafic (4 à 5 millions de tonnes par an), date de mise en service (2011), emplois (50 à 70), coût de l'opération (première estimation à 500 millions d'euros) etc. Le site d'implantation est précisé (Le Clipon), tandis que l'existence d'un terrain libre à proximité de la centrale nucléaire de Gravelines (Les Huttes) est évoquée (La Voix du Nord 29/30 octobre 2006). EDF affirme sa confiance dans la faisabilité du projet (Le Phare Dunkerquois du 26 octobre 2006), tandis que la CGT affirme son opposition (Nord Littoral, 13 octobre 2006) et que des acteurs locaux se prononcent déjà (La Voix du Nord, 11 octobre 2006), l'Adelfa évoquant la nécessité de réviser le schéma de développement industriel du Dunkerquois. Cette fédération choisit de consacrer son bulletin "Grains de sel" de mai-juin 2007 à ce projet mis en débat en interpellant les politiques. Déjà, dans Delta FM du 13 mars, elle avait sollicité la candidate des Verts aux présidentielles.

Alors que le débat public n'a pas commencé, la concertation s'enclenche. Le projet est soumis au SPPPI (Delta FM du 19 mars 2007, La Voix du Nord du 20 mars 2007, Le Marin du 23 mars 2007, Dunkerque Expansion avril 2007). Dans La Voix du Nord du 18 avril 2007, on apprend l'intention des écologistes de profiter du débat public sur le projet de terminal méthanier pour exprimer leur souhait de voir un développement des énergies renouvelables. Le 28 avril 2007, le projet d'un terminal méthanier à Dunkerque passe en page nationale dans La Voix du Nord. S'ensuit la médiatisation de la visite de la délégation dunkerquoise à Barcelone et la découverte de la maquette du projet de terminal méthanier à Dunkerque (La Voix du Nord du 28 avril 2007, Dunkerque Expansion de mai 2007, Delta TV du 29 avril 2007, Delta FM du 2 mai 2007).

L'annonce que le projet de terminal méthanier à Dunkerque fait l'objet d'une saisine de la CNDP et qu'il y aura un débat public relance les médias (La Voix du Nord du 25 mai 2007, La Tribune du 1^{er} juin 2007). La décision de la CNDP est reprise en intégralité dans Le Moniteur de juin 2007. Il est aussi fait mention des trois projets mis en débat simultanément (L'Usine Nouvelle du 11 mai 2007, La Croix 7 septembre 2007). Le début du débat est annoncé lors de la conférence portuaire (La Voix du Nord du 22 juin 2007). Les membres de la CPDP sont présentés (Dunkerque Expansion juillet 2007). Le projet figure comme un projet important pour le développement du port de Dunkerque (La Voix du Nord du 20 juillet 2007). Le candidat Modem aux élections municipales de Grande-Synthe se déclare favorable au projet (La Voix du Nord du 2 juin 2007). Et les premières inquiétudes s'expriment sur le net ("Quand la plage devient un terminal méthanier", AgoraVox du 23 juillet 2007).

La période du débat public est annoncée (La Voix du Nord du 31 juillet 2007, Dunkerque Expansion de septembre 2007), avant même la conférence de presse (annoncée sur le site Internet de l'Association des journalistes de l'environnement et par le club de la presse Nord - Pas-de-Calais).

Revue de presse durant le débat public :

L'annonce de l'ouverture du débat public, son calendrier et la présentation de la CPDP est fortement médiatisée (Le Moniteur du 21 septembre 2007, L'Actualité du littoral gravelinois du 17 septembre 2007, La Voix du Nord du 18 septembre 2007, Delta TV du 18 septembre 2007, La Voix du Nord du 19 septembre 2007, Le Phare Dunkerquois du 20 septembre 2007, Magazine de la communauté urbaine de Dunkerque d'octobre 2007, Grande-Synthe magazine, Dunkerque Magazine d'octobre 2007, Dunkerque Expansion d'octobre 2007, Info Nord du 8 octobre...). Le 5 octobre, l'annonce de cet événement fait l'objet d'une dépêche AFP largement reprise (Nord Eclair du 7 octobre, NordnetInfos du 8 octobre, La Radio de la mer du 8 octobre, Lille Plus du 8 octobre, Mer et marine du 10 octobre...) qui précise que ce débat est une "préparation à l'enquête publique". Certains acteurs expriment leur position (le PAD et l'Adelfa dans Nord Eclair du 21 septembre 2007 et dans Grand Lille du 4 octobre 2007). Dans l'hebdomadaire L'Usine Nouvelle du 20 septembre consacré au projet d'Antifer, on apprend que le terminal à Dunkerque viendrait concurrencer celui de Zeebrugge (Belgique). Dans La Voix du Nord du 28 septembre 2007, il est précisé que la ville de Gravelines est concernée par le projet d'implantation du terminal méthanier.

La première réunion publique fait l'objet d'articles détaillés de ce qui s'y est dit (Le Phare Dunkerquois du 7 octobre, La Voix du Nord du 7 octobre, Delta TV du 8 octobre). Nous sommes en plein "Grenelle de l'environnement". L'opportunité d'un nouveau site Seveso dans le port de Dunkerque est discutée lors de la séance publique régionale organisée dans ce cadre (La Voix du Nord du 16 octobre, Nord Eclair du 16 octobre, 20 Minutes Grand Lille du 16 octobre). Le Monde du 16 octobre se fait l'écho du projet de terminal méthanier à Dunkerque dans un article sur "les centrales brûlant du combustible fossile", sans mentionner l'existence du débat public en cours. France 3 national reprend des images de réunion publique sans évoquer le débat public, dans un sujet sur Dunkerque dans le cadre du Grenelle de l'environnement (édition du journal télévisé 20h, 22 octobre).

Le projet mis en débat à Dunkerque est évoqué au niveau régional (France 3 Nord – Pas-de-Calais du 16 octobre, pages régionales de La Voix du Nord du 17 octobre).

"Les opposants montent au créneau", titre Le Phare Dunkerquois (25 octobre, repris dans Nord Littoral du 26 octobre), après la réunion consacrée aux questions environnementales. "Le feu au débat" y est pourtant moindre ici qu'au Verdon (Le Journal du Médoc du 28 octobre, qui compare les périmètres de sécurité des trois projets mis en débat).

La réunion multi-thèmes à Gravelines est annoncée (Delta FM du 29 octobre), puis relatée autour de la question de l'emploi et de la crainte d'un effet "domino" (Le Phare du 1^{er} novembre, Nord Littoral du 7 novembre).

Dunkerque Expansion choisit de consacrer un grand dossier au projet "à mi-parcours du débat public" dans son numéro de novembre. Eclairages, le magazine de la CCI, se fait l'écho du débat en cours (Novembre / décembre 2007). Autrement dit du 23 novembre consacre un article de présentation générale. Grande-Synthe Magazine de novembre évoque la présence de l'exposition sur le projet mis en débat, tout en précisant le calendrier des réunions publiques. Le Moniteur du 2 novembre évoque lui aussi le projet mis en débat, en précisant que les oiseaux impactés, s'il se faisait au Clipon, seraient des "mouettes naines". Latitude Nord de novembre 2007 développe le sujet du point de vue de la culture de concertation locale.

Face à la fréquence des réunions, Le Phare du 8 novembre anticipe les deux réunions à venir. La Gazette du Nord – Pas-de-Calais du 8 novembre replace le sujet mis en débat dans le cadre d'un débat de société sur les choix énergétiques.

Suite à la réunion multi-thèmes de Grande-Synthe consacrée aux études, la proposition de faire un terminal offshore serait "of" (Le Phare Dunkerquois du 15 novembre, L'Actualité du littoral gravelinois du 12 novembre). Dans La Croix du Nord du 16/22 novembre, le Président de l'Adelfa monte au créneau.

La réunion publique de Pitgam est reprise dans le Journal des Flandres du 22 novembre.

La réunion de clôture est annoncée (Dunkerque magazine de décembre, La Voix du Nord du 6 décembre), tandis qu'avant même, un premier bilan apparaît (La Voix du Nord du 29 novembre, Le Phare du 6 décembre). A son issue, elle est relatée (La Voix du Nord du 12 décembre, Delta FM du 7 décembre).

A l'issue du débat, Jean Sename, Président de l'Adelfa, exprime sa déception de ne pas avoir eu "toutes les clés en main" avec notamment le manque d'études (France 3 du 7 décembre). Les Verts choisiront de présenter leur position d'opposant au projet à la presse (Delta FM du 6 décembre, Journal des Flandres du 6 décembre, La Voix du Nord du 8 décembre, Libé Lille du 9 décembre, La Voix du Nord du 30 décembre). Le GON choisit lui de reprendre ses arguments et d'exprimer sur Internet son opposition si le projet se fait au Clipon (Ornithomedia du 21 décembre 2007).

Non exprimée au cours du débat, la position des motards sera apparue dans les médias. Concernés (Le Phare Dunkerquois du 29 novembre), ils estiment le circuit de moto de "Loon Plage" menacé par le projet (MotoMag du 13 décembre).

Le débat public à Dunkerque aura été évoqué dans des articles consacrés aux deux autres débats en cours (Le Monde économie du 27 novembre, Sud Ouest du 17 décembre, AFP du 7 décembre).

Les membres de la CPDP et de la CNDP auront été peu interviewés : le plus souvent le président de la CPDP (La Gazette du Nord Pas de Calais du 15 novembre), une fois le président de la CNDP (Trimestriel Uribis Octobre/décembre 07) et une fois le coordinateur des trois débats publics (Delta TV du 7 décembre).

Ce projet reste d'actualité pour 2008 sur le territoire dunkerquois (La Voix du Nord du 5 janvier 2008, Journal des Entreprises de janvier 2008, Dunkerque Expansion de janvier 2008, Delta FM du 7 janvier 2008, l'Antenne du 10 janvier 2008...).

Annexe 4 : GLOSSAIRE

ADELFA : Assemblée de défense de l'environnement sur le littoral Flandre Artois

CLCV : Consommation, logement et cadre de vie

CLI : Commission locale d'information

CLIC : Comité local d'information et de concertation

CPDP : Commission particulière de débat public

CNDP : Commission nationale de débat public

CNPN : Conseil national de protection de la nature

CRE : Commission de régulation de l'énergie

CRSPN : Conseil scientifique régional du patrimoine naturel

CSOPMI : Chambre syndicale des ouvriers portuaires mensuels et intermittents

CUD : Communauté urbaine de Dunkerque

DFC : Dunkerque flysurfing club

DPPR : Direction de la prévention des pollutions et des risques

ENR : Energies renouvelables

GDF : Gaz de France

GNL : Gaz naturel liquéfié

GON : Groupement ornithologique et naturaliste de Nord – Pas-de-Calais

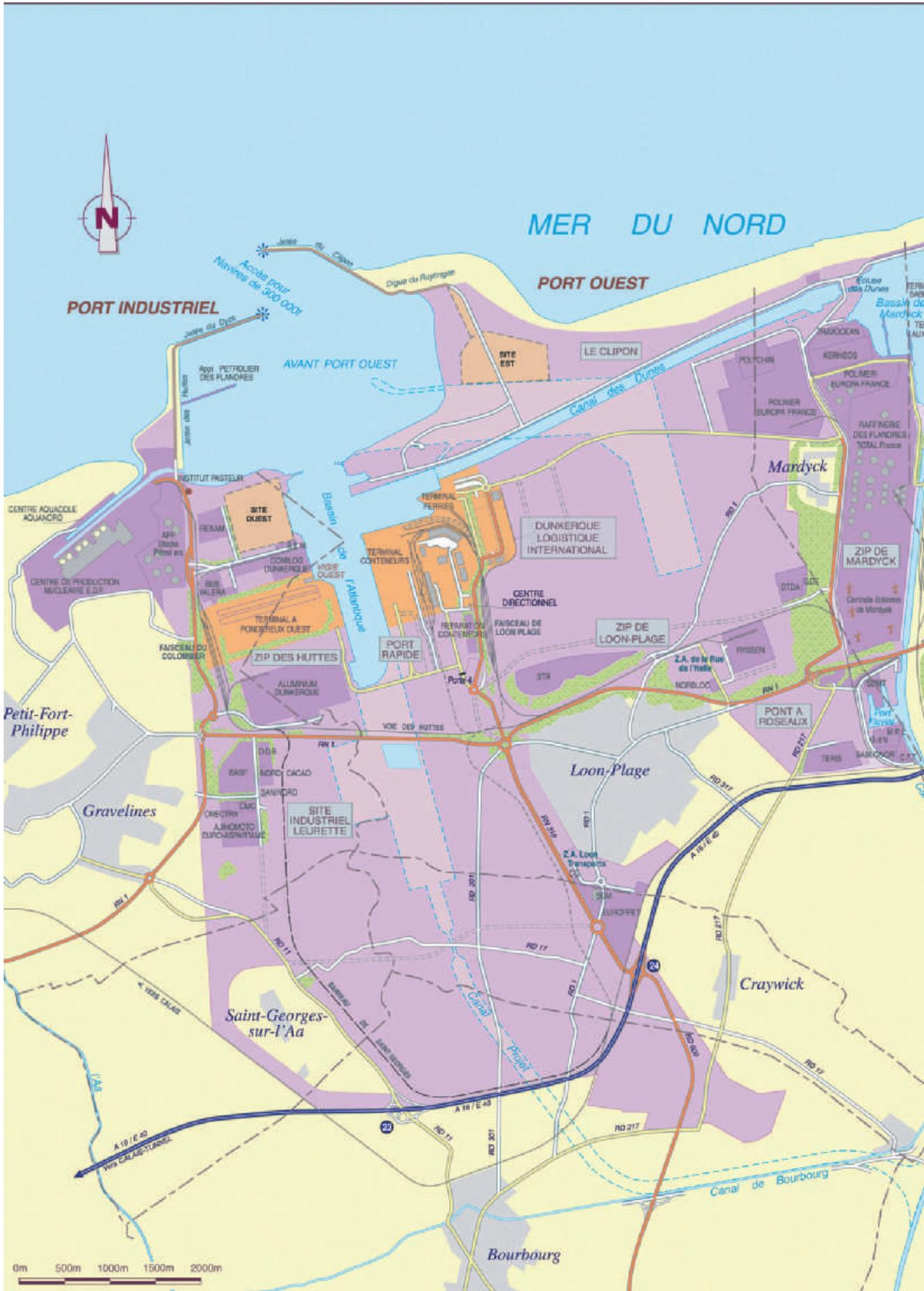
PAD : Port autonome de Dunkerque

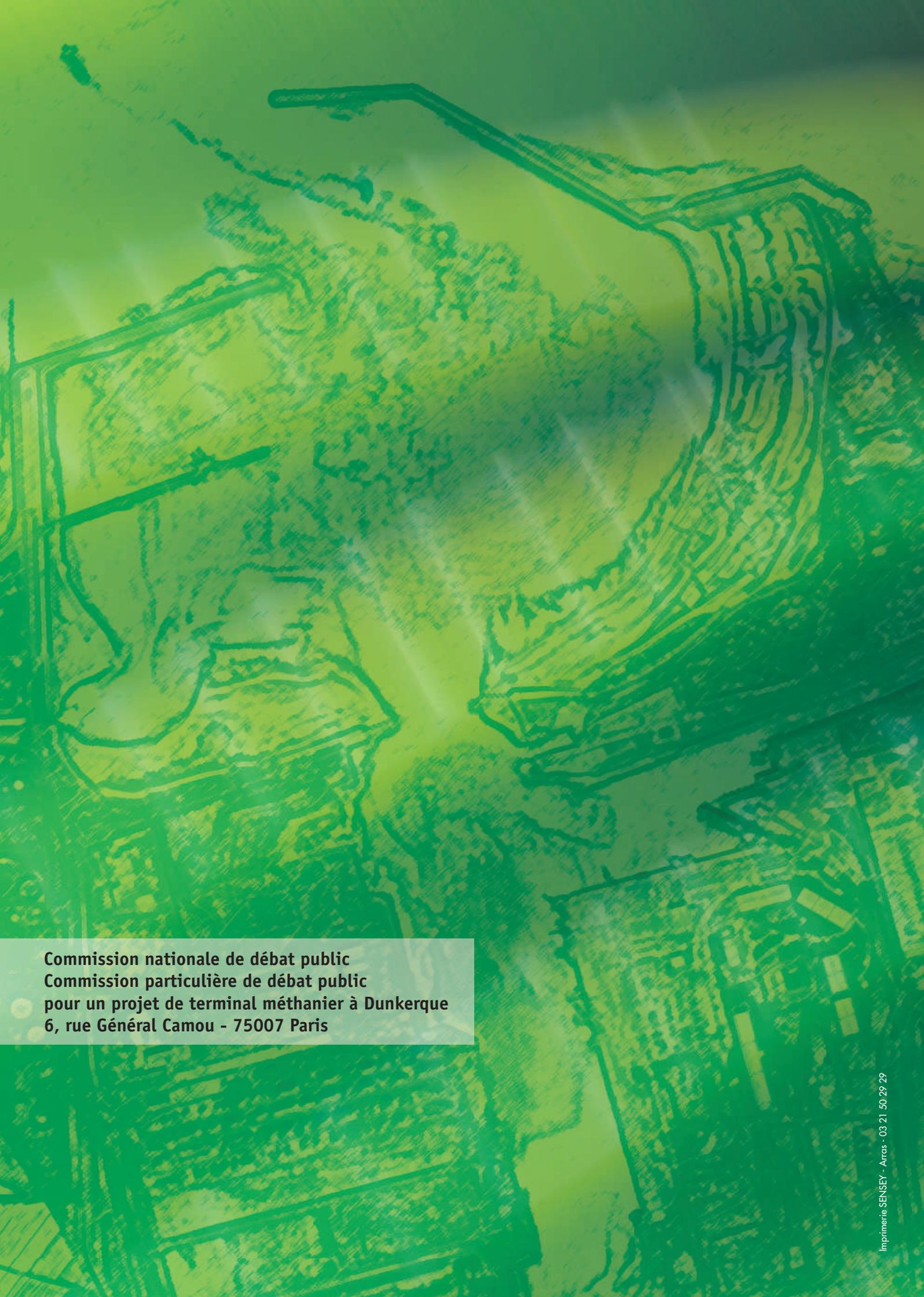
PPRT : Plan de prévention des risques technologiques

SPPPI : Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles

TWh : 1 térawatt-heure = 1 000 GWh = 1 000 000 MWh = 1 000 000 000 kWh

Annexe 5 : LA CARTE DES DEUX SITES ENVISAGÉS



An aerial photograph of the Dunkerque region in France, overlaid with a semi-transparent green map showing various infrastructure projects, including roads, railways, and a proposed terminal. The map highlights a specific area in the center-right, likely the site for the methane terminal.

**Commission nationale de débat public
Commission particulière de débat public
pour un projet de terminal méthanier à Dunkerque
6, rue Général Camou - 75007 Paris**