

# Cahier d'acteurs

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

## LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

DÉCEMBRE 2007

### Contact



#### Daniel FIDELIN

Député de Seine-Maritime

Conseiller Général

Maire de Mannevillette

21 rue des Mégissiers

76290 MONTIVILLIERS

Tél. 02 35 20 74 55

d.fidelin.depute@wanadoo.fr

## Daniel FIDELIN

### Député de Seine-Maritime

### Conseiller Général

## Question orale de Daniel Fidelin Député de Seine-Maritime,

**posée à l'Assemblée Nationale le 4 décembre 2007**

● **M. Daniel Fidelin** – Un terminal méthanier est en projet à Antifer, en Seine-Maritime, et le maître d'ouvrage, la société Gaz de Normandie, ne parvient pas à apaiser les craintes des habitants. Plusieurs associations se sont constituées afin de dénoncer des effets négatifs sur l'environnement et l'économie touristique, mais surtout les dangers dus à sa proximité avec le port pétrolier. La spécificité du site rendait indispensable une étude de danger, validée par un organisme d'État, tel que la DRIRE, et apte à informer la population et les élus. Or, la législation ne rend une telle étude possible qu'après le débat, au moment de l'enquête publique. Celle-ci peut-elle être modifiée, afin de répondre aux attentes légitimes d'une population inquiète ?

Par ailleurs, des interrogations subsistent sur les objectifs de notre pays en matière énergétique. Il est souvent question de sécurité d'approvisionnement, mais les terminaux déjà présents sur le territoire, et accessibles à tous les distributeurs de gaz, ne fonctionnent qu'à 60 % de leurs capacités. Les trois terminaux méthaniers dont la construction est envisagée nous placeront-ils en surcapacité ? La France deviendra-t-elle le point de départ de la sécurité d'approvisionnement de certains pays d'Europe de l'Est ? Enfin, et alors que le Grenelle de l'environnement vient de se conclure, pouvez-vous confirmer que le gaz naturel reste beaucoup plus propre que les autres combustibles fossiles ?

« Les cahiers d'acteurs reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours des débats. Ils sont sélectionnés par la commission particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs »

# Cahier d'acteurs

## LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

● **Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie** – La construction d'un terminal méthanier, comme celui qui est envisagé à Antifer en Seine-Maritime, exige une procédure garantissant à la fois la prise en compte de l'intérêt général, le respect des intérêts des populations concernées et la protection du milieu environnant.

C'est la raison pour laquelle le code de l'environnement prévoit une procédure de débat public afin de permettre l'information la plus large, le plus en amont possible, c'est-à-dire dans une phase d'élaboration du projet et donc avant que toutes les études détaillées ne soient réalisées.

Le débat public porte sur les objectifs et les principales caractéristiques du projet, les impacts significatifs du projet en matière environnementale et d'aménagement du territoire, ainsi que sur les enjeux socio-économiques.

Comme vous l'avez indiqué à juste titre, le dossier soumis au débat public ne comporte pas d'étude de dangers.

L'étude de dangers est une analyse extrêmement détaillée, qui dépend du choix précis des techniques, de la localisation très précise des installations, du mode d'exploitation retenu. Il ne semble donc envisageable de réaliser une telle étude alors que le projet en est encore à un stade d'élaboration.

En revanche, le porteur du projet devra remettre une étude de dangers lors du dépôt de sa demande d'autorisation au titre de la législation relative aux installations classées.

Ce dossier sera alors soumis à la procédure d'enquête publique, de consultation des communes concernées et des services administratifs et sera examiné par les services de la DRIRE chargés de l'inspection des installations classées, et le cas échéant, soumis à l'analyse d'un tiers expert.

A ce stade de la procédure, les populations concernées pourront faire valoir leur avis, cette fois sur la base d'éléments d'appréciation extrêmement précis. Ce n'est d'ailleurs que sur la base de ces éléments d'appréciation que l'autorité administrative sera en mesure de prendre sa décision d'autoriser ou non le projet.

S'agissant d'un projet nouveau, l'autorisation ne peut être donnée que si la protection de l'environnement et de la santé et de la sécurité publique peuvent être assurées, ce qui implique, par exemple, en termes de sécurité que l'on puisse garantir l'absence de risque inacceptable pour les populations en particulier pour les zones habitées ou faisant l'objet d'une forte fréquentation. De même l'impact sur le milieu naturel sera pris en compte avec la plus grande attention dans l'analyse du dossier.

Aujourd'hui, il me semble difficilement envisageable, pour les raisons que je viens d'exposer, de prévoir explicitement l'inclusion d'une étude lors de cette phase préparatoire. Cette étude est en revanche obligatoire au stade suivant, celui de la demande d'autorisation et de l'enquête publique qui l'accompagne.

Nous serons en tout état de cause, très attentifs au respect des conditions environnementales, qui doivent être prises en considération de la même manière que notre souci de préserver la sécurité de nos approvisionnements.

Ce qui m'amène à la deuxième partie de votre question, c'est-à-dire le développement du gaz naturel liquéfié (GNL) importé par voie maritime, qui contribue au renforcement de la sécurité d'approvisionnement du marché français et européen en permettant un approvisionnement diversifié sur le marché du gaz naturel, et en nous mettant en partie à l'abri des risques techniques ou politiques du transport par gazoducs. C'est la raison pour laquelle on assiste à une récente et forte croissance en France, et dans certains pays de l'Union européenne, de la part du gaz naturel sous forme de GNL dans le bouquet énergétique. En 2006, le taux d'utilisation des capacités des deux terminaux méthaniers français a atteint 80%. Ce chiffre est l'un des plus élevés d'Europe (il est inférieur à 60% en moyenne dans les autres pays de l'Union).

Au-delà du renforcement de notre sécurité d'approvisionnement, le développement des terminaux méthaniers permettra également d'augmenter la fluidité et la concurrence sur les marchés gaziers, ce qui devrait être favorable aux consommateurs.

S'agissant de l'évaluation du nombre de terminaux nécessaires à la satisfaction de nos besoins énergétiques, un, deux, ou trois terminaux, il me semble nécessaire de rappeler que chaque projet est porté par une entreprise autonome et qu'il revient à cette entreprise de décider ou non de réaliser l'investissement.

Chaque entreprise porte entièrement le risque financier lié à l'utilisation de son infrastructure et il lui revient donc d'évaluer l'intérêt de l'investissement au regard de l'état de l'offre et de la demande.

Pour terminer, je voudrais souligner que le Grenelle de l'Environnement a clairement mis l'accent sur la maîtrise de la demande d'énergie et le développement des énergies renouvelables. Mais il nous faudra également des énergies fossiles, même si je souhaite bien évidemment que leur part diminue. A cet égard, il faut souligner qu'à contenu énergétique équivalent, l'utilisation de gaz naturel permet de réduire de 25% les émissions de gaz à effet de serre par rapport au fuel et de plus de 40% par rapport au charbon.

## *) Copie de la lettre de Daniel FIDELIN à Monsieur Luc POYER*

Monsieur Luc POYER  
Directeur Général Délégué  
Gaz de Normandie

Fécamp, le 27 novembre 2007

Monsieur le Directeur Général Délégué,

Le débat public relatif au projet de port méthanier sur le site d'Antifer touche à sa fin. Il a été particulièrement houleux, difficile et je n'en suis pas surpris. Nous avons assisté trop souvent à un grand manque de respect et je le regrette pour l'avoir constaté tristement.

Les différentes réunions thématiques ont permis d'avoir des informations sur le projet. Cependant, les avis divergent entre les associations et votre société, notamment sur un point qui me semble essentiel : la sécurité des biens et des personnes.

Une étude de danger sommaire établie en fonction de la spécificité du site et validée par des services officiels aurait permis d'apporter des éclaircissements précis. C'est pourquoi je pose une question orale au Gouvernement, le mardi 4 décembre prochain. Elle permettra, je l'espère, de répondre à certaines interrogations légitimes des associations : sécurité de l'approvisionnement, surcapacité, compatibilité avec le grenelle de l'environnement etc...

# Cahier d'acteurs

## LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

Lors de notre rencontre à Paris, je vous avais évoqué la possibilité d'une implantation au bout de la digue. Cette proposition a été faite par Monsieur LEMAITRE Jean-Jacques, Président d'Aquacaux lors de la réunion à Etretat. Je suis pour ma part très favorable à ce projet qui aurait pour avantage de recueillir un vrai consensus sur les problèmes de danger. Il permettrait également d'apaiser les inquiétudes relatives à l'accès à la plage, l'impact sur l'environnement, etc. En outre, il donnerait à votre société une image d'entreprise innovante, soucieuse du cadre de vie et apte à tenir compte des avis formulés, notamment lors de ce débat public. Il me semble que cette alternative doit être sérieusement étudiée.

Je vous confirme également ma suggestion faite lors de cet entretien. Cette implantation devrait rentrer dans un projet plus global. En effet, votre société doit se positionner, me semble-t-il, en véritable acteur d'aménagement du territoire. Ainsi une réflexion pourrait être engagée sur des thèmes comme le port de plaisance, les aménagements touristiques, la préservation de la faune et de la flore. Bien entendu, cette réflexion devrait être faite en collaboration avec les élus et les associations.

Telles sont les informations que je tenais à vous communiquer sur ce projet.

Je vous prie de croire, Monsieur Directeur Général Délégué, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Daniel FIDELIN