

Cahier d'acteurs

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

SEPTEMBRE 2007

Port Autonome du Havre

Contact

PORT AUTONOME DU HAVRE



Port Autonome du Havre

Terre-plein de la Barre

B.P. 1413

76067 Le Havre Cedex

Tél : 02 32 74 74 00

Fax : 02 32 74 74 29

communication@havre-port.fr

www.havre-port.fr

Le mot du Président du Conseil d'Administration

Le Port Autonome du Havre a été sollicité par plusieurs grands opérateurs énergétiques pour l'implantation d'un terminal méthanier à Antifer. Aussi son Conseil d'Administration a décidé, fin 2006, à l'issue d'un appel à projet, d'accorder à Gaz de Normandie durant les 3 années nécessaires à l'aboutissement de l'ensemble des études et des procédures, une option de réservation de terrains et plans d'eau à Antifer en vue d'y développer un terminal méthanier.

Il a ainsi marqué sa volonté d'accompagner l'évolution du secteur énergétique français et européen et de conforter la place havraise dans sa vocation économique, en répondant favorablement à ce partenariat offrant solidité, compétence technique et dynamisme reconnus.

Ce projet est conforme à la vocation de grand port généraliste européen doublé d'une plate-forme industrielle et énergétique de premier plan. Il s'appuie sur une analyse de l'évolution du marché de l'énergie qui donne au GNL une part croissante.

Nous souhaitons que cet aménagement contribue au développement économique et social du territoire, dont le Port du Havre est un acteur majeur. Nous sommes aussi tout particulièrement attachés à ce qu'il soit conçu dans le respect des valeurs du développement durable : la concertation menée dans le cadre du présent débat en est notamment un élément fondamental.

Le port du Havre a été le premier maître d'ouvrage à entrer dans la démarche d'un débat public, avec Port 2000. Cette expérience a été à la fois utile au projet et a été un facteur de compréhension mutuelle entre les différents acteurs. Nous espérons qu'il en sera là aussi de même.

JEAN-PIERRE LECOMTE

« 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

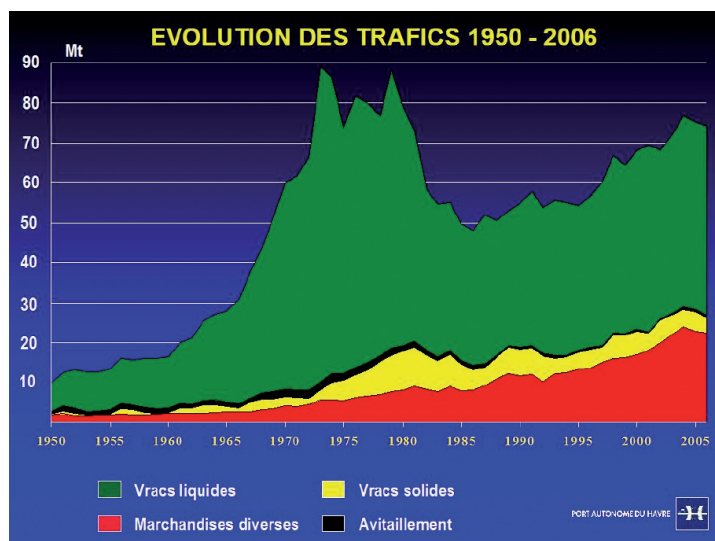
LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

1. Le statut et la mission du Port Autonome du Havre

Le Port Autonome du Havre est un établissement public de l'Etat, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes et soumis au contrôle économique et financier de l'État.

A l'intérieur des limites de sa circonscription, le port autonome est chargé des travaux d'extension, d'amélioration et de renouvellement, ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de la police du port et de ses dépendances et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

Dans ce cadre statutaire, sa mission d'établissement public est au service du développement portuaire et de l'ensemble des acteurs du territoire national en répondant à l'évolution des échanges internationaux. Pour ce faire, il doit organiser et valoriser le territoire portuaire dans une vision de long terme, faciliter la modernisation de ses outils autour des grandes filières que sont notamment les conteneurs, l'énergie, le roulier et l'accueil des passagers et ce dans le respect de ses valeurs qui sont : satisfaire le client, respecter les personnes, libérer les initiatives et agir pour le développement durable.



Évolution des trafics du Port du Havre entre 1950 et 2006

Le port du Havre répond pleinement à sa mission dès lors qu'il accueille un investissement dont l'intérêt et la faisabilité sont confirmés par les procédures et les autorités compétentes.

Le Havre est aujourd'hui un port européen de premier plan et un acteur majeur du développement économique régional et national :

- 1^{er} port français pour le commerce extérieur
- 1^{er} port français pour le trafic des conteneurs
- 5^e port européen avec près de 75 millions de tonnes traitées
- 6 180 navires reçus en 2006
- 16 000 emplois et 800 entreprises directement liés à l'activité portuaire (un quart de la croissance des emplois de la Haute-Normandie entre 2000 et 2005) auxquels s'ajoutent près de 18 500 emplois indirects industriels et de services, soit au total 26 % de la zone d'emploi du Havre.

2. Le rôle du Port du Havre dans l'approvisionnement énergétique de la France

Le PAH a toujours accompagné les évolutions du secteur stratégique qu'est l'énergie, depuis les années 1920, date à laquelle le trafic des hydrocarbures a débuté. Avec plus de 46 millions de tonnes de vrac liquides en 2006, Le Havre est aujourd'hui le 2^e port pétrolier français et accueille 40 % des approvisionnements de pétrole brut du pays.

Il faut aussi rappeler que Le Havre a joué un rôle dans le transport de méthane de 1965 à 1989, avec un pic de 348 000 tonnes traitées en 1987. Cette activité a été arrêtée suite à la décision de GDF de concentrer ses trafics sur son terminal méthanier à Montoir.



Terminal méthanier au Havre en 1989

Port Autonome du Havre

Ce rôle de port énergétique est conforté par les investissements importants faits récemment par l'industrie pétrolière dans la Basse Seine, par EDF dans la centrale thermique du Havre, et par d'autres investissements envisagés dans un futur proche.

Situé à proximité immédiate d'un grand bassin de consommation, le Port du Havre a le devoir de se mettre en capacité de satisfaire non seulement l'évolution de la demande mais également de contribuer à la diversification des approvisionnements et des logistiques associées, contribuant ainsi à l'indépendance énergétique de la France.

3. Le projet de terminal méthanier

Dès 2005, le PAH a été sollicité par un opérateur pour installer un terminal méthanier à Antifer. En 2006, les demandes se sont multipliées et le Conseil d'Administration du Port a en conséquence décidé de lancer une procédure transparente et non discriminatoire pour choisir le meilleur candidat.

Ses critères de choix étaient les suivants : expérience et compétence, caractéristiques techniques de l'offre (y compris ses aspects environnementaux), perspectives économiques pour la région, garanties en terme de volume de trafic sur le long terme, contrepartie financière, solidité financière.

14 sociétés ont retiré un dossier de candidature, 4 d'entre elles ont déposé une offre, offres examinées au cours du Conseil d'Administration du 22 septembre 2006.

Au cours des négociations, deux des sociétés (POWEO et CIM) ont uni leurs compétences pour créer Gaz de Normandie, maître d'ouvrage, à qui le Conseil d'Administration du PAH a décidé d'accorder un droit de réservation de terrain couvrant la phase d'étude et de concertation du terminal méthanier.

4. Le choix du site d'Antifer

Antifer est un site majeur de l'approvisionnement énergétique de la France ; il reçoit aujourd'hui la moitié du trafic pétrolier importé par Le Havre, soit 20% des importations françaises de pétrole brut. L'existence d'Antifer a non seulement permis la réception des plus grandes cargaisons de pétrole et donc une diminution du coût de l'approvisionnement mais a également permis le développement du trafic des conteneurs au port du Havre en libérant le chenal d'accès des plus grands pétroliers.



Le site d'Antifer

Cependant, le site d'Antifer a été conçu avant le 2^e choc pétrolier, alors que l'énergie du pétrole devait détenir une place encore plus importante en France et dans le monde. Outre ses qualités nautiques et géographiques, le site dispose d'un potentiel de développement qui peut donc être largement valorisé.

Prévu pour les plus grands pétroliers, le site d'Antifer présente des caractéristiques nautiques qui permettent l'accueil de navires de très grande dimension en toute sécurité et ce d'autant plus que le trafic qui y est actuellement traité représente environ un navire par semaine contre quelque 125 au Havre même. De plus ses caractéristiques terrestres (présence de la falaise, possibilité limitée de desserte terrestre) ne constituent pas un frein pour des transferts de fluides et sa capacité d'accueil inemployée ne peut être valorisée qu'à travers ce type de trafic.

Le site d'Antifer permet un aménagement rationnel des espaces disponibles, en conformité avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) qui a fait l'objet d'une concertation élargie. En particulier, la DTA souligne les différents enjeux liés à l'espace estuarien et encadre strictement le développement de nouvelles activités dans l'estuaire de la Seine. Cet

espace portuaire estuarien qui est rare doit, compte tenu des besoins d'espace pour répondre à l'évolution des trafics maritimes, être réservé à des activités ne pouvant être implantées ailleurs et nécessitant de grands linéaires de quais ou des infrastructures terrestres ou fluviales de transport conséquentes.

C'est aussi une solution adaptée aux conditions locales contrairement aux terminaux offshore qui, quand ils sont techniquement envisageables, présentent comme désavantages majeurs d'être exposés à la houle et aux courants et être des obstacles à la navigation dans un secteur fréquenté.

Il est clair que pour le PAH comme pour Gaz de Normandie le projet devra remplir trois critères importants : la compatibilité avec les activités du terminal pétrolier, le respect de l'environnement et du cadre de vie, et bien entendu, le respect des réglementations de toutes natures s'appliquant à ce type d'installations.

5. Les retombées attendues pour le Port du Havre et la Basse Seine

Le nouvel aménagement confortera le rôle national et européen du Havre dans le domaine de l'énergie, en diversifiant ce secteur vers une source d'énergie en fort développement. Le PAH voit aussi dans ce projet une opportunité pour garantir aux industriels de la Basse Seine et du quart Nord-Ouest de la France une plus grande sécurité d'approvisionnement énergétique à long terme, grâce à une « durée de vie » du gaz qui va, selon les experts, au-delà de celle du pétrole et qui est moins émettrice de CO₂ que les énergies utilisées actuellement.

Pour les investissements industriels du futur, il peut également représenter un avantage compétitif y compris en tant que matière première. La richesse et l'emploi dans la région pourront s'appuyer sur l'existence de cette infrastructure.

6. Le rôle du PAH durant le débat public et, le cas échéant, au-delà

Durant le débat public, le port s'engage à participer aux échanges et à apporter toute information susceptible d'enrichir le dialogue en vue de la décision future que prendra Gaz de Normandie en tant que maître d'ouvrage.

Si le projet est confirmé à l'issue du débat public, il conçoit son rôle selon deux axes :

- le PAH s'emploiera à ce que les valeurs de transparence, de dialogue et de développement durable continuent à accompagner son élaboration. Il s'attachera tout particulièrement comme les services de l'Etat, au respect de l'environnement et du cadre de vie des riverains et favorisera à travers ses politiques d'aménagement et ses partenariats le développement économique et social lié au projet.
- au cours de l'exploitation du terminal, le PAH jouera pleinement son rôle dans trois domaines clef : la sécurité en général, le suivi des impacts de l'aménagement et la cohérence des usages dans ce secteur.