



Dossier de présentation des enjeux du projet
de terminal méthanier à Antifer

04 décembre 2007



PRESENTATION DU SITE

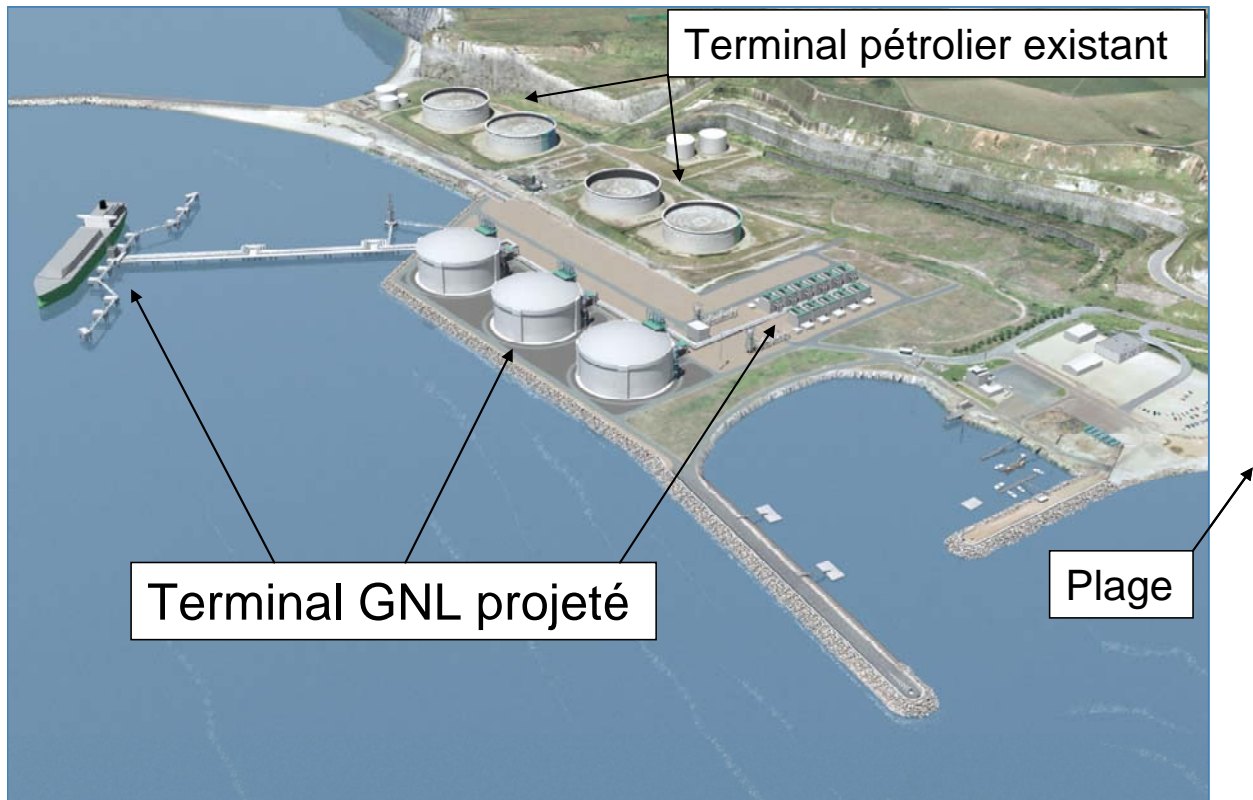
Le port d'Antifer, situé à 20 km au nord du Havre et à 7 km au sud d'Etretat, abrite aujourd'hui un terminal pétrolier exploité par la Compagnie Industrielle Maritime. Les installations, construites au début des années 70, ont été gagnées sur la mer au pied de la falaise de craie de 100 mètres de hauteur constituant le littoral du pays de Caux.

En limite sud de l'emprise portuaire, la plage de Saint-Jouin accueille tout au long de l'année un certain nombre d'activités de loisirs nautiques.

Le projet de terminal de réception du gaz naturel liquéfié, très similaire au terminal pétrolier existant, comporte la réalisation :

- d'une jetée et d'un appontement permettant l'amarrage et le déchargement des navires méthaniers,
- de deux ou trois réservoirs de GNL entourés d'une enceinte en béton (diamètre 90 mètres, hauteur 50 mètres environ)
- de pompes et d'échangeurs à eau de mer permettant de réchauffer le GNL afin qu'il reprenne sa forme gazeuse avant d'être envoyé vers le réseau de transport de gaz naturel.

La vue ci-dessous montre une implantation possible du terminal :



1- LE PROJET DE TERMINAL METHANIER A ANTIFER EST UN INVESTISSEMENT STRATEGIQUE CONFORME AUX ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE ENERGETIQUE DE LA FRANCE

Un contexte énergétique en évolution

Les responsables politiques et économiques sont aujourd'hui appelés à définir un plan d'actions équilibré pour relever le défi du changement climatique à travers la limitation des émissions de gaz à effet de serre sans brider la croissance et donc le niveau de vie par habitant.

Une réduction brutale de l'usage des hydrocarbures fossiles se traduirait par une récession générale, ceux-ci satisfaisant aujourd'hui 80% des besoins d'énergie primaire à l'échelle mondiale (53% en France dont 38% pour le charbon et le pétrole et seulement 15% pour le gaz naturel). Le développement accéléré de l'énergie nucléaire se heurterait d'une part aux usages pour lesquels les hydrocarbures demeurent à ce stade non substituables à grande échelle – dans le secteur des transports notamment- et à la réticence des opinions publiques dans de nombreux pays. Le recours aux énergies renouvelables croît rapidement mais – dans l'attente de nouvelles innovations technologiques, notamment en matière de stockage de l'électricité- ne peut encore répondre qu'à une partie des besoins des économies industrielles.

Dans ce contexte, le **gaz naturel** qui, faut-il le rappeler, est l'hydrocarbure le plus respectueux de l'environnement (les émissions de gaz à effet de serre liées à son utilisation sont inférieures d'au moins 50% à celles du charbon ou du fuel lourd), a un rôle important à jouer.

Il représente à ce titre **l'énergie de transition entre, d'une part, les énergies fossiles, d'autre part les énergies renouvelables**. Cette phase de transition dont l'étendue dépend de la durée et de l'ampleur des cycles d'investissement dans les énergies renouvelables, permettrait de recourir à l'ensemble des instruments disponibles **le temps que les nouveaux procédés de fourniture d'énergie non générateurs de gaz à effet de serre atteignent leur maturité**.

En effet, le recours aux énergies renouvelables croît rapidement, mais plusieurs décennies seront nécessaires avant qu'elles puissent couvrir l'essentiel des besoins des économies industrielles.

Dans les décennies à venir, la part de la consommation couverte par les énergies fossiles restera donc importante, et l'utilisation du gaz naturel comme substitut du charbon et du pétrole chaque fois que possible, est le meilleur moyen d'accélérer la baisse des émissions de gaz à effet de serre, en complément des économies d'énergie et du développement des énergies renouvelables.

Plus particulièrement, il convient de noter que le remplacement de la production électrique des centrales à flamme fonctionnant au fuel lourd et au charbon par une production équivalente à partir de gaz naturel permettrait de diviser par deux les rejets de CO₂ et de supprimer les rejets de dioxyde de soufre, confortant par là-même le gaz naturel (les ressources en gaz naturel, se maintiennent entre 60 et 70 ans depuis plusieurs décennies grâce aux nouvelles découvertes) comme substitut aux combustibles fossiles plus polluants en vue d'atteindre le "facteur 4" à l'horizon 2050.

C'est cette analyse stratégique qui sous-tend le projet de construction par GAZ de NORMANDIE à Antifer, d'un terminal méthanier d'une capacité d'expédition annuelle de 9 milliards de m³ de gaz naturel dans un contexte énergétique déjà marqué par le développement du marché du gaz naturel liquéfié (GNL) qui connaît une croissance annuelle de +6% au niveau mondial.

Pour l'Union Européenne, la Commission européenne prévoit pour le GNL une part avoisinant 32% du total des approvisionnements de gaz en 2030, contre 9% actuellement.

Entre 2004 et 2015, la part du GNL dans l'approvisionnement de l'Europe devrait passer de 40 à 140 milliards de mètres-cubes, ce qui représente un besoin de l'ordre d'une douzaine de terminaux du type de celui projeté à Antifer en réponse aux nouveaux besoins énergétiques de l'Union Européenne.

Les principales raisons explicatives de cette tendance qui devrait se poursuivre sont :

- la baisse du coût d'une chaîne GNL du fait des progrès techniques ;
- l'éloignement progressif des sources d'approvisionnement ;
- la recherche d'une meilleure diversification des sources d'approvisionnement.

La Commission Européenne a réaffirmé en septembre 2007 la volonté de l'Union Européenne de créer un « véritable marché intérieur de l'énergie » qui passe notamment par le développement des « infrastructures essentielles », au premier rang desquelles les terminaux méthaniers pour non seulement créer les conditions d'un marché concurrentiel et flexible dont bénéficiera le consommateur, mais également pour assurer la diversification des sources, l'une des conditions de la sécurité des approvisionnements énergétiques.

Le plan indicatif pluriannuel gaz (rapport au parlement qui définit notamment l'évolution prévisible de la demande de gaz naturel, article 18 de la loi du 03 janvier 2003) dans son édition 2006, indique qu'il existe un fort besoin d'investissements, notamment dans les terminaux méthaniers, en raison de la croissance de la demande de gaz en Europe, des sources d'approvisionnement de plus en plus éloignées et du développement du GNL.

C'est à ce titre que GDN a été invité en octobre dernier par la Commission de régulation de l'Energie (CRE) pour contribuer à la mission du groupe de travail sur la régulation des terminaux méthaniers en France.

La pertinence du choix d'Antifer

Le site d'Antifer est proche des zones de consommation de la Haute-Normandie et de l'Île-de-France offrant ainsi une bonne adéquation entre le point d'entrée sur le réseau et les lieux de consommation.

Le choix de cette implantation contribue à conforter la position de leader de la région Haute-Normandie dans le domaine de l'énergie qui représente un pilier de l'économie régionale.

En effet, le maintien de sa spécificité de grande région de production passe notamment par un développement de ses positions en matière de production d'énergies en se positionnant comme un acteur incontournable de la diversification du bouquet énergétique, l'une des conditions majeures de la sécurité des approvisionnements et du respect des engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le projet de GAZ de NORMANDIE participe pleinement de cette ambition.

En outre cet investissement viendrait renforcer encore la position compétitive de la région Haute-Normandie et par là -même celle du département de Seine-Maritime en matière d'énergie:

- la Haute-Normandie et plus particulièrement la Seine-Maritime tiennent une position majeure pour la production d'électricité,
- la région dispose d'un réel savoir-faire dans la maîtrise des risques industriels,
- l'importance de ne pas miter le territoire national avec une dispersion de ces installations.

Le port d'Antifer présente en outre les meilleures caractéristiques de sécurité maritime : les accès existants sont adaptés aux méthaniers et il existe de fortes réserves de capacité d'accueil de navires (environ 1 navire/semaine actuellement).

D'autre part, le choix de cette implantation répond à l'ambition des milieux économiques hauts-normands, de la place portuaire havraise et du port autonome, de s'adapter à deux évolutions importantes : l'ouverture du marché du gaz et de l'électricité à la concurrence, et la recomposition du bouquet énergétique mondial sur le long terme. La construction d'un terminal méthanier à Antifer va contribuer à développer les activités portuaires et, ce faisant, à mieux les armer pour affronter la concurrence des autres places européennes. La disponibilité du gaz naturel permettra en outre de possibles reconversions des industries pétrochimiques normandes face à la raréfaction annoncée du pétrole.

Le site d'Antifer dispose d'un espace suffisant pour installer le poste de déchargement des navires, les réservoirs tampon et les équipements de regazéification, en toute sécurité.

2- LA PRISE EN COMPTE ET LA MAITRISE DES RISQUES

La démarche de maîtrise des risques vise à éviter que les dangers liés au GNL, essentiellement au caractère inflammable du gaz naturel, ne se traduisent par des risques pour les personnes se trouvant à proximité de l'installation, et notamment les habitants du voisinage et les personnes fréquentant la plage de Saint-Jouin.

Gaz de NORMANDIE a engagé une analyse préliminaire de risques dès le début des études, avec pour objectif de maîtriser les risques à la source, c'est-à-dire concevoir l'installation de telle sorte qu'elle n'expose pas les personnes et l'environnement à un risque inacceptable.

Cette analyse est menée par Bureau Veritas en liaison étroite avec les études d'avant-projet réalisées par Tractebel Engineering, filiale du groupe Suez possédant une grande expérience dans la conception et la construction des terminaux GNL. Ces études sont menées conformément aux réglementations et aux normes françaises et européennes, ainsi qu'à la politique sécurité de Gaz de Normandie.

L'absence de risques industriels pour les populations est la première condition de la réalisation du projet

Le village de Saint-Jouin-Bruneval ne pourra en aucun cas être atteint par les phénomènes dangereux liés à la présence des installations de Gaz de Normandie, même dans le cas d'événements très peu plausibles, jamais observés à ce jour sur la cinquantaine de terminaux existants. Les habitations isolées les plus proches du port seront également en dehors des zones d'effet des phénomènes dangereux, de même que la plage de Saint-Jouin.

Par ailleurs, les éventuels « effets domino » entre le terminal méthanier et le dépôt pétrolier ont été étudiés afin de déterminer les protections nécessaires et les distances minimum à prévoir entre les installations.

La maîtrise des risques entraînée par la présence d'un terminal méthanier est strictement encadrée par la loi

En cas de poursuite des études à l'issue du Débat Public, Gaz de Normandie déposera une demande d'autorisation d'exploiter qui comprendra l'étude des dangers réglementaire. Ce document très détaillé sera analysé par la DRIRE, soumis à une tierce-expertise, et mis à la disposition du public lors de l'enquête publique qui aura lieu au plus tôt à l'automne 2008.

L'autorisation d'exploiter ne pourra être délivrée par le Préfet que si l'étude des dangers apporte la démonstration que le risque industriel créé par l'installation ne dépasse pas le niveau acceptable, extrêmement faible, fixé par la réglementation actuelle pour les nouvelles installations SEVESO.

3- LES ENJEUX ECONOMIQUES POUR LE TERRITOIRE ET LES RETOMBÉES FISCALES ATTENDUES POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES.

Les retombées économiques du projet se traduiront tant pendant la phase de construction du terminal méthanier que pendant son exploitation.

Les retombées fiscales attendues pour cet investissement de plus de 600 millions d'euros, peuvent être estimées à plus de 13 millions d'euros par an pour la taxe professionnelle et plus de 3 millions d'euros par an pour les taxes foncières.

Les retombées économiques positives du chantier de construction du terminal méthanier

La construction du terminal sera d'abord génératrice d'activité dans les domaines du bâtiment et des travaux publics. En effet, le chantier est susceptible de fournir 4 à 5 millions d'heures de travail réparties sur environ 3,5 ans, soit en moyenne l'équivalent de 600 emplois sur la période ce qui devrait générer un accroissement d'activité sensible pour les entreprises locales dans de nombreux domaines : terrassement, travaux maritimes, superstructures béton et gros œuvres, superstructures métalliques, tuyauteries, électricité, sécurité etc.

La construction du terminal profiterait également au commerce local, conséquence de la hausse de la demande de biens de consommation courante et de services générée par le chantier.

L'activité hôtelière bénéficierait aussi des retombées du chantier de construction du terminal méthanier à Antifer. Les restaurateurs, hôteliers, propriétaires de gîtes et de campings pourraient en effet accueillir en semaine une partie de la main-d'œuvre utilisée sur le chantier ce qui constituera un complément à l'activité touristique essentiellement centrée sur les week-ends et les périodes de vacances.

Les emplois en phase d'exploitation du terminal

Pendant la phase d'exploitation du terminal, une quarantaine de salariés à plein temps seront employés essentiellement aux tâches d'exploitation, de supervision technique et de gestion, de sécurité et de maintenance.

A cet effectif propre au terminal méthanier viendraient s'ajouter les techniciens en charge des opérations de suivi et de maintenance (analyses et suivis réglementaires, fournitures industrielles, électricité et automatismes, transport etc....) confiées à des entreprises de la région

Par ailleurs, l'accueil des 80 à 100 méthaniers par an qui viendraient s'ajouter aux 60 pétroliers qui font déjà escale chaque année à Antifer ne devrait pas être sans conséquence sur l'activité des services portuaires (lamaneurs, remorqueurs, pilotes, agents maritimes, inspection des chargements) ce qui conduit à évaluer à la hausse le nombre d'emplois directs à temps plein liés à la présence du terminal méthanier. Un ordre de grandeur raisonnable serait au minimum de 60 emplois directs, pour l'essentiel qualifiés.

Les emplois indirects sont en général évalués à 3 fois le nombre d'emplois directs.

La répartition des retombées fiscales pour les collectivités territoriales, sur les bases actuelles régissant la fiscalité locale, s'établirait comme suit :

- commune de Saint-Jouin-Bruneval : 1,4 millions d'euros
- communauté de communes de Criquetôt-l'Esneval : 1,2 millions d'euros
- département de Seine-Maritime : 5,0 millions d'euros
- région Haute-Normandie : 1,7 millions d'euros

L'écart entre le montant global de 16 millions d'euros et les montants indiqués ci-dessus correspond principalement au versement à un fond départemental de péréquation de la taxe professionnelle du fait de l'écêtement que subit la part communale de cette taxe. Ce montant peut être affecté en priorité à la Communauté de Communes de Criquetôt l'Esneval si celle-ci adopte le principe de la taxe professionnelle unique, ou être réparti sur les communes du département selon les critères définis par le Conseil Général.

4- UN AMENAGEMENT GLOBAL DU SITE PREVU PAR LE MAITRE D'OUVRAGE POUR RENDRE SON PROJET COMPATIBLE AVEC D'AUTRES ACTIVITES

Un projet conçu pour maintenir la plage de Saint-Jouin en dehors de la zone d'effet

GAZ de NORMANDIE a bien intégré - et ce dès sa conception - l'enjeu que représente pour les populations locales les loisirs pratiqués sur la plage de Saint-Jouin.

C'est la raison pour laquelle son projet a été conçu pour que la **plage reste située en dehors de la zone d'effet des phénomènes dangereux, et que son accès demeure possible** au prix, si nécessaire, d'un réaménagement du parking et de la route.

Le projet n'aura pas d'impact négatif sur les activités de pêche professionnelle

La construction puis l'exploitation du terminal n'auront pas d'incidence sur l'activité de pêche dans la mesure où l'impact environnemental (faune et flore sous-marine) est maîtrisé. L'autorisation d'occupation du bassin de Caux accordée par le Port Autonome du Havre (PAH) aux pêcheurs professionnels pourrait ainsi être prolongée.

Un nécessaire équilibre à trouver entre le projet et les activités touristiques

Son projet est entièrement localisé sur l'emprise foncière concédée par le PAH et sa visibilité sera comparable à celle du terminal pétrolier existant. A deux exceptions près, le projet de terminal ne serait pas visible depuis les zones habitées ; il ne le serait pas non plus des chemins de randonnées situés au Nord du Cap d'Antifer.

Il n'émettra ni bruit, ni odeur, ni gaz polluants.

Lorsqu'il sera en exploitation, son éventuel impact sur le tourisme ne pourrait donc être lié qu'à sa perception par les personnes fréquentant la plage de Saint-Jouin, laquelle constitue l'un des éléments de l'attractivité touristique de cette partie de la Côte d'Albâtre. La plage de Saint-Jouin se trouve régulièrement fréquentée par les habitants de la région havraise pour différents loisirs nautiques. Hors saison, la fréquentation est très faible mais elle augmente en période estivale: de 100 à 300 voitures en moyenne durant le mois d'août, et jusqu'à un millier durant les fins de semaine de forte chaleur qui représentent moins de 1% du temps.

Gaz de Normandie mesure l'importance de cet enjeu et prendra toutes les dispositions techniques et matérielles pour maintenir l'accès à la plage et assurer une insertion paysagère optimale des nouvelles installations, dans le site très particulier du port pétrolier d'Antifer, installation industrielle insérée dans le cadre majestueux des falaises.

Pendant le chantier de construction, l'arrivée de travailleurs (plusieurs centaines de personnes sur trois ans) doit constituer un atout et non un handicap en matière d'hôtellerie notamment. Au contraire, si les professionnels estimaient que cet afflux vient plutôt perturber leur activité, il faudrait privilégier le logement sur l'agglomération du Havre et à l'intérieur des terres. La question est donc ouverte et GDN est disposée à contribuer à sa réponse.

Par ailleurs, Gaz de NORMANDIE prendra toutes les dispositions utiles pour limiter les nuisances du chantier, et est également disposée à travailler avec tous les acteurs locaux concernés à la recherche de solutions appropriées pour réguler le trafic de poids lourds inhérent au chantier afin qu'il n'ait pas d'impact sur la fréquentation touristique.

5- UNE CONCERTATION SOUHAITEE PAR GAZ DE NORMANDIE AVEC LE DEPARTEMENT POUR DEFINIR ENSEMBLE LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU PROJET

Nous comptons poursuivre et amplifier la concertation avec les acteurs concernés du territoire que sont les professionnels du tourisme et au-delà, l'ensemble des collectivités, notamment la commune d'implantation du projet, les communes voisines, les communautés de communes, le département et la région ainsi que les associations.

Pendant le chantier, nous mettrons en place des supports d'information qui donnent à la population locale tous les éléments pour lui permettre d'appréhender l'impact réel du terminal sur l'environnement (impact visuel, accès à la plage, éléments de sécurité) et assurer une communication précise et continue sur l'objet et les avancées du chantier. Cette information se doit toutefois d'être discrète afin de ne pas gêner les activités touristiques.

Pour anticiper les modalités d'accompagnement des artisans et commerçants locaux suite au départ des travailleurs du chantier, GDN est également disposé à œuvrer au sein d'une instance ad' hoc qui associerait notamment les collectivités territoriales, le service public de l'emploi et les organismes consulaires.

Notre objectif est en effet, dans le respect des normes en vigueur, de générer de l'activité pour les entreprises locales et contribuer au développement de l'emploi local.

Gaz de Normandie s'engage à ce que son projet soit en cohérence avec « la vie quotidienne des seinomarins » et souhaite contribuer à toutes les réflexions et actions structurantes en matière de développement du tourisme.