



Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

16 rue Ferrère
CS 30041
33001 Bordeaux Cedex
téléphone : 05 56 00 84 84
télécopie : 05 56 48 51 65
www.uniport-bordeaux.fr

Qui sommes-nous ?

L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux rassemble les acteurs, syndicats professionnels et entreprises, concernés par l'activité du port de Bordeaux, les opérateurs et industriels implantés sur l'estuaire et les utilisateurs du port bénéficiant de son existence pour leurs transports et leur logistique.

Le projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer :

enjeu stratégique de développement de notre économie portuaire

L'Union Maritime et Portuaire soutient l'action du Port autonome de Bordeaux en faveur du développement d'une offre de service performante et compétitive, renforçant son aptitude à accueillir des industries créatrices d'emplois et à faciliter le commerce extérieur du grand Sud-ouest.

➔ Le rôle du port de Bordeaux dans l'économie régionale

La communauté portuaire est forte de plus de 1 500 salariés, et l'existence même du port de Bordeaux induit, directement ou indirectement, près de 15 000 emplois dans le Sud-Ouest. 6^e port français, il est l'outil essentiel à la logistique des entrepreneurs régionaux, le vecteur indispensable des grandes industries telles qu'Airbus, Michelin, Yara, Eka, Casco, Lafarge Ciments ou Smurfit, et le débouché majeur de la filière agricole régionale (1^{er} port européen exportateur de maïs).

Son trafic reflète le tissu économique et industriel du Sud-Ouest : filière pétrochimie (hydrocarbures raffinés et bruts, butadiène, ammoniac, méthanol, acides), filière bois (bois, papier, pâtes à papier, grumes exotiques), filière agricole (céréales, vins, engrais, aliments du bétail, tourbe), filière industrielle et BTP (quartz, kaolin, argiles, ferrailles, charbons, laitiers, granulats, ...).

Il dispose d'une expérience certaine dans la gestion de projets énergétiques, satisfaisant 97% des besoins locaux en produits pétroliers et a une capacité particulière pour recevoir des navires de grande taille grâce au Verdon, un site idéal pour implanter un terminal d'importation de GNL.

→ Une stratégie pour l'énergie et la sécurité des approvisionnements

Les enjeux

- Placer le port de Bordeaux au cœur de l'approvisionnement énergétique de l'Ouest européen,
- Sécuriser l'approvisionnement énergétique des ménages et des 500 pôles industriels aquitains,
- Un formidable levier de dynamisation des professions portuaires,
- Pour l'Aquitaine, en améliorant la compétitivité pour les trafics des filières économiques régionales,
- Pour la Gironde, en prouvant sa capacité à accueillir des projets d'envergure,
- Pour le Médoc, avec le plus gros chantier régional après le laser-mégajoule (200/300 emplois pendant la construction) puis son exploitation (45 emplois directs, une centaine induits),
- Pour les Collectivités locales avec des retombées fiscales estimées entre 3 et 5 M€/an.

Les ports prennent une part importante dans le ravitaillement énergétique de l'Union européenne. En septembre 2007, la Commission de Bruxelles a adopté un 3^e train de propositions législatives pour garantir la liberté de choix des consommateurs, offrir des prix équitables et renforcer la sécurité des approvisionnements. En France, la commission Énergie du Centre d'analyse stratégique a présenté au Gouvernement, ce 9 octobre, un rapport sur «Les Perspectives Énergétiques à l'horizon 2020-2050» qui recommande la construction rapide de terminaux GNL et de stockages souterrains pour diversifier et sécuriser les approvisionnements. Cette sécurité et la concurrence seront très améliorées si la circulation du gaz et de l'électricité au sein de l'Union est aussi fluide que dans chacun des Etats membres et de nouvelles infrastructures supprimeront les goulots d'étranglement, souvent situés aux limites des réseaux comme c'est le cas pour les gazoducs du Sud-Ouest.

D'ici à 2030, il faudra importer 70 % de notre énergie si les tendances actuelles de la consommation se maintiennent. Parallèlement, les émissions de CO² pourraient croître d'environ 60 %, entraînant des changements climatiques irréversibles. Il faut relever ces défis, améliorer le fonctionnement du marché du gaz (énergie fossile la moins polluante) et de l'électricité.

En 2006, le gaz importé en France venait de Russie (19%), d'Algérie (19%), de Norvège (34%), des Pays-Bas (22%) et d'Égypte (6%), alors que le GNL, en augmentation de 12% par rapport à 2005, représente 30% de la consommation actuelle. Les projets de nouveaux terminaux, en augmentant les capacités de regazéification, permettront de diversifier les provenances et de renforcer la sécurité d'approvisionnement du pays tout en assurant une meilleure adéquation entre points d'entrée et lieux de consommation. De plus, ils augmenteront la fluidité -donc la concurrence- et favoriseront la réduction des prix. Les coûts d'acheminements étant désormais proportionnels aux distances à parcourir, cela bénéficiera aux ménages consommateurs et aux industriels.

→ Les besoins spécifiques de la région

Les ressources du Sud-Ouest ont couvert jusqu'à 40% des besoins de notre pays ; faiblissant (2% aujourd'hui), elles devraient être totalement épuisées d'ici 2012. Le Nord-Médoc peut et doit apporter sa contribution pour résoudre ce problème stratégique pour l'Aquitaine.

La création d'une unité de regazéification au Verdon (dont la vocation industrialo-portuaire est clairement identifiée depuis 30 ans) est une opportunité avérée. Elle permettra de suppléer l'épuisement du gisement de Lacq qui a été un moteur très important pour la consommation de gaz.

Au-delà des ménages, quelque 500 postes de livraison à de gros industriels, issus pour beaucoup du milieu agricole et agroalimentaire (séchateurs de maïs par exemple), mais aussi de l'industrie lourde (chimie, papeterie, matériaux de construction...), en dépendent.

→ Un investissement privé majeur

4GAS projette d'investir 400 à 500 M€ dans une réalisation qui représente le plus gros chantier de TP régional après celui du Laser Mégajoule. C'est dans le droit fil de ce qui est fait sur le port depuis l'an 2000 où le secteur privé complète les efforts de l'autorité portuaire pour améliorer sa compétitivité ; un seul exemple : l'opérateur Sea Invest y a injecté 35 M€ en 5 ans, soit autant que l'Etat et les Collectivités locales lors du dernier Contrat de Plan Etat/Région.

Le projet PEGAZ renforcera l'attractivité du Sud-Ouest, ainsi placé au cœur du nouveau marché européen de l'énergie, confortant ses atouts de développement. Il jouera de plus un rôle de catalyseur au profit du principal port aquitain, qui, outre son expertise dans les vracs énergétiques, offre une alternative maritime efficace aux chargeurs régionaux pour leurs transports de conteneurs, les mettant en relation avec 300 ports dans le monde.

L'enjeu pour le Port autonome se situe en terme financier et d'activité. Un gain de trafic de 2 Mt/an, garanti contractuellement, lui permettra de franchir le seuil des 10 Mt/an avec des perspectives prometteuses puisque les capacités réelles de stockage laissent entrevoir, à terme, un volume annuel de 4 à 5 Mt.

2 Mt/an correspondent à quelque 2 M€ de recettes financières supplémentaires pour moderniser les installations et assumer plus largement le coût du dragage (12 M€/an), dans un contexte de fort désengagement de l'Etat.

→ Un levier de développement pour la communauté portuaire

Le projet 4GAS est un formidable levier de pérennisation des professions portuaires (remorquage, pilotage, lamanage...) qui subissent, depuis plusieurs années, les conséquences de la désindustrialisation du grand Sud-ouest, avec un enjeu sur l'emploi d'environ + 15%.

L'engagement de 4GAS représente :

- 25% de trafic en plus pour le port de Bordeaux.
- Un complément de ressources équivalent à 50% de sa capacité d'investissement.
- Un niveau d'activité retrouvé pour le site du Verdon.
- Des effets positifs sur l'emploi direct confortant l'avenir des professions portuaires.
- Un impact réel en terme de ressource fiscale pour le Nord-Médoc, et un facteur de redynamisation.

Le port de Bordeaux, acteur du développement durable

Peu coûteux en terme d'infrastructures, le maritime est le moyen de transport le moins polluant, un navire consommant 6 fois moins qu'un train et 10 fois moins qu'un camion pour une tonne transportée. Chaque année, le trafic du port de Bordeaux représente l'équivalent de 400 000 camions.

Un seul vraquier remontant jusqu'à Bassens, au lieu d'escalier au Verdon, évite à 1 600 semi-remorques d'emprunter la route RD 215.

Dans les années 60 à 80, Le Verdon a assuré la réception de près de 100 Mt de pétrole brut avant que le premier choc pétrolier ne stoppe l'activité des raffineries de Pauillac (800 emplois) et Ambès. Son terminal conteneurs, aujourd'hui en forte croissance grâce à la qualité du travail de ses équipes et à des rendements qui n'ont rien à envier aux plus grands terminaux du monde, va se développer avec une implantation logistique majeure car il correspond parfaitement à l'alternative maritime de transport et de logistique dont l'Aquitaine a besoin ; ce nouveau projet prouve qu'un terminal méthanier est parfaitement compatible avec d'autres activités et peut même créer des synergies de développement. Il illustre aussi les aptitudes du port de Bordeaux à favoriser les échanges multimodaux au profit du développement économique du grand Sud-Ouest et attirer des implantations industrielles génératrices de trafic et d'emplois.

L'Union Maritime et Portuaire, représentant des opérateurs portuaires et industriels, considère que le port de Bordeaux a un rôle déterminant à jouer dans le domaine gazier grâce au Verdon. Le projet méthanier doit également conforter le développement économique durable du Nord-Médoc, avec les améliorations indispensables de ses dessertes terrestres, comme cela a été fait pour les acheminements de conteneurs grâce à la navette ferroviaire mise en place par le PAB avec l'aide des Collectivités.

Les 2 500 salariés du Port Autonome de Bordeaux et des entreprises portuaires, les 12 000 emplois induits en Gironde et dans l'hinterland, les principales organisations professionnelles et syndicales, se prononcent résolument en faveur du projet de terminal méthanier PEGAZ au Verdon, gage de développement économique, d'emplois et de ressources financières.

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

Pour joindre la Commission particulière du débat public :

Commission particulière du débat public - Projet de terminal méthanier au Verdon
17, cours du chapeau rouge - 33000 BORDEAUX

Téléphone : 05 56 52 59 31 - Fax : 05 56 52 71 47

Courriel : contact@debatpublic-terminal-leverdon.org

Site internet : www.debatpublic-terminal-leverdon.org