

Union Maritime et Portuaire
de Bordeaux



Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

**Débat public sur le projet de terminal méthanier
au Verdon**

*"Quels impacts sociaux et économiques du projet
sur le territoire?"*

Soulac - jeudi 8 novembre 2007

Henri-Vincent AMOUROUX - Directeur

L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

*Union de syndicats professionnels régie
par la Loi du 21 mars 1884,
la "Fédération Maritime du port de Bordeaux"
a été créée le 30 décembre 1909 ;
elle est devenue , le 29 juin 2004*

***l' Union Maritime et Portuaire de
Bordeaux***

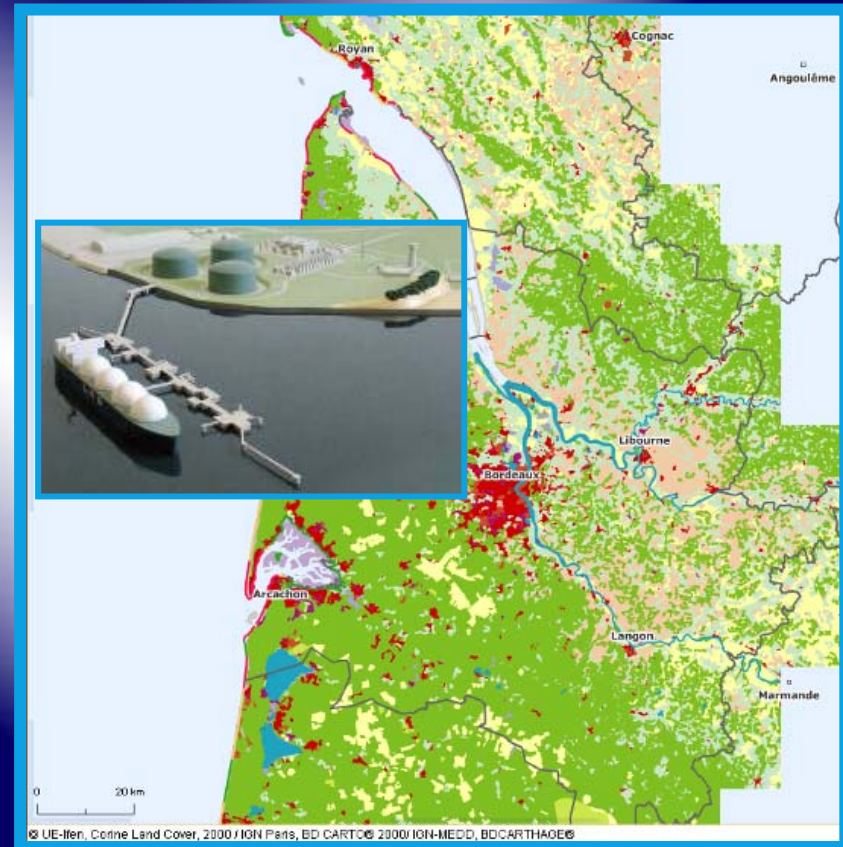
L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

*Elle réunit l'ensemble des acteurs concernés par l'activité
du port de Bordeaux,
syndicats professionnels et entreprises,
du passage portuaire aux activités de stockage/distribution
complémentaires de l'interface mer-terre,
les opérateurs et industriels implantés sur les diverses zones
industriales portuaires,
et l'ensemble des acteurs et utilisateurs du port
bénéficiant de son existence pour l'exercice de leur activité*

Le développement durable des ports

- Les ports, conscients de leur impact sur l'environnement, consentent d'importants investissements pour atteindre les niveaux les plus élevés de qualité environnementale.
- Malgré cela, certains mettent l'accent sur les externalités négatives liées à l'activité portuaire, tout en ignorant la valeur ajoutée et les aspects positifs que cette dernière génère.

Avis du Comité économique et social européen sur la politique portuaire commune
26 avril 2007



Les ports concilient valeurs écologiques et économiques

- Les ports constituent l'un des principaux vecteurs de croissance dans le secteur des transports de l'économie européenne.
- Le transport maritime est le moins polluant des modes de transport.
- Pour une tonne transportée, la consommation moyenne d'un navire est 6 fois moindre que celle d'un train et 10 fois inférieure à celle d'un camion.
- Le trafic annuel du port de Bordeaux représente l'équivalent de 400 000 camions et un vraquier remontant jusqu'à Bassens au lieu d'escaler au Verdon évite à 1600 semi-remorques d'emprunter la RD 215.



Le port de Bordeaux

- **Quasi-totalité des approvisionnements en produits pétroliers de l'Aquitaine (4,5 Mt), et au-delà dans plus de treize départements jusqu'au Massif Central**
- **Vecteur indispensable des grandes industries : Airbus, Michelin, Yara, Eka, Casco, Lafarge, Ford, Smurfit,**
- **Débouché majeur de la filière agricole : premier exportateur européen de maïs (1,2 Mt.)**



Le port de Bordeaux est un enjeu stratégique pour l'Aquitaine

Son trafic reflète le tissu économique et industriel du sud-ouest :

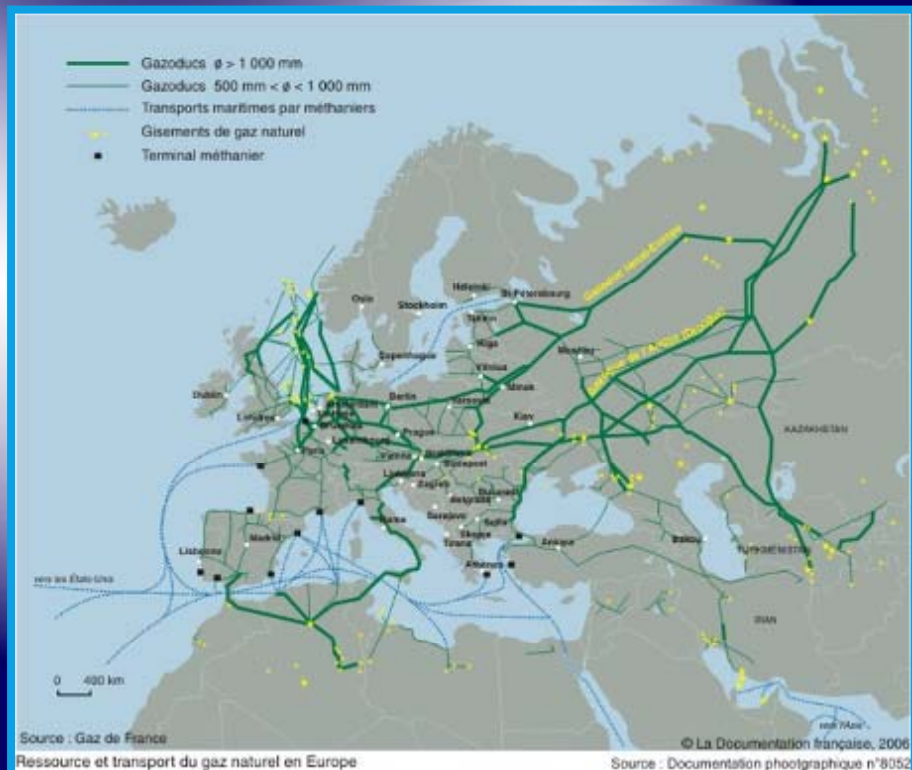
- filière pétrochimie : hydrocarbures raffinés et brut, butadiène, ammoniac, méthanol, acides,
- filière bois : bois, papier, pâtes à papier, grumes exotiques,
- filière agricole : céréales, vins, engrais, aliments du bétail, tourbe,
- filière industrielle et BTP : quartz, kaolin, argiles, ferrailles, charbons, laitiers, granulats, ...



Assurer la sécurité d'approvisionnement

Il faut construire de nouvelles infrastructures supprimant les goulets d'étranglement souvent situés aux limites des réseaux, comme c'est le cas pour les gazoducs du sud-ouest de notre pays.

Rapport sur « Les Perspectives Énergétiques de la France à l'horizon 2020-2050 » de la « Commission Énergie » du Centre d'Analyse Stratégique présidée par Jean Syrota



Un enjeu à l'échelle européenne, nationale et régionale



- Le Port autonome de Bordeaux a toujours préservé **le potentiel de développement du site du Verdon** et continue de promouvoir ses disponibilités foncières propices aux implantations industrielles.
- Le projet de terminal de stockage de gaz naturel liquéfié, initié dès 1999 avec ELF, puis concrétisé par la réservation de terrain de 4GAS en 2006, est une opportunité stratégique cohérente qui confirme une stratégie entamée depuis plusieurs années.

Le sud-ouest de la France est l'une des régions qui utilise le plus le gaz

- **La présence de Lacq a été un moteur très important pour le développement du gaz dans la région.**
- **Au-delà des ménages, ce sont quelques 500 postes de livraison à de gros industriels, issus pour beaucoup du milieu agricole, ainsi l'agroalimentaire et les sécheurs de maïs, mais aussi l'industrie lourde, la chimie, la papeterie, les briquetiers...**

La nouvelle donne et les atouts du Verdon

Avec la fin prochaine de l'exploitation du gisement de Lacq, **la création d'une nouvelle unité de regazéification au Verdon, terminal du port de Bordeaux, bénéficiant des exceptionnels accès maritimes et de la vocation industrialo-portuaire clairement identifiée de ce site, est une opportunité avérée.**

Le Verdon, un site idéal pour un terminal méthanier

- Le port de Bordeaux , 6° port de France, bénéficie d'une excellente expérience dans la gestion de projets énergétiques.
- Il approvisionne 97% des besoins régionaux en produits pétroliers, essence, gazole et gaz domestique (butane et propane).
- Sa capacité à recevoir des navires de grande taille fait du Verdon un site idéal pour l'implantation d'un terminal d'importation de GNL.



L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

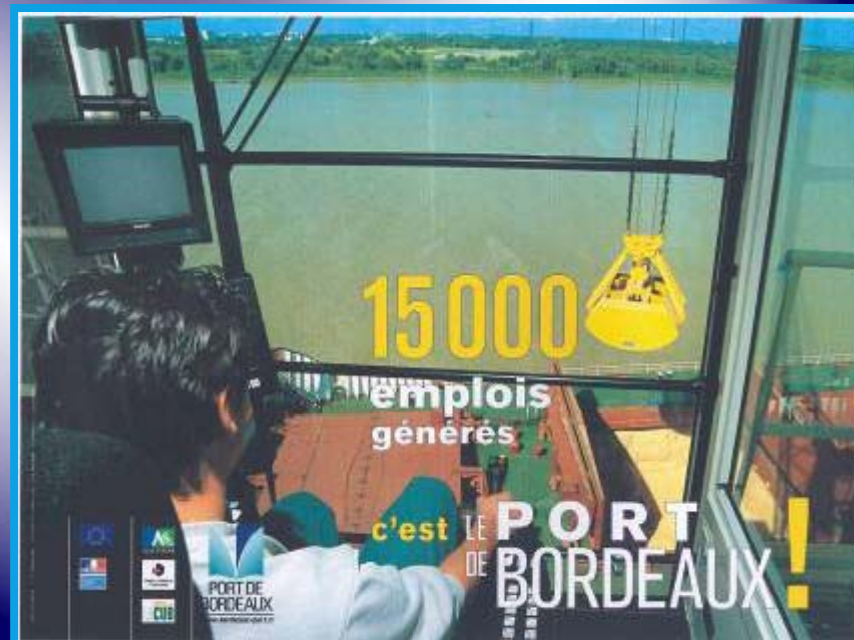
15000 Emplois

***Le port de Bordeaux génère, près de 15000 emplois:
Plus de 1000 emplois directs,
1500 emplois dans les activités directes élargies,
7500 emplois indirects,
5000 emplois induits.***

L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

*Le port de Bordeaux génère
15000 Emplois
principalement dans le secteur privé*

- Armateurs
- Assureurs maritimes et Agent d'assurances maritimes
- Avitailleurs de navires
- Commissionnaires de transport
- Consignataires de navires et agents maritimes
- Sociétés de contrôle
- Courtiers d'assurances maritimes
- Manutention portuaire
- Entreprises de réparation navale
- Entreprises de stockage
- Experts maritimes
- Industriels portuaires
- Lamanage
- Pilotage
- Remorquage
- Transporteurs terrestres



Stimuler le développement et conforter l'emploi

Pour le port, un relais de croissance

Terminal méthanier

Depuis l'arrêt du trafic pétrolier, le PAB cherche une solution pour relancer le Verdon. 4Gas arrive à ponton nommé

Deux millions de tonnes par an. C'est le tonnage minimal sur lequel s'est engagé 4Gas auprès du port autonome de Bordeaux (PAB). Moyennant 12 à 15 millions d'euros de travaux sur le ponton (inscrits au contrat de projet Etat-Région), le port verrait ainsi son trafic annuel progresser dans un premier temps de 20 %. Les autres métiers portuaires (pilotage, lamanage, remorquage, consignataires) bénéficieraient aussi de la nouvelle implantation. Actuellement, les installations portuaires du Verdon emploient une trentaine de personnes réparties entre le personnel portuaire et celui de Verdon Aquitaine terminal.

Dès les années 30. Par sa position à l'embouchure de l'estuaire, le Verdon a suscité dans le passé maints projets. Dans les

années 30, un môle d'escale a accueilli des paquebots avant d'être détruit durant la guerre. En 1964, décision a été prise de le remplacer par un terminal pétrolier ouvert en 1967. Là où demain accosteront peut être des méthaniers, le supertanker « Liparus » a battu un record en novembre 1975 avec ses 330 000 tonnes.

Au plus fort de son activité, le terminal pétrolier a représenté près de 4 millions de tonnes pour le PAB. Le Verdon assurait en 1980 plus de 40 % du trafic total du PAB tous sites confondus (Le Verdon, Pauillac, Ambès, Blaye, Basens, Bordeaux rive gauche). Ce trafic se chiffrait alors à 13 millions de tonnes. Il est aujourd'hui de 8,2 millions de tonnes. La faute aux chocs pétroliers qui ont entraîné la fermeture des raffineries Elf, Shell et Esso de Pauillac et d'Ambès. Actuellement, l'essentiel du trafic traité au Verdon provient des deux portiques du terminal conteneurs (268 000 tonnes, en progression ces deux dernières années) ouvert en 1975 en même temps qu'une zone industrielle demeurée vide.

Convoité. Le port n'a jamais renoncé à y attirer des entreprises.

Un projet de terminal méthanier a d'ailleurs été élaboré dès 1999, porté alors par Elf Aquitaine désireux de compenser le déclin de son gisement de Lacq. Sans suite. Huit ans plus tard, 4Gas reprend le flambeau. Il s'y intéresse depuis 2004 en raison des eaux profondes d'accès, de la vocation industrielle du site et de la présence de l'apportement désaffecté. C'est l'investisseur néerlandais qui a sollicité le PAB à la différence du projet similaire du Havre porté par le port lui-même.

Même s'il est le premier concerné, le projet dépasse le seul PAB, estime la communauté portuaire. « Nous sommes tous favorables considérant que c'est une opportunité pour le port, le département, la région », dit Henri-Vincent Amouroux, directeur de l'Union maritime et portuaire de Bordeaux qui regroupe une quinzaine d'organisations professionnelles. Cet organisme s'est réuni hier matin pour examiner le projet et conclure, à l'exemple de la CCI de Bordeaux et du Medef, qu'il représente « une chance de développement pour le Sud-Ouest ».

MICHEL MONTEIL

Sud-Ouest Eco
14 septembre 2007

Des retombées structurantes pour la communauté portuaire

L'engagement de 4GAS représente:

- **25% de trafic en plus** pour le port de Bordeaux.
- Un complément de ressources de l'ordre de 2 M€/an pour le PAB (+ 50% pour sa capacité d'investissement).
- **Un niveau d'activité retrouvé pour le site du Verdon.**
- **Des effets positifs sur l'emploi direct confortant l'avenir de l'ensemble des professions portuaires.**
- **Un impact réel en terme de ressource fiscale** pour le nord-Médoc, et un facteur de redynamisation.

Le soutien unanime de la communauté portuaire

Les 2 500 salariés du Port autonome et des entreprises portuaires, les 12 000 emplois indirects et induits en Gironde et dans l'hinterland, **les principales organisations professionnelles et syndicales, se prononcent résolument en faveur de ce projet**, gage de développement économique, de bien-être et d'emplois pour le Médoc et la communauté estuarienne, la Gironde et le grand sud-ouest de la France.

Assurer la protection environnementale et garantir la sécurité

- **Les conditions de mise en œuvre du projet impliquent une analyse rigoureuse de ses impacts et de ses dangers, dans le cadre des procédures réglementaires de demande d'autorisations.**
- **L'Union Maritime et Portuaire entend que toutes les précautions soient prises, ainsi que les meilleures mesures paysagères d'insertion et d'accompagnement.**
- **Elle fait confiance aux administrations de l'Etat pour garantir que la sécurité de tous sera assurée dans le cadre de la réglementation.**

www.uniport-bordeaux.fr

