



**PRÉFET
DE LA SEINE-
MARITIME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Dossier de presse

PROJET D'INSTALLATION D'UN TERMINAL MÉTHANIER FLOTTANT DANS LE PORT DU HAVRE

Contact

02 32 76 50 00
pref-communication@seine-maritime.gouv.fr
7, place de la Madeleine 76000 Rouen

Septembre 2022

La guerre en Ukraine et les sanctions à l'égard de la Russie ont des impacts immédiats sur l'approvisionnement en gaz de l'Europe et de la France. Malgré le haut niveau de remplissage des stocks de gaz en France, et la part d'approvisionnement en gaz russe relativement plus faible en France que dans le reste de l'Europe, ces impacts sont potentiellement importants sur notre capacité à satisfaire nos besoins en énergie (chauffage, énergie industrielle) et en intrants critiques pour l'industrie et l'agriculture françaises (chimie, engrais).

Le gaz naturel liquéfié (GNL) a un important rôle à jouer dans la sécurisation à court terme de l'approvisionnement énergétique de la France et de l'Europe.

Cette technologie permet d'importer le gaz naturel d'autres bassins de production, plus éloignés, pour pallier la diminution des importations de gaz russe. La France est d'ores et déjà équipée de 4 terminaux portuaires d'importation de GNL (2 à Fos-sur-Mer, 1 à Montoir de Bretagne, et 1 à Dunkerque), dont les capacités sont en cours d'optimisation.

Dans ce contexte, les pouvoirs publics ont retenu la proposition soumise par TotalEnergies, en concertation avec GRTgaz l'opérateur du réseau de transport de gaz en France, consistant à mettre en place un nouveau point d'importation de GNL sur les côtes françaises, au Havre, utilisant l'une de ses unités flottantes de regazéification, un navire FSRU (Floating Storage and Regasification Unit).

Un FSRU est un navire remplissant les mêmes fonctions qu'un terminal méthanier classique à terre. Il permet de réceptionner et de stocker le GNL livré par navire méthanier, de le réchauffer pour le regazéifier, puis d'injecter le gaz dans le réseau national. Il s'agit d'une solution flexible, rapide, à vocation temporaire. 45 FSRU sont déjà en service dans le monde, il s'agit d'une solution éprouvée et sûre.

TotalEnergies va ainsi participer à l'augmentation des capacités d'importation de gaz non russe du pays, de concert avec GRTgaz et Haropa (port du Havre).

TotalEnergies mobilisera le Cape Ann – l'un de ses deux navires FSRU – qui permettra d'injecter jusqu'à 5 milliards de m³ de gaz naturel par an dans le réseau national, ce qui représente environ 60 % du gaz russe importé par la France en 2021, ou environ 10 % de la consommation annuelle française.

Le GNL complémentaire que la France importera grâce à ce FSRU proviendra des principaux fournisseurs de l'Europe, et donc possiblement de Norvège, d'Algérie, du Qatar, des États-Unis, du Nigéria, d'Angola, ou encore d'Égypte.

Le port du Havre a été choisi car il satisfait les critères de réussite de ce projet : des infrastructures à la bonne taille, des disponibilités pour accueillir le FSRU et les méthaniers qui viendront l'alimenter, des ressources et un savoir-faire opérationnel reconnus, et une proximité avec le réseau national de transport de gaz permettant un raccordement rapide du terminal au réseau. TotalEnergies installera le FSRU et en assurera l'opération, GRTgaz assurera la construction et l'opération de la canalisation de raccordement au réseau de transport gaz.

Le FSRU sera amarré au quai de Bougainville Sud, en continuité avec l'actuel terminal roulier d'Haropa – port du Havre. Ce site a été sélectionné parmi trois implantations possibles identifiées avec le concours d'Haropa, à l'issue d'une évaluation des impacts du projet sur les plans environnemental, sociétal et en termes de risques technologiques. Bougainville Sud est le site pour lequel ces impacts sont les plus faibles.



© COPYRIGHT HAROPA PORT

Le projet sera entièrement réalisé sur le domaine du port du Havre, dans une zone à vocation industrielle, en grande partie artificialisée, en évitant ou en minimisant, le cas échéant, les impacts sur l'environnement. Les études requises d'évaluation des risques en matière de sécurité et de sûreté sont en voie d'achèvement, à l'issue d'une première analyse réalisée à partir d'hypothèses majorant ces risques. Elles sont destinées à fonder les prescriptions techniques et administratives qui encadreront la construction, l'exploitation, la maintenance et le démantèlement du projet, dans les meilleures conditions de sécurité et avec un minimum d'impact sur son environnement.

Les premiers travaux d'aménagement du quai et de construction de la canalisation de raccordement, conduits respectivement par TotalEnergies et GRTgaz, devraient démarrer à l'automne 2022, si les autorisations administratives nécessaires sont obtenues à cette échéance. Ils devraient s'achever à l'été 2023. Il est prévu que le navire FSRU Cape Ann, actuellement en opération en Chine, arrive sur site en juin 2023, pour une mise en service à partir de septembre 2023.

Avec ce projet, le port du Havre retrouve une activité dont il a été un pionnier avec l'accueil, dès 1965, du tout premier terminal méthanier construit en Europe continentale, qui a réceptionné du GNL pendant près de 25 ans, jusqu'en 1989.

En raison de cette antériorité, le réseau de GRTgaz actuellement en exploitation est déjà aux dimensions suffisantes pour accueillir le FSRU. Les travaux de raccordement du FSRU au réseau national consisteront en la pose d'une canalisation de 3,5 km de long, avec un passage sous le canal du Havre, effectué par micro-tunnelier, sur une distance de 650 mètres et à une profondeur de 6 mètres sous le fond du chenal de navigation. Le tracé de la canalisation a été établi à partir des conclusions d'une analyse environnementale, afin de minimiser son impact et d'éviter en particulier les zones naturelles à enjeux. La canalisation sera ainsi en grande partie posée dans des zones actuellement imperméabilisées ou en bordure de voies de circulation. La canalisation sera enterrée à un mètre de profondeur minimum et les terrains seront remis en état dès la fin du chantier. Un poste d'interface sera par ailleurs implanté à proximité du FSRU, comprendra les dispositifs de sécurité requis et une unité de réchauffage et d'odorisation du gaz, cette dernière opération étant destinée à identifier tout risque de fuite.

Une fois l'infrastructure réalisée, HAROPA PORT veillera à l'accueil du navire FSRU et des navires méthaniers en toute sécurité.

En complément de toutes les analyses de sécurité relevant de l'exploitant du navire FSRU, HAROPA PORT conduit les études préalables relevant de sa responsabilité en prenant appui sur son expérience de l'alimentation en GNL des navires fréquentant le port du Havre et en retenant les approches les plus prudentes en matière de sécurité d'accueil des navires méthaniers. La capitainerie du port du Havre a intégré en effet les risques liés au GNL depuis 2015 dans la réglementation locale des marchandises dangereuses. Des opérations de transfert de GNL sont depuis régulièrement réalisées sur des navires à partir de camions, de barges ou d'autres navires. Avant l'arrivée du navire FSRU au port du Havre, la capitainerie inscrira les dispositions de sécurité propres à ce navire et à son remplissage dans la réglementation locale des marchandises dangereuses du port.

En outre, l'accueil des navires est assuré par un service de trafic maritime armé 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. L'ensemble des navires faisant escale à HAROPA PORT est pris en charge dès qu'ils sont en approche à moins de 22 milles nautiques (40,7 km) du cap de la Hève. La Capitainerie du port du Havre assure le suivi des zones de mouillage des navires jusqu'à plus de 12 milles des côtes (22,2 km), ainsi que la régulation et le contrôle du trafic maritime dans les chenaux.

Les navires de vracs liquides, comme les méthaniers, sont systématiquement assistés par les pilotes du port du Havre, lors de l'accostage ou de l'appareillage par un à quatre remorqueurs, en fonction de leur cargaison et de leur manœuvrabilité.

Le navire FSRU sera en outre en mesure, en cas de conditions météorologiques extrêmes ou d'incident industriel majeur, d'appareiller rapidement.

Les conditions d'alerte et les relais d'alerte au sein du port seront centralisés et planifiés. Des contrôles quotidiens de la capitainerie seront opérés à bord du navire FSRU. Par ailleurs, en cas de nécessité ou de sinistre, l'officier de port d'astreinte (24h/24) se mettra à disposition du commandant des opérations de secours afin de coordonner les opérations nautiques.

Le SDIS 76 mettra en œuvre, le cas échéant, les matériels spécifiques pour la lutte contre les sinistres en milieu portuaire, en lien avec la capitainerie du port et le remorquage. Il permettra d'optimiser l'action des remorqueurs lors des interventions pour la lutte contre l'incendie.

Le navire FSRU sera enfin soumis au règlement de sûreté du port. Les règles de sûreté strictes prévues dans le code pour les installations sensibles seront appliquées, notamment la mise en place d'une zone d'accès restreint (ZAR) et la mobilisation de la capacité d'intervention du service intégré de sûreté portuaire de HAROPA PORT.

Les services de l'État instruiront les différentes demandes d'autorisation réglementairement requises, prescriront les mesures nécessaires à la protection de la population et à celle de l'environnement, contrôleront leur mise en œuvre par les porteurs du projet.

Le projet porté par TotalEnergies et GRT gaz donne ainsi lieu à l’instruction d’un dossier dit de « cas par cas » au titre de l’article L 122-1 du code de l’environnement.

Ce dossier, déposé le 8 juillet dernier, permettra au préfet de la Seine-Maritime d’apprécier si les incidences sur l’environnement et la santé humaine sont notables au regard des caractéristiques du projet et de la sensibilité environnementale du secteur susceptible d’être impacté. Il appréciera notamment les mesures d’évitement et de réduction des impacts négatifs notables auxquelles s’engagent TotalEnergies et GRTgaz.

La conformité du navire FSRU et des méthaniers aux règles nationales et internationales de conception, de maintenance et d’exploitation des navires transportant des marchandises dangereuses sera contrôlée en continu par les services de l’État sous l’autorité du préfet maritime.

La conformité des opérations de déchargement du GNL aux dispositions du règlement du port du Havre pour les matières dangereuses sera contrôlée par la capitainerie du port.

La construction et l’exploitation de la canalisation de raccordement du FSRU au réseau national sont soumises à autorisation au titre du code de l’environnement. Le dossier correspondant sera déposé par GRT gaz à la mi-août et sera instruit par les services de l’État. L’instruction de ce dossier comprend la consultation des communes territorialement concernées. Les communes du Havre et de Gonfreville l’Orcher seront ainsi sollicitées à ce sujet à la rentrée prochaine.

D’autres procédures réglementaires seront parallèlement conduites : déclaration du poste de réchauffage du gaz au titre des installations classées pour l’environnement (ICPE), déclaration de mise en service des appareils à pression correspondant aux bras de déchargement du gaz, permis de construire/ déclaration préalable de travaux, déclaration préalable de forage, etc. Au-delà des procédures réglementaires évoquées, le préfet de la Seine-Maritime pourra, en outre, être amené à prescrire des dispositions complémentaires destinées à renforcer les garanties de sécurité.

En conclusion, la conduite de ces différentes procédures administratives, puis la réalisation des travaux, pourraient permettre une entrée en fonction de ce terminal méthanier à l’automne 2023. Ce projet étant de nature provisoire, il aura vocation à être démonté lorsque les tensions en matière d’approvisionnement auront été surmontées.