

Réunion thématique Fos Faster

Le site d'implantation du projet Fos Faster

Synthèse

Date et heure : 5 octobre 2010 à 19 heures

Lieu : Salle Marcel Pagnol, à Port-Saint-Louis-du-Rhône

Durée : 3 heures 20

Participants : Environ 80 personnes

I. Ouverture

Madame TAFFIGNON, première adjointe au Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, insiste sur les préoccupations formulées par les habitants de sa commune, à savoir les principes de démocratie, les attentes en termes d'environnement, et l'intérêt réel de ce projet en termes sociaux, économiques, et environnementaux. En effet, le site de Fos Tonkin, en l'état actuel, semble déjà répondre aux besoins.

Monsieur Antoine DUBOUT, Président de la CPDP, indique que cette quatrième réunion permet d'aborder plus en détail le projet de Fos Faster, et notamment son implantation. Il indique qu'à terme, le projet devrait s'établir sur 19 hectares, avec 4 cuves et une capacité de regazéification de 16 milliards de mètres cubes, pour un investissement total de 1,2 milliard d'euros. Une première phase devrait permettre de fonctionner sur 13 hectares, avec une capacité de regazéification de 8 milliards de mètres cubes, avec un seul poste d'accostage.

Monsieur DUBOUT rappelle que l'objectif de ces réunions est de recueillir les questions et d'y répondre.

II. Première partie – Présentation générale du projet avec un focus sur les enjeux liés à la mer, la géologie, la sismicité et la courantologie

1. Présentation

Monsieur Philippe CRACOWSKI, Président de Fos Faster LNG, indique que la société Fos Faster rassemble deux actionnaires : Vopak et Shell. Ces deux entités s'impliquent dans le transport et le stockage de GNL, sachant que deux moyens permettent de transporter le gaz naturel : les gazoducs et les navires méthaniers.

Il convient de souligner que Fos-sur-Mer jouit d'une situation privilégiée pour le transport du gaz naturel. Le projet de Fos Faster consiste en la construction d'un terminal méthanier dont les caractéristiques ont été présentées en introduction. Le chantier se déroulerait sur 3 à 4 ans, pour une mise en service fin 2016, et pourrait employer jusqu'à 1 000 personnes.

Le débat public doit être l'occasion d'expliquer le projet et de comprendre les préoccupations des populations. La réflexion doit ainsi être enrichie, et l'éventuelle décision d'investissement sur le projet doit être éclairée.

Monsieur Sébastien LEDOUX, SOGREAH, Expert pour Fos Faster, rappelle que l'expertise avait pour but d'appréhender les impacts du projet sur le domaine marin, en prenant en compte l'activité industrielle, la pêche, la culture marine, et le tourisme.

Une étude de la courantologie a ainsi été menée, montrant que l'implantation de la plateforme n'engendrerait que peu d'impacts sur les courants. Une analyse similaire a été menée en termes de houle, et il apparaît que le projet n'aggrave pas les conditions d'agitation sur les postes d'accostage situés à proximité.

Monsieur David MOREAU, FUGRO GEOTECHNIQUE, Expert pour Fos Faster, indique que des sondages et essais ont été réalisés en phase préparatoire pour déterminer la structure des sols. Il ajoute que la sismicité du site est faible et modérée en termes de zonage sismique. Ces différents aspects sont pris en compte pour le dimensionnement du projet, sachant que le classement en zone SEVESO II implique de plus des normes très strictes en termes de protection sismiques. Ces éléments ont permis de retenir les choix de construction.

Monsieur Jean-Pierre LE COZ, Ingénieur de Fos Faster LNG, présente les trois options de construction envisagées à ce stade du projet : des pieux en béton ou en acier supportant les bacs ; une amélioration ou un traitement des sols existants avec des remblais de bonne qualité et vibrocompactés ; un traitement des sols existants avec des remblais de qualité moyenne et un pré-chargement.

Ces solutions sont toutes trois adaptées aux conditions de sismicité du site. Le choix dépendra de trois critères : la qualité et la disponibilité des matériaux de remblais, les délais de réalisation et les coûts.

2. Echanges avec la salle

Monsieur MOUTET, habitant de Fos-sur-Mer, revient sur l'étude de courantologie qui a été présentée. Il juge impossible que par jour de mistral le courant de surface puisse revenir vers la plage. Il s'interroge également sur les remblais et sur les failles sismiques qui ne seraient apparemment pas dangereuses.

Monsieur LEDOUX répond que la modélisation mise en œuvre est celle utilisée dans de nombreuses études sur la zone. Le modèle est donc fiable et les données ont été calibrées avec des mesures en nature. Différentes conditions de mistral, avec des variations brutales de la direction du vent, ont, de plus, été intégrées dans la modélisation.

S'agissant des matériaux de remblais, Monsieur CRACOWSKI indique que ce sujet sera abordé plus précisément le 18 novembre. 1,5 million de mètres cubes de remblais seront nécessaires, et plusieurs pistes sont actuellement étudiées pour trouver un tel tonnage. Les dragages effectués dans le port de Fos pourraient apporter une partie de ces matériaux. Des carrières pourraient également répondre aux besoins, soit dans les terres, ce qui impliquerait un transport par route ou par rail, soit le long du Rhône.

Monsieur MOREAU indique que le zonage sismique national classe la zone de Fos-sur-Mer dans une zone de risque faible à modéré. La distance par rapport aux différentes failles est prise en compte, ainsi que les intensités des séismes générés potentiellement par ces failles.

Monsieur Romuald MEUNIER, membre de l'association MCTB Golfe de Fos environnement, souhaite connaître les solutions envisagées pour réduire l'impact visuel du projet au niveau des cuves.

Monsieur CRACOWSKI indique que la hauteur des cuves ne dépassera pas 50 mètres, et que leur diamètre sera de l'ordre de 90 mètres, permettant ainsi de limiter l'impact environnemental tout en prenant en compte les contraintes géologiques et de sismicité.

Monsieur Vincent BESIN, médecin à Port-Saint-Louis-du-Rhône, estime que la modélisation de courantologie ne correspond pas du tout à la réalité. De plus, les marées ne semblent pas avoir été pris en compte. Ainsi, le modèle mathématique mérite d'être revu.

Monsieur MOUTET affirme que la faille de Salon-Cavaillon passe dans le Golfe de Fos, et ne s'arrête pas à Istres, contrairement aux propos de l'expert. La preuve en a été apportée lors de l'enquête publique menée par GDF.

Monsieur MOREAU accepte d'étudier tout élément supplémentaire qui pourra lui être présenté.

Monsieur René RAIMONDI, Maire et Conseiller général de Fos-sur-Mer, s'interroge sur les critères qui ont conduit à choisir ce site d'implantation.

Monsieur CRACOWSKI indique que le lieu a été choisi en concertation avec le Port de Marseille. La partie nautique est en effet essentielle pour construire un terminal méthanier, et ce lieu permettait d'effectuer des manœuvres en toute sécurité.

Un représentant du Port de Marseille confirme que le choix relève d'une concertation entre le port et l'industriel. Les différentes contraintes ont été examinées, et ont permis de définir le site idéal, sachant qu'il est nécessaire d'y accueillir des navires de grande taille.

Monsieur RAIMONDI souligne que la partie terrestre pose davantage de problèmes que la partie maritime.

Le représentant du Port de Marseille répond que le lieu de stockage doit être situé à proximité du lieu de réception.

Monsieur CRACOWSKI confirme que la longueur du *pipe* cryogénique est limitée. Le débat doit ensuite porter sur le moindre impact de l'installation.

Monsieur RAIMONDI constate que la problématique du *pipe* cryogénique semble être résolue par certains exploitants, dont un exploitant texan. Il n'est donc pas satisfaisant d'entendre les mêmes arguments que ceux avancés par GDF à l'époque.

Monsieur Gilbert SANDON, Chef de l'Unité territoriale 13 de la DREAL PACA, rappelle que le projet de l'exploitant texan avait été abandonné notamment pour ne pas installer un *pipe* aérien.

Monsieur MOUTET rappelle qu'il s'oppose à l'emplacement de Fos Faster à l'entrée des chenaux. En effet, les bateaux entrant dans la darse seront alors amenés à croiser d'autres bateaux, notamment ceux en train d'être déchargés.

Monsieur MOUTET donne lecture des propos tenus par Monsieur PERONNET lors de la réunion de janvier 2003, lorsqu'il affirme que des méthaniers ne sont absolument pas adaptés à cette zone du port qui n'a d'ailleurs jamais été proposée à GDF.

Monsieur PERONNET juge cette interprétation de ses propos erronée. Il est en effet question, dans ce verbatim, de la solution qui a été refusée par GDF pour des questions de sécurité maritime. Ainsi, le projet de Fos Faster est conforme avec les propos de l'époque.

Monsieur MOUTET juge la dangerosité du projet envisagé bien supérieure.

Monsieur DUBOUT indique que cette problématique maritime doit être traitée dans la seconde partie de la réunion. Cependant, une réponse précise, par écrit, devra être apportée quant à ce verbatim.

Monsieur Etienne HANNECART, Président de la Fédération Interdépartementale de l'Environnement Avignonnais (FIDEA), souhaiterait que les simulations de courantologie explicitent davantage les problématiques d'aspirations et de rejets. Par ailleurs, il indique que les technologies proposées aussi bien par Fos Faster que par Fos Tonkin sont désormais interdites aux Etats-Unis.

Monsieur LEDOUX précise que la réunion prévue en octobre sera l'occasion de revenir sur les technologies envisagées.

Monsieur MEUNIER déplore la manière dont est mené le débat public, qui ne permet pas à chacun de s'exprimer. Par ailleurs, aucune solution ne semble envisagée pour réduire l'impact visuel et environnemental des cuves. Enfin, les expertises démontrent que les accostages les plus dangereux sont ceux effectués par les vents de sud-ouest. Pour autant, la modélisation se base sur des hypothèses de mistral.

Monsieur CRACOWSKI explique que les installations du port sont fonction du vent dominant, à savoir le mistral.

Monsieur DUBOUT affirme que son objectif est d'organiser le débat. Son rôle est donc de cadrer les questions en fonction des thèmes abordés et son ambition n'est nullement de brider les échanges.

3. Intervention

Monsieur Claude ROUSSET, Expert indépendant en géologie commis par la CPDP, propose d'aborder le cadre géologique de ce projet. Il indique que les forages ont permis de déterminer la structure du terrain.

Monsieur ROUSSET indique qu'une faille est une cassure dans l'écorce terrestre, avec un déplacement d'un côté par rapport à l'autre. Plus elle est longue, plus le risque sismique est important. Dans la région, la faille d'Aix-en-Provence est la plus active et a causé de nombreux séismes tout au long de son trajet au cours de l'histoire. Le secteur de Fos n'est pas concerné par ce type d'incidents, les failles le concernant étant plus modestes.

Au vu de la structure géologique, il est difficile de localiser les différentes failles. Dans le Golfe de Fos, il ne peut s'agir d'une véritable faille. Pour autant, même si le risque sismique est faible, les

limons peuvent passer le seuil de liquidité sous l'effet d'un ébranlement, et le projet devra en tenir compte.

4. Echanges avec la salle

Monsieur MOUTET rappelle qu'en 2006 des microséismes ont été mesurés dans le Golfe. Ils ne doivent pas être ignorés.

Monsieur ROUSSET le confirme, mais précise que cela ne signifie pas que de grandes failles se prolongent dans le Golfe de Fos.

III. Deuxième partie – La circulation et la sécurité maritime

1. Interventions

Monsieur Amaury de MAUPEOU, Commandant en second du Port de Marseille-Fos, présente les différents types de navires méthaniers, dont la capacité peut aller jusqu'à 267 000 mètres cubes. Il précise qu'il existe des cuves à sphères, ou des cuves à membrane, et que la propulsion s'effectue par turbine vapeur à gaz ou par moteur diesel/gaz. Les dernières générations de méthaniers représentent une véritable avancée technologique en termes de sécurité et de transport.

Monsieur de MAUPEOU détaille ensuite le contexte réglementaire, au niveau international, européen, puis national.

En termes de procédure déclarative, le navire fait une demande d'escale à la capitainerie 48 heures avant son arrivée, puis il procède à sa déclaration d'entrée. Ainsi, le port peut prendre les mesures nécessaires à son accostage. Avant d'entrer dans la zone maritime fluviale de régulation du GPMM, le navire doit contacter la vigie pour échanger des informations et obtenir l'autorisation d'entrer. Il peut ensuite accéder au chenal dragué, manœuvre qui nécessite un pilote expérimenté et un équipage aux postes de manœuvre.

Pour l'accostage, un minimum de trois remorqueurs est imposé, et les limites de vent sont données après simulations. Il n'existe pas de manœuvres simultanées Faster/postes pétroliers 1, 2 et 3 et le trafic est arrêté dans ces mêmes postes durant les manœuvres.

Monsieur de MAUPEOU détaille ensuite les mesures prises lorsque le navire est à quai. Par ailleurs, une étude doit être menée sur l'opportunité et la nature d'une digue de protection, sur l'élargissement du chenal, et sur les limites météorologiques pour les manœuvres et les opérations commerciales.

Monsieur Philippe VINOT, Chef du centre de sécurité aux navires PACA-Corse, indique que le rôle de son bureau est de vérifier la conformité réglementaire des navires, lors de leur construction et tout au long de leur vie.

Les méthaniers sont soumis à des règles internationales de conception, de construction et d'exploitation. Il revient à la compagnie exploitante de justifier en permanence de la bonne application de la réglementation, sachant que des contrôles périodiques et inopinés sont effectués.

L'OMI reconnaît les réglementations des sociétés de classification. Ces règles sont rassemblées au sein d'un recueil, décomposé en plusieurs chapitres traitant chacun d'éléments particuliers de la construction d'un navire et de son exploitation.

Les navires français sont en conformité avec l'administration, mais il convient de le vérifier également pour les navires étrangers. Sur les méthaniers, les déficiences sont rares et plutôt mineures, tout comme les incidents et les accidents.

2. Table ronde des représentants des services aux navires – Comment fonctionne un port au quotidien, à l'approche d'un méthanier ?

Monsieur Bernard TERRASSON de FOUGERES, Capitaine de navire, indique que les méthaniers ne présentent pas de spécificités, et que le Port de Fos constitue leur port d'attache.

Monsieur Patrick PAYAN, Président des pilotes, précise qu'en termes de manœuvre, les méthaniers sont semblables à d'autres navires de taille similaire. Cependant, des précautions doivent être prises au vu de la nature de la cargaison.

Monsieur MALECOT, Responsable des remorqueurs du site Marseille-Fos, précise que le remorquage d'un gazier nécessite des remorqueurs à l'entrée et à la sortie du port. La sécurité est au cœur des préoccupations de la manœuvre et les remorqueurs sont actifs en permanence.

Franck ROSSI, Président des lamaners, indique que les méthaniers présentent également les mêmes caractéristiques que les pétroliers en termes de lamanage. Il ajoute que les lamaners sont actifs en permanence, avec un minimum de 17 personnes.

3. Echanges avec la salle

Monsieur MOUTET exprime ses craintes quant au positionnement du terminal méthanier à l'entrée du chenal, dans un virage pour entrer en darse 1. C'est d'ailleurs pour des raisons de sécurité que GDF avait abandonné ce projet.

Monsieur de MAUPEOU affirme que le site du port de Fos est béni des dieux par les marins. Les ports du nord ne présentent pas des caractéristiques aussi favorables aux manœuvres. Par ailleurs, les distances de sécurité sont largement respectées.

Monsieur PAYAN souligne qu'actuellement les méthaniers circulent au milieu des autres bateaux.

Monsieur MOUTET indique que les méthaniers à quai sont davantage dangereux, comme cela avait été expliqué lors du débat public mené en 2003.

Le Docteur BESIN s'interroge sur les normes internationales en termes de distance.

Monsieur de MAUPEOU affirme que ces normes sont respectées.

Monsieur MEUNIER répète que d'autres simulations doivent être effectuées, notamment dans des situations défavorables.

Monsieur de MAUPEOU répond que de nombreuses simulations ont été menées : d'autres viendront compléter l'étude si le projet doit se concrétiser.

Monsieur MEUNIER déplore alors que les autres simulations n'aient pas été présentées dans le dossier. Par ailleurs, les inquiétudes demeurent quant au mouillage des méthaniers dans le Golfe. Les études de danger doivent tenir compte de cette problématique de sécurité.

Monsieur de MAUPEOU précise qu'une zone de mouillage est réservée aux grands méthaniers. Il est également possible de laisser ces navires au large en navigation. En termes de danger, une réglementation spécifique existe, et tient compte des dangers propres à ses navires.

Un participant demande des précisions sur les nouvelles règles américaines.

Monsieur CRACOWSKI précise qu'il était question des spécificités des rejets. Une réponse devra être apportée ultérieurement.

Le Docteur BESIN souhaite savoir pourquoi les procédés chimiques n'utilisant pas de chlore ne sont pas utilisés.

Monsieur CRACOWSKI indique que suite aux nombreuses questions posées lors des précédentes réunions, un document a été rédigé pour expliquer le procédé utilisé.

Monsieur HANNECART, de l'association FIDEA, souligne la nécessité de s'intéresser au nouveau procédé utilisé aux Etats-Unis, en remplacement de celui qui vient d'être interdit et qui est pourtant envisagé pour le projet Fos Faster. Par ailleurs, en termes de manœuvre, les navires peuvent-ils décharger des deux côtés ? L'espace offert est-il suffisant à tout type de manœuvre ?

Monsieur PAYAN confirme que l'espace est suffisant, quelle que soit la manœuvre.

Un représentant de la CNR précise que le projet CNR Opale n'est pas situé à l'endroit indiqué sur le plan, où sont installées des éoliennes. Par ailleurs, il est indiqué que le positionnement actuel des réservoirs de Fos Faster n'aurait aucun impact sur l'efficacité des éoliennes. Or, selon une étude, ces impacts existeront, en termes de productivité, mais également du fait des turbulences qui engendreront un vieillissement prématuré des éoliennes.

Monsieur CRACOWSKI souligne que les installations seront situées à 400 mètres des éoliennes, conformément aux obligations contractuelles, et qu'une étude fait état d'un impact nul. Il existe donc un problème d'interprétation qui devra être résolu.

Le Docteur BESIN espère que les données relatives au vent dont dispose la CNR seront prises en compte dans le projet.

Monsieur MEUNIER déplore que l'étude du bureau Veritas minimise l'impact visuel des installations Fos Faster du fait de l'environnement déjà fortement industrialisé de la zone. Pourtant, ce projet sera visible en tout point du Golfe de Fos. Il en va de même pour la pollution lumineuse.

Monsieur MOUTET déplore également que les cuves ne soient pas moins élevées, comme le sont celles de GDF.

Monsieur AZOUZ, adjoint au Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône regrette qu'un tel projet soit présenté de manière aussi approximative.

Monsieur Frédéric SERRES, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône, s'interroge sur l'impact environnemental de la forte consommation de gasoil durant les manœuvres des navires.

Monsieur de MAUPEOU souligne que les méthaniers sont des navires particulièrement écologiques.

Monsieur MALECOT précise que les remorqueurs consomment nettement moins de gasoil que par le passé. De plus, les régulateurs ont été changés pour diminuer les émissions de particules.

Un intervenant souhaiterait développer une autre économie que l'économie industrielle sur la zone de Fos, ce qui est rendu impossible par les installations du port.

IV. Clôture de la réunion

Monsieur DUBOUT constate que certaines réponses n'ont pu être apportées au cours de la réunion. Les matériaux de remblais, les risques inhérents à la faille, l'impact visuel du projet, le modèle mathématique, les conditions d'accostage et les rejets devront être précisés.

Monsieur DUBOUT conclut la réunion en annonçant que les CPDP ont reçu quatre cahiers d'acteurs (deux par projet), et 42 questions écrites. Par ailleurs, le succès des sites ne se dément pas.