

M.C.T.B Golfe de Fos Environnement

Débat public
Terminal méthanier Fos Faster

Par Romuald MEUNIER

Déclaration préliminaire

Concernant la ZIP de Fos et compte tenu des accumulations de risques technologiques, de trafic routier, d'infrastructures et de rejets de polluants,

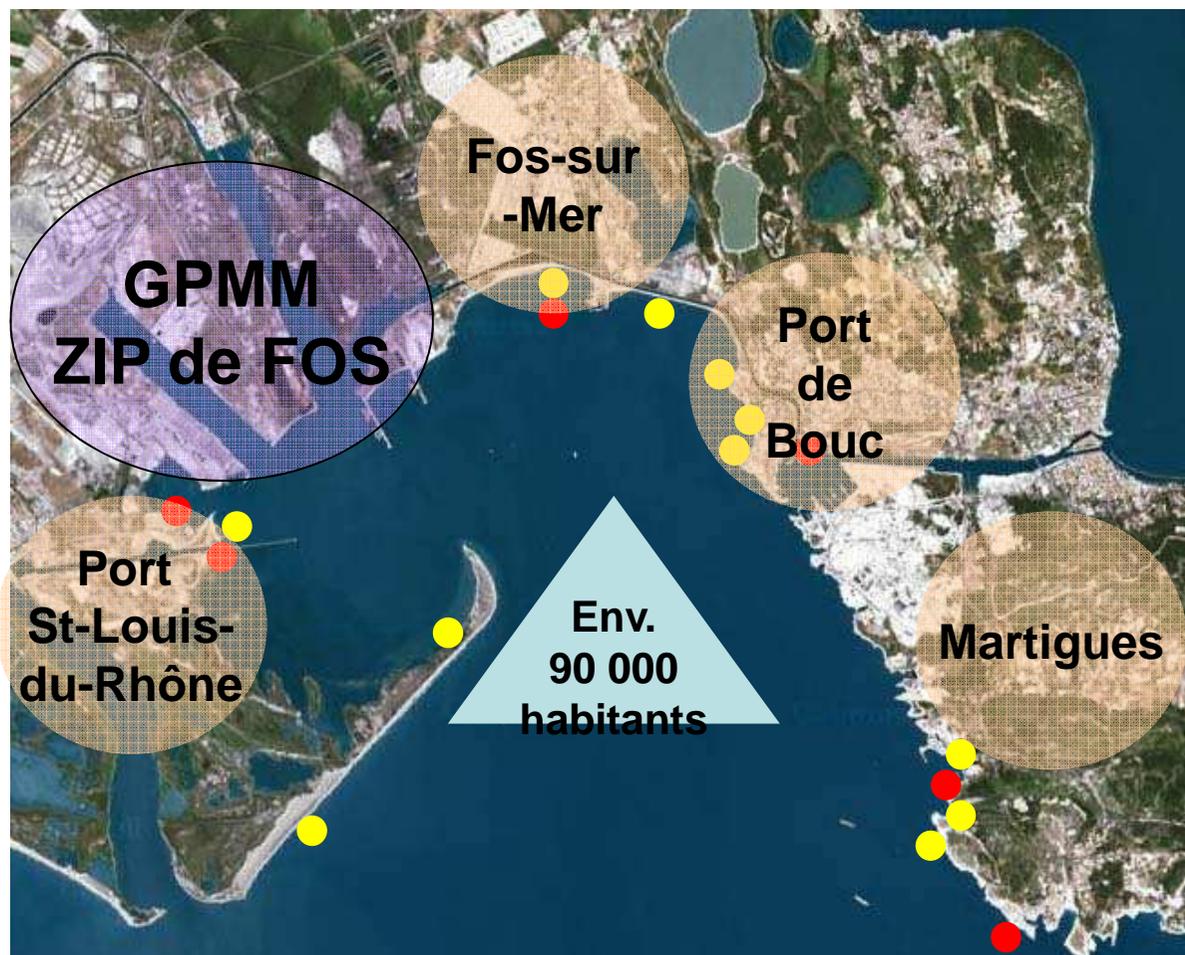
notre association demande que chaque nouveau projet, mais aussi ceux qui modifient les installations existantes (amélioration, extension), prévoit une réduction des impacts des installations :

impacts visuels, rejets (eau, air), risques technologiques, bruits, odeurs, etc... En effet ces améliorations ne doivent pas être au seul bénéfice des industriels.

L'emploi de nouvelles technologies doit toujours aller dans le sens de la réduction des impacts afin de respecter la qualité de vie de chacun.

Romuald MEUNIER,
président de l'association

Le GPMM et le Golfe de Fos



(Photo Géoportail)

Les plages

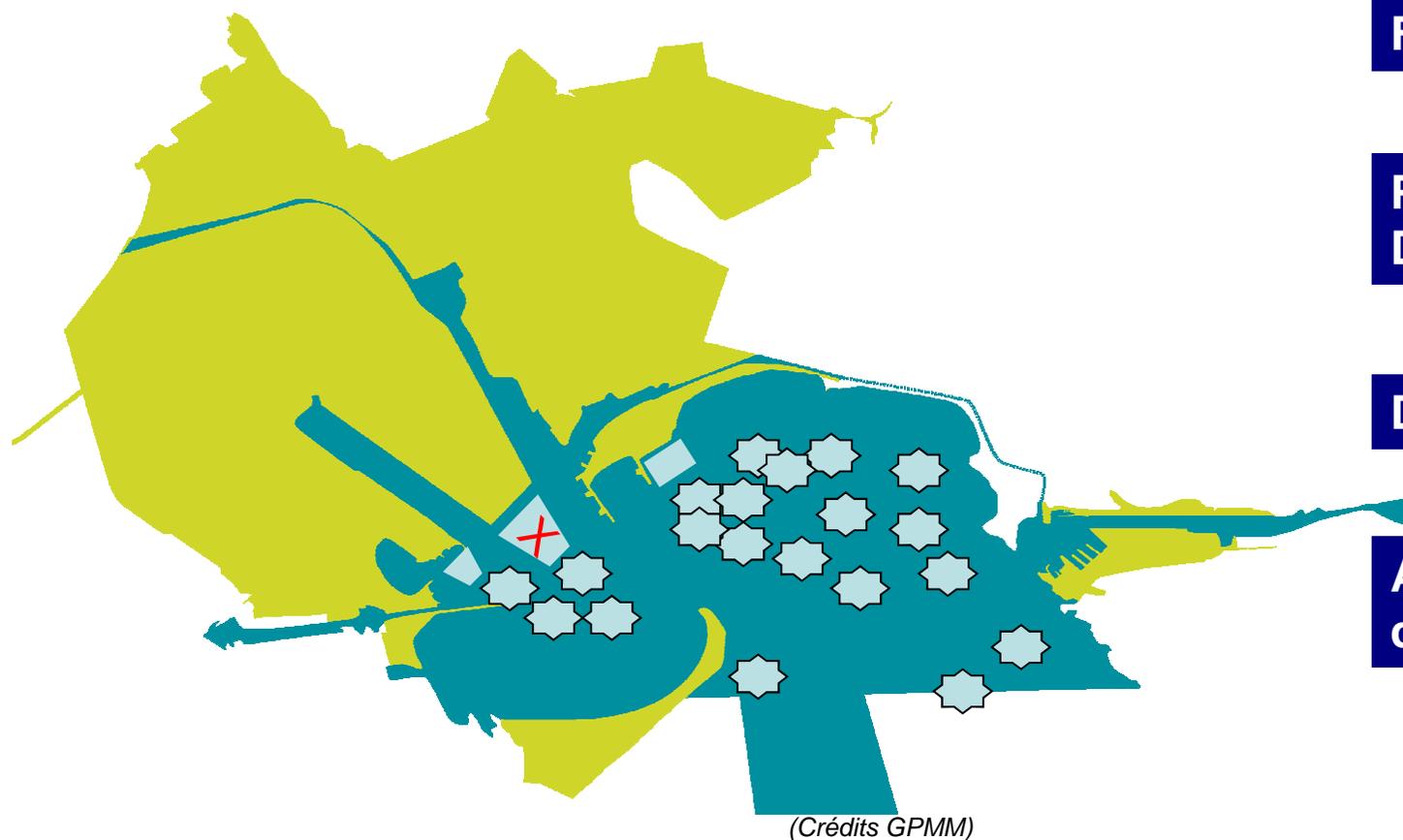
Les ports de plaisance

Les villes

La population

La ZIP de Fos

La ZIP de Fos : est-elle extensible ?



Fos Faster

PADZIP 2010
Du GPMM

Demain ?

Après
demain ?

(Crédits GPMM)

Création d'une île



(Crédits GPM)

Fos Faster, c'est quoi ?



(Crédits Fos Faster)

- Stockage de 720 000 m³ dans 4 réservoirs
- émission : 16 milliards m³/an
- Traitement des eaux : 60 000 m³/heure
- Coût du projet : 800 millions €



(Crédits Fos Faster)

- Impacts sur l'air quasi inexistant
- Pas de trafic routier
- Industrie silencieuse
- Possible synergie (eau)



(Crédits Fos Faster)

- Emprise sur le domaine maritime
- Augmentation du trafic de méthaniers : 1 navire /3 jours
- Traitement des eaux : 60 000 m³/heure
- Impact sur les communes riveraines dû à la construction de 4 réservoirs

- Emprise sur le domaine maritime (extrait Bureau Véritas)

8.2 FAUNE ET FLORE MARINES

La surface marine recouverte par les travaux de création du terminal représente 56 hectares

- Augmentation du trafic de méthaniers
env. 120 navires par an, soit 1 de +
tous les 3 jours
- Danger supplémentaire des navires
en attente dans le golfe



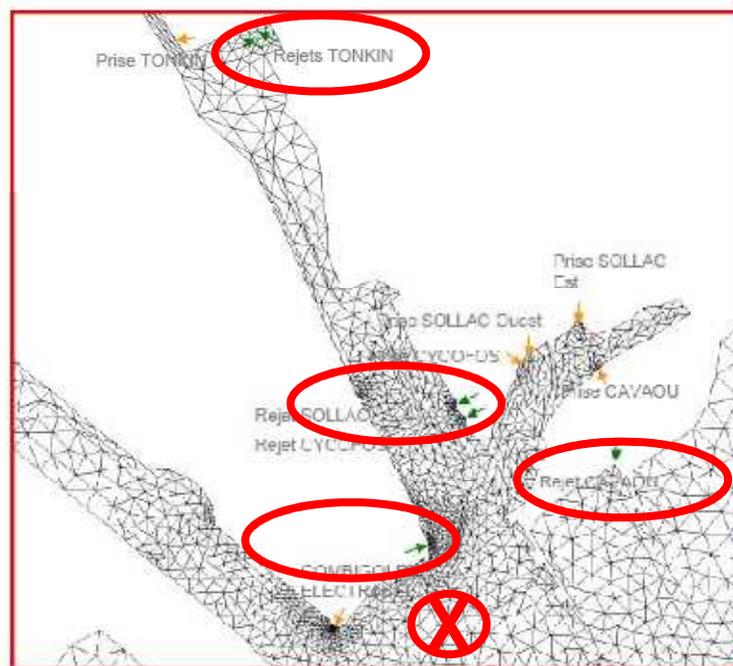
(Crédits Al Mayeda)

- Traitement des eaux : 60 000 m³/heure = besoins équivalent de 2 fois les 4 réservoirs, tous les jours

- 270 000 m³ heure cumulés
Ou
6 500 000 m³ / jour



Prises et rejets autour du projet



- Prise
- Rejet

- Prise TONKIN : 15 300 m³/h
- Prise SOLLAC West : 19 000 m³/h
- Prise SOLLAC East : 10 000 m³/h
- Prise CYCOFOS : 43 000 m³/h
- Prises CAVAOU 1 & 2 : 30 000 m³/h
- Prises COMBIGOLFE ELECTRABEL 1 à 4 : 89 280 m³/h

- 4 citernes de 50 mètres de hauteur



(Photo Philip Bourret)



5 INTEGRATION PAYSAGERE

5.1 INTEGRATION PAYSAGERE EN JOURNEE

Le choix de conception des réservoirs n'est pas arrêté à ce stade du projet. En fonction des résultats d'investigations géologiques réalisées ultérieurement, la meilleure technologie relative aux réservoirs sera retenue.

L'impact visuel du projet Fos Faster doit être relativisé du fait de l'implantation du projet dans une zone déjà très industrialisée.

Des photo-montages seront présentes lors du débat public, permettant ainsi d'appréhender la vue du terminal depuis les plages, la plage Olga en particulier.

■ Fos Faster
=
4 citernes de
50 mètres
de haut

à
comparer

GDF
=
3 citernes de
40 m
vues
de
Port de Bouc



■ Fos Faster
=
4 citernes de
50 mètres
de haut
à
comparer

GDF
=
3 citernes de
40 m
vues
de
Fos-sur-mer



■ Fos Faster
=
4 citernes de
50 mètres
de haut

à
comparer

GDF
=
3 citernes de
40 m
vues
de
Fos-sur-mer



■ Fos Faster
=
4 citernes de
50 mètres
de haut

à
comparer

GDF
=
3 citernes de
40 m
vues
de
Fos-sur-mer



■ Fos Faster
=
4 citernes de
50 mètres
de haut

à
comparer

GDF
=
3 citernes de
40 m
vues
de
Port-Saint-
Louis-du-Rhone



Études minimisées, inexactes et inexistantes



(Crédits Fos Faster)

- Simulation des manœuvres d'accostage
- Distances variables
- Périmètre des dangers sans navire à quai
- Les méthaniers au mouillage ne sont pas considérés

Manœuvrabilité des méthaniers



III. CONDITIONS DE VENTS ET DE VAGUES

Le vent et les conditions de vagues ont été définis à partir des données de Météo France au Cap Couronne. (Voir figures ci-dessous pour la période 1^{er} janvier 2005 / 31 décembre 2005)

Deux directions principales ont été considérées dans les simulations pour le vent et les vagues.

- Nord Nord-Ouest : Mistral (condition de vent choisie pour la simulation de la manœuvre des navires au poste d'accostage)
- Sud-Est

■ Simulation des manœuvres d'accostage

- Distances variables
- Périmètre du danger avec navire à quai
- Intégrer les navires au mouillage

Manœuvrabilité des méthaniers

1.1.2. CLIMATOLOGIE REDUITE DES ETATS DE MER AU CAP COURONNE

L'analyse et le recouplement de ces 3 sources de données a conduit à établir une climatologie réduite caractéristique de l'agitation au Cap Couronne.

De manière à rendre compte au mieux de la répartition directionnelle de l'agitation au Cap Couronne, nous avons procédé au regroupement des secteurs de provenance en trois secteurs majeurs définis comme suit :



- Secteurs SW et SSW avec comme direction principale le N°210,
- Secteur S avec comme direction principale le N°180,
- Secteurs SE à SSE avec comme direction principale le N°150.

Ces trois secteurs sont les secteurs par lesquels l'agitation du large pénètre dans le Golfe de Fos, soit ceux potentiellement les plus impacts pour le projet.

Les fréquences d'apparition des états de mer pour chaque secteur sont présentées dans le tableau ci-après.
(Crédits Sogreah)

■ Simulation des manœuvres d'accostage

- Distances variables
- Périmètre du danger avec navire à quai
- Intégrer les navires au mouillage

Distances variables



6.1 EFFETS SUR LES ACTIVITES TOURISTIQUES LOCALES

Le projet Fos Faster est localisé au cœur de la ZIP dans une zone dédiée aux activités industrielles et éloignée des habitations. Les habitations les plus proches sont localisées autour de la plage Olga sur la commune de Port Saint Louis, à environ 2,3 km du projet Fos Faster.

(Crédits Sogre

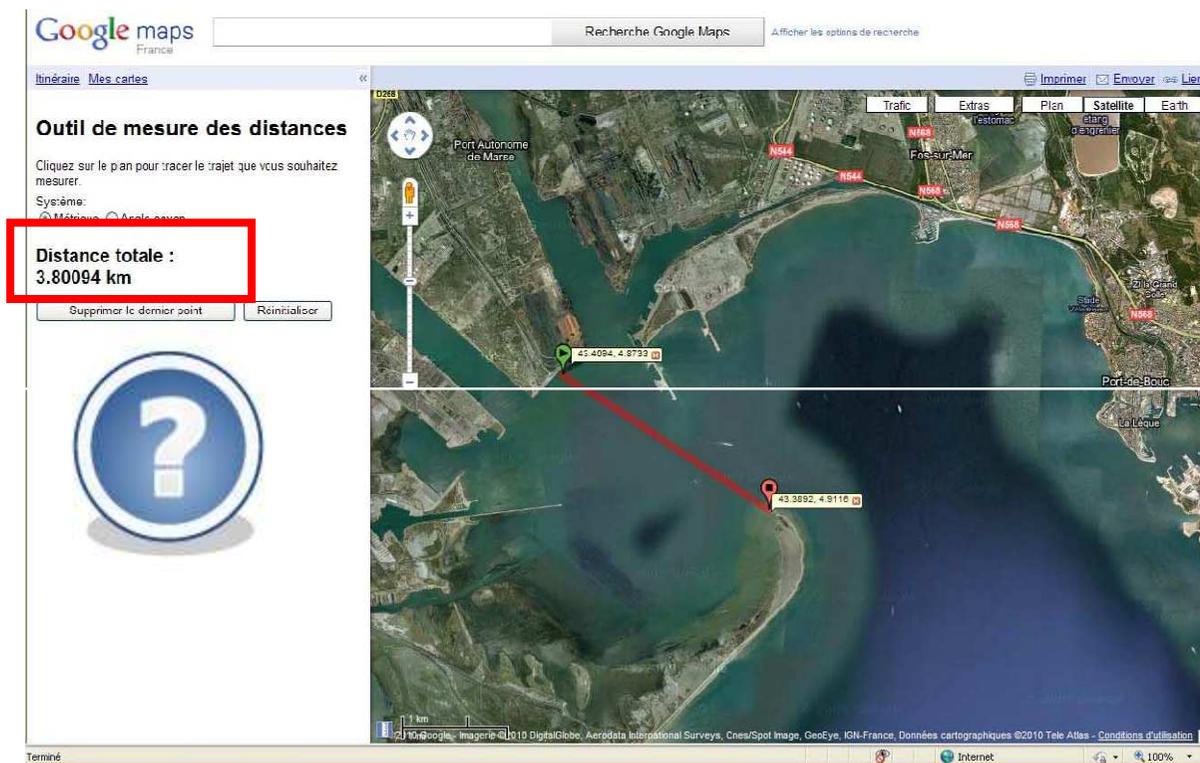
Les distances du projet aux zones habitées ou recevant du public sont indiquées ci-dessous :

Commune de Port Saint Louis du Rhône :	Commune de Fos sur Mer :
Plage Olga : 2,3 km	Plage de Cavaou : 3,2 km
Anse de Carteau : 3,1 km	Plage Saint Gervais : 5,5km
Plage Napoléon (extrémité du They de la Gracieuse) : 5 km	Plage Fos : 6,2km
Quartier du Mazet : 4,5 km	Ports de plaisance St Gervais : 5,5km

(Distances approximatives les plus pénalisantes à partir des limites de propriétés de la plateforme)
(Crédits Bureau Véritas)

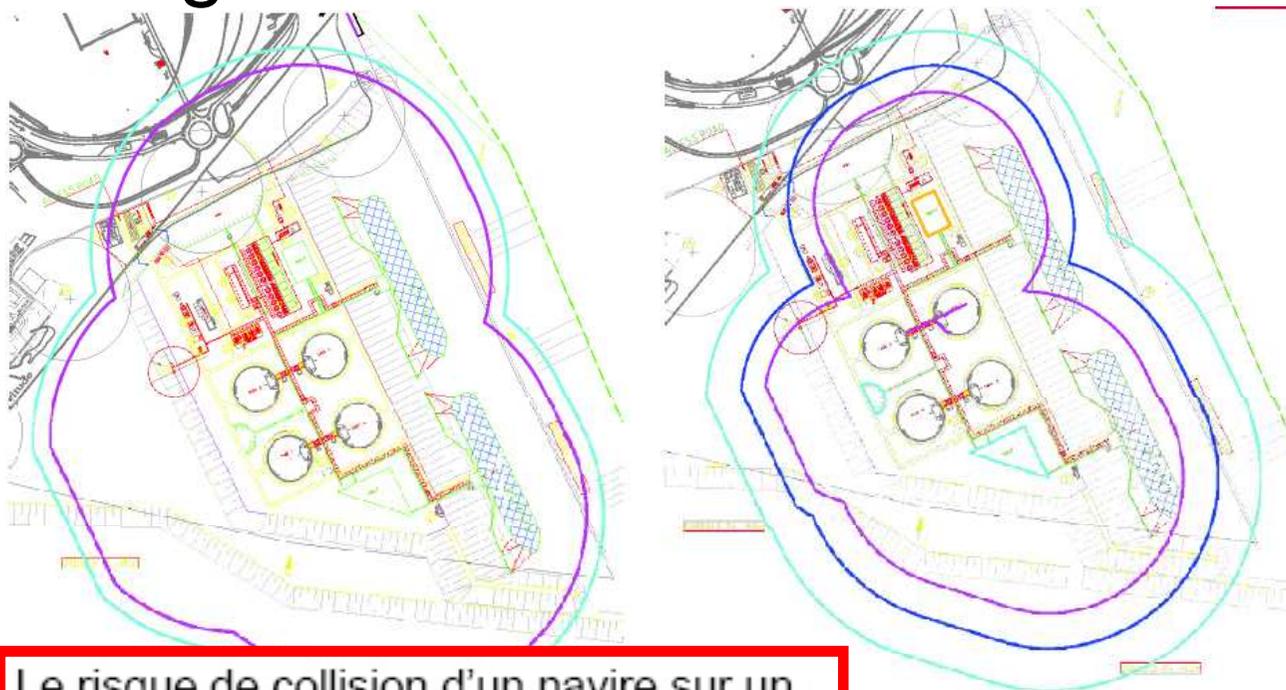
- Simulation des manœuvres d'accostage
- **Distances variables**
- Périmètre du danger avec navire à quai
- Intégrer les navires au mouillage

Distances variables



- Simulation des manœuvres d'accostage
- **Distances variables**
- Périmètre du danger avec navire à quai
- Intégrer les navires au mouillage

Dangers des navires



Le risque de collision d'un navire sur un méthanier à la jetée sera étudié au cours d'une étude ultérieure concernant les risques nautiques.

risques thermiques du feu de nappe

1 citerne = 160 000 m³

1 Q-max = 270 000 m³

- Simulation des manœuvres d'accostage
- Distances variables
- **Périmètre de danger sans navire à quai**
- Intégrer les navires au mouillage

Dangers des navires

Inexistence d'étude des dangers sur les risques que représentent les navires au mouillage lorsqu'ils stationnent dans le Golfe de Fos.



- Simulation des manœuvres d'accostage
- Distances variables
- Périmètre de danger sans navire à quai

■ Intégrer les navires au mouillage

1 citerne = 160 000 m³

1 Q-max = 270 000 m³



L'impact visuel doit être particulièrement surveillé, les citernes devant être construites au maximum à la hauteur définie pour les réservoirs au Cavaou.



Fos Faster doit proposer une solution alternative aux rejets d'eaux traitées, pour le cas où l'accord avec CombiGolfe ne serait pas signé.



Les services de l'État et le GPMM doivent intégrer les navires au mouillage dans les études de dangers.



Les études et expertises devront être complètes et sans parti pris.