

PROJET

DE CRÉATION D'UN NOUVEAU

TERMINAL MÉTHANIER FOS FASTER

DÉCEMBRE 2010

cndp
Commission particulière
du débat public



Les deux projets de terminaux méthaniers présentés au débat public du 6 septembre au 17 décembre 2010, Cap Tonkin et Fos Faster, sont au cœur de problématiques essentielles : la politique énergétique des décennies à venir, la stratégie du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), la situation économique, sociale, sanitaire et environnementale du golfe de Fos et du département des Bouches-du-Rhône et la vie de ses habitants.

Les élus « Europe Ecologie, Les Verts, Partit occitan » du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur ont suivi l'ensemble du processus de débat public porté par la Commission Nationale de Débat Public, ont rencontré divers acteurs économiques et associatifs, afin de définir leur position sur chacun des projets.

Nous nous félicitons qu'un grand débat se tienne enfin sur une infrastructure industrielle dans cette zone, comme l'oblige la législation sur des projets d'une telle envergure. Nous aurions souhaité que de tels débats se tiennent pour l'incinérateur de Fos-sur-Mer et que les engagements pris sur Fos 2XL soient respectés, ce qui aurait évité l'absence des associations dans ce débat. **Aussi nous demandons que la parole des citoyens, des associations, des habitants soit enfin écoutée, entendue, respectée.**

Si les deux projets de terminaux méthaniers s'inscrivent dans la thématique commune du Gaz naturel liquéfié (GNL), leur dimension et leur impact sur le territoire ne se situent pas au même niveau. Nous déposons donc deux cahiers d'acteurs distincts.

▶ TERMINAUX MÉTHANIER DANS LE GOLFE DE FOS : UNE LOGIQUE D'ACCUMULATION QUI NE RÉPOND PAS AUX ENJEUX ÉNERGÉTIQUES, ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES

Après des décennies de dépendance aux énergies fossiles (charbon, pétrole et gaz), nous entrons dans une ère d'incertitude sur les réserves disponibles d'hydrocarbures d'ici vingt ans, dans un contexte contradictoire d'augmentation de la demande mondiale d'énergie et de réchauffement climatique. Face à cette situation, le GPMM a comme stratégie de devenir un « port de toutes les énergies » (pétrole, méthane, charbon, etc.) et pousse à l'implantation de nouveaux terminaux méthaniers.

Ce « projet stratégique » du GPMM¹ nous interroge, notamment sur la faible place accordée aux énergies renouvelables. De plus, le GPMM se veut à la fois un grand port de conteneurs, de rouliers, de passagers, dans le cadre d'un soi-disant « développement durable »... Mais le Port a-t-il réellement les moyens de ses ambitions ? **Nous ne souhaitons pas que le « développement durable » devienne un axe « fourre-tout » qui cautionne certains projets industriels.**

Contribution de :

● Groupe des élu-e-s « Europe Ecologie, Les Verts, Partit occitan » au Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
Hôtel de Région
27, place Jules Guesde
13481 Marseille Cedex 20
Tél : 04 91 57 50 72



1/ Une profusion de projets de terminaux méthaniers dans une logique spéculative

Les engagements pris par le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, la France et l'Europe sont clairs. Rappelons les « 3 X 20 » : 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre, 20 % d'énergie renouvelable dans notre consommation d'énergie et un gain de 20 % en efficacité énergétique à l'horizon 2020 par rapport à 1990.

Le gaz naturel est souvent cité comme une énergie promise à un bel avenir en raison de ses moindres émissions de CO2 et car il améliorerait les capacités d'approvisionnement en énergie. Mais le gaz reste une énergie fossile rare, qui n'a qu'un sursis de 20 ans de plus que le pétrole, avec des coûts qui vont s'envoler.

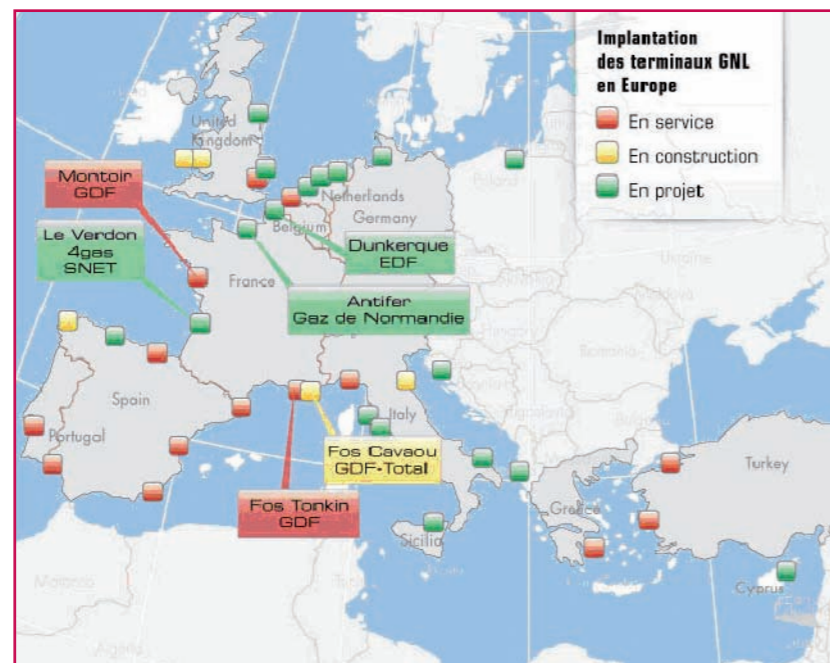
D'autre part, le développement des infrastructures de GNL pourrait être remis en cause par l'exploitation de nouveaux « gaz non conventionnels » (gaz de schiste et gaz des réservoirs ultra-compacts). Ces gaz fournissent aujourd'hui 20% du gaz consommé aux Etats-Unis, contre 1% en 2000 : « On ne compte plus le nombre de projets de terminaux de regazéification abandonnés. Et aucune des infrastructures existantes ne tourne à plein régime. Abondants, peu chers, ces gaz pourraient faire bientôt une victime : le Gaz Naturel Liquéfié »².

Le foisonnement des projets de terminaux méthaniers traduit un développement du GNL sans réflexion, ni objectifs. Les surcapacités sont même une stratégie volontaire pour inciter les exportateurs de gaz à abandonner l'indexation sur le prix du pétrole, faire baisser les prix et augmenter la demande de gaz³. La Commission de régulation de l'énergie (CRE) confirme l'intérêt financier de cette surcapacité et

rappelle qu'il « n'existe pas d'objectif chiffré d'importation de GNL en France »⁴. Ce constat est d'autant plus étonnant que l'on connaît les enjeux de service public et de sécurité nationale que représente l'énergie.

Les écologistes considèrent donc le GNL comme une « énergie de transition » parmi d'autres, dans un contexte où personne ne connaît le mix énergétique de demain. Nous ne pouvons soutenir les projets actuels des vendeurs de gaz et d'électricité qui perpétuent le « toujours plus ». Les intérêts économiques et financiers ne font pas une politique énergétique.

Terminaux méthaniers en Europe. Carte de 2008. Depuis 2008, Fos Cavaou est en service ; Fos Faster et Cap Tonkin sont en projet. (Source : Gaz de Normandie).



2/ Une absence d'étude d'impact sanitaire, environnemental et économique

Depuis les années 1960, le Golfe de Fos est soumis à diverses industries polluantes et à une forte pression d'aménagements du Port. Les projets industriels se superposent, ignorant les impacts cumulés des activités sur le territoire et les habitants.

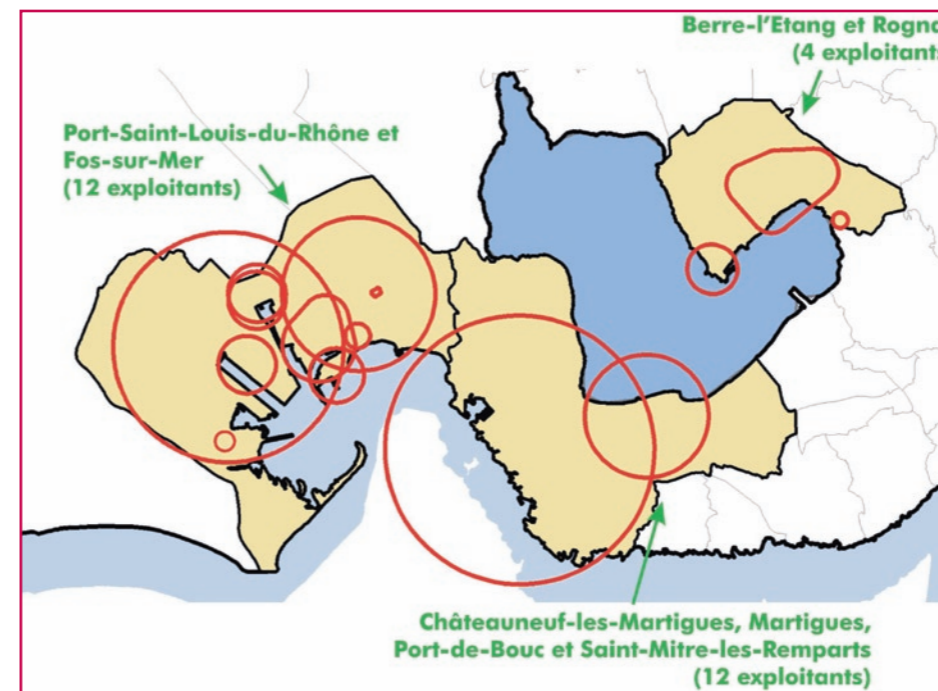
> « A Fos-sur-Mer, pourquoi tout le monde meurt d'un cancer ? »⁵

Les études d'impact des activités industrielles sur l'environnement et la santé de la population, si elles existent, ne sont pas ou peu communiquées. Une véritable omerta existe sur la santé des habitants. Aucune analyse sérieuse ne permet aujourd'hui d'estimer les risques d'une nouvelle implantation industrielle. Une étude de la DREAL⁶ sur l'évaluation des risques sanitaires existe. Mais elle est seulement probabiliste et étudie chaque polluant séparément et selon les émissions déclarées par l'industriel... Elle n'analyse pas les effets des mélanges de polluants et encore moins l'état sanitaire réel des populations riveraines.

Un rapport de l'AFSSET⁷, « Cancer et environnement », publié en 2009, met en revanche en avant la répercussion des cocktails de polluants sur la santé. Il manque encore une étude épidémiologique sur l'état sanitaire réel des populations.

Certes les principales pollutions des terminaux méthaniers sont des rejets électro-chlorés et non des rejets polluants dans l'atmosphère, mais il faut

Territoires SEVESO. Déjà 12 sites Seveso : quel plan d'évacuation en cas d'accident et d'effet « dominos » ? (Source : http://www.cypres.org/IPPRI/DEP13_2010/).



s'interroger sur les risques supplémentaires d'accidents industriels, la zone comprenant déjà 12 sites Seveso. Les impacts sur la faune, la flore et les eaux sont également importants et se cumulent aux autres pollutions.

> Peu de créations d'emplois

Les créations d'emplois sont souvent mises en avant pour justifier l'implantation de nouvelles infrastructures. Elles restent pourtant faibles face au potentiel d'emplois nouveaux liés aux économies d'énergie, aux énergies renouvelables, au recyclage des matériaux, etc. Le terminal méthanier de Fos Cavaou emploie une centaine de salariés, sous-traitants inclus. Les chantiers de construction emploient davantage de main d'œuvre mais les emplois sont précaires, pas durables et concernent peu la population locale : sur le chantier de Fos Cavaou, 8% des 6 millions d'heures travaillées ont été réalisées par des habitants locaux.⁸

3/ La concertation : un élément essentiel du devenir du Golfe de Fos

Nous constatons aujourd'hui l'absence de concertation sur le devenir du Golfe de Fos. Le projet stratégique du GPMM ne peut se construire qu'en concertation avec les habitants, les pêcheurs, les élus, les associations. Nous restons dans l'attente, sur ce point, de réelles avancées sur le Conseil de Développement et sur les concertations publiques.

Nous demandons la création d'un organe de concertation permanent sur le développement de la Zone Industriale-Portuaire de Fos. Des expérimentations de « co-décision » devront être mises en place.

FOS FASTER : DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX CONSIDÉRABLES ET UNE LOGIQUE SPÉCULATIVE INACCEPTABLE

Le projet Fos Faster, porté par Shell/Vopak, créerait un nouveau terminal pris sur la mer, permettant d'accueillir des navires méthaniers de très grande capacité. Dans un 1^{er} temps, une jetée et deux très grands réservoirs de 180 000 m³ seraient construits ; puis une deuxième jetée et deux réservoirs supplémentaires d'ici 2020.

1/ Des risques environnementaux considérables

Pour cette implantation, une île artificielle de 13 à 19 hectares, sur la zone du Caban, sera construite sur la mer. Le volume considérable de remblai nécessaire et les travaux s'annoncent destructeurs pour l'environnement.

Pour créer les appontements, un dragage de 1 à 2 millions de m³ de matériaux est envisagé. Seuls les matériaux de type sableux seront récupérés pour le remblaiement de la plateforme. Or Shell/Vopak ne semble pas connaître la proportion de ce matériau sableux : « La proportion de matériaux issus du dragage de notre zone d'accostage récupérés varierait entre environ 25% et 75%. Les matériaux non récupérés feraient l'objet d'un clapage en mer dans le cadre d'une autorisation préfectorale »⁹. Le déversement en mer d'une telle proportion du dragage présente un risque considérable. Les particules, chargées de contaminants chimiques, seront transportées par les courants et entraîneront de graves perturbations du milieu marin.

Au-delà des impacts liés aux travaux, l'exploitation de ce terminal entraînerait un surplus de rejet d'eau de mer, refroidie et électro-chlorée, qui s'ajouterait aux rejets existants dans le littoral confiné du golfe de Fos. Ces rejets ont des effets néfastes liés aux déchets thermiques et chimiques : mort des phyto et zoo-planctons, effet de stratification et de coulée des eaux froides sur les fonds littoraux. **A ce jour, aucune étude d'impact n'a mesuré les conséquences des rejets existants sur le golfe de Fos.** Pourtant, ces pollutions ne sont pas sans effet et peuvent s'accumuler en raison d'une faible courantologie. Nous ne pouvons par ailleurs pas continuer à négliger les **impacts sur les écosystèmes côtiers** (zone marine Natura 2000 de l'anse de Carteau), **sur les activités halieutiques** (pêche et mytiliculture) et sur les consommations liées aux pratiques de loisir (poissons et coquillages).

2/ Surcapacités en GNL à venir et course à la concurrence

La capacité annuelle de traitement de Cap Tonkin est de 7 Gm³/An. Celle du terminal méthanier de Fos Cavaou est de 8,25 Gm³/an, mais elle peut se développer. Les capacités de Fos Faster représenteront 8 à 16 Gm³/an. Le risque de surcapacité dans le Sud de la France, mais aussi dans toute l'Europe, paraît évident.

Comme le souligne la Commission de régulation de l'énergie, « les projets de construction de terminaux méthaniers relèvent de l'initiative d'entreprises privées et l'exercice de planification pluriannuelle mené par l'Administration n'est qu'indicatif. A ce titre, les por-

teurs de projet décident de la viabilité technico-économique de leur projet et choisissent d'en porter le risque »¹⁰. Fos Faster illustre les dérives de la dérégulation du marché de l'énergie et la course effrénée à la concurrence, sans vision de notre politique énergétique.

Nous refusons de cautionner le projet de terminal méthanier Fos Faster. Ce projet comprend des risques importants, autant au niveau du chantier que pour son exploitation. De plus il s'inscrit dans une course spéculative du marché de l'énergie, qui incite à créer de dangereuses surcapacités énergétiques. Ce projet ajoutera des nuisances dans un milieu littoral confiné et déjà fortement impacté. Il est contraire à un développement soutenable du Golfe de Fos, territoire dont l'avenir doit progressivement se tourner vers une reconversion dans les énergies renouvelables.

1/ Depuis la réforme portuaire de 2008, le Port autonome de Marseille est devenu un Grand Port Maritime et doit élaborer un « projet stratégique ».

2/ Valéry Laramée de Tannenberg, « Les gaz non conventionnels : l'énergie du siècle ? », Journal de l'Environnement, 24 septembre 2010.

3/ Agence Internationale de l'Energie, Rapport annuel 2010, Résumé en français, p. 9.

4/ Réponse de la CRE apportée le 28.10.2010 à notre question sur le site Internet CPDP Fos Faster.

5/ Article de Rue89 du 25 juillet 2010.

6/ Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

7/ Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail.

8/ Chiffre cité dans une plaquette de présentation du terminal méthanier de Fos Cavaou.

9/ Réponse du Fos Faster apportée le 15.10.2010 à notre question posée sur le site Internet CPDP Fos Faster.

10/ Réponse de la CRE apportée le 28.10.2010 à notre question posée sur le site Internet CPDP Fos Faster.

Les Cahiers d'Acteur 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.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 1 200 exemplaires

©Vae Solis Corporate

