

PROJET

DE CRÉATION D'UN NOUVEAU

TERMINAL MÉTHANIER **FOS FASTER**



NOVEMBRE 2010

cndp
Commission particulière
du débat public



CE PROJET SERA VISIBLE EN TOUS POINTS DU GOLFE DE FOS, IL DOIT ETRE ADAPTE POUR REDUIRE AU MAXIMUM SON IMPACT VISUEL

► QUI SOMMES NOUS ?

Notre association se préoccupe de protection de l'environnement et du cadre de vie des habitants du Golfe de Fos. Dans le cadre du débat public pour Fos 2xL, nous avons réalisé un cahier d'acteur sur les infrastructures.

Compte tenu de l'accumulation des trafics, des risques technologiques, des infrastructures et des rejets de polluants, nous demandons que chaque nouveau projet et même ceux qui modifient des installations existantes (amélioration ou extension), prévoit une réduction des impacts des installations : impacts visuels, impacts sur les rejets (eau, air), impact des risques technologiques, le bruit, les odeurs. 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.

Ce point est essentiel à l'heure où les riverains des sites Seveso sont obligés par la Loi à payer pour se protéger des risques industriels.

Notre association ne remet pas en cause l'intérêt de la ZIP de Fos qui pourrait être un atout plutôt qu'une fatalité, ni les besoins croissants de GNL, ni la nécessité pour la France d'obtenir son indépendance énergétique en possédant ses propres lieux de stockage. Malheureusement cette politique poussée par des besoins locaux et nationaux, l'est aussi pour satisfaire des rêves de prise de marchés européens, ce qui entraîne une certaine démesure dans les projets, notamment celui de Fos Faster.

Cette démesure n'est perceptible que par la population du Golfe de Fos qui doit vivre aux côtés de ces superstructures et c'est pourquoi l'impact visuel des citernes de ce projet doit être adapté afin de respecter le cadre de vie local.

Contribution de :

● M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement
40 chemin du Douanier
13270 Fos-sur-Mer
mail : golfedefos@free.fr

Président :
Romuald MEUNIER

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 2 500 exemplaires.

Crédits photos : viaduc Martigues, photo de Jacques MOSSOT ; carte des rejets d'eau, de la Sogreah ; effets thermiques, de Bureau Véritas. ©Vae Solis Corporate



CONTEXTE DU PROJET

Le GPMM et le golfe de Fos



Le port, dit "GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)" a tendance à se croire seul utilisateur du Golfe de Fos alors qu'il est avant tout constitué de nombreuses plages, nombreux ports de plaisance et sur les rives duquel 4 villes cohabitent : Martigues, Port de Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Cet ensemble représente environ 90 000 habitants. Enfin, le GPMM trouve sa place parmi cette population.

La ZIP de Fos est-elle extensible sur le domaine maritime ?

1^{ère} constatation la ZIP du GPMM est extensible et peut prendre sur la mer. En effet ce projet sera construit sur une île (terres inexistantes actuellement), sur le domaine maritime.



Ainsi le GPMM augmente sa réserve foncière en prenant sur la mer alors

qu'il dispose encore de la moitié de ses réserves actuelles pour de nouveaux aménagements.

Là, le GPMM crée un précédent en s'installant sur la mer ; les habitants du golfe peuvent à juste titre s'inquiéter car pourquoi ne pas investir tout le Golfe quand un précédent est né ? Cette inquiétude se voit justifiée par une nouvelle carte intitulée PADZIP 2010 du GPMM ; celle-ci fait apparaître deux nouvelles zones aménageables sur la mer (1 et 2).



La population voit donc de nouveaux projets s'installer, souvent sans son approbation, et du coup elle développe un sentiment de frustration au regard de ces dépenses colossales et des manques évidents d'aménagements pour les riverains (le gaz, le canal, la plage, les transports, la formation professionnelle inadaptée). A côté de ce sentiment de frustration, elle doit supporter les superstructures de ces projets et l'accumulation des pollutions qui y sont liées.

Voici donc un trait rapide du contexte dans lequel le projet Fos Faster doit s'insérer.

LE PROJET FOS FASTER, C'EST QUOI ?

Un terminal méthanier dont le but est de stocker le gaz sous sa forme liquide (GNL) dans 4 réservoirs pour une

capacité de 720 000m³. Ce gaz sera réchauffé pour être émis sur le réseau, à concurrence de 16 milliards de m³/an. Pour cela le processus utilisera de l'eau de mer à raison de 60 000 m³ / heure. Coût du projet 1,2 milliard d'euros.

Avantages

- > Impact sur l'air quasi inexistant.
- > Pas de trafic routier (le réseau de distribution est souterrain).
- > Industrie silencieuse.
- > Possible synergie (échange de l'eau avec CombiGolfe).

Inconvénients

- > 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.
- > Danger supplémentaire des navires méthaniers qui seront en attente dans le Golfe.

Notre association ne serait pas opposée à ce projet si celui-ci voulait bien tenir compte de ses voisins et de son environnement immédiat.

Cependant :

- > Actuellement aucune solution n'est proposée pour réduire l'impact visuel qu'auront ces cuves sur le Golfe.
- > Le projet ne met pas en œuvre de procédés destinés à limiter les rejets d'eau chlorée dans le Golfe (L'échange d'eau chaude/ eau froide entre Combigolfe et Fos Faster n'est qu'une hypothèse, un axe de travail).
- > Cette plateforme est à construire sur la mer ce qui implique une énorme manipulation de terres et de fonds marins.
- > Augmentation du nombre de navires méthaniers dans le Golfe dont personne ne veut tenir compte du danger.

Impact visuel



Nous rappelons que ce projet prévoit la construction de 4 citernes dont chacune aura 90 m de diamètre et 50 m de hauteur.

Rappelons aussi que les cuves de GDF, sur la demande des associations, ont été limitées à une hauteur de 40 m. Aujourd'hui Fos Faster prévoit de monter les siennes à 50 m.

C'est une course à la surenchère. Demain, après-demain, quelle hauteur feront ces citernes dans les nouveaux projets ?



Nous avons trouvé choquant que le Bureau Véritas, cabinet d'expertises qui a réalisé l'étude préliminaire des impacts environnementaux de ce projet ait écrit à propos de ces 4 réservoirs :

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

Cette affirmation est indigne d'une expertise pour un projet de terminal méthanier dont les structures seront visibles en tous points du Golfe de Fos. Parti pris flagrant d'un cabinet pour lequel la population du Golfe n'existe pas ; on pourrait traduire par "bof, il y en a déjà tellement que on peut en rajouter".

Nous pensons, au contraire, que l'impact environnemental doit être particulièrement surveillé.

Précisons que le projet de terminal méthanier se situe dans un golfe et que ses structures seront visibles en tous points du Golfe et de toutes les plages ; ceci semble être un impact socio-économique de grande importance pour le développement du tourisme nautique et la pratique de la plage reconnus dans le diagnostic du SCoT (schéma de cohérence territoriale). On peut parler là d'une grande incidence sur les activités touristiques de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

En conséquence FOS FASTER doit proposer des solutions diminuant la hauteur de ses cuves (élargissement du diamètre et réduction de la hauteur, enfouissement en partie des citernes, réduction du volume des citernes, etc ...).

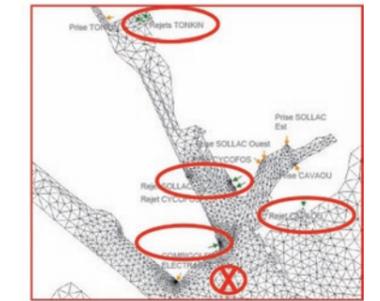
Les rejets d'eau

Fos Faster rejettera 60 000 m³ d'eau par heure, cette eau ayant été préalablement additionnée de chlore, dans le but de préserver les installations de l'industriel.

Afin de maîtriser ses rejets, Fos Faster prévoit de réutiliser les eaux rejetées par son voisin CombiGolfe, ce qui en fait un projet novateur de ce point de vue. En effet, en France, il n'existe qu'un seul autre industriel utilisant un procédé équivalent, il s'agit de GDF Fos Tonkin. Si cet échange devait se concrétiser (il n'y a pas d'accord écrit actuellement) les rejets de Fos Faster seraient réduits de 60 à 70 %.

Quoiqu'il en soit, ces rejets sont à ajouter aux 210 000 m³ / heure que les autres industriels de la ZIP rejettent dans le Golfe. Ces quantités cumulées sont très importantes et c'est pourquoi il est capital de les réduire.

Fos Faster doit donc se munir des « meilleures technologies possibles » dans le but de protéger la faune et la flore marines notamment au travers d'un système à circuit fermé fonctionnant en alternance ou en continu.



ÉTUDES ET EXPERTISES MINIMISÉES, INEXACTES VOIRE INEXISTANTE

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

Simulation des manoeuvres d'accostage

L'étude Alkyon considère que les deux directions principales de vent et de vagues sont celles du Nord Nord-Ouest (Mistral) et Sud-Est. Une seconde expertise de la Sogreah considère que "les secteurs d'agitation les plus impactant pour le projet sont du secteur SW et SSW, du secteur S et du secteur SE à SSE".



Si nous suivons ces raisonnements qui paraissent justes, pourquoi aucune étude n'a été réalisée par vents de Sud, sauf à considérer que le porteur du projet ait voulu en minimiser l'impact ?

Distances variables et inexactes



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.

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 : 5,5 km
Plage Napoléon (extrémité du They de la Gracieuse) : 5 km	Plage Fos : 6,2 km
Quartier du Mazet : 4,5 km	Ports de plaisance St Gervais : 5,5 km

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

Lorsqu'on compare l'étude de la Sogreah qui paraît très sérieuse, à l'étude du Bureau Véritas, on s'aperçoit que la distance qui sépare la pointe de la Gracieuse du bout du môle central est de 3,5 km pour Sogreah et 5 km pour Bureau Véritas ; pour nous une simple vérification sur Internet, à partir de deux points GPS nous donne une distance de 3,8 km.



Il ne s'agit pas de savoir qui a tort ou a raison, mais nous attendons d'expertises qu'elles soient exactes.

Dans ce cas nous pouvons contrôler car il s'agit de distances kilométriques mais qu'en est-il pour tous les autres calculs notamment ceux concernant les risques technologiques ?

Périmètre des dangers, sans navire à quai

Encore le Bureau Véritas, nous présente dans son étude préliminaire de sécurité industrielle, deux risques majeurs possibles afin de déterminer les distances d'effet les plus grandes à prévoir sur le terminal. Il s'agit des effets thermiques d'un feu de nuage et des effets thermiques d'un feu de nappe.

Ces schémas n'englobent pas les appontements et Bureau Véritas

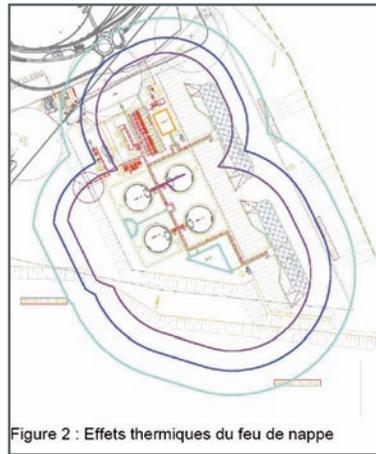


Figure 2 : Effets thermiques du feu de nappe



Figure 1 : Effets thermiques du feu de nuage

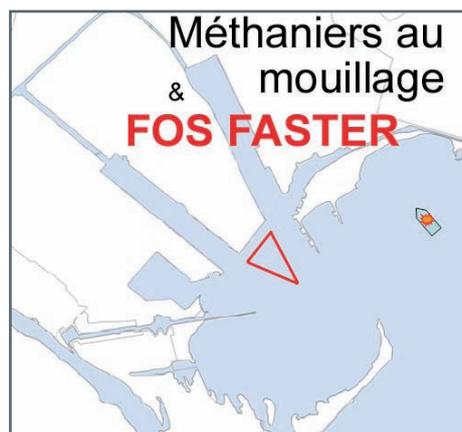
conclue que "cette étude, a permis de mettre en évidence que les distances dangereuses n'atteignaient pas les sites voisins du terminal Fos Faster".

Cette affirmation nous paraît surprenante et minimise les distances de sécurité quand on considère qu'un terminal méthanier est fait pour fonctionner le tiers de son temps avec un navire, voire deux, à quai et que dans ce cas les scénarii majorants seraient les mêmes mais avec des navires à quai agrandissant d'autant les périmètres de danger.

Plus loin dans l'étude nous apprenons que l'étude évalue uniquement les potentiels effets dominos des équipements internes au terminal ...

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.

Les navires méthaniers au mouillage



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

En effet, si chacun s'accorde pour dire que la construction de deux citernes de 160 000 m³ chacune (phase 1 du projet Fos Faster) entre dans le cadre d'un site Seveso 2, pourquoi chacun ferme les yeux sur la présence des navires méthaniers prévus, des Q-max contenant 270 000 m³, qui sont des dangers équivalents aux 2 citernes citées plus haut ? Les réponses obtenues pendant les débats sont à chaque fois les mêmes "ce n'est pas de notre compétence". Pourtant ce danger n'est pas moins important que celui du terminal et il naît de la construction dudit terminal ; il ne peut pas être négligé.

CONCLUSIONS

- > 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, transparentes et sans parti pris.
- > La CPDP doit soutenir la demande de concertation continue demandée par les 12 signataires du Pacte de concertation, demande qui fut initiée en 2004 au cours du débat public Fos 2xL et qui ne fut pas suivie d'effets.