

PROJET

DE CRÉATION D'UN NOUVEAU

TERMINAL MÉTHANIER **FOS FASTER**

NOVEMBRE 2010

cndp
Commission particulière
du débat public



L'UNION MARITIME ET FLUVIALE DE MARSEILLE-FOS PREND POSITION SUR LE PROJET D'IMPLANTATION DU NOUVEAU TERMINAL MÉTHANIER FOS FASTER

► L'UNION MARITIME ET FLUVIALE DE MARSEILLE-FOS

L'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos (ou UMF) est la fédération des professionnels portuaires. Elle regroupe les 22 professions de la chaîne logistique portuaire, ainsi que les transporteurs routiers et les chargeurs et industriels, elles-mêmes représentées ou non, en son sein, par leurs propres syndicats professionnels.

Ces 22 professions représentent près de 300 entreprises et plus de 20 000 emplois dans tout le bassin économique. Au total, ce sont 27 500 emplois directs et indirects qui sont liés à l'activité des bassins ouest, toutes activités confondues.

A ce titre, l'UMF a la légitimité pour exprimer l'opinion de la communauté industrialo-portuaire sur les projets de développement du Port de Marseille-Fos.

Contribution
conjointe de :

● UMF

10, place de la Joliette
BP 90122

13567 Marseille cedex 2

Tél. : 04 91 99 49 90

Fax : 04 91 90 89 06

Mail : umf@umf.asso.fr



► FOS FASTER : POUR SE PROJETER DANS L'AVENIR

Du point de vue stratégique, l'Union Maritime et Fluviale considère comme essentiel de prendre en compte les tendances de fond suivantes :

- l'augmentation prévue de la consommation de GNL dans l'Union Européenne,
- la nécessité stratégique de diversifier les approvisionnements en gaz de la France et de l'Union pour diminuer la dépendance aux importations par les gazoducs et les risques politiques qui peuvent y être associés, la construction de nouveaux terminaux méthaniers dans l'Union Européenne apparaissant dès lors comme inéluctable,
- l'augmentation de la capacité nationale disponible de regazéification grâce à l'implantation d'une unité supplémentaire et son impact stratégique sur l'indépendance énergétique nationale et sur l'approvisionnement énergétique du sud de la France,
- la concurrence générée par l'introduction d'un nouvel acteur qui pourra avoir un effet bénéfique sur les prix servis aux clients,
- la diversification bienvenue des trafics traités par le Port sur le segment éner-

gétique dans un contexte de stagnation voire de diminution des volumes de pétrole brut importé,

- la durée de vie de cinquante ans du terminal et la visibilité économique qui en découle,
- le caractère non-délocalisable du terminal qui fixe localement de l'activité et de l'emploi,
- le rayonnement international procuré par l'arrivée d'un opérateur d'envergure mondiale non-présent actuellement,
- l'absence d'impact environnemental lié à l'activité du site, et à l'évacuation du produit fini par gazoduc.

► BÉNÉFICES POUR LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE ET L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION

Les métiers portuaires concernés et leurs rôles respectifs

Cinq des métiers portuaires dits de « services au navire » sont concernés par l'implantation de Fos Faster, à savoir : l'agence maritime, le pilotage, le remorquage, le lamanage, et l'avitaillement.

Le rôle de l'agent maritime est d'assurer l'interface entre le bord et la terre. En tant que consignataire du navire, il représente l'armateur, qui en est l'exploitant, et effectue pour son compte toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place pour les besoins du navire ou de ce qu'il transporte, notamment en ce qui concerne les relations avec l'Autorité portuaire, le règlement des frais liés à l'escale, ou toute opération concernant le navire ou son équipage.

Le pilotage a pour mission d'assister le navire dans son approche nautique du terminal. Pour ce faire, un pilote, officier de marine marchande qui maîtrise l'environnement physique du port, les contraintes climatiques et nautiques locales et celles liées à l'environnement portuaire au moment de la mise à quai (travaux, autres navires en manœuvre, événements autres qui peuvent influencer la navigation...) et gère les contraintes liées à la sécurité (distances entre les navires, espaces de retournement...), monte à bord du navire et prend place à la passerelle où il conseille le commandant de bord dans ses manœuvres. La station de pilotage de Port de Bouc, directement concernée par l'activité de Fos Faster compte à l'heure actuelle

12 pilotes et 4 pilotines, embarcations spécialement conçues pour la mise à bord des pilotes par tous les temps, et dédiées à cette activité.

Le rôle du remorquage portuaire est d'assister les navires pour tous les types de manœuvres portuaires, comme l'accostage, l'appareillage, l'évitage ou l'assistance en lui fournissant des moyens moteurs supplémentaires. Sur des navires méthaniers tels que ceux prévus pour accoster à Fos Faster, le remorquage met en œuvre, pour une manœuvre, et selon la taille du navire et les conditions météorologiques, trois ou quatre remorqueurs d'une capacité unitaire de traction de 70 tonnes. Les remorqueurs, comme les pilotes, interviennent par tous les temps, de jour comme de nuit.

Le lamanage intervient pour sa part dans la dernière phase de l'accostage du navire, ou à la première lors de l'appareillage. Il prend en charge les aussières, communément appelées « amarres », soit pour les accrocher aux bollards pour maintenir le navire contre le quai lors de l'escale, soit pour les en décrocher et permettre au navire de s'en éloigner lorsqu'il appareille. Là encore, les opérations de lamanage s'effectuent par tous les temps, de jour comme de nuit.



La quantité et la qualité des moyens mis en œuvre par le Pilotage, le Remorquage et le Lamanage sont strictement encadrés par l'agrément délivré par l'Autorité portuaire, et contrôlé par la Direction des Affaires Maritimes et la Préfecture. L'ajustement à la baisse n'est donc pas possible lorsque le nombre d'escales traitées par le Port diminue. L'avitailleur fournit au bord tout ce dont il a besoin, tant pour le navire que l'équipage. Une des activités importantes d'avitaillement est la livraison de carburant, ou soutage, effectuée grâce à des navires spécialisés, en temps masqué, durant les opérations dites « commerciales » de chargement ou de déchargement de la cargaison du navire avitaillé.

Impact économique

L'implantation du terminal Fos Faster apportera, en phase de développement maximale, un peu plus de 2% d'escales supplémentaires au Port de Marseille-Fos, représentant un quasi doublement des escales de méthaniers traitées actuellement, pour un accroissement des recettes des professionnels portuaires d'environ 8 à 10%. Toutefois, dans le contexte économique et social actuel, l'arrivée de nouveaux trafics permet avant tout, dans un premier temps, de stabiliser les recettes et de sécuriser les emplois, et ensuite éventuellement une amélioration de la rentabilité des investissements et des moyens techniques mis en œuvre et sur lesquels les opérateurs ne peuvent pas agir.



► CONCLUSION : L'UNION MARITIME ET FLUVIALE DE MARSEILLE-FOS SOUTIENT LE PROJET FOS FASTER

Le projet Fos Faster constitue, avec 90 escales supplémentaires par an en phase initiale, et jusqu'à 180 en phase de développement maximale, avant tout une source de diversification des recettes d'être un potentiel d'accroissement de l'activité.

En conclusion, l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos apporte son entier soutien à l'implantation

du Terminal Fos Faster sur le site sélectionné. Considérant comme une certitude que des terminaux méthaniers seront construits dans les années qui viennent dans l'Union Européenne, la question est désormais de savoir si les bénéfices qui en découlent en termes d'emploi et d'activité économique seront ou non localisés dans notre région.

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 1 800 exemplaires

©Vae Solis Corporate

