

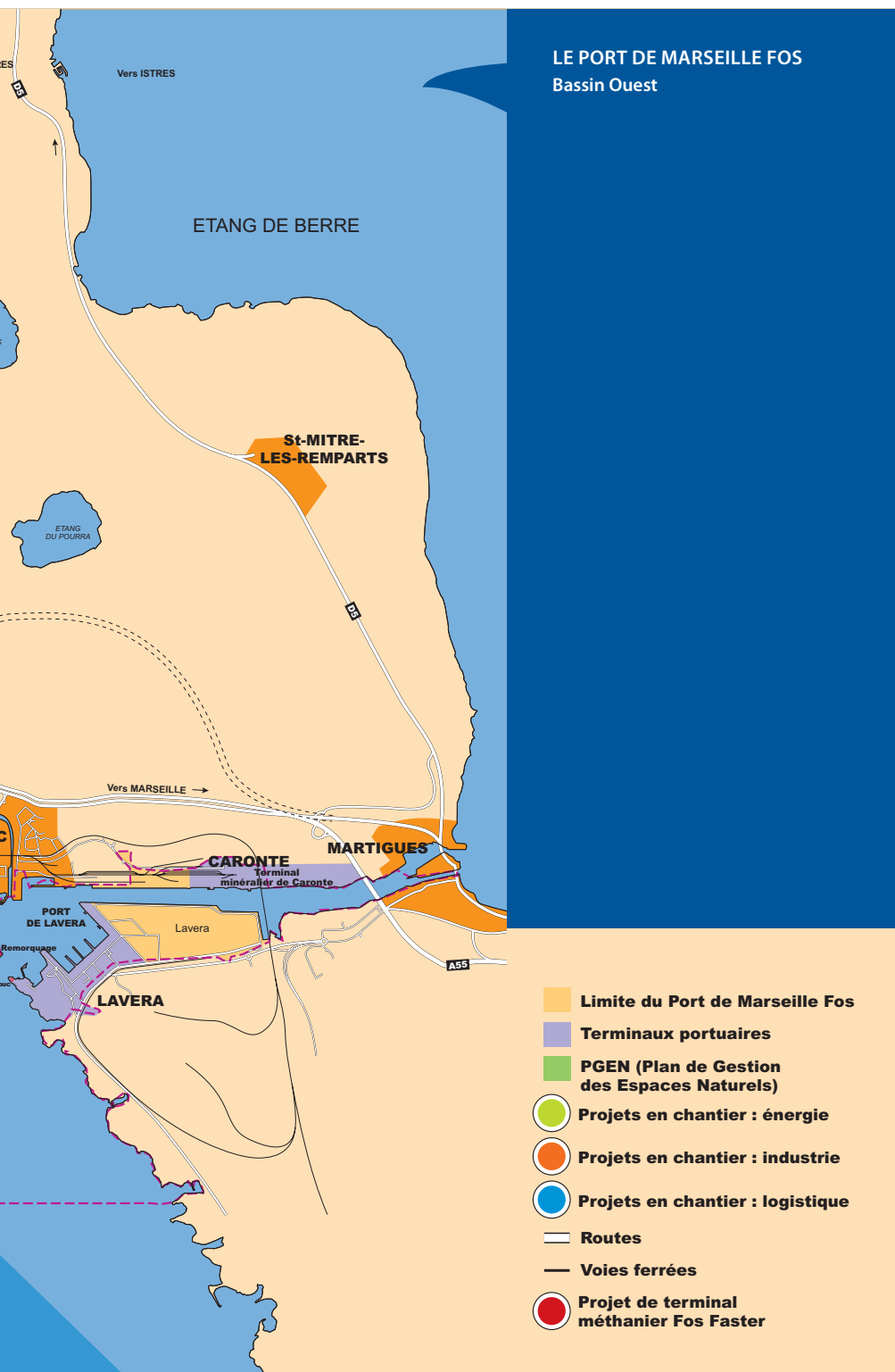




[4] Les **enjeux**  
liés  
**au territoire,**  
**environnementaux,**  
**socioéconomiques,**  
et **cadre de vie**

# Le choix du site d'implantation





Le site envisagé se situe à l'extrémité sud de la zone appelée Caban Sud du port de Fos. Le projet prévoit un dragage pour augmenter le tirant d'eau\* et garantir ainsi un accès sécurisé pour les navires. En outre, les installations terrestres du terminal (réservoirs, équipements de regazéification et bâtiments administratifs) seraient construites sur une plateforme gagnée sur la mer. Ainsi, le projet impacterait peu les usages actuels du site portuaire et les milieux naturels terrestres existants.

## L'analyse des options envisagées

Avant de choisir le site qui, au sein du port de Fos-sur-Mer, est présenté au débat public, une analyse a été réalisée en concertation avec le Grand Port Maritime de Marseille. Deux options ont été identifiées.

Les deux options ont été analysées de nouveau selon une méthode multicritères :

- > l'option « Nord » est un emplacement de 54 hectares, à mi-distance de Caban sud, avec un accès maritime de 700 mètres au maximum le long de la darse 1.
- > l'option « Sud », de 72 hectares environ, constitue un emplacement à remblayer à partir des eaux peu profondes à l'extrémité sud de Caban sud, avec un accès maritime de 800 mètres environ le long de la darse 1.

Pour étudier ce projet, Shell a signé en mars 2007 une convention avec le GPMM, convention transférée au bénéfice de Fos Faster LNG Terminal SAS en juillet 2009 après l'arrivée de Vopak comme partenaire.



L'accord prévoit une période d'étude, de concertation et de procédures administratives jusqu'au 31 décembre 2013, date à laquelle la surface envisagée pour le projet devrait être complètement figée.

Au cours de l'analyse des deux options, les observations suivantes ont été faites :

### » L'option « Nord »

> s'est avérée plus difficile d'accès pour les navires méthaniers selon les simulations de pilotage faites par ordinateur, car elle exigerait que les navires pénètrent plus loin dans la darse 1, puis virent avant l'approche finale de la jetée ;

> permettrait l'implantation d'une seule jetée, limitant ainsi les possibilités futures d'extension du terminal ;

> apporterait des contraintes supplémentaires en terme de sécurité vis-à-vis des installations voisines du port ;

> nécessiterait une grande quantité de dragage de roche relativement dure pour l'accueil de navires méthaniers de plus grande capacité (et donc de tirant d'eau\* plus important).

### » L'option « Sud », option privilégiée par le maître d'ouvrage :

> offre plus d'espace pour une exten-

sion éventuelle du terminal, en fonction de l'augmentation de la demande ;

> permet un accès plus facile aux navires méthaniers

> est située dans le périmètre de la zone industrielle de Fos

> offre la possibilité d'étudier des synergies avec la centrale électrique voisine (eau chaude / froide, chloration)

> entraîne un dragage plus important pour créer les postes d'amarrage, mais ce dragage se ferait dans des sols moins durs, au fond de la mer,

> offre un emplacement avec moins d'installations au voisinage et donc des possibilités de développement d'activités complémentaires : la cryogénie, par exemple, pourrait être mise à profit pour développer des synergies avec des activités telles que le traitement du CO<sub>2</sub>)

> constitue un défi important pour le remblaiement d'une plate-forme pouvant supporter les installations du terminal. Des études préliminaires sont en cours pour déterminer comment cet aménagement pourrait être réalisé conformément aux normes en vigueur et d'une manière acceptable du point de vue environnemental et économique.

C'est pour ces raisons que l'option « Sud »

a été considérée comme scénario de base, sous réserve que le remblaiement soit réalisable dans de bonnes conditions. Une option en mer a aussi été étudiée, de manière générique mais a été écartée pour des raisons de sécurité, de coût et de contraintes logistiques : en effet, un terminal multi-clients a besoin de capacités de stockage importantes, non compatibles avec une option off shore.

## Le site sélectionné au sein du golfe de Fos

Le projet étudié par Fos Faster LNG Terminal SAS se situe dans le port de Fos-sur-Mer, secteur Caban sud, à l'intersection des darses 1 et 2. Le site, qui accueille déjà des installations classées SEVESO II (voir Les caractéristiques du projet en matière de sécurité p.44), est limité côté mer par les deux chenaux de navigation qui mènent aux darses 1 et 2, et côté terre, par le terminal minéralier public<sup>43</sup> du Grand Port Maritime de Marseille et par la centrale électrique à cycle combinée au gaz Combigo (groupe GDF SUEZ). La darse 1 accueille de manière préférentielle les activités de vracs solides (minéral fer, bauxite, charbon, clinker, laitier) et les activités de GNL. La façade est de la darse 2 est entièrement dédiée au trafic conteneur, la façade ouest principalement aux appointements chimiques des sites SEVESO II d'Arkema et LyondellBasell Industries. Ainsi, l'implantation du terminal le long de la darse 1 est conforme au plan masse actuel du port.

L'habitation la plus proche se trouve à une distance supérieure à deux kilomètres du lieu d'implantation envisagé. Les villes de Port Saint-Louis et Fos-sur-Mer sont situées à plus de cinq kilomètres du site.

Vue aérienne du terminal de Graveleau, de la darse 2, de la pointe de Caban sud et de la pointe de Cavaou



# Les retombées socio-économiques

Le projet Fos Faster représenterait une opportunité économique significative pour le territoire des Bouches-du-Rhône.

Lors de la phase de construction d'une durée de 3 ans ½ à 4 ans, un nombre d'emplois compris entre 400 et 600 personnes en moyenne par jour est envisagé. Les besoins en emploi concernent les compétences suivantes : canalisation et mécanique, électricité, instrumentation, isolation, génie civil, construction des réservoirs, dragage et endiguement... Lors du pic d'activité du chantier, plus de 800 personnes par jour pourraient être employées sur le site.

Au cours de la phase d'exploitation, le terminal méthanier pourrait fournir entre 50 et 80 emplois directs. Un travail saisonnier de maintenance s'avèrerait par ailleurs nécessaire. En outre, les retombées économiques directes sont estimées à un montant de 20 millions d'euros par an (fiscalité locale, redevances portuaires).

Phase de construction d'un terminal méthanier



## Les effets sur l'environnement

**La réduction des impacts environnementaux ainsi que les objectifs de sécurité ont guidé les choix de Fos Faster LNG Terminal SAS. A ce stade préliminaire, des études ont été menées afin d'évaluer les principaux enjeux environnementaux relevés en première partie du dossier.**

### Mesures préliminaires relatives à l'environnement marin

Dans la perspective de la phase de concertation et de la procédure d'autorisation, Fos Faster LNG Terminal SAS a commandé la réalisation d'une étude relative à l'environnement marin du secteur méridional de Caban sud<sup>44</sup>.

Les mesures ont été réalisées entre le 1<sup>er</sup>

mai 2008 et le 15 février 2009 à partir des paramètres suivants :

- > hydrodynamique (calcul des courants marins à différentes profondeurs)
- > température de l'eau, densité, salinité et conductivité
- > composition des sédiments (granulométrie et composition chimique)
- > identification de macro-benthos<sup>45</sup>
- > qualité des organismes vivants (moules)
- > exploration du fond marin et inventaire des espèces protégées

43. Ce terminal minéralier public est en cours de transfert vers l'opérateur Carfos en application de la réforme portuaire issue de la loi du 4 juillet 2008.

44. Mesures de l'état initial du milieu marin, cabinet A. Ramade/Gérim, avril 2009

45. Le benthos regroupe l'ensemble des organismes vivant posés ou fixés sur les fonds des mers et océans.

## ZOOM

### RÉGLEMENTATION RELATIVE AUX ESPÈCES PROTÉGÉES

Ces dispositions sont régies par les articles 5 à 9 de la directive 79/409/CEE du 2 avril 1979, dite directive « Oiseaux », et par les articles 12 à 16 de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite directive

« Habitats / Faune / Flore ». L'Etat français a transposé les directives « Habitats » et « Oiseaux » par voie d'ordonnance (ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2001).

#### Projet de secteur Natura 2000 dans le golfe de Fos-sur-Mer



La protection des espèces est régie par le code de l'Environnement selon l'article L. 411-1 et L.411.2, et les arrêtés suivants :

- > arrêté du 20 janvier 1982 (modifié) relatif à la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire ;
- > arrêté du 23 avril 2007 fixant les listes des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection ;
- > arrêté du 22 juillet 1993 (modifié) fixant la liste des amphibiens et reptiles protégés sur l'ensemble du territoire ;

- > arrêté du 17 avril 1981 (modifié) fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire ;
- > arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection ;
- > arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département.

Les résultats de l'étude ont révélé que le secteur concerné ne contient aucune espèce protégée. Les données collectées seront utilisées pour les modélisations et évaluations futures portant sur les impacts potentiels du projet sur l'environnement marin. En cas de poursuite du projet, les études détaillées seront menées en conformité avec la réglementation française, avec une attention particulière portée aux problématiques spécifiques du golfe de Fos.

### Zone de dragage et de remblaiement

L'implantation du terminal Fos Faster serait située principalement au sein d'un terrain remblayé. Le dragage se traduirait par l'extraction de l'ordre de 1 à 2 millions de m<sup>3</sup> de matériaux. La constitution de la plate forme nécessiterait une quantité totale de matériau de l'ordre 1 à 2 millions de m<sup>3</sup>. L'impact sur l'environnement terrestre naturel s'avèrerait minime dans ces conditions.

D'une manière générale, le déplacement des sédiments provoqué par le dragage est susceptible d'impacter les espèces et habitats marins d'une part et la qualité de l'eau d'autre part. Dans le cadre du projet Fos Faster, la faisabilité du dragage et des travaux de remblaiement a été l'objet d'études préliminaires qui n'ont pas relevé de problèmes environnementaux majeurs. Le maître d'ouvrage Fos Faster prendra néanmoins toutes les mesures préventives nécessaires afin de réduire les impacts éventuels.





Opération de dragage dans le port de Rotterdam

Les matériaux qui serviront à la constitution de cette plateforme proviendront de différentes sources :

- > du dragage effectué au sein même du site Fos Faster (dragage au niveau de la zone des quais d'accostage des méthanières). Seuls les matériaux de type sableux permettant une bonne stabilité et assise des installations seront récupérés ;
- > du dragage effectué au niveau de la darse 1, dans le cadre des projets du GPMM. les zones d'extraction et la provenance des matériaux nécessaires à l'élévation du remblai seraient décidées en étroite collaboration avec les autorités portuaires. Les matériaux récupérés pour le remblaiement seront compatibles avec les besoins du projet ;
- > de carrières ;
- > de sites divers (zone Europe).

En ce qui concerne les deux dernières sources d'approvisionnement des matériaux, le projet Fos Faster privilégiera le transport fluvial/maritime afin de mini-

miser la circulation routière, compte tenu des quantités importantes à mettre en œuvre. De ce fait, les impacts liés au trafic routier seraient moindres.

En ce qui concerne l'approvisionnement des matériaux de carrières, l'option de transport par barges serait privilégiée depuis les sites installés sur la vallée du Rhône (jusqu'en Isère), alors que l'approvisionnement de matériaux par bateaux pourrait être effectué depuis des sites plus éloignés (Europe).

Ainsi, l'option de provenance des matériaux issus de carrières située dans la vallée du Rhône est privilégiée. Cette option permet d'acheminer les matériaux par voie fluviale jusqu'au site. Elle limite ainsi l'impact lié au trafic routier et réduit l'empreinte carbone du chantier.

On peut aussi préciser à ce stade que l'organisation des travaux de dragage et de remblaiement est prévue pour minimiser la turbidité\* de l'eau du golfe. Cette orga-

nisation pourrait inclure des simulations en 3 dimensions sur ordinateur pour déterminer les impacts ainsi que le périmètre dans lequel la turbidité serait accrue. Cette simulation permet de s'assurer que les niveaux de turbidité ne dépassent pas des seuils limites dans des zones sensibles du point de vue de l'environnement marin. Pendant le chantier, des stations de contrôle peuvent être installées afin de vérifier que les niveaux constatés restent en dessous des seuils définis suivant les normes en vigueur. Pour limiter la turbidité, des mesures existent : de vastes filtres peuvent être installés pour piéger la vase qui serait emportée avec l'eau utilisée pendant les travaux. Une fois que la plateforme est remblayée, les systèmes de drainage comportent eux-aussi des filtres pour limiter la quantité de vase rejetée dans les eaux du golfe.



# Les enjeux liés au cadre de vie

Caban sud s'analyse comme un territoire en situation de transition naturelle, entre Camargue et monde industriel. La condition d'une intégration réussie de Fos Faster nécessite ainsi une vision globale de l'aménagement du golfe de Fos. Située au sein d'un secteur profondément modifié, la pointe de Caban sud ne perturbe ni les paysages de la Crau ni ceux de Camargue. Sa position à l'extrémité de la zone industrialo-portuaire permet par ailleurs d'éviter l'interférence avec les autres usages du site. Fos Faster n'est situé ni à proximité de plages (Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône), ni de zones d'exploitation conchyliques (à 2,3 km), ni des zones de loisirs nautiques.

## Les impacts temporaires

La période du chantier entraîne des impacts temporaires tels qu'un trafic routier supplémentaire, un éclairage temporaire et du bruit. Cependant cet impact devrait être faible, voire négligeable pour les riverains compte tenu de l'éloignement du site par rapport aux premières habitations et des mesures qui sont envisagées pour réduire ces impacts.

## Les impacts possibles sur la qualité de l'air et les effets sur le changement climatique

En fonctionnement normal, le terminal ne produit quasiment aucune émission de gaz à effet de serre grâce au recyclage des vapeurs de GNL et par la limitation du nombre d'interconnexions prévues sur les tuyauteries (afin de limiter les fuites potentielles).

Lors de la mise en service du terminal et des travaux de maintenance, le gaz naturel émis peut être évacué par combustion pour une période très limitée (environ une semaine). Lors des travaux de maintenance, les équipements sont isolés du circuit du GNL\*, et le GNL\* vidé des tuyaux retourne dans les réservoirs par un système prévu à cet effet. Le gaz naturel résiduel, toujours dans des quantités très réduites, est ensuite purgé avec de l'azote et évacué dans l'atmosphère.

En situation d'urgence, le GNL\* pourrait être évacué dans l'atmosphère sans être brûlé afin de garantir la sécurité de l'installation.

Lors de la phase chantier, la majeure partie des émissions atmosphériques d'un projet comme celui-ci est liée à la circulation de véhicules (approvisionnement des matériels de construction) et aux poussières. Des mesures préventives et restrictives permettent de réduire ces émissions, notamment la couverture des routes d'accès avec du gravier, l'arrosage en période de sécheresse, la limitation de vitesse de circulation et la couverture des matériaux. Les autres émissions polluantes du chantier peuvent être limitées d'une part par le respect de la réglementation française relative aux émissions des moteurs et, d'autre part, par l'utilisation préférentielle de matériels utilisant l'énergie électrique au détriment du fuel, chaque fois que c'est possible.

En période d'exploitation, les choix faits pour le traitement des surfaces permettent de réduire la quantité de poussière et de sable en cas de vent fort.

En exploitation, la circulation routière supplémentaire est limitée, en dehors des personnes qui viennent travailler sur le site, aux produits nécessaires à l'exploitation du terminal (azote, eau). Le transport d'une partie de ces produits est également assuré par canalisation, tout comme le transport du gaz naturel évacué vers le réseau de transport. En outre, il n'est pas prévu de faire fonctionner en permanence des moteurs diesel. Ces derniers ne fonctionneraient qu'en situation de secours. Des pompes à incendie fonctionnant au diesel pourraient être mises en service de manière exceptionnelle pour des tests.

Dans tous les cas, l'organisme Airfobep peut fournir des indicateurs de la qualité de l'air par le biais de mesures régulières.

La pointe de Caban Sud ne perturbe ni les paysages de la Crau ni ceux de Camargue

Paysage de Camargue



Paysage de Crau



## Les impacts possibles sur la qualité des sols et des sous-sols

Il convient de noter d'abord que, contrairement au pétrole, le gaz naturel est plus léger que l'air. Il s'évapore tout de suite dans l'air sans laisser de trace au sol : une pollution environnementale des sols par le gaz naturel n'est donc physiquement pas possible.

Dans tous les cas, lors des phases de chantier et d'exploitation, des mesures sont prises conformément à la réglementation afin de prévenir la pollution des sols et sous-sols. Le dossier de demande d'autorisation exposera, si le projet se poursuit, l'ensemble des mouvements de terre nécessaires à la construction de la plateforme. En particulier, le traitement de la terre doit faire l'objet d'un plan préalable bien précis, puis d'un contrôle et d'un suivi, de sorte qu'à l'issue du chantier, il soit possible de vérifier dans quelles conditions les matériaux ont été apportés, déplacés ou enlevés et transportés ailleurs.

A ce stade, on peut déjà affirmer que, lors du chantier, le stockage des pro-

duits liquides s'effectuerait dans des espaces clos par des rétentions afin d'éviter l'épandage de produits au sol. Si cela devait arriver, le plan de surveillance environnementale du chantier prévoirait une procédure de signalement et de nettoyage, en conformité avec les normes françaises en vigueur. En outre, sur un chantier de ce type, les équipements de construction sont soumis à des inspections régulières pour prévenir les fuites éventuelles de produits liquides.

## L'impact des prises et des rejets d'eau

Lors de la phase d'exploitation, l'impact de l'activité du terminal sur les eaux marines environnantes est lié au rejet des eaux légèrement chlorées utilisées pour la regazéification.

En effet, pour le processus de regazéification du GNL, il est prévu que de l'eau soit prélevée dans le port (côté darse 2), au moyen d'une station de pompage qui serait équipée d'un filet de protection pour les poissons et de filtres à particules, afin d'éviter l'encrassement par la vase de la tuyauterie vers le terminal et afin de mi-

nimiser en parallèle les effets sur le milieu marin.

L'électro-chloration permet d'éviter le développement d'espèces marines dans la tuyauterie alimentant les échangeurs de chaleur. L'eau est ensuite drainée via des circuits ouverts vers un bassin de rétention où les concentrations de solution chlorée diminuent encore. A la sortie de ce bassin de rétention, et avant que l'eau ne soit rejetée dans le milieu marin, un contrôle régulier de sa qualité est prévu pour s'assurer que les concentrations de chlore ont été quasiment réduite à zéro. En outre, le système de regazéification du GNL\* entraîne un refroidissement de l'eau utilisée à travers les échangeurs de chaleur et envoyée vers la darse 1. Estimé entre 5°C et 7°C, le refroidissement exact sera évalué par une étude ultérieure. Des simulations préliminaires en 3D du panache thermique de rejet d'eau froide montre que cette eau se mélange dans un secteur très proche du terminal, minimisant ainsi l'impact éventuel sur le milieu marin.

### Schéma de synergie possible des rejets d'eaux



#### Legende :

- 1 - Prise d'eau Combigo Golf
- 2 - Sortie Combigo Golf des eaux de rejets
- 3 - Possibilité de récupérer les eaux de rejet de Combigo Golf vers le terminal Fos Faster (échangeurs de chaleur)
- 4 - Prise d'eau de Fos Faster lorsque seul en service
- 5 - Circuit d'eau de réchauffement du gaz et rejet en darse 1





Si le projet se poursuit, il est prévu dans le cadre des études détaillées que ces simulations soient complétées pour définir le système de rejet le plus efficace possible pour optimiser les effets de mélange d'eau.

Le rejet d'eau du terminal méthanier serait situé à proximité du rejet d'eau chaude de la centrale électrique Combigoïlle voisine. Les synergies entre les deux exploitations font l'objet de discussions entre les deux opérateurs afin de voir comment les eaux de refroidissement de la centrale pourraient être partiellement redirigées vers le terminal méthanier. Ceci permettrait de rejeter des eaux proches de la température de la mer (voir schéma ci-contre).

Si une telle synergie s'avère réalisable, elle sera intégrée dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter (DDAE)\* du projet Fos Faster. Il est néanmoins nécessaire de prévoir que les deux systèmes, celui du

terminal et celui de la centrale électrique, puissent fonctionner de manière indépendante.

### La pollution lumineuse

Des sources d'éclairage artificiel sont disposées sur les installations comme celles qui sont prévues, afin de faciliter l'accostage des navires de nuit, les travaux de maintenance et le repérage aérien du site. Le terminal sera néanmoins implanté au cœur d'un site concentrant plusieurs installations industrielles et portuaires : les sources lumineuses sont nombreuses. En outre, des mesures peuvent être prises afin de réduire les nuisances : les éclairages peuvent être orientés de haut en bas et l'intensité lumineuse diminuée en période de faible activité. Une étude d'impact sera menée par ailleurs afin d'optimiser le choix des installations lumineuses.

### Le bruit

De manière générale, l'homologation du matériel employé, le respect des horaires de travail et l'isolement du site permettent d'éviter au maximum les nuisances sonores, en conformité avec l'arrêté du 23 janvier 1997 en matière de protection contre le bruit.

Pendant le chantier, le bruit le plus notable devrait être lié aux moyens et techniques utilisés pour la réalisation des fondations. Cependant, les horaires de travail pratiqués limitent les nuisances pour les riverains.

Le terminal méthanier en exploitation ne générera pas d'importantes émissions sonores. L'impact devrait être négligeable pour les habitations les plus proches si-

tuées à plus de deux kilomètres du site. En effet, dans le périmètre du terminal, des mesures de réduction du bruit des installations (tuyaux, pompes, compresseurs) sont mises en œuvre pour faciliter le travail des équipes d'exploitation et de maintenance. Ces mesures protègent de fait les riverains du terminal.

### L'impact sur le fonctionnement des éoliennes voisines

Dès la phase de conception des plans préliminaires d'implantation du projet, Fos Faster s'est attaché à respecter une distance d'au moins 300 mètres des éoliennes voisines. Cela afin d'éliminer tout impact leur efficacité. Quelle que soit la disposition envisagée pour les réservoirs (alignée ou quadrangulaire dans le cas de l'implantation de quatre réservoirs), ces derniers seraient situés à distance suffisante.



Ce photomontage a été réalisé à partir de 3 photographies prises avec un objectif de 50 mm, focale se rapprochant le plus de l'œil humain

Éoliennes existantes





# Glossaire et abréviations

<b>AIE</b>	Agence Internationale de l'Energie
<b>Airfobep</b>	Association chargée de la surveillance des polluants atmosphériques et l'information relative à la qualité de l'air dans la zone de l'étang de Berre et de l'ouest des Bouches-du-Rhône
<b>CLIC</b>	Commission Locale d'Information et de Concertation
<b>CLIE</b>	Commission Locale d'Information et d'Echanges
<b>CNDP</b>	Commission nationale du débat public
<b>Conchyliculture</b>	Elevage et culture de coquillages
<b>CPDP</b>	Commission particulière du débat public
<b>CPER</b>	Contrat de Projets Etat-Région
<b>CRE</b>	Commission de régulation de l'énergie : autorité administrative indépendante chargée de veiller au bon fonctionnement des marchés de l'électricité et du gaz en France.
<b>Cryogénie</b>	Production de basses températures
<b>CYPRES</b>	Centre d'information du public pour la prévention des risques majeurs et la protection de l'environnement - site web : <a href="http://www.cypres.org/site">www.cypres.org/site</a>
<b>DDAE</b>	Dossier de demande d'autorisation d'exploiter
<b>DGEC</b>	Direction générale de l'Energie et du Climat
<b>DN</b>	Diamètre nominal
<b>DREAL</b>	Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>DRIRE</b>	Direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
<b>DTA</b>	Directive territoriale d'aménagement
<b>Dulçaquicole</b>	Faune ou flore évoluant en milieu d'eau douce
<b>Electro-chloration</b>	Procédé d'électrolyse, l'électro chloration consiste en la production d'hypochlorite de sodium à partir de sel (eau de mer) et d'électricité. La solution est obtenue à partir du sel de l'eau de mer et injectée dans l'eau utilisée pour refroidir le GNL dans les échangeurs de chaleur (ORV).
<b>EPIC</b>	Etablissement public à caractère Industriel ou Commercial
<b>Exemption</b>	Une exemption à la régulation de l'accès des tiers à une infrastructure gazière qui encadre notamment les tarifs d'utilisation du terminal peut être décidée par les ministres concernés sur proposition de la CRE.
<b>Faunistique</b>	Se rapporte à la faune (ensemble des animaux)
<b>Floristique</b>	Se rapporte à la flore (ensemble des végétaux)
<b>GHI</b>	Groupement d'Hygiène Industrielle
<b>GIES</b>	Groupement Inter Entreprises de Sécurité
<b>GIPHISE</b>	Groupement Interprofessionnel pour la Prévention, l'Hygiène Industrielle et la Sécurité dans les Entreprises
<b>GNL</b>	Gaz naturel liquéfié
<b>GPMM</b>	Grand Port Maritime de Marseille
<b>GRTgaz</b>	Gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel. Filiale du groupe GDF SUEZ en charge du transport du gaz dans la majeure partie de la France.
<b>GTIS</b>	Groupement Technique Inter Sociétés
<b>Hinterland</b>	Arrière-pays
<b>ICPE</b>	Créée par la loi n°76-663 du 19 juillet 1976, une Installation classée pour la protection de l'environnement désigne une installation pouvant présenter un danger ou des inconvénients pour la commodité du voisinage. La législation relative aux ICPE est codifiée au Titre 1 du Livre V du Code de l'environnement et prévoit que ces installations doivent obtenir une autorisation préfectorale ou être déclarées avant leur mise en service.
<b>Loi Barnier</b>	Loi n°95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement : elle introduit le principe de participation sous la forme du débat public.
<b>Macro-benthos</b>	Le benthos regroupe l'ensemble des organismes vivant posés ou fixés sur les fonds des mers et océans. Le macro-benthos désigne les animaux benthiques d'une taille supérieure à un millimètre.
<b>MASE</b>	Manuel d'Amélioration Sécurité Entreprises

<b>MEEDDM</b>	Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
<b>Mytiliculture</b>	Elevage et culture de moules
<b>Peak oil</b>	Pic de production pétrolière
<b>Réseau Natura 2000</b>	Réseau européen de sites écologiques dont les deux objectifs sont : la préservation de la diversité biologique et la valorisation du patrimoine naturel.
<b>NOx</b>	Regroupe les oxydes d'azote, NO et NO <sub>2</sub>
<b>PACA</b>	Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur
<b>PAM</b>	Port Autonome de Marseille
<b>PIP Gaz</b>	Plan Indicatif Pluriannuel des Investissements dans le secteur du gaz : document prospectif transmis par le ministère en charge de l'énergie au Parlement.
<b>POI</b>	Plan d'Opération Interne
<b>PPI</b>	Plan Particulier d'Intervention
<b>PPMS</b>	Plan Particulier de Mise en Sécurité
<b>PPRT</b>	Plan de Prévention des Risques Technologiques. La loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages prévoit l'élaboration de Plans de Prévention des Risques Technologiques. Leur objectif est de résoudre les situations incommodes en matière d'urbanisme héritées du passé et de mieux encadrer l'urbanisation future. Les PPRT concernent les établissements SEVESO II à haut risque dits AS (autorisés avec servitude).
<b>RTE</b>	Réseau de Transport d'Electricité, gestionnaire du réseau.
<b>SAN Ouest Provence</b>	Syndicat d'Agglomération Ouest Provence. Syndicat intercommunal regroupant les communes d'Istres, Fos-sur-Mer, Miramas, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Grans et Cornillon-Confoux.
<b>Sansouires</b>	Herbus (terme méditerranéen)
<b>Schéma Régional de Développement Economique (SRDE)</b>	Elaboré pour 5 ans, le SRDE vise à coordonner les actions de développement économique, promouvoir un développement économique équilibré de la région et développer l'attractivité du territoire.
<b>SESAM</b>	Secours dans un Etablissement Scolaire face à l'Accident Majeur
<b>Seuil haut</b>	Selon la nomenclature des Installations classées pour la protection de l'environnement (Code de l'environnement), le seuil haut qualifie les activités devant être autorisées avec servitude d'utilité publique. Cette distinction est principalement établie à partir de la quantité de produits toxiques, inflammables ou explosifs utilisés ou stockés.
<b>SEVESO II</b>	La directive n°96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 dite SEVESO II concerne la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.
<b>SMHV</b>	Séisme maximum historiquement vraisemblable
<b>SOx</b>	Regroupe les oxydes de soufre (SO et SO <sub>2</sub> )
<b>SPPPI</b>	Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles
<b>STMFC</b>	Société du Terminal Méthanier de Fos Cavaou
<b>They</b>	Dépôt de sable et de vase en bordure du Grand Rhône
<b>TIGF</b>	Total Infrastructures Gaz de France, filiale du groupe Total, gestionnaire du réseau de transport du gaz dans le sud-ouest de la France. TIGF gère également les stockages souterrains de gaz de Lussagnet et d'Izaute.
<b>Tirant d'eau</b>	Distance entre la ligne de flottaison et le point le plus bas du bateau
<b>Turbidité</b>	Mesure de l'aspect trouble de l'eau
<b>ZIP</b>	Zone industrialo-portuaire
<b>ZNIEFF</b>	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique. - Zones de type I (ZNIEFF I) : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable. - Zones de type II (ZNIEFF II) : grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

# Liste des études

## faites ou en cours

## sur le projet Fos Faster

Bureau d'Etude	Libellé étude	Date de publication
Bureau Veritas (Aix en Pce)	Etude préliminaire des impacts environnementaux	Mars 2010
Bureau Veritas (Paris)	Etude préliminaire vis-à-vis des risques d'accidents majeurs	Mars 2010
Alkyion	Etude de manœuvre maritime	Octobre 2007
GERIM	Mesure de l'état initial du milieu marin Fos/mer	Avril 2009
FUGRO	Etude géotechnique préliminaire	Mai 2010
FUGRO	Étude préliminaire de l'alea de sismicité	Mai 2010
ARCADIS	Cartographie des éléments de géotechniques zone portuaire de Fos/mer	Mai 2010
SOGREAH	Pré étude environnementale du volet maritime	Mai 2010



Rédaction : C&S Conseils

Conception-réalisation : **PARIMAGE**

Crédits photos et iconographies : Vopak, GPMM, Shell, Fos Faster, Bureau Veritas, Parimage





