

## PROJET

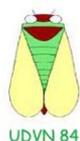
DE PROLONGEMENT DE L'EXPLOITATION DU

TERMINAL MÉTHANIER **FOS TONKIN**



OCTOBRE 2010

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public



### ► PRÉSENTATION DE L'URVN ET DE SON RÉSEAU ASSOCIATIF

L'Union Régionale Vie et Nature (URVN) fédère, à travers son réseau d'unions et de fédérations départementales, près de 200 associations de protection de la nature et de l'environnement en Provence-Alpes-Côte d'Azur. L'URVN, affiliée à la fédération nationale France Nature Environnement (FNE) est une force de coordination et de propositions d'actions pour mettre en œuvre le développement durable dans la région PACA. La position présentée ci-dessous est co construite avec FNE, les fédérations départementales de l'URVN et leurs associations, encrées sur les territoires concernés par le projet : le Vaucluse et les Bouches du Rhône, ainsi qu'avec la Fondation Surfrider Europe.

### ► POSITION GÉNÉRALE SUR LE PROJET

L'URVN et son réseau, soutiennent et défendent tous les projets qui contribuent à la mise en œuvre du développement durable sur les territoires. Conformément aux orientations du Grenelle de l'environnement, les énergies renouvelables et les économies d'énergie constituent pour l'URVN la voie d'avenir sur laquelle il convient de rapidement s'engager afin de lutter contre le réchauffement climatique. **Ainsi l'URVN et son réseau émettent une position nuancée par rapport à ce projet.** Le gaz naturel liquéfié (GNL) est une énergie moins polluante que le pétrole et le charbon, sa combustion émet deux fois moins de CO<sub>2</sub> que le charbon, et, son n'utilisation n'émet pas de poussières ni de suies. Pourtant le GNL reste une énergie fossile, limitée et ayant un impact environnemental conséquent.

**Contribution  
conjointe de :**

● **URVN PACA**

60, rue Saint Ferréol,  
13001 Marseille

Tél. : 04 91 33 44 02

[urvnmandabouard@gmail.com](mailto:urvnmandabouard@gmail.com)

<http://www.urvn.fr>



## Des points positifs...

L'URVN a néanmoins bien conscience que la prolongation du terminal méthanier à Fos-sur-Mer, offre des avantages :

- le **maintien des emplois existants** et la création d'emplois directs et indirects durant la phase de chantier,
- le **maintien d'une diversité d'approvisionnement** en GNL puisque l'usine assure 30 % de la consommation française de gaz, accroissant d'une part la sécurité, et permet, d'autre part, le maintien d'une porte d'entrée du gaz dans le sud de la France,
- le bénéfice de disposer au préalable d'une structure déjà existante et donc de **réduire l'impact des travaux** sur l'environnement par rapport notamment à la création d'une nouvelle structure,
- une amélioration de la sécurité par le remplacement des équipements vétustes (réservoirs et appontements) par de nouvelles installations devant impérativement présenter des niveaux de sécurité nettement supérieurs,
- une **possibilité d'amorcer une transition vers les énergies propres**. Le gaz pourrait en partie servir de transition entre le pétrole et les énergies renouvelables, puisque la « décarbonation » de l'énergie, s'effectuera de manière progressive.

## Mais aussi des points négatifs...

Pourtant, ce projet de prolongation de l'activité du terminal méthanier Fos Tonkin présente également des inconvénients :

- un **impact non négligeable sur certaines espèces terrestres et marines et sur des milieux naturels** d'intérêt durant la phase travaux ainsi que durant la phase exploitation,
- le maintien d'un **niveau de risque élevé** menaçant la sécurité de la population,
- un **renforcement seulement partiel de la sécurité d'approvisionnement** énergétique de la France, puisque ce projet repose sur l'importation,
- ce projet constitue un investissement discutable car « **la meilleure énergie est celle que l'on ne consomme pas** ». Ainsi, il nous paraît primordial de mener avant toute chose, une véritable lutte contre le gaspillage énergétique, associant l'ensemble des acteurs pour réaliser des économies d'énergie et faire rapidement et durablement baisser la demande énergétique. **Ainsi, peut-on dire que ce projet de prolongation de 20 ans de l'activité du terminal méthanier, au vu de l'investissement financier important qu'il suppose, soit pertinent ? Dans 20 ans, que deviendra le terminal ? Ne vaudrait-il pas mieux investir dès maintenant dans les énergies renouvelables et les économies d'énergies ?**

Il paraît indispensable de s'assurer que ce projet ne rentre pas en concurrence avec d'autres projets Français ou Européens du même type pouvant conduire à terme à des surcapacités. Il conviendrait donc d'inclure ce projet dans un plan énergétique global à moyen terme prévoyant le basculement progressif vers les énergies non fossiles.

L'URVN et son réseau d'associations émettent donc une position nuancée par rapport à ce projet. Ils ne sont pas opposés à la prolongation du terminal qui, par rapport à la création d'un nouveau terminal présente l'intérêt d'être déjà construit et d'avoir été exploité sans incident majeur, d'avoir un coût global moins élevé, et d'engendrer moins d'impacts sur l'environnement. Pourtant cela ne signifie pas que ce projet ne cause pas d'impact au quotidien sur la santé des habitants et sur la qualité des milieux qui l'entourent. **Les travaux envisagés** pour la prolongation de l'activité risquent potentiellement d'aggraver ces impacts, et **méritent donc d'être réfléchis et encadrés**. Si le projet est validé, il nous paraît impératif qu'Elengy s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures de protection nécessaires au maintien des écosystèmes et à la sécurité des personnes.

## ► PHASE TRAVAUX

### Un nouvel appontement : une option à proscrire

Le projet soumis au débat propose deux options possibles quant à la disposition de l'appontement. La construction d'un nouvel appontement engendrerait une modification de la bathymétrie, de la circulation des courants et un dragage plus important. Au vu de son moindre impact sur l'environnement, **l'URVN et son réseau demandent donc que l'option retenue soit celle de la rénovation de l'appontement actuel.**

## Protection de la zone

Durant la totalité de la phase de travaux, **la protection et le confinement de l'ensemble de la zone est impérative**, afin d'éviter la propagation des vases polluées durant le chantier, et d'empêcher l'aggravation de la turbidité de l'eau. Les sédiments de cette zone sont fortement pollués par les divers rejets industriels et les remettre en suspension causerait un impact non négligeable sur l'écosystème marin.

## Traitement des matériaux extraits de la zone et déchets de démolition

Concernant l'extraction des matériaux durant la phase de dragage, il apparaît indispensable que **l'ensemble des extractions effectuées** durant la construction, ne soient pas réutilisées mais **fassent l'objet d'un stockage confiné ou d'un traitement adapté**, afin de ne pas causer une pollution dû aux sédiments déjà pollués. Afin de définir leurs destinations finales (recyclage, stockage, mise en décharge, élimination, traitement...) les déchets de démolition et les déblais divers devront faire l'objet d'analyse.

## Nature des matériaux utilisés

**Il est indispensable d'avoir des garanties sur la nature de l'ensemble des matériaux** utilisés pour le remblaiement et pour la fabrication des bétons. Les matériaux inertes, neutres, sans adjuvants sont à utiliser.

## Bilan carbone du projet

D'autre part, afin de limiter au maximum l'impact de ce projet sur l'environnement tant durant la construction que durant l'exploitation, **l'URVN et son réseau souhaiteraient que les industriels présentent le bilan carbone** du projet et que **toutes les dispositions soient prises** pour réduire l'émission de gaz à effet de serre.

## ► PHASE EXPLOITATION

### Impact sur l'eau

L'écologie industrielle constitue une piste intéressante à creuser, et dans l'optique de réduire les impacts sur l'environnement, il est indispensable de recycler tout ce qui peut l'être. **Pour l'URVN et son réseau, les synergies avec Air Liquide méritent d'être approfondies et il serait intéressant de nouer d'autres synergies et d'étudier la possibilité d'utiliser de l'eau en circuit totalement fermé** (pour regazéifier le gaz) afin de n'émettre aucun rejet dans le golfe.

Les rejets d'eau électro-chlorée sont minimisés, pourtant, combiné à la thermie, et à la chimie du Golfe inconnue à cause des nombreux rejets des industries voisines mais aussi à celles implantées le long du Rhône, ces rejets ont inévitablement des conséquences sur le Golfe et **doivent faire l'objet d'une étude précise et d'un suivi sérieux et régulier** tout le long de la

durée de vie du projet (phase travaux et exploitation). Toujours pour limiter les impacts, **pourquoi ne pas étudier les méthodes non chimiques alternatives au chlore pour empêcher la prolifération des micro-organismes ?**

### Impact sur l'air et le sol

**L'URVN et son réseau demandent qu'Elengy prenne toutes les dispositions pour limiter au maximum les rejets dans l'air** et limiter ainsi les impacts sur la santé de la population et les effets cumulatifs à long terme. L'URVN demande que les sols sur lesquels étaient implantés les réservoirs qui vont être démantelés soient dépollués et que l'ensemble du site soit remis en état après l'exploitation.

### Impact sur la faune et la flore

Ce projet se situe à proximité de nombreux sites classés Natura 2000 pour leur caractère remarquable. Pourtant, ce projet a un impact direct et/ou indirect sur certaines espèces animales et végétales terrestres et marines qui représentent de forts enjeux et nécessitent d'être protégées. Le plan d'implantation des nouveaux équipements a été revu en tenant compte de ces éléments mais ce projet aura tout de même un impact sur ces espèces.

**L'URVN et son réseau demandent donc à ce que des mesures**



**compensatoires adéquates** (et cela après études approfondies) **soient prises** pour protéger ces espèces.

### Impact sur la sécurité

Ce type d'installation, impliquant le stockage de substance potentiellement inflammable et explosive en grande quantité, et se situant à proximité d'un grand nombre d'établissements classés SEVESO seuil haut et des aéroports d'Istres et de Marseille Provence, présente des risques importants d'un point de vue de la sécurité. Même si en 38 ans d'exploitation aucun accident majeur n'est à déplorer sur le site, **il est indispensable qu'Elengy prenne toutes les dispositions permettant de réduire au maximum les risques** liés à l'installation et profite de ce projet pour équiper le terminal de système de sécurité plus avancé.

Dans ce contexte il est indispensable qu'une étude risque soit réalisée avant l'engagement de l'enquête publique afin d'en tirer si nécessaire des éléments pour améliorer la sécurité des installations. Cette étude doit prendre en compte les risques vis à vis, des personnes, des biens et de l'environnement, en mer comme sur terre, en tenant compte de différentes situations de fonctionnement et des effets dominos possibles entre les sites industriels, mais aussi des accidents d'aéronefs ou de navires, actes de malveillances, attentats.

D'autre part, **l'URVN et son réseau demandent que durant les phases de travaux et d'exploitation, les règles de sécurité soient rigoureusement appliquées**, afin d'assurer la protection du personnel.

## CONCLUSION

Au vu de ce constat, **l'URVN et son réseau demandent la création d'une commission de concertation sur l'ensemble des projets d'aménagement** du GPMM afin d'avoir une vision globale des projets en préparation.

L'URVN et son réseau souhaitent que le GPMM adopte une réelle démarche de développement durable et **demandent la réalisation d'un contrat de territoire durable** établi entre l'Etat, le GPMM, les acteurs économiques, les acteurs sociaux, les collectivités et les associations de protection de la nature et de l'environnement, intégré au projet stratégique du GPMM, afin de prendre en considération l'aspect environnemental dans les projets d'aménagements du GPMM.

Pour conclure, **l'URVN et son réseau ont choisi d'adopter une position nuancée par rapport au projet de prolongation du terminal Fos Tonkin**, non pas parce qu'ils y sont opposés, car ce projet présente des avantages et d'un point de vue environnemental engendrerait moins d'impact que la construction d'un nouveau terminal, mais parce qu'il est nécessaire que s'il est validé, ce projet intègre bien l'ensemble des paramètres et des mesures visant à limiter son impact sur la population et l'environnement.

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

©Vae Solis Corporate