

## PROJET

### DE PROLONGEMENT DE L'EXPLOITATION DU TERMINAL MÉTHANIER **FOS TONKIN**



NOVEMBRE 2010

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public



## L'UNION MARITIME ET FLUVIALE DE MARSEILLE-FOS PREND POSITION SUR LE PROJET PROLONGATION DE L'EXPLOITATION DU TERMINAL FOS TONKIN

### ► 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](mailto:umf@umf.asso.fr)



## ► FOS TONKIN : PÉRENNISER UNE ACTIVITÉ HISTORIQUE DU PORT DE MARSEILLE-FOS

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,
- la contribution au maintien de la capacité nationale disponible de gazéification par la prolongation de l'exploitation du terminal de Fos Tonkin, et son impact stratégique sur l'indépendance énergétique nationale et sur l'approvisionnement énergétique du sud de la France,
- la visibilité économique qui découle de la prolongation de l'exploitation pour vingt ans,

- le caractère non-délocalisable du terminal qui fixe localement de l'activité et de l'emploi,
- l'absence d'impact environnemental lié à l'activité du site, et à l'évacuation du produit fini par gazoduc.

## ► IMPACT 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'activité de Fos Tonkin, 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 sur 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 Tonkin 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 Medmax qui accostent à Fos Tonkin, le remorquage met en œuvre, pour une manœuvre, et selon la taille du navire et les conditions météorologiques, trois 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 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, quant à lui, 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

Les escales des navires Medmax à Fos Tonkin constituent un volant relativement stable d'activité avec environ 200 escales annuelles, ce qui représente environ 2% du nombre d'escales traitées actuellement par le Port de Marseille-Fos, pour environ 7% du chiffre d'affaire des opérateurs portuaires concernés.

L'Union Maritime et Fluviale considère comme primordial pour la place de conserver cette activité, dans le contexte économique et social actuel, et affirme que sa disparition entraînerait une dégradation de la santé économique des professionnels concernés, déjà fragilisée par les perturbations de l'activité que le Port a connues ces dernières années.



## ► CONCLUSION : L'UNION MARITIME ET FLUVIALE DE MARSEILLE-FOS SOUTIENT LE PROJET DE PROLONGATION DE L'EXPLOITATION DU TERMINAL DE FOS TONKIN

Le maintien en activité du terminal Fos Tonkin pour une durée de vingt ans permettra de donner une visibilité économique aux acteurs portuaires par le maintien du nombre des escales des navires Medmax.

En conclusion, l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos soutient

entièrement la prolongation de l'exploitation du Terminal méthanier de Fos Tonkin, et considère comme essentiel pour le Port et sa communauté professionnelle que cette activité soit pérennisée plutôt que stoppée.

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

