

PROJET

DE PROLONGEMENT DE L'EXPLOITATION DU

TERMINAL MÉTHANIER **FOS TONKIN**



NOVEMBRE 2010

cndp
Commission particulière
du débat public



FOS-SUR-MER, CRÉPUSCULE D'UNE MORT ANNONCÉE OU LA VILLE OUBLIÉE...

► 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 routières et ferroviaires.

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.

Pourquoi le quartier de la plage St Gervais n'est toujours pas desservi en gaz alors que GDF est installé ici depuis 40 ans ? Comment expliquer une telle disparité et surtout comment croire GDF qui assure développer ses installations pour mieux desservir le sud de la France ? En définitive, nous sommes les premiers à subir les installations de GDF et les riverains sont les derniers à en tirer un quelconque avantage.

Le projet Cap Tonkin ne rencontre aucune opposition particulière de la part de notre association si ce n'est celle concernant la hauteur de ses cuves. Il en est tout autrement concernant sa phase chantier pour laquelle rien n'a été préparé en dehors des limites du GPMM. Ce chantier et ses désagréments est à cumuler avec celui du projet Fos Faster. 40 mois de chantier pour Cap Tonkin et 40 mois pour Fos Faster. Les trafics générés par ces chantiers n'ont pas été préparés pour être absorbés par les infrastructures routières desservant le GPMM. Ni la DREAL, ni le GPMM en tant qu'aménageur n'ont organisé les suppléments de camions que cela occasionnera sur les routes de Fos.

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



LE PROJET CAP TONKIN

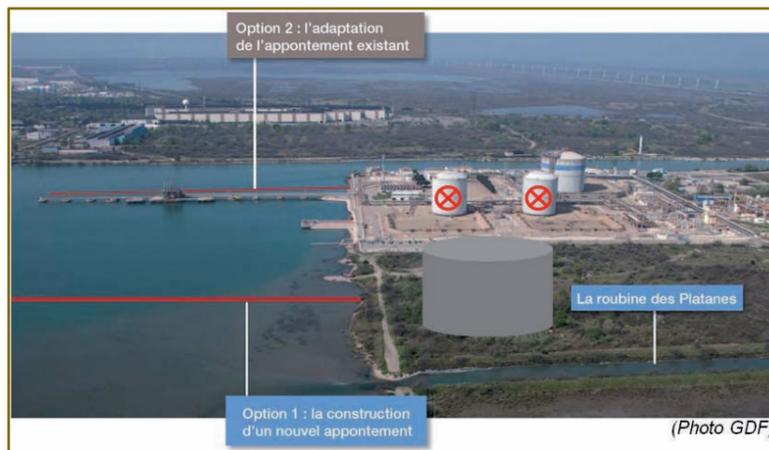
Ce projet consiste en la suppression de 2 réservoirs existants qui seront remplacés par un seul dont la contenance sera équivalente aux deux réservoirs supprimés.

Dans les faits, le projet débutera par la construction du nouveau réservoir et s'achèvera par le démantèlement des deux petits, ceci afin d'assurer la continuité de fonctionnement du terminal

méthanier. Cette construction est projetée sur une parcelle adjacente du terminal méthanier (voir photomontage).

L'autre partie du projet consiste à réaménager le quai d'apponement existant et offre pour ce faire, deux hypothèses.

- 1) soit la création d'un nouveau quai, puis suppression de l'ancien
- 2) soit la réhabilitation du quai existant.



L'apponement

Considérant que la création d'un nouvel apponement sera aussi dérangerant pour la faune et la flore que la réhabilitation de l'ancien, nous préconisons l'option 1 de création d'un nouvel apponement.

Cette option apportera plus de sécurité pour les hommes, tant au niveau du chantier qu'au niveau du déchargement

des navires, car n'oublions pas que dans l'option 2 ces deux activités devraient cohabiter.

Par ailleurs la destruction de l'ancien apponement agrandira l'aire de retournement des navires (en jaune sur la photo) améliorant aussi grandement la sécurité des navires apportant leurs marchandises.



Impact visuel du réservoir



Concernant l'impact visuel des réservoirs, on peut dire que GDF ne fait aucun effort de réduction de l'impact puisqu'il le précise ainsi dans sa présentation : **"La hauteur du nouveau réservoir ne serait pas supérieure à celle du réservoir RV03 actuel (53m)".** Cette course à la démesure des infrastructures n'est pas nouvelle puisque déjà au Cavaou, GDF voulait construire à 60 m.

Le fonctionnement

GDF au Tonkin utilise 3 types de réchauffement pour passer de l'état liquide du gaz stocké, à l'état gazeux pour la distribution sur le réseau.

- > Un circuit fermé entre Air Liquide et GDF qui fonctionne continuellement et qui n'occasionne aucun rejet.
- > Pompage et rejet d'eau de mer après traitement à l'eau de Javel : 110 millions m³/an.
- > 9 brûleurs à gaz qui seront supprimés. Un seul ayant la capacité de 3 des anciens sera remplacé. Cette situation créera un déficit de production qui sera comblé par une utilisation supplémentaire de l'eau de mer.

Les engagements de GDF pendant les débats

GDF prévoit d'utiliser la place laissée libre par les deux réservoirs supprimés en favorisant la recherche de synergies entre industriels afin de réduire le pompage de l'eau de mer. Deux pistes sont évoquées, le "cycle de Rankine" et le projet Vasco.

GDF étudie la possibilité d'envoyer l'eau de Javel de manière intermittente dans

le rejet de l'eau de mer, ce qui contribuerait à réduire considérablement la chloration de l'eau.

Conclusions sur le projet Cap Tonkin

GDF améliore son outil de travail et par conséquent la sécurité du site avec de nouvelles technologies, cependant GDF devrait proposer des solutions ou calquer la hauteur du réservoir sur la hauteur maximum définie au Cavaou.

GDF envisageant d'utiliser un seul maître d'œuvre pour la construction de ce projet, il est nécessaire que les engagements concernant la formation et l'emploi de main d'œuvre locale, que ces engagements engagent aussi, par contrat, le maître d'œuvre qui sera choisi.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET LE GPMM

Les périodes de chantiers sont les plus dérangerantes pour les deux projets examinés (Cap Tonkin et Fos Faster) dans le sens où elles augmentent considérablement le nombre de camions sur nos routes. En effet le GPMM et les industriels qu'il accueille sont obligés de passer par Fos pour entrer dans le port. Paradoxalement aucune prévision n'a été faite en ce sens, de sorte qu'on a dépassé les limites du supportable en matière de fréquentation routière.

De 2004 où on comptabilisait 42 000 véhicules / jour, nous sommes passés au-dessus des 50 000.

Il devient urgent de réaliser un réseau routier et autoroutier réunissant les besoins de tous.

Cette constatation n'est pas nouvelle puisque déjà lors des débats pour Fos 2xL elle avait émaillé quasiment toutes les réunions. Pourtant 6 ans plus tard et quelques engagements, rien n'a été fait !



En 2007, 44 500 véhicules passent tous les jours sur la RN 568, dont plus de 12% de poids-lourds, selon des chiffres de la DIR Méditerranée.

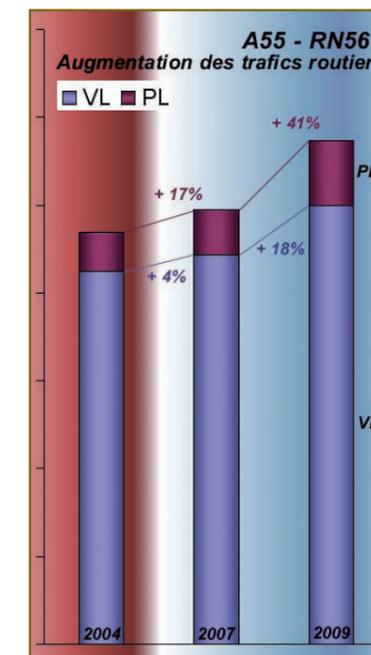
Aujourd'hui la situation est encore plus préoccupante, plus de 50 000 véhicules y passent tous les jours dont 15% de poids-lourds. Parmi eux, environ 10% transportent des matières dangereuses. La continuité A55 - RN568 devient le tronçon autoroutier qui supporte le trafic de Transport de Matières Dangereuses (TMD) le plus élevé de France.

Ces chiffres sont sans doute sous-évalués car les différents comptages de notre association révèlent 25% de trafics poids-lourds, ce qui porte le trafic à 12 500 PL/jour sur la RN568.

Situation actuelle



Le trafic des PL passants par Fos a progressivement augmenté de 4 500 en 2004, à 5400 en 2007, atteignant 7500 en 2009; cela génère une pollution excessive. Le même trafic expose la population aux bruits, dont les seuils de gêne et / ou de fatigue limités à 65 dBA sont largement dépassés puisque des pointes ont été mesurées à 88 décibels.



Les projets Fos2xL, 3xL puis 4xL qui ont aussi leur part de responsabilité ne prévoient aucun moyen d'absorber le doublement du trafic routier prévu. Cette constatation effarante est le résultat d'un manque de concertation préalable entre les différents acteurs du projet et les décisionnaires chargés des infrastructures routières.

Nord de Fos

Il semble que le projet d'autoroute A56 Fos->Salon ait été abandonné, tandis que le contournement de Fos par l'A55 soit repoussé aux Calendes Grecques. Ceci implique que le surcroît de trafic PL, généré par les projets, passera d'abord par les routes Fosséennes pour atteindre le port ou pour en sortir.



Comment est-il possible que la liaison A56 Pam/Fos->Salon via CléSud apparaissant comme indispensable pour les échanges de trafics entre ces deux plates-formes logistiques, comment est-il possible que des instances dirigeantes aient pu en abandonner l'idée ?

Est de Fos

Le contournement Est de Fos-sur-Mer ne serait ainsi plus d'actualité, en dépit de son urgente nécessité à dégager la ville de Fos-sur-Mer, saturée et inadaptée au trafic. Ce projet consistait à relier les RN568 et RN569 en passant le long de la voie ferrée (en pointillés bleus sur la carte).



Si nous nous réjouissons que Port de Bouc ait enfin obtenu d'être contournée, nous ne pouvons que déplorer que le même A55 s'arrête brusquement pour livrer aux PL la route de notre bord de mer. De ce fait les Fosséens devront subir le flot des véhicules engendré par les projets, au risque de se voir coupés du littoral, car n'en doutons pas cette route ressemble de plus en plus à une autoroute (en pointillés mauves sur la carte).

Conclusion et amère constat

À ce jour, en totale contradiction avec les besoins de tous, aucune solution ou proposition de solution n'est émise par les services de l'État, le GPMM ou les pouvoirs politiques.

En 2004 nous alertions déjà sur le manque de concertation préalable entre les différents acteurs des projets et les décisionnaires chargés des infrastructures routières.

En 2004 nous alertions sur l'inactivité du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) qui n'avait jamais nommé de Président ; depuis il a eut sa première présidence.

En 2004 nous faisons une proposition de contournement de Fos et de desserte pour le GPMM ; cette proposition avait rencontré une forte adhésion des différents intervenants.

Depuis ce débat public de 2004, nous n'avons eut aucune nouvelle des uns ou des autres à ce propos et, pire, nous apprenons au cours du débat actuel, que des décisions pour "ne pas faire" ont été prises par les services de l'État en accord avec le GPMM, sans aucune concertation, sans les Riverains et sans les Associations. Traduisez par : **"Soyez tranquilles braves Fosséens, nous nous chargeons de tout ... (sauf de vos intérêts)".**

(cf. présentation du 25/11/2010 de Philippe BLANC, Responsable d'opération desserte du GPMM au service transport infrastructure de la DREAL)

Il s'agit bien du "crépuscule d'une mort annoncée" de Fos-sur-Mer, ville enserrée entre, au Nord, la base aérienne, à l'Ouest, des terres inexploitable, à l'Est, le GPMM et la ZIP de Fos et au Sud, un accès ancestral au littoral, seule partie encore aménageable, dont on est en train de nous déposséder ; bis répétita du Cavaou !

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 1 200 exemplaires. Crédits photos : GDF ; Philip Bourret. ©Vae Solis Corporate

