

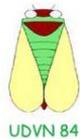
PROJET

DE CRÉATION D'UN NOUVEAU

TERMINAL MÉTHANIER **FOS FASTER**

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 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 nous 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 particulièrement réservée par rapport à ce projet.** Le gaz naturel liquéfié (GNL) est une énergie moins polluante que le pétrole et le charbon, pourtant cela reste une énergie fossile, limitée, ayant un impact environnemental non négligeable et qui ne garantit nullement en énergie les générations à venir.

**Contribution
conjointe de :**

● URVN PACA

60, rue Saint Férreol,
13001 Marseille

Tél. : 04 91 33 44 02

urvnmandabouard@gmail.com

<http://www.urvn.fr>



Des points positifs...

La construction d'un nouveau terminal méthanier présente des avantages :

- la **création d'emplois** directs et indirects,
- une **diversité d'approvisionnement** en GNL, accroissant la sécurité,
- la possibilité de recevoir des importations en quantité très importante de GNL,
- une **possibilité d'amorcer une transition** vers les énergies propres.

Mais aussi un grand nombre d'arguments défavorables...

Mais ce projet présente pour l'URVN et son réseau un nombre trop important d'inconvénients :

- un **impact très important sur des milieux naturels d'intérêts** durant la phase travaux et la phase exploitation. L'URVN émet des réserves quant au choix d'implantation de ce projet dans un golfe déjà très pollué,
- un **niveau de risque élevé** menaçant la sécurité de la population, par son implantation à proximité d'autres installations Seveso Seuil haut et par sa localisation entre la darse 1 et 2 qui peut représenter un risque d'un point de vu de la sécurité maritime.
- 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 particulièrement discutable car « la meilleure énergie est celle que l'on ne consomme pas ». Il nous **paraît primordial de mener avant toute chose, une véritable lutte contre le**

gaspillage énergétique grâce à une politique économe alliant sobriété et efficacité pour réaliser rapidement des économies d'énergie et cesser cette fuite en avant. De plus, la concurrence s'intensifie avec d'autres énergies similaires (gaz non conventionnels notamment), créant un risque de surproduction, sans que le client final en sorte gagnant question tarif. La question de la réelle nécessité d'un terminal méthanier colossal représentant un investissement énorme, et qui engendrerait un excédent entre la capacité de stockage et la consommation reste à démontrer, et à cette vision « court terme » et purement capitaliste, **nous opposons une politique pragmatique de passage progressif aux énergies renouvelables**, à l'heure où la France s'est engagée à diviser par 4 les émissions Carbone d'ici 2050.

Enfin, 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 convient de replacer celui-ci dans schéma énergétique d'ensemble, permettant de déterminer la pertinence des projets locaux en fonction des besoins nécessaires.

Ce projet aurait un impact très important sur le Golfe sur le plan environnemental, social et économique, il pose donc un grand nombre de questions. **L'URVN et son réseau d'associations émettent donc la plus grande réserve par rapport à ce projet. La nécessité de celui-ci est loin d'apparaître comme évidente au vu du nombre très conséquent d'impact qu'il engendrerait sur les populations et sur l'environne-**

ment. Nous avons bien conscience que les projets Fos Tonkin et Fos Faster n'ont rien à voir puisqu'ils ne sont pas portés par les mêmes maîtres d'ouvrage, ***pourtant est-ce que l'exploitation de 3 terminaux méthaniers dans la même zone est pertinente ?*** Dans le cas où la nécessité de ce projet serait avérée, il nous paraît impératif que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures de protection nécessaires au maintien des écosystèmes et à la sécurité des personnes.

PHASE TRAVAUX

Les dossiers présentés ne fournissent pas d'éléments suffisants tant sur les mesures de précaution que sur le type de matériaux utilisés.

Modélisation de la zone

Dans un souci de sécurité, **il est nécessaire de disposer d'un modèle mathématique** précis de l'ensemble des éléments de la baie afin de prévoir la réaction des éléments face à la construction et de s'assurer de la stabilité des ouvrages par rapport aux sols.

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, 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

L'URVN exige 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 devront être utilisés.

Bilan carbone du projet

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, visant à ce que les déchets d'une industrie deviennent les ressources d'une industrie voisine est une piste intéressante, car pour réduire les impacts sur l'environnement il est indispensable de recycler tout ce qui peut l'être. La synergie avec Combigo doit être approfondie et la **possibilité d'utiliser de l'eau (pour la regazéification) en circuit totalement fermé doit être étudiée** pour n'émettre aucun rejet dans le golfe.

Les rejets d'eau électro-chlorée sont minimisés dans les études présentées, 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 régulier durant toute la durée de vie du projet (travaux et exploitation). Pour limiter les rejets chlorés, **L'URVN et son réseau demandent également que des méthodes non chimiques alternatives au chlore soient étudiées.**

Impact sur l'air

Quels sont précisément les types et les quantités de rejets libérés par l'exploitation ? Quelles sont les conséquences sanitaires sur les habitants de la zone des rejets même minimes mais combinés à l'ensemble des rejets émis par les industries du secteur ?

L'URVN demande des études précises sur le sujet afin d'évaluer précisément les liens entre les rejets industriels et l'état de santé des riverains.

L'URVN et son réseau demandent que le maître d'ouvrage 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.

Impact sur le sol

Il est nécessaire que le maître d'ouvrage s'engage à remettre en état l'ensemble du site après l'exploitation.

Impact sur la faune et la flore

Les études présentées sont largement incomplètes et ne permettent pas d'évaluer précisément l'ampleur des conséquences du projet. Il est donc impossible de se prononcer valablement sur l'opportunité réelle du projet compte tenu des risques encourus. Pourtant l'ensemble des phases du projet risquent d'être lourdes de conséquences pour l'environnement dans une zone située à proximité de nombreux sites classés Natura 2000 pour leur caractère remarquable. **L'URVN et son réseau demandent des études précises et fiables** pour déterminer l'ampleur des conséquences de ce projet sur l'environnement.

Impact sur la sécurité

Ce type d'installation, impliquant le stockage de substance potentiellement inflammable en grande quantité, et au vu du grand nombre d'établissements voisins classés SEVESO seuil haut, présente des risques importants d'un point de vue de la sécurité. L'étude préliminaire sur la sécurité industrielle ne donne pas assez d'information et ne permet pas d'évaluer précisément le niveau de risque. Il est indispensable qu'une étude complète soit réalisée en prenant en compte l'ensemble du site, gazoduc y compris (code de l'environnement articles R 122-3 et R 123-1), et l'ensemble des paramètres ; le risque malveillance, les risques vis-à-vis des personnes, des biens et de l'environnement en mer et sur terre, les différentes situations de fonctionnement et les effets dominos possibles.

Cette installation peut également présenter des risques d'un point de vue de la sécurité maritime de par sa localisation à la croisée des chenaux entre les darses 1 et 2, sur le passage utilisé par les navires pétroliers et minéraliers pour pénétrer dans l'emprise portuaire. L'URVN demande des études précises sur cet aspect.

L'URVN et son réseau attendent des études précises et complètes sur l'ensemble des facteurs risques et 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.

L'URVN et son réseau expriment la plus grande réserve par rapport au projet Fos Faster et émettent des doutes importants sur la réelle nécessité de ce projet par rapport aux impacts trop importants qu'il serait susceptible d'engendrer sur la population et sur l'environnement. De plus, il est nécessaire que ce projet, s'il est validé, intègre l'ensemble des mesures visant à limiter son impact sur la population et l'environnement, **l'URVN et son réseau seront particulièrement vigilants sur ce point.**

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

