

PROJET

DE PROLONGEMENT DE L'EXPLOITATION DU TERMINAL MÉTHANIER FOS TONKIN



DÉCEMBRE 2010

cndp
Commission particulière
du débat public



Les deux projets de terminaux méthaniers présentés au débat public du 6 septembre au 17 décembre 2010, Cap Tonkin et Fos Faster, sont au cœur de problématiques essentielles : la politique énergétique des décennies à venir, la stratégie du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), la situation économique, sociale, sanitaire et environnementale du golfe de Fos et du département des Bouches-du-Rhône et la vie de ses habitants.

Les élus « Europe Ecologie, Les Verts, Partit occitan » du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur ont suivi l'ensemble du processus de débat public porté par la Commission Nationale de Débat Public, ont rencontré divers acteurs économiques et associatifs, afin de définir leur position sur chacun des projets.

Nous nous félicitons qu'un grand débat se tienne enfin sur une infrastructure industrielle dans cette zone, comme l'oblige la législation sur des projets d'une telle envergure. Nous aurions souhaité que de tels débats se tiennent pour l'incinérateur de Fos-sur-Mer et que les engagements pris sur Fos 2XL soient respectés, ce qui aurait évité l'absence des associations dans ce débat. **Aussi nous demandons que la parole des citoyens, des associations, des habitants soit enfin écoutée, entendue, respectée.**

Si les deux projets de terminaux méthaniers s'inscrivent dans la thématique commune du Gaz naturel liquéfié (GNL), leur dimension et leur impact sur le territoire ne se situent pas au même niveau. Nous déposons donc deux cahiers d'acteurs distincts.

TERMINAUX MÉTHANIERES DANS LE GOLFE DE FOS : UNE LOGIQUE D'ACCUMULATION QUI NE RÉPOND PAS AUX ENJEUX ÉNERGÉTIQUES, ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES

Après des décennies de dépendance aux énergies fossiles (charbon, pétrole et gaz), nous entrons dans une ère d'incertitude sur les réserves disponibles d'hydrocarbures d'ici vingt ans, dans un contexte contradictoire d'augmentation de la demande mondiale d'énergie et de réchauffement climatique. Face à cette situation, le GPMM a comme stratégie de devenir un « port de toutes les énergies » (pétrole, méthane, charbon, etc.) et pousse à l'implantation de nouveaux terminaux méthaniers.

Ce « projet stratégique » du GPMM¹ nous interroge, notamment sur la faible place accordée aux énergies renouvelables. De plus, le GPMM se veut à la fois un grand port de conteneurs, de rouliers, de passagers, dans le cadre d'un soi-disant « développement durable »... Mais le Port a-t-il réellement les moyens de ses ambitions ? **Nous ne souhaitons pas que le « développement durable » devienne un axe « fourre-tout » qui cautionne certains projets industriels.**

Contribution de :

- Groupe des élu-e-s « Europe Ecologie, Les Verts, Partit occitan » au Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
Hôtel de Région
27, place Jules Guesde
13481 Marseille Cedex 20
Tél : 04 91 57 50 72



1/ Une profusion de projets de terminaux méthaniers dans une logique spéculative

Les engagements pris par le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, la France et l'Europe sont clairs. Rappelons les « 3 X 20 » : 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre, 20 % d'énergie renouvelable dans notre consommation d'énergie et un gain de 20 % en efficacité énergétique à l'horizon 2020 par rapport à 1990.

Le gaz naturel est souvent cité comme une énergie promise à un bel avenir en raison de ses moindres émissions de CO2 et car il améliorerait les capacités d'approvisionnement en énergie. Mais le gaz reste une énergie fossile rare, qui n'a qu'un sursis de 20 ans de plus que le pétrole, avec des coûts qui vont s'envoler.

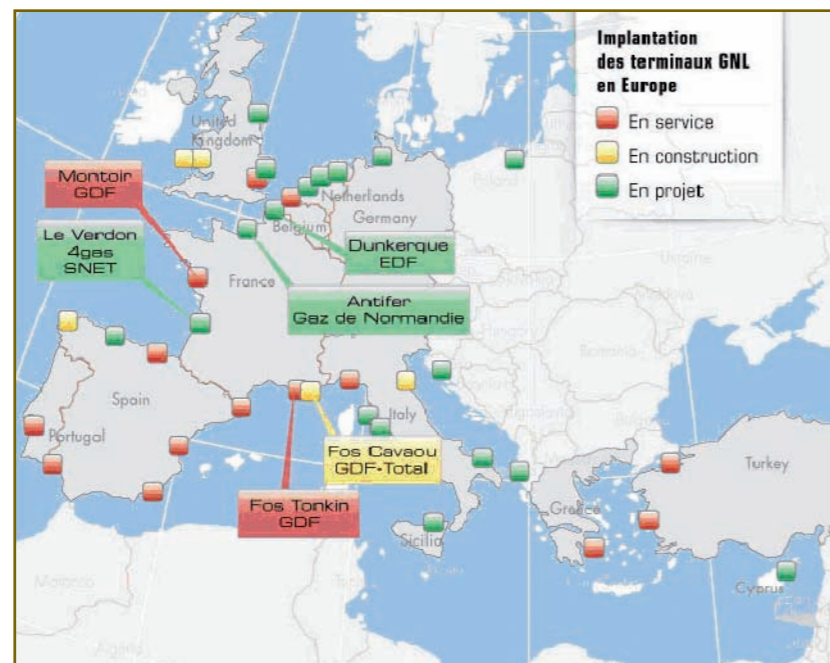
D'autre part, le développement des infrastructures de GNL pourrait être remis en cause par l'exploitation de nouveaux « gaz non conventionnels » (gaz de schiste et gaz des réservoirs ultra-compacts). Ces gaz fournissent aujourd'hui 20% du gaz consommé aux Etats-Unis, contre 1% en 2000 : « On ne compte plus le nombre de projets de terminaux de regazéification abandonnés. Et aucune des infrastructures existantes ne tourne à plein régime. Abondants, peu chers, ces gaz pourraient faire bientôt une victime : le Gaz Naturel Liquéfié »².

Le foisonnement des projets de terminaux méthaniers traduit un développement du GNL sans réflexion, ni objectifs. Les surcapacités sont même une stratégie volontaire pour inciter les exportateurs de gaz à abandonner l'indexation sur le prix du pétrole, faire baisser les prix et augmenter la demande de gaz³. La Commission de régulation de l'énergie (CRE) confirme l'intérêt financier de cette surcapacité et

rappelle qu'il « n'existe pas d'objectif chiffré d'importation de GNL en France »⁴. Ce constat est d'autant plus étonnant que l'on connaît les enjeux de service public et de sécurité nationale que représente l'énergie.

Les écologistes considèrent donc le GNL comme une « énergie de transition » parmi d'autres, dans un contexte où personne ne connaît le mix énergétique de demain. Nous ne pouvons soutenir les projets actuels des vendeurs de gaz et d'électricité qui perpétuent le « toujours plus ». Les intérêts économiques et financiers ne font pas une politique énergétique.

Terminaux méthaniers en Europe. Carte de 2008. Depuis 2008, Fos Cavaou est en service ; Fos Faster et Cap Tonkin sont en projet. (Source : Gaz de Normandie).



2/ Une absence d'étude d'impact sanitaire, environnemental et économique

Depuis les années 1960, le Golfe de Fos est soumis à diverses industries polluantes et à une forte pression d'aménagements du Port. Les projets industriels se superposent, ignorant les impacts cumulés des activités sur le territoire et les habitants.

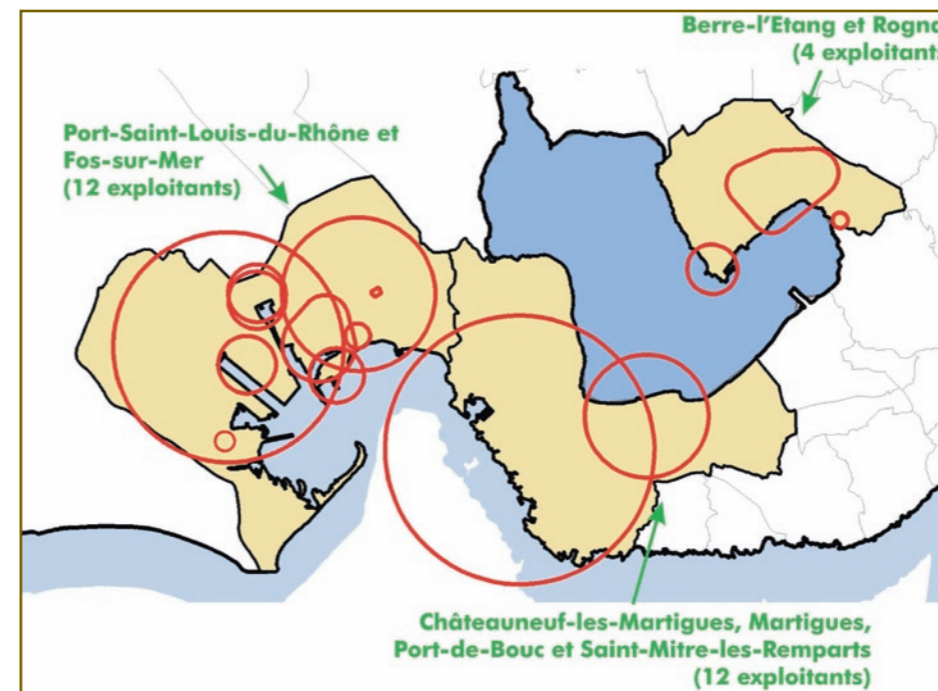
> « A Fos-sur-Mer, pourquoi tout le monde meurt d'un cancer ? »⁵

Les études d'impact des activités industrielles sur l'environnement et la santé de la population, si elles existent, ne sont pas ou peu communiquées. Une véritable omerta existe sur la santé des habitants. Aucune analyse sérieuse ne permet aujourd'hui d'estimer les risques d'une nouvelle implantation industrielle. Une étude de la DREAL⁶ sur l'évaluation des risques sanitaires existe. Mais elle est seulement probabiliste et étudie chaque polluant séparément et selon les émissions déclarées par l'industriel... Elle n'analyse pas les effets des mélanges de polluants et encore moins l'état sanitaire réel des populations riveraines.

Un rapport de l'AFSSET⁷, « Cancer et environnement », publié en 2009, met en revanche en avant la répercussion des cocktails de polluants sur la santé. Il manque encore une étude épidémiologique sur l'état sanitaire réel des populations.

Certes les principales pollutions des terminaux méthaniers sont des rejets électro-chlorés et non des rejets polluants dans l'atmosphère, mais il faut

Territoires SEVESO. Déjà 12 sites Seveso : quel plan d'évacuation en cas d'accident et d'effet « dominos » ? (Source : http://www.cypres.org/IPPRI/DEP13_2010/).



s'interroger sur les risques supplémentaires d'accidents industriels, la zone comprenant déjà 12 sites Seveso. Les impacts sur la faune, la flore et les eaux sont également importants et se cumulent aux autres pollutions.

> Peu de créations d'emplois

Les créations d'emplois sont souvent mises en avant pour justifier l'implantation de nouvelles infrastructures. Elles restent pourtant faibles face au potentiel d'emplois nouveaux liés aux économies d'énergie, aux énergies renouvelables, au recyclage des matériaux, etc. Le terminal méthanier de Fos Cavaou emploie une centaine de salariés, sous-traitants inclus. Les chantiers de construction emploient davantage de main d'œuvre mais les emplois sont précaires, pas durables et concernent peu la population locale : sur le chantier de Fos Cavaou, 8% des 6 millions d'heures travaillées ont été réalisées par des habitants locaux.⁸

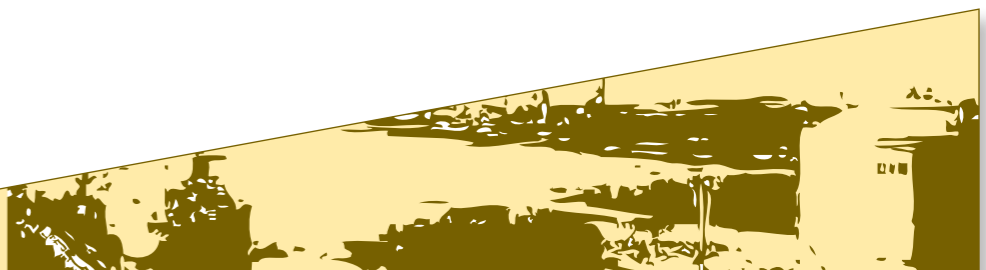
► CAP TONKIN : NOS CONDITIONS POUR LA RÉNOVATION DU SITE

Le projet Cap Tonkin d'Elengy consiste à démanteler deux cuves de stockage existantes de 35 000 m³ pour les remplacer par un seul réservoir de capacité supérieure, sur une parcelle de terrain à l'Est du terminal actuel. Le projet nécessiterait un nouvel appontement pour accueillir les méthaniers récents. Ces investissements permettraient de prolonger l'activité commerciale du terminal de 20 ans au-delà de 2014. Ce projet maintiendrait sa capacité de regazéification actuelle (5,5 à 7 Gm³ par an) et resterait dédié aux petits méthaniers (75 000 m³). L'enjeu énergétique est ici peu bouleversé par rapport à l'existant.

Nous souhaitons qu'Elengy prenne des engagements sur les points suivants :

1/ Choisir l'option d'appontement la moins nuisible pour l'environnement

L'option d'adapter l'appontement existant exige des mesures de sécurité importantes pour assurer, en même temps que les travaux, le déchargement des navires. L'option de construire un nouvel appontement nécessiterait des travaux de dragage plus importants et entraînerait une modification de la courantologie. Il faut y ajouter les travaux de démantèlement de l'ancien appontement, une fois le nouveau réalisé. Nous attirons l'attention sur les



risques de tels travaux dans cette darse déjà fortement polluée en PCB, et sur les produits du dragage qui devraient être traités à terre ou... rejetés en mer.

2/ Dédier les surfaces libérées à un projet d'écologie industrielle innovant

Elengy conserve l'autorisation d'occupation de la parcelle libérée par les anciens réservoirs jusqu'en décembre 2040. Nous demandons que cet espace soit consacré à des projets permettant de réduire l'empreinte écologique du terminal.

Exemples : la réalisation, sur les terrains libérés, d'installations permettant le recyclage complet de l'eau de régazéification : thermique solaire, cycle thermodynamique de Rankine (production d'électricité à partir des frigories) ou autres unités pouvant valoriser les frigories du terminal.

Concernant le démantèlement des réservoirs existants, nous préconisons le retraitement et la valorisation des déchets et matériaux.

Nous demandons un groupe de travail et de suivi sur tout cet aspect du projet.

3/ Protéger l'environnement et la biodiversité

La plus grande attention devra être portée aux espèces floristiques et faunistiques remarquables repérées dans la zone. **Aucune espèce ne devra disparaître.**

4/ La protection sismique

Les dernières réglementations sur la protection sismique des installations à risque spécial doivent être prises en compte. Compte tenu du peu de connaissances de l'activité et du tracé précis des failles sismiques sous la zone, il conviendra d'appliquer un **principe de précaution maximal.**

5/ Garantir des conditions de travail décentes et des emplois locaux

Les élu-e-s écologistes souhaitent obtenir des garanties contre la précarisation des conditions de travail, sur la qualité des emplois créés (contrats, qualifications, formations) et sur les conditions de travail proposées aux employés (accessibilité au site, logements, etc.)

Nous prenons acte que le projet Cap Tonkin n'augmente pas les capacités de GNL existantes et s'inscrit dans une démarche de sécurisation du site, sur un terrain qui ne fait pas partie d'un espace naturel « classé ». Cependant, les risques de pollution marine dans la darse n°1 peuvent être importants si l'option d'un nouvel appontement est choisie. Nous exigeons des engagements sur l'utilisation de l'espace libéré, pour y développer un projet d'écologie industrielle innovant, à partir des frigories générées par le terminal. Nous demandons enfin des engagements sur les conditions de travail et d'emploi sur le chantier, sur les faibles nuisances du futur chantier, sur la protection de la biodiversité et sur la concertation.

1/ Depuis la réforme portuaire de 2008, le Port autonome de Marseille est devenu un Grand Port Maritime et doit élaborer un « projet stratégique ».

2/ Valéry Laramée de Tannenberg, « Les gaz non conventionnels : l'énergie du siècle ? », Journal de l'Environnement, 24 septembre 2010.

3/ Agence Internationale de l'Energie, Rapport annuel 2010, Résumé en français, p. 9.

4/ Réponse de la CRE apportée le 28.10.2010 à notre question sur le site Internet CPDP Fos Faster.

5/ Article de Rue89 du 25 juillet 2010.

6/ Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

7/ Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail.

8 / Chiffre cité dans une plaquette de présentation du terminal méthanier de Fos 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

©Vae Solis Corporate