



Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos
Siège social et bureau : Bât. Estagnon 55, Avenue des Sables d'Or 13270 Fos sur Mer
Tél bureau : 04 42 05 46 49 - Portable Daniel MOUTET : 06 86 55 43 37



AVIS CONCERTATION PROJET MEDHYTERRA

ADPLGF est très attentive au projet MEDHYTERRA développé par ELENGY, le terminal d'importation d'ammoniac bas-carbone à Fos sur Mer.

L'association a déjà participé à de nombreux échanges et concertations avec la Société ELENGY au niveau de ces terminaux méthaniers de Cavaou et Fos Tonkin concernant le stockage de GNL en méditerranée.

Expert du GNL depuis 1965, la société a mis en place des activités de regazéification de GNL pour injection dans le réseau GRT GAZ, des activités développant le GNL dans la mobilité lourde : chargement de camions citerne, alimentation de stations-service, chargement de micro méthaniers.

Le groupe propose de transformer son terminal de Fos Tonkin en plateforme de stockage pour l'ammoniac bas carbone.

L'association ADPLGF, présente aux précédentes réunions de lancement de concertation de MEDHYTERRA, émet un premier avis favorable à ce projet qui doit participer à la transition énergétique de notre territoire et accompagner la décarbonation de la zone Industriale Portuaire de Fos sur Mer.

Il est important, dans ce contexte de transition énergétique, de développer des projets autour de nouvelles molécules tels que l'hydrogène, l'ammoniac bas-carbone, le bio GNL, le méthane ou encore le CO2.

Nous pensons également que la situation stratégique de la plateforme en Méditerranée est un atout important pour développer des activités qui doivent contribuer à l'amélioration du climat et de la pollution industrielle.

L'association fait confiance à ELENGY pour transformer ces installations afin de recevoir cet ammoniac bas-carbone qui sera stocké sur un terrain déjà anthropisé avec des techniques de stockage déjà expérimentées depuis de nombreuses années avec le GNL (Gaz Naturel Liquéfié).

Les perspectives de décarbonation, de participation à la création d'un HUB spécifique et d'avancée en matière d'innovation, font de ce projet un atout pour le développement et le maintien de l'emploi de notre zone Industriale-portuaire et pour l'économie de notre Région.

Toutefois, si ce projet nous paraît indispensable en termes de transition énergétique et écologique, il va présenter dans sa phase de construction ainsi que dans sa phase d'exploitation, un certain nombre de risques induits :

CIRCULATION ROUTIERE :

Nous constatons à l'heure actuelle que la situation routière est déjà saturée.

Sur la zone industrialo-portuaire de Fos, les industries présentent une forte demande locale en ammoniac. Le projet se propose d'acheminer par voie maritime et ferroviaire, le transport de cet ammoniac afin de le stocker et de le distribuer sur un site à réaménager correspondant à l'ancien stockage de GNL à Fos Tonkin.

Nous voyons par ces propositions, vraisemblablement un moindre impact routier si le développement du maritime et du ferroviaire sont privilégiés comme le prévoit le projet.

Il n'en est pas moins que l'implantation de cette plateforme de stockage va créer également un nombre de camions supplémentaires 10 à 15 par jour pour desservir localement les besoins en ammoniac.

Nous insistons essentiellement auprès de l'Etat et du département, pour obtenir le doublement de la CD 268 et la desserte de la ZIP afin de fluidifier le trafic.

Ces aspects transport routier doivent être considérés à la fois en période de construction de la plateforme et ensuite en période d'exploitation.

DESSERTE MARITIME :

Concernant la desserte maritime pour l'approvisionnement en ammoniac, nous avons entendu lors des séances de concertation, des avis défavorables au transport d'ammoniac bas carbone provenant de zones lointaines (Arabie Saoudite, Amérique du Sud...) remettant en cause la nature écologique du projet.

Toutefois, nous faisons valoir que nous ne sommes pas en capacité de produire sur place les quantités d'ammoniac correspondant à la demande et que, de ce fait, nous sommes dans l'obligation d'importer cette substance déjà labellisée bas carbone.

Cet acheminement par voie maritime, nous paraît être une solution afin de limiter le transport par voie terrestre surtout que d'ici 2030 les navires circuleront avec de nouveaux carburants qui seront beaucoup plus propres pour la navigation e-méthanol et ammoniac.

Le projet prévoit 10 à 15 navires par an de 20 000 à 30 000 m³ d'ammoniac correspondant à la capacité de stockage du réservoir de 30 000 m³. La préconisation d'importation via des navires correspondant à des quantités identiques au stockage, nous paraît particulièrement justifiée afin de réduire également le transport maritime.

Nous ajoutons qu'effectivement ce transport d'ammoniac particulièrement toxique reste dangereux et nous comptons sur l'expertise de la société TRAMMO chargée du transport maritime.

TRAFIC FERROVIAIRE :

Le projet prévoit de mettre en place une voie de raccordement au réseau ferré national. Ceci doit impliquer au niveau de la plateforme, de mettre en place des baies de chargement de wagons ainsi que la construction d'une voie de raccordement pour relier le réseau ferré national.

Il existe à proximité du site une ancienne voie ferrée qui mériterait d'être restaurée et prolongée afin de limiter les coûts et préserver l'artificialisation des sols. Nous faisons remarquer que la Zone Fos/Tonkin est un secteur particulièrement fragile et que la voie ferrée doit éviter la zone des marais du Tonkin.

Le projet prévoit 1 train tous les 5 jours permettant ainsi de limiter l'usage du transport routier. Cela paraît peu mais reste à savoir si le ferroviaire suivra dans la vallée du Rhône et au départ de Miramas pour des fréquences supérieures.

EMPLOI :

En phase chantier, le projet prévoit la construction d'installations générant plusieurs centaines d'emplois. Nous souhaitons dans la mesure du possible que ces postes soient occupés par des travailleurs locaux.

En phase d'exploitation, le projet emploierait quelques dizaines d'employés et permettrait aussi de pérenniser les emplois actuels avec le reclassement des salariés de la plateforme GNL.

Nous soutenons ces perspectives qui nous paraissent adaptées à la fois au marché et à la nécessité de transformation de la zone industrialo portuaire.

Nous avons noté que plusieurs formations sont envisagées par ELENGY : Formation sur la sécurité chimique, formation aux équipements, formation aux procédures d'urgence, formation sur la manipulation et stockage, formation sur la maintenance des équipements. Ces mesures nous paraissent indispensables pour garantir la sécurité des employés et le bon fonctionnement du terminal.

NUISANCES EN PERIODE DE TRAVAIL :

Les travaux de la plateforme vont entrainer un trafic de camions qui n'a pas encore été chiffré, ceci va rajouter un trafic supplémentaire à l'existant en apportant un lot additif de véhicules alors que les aménagements de la CD 268 n'ont toujours pas évolués.

Nous attirons l'attention de l'Etat et du Département sur ces difficultés qui, en cas d'accident, pourraient perturber considérablement la desserte de la zone industrialo-portuaire.

7 nouveaux projets sont prévus au niveau de cette zone industrialo-portuaire et le cumul des trafics devra être considéré afin de trouver des solutions pour la fluidification de la circulation.

IMPACT ET SECURITE AU NIVEAU DE LA ZONE FOS/TONKIN :

La zone du Tonkin va subir des transformations importantes du fait de l'implantation de plateformes industrielles (Medhyterra, Rhône décarbonation, Neocarb) . En ce qui concerne Medhyterra nous sommes en présence d'un produit toxique et fortement volatil. Ces produits sont à manier et à stocker avec des mesures de sécurité importantes. Nous faisons confiance au groupe ELENGY expert du GNL qui exploite ce stockage depuis plus de 50 ans pour assurer la transformation de son site et la maintenance des installations projetées.

Le passage à l'ammoniac, bien que substance différente, ne doit pas poser plus de problèmes techniques que l'ancien produit.

IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT :

En matière d'environnement, nous avons examiné les incidences potentielles du projet. Medhyterra déclare ne pas avoir d'incidence sur la disponibilité de la ressource en eau. Un procédé de réchauffage de l'ammoniac devrait induire une consommation d'eau de mer comprise entre 3 000 et 4 000 m³/heure en moyenne.

Pour la dilution de l'ammoniac pour produire de l'ammoniaque aqueux une consommation en eau potable ou industrielle d'environ 10m³/heure en moyenne, soit 50 000 à 80 000 m³ par an.

Des systèmes d'épuration et de rejets d'eau sont liés au procédé et effectué dans les conditions fixées par la réglementation. Nous n'avons pas de remarque particulière à faire sur ce procédé industriel qui nous paraît respectueux au niveau de la qualité de eaux en matière de rejets.

Concernant le sol : Nous remarquons que l'installation de Medhyterra se fait sur le site exploité par ELENGY déjà anthropisé. Nous notons qu'un diagnostic de pollution des sols sera réalisé lors de la demande d'autorisation environnementale. Les installations à construire seront installées sur une zone de Fos Tonkin libérée par le démantèlement de l'ancien chantier.

Nous constatons que les mesures préconisées pour cette implantation sont conformes à la réglementation et l'utilisation du site présente un moindre impact au niveau environnemental.

Qualité de l'air : L'ammoniac est très volatil. Il y a nécessité de maîtriser les fuites en fonctionnement normal de l'exploitation. Il est prévu un système de collecte et de traitement de ces fuites par un système d'épuration.

Les éventuels rejets seront limités aux valeurs limites d'émissions. Ce dispositif doit permettre une évacuation contrôlée des vapeurs d'ammoniac.

Le projet prévoit pour minimiser les fuites de se conformer à diverses actions : surveillance et détection, maintenance régulière, formations du personnel, système de confinement, plan d'urgence, évaluation des risques.

Nous sommes certains que Medhyterra prend les bonnes mesures pour réduire considérablement les risques de fuites d'ammoniac, pour protéger à la fois les travailleurs et l'environnement.

MILIEUX NATURELS FAUNE FLORE :

Une expertise écologique est déjà en cours de réalisation sur le site. Le volet inventaire faune flore de l'étude d'impact décrira l'état initial du site en matière de biodiversité et évaluera les mesures d'évitement ou de réduction des impacts.

Le projet nous paraît conçu de façon à minimiser l'impact et Medhyterra nous assure que des mesures compensatoires pourraient être prises en cas de risques résiduels sur le milieu.

La démarche nous paraît efficace et bien coordonnée.

SYNTHESE DE L'AVIS D'ADPLGF :

Le projet Medhyterra qui nous est présenté par ELENGY est porteur de sens. Il contribue, dans la perspective de la mise en place d'un HUB hydrogène à Fos sur Mer, d'importer de stocker et de distribuer de l'ammoniac afin de décarboner la zone industrialo portuaire du Grand Port Maritime Fos Marseille.

Certes ce projet, comme tout projet industriel, présente un certain nombre de risques mais après la consultation du pré-projet de la concertation préalable, nous donnons un avis favorable à cette réalisation en justifiant notre position par la confiance que nous accordons au groupe ELENGY qui est déjà expert en matière d'importation, de stockage et de distribution de GNL.

Il nous paraît parfaitement en mesure de maîtriser le passage à une nouvelle molécule.

Daniel MOUTET
Président ADPLGF



