

**Conseil général de l'environnement  
et du développement durable**

**AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

**Avis n° 2010-17**

*Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet de construction des  
postes 6 et 7 sur le terminal pétrolier de Fos  
dans les bassins ouest du Grand Port maritime de Marseille*

Avis établi lors de la séance du 24 juin 2010  
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

n° Sigmanet: 007248-01

*La formation d'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 24 juin 2010.*

*L'ordre du jour comportait notamment, l'avis sur le projet de construction des postes 6 et 7 sur le terminal pétrolier de Fos dans les bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille.*

*Etaient présents et ont délibéré : Mme Guth, MM Badré, Caffet, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Merrheim.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le dossier des travaux divers dans les bassins est du grand port maritime de Marseille.*

*Etaient absents ou excusés : Mmes Bersani, Guerber-Le Gall, Jaillet, Rauzy, MM. Letourneux, Rouquès, Vernier.*

*L'AE a été saisie par courrier du 30 avril 2010 du Préfet des Bouches-du-Rhône pour avis sur l'évaluation environnementale du projet de construction des postes 6 et 7 sur le terminal pétrolier de Fos dans les bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). Le dossier complet est parvenu à l'AE le 2 avril 2010.*

*Sur le rapport de MM. Denis LAURENS et Bertrand CREUCHET, après en avoir délibéré, l'Autorité Environnementale a adopté l'avis suivant, présenté sous la forme d'un résumé suivi de l'avis détaillé.*

## Résumé de l'avis

Le GPMM, dans le cadre de son projet stratégique prévoit de construire deux nouveaux postes dans le port pétrolier de Fos, permettant de recevoir des navires de 5 000 à 40 000 tonnes et de conserver pour les postes 0 et 0 bis l'accueil des plus gros bateaux.

Le dossier proposé présente de manière détaillée et approfondie les études préalables à ces projets, mais l'AE estime que la présentation de ce dossier est complexe.

Afin de faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions, l'AE recommande de modifier ou compléter l'étude d'impact sur les points suivants, avant mise à l'enquête publique:

- 1) compléter le résumé non technique par des plans et schémas permettant la lecture du résumé seul, et expliquer les termes techniques qu'il contient dans un glossaire.
- 2) présenter l'ensemble des travaux prévus sur les bassins ouest, situer les dépôts pétroliers alimentés par les nouveaux postes et conformément à l'article R.122-3 §II 3° du code de l'environnement traiter des variantes possibles des aménagements.
- 3) joindre au dossier l'étude d'impact préalable à l'autorisation de dépôts en mer
- 4) préciser la surface végétale qui sera détruite par la réalisation du projet.

L'AE estime par ailleurs que pour les futurs projets présentés au titre de la mise en œuvre du plan stratégique du GPM de Marseille, une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, tel qu'il a été présenté aux rapporteurs de l'AE, devra figurer au dossier, conformément à l'article R.122-3 IV du code de l'environnement.

\*  
\*   \*  
\*

## Avis détaillé

### 1 Contexte

Le conseil de surveillance du GPMM a adopté le 3 avril 2009, suivant les dispositions de l'article R.103-1 du Code des Ports maritimes, un projet stratégique ambitieux pour la période 2008-2013.

Parmi les 5 orientations stratégiques, la deuxième est intitulée: «*Se diversifier pour rester le port de toutes les énergies*».

La réalisation de cette ambition du GPMM se relie au développement de dépôts pétroliers à proximité et à la surproduction en France d'essence raffinée, le parc de véhicules individuels s'étant massivement orienté en France vers le diesel. Par ailleurs, le développement d'unités de raffinage dans les pays producteurs du Golfe arabo-persique et en Inde tend à réduire les importations de brut et l'activité de raffinage en France. Il y a donc une demande nouvelle des pétroliers du site de Fos de pouvoir importer des produits raffinés, et d'en réexporter par voie maritime ou terrestre vers d'autres pays.

Enfin si le GPMM dispose de postes pouvant accueillir des navires jusqu'à 100 000 tonnes (postes 0

et 0 bis), il souhaite délester ceux-ci des navires de 5 000 à 40 000 tonnes.

## 2 Description générale de l'opération

Dans le contexte évoqué ci-dessus, le GPMM prévoit d'aménager dans le port pétrolier de Fos, deux nouveaux postes susceptibles d'accueillir des navires de 5 000 à 40 000 tonnes.

A cette fin, les travaux nécessaires comportent:

- le dragage des fonds pour obtenir une plate-forme à -13,25 m, soit l'extraction de 15 000m<sup>3</sup>
- la réalisation des infrastructures portuaires pour le chargement ou le déchargement des pétroliers et le transfert des carburants depuis ou vers les dépôts pétroliers ;
- des équipements contre les risques de pollution: un système de collecte des eaux pluviales sur les plate-formes, le traitement des eaux de ballast, le positionnement de barrages flottants disposant d'ancrage et d'une cale de mise à l'eau.

L'exploitant précise que l'augmentation de trafic attendue après la création de ces deux postes supplémentaires reliés aux nouveaux dépôts pétroliers devrait être de 90 navires par an sur chacun des nouveaux postes soit 18% d'augmentation du trafic actuel de pétroliers.

L'AE a pris connaissance des objectifs du projet stratégique adopté par le GPMM et explicité dans le dossier.

*Elle considère que le dossier devrait présenter le détail des projets qui sont prévus sur les bassins ouest et à proximité en application de ce projet stratégique. En outre devraient être présentées les installations des dépôts pétroliers qui seront alimentés à partir des nouveaux postes ou qui permettront le transfert des produits raffinés vers les postes 6 et 7. Ces projets constituent le projet d'ensemble qui devrait faire l'objet d'une présentation synthétique globale conformément à la directive «Projets» 85/337/CEE et à l'article R.122-3 IV du code de l'environnement.*

*D'autre part si la description des travaux présente des variantes techniques pour la construction des postes 6 et 7, l'étude ne présente pas d'autres scénarii possibles pour le développement des trafics de produits raffinés que la création de ces deux nouveaux postes, alors que ce projet est lié à une diminution de l'activité liée aux produits bruts, diminution qui serait a priori de nature à libérer des postes existants: l'option consistant en la transformation de postes existants n'est pas examinée.*

## 3 - Analyse de l'étude d'impact

### 3-1 Résumé non technique

L'AE relève que le résumé non technique est complet. Il se lit indépendamment du dossier complet mais pour l'AE, ce texte n'est pas suffisamment résumé: des termes techniques sont utilisés qui nécessiteraient leur explication. Enfin il ne dispose pas des plans, schémas et illustrations nécessaires pour sa compréhension: *l'AE recommande au maître de l'ouvrage de compléter ce résumé dans ce sens pour qu'il puisse être compris par le public.*

### 3-2 Description de l'état initial

La description aborde successivement les thèmes suivants: l'environnement physique, le patrimoine naturel, le paysage et le patrimoine culturel, le milieu humain et enfin l'ambiance sonore et la qualité de l'air.

L'AE a relevé les analyses très complètes conduites sur le benthos et les sédiments: les niveaux relevés pour les métaux lourds et autres polluants sont importants mais toujours inférieurs aux seuils réglementaires.

L'AE a noté également le recensement d'une ZNIEFF terrestre de type 2 portant sur l'ensemble de la presqu'île de Cavaou, alors que la quasi-totalité des espaces qui la constituent sont déjà aménagés et imperméabilisés ou vont l'être après la construction du dépôt OTMM.

Des ZNIEFF marines sont également recensées dans le golfe de Fos (anse de Carteau, They de la Gracieuse) qui sont probablement déjà impactées par le trafic actuel des navires.

L'AE a pris connaissance des données concernant le Plan d'aménagement et de développement durable de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos et en particulier son plan de gestion des espaces naturels terrestres (PGEN). *Elle a noté que ce plan est antérieur au projet stratégique et estime que le maître d'ouvrage devrait s'assurer de la concordance de ces documents ou modifier si besoin est le premier.*

Les éléments concernant le milieu humain, patrimonial et culturel sont pour les plus significatifs et fragiles situés au delà de la zone impactée par les travaux.

## 4 - Les effets du projet sur l'environnement et les mesures prises pour réduire ces effets

### 4-1 Conduite du chantier

L'AE a relevé la quantité importante des matériaux qui serait acheminée pour la construction des postes. Elle recommande que le maître d'ouvrage privilégie les solutions de transport par barge: le dossier précise que le trafic de camions (14 000 rotations) ne représenterait que 1% de véhicules supplémentaires sur la voie de desserte de la presqu'île du Cavaou, mais l'AE rappelle qu'on ne peut comparer des poids lourds transportant des matériaux à des véhicules légers. Les jours ouvrables moins chargés, ce trafic lourd aura un impact relatif très important.

L'AE regrette que des représentations plus lisibles en trois dimensions des projets ne figurent pas dans le dossier pour permettre une meilleure compréhension de leur impact.

L'AE a noté que la zone de dépôt des matériaux dragués a bénéficié d'une autorisation préfectorale le 4 janvier 2008 pour un tonnage largement supérieur (400 000 m<sup>3</sup>) aux besoins des travaux des postes 6 et 7 (15 000 m<sup>3</sup>): *l'étude des impacts de ces dépôts, préalable à son autorisation, devrait être jointe au dossier mis à la disposition du public.*

### 4-2 Compatibilité des projets avec les documents de planification:

L'étude atteste de la compatibilité des projets avec tous les documents ayant une valeur réglementaire: les travaux sont ainsi compatibles avec le SDAGE approuvé en 1996 qui a isolé le domaine portuaire.

La DTA des Bouches-du-Rhône, approuvée par décret du 10 mai 2007, soutient l'enjeu de

développement du GPMM et l'accueil des équipements et industries polluantes dans la zone industrialo-portuaire de Fos.

Un SCOT est en cours d'élaboration et la commune de Fos-sur-mer fait l'objet d'un POS qui a été approuvé le 25 novembre 1991: celui-ci classe le secteur du Cavaou en zone NAEI spécifique à la zone industrialo-portuaire (ZIP). Celle-ci fait l'objet d'une zone d'aménagement concertée approuvée le 11 octobre 1971: dans le plan de celle-ci (PAZ), les activités ne sont pas différenciées et seuls apparaissent les périmètres potentiellement dangereux autour des activités à risque.

Les espaces du GPMM ne sont pas identifiés comme «espaces remarquables» au titre de l'application de la loi littoral (article L.146-6 du Code de l'urbanisme).

#### **4-3 Les effets du projet sur la santé:**

Le dossier indique que les projets ne présentent pas de risques pour la santé humaine des personnes, hormis pendant les phases de chantier, pour les ouvriers qui en ont la charge ou les agents intervenant à proximité : il y est répondu par l'engagement de l'application des règles du code du travail.

#### **4-4 Concertations:**

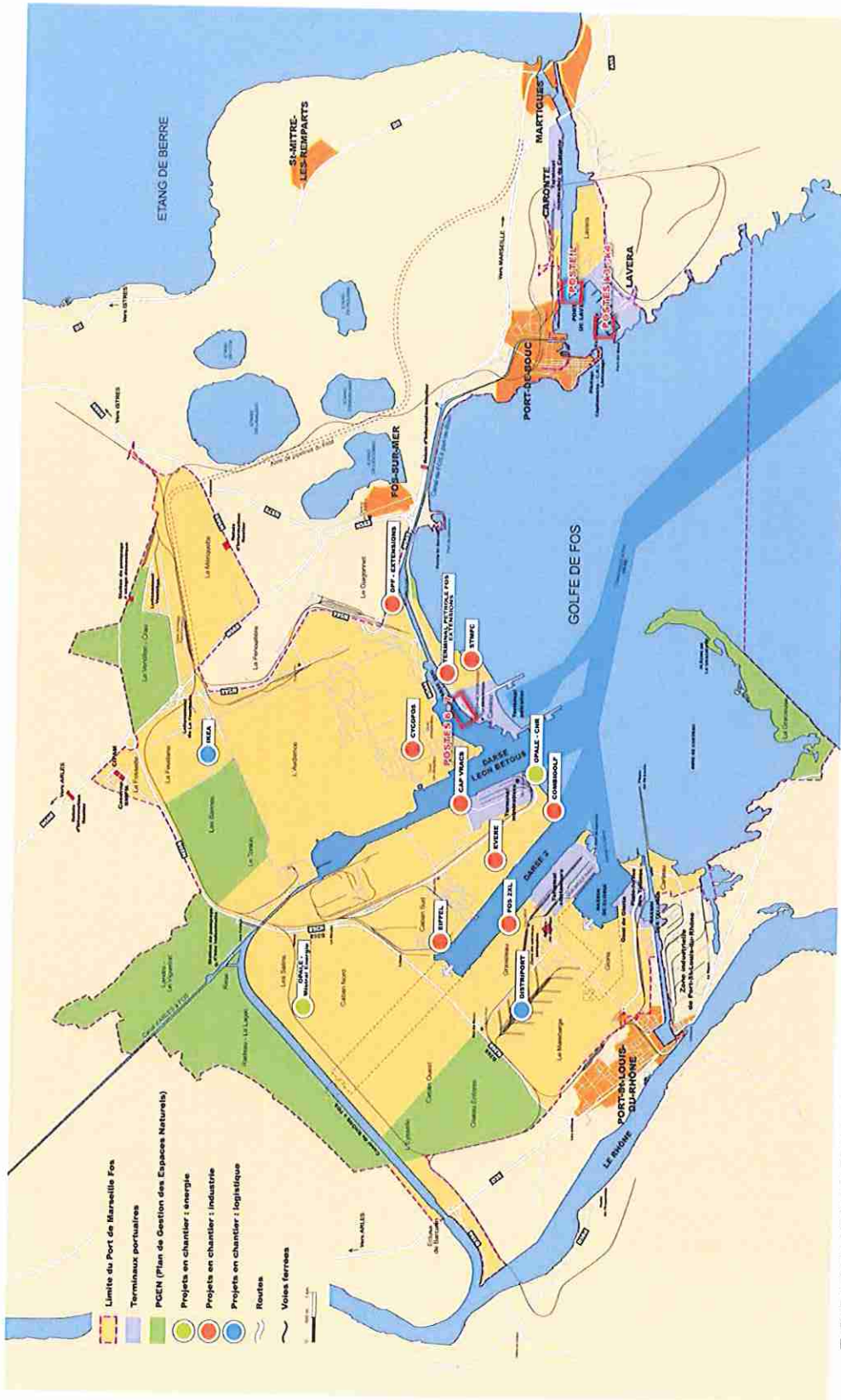
Le dossier fait état d'échanges du maître d'ouvrage avec certains usagers du port (conchyliculture), et avec GDF au sujet de la qualité de l'eau prélevée par ce dernier pour ses échangeurs thermiques, susceptible d'être polluée par des matières en suspension, la prise d'eau étant à proximité immédiate du site des postes 6 et 7. Elle n'évoque pas de concertation avec toutes les catégories d'usagers ou riverains: l'AE estime qu'une telle démarche, si elle n'a pas été menée, serait souhaitable.

#### **4-5 Compensation de pertes de biodiversité :**

Le dossier aborde cet aspect pour la faune et la flore marines, en soulignant le caractère banal et la grande capacité d'adaptation et de reproduction des espèces présentes. Concernant les milieux terrestres, la surface actuellement végétalisée n'occupe que quelques centaines de mètres carrés entre la route et le chenal et comporte une végétation essentiellement banale. *Il aurait toutefois été utile que le dossier précise les surfaces concernées.*

D'autre part, en relation avec la richesse du site en coquillages, plusieurs espèces d'oiseaux aquatiques le fréquentent (huître-pie, héron cendré, laridés divers). L'impact du projet sur ces espèces mobiles à vaste territoire vital, dont les populations locales sont accoutumées à l'environnement industriel, est probablement très faible ou nul.

Dans le cadre du programme global évoqué plus haut, l'impact du projet de dépôt OTMM qui conduira à imperméabiliser une vasière salée «sansouire» abritant 3 habitats d'intérêt communautaire est beaucoup plus significatif et justifie effectivement des mesures compensatoires.



PRESENTATION DU GRAND PORT MARITIME  
 DE MARSEILLE BASSINS OUEST



