

**PROCÈS VERBAL**  
des travaux de la grande commission nautique  
tenue le 6 décembre 2012 dans les locaux du Grand Port Maritime de Marseille

**RÉUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE**

Conformément aux dispositions du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, et suite à la décision du 21 novembre 2012 du président du Grand Port Maritime de Marseille portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le jeudi 6 décembre 2012 dans les locaux du Grand Port Maritime de Marseille à Port-de-Bouc pour émettre un avis sur le projet de création du terminal méthanier « Fos-Faster » dans le Grand Port Maritime de Marseille.

La commission était composée de :

M.	Martin FLEPP, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M.	Serge LANNUZEL, ingénieur en chef des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M.	Arnold RONDEAU, administrateur des affaires maritimes, adjoint au chef du service mer et littoral à la direction départementale des territoires et de la mer des Bouches-du-Rhône	Membre de droit
M.	François ALESSANDRI, syndicat professionnel des Pilotes des ports de Marseille et du golfe de Fos	Membre temporaire
M.	Frédéric MATEO, premier prud'homme de la Prud'homie de Pêche de Martigues	Membre temporaire
M.	Jean-Marie BONRAISIN, Société GAZOCEAN	Membre temporaire

Les membres temporaires MM. Cédric MOROT-BIZOT de CFT RHONE SAONE et Franck MALECOT de la société Boluda Marseille-Fos et leurs suppléants désignés étaient excusés.

Assistaient également à la réunion :

M.	Amaury DE MAUPEOU	Commandant du port du GPMM
M.	Frédéric LEMOINE	GPMM, service de l'environnement
M.	Thierry CERVERA	DDTM 13, service mer et littoral, chef du pôle pêche maritime et activités nautiques
M.	Laurent AMSELLEM	Prud'homie de Pêche de Martigues
M.	Denis MANIAS	Prud'homie de Pêche de Martigues
M.	Christian SEGATTO	DIRM Méditerranée, service des phares et balises
M.	Philippe CRACOWSKI	Président de FOS FASTER LNG
M.	Camille BOURGEON	Stagiaire à la DDTM 13

Le président et le secrétaire ont bénéficié d'une visite du site préalablement à la réunion.

Le président remercie les participants de leur présence. Il rappelle la composition et le fonctionnement de la commission et fait remarquer notamment que la grande commission nautique n'est compétente que pour émettre des avis sur les aspects nautiques du projet (en particulier les aspects liés à la sécurité nautique), à l'exclusion des problèmes juridiques, économiques, financiers, écologiques ou patrimoniaux.

## SYNTHESE DU DOSSIER

### 1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

L'objectif du projet « Fos-Faster » est de construire un nouveau terminal méthanier GNL à Fos-sur-mer dans l'enceinte du GPMM afin de développer l'approvisionnement de gaz liquéfié dans le sud de l'Europe, en profitant de la proximité des zones de production (Afrique du nord, péninsule arabique) et des capacités d'export existantes (

### 2. PRÉSENTATION DU PROJET

La description du projet fait l'objet d'un rapport de présentation de mai 2012 pour la grande commission nautique. Le projet, présenté en séance par M. Crakowski (société Fos-Faster LNG Terminal), a pour objet de construire et exploiter un terminal méthanier à Fos-sur-mer. Cette société est une filiale des groupes Shell et Vopak.

Ce nouveau terminal méthanier GNL (gaz naturel liquéfié) sera d'une capacité de 8 milliards de m<sup>3</sup> (2 citernes – accueil d'un navire) dans un 1<sup>er</sup> temps, extensible à 16 milliards de m<sup>3</sup> (4 citernes – accueil de deux navires). Il permettra d'accueillir des navires de type QatarMax et QatarFlex. Une réflexion est en cours pour accueillir également des navires plus petits, notamment pour remplir des navires à propulsion d'origine GNL.

Le projet prévoit un dépôt des autorisations mi-2013, une décision d'investissement en 2015 et une ouverture opérationnelle en 2018-2019.

M. Crakowski rappelle que ce projet a déjà été présenté en grande commission nautique en janvier 2010. A la suite de la procédure de débat public et pour tenir compte de l'avis, le porteur du projet a décalé l'implantation prévue du terminal de 2 400m dans le nord de la darse 1 du port de Fos.

Pour accueillir des méthaniers de tirants d'eau maximum 12,25 m, le chenal d'accès au terminal et la zone d'évitage seront dragués à 14,5 m.

Le chenal vers le terminal Tonkin sera élargi de 25m en face du terminal Fos-Faster, et la zone d'évitage d'un e diamètre de 600m au milieu de la darse autorise l'accostage de barges à CapVracs.

### 3. SYNTHESE DES DEBATS

Les débats ont porté principalement sur les points suivants :

#### 3.1. L'amarrage au terminal Fos-Faster

Le représentant du syndicat professionnel des pilotes fait remarquer qu'il est nécessaire de prévoir un amarrage avec amarres de bout en complément d'un amarrage par traversiers et semi-gardes, car les vents dominants sont dans la direction du futur terminal.

Le représentant de Gazocéan s'enquiert d'une étude de l'impact du passage de navires dans la darse sur la tenue de l'amarrage au terminal Fos-Faster, bien qu'il soit prévu d'élargir le chenal de 25m au droit du terminal Fos-Faster et que ce dernier soit en retrait du chenal actuel.

Pour permettre d'accoster plus sereinement par conditions exceptionnelles, il est demandé de prévoir la possibilité d'accoster bâbord et tribord à quai.

#### 3.2. Stockage des matières draguées

A une question du représentant de la Prud'homie des Martigues sur le lieu du dépôt des matières draguées, il est précisé qu'une partie sera déposée à terre pour servir de remblais sur la zone 4XL, que la partie de surface éventuellement polluée sera stockée dans une décharge classée (un dossier spécifique de Police de l'eau doit être établi dans le cadre de la procédure administrative) et qu'une partie sera rejetée en mer dans la zone de clapage existante au sud du GPMM.

Selon la nature des sols, le dragage devrait durer de 6 mois à 1 an.

### 3.3. **Le balisage**

Les bouées A8 et A7 qui se situent dans la zone à draguer devront être déplacées. Le feu directionnel (pylône de 25m) de guidage des minéraliers qui se rendent au terminal Arcelor-Mittal (quai Import) se situe dans une zone draguée ; son utilité est confirmée par les pilotes.

Il est demandé de conserver un guidage directionnel pour les méthaniers qui accostent au terminal Arcelor-Mittal.

La création du nouveau terminal Fos-Faster nécessite de revoir le balisage dans toute la darse n°1 : rythme et synchronisation des balises doivent être revus à l'occasion du projet.

Un balisage provisoire sera également mis en place pendant les travaux.

### 3.4. **Navigabilité de la darse 1 pendant les travaux**

Le commandant du GPMM confirme que pendant tous les travaux le trafic commercial des terminaux existants restera prioritaire sur les activités de construction et de dragage liées au projet.

Pendant les travaux, des avis aux navigateurs seront dressés et communiqués selon les usages en vigueur.

### 3.5. **Divers**

Le stockage GNL nécessite une circulation d'eau de mer (réchauffage pour passer de l'état liquide à -165 °C à l'état gazeux) qui globalement lui fait perdre 6°C. Aussi, Fos-Faster LNG a prévu de s'associer avec GDF-Suez dont le process industriel conduit à réchauffer l'eau. Il semble que la prise d'eau existe déjà. Néanmoins, si une nouvelle prise d'eau était nécessaire, il conviendra de la matérialiser en surface afin de prévenir les éventuels plongeurs.

## 4. **TOUR DE TABLE - DELIBERATION**

A l'issue des débats, l'avis émis par la commission, adopté à l'unanimité par les six membres permanents, de droit et temporaires, présents fait l'objet de la conclusion ci-après.

## CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 6 décembre 2012 pour émettre un avis sur le projet de création d'un terminal méthanier « Fos-Faster » dans le Grand Port Maritime de Marseille tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

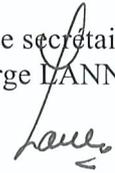
La commission émet un avis favorable au projet avec les observations et recommandations suivantes :

- Prévoir un amarrage avec amarres de bout quelle que soit la longueur du navire accosté (prise en compte de l'expérience acquise à Cavaou) ;
- Étudier l'impact du passage des navires devant le terminal Fos-Faster sur l'amarrage ;
- Permettre aux bâtiments d'accoster bâbord et tribord à quai ;
- Revoir le balisage de l'ensemble de la darse 1 (rythme et synchronisation) ;
- Mettre en place un balisage provisoire pendant les travaux pour garantir l'accès aux autres quais de la darse 1, notamment ceux en amont, et l'accès vers le canal de Barcarin ;
- Conserver le feu directionnel de guidage des minéraliers accostant au terminal Arcelor-Mittal (quai Import), éventuellement en le déplaçant ;
- Le trafic commercial devra rester prioritaire sur les travaux de dragage ;
- Si une prise d'eau est créée, elle devra être explicitement matérialisée depuis la surface (sécurité des plongeurs) ;
- Pendant les phases de travaux et en particulier à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées seront transmises au service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...), conformément aux obligations réglementaires définies au code de la Défense (article R3416-6), au code minier (nouveau) (article L413-1) ainsi qu'à l'instruction du Premier Ministre sur le recueil et la diffusion de l'information nautique (n°228 SG MER).

Le président  
M. Martin FLEPP



Le secrétaire  
M. Serge L'ANNUZEL



Les membres

M. Arnold RONDEAU



M. François ALESSANDRI



M. Jean-Marie BONRAISIN



M. Frédéric MATEO

