

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception
3/12/2013

Dossier complet le
3/12/2013

N° d'enregistrement
F-093-13-C-104

1. Intitulé du projet

FOS FASTER - Projet de construction d'un terminal méthanier dans la zone industrialo-portuaire de Fos/Mer

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
36* Travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.	Travaux ou constructions réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 10 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres carrés.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Le projet consiste en la construction d'un terminal méthanier de gaz naturel liquéfié, comprenant:

- 4 réservoirs de GNL de 180 000 m³ chacun
- 2 jetées d'accostage des navires méthaniers situées dans une zone excavée au sein de la darse 1
- les équipements de process pour réchauffer le GNL (passage de l'état liquide à l'état gazeux) via l'utilisation d'eau de mer (pompes, échangeurs thermiques compresseurs,...)
- 2 canalisations d'apport d'eau de mer
- des postes de chargement camions en GNL
- un bâtiment principal rassemblant différents services liés à l'activité du terminal (bureaux, salle de contrôle, contrôle des accès, lieux de vie...)

4.2 Objectifs du projet

Le terminal méthanier permettra d'accueillir des navires méthaniers, de décharger et de stocker le GNL dans des réservoirs cryogéniques, de le remettre à l'état gazeux par pressurisation et réchauffement dans des échangeurs de chaleur, puis de l'envoyer dans le réseau de transport de gaz naturel à destination du client final.

Le projet Fos Faster comporte des enjeux stratégiques forts, à la fois pour :

- tirer parti d'une opportunité nouvelle - un marché du GNL en croissance ;
- sécuriser encore l'approvisionnement en gaz naturel de la France et du centre de l'Europe ;
- diversifier l'offre pour les opérateurs de GNL et de gaz naturel et leur proposer une visibilité et une stabilité à long terme dans des conditions d'accès au terminal compétitives,
- développer et diversifier les activités du Grand Port Maritime de Marseille.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le chantier comprend notamment la mise en oeuvre des éléments suivants:

- l'excavation des terres pour permettre la construction des postes d'accostage (environ 2 millions de m3)
- le remblaiement des terrains avec les matériaux excavés
- la construction des jetées
- la construction des réservoirs de stockage
- la construction des installations de process
- la mise en place des canalisations d'acheminement de l'eau de mer.

Le dragage de la darse 1, de la prise d'eau et du rayon d'évitage pour permettre l'accès des méthaniers au terminal sera géré par le GPMM.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les différentes étapes du fonctionnement du terminal méthanier sont les suivantes:

- 1/ Le GNL est déchargé des méthaniers via des bras de déchargement positionnés sur la jetée.
- 2/ Il est aspiré des méthaniers par les pompes se trouvant à bord et refoulé dans les réservoirs de stockage cryogénique via les lignes de déchargement.
- 3/ Une fois stocké, le GNL est ensuite pressurisé par des pompes haute pression et regazéifié par simple réchauffement dans des échangeurs de chaleur. Pour le terminal Fos Faster, le fluide permettant le réchauffement du GNL est l'eau de mer. Le système de pompage de l'eau de mer sera situé au sud de la darse 1, au niveau des rejets de la centrale à cycle combiné de COMBIGOLFE afin de récupérer les eaux de refroidissement de cette centrale pour la regazéification du GNL. L'eau de mer pompée fait l'objet d'une électro-chloration avec ajout d'hypochlorite de sodium en vue de limiter le développement d'organismes dans les circuits d'eau de mer. Du chlore est produit par ce procédé. Le rejet d'eau est effectué entre les deux postes d'accostage des méthaniers.
- 4/ Pour finir, le gaz naturel est envoyé dans le réseau de transport de GRTgaz. La capacité de traitement maximale sera de 16 milliards de m3 / an de gaz naturel.
- 5/ Du GNL pourra être expédié directement par camions ou barges.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet de terminal méthanier Fos Faster est soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et doit faire l'objet d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter comprenant notamment, conformément aux articles L.122-1, R.122-2 et R.512-6 du code de l'environnement, une étude d'impact et une étude de danger.

Le contenu de l'étude d'impact pour une ICPE est défini à l'article R122-5 du code de l'environnement, complété par les dispositions spécifiques de l'article R.512-8.

Une demande de permis de construire sera déposée pour le projet de terminal méthanier.

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Obtention du permis de construire du terminal méthanier Fos Faster

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Superficie globale du projet	900 000 m ²
Surface de plancher	32 977 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Zone Industriale-Portuaire de
Fos-sur-Mer
Secteur du Caban Sud
Goulevielle
13270 Fos-sur-Mer

Coordonnées géographiques¹

Long. 04° 51' 38" E Lat. 43° 25' 50" N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Le programme comprend trois principales opérations:

- 1) la construction et l'exploitation des installations terrestres et maritimes du terminal Fos Faster: maître d'ouvrage Fos Faster LNG Terminal SAS,
- 2) la construction et l'exploitation de la canalisation de gaz naturel et ses ouvrages annexes reliant le terminal au réseau maître d'ouvrage GRTgaz
- 3) les opérations de dragage de la darse 1 pour permettre l'accès des méthaniers au terminal: maître d'ouvrage GPM

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Concernant l'historique du site, d'après les cartes d'Etat-major établies au XIXème siècle entre 1825 et 1866, la zone était composée par les Salines de la Roque et le Poste de Douane de Galégean.

Sur certains plans, une ancienne carrière est signalée au lieu-dit La Roque.

Aujourd'hui, compte tenu de la création du Port de Fos sur Mer, ces zones ont été remblayées et aménagées. La zone d'étude est vierge de bâtiment.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Le projet s'inscrit au sein de la zone industrielle de Fos, et plus précisément au droit du domaine portuaire gérée par le Grand Port Maritime de Marseille.
L'arrêté préfectoral du 1er septembre 1993 a créé la ZAC du Caban à vocation industrielle. Le PAZ de l'ensemble de la ZAC définit les règles générales d'aménagement sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et ponctuellement Arles. Il constitue une pièce des documents d'urbanisme de ces communes. Le terrain retenu pour l'implantation du terminal méthanier est implanté en zone NAE1 (zone d'urbanisation future affectée aux activités) au sein de la zone industrielle et portuaire de Fos. Les règles générales d'aménagement à l'intérieur de cette zone sont directement fixées par le GPMM via le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ).
Le zonage et le règlement de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer s'avèrent compatible avec la vocation future des terrains du terminal méthanier.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il s'agit de la commune de Fos-sur-Mer
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après l'inventaire des zones humides effectué par la DREAL PACA. Données disponibles sur leur site via le lien suivant : http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/25/environnement.map&service=DownloadLayer
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRT Risque Industriel (Arcelor MITTAL) prescrit le 10/11/2009
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZSC FR 93 01596 "marais de la vallée des baux et marais d'Arles" environ à 6 km ZPS FR93 12001 12001 "marais et Crau et Grand Rhône" environ à 2 km. ZSC FR93 01595 "Crau centrale - Crau sèche" environ à 6 km ZSC FR93 01592 "Camargue" environ à 6 km ZSC FR93 10019 "Camargue" environ à 6 km.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux utilisées pour l'exploitation du terminal méthanier proviendront soit du réseau d'adduction d'eau potable communal, soit de la Darse 1. Le réseau d'alimentation en eau potable disposera d'un clapet anti-retour.</p> <p>Les consommations maximales annuelles sont présentées ci-dessous:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eau provenant du réseau public : 3650 m3 (environ 10 m3 / jour) - Eau regazéification prélevée dans la Darse 1 et rejetée en mer : 525 600 000 m3 (en l'absence de synergie avec Combigo) et 328 500 000 m3 (en cas de synergie avec Combigo)
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Oui lors de la phase travaux.</p> <p>Lors des travaux d'enfouissement des canalisations, des opérations de pompage et/ou de rabattement de nappe peuvent être nécessaires pour assurer la mise au sec de la nappe. Ces opérations peuvent entraîner des modifications temporaires des écoulements de sub-surface en induisant un cône de rabattement. Néanmoins, une fois les travaux terminés, la nappe se remet en charge.</p> <p>Seul un léger décaissement est prévu au droit des futurs réservoirs sur environ 1,5 m de profondeur par rapport au terrain naturel afin de limiter l'impact paysager.</p> <p>La nappe ne sera pas être atteinte à cette profondeur au droit des futurs réservoirs. De plus, des drains verticaux seront mis en œuvre au droit des futurs réservoirs afin de rabattre la nappe.</p>
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les matériaux excavés seront utilisés pour le terrassement du terrain.</p>
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Impacts sur habitats naturels et espèces à des degrés d'impact variable.</p> <p>Demande de dérogation de destruction d'espèces protégées portant sur 15 espèces végétales et 31 espèces animales. A ce sujet, un dossier a été constitué et sera présenté devant la commission au CNPN.</p>
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'évaluation appropriée des Incidences (EAI) Natura 2000 a conclu à une incidence non significative sur les espèces ayant justifié la désignation des sites à l'analyse.</p>

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Consommation d'espaces naturels tant "secondaires" (milieux qui ont été générés par les dragage de la darse 1 dans les années 60, lors de la création de la zone industrialo portuaire) que "naturels", milieux relictuels. Non pour les milieux agricoles et forestiers.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'étude des dangers a permis d'identifier les accidents susceptibles de se produire et de générer des effets thermiques et de surpression. Au total, plus de 300 phénomènes dangereux (PhD) ont été retenus à l'issue de l'analyse des risques et 59 phénomènes dangereux génèrent des effets à l'extérieur du site (phénomènes dangereux majeurs). Aucun phénomène n'est situé en zone inacceptable.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'évaluation des risques sanitaires a démontré que le projet n'aura pas d'impact sur la santé des populations environnantes.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les niveaux sonores engendrés seront conformes à la réglementation en vigueur.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En dehors des périodes d'accostage et de déchargement durant lesquelles les jetées seront éclairées, le terminal ne sera pas éclairé en permanence en dehors de quelques lumières de sécurité.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En fonctionnement normal, le terminal ne produira aucune émission de gaz grâce au recyclage des vapeurs de GNL. En effet, le terminal sera conçu selon la philosophie du « zéro ventilation ou brûlage » dans des conditions normales de fonctionnement. Les principales émissions atmosphériques du terminal méthanier seront constituées par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les produits de combustion du gaz naturel mis à la torchère (événement exceptionnel) - Les gaz d'échappement des camions, des véhicules du personnel, et des méthaniers lors des opérations de déchargement du GNL ; - Les rejets des installations de combustion auxiliaires (pompe de secours incendie, génératrice de secours,...).
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales du site pouvant contenir des hydrocarbures seront rejetées dans la darse 1 après traitement. Les eaux vannes rejoindront la station d'épuration du site. L'eau de mer subira une étape d'électro-chloration avant d'être utilisée pour la regazéification du GNL, puis rejetée dans la darse 1 au niveau des postes d'accostage du terminal.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les principaux déchets générés par le terminal seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des DIB issus des bureaux et des emballages ; - Des ordures ménagères issues de la restauration du personnel ; - Des huiles et solvants usagées.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est implanté au sein de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et sera peu visible de l'extérieur de la ZIP.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Dans le cadre de l'article R.122-5 du code de l'environnement portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, il est demandé de réaliser une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de la présente étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Ne sont plus considérés comme "projets" ceux qui sont abandonnés par leur maître d'ouvrage, ceux pour lesquels l'autorisation est devenue caduque ainsi que ceux qui sont réalisés

Il est important de préciser qu'entre le moment où l'étude d'impact a été finalisée et que le dossier a été déposé en préfecture, il est possible que cette liste ne soit plus exhaustive compte tenu des délais imputables à la mise en forme des documents et la reprographie.

Le tableau joint liste les projets connus recensés au niveau de l'aire d'étude globale ou à proximité, validée par la DREAL PACA, qui correspond aux projets localisés sur les communes de :

- Fos-sur-Mer,
- Port-Saint-Louis-du-Rhône,
- Arles,
- Châteauneuf-les-Martigues,
- Miramas.

Pour chacun de ces projets, en fonction de leur nature, de leur localisation et de leur emprise, ainsi que des effets qu'ils engendrent sur l'environnement, il est indiqué dans le tableau ci-après s'ils sont à prendre en compte pour évaluer les effets cumulés pouvant être engendrés avec l'ensemble des opérations du programme, à savoir :

- Le projet de terminal Fos Faster ;
- Le projet de canalisation GRTgaz ;
- Le projet de dragage du GPMM.

Ainsi, les projets pour lesquels une analyse des effets cumulés sera réalisée sont mentionnés en rouge dans le tableau joint à ce document.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le Permis de construire est lié à l'ICPE, elle-même soumise à étude d'impact. Cette dernière a été réalisée dans le cadre du dossier d'autorisation d'exploiter. Son périmètre correspond à l'ensemble du programme fonctionnel FOS FASTER constitué de 3 projets :

- 1) Le projet de terminal méthanier porté par FOS FASTER lui-même,
- 2) Le projet de gazoduc porté par GRTgaz,
- 3) Le projet de dragage de la darse 1 porté par le GPMM.

En conséquence de quoi, il nous semble logique que le permis de construire soit soumis à étude d'impact. En effet, cela permettrait de garantir à la fois une bonne homogénéisation et une bonne cohérence avec les délais d'instruction des différentes autorisations.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	X

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

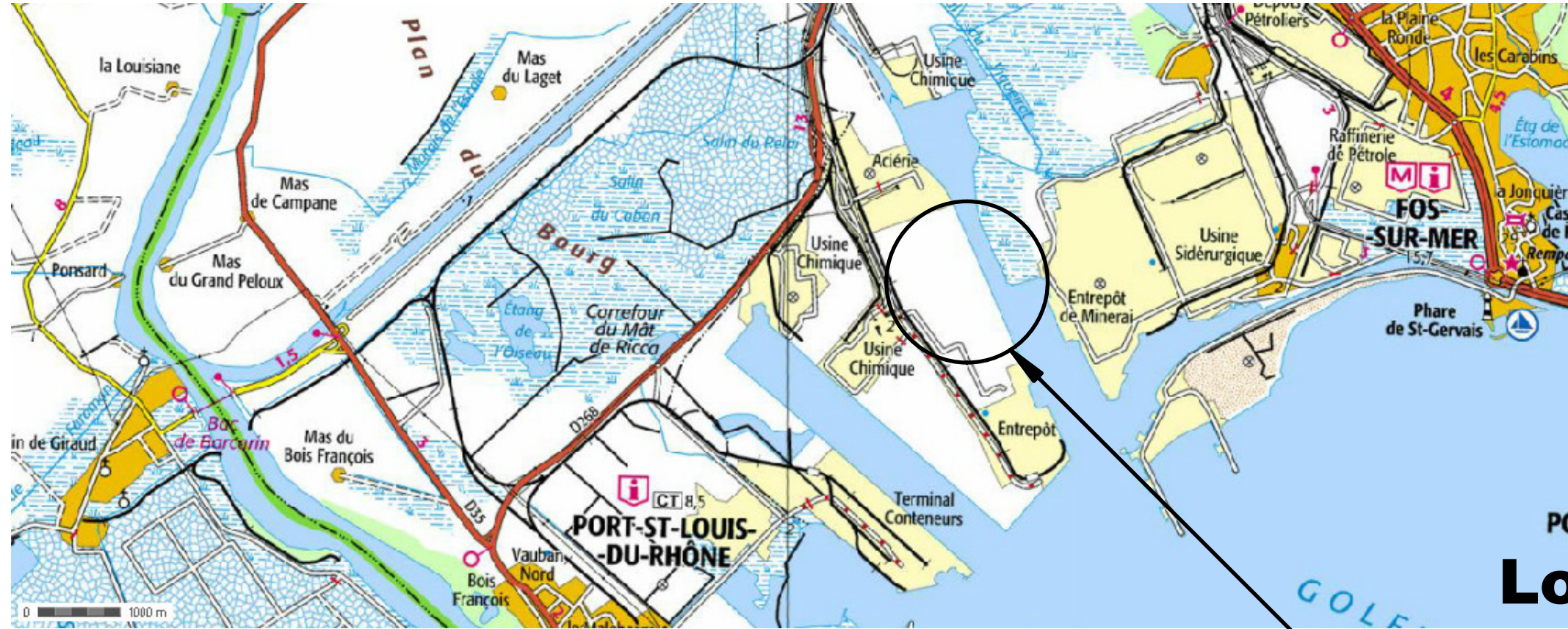
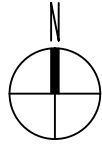
9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

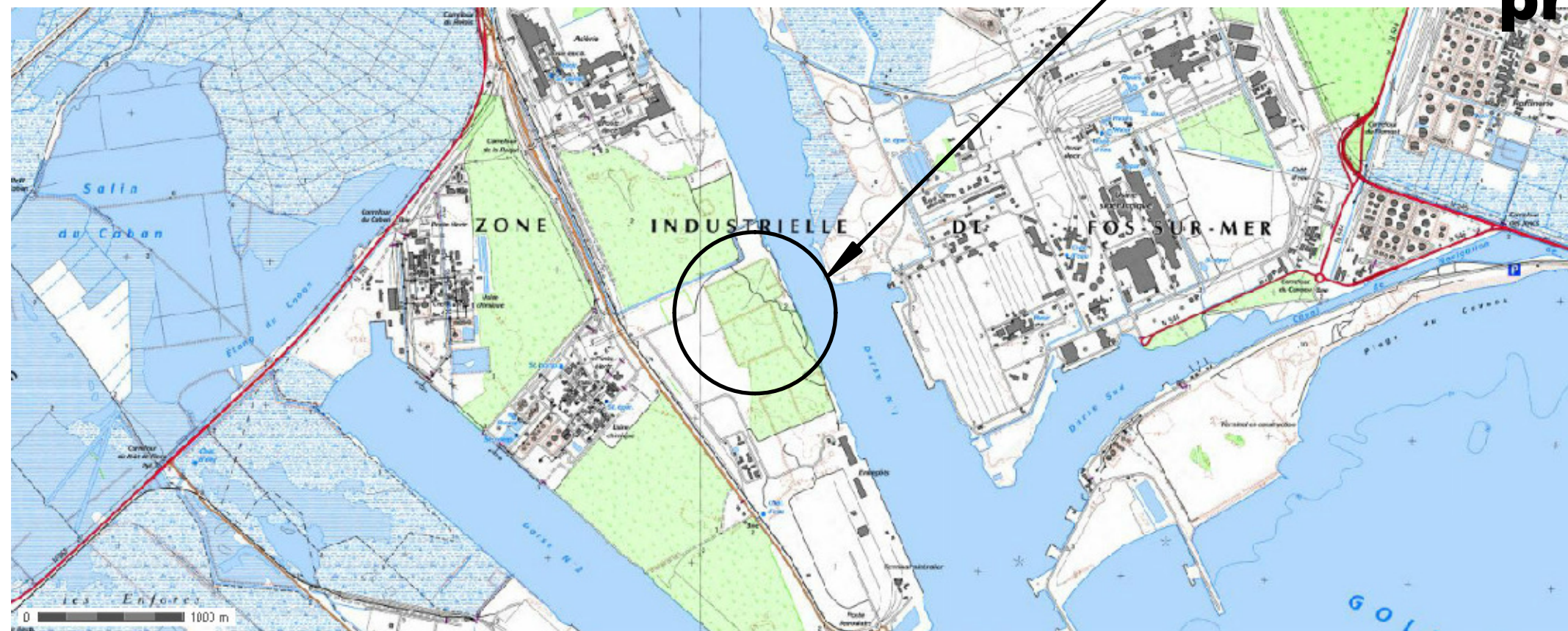
Fait à le,

Signature





Echelle : 1/65 000



Echelle : 1/40 000

Localisation projet

Maître d'ouvrage :
FOS FASTER
31, Parc du Golf
CS 90 519
13 593 Aix-en-Provence

COMMUNE DE FOS SUR MER
DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE
A L'ETUDE D'IMPACT

PROJET :
FOS FASTER
CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER
Route du Quai minéralier
Zone industrielle et portuaire de Fos
Secteur du Caban Sud
Lieu-dit *Goulevielle*

1	30.10.13	PREMIERE EMISSION		
REP	DATE	MODIFICATIONS	DESSINE	APPROUVE

CANAL ARCHITECTURE
CHARRA Jean-Lou
Architecte D.P.L.G
MAS NADAL QUARTIER FOURCHON
13 200 ARLES
Tel. : 04.90.49.98.64 Fax. : 04.90.96.80.49

PLAN DE SITUATION

Annexe 2

"Toutes les côtes de hauteur sont données par rapport au TN"

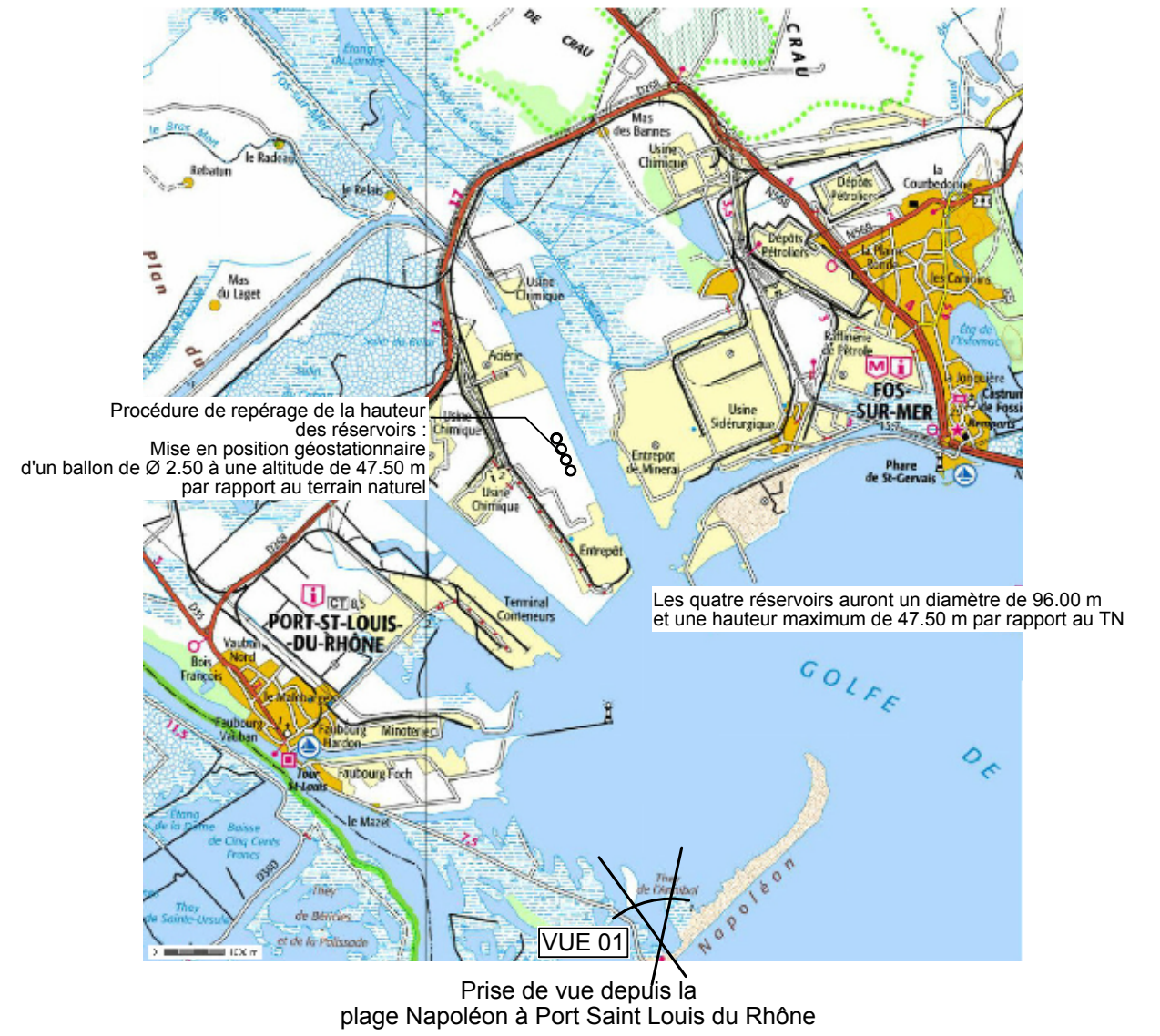


1 - Prise de vue réelle



2 - Prise de vue télé-objectif

Pas de vision du ballon de repérage de la hauteur





1 - Prise de vue réelle



2 - Prise de vue télé-objectif



Procédure de repérage de la hauteur des réservoirs :
Mise en position géostationnaire d'un ballon de Ø 2.50 à une altitude de 47.50 m par rapport au terrain naturel

Les quatre réservoirs auront un diamètre de 96.00 m et une hauteur maximum de 47.50 m par rapport au TN

Prise de vue depuis la route menant de la plage Napoléon à Port Saint Louis du Rhône



1 - Prise de vue réelle

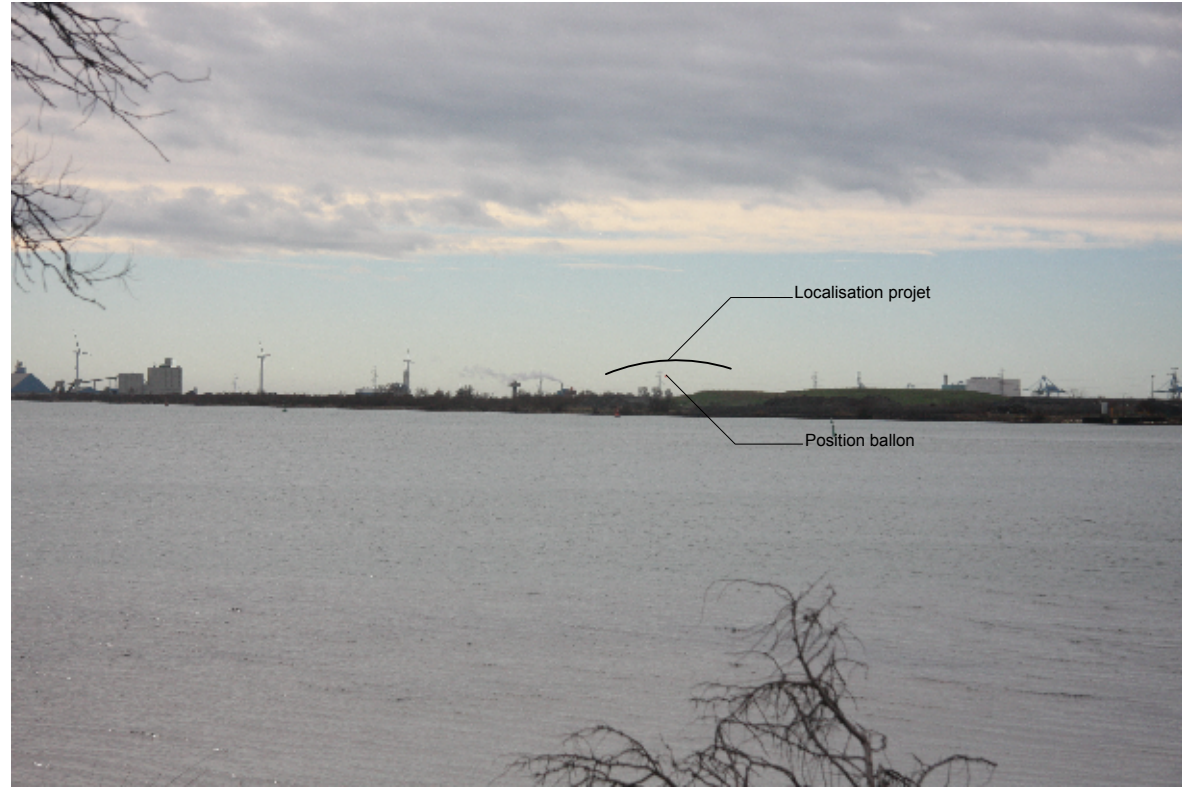


2 - Prise de vue télé-objectif

Procédure de repérage de la hauteur des réservoirs :
Mise en position géostationnaire d'un ballon de Ø 2.50 à une altitude de 47.50 m par rapport au terrain naturel

Les quatre réservoirs auront un diamètre de 96.00 m et une hauteur maximum de 47.50 m par rapport au TN

Prise de vue depuis la plage Olga à Port Saint Louis du Rhône



1 - Prise de vue réelle



2 - Prise de vue télé-objectif

Procédure de repérage de la hauteur des réservoirs :
Mise en position géostationnaire d'un ballon de Ø 2.50 à une altitude de 47.50 m par rapport au terrain naturel

Les quatre réservoirs auront un diamètre de 96.00 m et une hauteur maximum de 47.50 m par rapport au TN

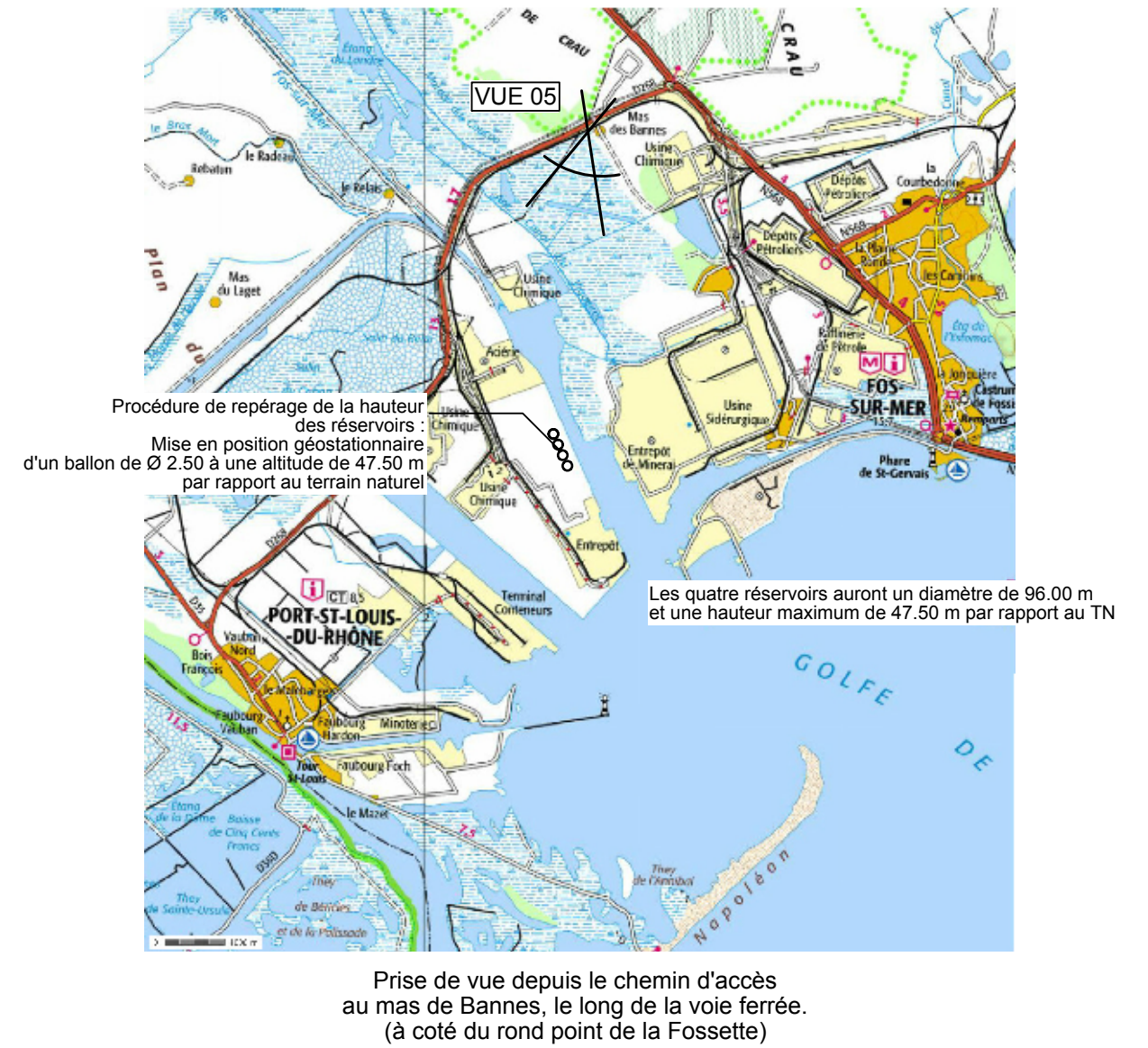
Prise de vue depuis le terminal méthanier Gaz de France



1 - Prise de vue réelle



2 - Prise de vue télé-objectif





Vue 06

1 - Prise de vue réelle



Vue 07

2 - Prise de vue réelle

Pas de vision du ballon de repérage de la hauteur depuis les deux prises de vue



Procédure de repérage de la hauteur des réservoirs :
Mise en position géostationnaire d'un ballon de Ø 2.50 à une altitude de 47.50 m par rapport au terrain naturel

Les quatre réservoirs auront un diamètre de 96.00 m et une hauteur maximum de 47.50 m par rapport au TN

Prise de vue depuis la plage le long de la digue à Fos sur Mer et depuis la digue du port de plaisance



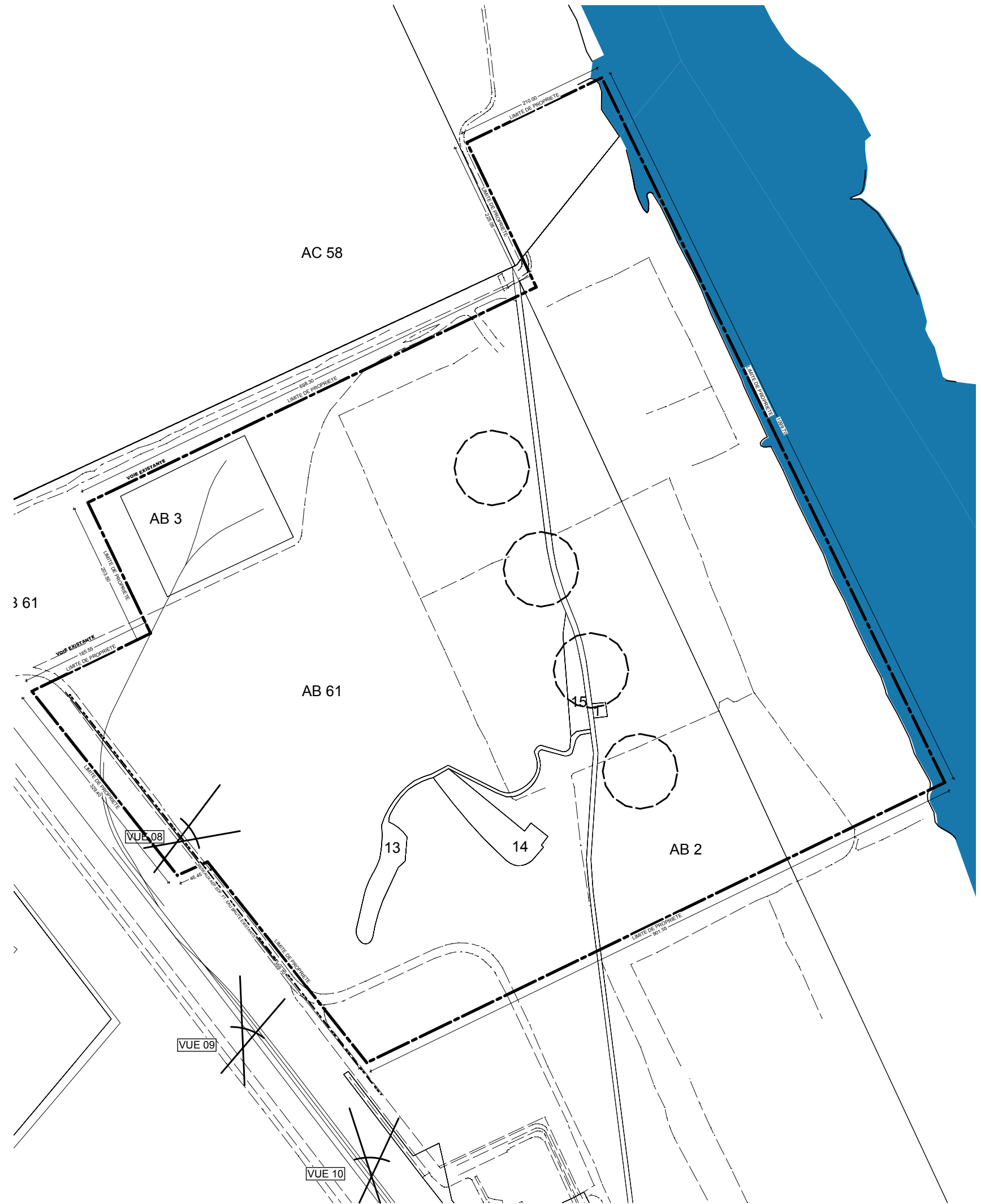
Vue 08



Vue 09



Vue 10





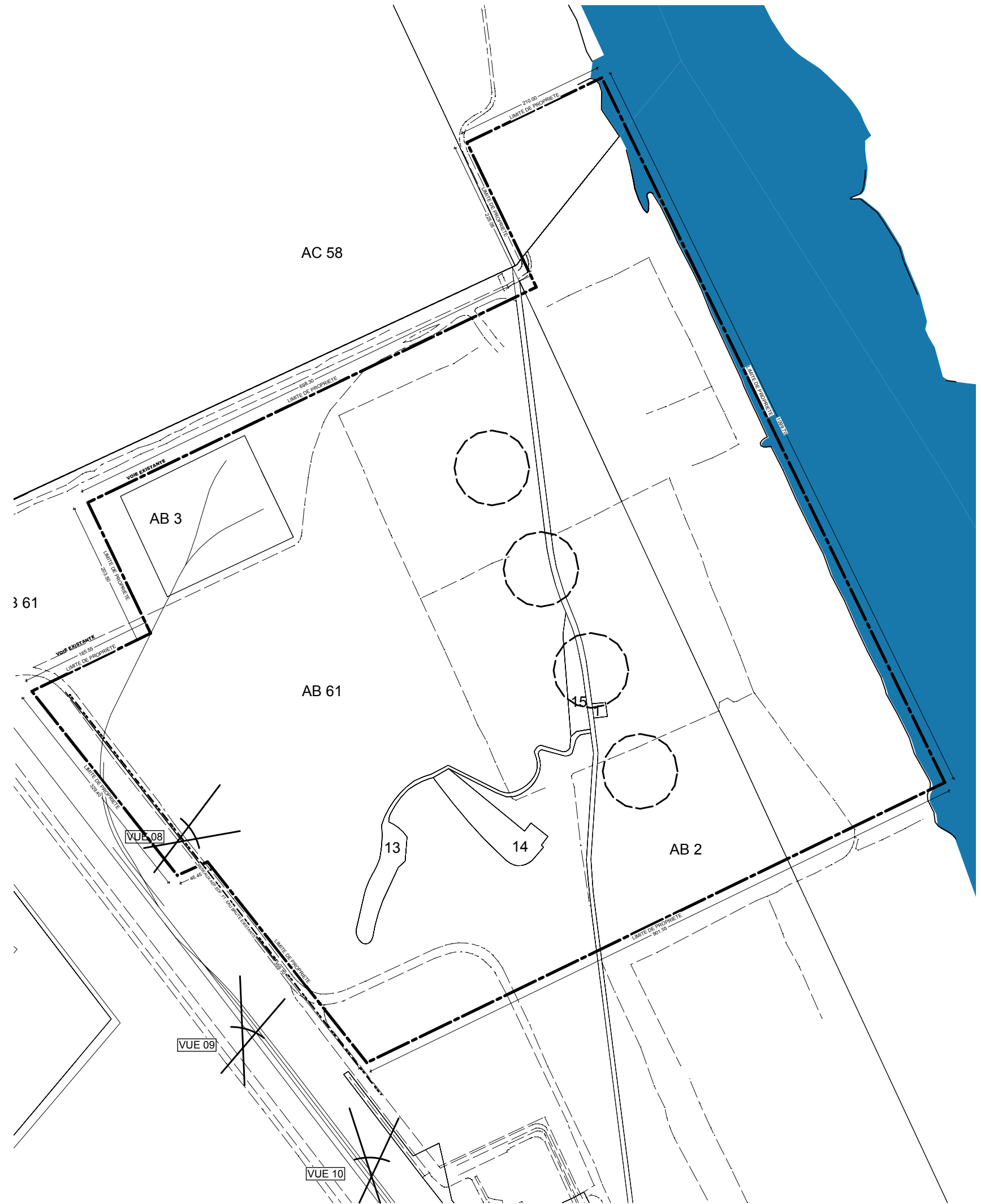
Vue 08



Vue 09



Vue 10



Maître d'ouvrage :
FOS FASTER
31, Parc du Golf
CS 90 519
13 593 Aix-en-Provence

COMMUNE DE FOS SUR MER
DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE
A L'ETUDE D'IMPACT

PROJET :
FOS FASTER
CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER
Route du Quai minéralier
Zone industrielle et portuaire de Fos
Secteur du Caban Sud
Lieu-dit *Goulevielle*

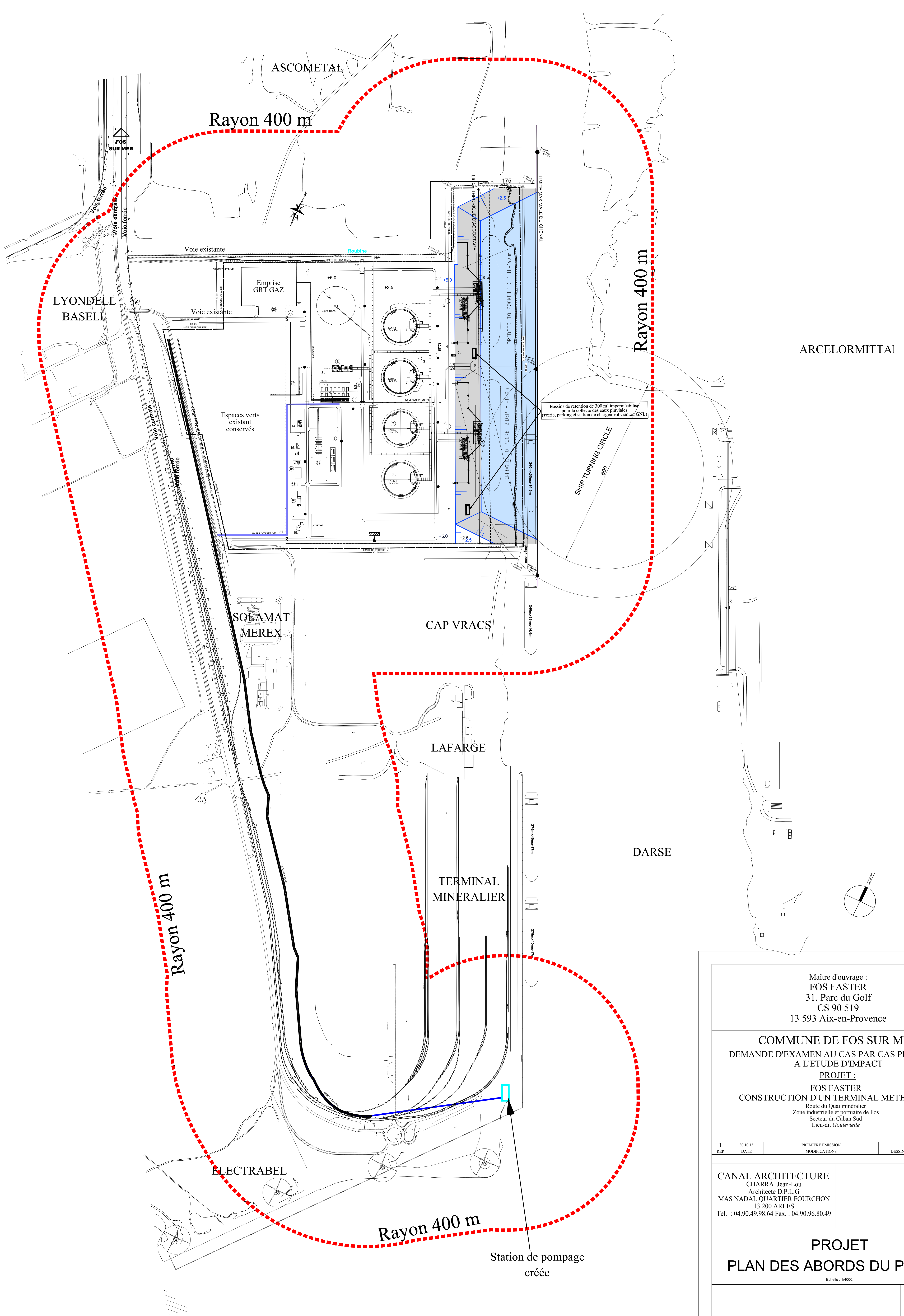
1	30.10.13	PREMIERE EMISSION		
REP	DATE	MODIFICATIONS	DESSINE	APPROUVE

CANAL ARCHITECTURE
CHARRA Jean-Lou
Architecte D.P.L.G
MAS NADAL QUARTIER FOURCHON
13 200 ARLES
Tel. : 04.90.49.98.64 Fax. : 04.90.96.80.49

PHOTOGRAPHIES
Février 2013

Annexe 3

"Toutes les côtes de hauteur sont données par rapport au TN"



Maitre d'ouvrage :
FOS FASTER
 31, Parc du Golf
 CS 90 519
 13 593 Aix-en-Provence

COMMUNE DE FOS SUR MER
 DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE
 A L'ETUDE D'IMPACT

PROJET :
FOS FASTER
 CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER
 Route du Quai minéralier
 Zone industrielle et portuaire de Fos
 Secteur du Caban Sud
 Lieu-dit Goulevielle

1	30.10.13	PREMIERE EMISSION		
REF.	DATE	MODIFICATIONS	DESSEIN	APPROUVE

CANAL ARCHITECTURE
 CHARRA Jean-Lou
 Architecte D.P.L.G
 MAS NADAL QUARTIER FOURCHON
 13 200 ARLES
 Tel. : 04.90.49.98.64 Fax : 04.90.96.80.49

PROJET
PLAN DES ABORDS DU PROJET
 Echelle : 1/4000

Annexe 5

Toutes les cotes de hauteur sont données par rapport au TN

Date avis	Commune	Référence du projet	Projet à prendre en compte pour les effets cumulés			
			Projet Fos Faster	Projet GRTgaz	Projet de dragage	Projet d'ISDI
21/12/2012	Fos-sur-Mer	Éoliennes marines de la Société Nénuphar.	Impacts cumulés limités à l'aspect paysager	Impacts cumulés limités sur le milieu naturel protégé (zone Natura 2000 – ZPS « Marais entre Crau et Grand Rhône ») et sur le paysage environnant la ZIP.	Impacts cumulés limités au trafic maritime en bordure la zone d'immersion	Le secteur concerné se trouve au large du golfe de Fos. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.
23/10/2012	Arles	Travaux de réparation des quais du Rhône dans la traversée d'Arles et continuité de la protection en amont et en aval des quais	Au regard de la localisation géographique et des effets induits, les deux projets ne cumulent pas leurs effets sur les mêmes zones et milieux.			
01/06/2012	Fos-sur-Mer	Demande d'autorisation d'exploiter un gîte géothermique et travaux miniers en vue de la réalisation d'un forage par la Compagnie de Géothermie et de Thermalisme (CG2T)	Forage et pompage jusqu'à une profondeur de 1600 m. Le secteur concerné se trouve sur le secteur de la Feuillane à environ 5 km au nord-est du site Fos Faster. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.	Le projet de forage n'aura pas d'effets cumulés avec les effets du projet de canalisation.	Le projet de forage n'aura pas d'effets cumulés avec les effets du projet de dragage et immersion.	Le secteur concerné se trouve sur le secteur de la Feuillane à environ 5 km au nord-est du site Fos Faster. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.
31/05/2011	Fos-sur-Mer	Canalisation DN 250 transportant de l'oxygène entre Air Liquide site de l'Audience et la raffinerie ESSO à Fos-sur-Mer.	Ce projet est déjà réalisé. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			
21/04/2011	Fos-sur-Mer	Demande d'installation de stockage de gaz naturel liquéfié par la Société ELENGY.	Ce projet a fait l'objet d'une régularisation administrative. Il est déjà réalisé. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			
21/10/2010	Martiques et Chateaufort-les-Martiques	Exploitation de la carrière des Boutiers - Sté Gontero.	Ce projet a fait l'objet d'une régularisation administrative. Il est déjà réalisé. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			
12/07/2010	Fos-sur-Mer	Projet d'extension des activités et des capacités de l'installation de pré-traitement et de transit de déchets industriels et urbains demandé par la Société ORTEC.	Suite à un échange avec la société ORTEC, porteur de ce projet, il s'avère que ce projet a été abandonné au stade de l'enquête publique. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			
21/05/2010	Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc et Martiques	ESSO - Canalisation de transport de propane/butane liquéfié (GPL) entre la raffinerie Esso de Fos-sur-Mer et le stockage souterrain Géogaz de Lavéra, sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc et Martiques.	Ce projet est déjà réalisé. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			
19/05/2010	Fos-sur-Mer	Installation de stockage de produits pétroliers inflammables déposée par la Société Oil Tanking Mediaco Marseille	Ce projet a été abandonné. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			
13/04/2010	Port Saint Louis du Rhône	Construction d'un entrepôt de stockage zone Distriport du GPMM	Projet à environ 3 km au sud-ouest du site Fos Faster au sein de la zone d'activité Distriport du GPMM. Etant donné l'éloignement des 2 projets et leurs natures, il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.	Impacts cumulés limités sur le paysage, les habitations et les usagers, ainsi qu'en termes de risques technologiques.	Projet à environ 1.5 km au sud-ouest du site Fos Faster au sein de la zone d'activité Distriport du GPMM. Etant donné l'éloignement des 2 projets et leurs natures, il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets	Projet à environ 1.5 km au sud-ouest du site Fos Faster au sein de la zone d'activité Distriport du GPMM. Etant donné l'éloignement des 2 projets et leurs natures, il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets

Autorité Environnementale

CGEDD	26/09/2012	Arlès	Création d'une liaison souterraine 225kV entre les postes Darse et Salin de Giraud	Il s'agit d'une ligne souterraine de 15 km. Le poste Darse se situe à environ 200 m à l'ouest des terrains Fos Faster, au niveau du site LyondellBasell, de l'autre côté de la route centrale de la ZI. Cette ligne de passera pas au droit du projet Fos Faster. Aucun travaux ne concernera l'emprise du projet FosFaster. Impacts cumulés limités à l'aspect paysager	Impacts cumulés limités sur le milieu naturel protégé (sites Natura 2000) et sur le paysage.	Le poste Darse se situe à au niveau du site LyondellBasell. Cette ligne de passera pas au droit du site. Aucuns travaux ne concerneront l'emprise du projet	Le poste Darse se situe à au niveau du site LyondellBasell. Cette ligne de passera pas au droit du site. Aucuns travaux ne concerneront l'emprise du projet Impacts cumulés limités à l'aspect paysager
	25/07/2012	Fos-sur-Mer	Augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Fos-Graveleau à Lavalduc	Projet à environ 4 km au nord du terrain Fos Faster. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.	Impacts cumulés limités sur le milieu naturel protégé (sites Natura 2000).	Projet à environ 5 km au nord de la zone de stockage. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.	Projet à environ 5 km au nord de la zone de stockage. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.
	07/12/2011	Miramas	Projet de déviation de Miramas	Le projet se situe à plus de 10 km au nord-est des terrains Fos Faster. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.	Impacts cumulés limités sur le milieu naturel protégé (sites Natura 2000) et sur le paysage.	Le projet se situe à plus de 11 km au nord-est de la zone de stockage. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.	Le projet se situe à plus de 11 km au nord-est de la zone de stockage. Il n'y aura pas d'interaction entre les 2 projets.
	24/06/2010	Fos-sur-Mer	Projet de construction des postes 6 et 7 sur le terminal pétrolier de Fos dans les bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille	Le projet se situe à environ 2 km au sud-est des terrains Fos Faster, au sein de la Darse sud. Les pétroliers empruntent la darse sud pour se rendre aux postes d'accostage et non la darse 1. Impacts cumulés limités à l'aspect trafic maritime au niveau de l'entrée dans le golf de Fos avant l'accès aux darses.	Impacts cumulés limités sur le paysage, les habitations et les usagers, ainsi qu'en termes de risques technologiques.	Le projet se situe au nord-est du site de dragage, au sein de la Darse sud. Impacts cumulés limités au trafic maritime des pétroliers empruntent la darse sud pour se rendre aux postes d'accostage	Le projet se situe à environ 2 km au nord-est du site de stockage, au sein de la Darse sud. Les pétroliers empruntent la darse sud pour se rendre aux postes d'accostage et non la darse 2.
CGDD	Aucun projet n'a été identifié.						
DOTM	Juin 2008	Fos-sur-Mer	Canalisation GRTgaz pour Combigoiffe.	Ce projet est déjà réalisé. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			
	2007	Fos-sur-Mer	Construction du carrefour des Bannes.	Ce projet est déjà réalisé. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			
		Fos-sur-Mer	Négri: réalisation d'une darse dans canal proche Tonkin.	Ce projet est déjà réalisé. Il ne sera donc pas pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.			