

Débats publics Fos Faster – Fos Tonkin

Réunion de clôture

Synthèse

Date et heure : 14 décembre 2010 à 19 heures

Lieu : Théâtre de l'Olivier, à Istres

Durée : 3 heures 30

Participants : Environ 180 personnes

I. Ouverture

Monsieur François BERNARDINI, Maire d'Istres, rappelle que la commune d'Istres a été chargée de façonner le cadre urbain qui a permis d'accueillir les installations industrielles du golfe de Fos-sur-Mer. Pour Monsieur BERNARDINI, les destinées de Fos-sur-Mer et d'Istres sont étroitement liées. Selon Monsieur BERNARDINI, ceux qui tournent le dos au développement font fausse route. La Zone Industriale-portuaire (ZIP) de Fos existe et les projets envisagés lui donneront l'occasion d'un rebond salubre.

Monsieur BERNARDINI indique que les projets mis au débat permettront de conforter la place industrielle et énergétique de la France et de développer l'attractivité de la ZIP de Fos. Bien entendu, la qualité de l'environnement, du cadre de vie, de la santé doivent être préservés, ainsi que la sécurité des riverains. L'économie et l'écologie ne doivent pas être affrontées.

La réglementation, la présence des associations et la pertinence des élus fournissent des garanties pour que les échecs du passé ne soient pas reproduits. Il faudra veiller à ce que les engagements pris par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) en matière d'environnement soient respectés, pour éviter qu'une défiance voie le jour envers les installations industrielles.

Par ailleurs, les infrastructures locales, notamment routières, sont insuffisantes. Il serait irresponsable de développer de nouvelles installations sans rénover cette infrastructure. Monsieur BERNARDINI fait observer que le GPMM s'engage dans la déviation routière de Miramas : il souhaite que cette méthode soit appliquée au reste du réseau, et notamment au réseau istrien qui dessert la zone de Fos.

Monsieur BERNARDINI évoque ensuite la disparition de la taxe professionnelle, qui prive les collectivités locales de ressources. Celles-ci auraient pu décider de rejeter toute nouvelle implantation industrielle, mais Monsieur BERNARDINI propose de réagir autrement. La loi doit être modifiée. Les collectivités locales, quant à elles, ne doivent pas se priver d'une activité économique génératrice d'emplois et de richesses.

Monsieur Antoine DUBOUT, Président des Commissions Particulières du Débat Public (CPDP), rappelle que les deux CPDP ont pour objet d'organiser les débats sans aucunement les influencer. Il explique ensuite que la présente réunion est une réunion de clôture, destinée à permettre aux différentes parties prenantes de faire la synthèse des débats publics. Monsieur DUBOUT invite les présents à communiquer leur point de vue final sur les projets présentés.

II. Elengy

Monsieur Gilles BAVUZ, Directeur technique, Elengy, rappelle que le terminal Fos Tonkin fonctionne depuis 1972. Le projet Cap Tonkin a pour objet de prolonger l'exploitation du terminal en modernisant ses installations.

Huit réunions publiques se sont tenues ainsi qu'un atelier sur la récupération des frigories. Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) a rédigé un cahier d'aménageur. Neuf cahiers d'acteurs ont été reçus, ainsi que 83 questions écrites et 7 avis et contributions.

Monsieur BAVUZ fait observer que les principales expressions du débat concernent le fonctionnement actuel du terminal plutôt que sa modernisation. Les participants au débat public ne semblent pas rejeter le projet. Ils demandent au maître d'ouvrage d'améliorer son installation dans une optique de « mieux industriel ». L'aménagement du territoire a également été évoqué. Cette thématique est importante mais elle n'apparaît pas dans la synthèse du maître d'ouvrage car elle s'adresse en priorité à d'autres acteurs.

Les thèmes des quantités d'eau de mer prélevée, de la chloration de cette eau, des risques industriels et de la pollution de l'air ont été évoqués. En ce qui concerne le fonctionnement du terminal, Elengy envisage de poursuivre ses synergies industrielles avec Air Liquide, et d'en étudier de nouvelles. Des travaux sont en cours afin d'améliorer le process de traitement de l'eau de mer. Les nouveaux équipements du projet Cap Tonkin amélioreront de fait la sécurité industrielle du site. Monsieur BAVUZ rappelle que les terminaux méthaniers émettent peu de rejets dans l'atmosphère ; Elengy s'attache à réduire encore ces rejets.

Monsieur BAVUZ signale par ailleurs que la poursuite de l'exploitation pendant le chantier est un impératif pour le maître d'ouvrage. S'agissant du projet Cap Tonkin, le débat peut se synthétiser en quatre thématiques majeures.

- **L'emprise**

La préservation de la biodiversité restera une préoccupation d'Elengy. De nouvelles synergies industrielles seront mises à l'étude sur l'espace libéré par le démantèlement de deux des réservoirs existants. La hauteur du réservoir à construire sera optimisée.

- **L'appontement**

La rénovation de l'appontement existant dispense le maître d'ouvrage de draguer le fond marin. Cependant, cela implique de faire coexister les travaux et l'exploitation courante. La construction d'un nouvel appontement serait un chantier indépendant mais il rendrait un dragage indispensable. La préférence des participants au débat public semble aller vers une rénovation de l'existant.

- **Le chantier**

L'utilisation de la parcelle Est du terminal permet de faciliter la gestion de la sécurité du chantier. Un plan de circulation des camions sera construit et les modes alternatifs de transport des matériaux seront mis à l'étude.

- **Les retombées pour le territoire**

Les parties prenantes s'accordent sur les bénéfices du gaz naturel en tant qu'énergie de transition vers l'après-pétrole. Elengy s'engage à continuer à investir après le projet Cap Tonkin. Le lotissement des travaux rendra les marchés plus accessibles aux entreprises locales. Le chantier

emploiera 200 personnes en moyenne pendant quatre ans. La collaboration en cours avec la Maison de l'Emploi se poursuivra.

La concertation se poursuivra dans le cadre de la Commission Locale d'Information et d'Echanges (CLIE). Des réunions publiques, un site internet et une lettre d'information permettront d'informer le public des évolutions à venir du projet. En conclusion, Monsieur BAVUZ signale que le débat public a permis au maître d'ouvrage d'entretenir ses relations actuelles avec les acteurs locaux, et d'en nouer de nouvelles.

III. Compte-rendu de l'atelier relatif à la valorisation des frigos

Monsieur DUBOUT explique que cet atelier s'est tenu le 19 novembre 2010. Il a rassemblé 42 personnes ainsi que deux témoins qui sont intervenus sur les notions d'échanges et d'écologie industrielles.

Les maîtres d'ouvrage ont rappelé les méthodes de réchauffement du GNL ainsi que les synergies existantes et en projet à ce propos. Une des difficultés, pour construire des synergies industrielles, est la diversité des parties prenantes. La médiation d'une tierce partie paraît indispensable pour mettre au point de tels échanges. Le GPMM, en tant qu'aménageur, serait idéalement placé pour intervenir dans ce domaine.

Les participants ont signalé que les synergies doivent dans l'idéal être mises en place dès la construction des installations. Par la suite, les échanges peuvent devenir impossibles, entre autres pour des raisons économiques. Des aides peuvent toutefois être mobilisées afin de construire des synergies industrielles.

Le projet VASCO et le cycle de Rankine ont été évoqués en tant que pistes à explorer en matière de synergies industrielles. Plusieurs exemples de synergies développées en Suisse ont été présentés. Les participants ont remarqué que les projets de synergies industrielles sont freinés par l'éloignement géographique des installations, par leurs contraintes de sécurité et par leurs rythmes de fonctionnement parfois différents.

IV. Fos Faster

Monsieur Philippe CRACOWSKI, Président de Fos Faster SAS et chef de projet, indique que Fos Faster SAS publiera sa décision concernant le projet Fos Faster sous un délai de trois mois à compter de la fin du débat public.

Les participants au débat public ont exprimé leurs attentes et préoccupations au cours de huit réunions publiques. Ils ont également rédigé 9 cahiers d'acteurs en plus du cahier d'aménageur du GPMM. La Commission particulière du débat public a reçu 15 avis ainsi que 86 questions sur le projet.

Le débat public a permis à Fos Faster SAS de présenter son projet, mais aussi d'entendre un certain nombre de réflexions sur celui-ci. Ces remarques permettront au maître d'ouvrage d'améliorer son approche du projet et l'intégration de celui-ci dans l'environnement.

Monsieur CRACOWSKI indique que **le gaz naturel** en lui-même a été un des éléments du débat. Il rappelle que le gaz naturel est l'énergie fossile la moins polluante, et que celle-ci sécurise l'approvisionnement de la France en énergie. La demande en GNL croît alors que le gaz devient une véritable énergie de transition vers un mix énergétique basé sur les énergies renouvelables. Même si le projet Fos Faster s'inscrit dans le positionnement stratégique du GPMM, sa pertinence reste liée à la demande du marché.

Des attentes ont été exprimées quant à la **qualité des études à venir**. Si le projet se poursuit, une autorisation d'exploiter sera demandée. Des études détaillées seront alors réalisées.

La **phase travaux** est une autre thématique majeure du débat. La nécessité de construire une plateforme pour accueillir le terminal éveille des inquiétudes. Le milieu naturel doit être protégé, et l'équilibre entre les différentes activités du golfe de Fos doit être maintenu. Fos Faster SAS s'engage à ne pas impacter la production conchylicole de l'anse de Carteau. Les choix techniques liés au chantier seront déterminants pour respecter cet engagement. Le trafic routier est lui aussi une préoccupation des participants au débat public. Fos Faster SAS devra privilégier les modes de transport alternatifs à la route dans le cadre de son chantier.

La **phase d'exploitation** du terminal a fait l'objet d'un certain nombre de questions. Les rejets de composés chlorés sont une préoccupation prépondérante. Fos Faster SAS se propose de continuer à explorer un projet de synergie avec Combigo, afin de réduire ces rejets. En outre, le maître d'ouvrage répondra positivement à toute autre proposition de synergie qui émanerait par exemple de l'aménageur.

En ce qui concerne les rejets dans l'air, Fos Faster SAS souhaite développer un terminal tendant vers le « zéro émission ». Le maître d'ouvrage s'attachera enfin à limiter l'impact visuel de l'installation.

Les **retombées économiques et sociales** sont une autre thématique évoquée au cours du débat. Le chantier et l'exploitation du terminal créeront de l'emploi. Le maître d'ouvrage a noté qu'il devra développer des collaborations avec les acteurs locaux afin de favoriser l'emploi local et la sous-traitance régionale. La question des retombées fiscales a été évoquée par les participants au débat public. Les retombées économiques directes ou indirectes, quant à elles, sont une réalité : chaque escale de navire génère 100 000 euros de retombées économiques.

La **concertation** est une autre demande majeure du public. Les populations semblent souffrir d'un manque de concertation. Fos Faster SAS s'attachera à développer son projet en concertation avec les populations et leurs représentants. La fin du débat public ne correspond pas à la fin des échanges. Fos Faster SAS s'engage à poursuivre la concertation au moins jusqu'au début de l'enquête publique.

V. Bilan des questions/réponses

Monsieur Bernard GUEDJ, Membre de la CPDP Fos Tonkin, signale qu'il reste possible de poser des questions sur le site internet des débats publics jusqu'au 17 décembre 2010.

Jusqu'ici, 169 questions ont été posées sur les deux projets par 48 intervenants. Sept avis ont été déposés concernant Fos Tonkin, ainsi que dix-neuf avis concernant Fos Faster. Plus de 70 % des questions posées ont d'ores et déjà fait l'objet d'une réponse de la part des deux maîtres d'ouvrage.

La principale thématique évoquée dans les questions posées sur le projet Fos Tonkin est l'environnement. Viennent ensuite l'historique du terminal et le contenu du projet, ainsi que le développement économique.

Madame Sylvie MONNET, Membre de la CPDP Fos Faster, présente le détail des thèmes évoqués dans les différentes questions posées. Concernant le projet Fos Faster, les questions ont surtout traité de risques industriels et de sécurité maritime. Viennent ensuite la biodiversité marine et les usages de la mer, ainsi que les techniques liées au chantier.

Monsieur GUEDJ signale que les retombées économiques à attendre, et notamment les perspectives de création d'emplois, ont été une préoccupation des personnes qui ont posé des questions.

Les deux maîtres d'ouvrage se sont prêtés de bonne grâce au jeu des questions-réponses, apportant des réponses argumentées et documentées à ces questions, ou s'engageant à le faire après la procédure de débat public.

VI. Bilan des acteurs

1. Interventions des acteurs

Monsieur René RAIMONDI, Maire et Conseiller général de Fos-sur-Mer, rappelle que les réunions publiques ont été programmées trop tardivement, et parfois loin de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Par conséquent, la participation est restée limitée. En outre, pour Monsieur RAIMONDI, certains sujets tels que la régulation du marché du gaz ou le fonctionnement du Pôle Emploi n'ont pas vraiment intéressé les participants qui s'étaient déplacés pour évoquer le cœur du sujet. Monsieur RAIMONDI souligne les moyens déployés pour organiser ce débat. Il déplore toutefois que l'Etat n'ait pas été représenté au cours de certaines réunions.

Sur le fond du projet, Monsieur RAIMONDI revient sur la stratégie énergétique nationale. Il constate que les structures de production d'électricité des Bouches-du-Rhône, et notamment de la ZIP de Fos, assurent largement l'indépendance énergétique régionale. Les structures sont nettement plus rares dans le Var ou les Alpes-Maritimes.

Monsieur RAIMONDI s'exprime favorablement sur la création d'emploi. Cependant, il constate que les collectivités reçoivent toujours autant de sollicitations de familles privées d'emploi. L'expérience de maire de Monsieur RAIMONDI ne lui a pas démontré que les promesses formulées étaient suivies d'effet. Il espère que des réalisations concrètes émergeront des promesses faites au cours des deux débats publics en cours.

En ce qui concerne la suppression de la taxe professionnelle, Monsieur RAIMONDI rappelle que la suppression du lien entre les entreprises et les collectivités locales pourrait coûter cher à l'économie dans son ensemble. Pour Monsieur RAIMONDI, l'Etat doit prendre ses responsabilités. Les collectivités sont de plus en plus sollicitées sur le plan financier.

Monsieur RAIMONDI évoque ensuite l'état de dégradation et de dangerosité de l'infrastructure routière. Des poids-lourds transportant des matières dangereuses stationnent sur les bas-côtés. De nombreux accidents se produisent sur la zone, et le trafic y est saturé.

Monsieur RAIMONDI fait valoir que chaque nouvelle installation vient ajouter des nuisances aux implantations existantes. Les rejets se multiplient dans la mer et dans l'air. Il est envisagé de construire sur la mer, ce qui occasionnera un dragage et des rejets colossaux. Pour Monsieur RAIMONDI, il est inacceptable de construire ainsi une plateforme sur la mer alors que des parcelles sont disponibles sur l'emprise du GPMM.

Monsieur RAIMONDI rappelle la présentation de Monsieur BERNARDINI, selon laquelle l'urbanisme a été concentré à Istres et l'industrialisation à Fos-sur-Mer. Il fait valoir que la ville de Fos-sur-Mer accueille 17 000 habitants, qui souhaitent y vivre.

Monsieur RAIMONDI appelle de ses vœux l'organisation d'un débat global sur l'aménagement du territoire, ainsi que la mise en œuvre d'une véritable étude épidémiologique. Les élus doivent être entendus. Les associations, la population et les élus ne supportent plus les promesses non tenues, les choix imposés, le mépris de la santé, de l'environnement et de la sécurité, ainsi que de l'expression démocratique.

Monsieur Jean-Claude TERRIER, Directeur général du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), indique que le débat public a permis de confirmer l'enjeu stratégique des deux projets envisagés pour la France et pour la région. L'enjeu économique de ces projets a également été confirmé. Le montant des investissements ne suffit jamais à justifier leur pertinence, mais Monsieur TERRIER souligne l'importance des dépenses qui seront consenties par les deux maîtres d'ouvrage. Pour la filière portuaire, une activité supplémentaire est à attendre de ces projets. Dans le domaine de la construction et du génie civil, plusieurs centaines d'employés seront déployés sur les chantiers Cap Tonkin et Fos Faster. Pour le territoire, les projets mis au débat créeront de l'emploi pérenne.

Monsieur TERRIER explique ensuite que l'impact des deux projets n'est pas nul, mais qu'il est maîtrisable, surtout dans un contexte de synergies industrielles et d'émergence du projet VASCO.

Monsieur TERRIER indique que le GPMM a entendu la frustration des acteurs du territoire sur les questions liées au débat et à la concertation. Il constate une attente quant au partage d'une vision globale du territoire et du développement du port. En outre, Monsieur TERRIER convient que le bilan des engagements du débat public Fos 2XL manque de lisibilité. Il s'agit d'un véritable thème de travail. Les dossiers relatifs à la desserte terrestre des installations et à la préservation du cadre de vie sont deux autres dossiers sensibles.

Face à ces constats, le GPMM s'attachera à progresser concrètement sur l'intégration territoriale de la politique de développement du port. Des espaces d'information et de concertation seront ouverts autour des enjeux de développement, en liaison avec le Conseil de développement du GPMM.

Des politiques contractuelles seront construites avec le territoire (conventions de partenariat sur les opérations routières, relative à la plage de Fos Cavaou, convention pour l'emploi). Monsieur TERRIER se montre conscient que l'acceptabilité des projets industriels passe par une implication dans l'infrastructure routière.

Le GPMM s'engage également à affiner la connaissance et le suivi du territoire en partenariat avec les réseaux de compétences existants, notamment sur les thèmes des synergies industrielles et de l'impact sur les milieux.

Monsieur TERRIER indique par ailleurs qu'une approche globale sera développée sur le dossier des dessertes terrestres multimodales. Les élus et les services de l'Etat seront associés au processus de

recherche de mesures compensatoires sur la biodiversité. Le GPMM s'attachera à améliorer l'insertion sociale et environnementale des projets de développement portuaire. Pour contribuer à la relance de la concertation, un nouveau pacte de concertation sera conclu. Dès le premier trimestre 2011, une première réunion de concertation devrait avoir lieu en Sous-préfecture d'Istres.

En conclusion, Monsieur TERRIER se montre prêt à expliquer les actions, les projets et le plan stratégique du GPMM à qui le demandera.

Monsieur Romuald MEUNIER, Président de l'association Mouvement des Citoyens de Tous Bords (MCTB) Golfe de Fos environnement, indique que son association est favorable au lancement de nouveaux projets, sous certaines réserves :

- leur apport en termes d'emploi local ;
- leur apport en matière de richesse locale ;
- leur respect du cadre de vie local.

Monsieur MEUNIER souhaite que tous les projets envisagés sur la ZIP de Fos soient réalisés dans une logique de diminution des impacts (rejets, impact visuel et lumineux.)

Le débat public relatif au projet Fos Faster a été riche d'enseignements. La synergie avec Combigo, par exemple, est intéressante. Cependant, quelques réserves restent à lever sur ce projet. Ainsi, l'impact visuel de l'installation doit être surveillé. Fos Faster doit également proposer une solution alternative au rejet d'eaux traitées au cas où la synergie avec Combigo ne pourrait pas voir le jour. Les services de l'Etat et le GPMM doivent tenir compte des navires au mouillage dans le périmètre des études de dangers qui seront réalisées. Enfin, les études et expertises liées aux deux projets devront être réalisées sans parti pris. Ainsi, les études ne doivent pas considérer que les impacts doivent être relativisés au vu du caractère déjà industrialisé de la zone.

Le projet Cap Tonkin, quant à lui, permettra à Elengy d'améliorer ses processus, ce qui est positif. Néanmoins, Monsieur MEUNIER déplore qu'il soit envisagé de construire des réservoirs de 50 mètres de haut. Pour Monsieur MEUNIER, il convient de réduire les impacts plutôt que de les maintenir à l'identique. GDF doit également poursuivre ses recherches dans le domaine de la réduction des rejets dans l'eau. Monsieur MEUNIER souhaite être informé des progrès de ces études.

Monsieur MEUNIER aurait souhaité que la question des trafics, notamment routiers, puisse être évoquée au cours du débat public. Par ailleurs, il aurait fallu approfondir la thématique du cumul des impacts à l'échelle du territoire.

Certaines associations ont décidé de ne pas participer au débat. Monsieur MEUNIER regrette ce choix car ces associations avaient probablement des observations très constructives à formuler. Cependant, Monsieur MEUNIER rejoint la position de ces associations quant au non-respect des engagements pris au cours des concertations précédentes.

Monsieur MEUNIER fait valoir que l'agglomération de Fos est prise en étau entre plusieurs zones contraintes (base aérienne, emprise GPMM) qui empêchent son développement. Il évoque par ailleurs le zonage PPRT, qui selon lui oblige les riverains à financer leur propre protection contre les risques industriels auxquels leurs biens sont exposés. L'infrastructure routière, quant à elle, est inadaptée au développement de la zone.

Monsieur MEUNIER espère que chacun acceptera de vivre ensemble, c'est-à-dire que les habitants accepteront les installations industrielles du GPMM, que le GPMM acceptera de respecter le cadre de vie, que les industriels accepteront d'améliorer l'outil industriel, que l'une ou l'autre des parties prenantes acceptera de repenser les structures routières et de relancer la concertation.

2. Avis de la salle

Monsieur Gérard CASANOVA, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône, rappelle que plusieurs associations de défense de l'environnement ont fait le choix de ne pas participer au débat. La participation est restée modeste au cours des réunions publiques, ce qui démontre que les populations sont elles aussi déçues par le non-respect des engagements pris au cours des précédentes procédures de concertation. Monsieur CASANOVA considère que les réponses apportées aux demandes du public sont une fois de plus insuffisantes.

Monsieur Cyril GIRARD, association NACICCA, signale que la zone de Fos dégrade l'environnement sans pour autant créer de l'emploi, comme le démontre le taux de chômage local. Monsieur GIRARD émet des réserves sur les deux projets mis au débat, en raison de leurs rejets et de l'impact potentiel sur la courammentologie lié au Fos Faster.

Monsieur Pierre CASEL, association ESPEREN, considère qu'une concertation qui ne répond pas aux attentes de la démocratie de proximité ne peut que générer de nouvelles tensions. Monsieur CASEL appelle de ses vœux le lancement d'une réflexion globale et concertée à l'échelle du territoire.

Madame Sophie CAMARD, Conseillère régionale Europe Ecologie, signale qu'un investissement d'une ampleur telle que le projet Fos Faster engage le pays dans une stratégie énergétique plutôt qu'une autre. Elle déplore qu'aucune réflexion ne semble avoir été menée sur ce point avant que les investissements mis au débat ne soient lancés. Madame CAMARD attend du débat que le développement durable ne soit plus un terme mais une préoccupation concrète. Le débat public doit déboucher sur des engagements précis et des réalisations précises dans ce domaine.

Monsieur Daniel MOUTET, Président de l'Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos (ADPLGF), souligne la différence qui existe entre les deux projets mis au débat. Le projet Fos Tonkin n'entraînera pas les mêmes impacts que le projet Fos Faster.

La création d'un appontement sur le terminal Fos Tonkin serait particulièrement préjudiciable pour l'environnement : Monsieur MOUTET souhaite que l'appontement actuel soit rénové. Quant aux rejets d'eaux chlorées, Monsieur MOUTET souhaite qu'Elengy trouve une solution pour réduire ceux-ci.

En ce qui concerne Fos Faster, Monsieur MOUTET considère que le débat public n'a pas permis d'apporter une réponse à la question qu'il a posée. Cette question concerne la sécurité des manœuvres de navires dans la darse alors que d'autres navires sont accostés sur le terminal en projet. Pour Monsieur MOUTET, une perte de gouvernail causerait inévitablement un accident dans une telle configuration. Les rejets de dragage sont une autre préoccupation : le golfe tout entier pourrait être pollué, ainsi que les parcs conchylicoles de l'anse de Carteau. La création d'un terminal génèrera plus globalement des rejets qui se cumulent avec les rejets des installations existantes. Monsieur MOUTET souhaite que ces impacts soient étudiés au plan global.

L'association ADPLGF exprime son avis défavorable sur le projet Fos Faster. Si ce projet se poursuit, pour Monsieur MOUTET, cela démontrera que le débat public n'est qu'un simulacre de démocratie. En tout état de cause, Monsieur MOUTET exprime ses doutes quant aux suites données au débat car dans le passé, les engagements pris n'ont pas été tenus.

Monsieur Yvon FONTAINE, Association de défense des riverains de la RN568, rappelle qu'il a demandé si les trafics liés aux projets Fos Faster et Fos Tonkin pourraient circuler sur l'emprise du GPMM plutôt que sur la D568. Il n'a pas obtenu de réponse à cette question. Monsieur FONTAINE déplore par ailleurs le passage de la limitation de vitesse sur la D568 à 110 kilomètres par heures au lieu de 90 kilomètres par heure.

Madame Anne-Laure FAUGERE, Europe Ecologie, fait valoir que Fos Faster SAS semble avoir montré une volonté de respect des préceptes du développement durable. Voilà pourquoi Europe Ecologie ne s'est pas opposée à ce projet. Cela dit, la stratégie de développement du GPMM, basée sur les énergies fossiles, paraît incohérente à Madame FAUGERES. Elle signale en outre que la dérégulation du marché du gaz entraînera un accroissement du trafic maritime autour de la ZIP de Fos et ailleurs.

Monsieur Jacques CARLE, Président du Collectif citoyen Santé-Environnement de Port-Saint-Louis du Rhône, signale que certaines parties prenantes ne se sont pas exprimées publiquement au cours du débat. Il craint que des arrangements aient été conclus entre ces parties prenantes et le GPMM. Par ailleurs, Monsieur CARLE déplore la faible participation du public aux réunions du débat.

Sur le plan technique, Monsieur CARLE aurait souhaité que les maîtres d'ouvrage se penchent davantage sur l'interdiction de la chloration de l'eau en Californie. En effet, cette interdiction obligera les industriels locaux à développer des solutions alternatives qui pourraient être déployées sur la ZIP de Fos.

Monsieur Frédéric SERRES, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône, déplore que les associations n'aient pas été conviées à une réunion traitant du plan stratégique du GPMM.

3. Interventions des acteurs

Monsieur Jean-Marc CHARRIER, Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, fait valoir qu'aucune réponse claire n'a été apportée à certaines questions. La thématique du défi énergétique, par exemple, reste à éclaircir. Pour Monsieur CHARRIER, l'implication des citoyens dans les projets publics est une priorité. Les habitants du golfe de Fos auraient dû tous recevoir l'ensemble des éléments d'information utiles sur les enjeux énergétiques locaux, régionaux, nationaux et internationaux.

Monsieur CHARRIER considère également que les projets énergétiques doivent faire l'objet d'une maîtrise publique. Le projet Cap Tonkin permettra de prolonger l'exploitation du terminal Fos Tonkin, en améliorant le niveau technique du terminal et la sécurité des riverains. Elengy, bien qu'entreprise privée, reste porteuse d'une culture de service public.

Le projet Fos Faster, quant à lui, est un projet de création de terminal porté sur une entreprise privée. Monsieur CHARRIER s'interroge sur les ambitions réelles de ce projet. Il souhaite plus largement que le réseau de distribution de gaz soit développé en fonction des attentes des populations, plutôt qu'en fonction des besoins des industriels.

Monsieur CHARRIER évoque ensuite la dérégulation des marchés énergétiques, à laquelle il convient de s'opposer. En effet, cette dérégulation génère un risque quant à la continuité de l'approvisionnement énergétique, mais aussi quant aux tarifs de l'énergie.

Le GPMM souhaite devenir le port de toutes les énergies mais cela ne doit pas se faire au détriment des populations du golfe de Fos. Monsieur CHARRIER s'inquiète également des pollutions pouvant être générées par les projets mis au débat. Le projet Fos Faster, notamment, pourrait détruire la richesse environnementale du golfe de Fos.

Sur le plan de la concertation, Monsieur CHARRIER rappelle que plusieurs parties prenantes ont demandé la création d'une commission de suivi de l'exploitation du terminal Fos 2XL. Monsieur CHARRIER conclut que les débats en cours n'ont pas permis d'apporter des réponses claires à certaines de ses questions. Dans ce contexte, il réaffirme son opposition vis-à-vis du projet Fos Faster.

Monsieur Raymond VIDIL, Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCI MP), salue la démarche collective de débat public, qui lui a apporté des enseignements très positifs. Les parties prenantes ont une responsabilité collective : celle de préparer l'avenir du territoire. La mise en œuvre de tel ou tel projet génère un risque, mais ne rien faire en générerait un autre dans un contexte de développement des nouvelles technologies et des nouveaux marchés.

Monsieur VIDIL fait valoir que la région PACA n'est pas autosuffisante sur le plan énergétique. Le besoin en gaz va effectivement augmenter dans la région. Monsieur VIDIL réaffirme que le modèle consistant à développer l'industrie au bord de l'eau est pertinent. L'intervention dans le domaine de l'énergie implique également la construction d'une filière énergétique.

Pour Monsieur VIDIL, énoncer des objections ne suffit pas à condamner des projets, mais il convient d'y apporter une réponse satisfaisante. Monsieur VIDIL considère qu'abandonner la filière industrielle serait une grave erreur. La zone de Fos doit accueillir les projets mis au débat. Le GPMM est un acteur majeur du territoire : il doit conserver son troisième rang européen. Cependant, les entreprises du port doivent aussi générer de la valeur ajoutée à partir des flux qui transitent par la zone.

Monsieur VIDIL fait valoir que les objections formulées sur les deux projets Cap Tonkin et Fos Faster sont sévères. Il semble que ces deux projets aient reçu toutes les remarques qui n'avaient pas pu être formulées sur les projets précédents, ce qui est injuste. Cependant, Monsieur VIDIL prend note de certaines remarques. Ainsi, les projets du port doivent créer de l'emploi pour les populations locales. En outre, ils ne doivent pas dégrader le cadre de vie. Cependant, Monsieur VIDIL ne connaît pas d'autre endroit que Fos-sur-Mer où un port en eaux profondes pourrait être construit. Monsieur VIDIL revient par ailleurs sur l'observation formulée par les élus quant aux contributions fiscales à attendre de l'industrie. Monsieur VIDIL juge cette observation recevable.

Pour Monsieur VIDIL, il convient que les projets soient organisés de telle sorte que les PME locales puissent y participer. La CCI MP s'engage à affiner l'étude d'impact économique des projets en question.

Monsieur Bernard GRANIE, Président du SAN Ouest Provence, fait observer que la population n'a pas été au rendez-vous du débat public. Il est à craindre que cette désaffection provienne de la

précipitation des parties prenantes. En effet, avant de lancer un débat sur des projets d'implantation, il aurait fallu organiser une démarche de concertation sur la globalité de la zone industrialoportuaire. De cette manière, il aurait été possible de positionner le territoire, et donc de vérifier s'il peut encore accueillir de nouvelles industries, et s'il est opportun de poursuivre son développement.

Monsieur GRANIE s'exprime favorablement sur la poursuite du développement du territoire, mais pas à n'importe quelle condition. L'aménagement du territoire lui paraît être une problématique centrale. Or ce sont les élus qui ont le pouvoir de réglementer l'urbanisation. Les services de l'Etat ne doivent pas passer outre l'avis des collectivités locales en la matière.

Monsieur GRANIE rapproche ensuite la volonté de réindustrialiser le territoire français de la suppression de la taxe professionnelle. La solidarité entre les territoires pourra compenser cette décision, mais uniquement à titre provisoire. Si les recettes des collectivités des territoires industriels ne sont pas suffisantes pour faire face aux contraintes de l'activité industrielle, la situation deviendra intenable et la réindustrialisation s'avèrera impossible. Monsieur GRANIE considère qu'à l'avenir, un centre commercial pourrait générer davantage de recettes et d'emplois locaux qu'un terminal tel que le terminal GDF de Fos Cavaou. Les acteurs souhaitant défendre le monde industriel doivent éviter cela.

En conclusion, Monsieur GRANIE indique qu'il se montrera vigilant sur les suites données au projet Fos Faster. Il convient que les acteurs locaux sont prêts à admettre le prolongement du fonctionnement du terminal Fos Tonkin, même si la multiplication des installations génère un certain cumul des impacts.

Monsieur GRANIE salue les propositions du GPMM. Il invite Monsieur TERRIER à crédibiliser ces propositions car l'aménageur n'a pas toujours respecté ses engagements. Monsieur GRANIE souhaite que les représentants des populations (élus, associations) soient écoutés et associés au débat pour que des solutions consensuelles puissent être trouvées aux problèmes du territoire. Des rencontres régulières mériteraient d'être organisées à cet effet.

Monsieur GRANIE demande enfin aux maîtres d'ouvrage de s'engager dans le domaine de l'emploi et de la formation des populations locales. Il se montre prêt à financer des actions dans ce sens.

VII. Conclusion

Monsieur DUBOUT salue la clarté des différentes interventions. Le débat public représente plus de 40 heures de débats et de réflexion en réunion publique. Jusqu'ici, 17 cahiers d'acteurs ont été reçus ainsi que 26 avis. Sur les 169 questions posées, 17 restent en attente de réponse (une réponse y sera apportée, même si cela doit être fait après le 17 décembre 2010).

Les CPDP relaieront l'ensemble des positions évoquées au cours du débat dans leur bilan. Les Commissions ont d'ores et déjà remarqué que des informations ont été largement diffusées au cours du débat, et que l'ensemble des parties prenantes ont témoigné de leur intérêt vis-à-vis des sujets évoqués. Monsieur DUBOUT convient que l'audience a parfois été modeste en séance, mais il signale que le débat a aussi été très riche sur internet (23 000 pages lues sur le projet Fos Faster, 30 000 pages lues sur le projet Fos Faster)

Les trois principaux éléments relevés par les CPDP au cours du débat sont les suivants :

- l'importance du suivi des engagements pris ;
- la nécessité d'un débat sur l'aménagement de la ZIP de Fos, et plus globalement sur l'aménagement du territoire (desserte routière) ;
- la nécessité d'entretenir le dialogue après la procédure de débat public.

Sous un délai de trois mois, les deux maîtres d'ouvrage devront publier leur décision quant à la poursuite ou à l'arrêt de leur projet. Quelle que soit leur décision, Monsieur DUBOUT considère que le débat public aura été utile pour amender les projets et nourrir la réflexion des maîtres d'ouvrage.

Monsieur DUBOUT annonce que les débats publics relatifs aux projets Cap Tonkin et Fos Faster prendront fin le 17 décembre 2010 à minuit.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com