

**Bilan**  
**du débat public**  
**Projet de création**  
**d'un nouveau terminal méthanier**  
**Fos Faster**

du 06 septembre au 17 décembre 2010

dressé par le Président  
de la Commission nationale  
du débat public

16 février 2011

Sur saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS<sup>1</sup> en date du 7 octobre 2009, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 2 décembre suivant d'organiser elle-même un débat public sur le projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille et d'en confier l'animation à une commission particulière du débat public (CPDP).

Elle a en effet considéré que le projet revêt un caractère d'intérêt national, en application des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique nationale et visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement par la diversification de ses sources. Elle a en outre pris en considération l'augmentation de la part du gaz dans la consommation énergétique nationale, l'importance des enjeux socio-économiques du projet, tant à l'échelle nationale et européenne par la diversification des sources d'énergie et des opérateurs qu'au niveau local pour le développement des activités du Grand Port Maritime de Marseille ainsi que les impacts possibles sur l'environnement et les risques liés à ce type d'activité.

Le même jour, elle a nommé M. Antoine Dubout président de la CPDP. Tenant compte de l'existence sur le même site de Fos-sur-Mer des projets « Fos Faster » et « CapTonkin » et des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005 visée ci-dessus, la CNDP a décidé de confier à M. Antoine Dubout la présidence des deux commissions particulières correspondantes.

Les membres de la CPDP « Fos Faster » ont été nommés les 3 février 2010 (M. Gonzague Descoqs<sup>2</sup> et Mme Sylvie Monnet), 3 mars (M. Olivier Ghebaldi et M. Roger Peiffer) puis 5 mai (M. Gérard Bellan).

Le 5 mai 2010, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public puis le 2 juin arrêté les dates du débat (du 6 septembre au 17 décembre 2010, les mêmes que pour Cap Tonkin) et approuvé ses modalités d'organisation.

## DEUX DÉBATS SUR LA MÊME AIRE GÉOGRAPHIQUE ET PENDANT LA MÊME PÉRIODE

La Commission nationale du débat public, saisie simultanément par deux opérateurs concurrents<sup>3</sup> pour des projets d'intérêt national, indépendants l'un de l'autre et situés tous deux sur le port de Fos-sur-Mer, a donc pris la décision d'organiser deux débats publics avec deux commissions particulières, dédiées chacune à un projet. Chaque commission était composée de quatre membres différents. La particularité voulue par la CNDP est que ces deux commissions, comme je l'ai dit plus haut, soient présidées par une même personnalité.

La finalité de ces projets étant de même nature, les CPDP ont souhaité traiter des thèmes qui leur sont communs lors de réunions conjointes. Cinq réunions de ce type (dont une de présentation des débats et une de conclusion) ont ainsi été organisées afin d'aborder des thèmes généraux : la politique énergétique et la stratégie du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) ; les risques industriels et les impacts sur l'air, la mer et la santé ; le développement économique. C'est pourquoi les bilans de ces deux débats ont une partie commune relative aux quatre premières réunions publiques consacrées à ces deux projets. Nous y retrouvons d'ailleurs, et ce n'est pas étonnant, des thèmes abordés lors du débat « Fos 2XL » organisé par la CNDP en 2004.

## REFUS DES DÉBATS, AMÉNAGEMENT DE L'ENSEMBLE DE LA ZONE INDUSTRIELLE

### Des associations et des élus contrariés

La première réunion publique a été marquée par l'annonce de diverses associations<sup>4</sup> de ne pas participer aux deux débats. Elles ont dénoncé l'absence de suite donnée au « pacte de concertation » élaboré en 2004 dans la foulée du débat public Fos 2XL, l'approche « fragmentaire » du débat choisie par la CPDP et l'insuffisance des études présentées par les maîtres d'ouvrage. Cette décision du milieu associatif s'est inévitablement traduite par une assistance relativement réduite lors des réunions publiques<sup>5</sup>.

1/ Fos Faster LNG Terminal SAS associe Vopak LNG Holding B.V. et la Société des Pétroles Shell respectivement à hauteur de 90 % et 10 %. Si la décision de poursuivre le projet est prise, Fos Faster LNG Terminal SAS sera le maître d'ouvrage et l'opérateur de l'infrastructure, mais ne sera ni propriétaire du gaz naturel ou GNL, ni actif sur le marché énergétique, ni propriétaire ou opérateur des navires.

2/ Qui a démissionné de ses fonctions de membre de la CPDP le 16 mars 2010.

3/ Elengy pour Cap Tonkin et Fos Faster LNG Terminal SAS pour Fos Faster.

4/ Collectif citoyen santé environnement de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Nacicca, Esperen, Marais du Vigueirat, Ligue de protection des oiseaux Paca, DPLGF, Eau et vie pour l'environnement.

5/ Cependant, certains des membres des associations ont occasionnellement participé aux réunions publiques, en précisant qu'ils le faisaient à titre personnel et en qualité d'habitant.

De son côté, le président du syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) Ouest Provence a regretté que l'avis des élus n'ait pas été pris en compte dans la stratégie de l'Etat, les conduisant à se montrer circonspects quant à la procédure de débat public en cours. Les élus souhaitent en effet depuis longtemps être de véritables décideurs en matière d'implantations industrielles locales et soulignent que si jusqu'à présent ces dernières suscitaient des recettes pour les collectivités, la suppression de la taxe professionnelle remet à leurs yeux fondamentalement en cause cet apport financier ; ce qui risque d'atténuer, selon le maire d'Istres, l'intérêt qu'ils peuvent porter au monde industriel. Il est dommage que les services de l'Etat compétents n'aient pu répondre à l'invitation des CPDP de détailler à l'attention du public et de ses représentants les conséquences de cette réforme fiscale sur les budgets locaux.

Mais les acteurs du territoire n'expriment pas tous de telles réticences. Le président du Conseil régional PACA souligne l'importance des deux débats pour l'avenir de la région, l'Union syndicale CGT du port de Fos ne s'oppose pas aux projets et souhaite que soient abordées les questions relatives entre autres au traitement réservé aux professions portuaires<sup>6</sup> ainsi qu'à la sécurité des salariés. La Chambre de commerce et d'industrie Méditerranée Provence (CCIMP) juge que ces nouvelles installations feront entrer le territoire régional dans la compétition des grandes aires économiques européennes et mondiales. Si pour le représentant du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE) l'opportunité de ces projets ne soulève pas d'interrogations, ce sont les modalités de leur mise en œuvre qui devront être affinées.

### **Une remise en cause de la pertinence des projets et des choix énergétiques qui les sous-tendent**

La représentante de la Commission de Régulation de l'Energie (CRE) a retracé les perspectives d'évolution du marché national et international de l'énergie. Comme les bilans dressés à l'occasion des précédents débats portant sur des projets de terminaux méthaniers le précisaient, la politique énergétique appelle la mise en œuvre de quatre grands axes de développement : la maîtrise de la demande énergétique de notre pays ; la diversification de notre politique énergétique ; le développement de la recherche ; l'adéquation des infrastructures essentielles en termes de transport et de stockage. Les projets de terminaux méthaniers s'inscrivent dans la ligne de ce dernier aspect de la politique visant à assurer notre sécurité d'approvisionnement et donc l'indépendance énergétique de notre pays.

Les critiques se sont développées principalement autour de trois thèmes : le choix du développement du GNL (priorité devrait être donnée ont dit certains aux économies d'énergie, à la lutte contre le gaspillage et au développement des énergies renouvelables), le cumul des installations (outre l'évocation des risques induits, l'assistance doute des estimations des besoins réels de la France et de l'Europe), et l'aspect capitalistique des projets, tout particulièrement de Fos Faster (faut-il produire du GNL pour satisfaire des intérêts privés s'interroge-t-on ?).

### **Un débat « d'options générales » sur l'aménagement de la zone industrielle ?**

Un souhait a été fortement exprimé : que soit organisé un débat sur la totalité de la zone industrielle et portuaire (ZIP) et gelé, en attendant, l'ensemble des projets de développement en cours.

La Commission nationale avait déjà, voici deux ans, sensibilisé l'Etat sur l'intérêt que pouvait présenter l'organisation d'un tel débat public. En effet, la saisine sur une problématique de cette nature ne peut relever<sup>7</sup> que de deux ministres (le ministre concerné et le ministre en charge de l'écologie) ; mais pour le moment aucune suite n'a été donnée à cette suggestion. On peut à ce sujet établir un parallèle avec la question de la création de parcs éoliens en mer : convient-il d'organiser un débat pour chaque projet ou n'en faut-il pas un seul par façade maritime comme l'évoque le bilan du débat de fin 2009 sur le projet des Deux Côtes au large du Tréport porté par la Compagnie du Vent ?

Au cas où serait retenue une telle démarche dans le cas de Fos-sur-Mer, ceci permettrait de débattre utilement des perspectives globales de développement et d'aménagement puis de discuter ultérieurement – dans le cadre de concertations moins lourdes et moins onéreuses que les débats publics – des caractéristiques et impacts de chaque nouveau projet.

6/ D'autant plus que se déroulaient parallèlement au sein du GPMM les discussions sur la mise en œuvre de la réforme portuaire.

7/ Du fait des dispositions de la loi du 27 février 2002.

## L'évocation de questions récurrentes

Lors de ces réunions communes, on a abordé des questions systématiquement soulevées lors de débats concernant des projets industriels dans le domaine de l'énergie ou déjà discutées au temps de Fos 2XL ; citons entre autres :

- la santé des riverains ;
- les risques industriels<sup>8</sup>, avec les « effets domino » qui peuvent les accompagner<sup>9</sup> ;
- la pollution atmosphérique ;
- la création - qui reste à concrétiser - d'un registre local des cancers ;
- le rôle (important) de l'association AIRFOBEP<sup>10</sup> ;
- l'état d'avancement des diverses études en cours et leur financement ;
- l'agressivité pour l'environnement des dispositifs techniques retenus (appelant le recours au chlore, en l'occurrence) ;
- l'engorgement des infrastructures routières, problème chronique sur ce territoire ;
- les modalités d'accueil réservées aux travailleurs des entreprises ;
- la sensibilité du territoire de Fos-sur-Mer, jugé important du point de vue de la biodiversité.

Les ressentiments et les inquiétudes exprimés par la population sont alimentés par les insatisfactions nées d'événements passés (l'implantation du terminal méthanier par Elengy et Total sur la plage du Cavaou et la construction de l'incinérateur de la communauté urbaine de Marseille) ou liés à la perspectives d'autres opérations : l'accueil éventuel d'un projet de stockage des produits pétroliers raffinés en provenance des pays producteurs, d'une ou de plate-formes de stockage de produits provenant de pollutions maritimes ou encore de deux centrales électriques à charbon propre, la création d'une liaison fluviale reliant la darse n°2 au canal du Rhône, la révision du plan de protection des risques technologiques (PPRT) susceptible d'entraîner des mesures drastiques vis-à-vis du PLU de Fos.

L'insistance avec laquelle ont été soulevés les problèmes de circulation témoigne des retards pris dans la nécessaire amélioration des conditions de déplacement tant des transports liés à l'activité portuaire et industrielle que des particuliers résidant dans cette région. On ne peut que s'étonner de la patience témoignée par tous ceux qui en souffrent quotidiennement depuis de longues années.

J'en tire la conclusion que si un débat sur l'ensemble de la zone industrielle devait être organisé, il conviendrait de ne pas le restreindre à l'aménagement du seul territoire de la ZIP mais l'étendre aux conditions d'accès (voies routières, voies ferrées,...), à l'irrigation multimodale des territoires qui lui sont adjacents, aux questions d'aménagement et d'urbanisme, relativement peu abordées lors de ces deux débats, ainsi qu'aux relations entre la ZIP et son « hinterland ».

## LE PROJET FOS FASTER

### Ses caractéristiques

Le terminal méthanier projeté appellerait en une première étape la construction d'une jetée, de deux réservoirs pour une capacité de 8 milliards de m<sup>3</sup>, d'installations de regazéification<sup>11</sup> et de bâtiments administratifs sur une surface de 13 hectares gagnée sur la mer au sud de la zone « Caban sud » ; le maître d'ouvrage pourrait envisager de porter ultérieurement la capacité de regazéification jusqu'à 16 milliards de m<sup>3</sup>, sur une surface remblayée de 19 hectares, nécessitant la construction d'une deuxième jetée et de deux réservoirs supplémentaires<sup>12</sup>, pour un investissement total de 1,2 milliard €. La mise en service du projet initial est programmée pour fin 2016.

La jetée prévue pour la première phase impliquerait de recourir à une quantité de 1 à 2 millions de m<sup>3</sup> de matériaux, fournis en partie grâce aux dragages effectués dans le port de Fos et complétés par des prélèvements en carrières situées soit en zone terrestre, soit le long du Rhône.

8/ Les Bouches-du-Rhône sont concernées par la quasi-totalité des risques naturels et technologiques et, comme le mentionne le président d'Ouest Provence, on ajouterait deux sites Seveso sur un territoire qui en compte déjà treize.

9/ Comme à l'habitude, quelques personnes se sont interrogées sur la résistance des équipements à une chute d'aéronef, d'un missile ou d'un obus perforant.

10/ Qui surveille la qualité de l'air autour de l'étang de Berre et de l'ouest du département.

11/ Le réchauffement du gaz naturel permet de retrouver 600 fois le volume du gaz quand il passe à l'état gazeux.

12/ C'est surtout à la demande expresse de la CPDP que le maître d'ouvrage a mis en exergue la seconde étape éventuelle du projet.

Les réservoirs seraient situés au sud de la zone de regazéification. Ils disposeraient d'une double paroi, une externe en béton et une interne en alliage contenant du nickel, ce qui assurerait une sécurité accrue par rapport aux réservoirs existants.

Pour le processus de regazéification du GNL, l'eau de mer est utilisée et fait l'objet d'une électro-chloration destinée à éviter le développement d'espèces marines dans la tuyauterie. Quant à la légère évaporation du gaz naturel au niveau des réservoirs, elle ne s'échapperait pas dans l'atmosphère: elle serait recyclée, renvoyée vers les pompes à haute pression et les échangeurs de chaleur. Le terminal serait relié au réseau de transport de gaz naturel par une canalisation souterraine d'une dizaine de kilomètres dont la construction serait assurée par GRTgaz dans le domaine portuaire.

L'investissement privé, sans subvention publique et hors connexion au réseau de transport du gaz naturel, est estimé à 800 millions € en première phase. Le chantier mobiliserait journalièrement 400 à 600 personnes et permettrait la création de 50 à 80 emplois directs.

### Pourquoi à Fos ?

Sa localisation permettrait de rééquilibrer les zones d'approvisionnement entre le nord et le sud de la France. L'accès maritime en eaux profondes répond à des critères essentiels de sécurité nautique. Selon le maître d'ouvrage, l'impact du projet sur l'environnement serait limité et pourrait être maîtrisé. Le site envisagé présente en outre une bonne accessibilité pour les navires et limite la quantité de dragage. Enfin, l'habitation la plus proche se trouve à plus de 2 km du lieu envisagé pour l'implantation du terminal et les villes de Port Saint-Louis-du- Rhône et de Fos-sur-Mer sont situées à plus de 5 km.

Le maître d'ouvrage indique que le lieu a été choisi en concertation avec le GPMM, ce que confirme ce dernier en mentionnant qu'il permet d'effectuer des manœuvres en toute sécurité et d'accueillir des navires de grande taille<sup>13</sup>. Mais, selon un intervenant, cette implantation à l'entrée des chenaux obligerait les bateaux entrant dans la darse à en croiser d'autres, notamment ceux en train d'être déchargés, créant ainsi des risques non négligeables.

## LES ENJEUX LIÉS À LA GÉOLOGIE, LA SISMICITÉ ET LA COURANTOLOGIE

Une expertise réalisée à la demande du maître d'ouvrage montre que l'implantation de la plate-forme n'engendrerait que peu d'impacts sur les courants et n'aggraverait pas les conditions d'agitation sur les postes d'accostage situés à proximité. En outre, la structure des sols a été étudiée et il apparaît que la sismicité du site est faible, le secteur de Fos n'étant pas concerné par la faille d'Aix-en-Provence, la plus active localement. Néanmoins, les services de l'Etat ont estimé, sous la pression de l'assistance, que cette question appellera un traitement plus approfondi dans le cadre de l'étude de dangers générée par l'éventuelle poursuite des dossiers.

Mais, pour divers membres de l'assistance, l'étude de courantologie est insuffisante, donc critiquable. La modélisation réalisée omet les circonstances d'accostage qui s'avèrent dangereuses par vents de sud-est. Ce qui conduit la Fédération Interdépartementale de l'Environnement Avignonnais (FIDEA) à souhaiter que les simulations de courantologie soient plus explicites.

## CIRCULATION ET SÉCURITÉ MARITIMES

Le commandant en second du port de Marseille-Fos a détaillé les différents types de navires méthaniers, dont les dernières générations représentent une réelle avancée technologique en termes de sécurité. Il a également informé l'assistance de la réglementation applicable aux niveaux européen et national lors de l'approche et de l'accostage des navires puis lorsque ces derniers sont à quai. Cette intervention a utilement été complétée par celles d'un capitaine de navire, du Président des pilotes, du responsable des remorqueurs et du Président des lamaneurs.

Mais les assurances fournies quant aux conditions de sécurité maritime ne semblent pas épuiser les interrogations des participants. L'un d'entre eux, par exemple, regrette que les simulations réalisées dans ce domaine ne figurent pas dans le dossier soumis au public, simulations qu'il conviendra de compléter si le projet doit se concrétiser.

---

13/ D'une capacité de 360 000 m<sup>3</sup> (ce qui explique la présence de deux réservoirs de 180 000 m<sup>3</sup> chacun) et d'une longueur de 345 mètres.

## RISQUES INDUSTRIELS

Outre les sujets soulevés ci-dessus, la salle a souhaité connaître les mesures envisagées pour prévenir les risques éventuellement associés à la construction et à l'exploitation du terminal : explosion des cuves, risques liés au mouillage des méthaniers dans le golfe, aux accostages entre navires et à quai, aux fuites ou ruptures lors de chargements et déchargements de bateaux, fuites de gaz... ; elle s'est inquiétée de l'accumulation progressive des risques sur la ZIP, même si selon le maître d'ouvrage les rayons de la « zone d'effet » sont compris entre 165 et 400 mètres autour du terminal, bien inférieurs à la distance à laquelle se situent les premières habitations ; de surcroît les dispositions qui seraient adoptées<sup>14</sup> visent à une sécurité maximale.

Le maître d'ouvrage a conduit des études préliminaires de sécurité industrielle prenant en considération le scénario d'accident majorant<sup>15</sup> et a précisé que les mesures préventives de sécurité d'usage à mettre en place sur un terminal méthanier ont d'ores et déjà été prises en compte.

Mais je ne peux que rappeler, comme dans le cas de Cap Tonkin, le décalage existant du fait des textes en vigueur entre attentes des populations et réponses pouvant leur être apportées ; à ce propos, je reprendrai le constat dressé à l'occasion du récent débat public sur le projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime) : « Concernant ces informations en matière de sûreté et de sécurité, j'ai déjà eu l'occasion de le souligner lors de bilans précédents sur des projets industriels, il est regrettable que de nombreux éléments (études de dangers, de maîtrise des risques, d'impact) ne soient disponibles qu'au stade du dossier de demande d'autorisation de création, soit bien après le débat public, ce qui induit au cours de ce dernier un déphasage persistant entre questions – légitimes et parfois ponctuelles – du public et précision des réponses du maître d'ouvrage ».

## ENVIRONNEMENT : ATTEINTE AU PAYSAGE, REJETS EN MER, EFFETS SUR LA CONCHYLICULTURE

### Des réservoirs trop visibles

Comme pour tout projet dont la réalisation implique la construction d'objets pouvant, en raison de leur taille, porter atteinte à l'environnement (pylônes de lignes électriques à très haute tension, éoliennes, cuves ou réservoirs,...), ce thème a retenu fortement l'attention des intervenants.

La visibilité des réservoirs dont la hauteur et le diamètre étaient initialement fixés respectivement à 56 mètres et 87 mètres – dimensions tenant compte des contraintes géologiques et de sismicité – pose problème. Il a été déploré que l'étude du bureau Veritas ait minimisé l'impact visuel des installations<sup>16</sup> alors que ce projet, dit-on, serait visible en tout point du golfe de Fos et souhaité que les cuves soient moins élevées (passer par exemple de 50 à environ 40 mètres), comme le sont celles de GDF situées à proximité.

Conscient que la hauteur initialement prévue allait susciter d'inévitables critiques, le porteur du projet en a élargi le diamètre de 87 à 90 mètres afin d'en réduire la hauteur à environ 50 mètres. Mais vu l'insistance de ses interlocuteurs, le président de Fos Faster SAS a annoncé, en clôture du débat, qu'il allait « voir si on peut encore aller plus loin et faire mieux ».

Cette question est systématiquement abordée et fait toujours débat lorsqu'il s'agit de l'éventuelle implantation d'un terminal de ce type ; l'exemple le plus frappant a été fourni par le projet porté par la société 4GAS<sup>17</sup> sur la commune du Verdon-sur-Mer (Gironde). Les maîtres d'ouvrage se heurtent la plupart du temps à la volonté des habitants de sauvegarder leur paysage. Par exemple, on refuse dans les Pyrénées-Orientales qu'une ligne électrique aérienne « balafre » le Canigou ou que des éoliennes en mer au large du Tréport portent atteinte à un horizon marqué de couchers de soleil à nul autre pareil. Tous les débats publics fournissent l'occasion de constater le profond attachement des populations aux qualités de leurs paysages et les maîtres d'ouvrage doivent prendre conscience de l'attention qu'il leur faut apporter à cette sensibilité de plus en plus marquée.

14/ En particulier les types de réservoirs à double enceinte et le système de découplage automatique des bras de déchargement.

15/ C'est-à-dire l'accident le plus grave (considéré comme très peu probable) sur le site, à savoir la rupture complète de la ligne haute pression de gaz naturel liquéfié.

16/ Comme ceci s'avère le cas dans tous les débats où le maître d'ouvrage présente des simulations visuelles de son projet.

17/ Soumis à débat public fin 2007.

## Des rejets en mer dangereux ?

Ont été évoquées l'utilisation du chlore susceptible de porter atteinte à la faune et à la flore marines. Le maître d'ouvrage a apporté semble-t-il les réponses nécessaires à ces diverses inquiétudes, sans toutefois emporter la conviction de l'un des principaux responsables associatifs.

Cependant, une question appelle que des précisions complémentaires soient apportées : l'exploration des synergies possibles de type « valorisation de frigories »<sup>18</sup> avec l'industriel voisin, CombiGolfe<sup>19</sup>, afin d'optimiser la récupération des eaux de rejets chaudes de ce dernier pour les réutiliser dans le procédé de regazéification du GNL. Par lettre en date du 28 octobre 2010, l'association FIDEA a demandé une expertise complémentaire sur ce sujet non seulement pour Fos Faster mais aussi pour Cap Tonkin. Lors de sa séance du 3 novembre 2010, sur proposition du président de la CPDP, la CNDP a décidé de ne pas lancer une expertise complémentaire mais de charger les commissions particulières d'organiser un atelier sur ce sujet. Cet atelier, réuni le 19 novembre, a permis à ses participants d'entrer dans le détail de la méthode choisie pour le réchauffement du GNL et des synergies éventuelles avec d'autres industries. Chacun a mieux cerné les perspectives de valorisation des frigories envisageables dans le cadre des deux projets et pris conscience de l'importance de l'aménageur, le GPMM, dans la recherche de toute synergie possible.

En ce sens, on met en lumière l'intérêt d'une vue globale de l'aménagement de la ZIP ouvrant la voie à de possibles coopérations au profit d'une meilleure protection de l'environnement.

Enfin, même si le sujet n'a pas fortement émergé lors du débat, le maître d'ouvrage souligne que l'ambition fixée est de tendre vers zéro émission atmosphérique.

## Les impacts sur la pêche et la conchyliculture

Les professionnels, dont on peut regretter néanmoins qu'ils aient été peu présents lors des réunions publiques, souhaitent que la zone consacrée à leur activité demeure en l'état, sachant qu'une centaine d'emplois est concernée, et s'interrogent sur la possibilité d'envisager le cas échéant des compensations. Quel avenir réserve-t-on aux familles de Port-Saint-Louis-du-Rhône et du golfe de Fos vivant de la pêche et de la conchyliculture s'inquiète un élu ?

Le maître d'ouvrage s'est engagé à mener une analyse sur l'activité de pêche réalisée dans le triangle de Fos Faster et souligne qu'il ne s'agit en aucun cas de porter atteinte à la production conchylicole de l'anse de Carteau. Enfin, le risque associé au déversement en mer des matériaux de dragage (le clapage<sup>20</sup>) a retenu l'attention puisque de fines particules chargées de composants chimiques entraîneraient selon certains de graves perturbations du milieu marin. L'ensemble de ces problèmes a conduit l'Union Régionale Vie et Nature (URVN) à exprimer la plus grande réserve vis-à-vis du projet.

## EMPLOI ET RETOMBÉES FINANCIÈRES

Les CCI Marseille Provence et du Pays d'Arles considèrent que ce projet est indispensable au développement industriel, économique et énergétique national comme régional; elles jugent que le site choisi est pertinent et demandent, comme on le constate fréquemment, que le maître d'ouvrage fasse appel en priorité aux entreprises locales, en particulier aux PME ; elles rejoignent en cela la position exprimée par l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos qui apporte son soutien à l'implantation du terminal sur le site sélectionné.

Néanmoins, l'évolution récente de la législation en matière de taxe professionnelle a conduit les représentants des collectivités locales à s'inquiéter fortement des retombées financières dont elles pourraient bénéficier. Les estimations fournies par le maître d'ouvrage n'ont pas suffi, comme dans le cas de Cap Tonkin, à tranquilliser les élus locaux, inquiets de l'évolution à venir de leurs budgets locaux.

<sup>18/</sup> La frigorie (fg), unité de mesure d'une quantité de froid, est la quantité de chaleur nécessaire pour abaisser de 1°C la température d'un gramme d'eau de 14,5 à 15,5°C sous la pression atmosphérique normale.

<sup>19/</sup> Tout en restant ouvert à toute autre opportunité d'échanges de frigories avec d'autres industriels de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

<sup>20/</sup> Les zones de clapage actuelles sont insuffisantes pour accueillir l'ensemble de ces matériaux.

## LE CHANTIER

Selon le maître d'ouvrage, il serait appelé à durer trois années et demi à quatre ans et emploierait 400 à 600 personnes avec des pointes pouvant aller à 800 ou 1000 personnes dans les 18 derniers mois des travaux. Bien évidemment, ses conséquences ont fait l'objet de discussions sur des sujets tels que les enrochements, la surface des dragages, les approvisionnements en matériaux, la circulation impliquée par l'approvisionnement en matériaux, le clapage, le bruit généré... Le maître d'ouvrage en est conscient puisqu'il s'est engagé à fermer le chantier en cas de risque de cette nature.

Invitée par la CPDP, la société GRTgaz a évoqué le raccordement au réseau de gaz faisant actuellement l'objet de deux variantes en cours d'étude. Il serait assuré grâce à une canalisation en acier d'un mètre de diamètre et à au moins un mètre sous terre, sur une dizaine de kilomètres depuis le site du terminal jusqu'au réseau principal à laquelle viendrait s'ajouter une installation station d'odorisation et de comptage. L'ensemble du projet, financé entièrement par GRTgaz, est évalué aujourd'hui entre 60 et 70 millions €. Le chantier durerait une dizaine de mois. Cette question n'a soulevé aucune difficulté.

## QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

### Une assistance restreinte malgré les efforts déployés par la CPDP

Le dossier de présentation du projet a été imprimé en 10 000 exemplaires. La synthèse de ce dossier a été distribuée dans 53 129 boîtes aux lettres sur les six communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Saint-Mitre-les-Remparts, Martigues et Istres. Des stands d'information ont été réalisés. Le rappel des réunions a fait l'objet de la publication d'insertions presse au sein des principaux organes régionaux et des spots radio ont été diffusés la veille de chacune d'entre elles. Malgré ces efforts, les réunions publiques n'ont rassemblé qu'un nombre relativement limité de personnes, en raison du désistement de la plupart des associations et des conséquences, sur l'organisation du débat, des mouvements sociaux qui ont affectés, durant son déroulement, les professions portuaires<sup>21</sup>. Néanmoins, la fréquentation du site Internet du débat (8 766 connexions pour 32 353 pages vues) est venue compenser quelque peu cette faible mobilisation.

### Le débat a cependant eu lieu

Au vu des thèmes abordés, de la diversité des questions posées en réunions, des critiques et suggestions enregistrées, des enseignements tirés de l'atelier déjà évoqué, des réponses apportées par la diffusion, dès le 16 septembre, d'un document intitulé « le point de vue de l'aménageur », il est indéniable que le débat a effectivement eu lieu, même si l'on aurait pu attendre davantage de questions posées sur le site Internet (91) et de cahiers d'acteurs (9). Serait-ce la traduction d'une certaine lassitude de la population vis-à-vis de ces questions ?

### Un projet accueilli de manière plus que mitigée

Si les milieux économiques, le Conseil régional PACA, la CGT accueillent positivement le projet, il n'en va pas de même pour la majorité des autres acteurs. J'ai déjà fait état de la plus grande réserve témoignée par l'association URVN ; pour les autres partenaires, les réticences sont nombreuses et concernent presque tous les aspects du projet.

Ainsi qu'il est mentionné dans le bilan du débat Cap Tonkin, le maître d'ouvrage a sans doute pâti de la comparaison avec le projet présenté par la société Elengy, débattu en parallèle.

### L'ouverture vers une concertation plus pérenne

Ce dernier point m'incite à orienter le projecteur sur l'état d'esprit témoigné par les principaux acteurs au sujet des relations qu'ils entretiennent. Les maîtres d'ouvrage, mais aussi et surtout peut-on dire le GPMM, conscients des critiques qui leurs sont adressées par leurs partenaires locaux<sup>22</sup> ont insisté, en clôture de débat, sur la nécessité de promouvoir une relance de la concertation. Ces propositions ne peuvent que répondre aux insatisfactions dont font

21/ Et qui ont aussi contrarié les efforts déployés par le président de la CPDP en vue de relancer le pacte de concertation.

22/ « Les choix imposés, on en a marre » (le maire de Fos-sur-Mer).



état, depuis longtemps, aussi bien les élus, les associations et avec eux les habitants du fait d'incompréhensions croissantes nées d'une information et de contacts insuffisants. La relance d'une démarche de concertation sous une forme actualisée du « pacte de concertation » et le lancement éventuel d'un débat d'ensemble sur l'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos et des territoires qui lui sont liés permettraient de faire franchir un pas significatif vers un développement plus harmonieux et mieux compris de cette zone d'activités d'importance nationale.

### **Le respect indispensable des engagements**

Dans l'hypothèse où une suite positive serait réservée au projet, le maître d'ouvrage aura à honorer les engagements pris vis-à-vis de ses interlocuteurs. Rappelons en les principaux :

- compléter l'étude de courantologie ;
- effectuer des essais supplémentaires sur simulateurs des manœuvres d'accostage en cas de vents de direction Sud et Sud-est avec différentes forces et traiter des effets issus de « conditions extrêmes » ;
- travailler à l'insertion des réservoirs dans le paysage grâce à une réduction de leur hauteur ;
- explorer en détail la synergie envisageable avec CombiGolfe en vue d'une valorisation des frigos ;
- au cas où cette synergie s'avèrerait impossible, rechercher une alternative ;
- ne pas porter atteinte à la production conchylicole, notamment dans l'anse de Carteau ;
- conduire une analyse sur l'activité de pêche réalisée dans le triangle de Fos Faster ;
- lors du chantier, privilégier dans toute la mesure du possible un mode de transport alternatif à la route ;
- faire procéder à une étude acoustique du chantier ;
- contribuer à la création d'une maison de l'emploi à Fos-sur-Mer ;
- participer à la mise en œuvre de filières de qualification locales ;
- mettre en place les conditions d'une poursuite de la concertation avec les populations locales et leurs représentants.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe Deslandes



**cndp**  
Commission nationale  
du débat public

Commission nationale du débat public (CNDP)  
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS  
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)