

**PROJET DE CRÉATION
D'UN NOUVEAU TERMINAL MÉTHANIER**

FOS FASTER



**COMPTE-RENDU
DU DÉBAT PUBLIC**

06 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2010

**De la Commission particulière
du débat public**

Sommaire

I - LA SAISINE, LA DÉCISION DE LA CNDP ET LA CRÉATION DE LA CPDP	3
II - LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC	5
II.1 - La consultation préalable	6
II.2 - Le dossier du débat	7
II.3 - L'organisation fonctionnelle du débat	8
II.3 - 1 Le Secrétariat Général.....	8
II.3 - 2 Les prestataires externes	8
II.3 - 3 Les moyens matériels.....	9
II.3 - 4 L'installation dans les locaux.....	9
III - LES OUTILS DU DÉBAT	11
III.1 - Le livret d'information « Le débat public - Mode d'emploi »	11
III.2 - Le Journal du débat	12
III.3 - Le site Internet, l'outil question-réponse	12
III.4 - Le point de vue de l'aménageur.....	12
III.5 - L'accueil du public	13
III.6 - Les questions / réponses	13
III.7 - Les cahiers d'acteur	14
III.8 - L'effort d'information.....	14
III.8 - 1 Les relations presse.....	16
III.8 - 2 La veille des blogs sur le Net	19
III.9 - Les réunions publiques.....	20
III.10 - Les autres outils d'information	21
IV - LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE	23
V - LES ASSOCIATIONS.....	29
VI - LA DEMANDE D'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE	31
VII - LE FOND DU DÉBAT	33
VII.1 - La politique énergétique	33
VII.1 - 1 Des projets conformes à l'ambition de développer un grand pôle énergétique local	35
VII.1 - 2 Des perspectives énergétiques contestées	36
VII.2 - Les risques industriels et la sécurité	37
VII.2 - 1 Sur terre.....	37
VII.2 - 2 Sur mer.....	42

VII.3 - Les impacts sur la mer, l'air et la santé	45
VII.3 – 1 Des effets cumulatifs mal évalués sur la qualité de l'air	46
VII.3 – 2 Les conséquences sur la santé	47
VII.3 – 3 L'impact sur l'eau	48
VII.4 - Le projet.....	48
VII.4 – 1 Le raccordement du terminal au réseau de transport	48
VII.4 – 2 Le choix du site	49
VII.4 – 3 Le périmètre du projet	50
VII.4 – 4 La technique de réchauffage du gaz naturel liquéfié	50
VII.4 – 5 Les impacts humains, environnementaux et techniques du projet	51
VII.5 - La mer, l'emprise du projet, la courantologie, la géologie et la sismicité	52
VII.6 - La biodiversité marine et les usages de la mer.....	55
VII.7 - Le chantier et ses conséquences	58
VII.7 – 1 Réalisation de la plateforme	58
VII.7 – 2 Nature et gestion des travaux	58
VII.7 – 3 Les matériaux de remblais	59
VII.7 – 4 Traitement des rejets de dragage	59
VII.7 – 5 Les zones de clapage	59
VII.7 – 6 Les accès à la zone industrialo-portuaire de Fos.....	60
VII 8 - L'apport économique	60
VII.9 - L'après-débat.....	63
VIII - QUELQUES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE	65
VIII.1 - Sur l'organisation et le déroulement du débat	65
VIII.2 - Sur le projet et les enseignements pour le Maître d'Ouvrage	66
LES ANNEXES :	67
- La lettre de saisine de Fos Faster	
- Les décisions de la CNDP	
- La présentation de la Commission	
- Le code éthique et déontologique	
- Les acteurs rencontrés en phase préparatoire	
- Le calendrier du débat	
- Le contenu du site Internet de la CPDP	
- Les cahiers d'acteur	
- Les temps de prise de parole	
- Le bilan presse	
- Les chiffres du débat	
- Le budget	

Chapitre I

La saisine, la décision de la CNDP et la création de la CPDP

Le 7 octobre 2009, la Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie conformément à la loi du 27 février 2002 (dite loi « démocratie et proximité »), par la société Fos Faster LNG Terminal SAS d'un projet de terminal méthanier à Fos-sur-Mer.

La Commission nationale a décidé lors de sa réunion mensuelle du 2 décembre 2009, d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et a nommé, ce même jour, Antoine DUBOUT, Président de « 1% logement » pour présider la Commission particulière du débat public (CPDP) créée à cet effet.

Il est à noter une particularité exceptionnelle pour ce débat : la CNDP avait été saisie le 27 octobre 2009 par un autre opérateur, la société Elengy, pour un projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin sis sur le même territoire de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Ce projet a fait l'objet de la décision, en date du 2 décembre 2009, d'organiser un débat public et de créer une Commission particulière du débat public. Dans sa sagesse résolutive, la CNDP a pris la décision d'ordonner que les deux débats publics, celui pour le projet de Fos Faster et celui pour le projet d'Elengy soient menés parallèlement et simultanément. Pour assurer la cohésion et la cohérence de ces débats sur le même territoire, la Commission nationale a nommé le même Président pour chacune des CPDP et a désigné un Secrétaire Général unique pour ces deux structures administratives.

Sur sa proposition, la CNDP a nommé le 3 février 2010, membres de la CPDP :

- Madame Sylvie MONNET, professeur agrégée d'histoire, en retraite
- Monsieur Gonzague DESCOQS, ingénieur.

Ils seront rejoints dès le 3 mars 2010 par :

- Monsieur Olivier GHEBALI, magistrat du corps administratif
- Monsieur Roger PEIFFER, général d'aviation en disponibilité.

Puis, le 5 mai 2010 par :

- Monsieur Gérard BELLAN, directeur de recherches émérite au CNRS.

Il est à noter que Monsieur Gonzague DESCOQS a démissionné de ses fonctions de membre de la CPDP, pour raison professionnelle, le 16 mars 2010.

Les propositions de nomination faites par Antoine DUBOUT ont été conduites avec le souci de complémentarité des compétences de chacun tout en privilégiant l'esprit d'écoute et de réceptivité de personnes non initiées à de tels procédures et projets.

Le projet présenté par la société Fos Faster LNG Terminal SAS n'a d'autre but que de construire un nouveau terminal méthanier sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, dans les Bouches-du-Rhône.

Ce projet prévoit la construction d'une presqu'île de 13 à 19 hectares sur la mer au débouché des darses 1 et 2. Cette plateforme serait réalisée par un endiguement et comblement de la mer sur laquelle serait positionnés de 2 à 4 réservoirs de 180 000 m³ et les annexes industrielles pour la regazéification du GNL. Un ou deux appontements capables d'accueillir les plus gros méthaniers du monde (345 m de long) finaliseraient ce projet.

Il est à noter que la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, qui s'étend sur une superficie de 10 000 hectares, est la propriété du Grand Port Maritime de Marseille. Il est de coutume de dénommer cette zone « bassins Ouest du port de Marseille », les bassins Est étant ceux situés sur le territoire de la ville de Marseille. Il faut rappeler également qu'un débat public a été tenu à Fos-sur-Mer, en 2003/2004, pour le projet d'implantation d'un terminal à conteneurs dénommé « 2XL ».

Par ailleurs, de nombreuses implantations industrielles se sont érigées sur ce même territoire et n'ont pas fait l'objet de débat public. Les deux principales et les plus contestées étant le terminal méthanier de Fos Cavaou (Elengy) dont le projet initial remonte à 2002, et plus récemment, l'usine d'incinération des ordures ménagères de Marseille Métropole. Ce dernier projet avait fait l'objet en 2004 d'une saisine de la CNDP qui avait pris la décision de ne pas organiser de débat public, le seuil de l'investissement étant inférieur au critère légal.

Enfin, plusieurs enquêtes publiques risquaient d'être menées durant la période de tenue des débats publics sur des projets divers tels la plateforme de transfert des ordures ménagères de Fos-sur-Mer et le terminal méthanier de Fos Cavaou, dont l'arrêté d'exploitation a été cassé par le Tribunal Administratif de Marseille (*cf. chapitre IV*).

Chapitre II

La préparation du débat public



Sous la responsabilité de son Président, Antoine DUBOUT, la CPDP a conduit le débat public depuis sa mise en place en mars 2010 jusqu'à la clôture du débat le 17 décembre 2010. Durant les cinq premiers mois, la CPDP s'est consacrée, à raison d'une réunion de travail hebdomadaire, à la préparation du débat public et à l'accompagnement de l'équipe projet de Fos Faster pour la réalisation du dossier de présentation du Maître d'Ouvrage et de la synthèse du projet.

Dans le même temps, le Président et le Secrétaire Général ont eu des entretiens préalables avec les acteurs pour bien appréhender les contextes locaux, identifier les thèmes devant faire l'objet des réunions et les attentes des acteurs identifiés.

Le Secrétaire Général, quant à lui, s'est chargé de l'organisation matérielle (moyens, locaux, budget) et de la mise en place des outils du débat.

Les modalités du débat, la liste et le calendrier des réunions ont été élaborés par la Commission particulière et présentés au Maître d'Ouvrage. Au cours des différentes réunions de travail internes, sous la conduite du Secrétaire Général, chacune des réunions publiques a été préparée (méthodologie, organisation de tables rondes et préparation des interventions avec les intervenants pressentis) avec le Maître d'Ouvrage, et les déroulés ont fait l'objet de nombreuses mises au point, avant de devenir le conducteur définitif.

Le 15 mars 2010 la CPDP a tenu sa première réunion à Fos, officialisant ainsi son installation. À cette occasion il a été rappelé à chacun la finalité du débat public et a été soumis aux membres de la Commission et de son Secrétariat Général le code éthique et déontologique de la CNDP. Celui-ci a été adopté par l'apposition de la signature de chacun au bas d'un document (consultable en annexe) qui précise que la Commission particulière s'engage à conduire le débat en toute neutralité et indépendance vis-à-vis de tous les acteurs dont le Maître d'Ouvrage. Ce code précise notamment les obligations des membres de la CPDP : équité, intégrité, neutralité vis-à-vis du projet, indépendance vis-à-vis du Maître d'Ouvrage, information et transparence à l'égard du public.

La CPDP ne se prononce pas sur le fond du projet mis au débat. En revanche, elle fera en sorte qu'un maximum d'éléments d'appréciation sur la nature et les enjeux du projet soient exprimés lors du débat par une diversité d'intervenants.

La Commission garantit le respect des principes qui animent le débat public :

- le principe d'équivalence selon lequel tous les participants sont également traités et encouragés à contribuer au débat. Les mêmes moyens d'information, d'expression et de contribution sont mis à disposition de tous. Les mêmes règles de discipline sont appliquées à chacun, quel que soit son statut ;
- le principe de transparence : le débat public doit permettre l'émergence d'une réelle diversité des points de vue portés par la diversité des acteurs et du public. Toutes les contributions sont rendues publiques au fur et à mesure pendant toute la durée du débat. L'information doit être disponible et compréhensible ;

- le principe de confrontation des arguments : la CPDP veille à ce que l'ensemble des positions et des arguments soient expliqués puis débattus et puissent faire l'objet soit de réponse, notamment de la part du Maître d'Ouvrage, soit d'une réalisation d'études complémentaires. Le débat public doit faire émerger tous les éléments nécessaires à l'évaluation du projet et constituer un exercice d'intelligence collective. Il est un temps d'apprentissage collectif où les connaissances sont partagées, débattues, appropriées et critiquées. La CPDP fait en sorte que le débat favorise ce processus de compréhension mutuelle et d'intelligence collective susceptible d'éclairer le décideur.

II.1 – La consultation préalable

De février à juillet 2010 le Président DUBOUT et le Secrétaire Général, Frédéric AUCHER, les seuls à pouvoir s'exprimer au nom des deux projets et des deux Commissions, ont rencontré, lors d'entretiens d'une heure trente environ, près d'une centaine d'acteurs potentiels. Ceux-ci ont été identifiés avec l'aide des Maîtres d'Ouvrage, via leurs études de contexte, mais également à l'examen des archives du débat 2XL qui s'était tenu en 2004. Ont également été rencontrées les personnes que certains interlocuteurs conseillaient de consulter.

Un compte-rendu écrit de chaque rencontre, à usage interne, a été mis à la disposition de chaque membre des Commissions sur le serveur Internet des Commissions.

En juillet, un courrier d'information a été rédigé et adressé aux acteurs rencontrés. Il a permis de présenter une synthèse des attentes du débat telles que la Commission les a ressenties à l'issue des entretiens préalables. Le Président DUBOUT y a aussi exposé les grandes lignes de l'organisation, le calendrier du débat et les règles qu'il souhaitait voir respecter pour le bien-être de chacun.

• Les attentes vis-à-vis du débat

La qualité du débat public de 2004 pour le projet 2XL est restée très présente et les acteurs locaux espèrent un débat aussi constructif et bien organisé que celui-ci.

Ils espèrent une information complète et transparente sur l'intérêt et la pertinence de tels projets à Fos, qui pourraient sembler déjà décidés. Ils s'interrogent sur le fait que la ZIP de Fos soit de nouveau l'objet de nouvelles implantations industrielles de classement SEVESO II. Treize industries de cette nature y sont déjà installées, dont les deux dernières (terminal méthanier de Fos Cavaou et incinérateur) l'ont été malgré l'opposition farouche de la population et de certains élus. Une irritation sensible est ressentie sur le fait que les 10 000 hectares de la zone industrialo-portuaire de Fos, propriété du Grand Port Maritime de Marseille, mais géographiquement située sur les communes de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône échappent à tous contrôles et décisions de ces collectivités territoriales. Il en est de même pour ce qui concerne les terrains classés Natura 2000 ou en ZNIEFF et situés sur la ZIP. Les associations environnementalistes disent souhaiter que ces parcelles soient cédées au Conservatoire du littoral pour en assurer la pérennité. Certaines associations, semble-t-il très au fait des problèmes liés à la biodiversité et au milieu marin, souhaitent être informées de façon précise des études et justifications liées à la courantologie, la sismicité et la géologie des milieux sous-marins, principalement pour le projet Fos Faster. Deux autres points apparaissent comme étant très prégnants par la population : les risques industriels avec la révision engagée dans le département des PPRT (Plan de prévention aux risques technologiques) et les impacts sur l'air, la mer et, *in fine*, sur la santé des riverains.

Ces informations sont souhaitées par une part importante des acteurs rencontrés qui doivent aller au-delà du cercle habituel des initiés politiques, socio-économiques, associatifs ou environnementalistes.

Les acteurs attendent de la CPDP d'une part, de veiller à ce que le débat se déroule dans un esprit d'échanges prenant en considération toutes les opinions et les avis sur les projets et, d'autre part, ils demandent que des réponses claires soient apportées à leurs interrogations. Ils entendent pouvoir s'exprimer sur les contentieux en cours (Terminal méthanier de Fos Cavaou, l'accès à la plage, la circulation, l'incinérateur...) et pas seulement sur le projet, objet du débat.

De façon plus détaillée, les attentes des différents acteurs se sont révélées comme suit :

À propos du débat en général :

- Précisions de la CPDP sur les enjeux du débat, les marges réelles de discussion et les termes potentiels de l'échange, et prise en compte de tous les arguments lors du compte-rendu final
- Possibilité de débattre de l'opportunité du projet
- Poursuite des efforts de concertation du GPMM
- Clarification de la politique du GPMM concernant la gestion de ses espaces naturels et le devenir de la ZIP
- Possibilité d'un débat sur l'aménagement de la ZIP et des zones urbaines limitrophes.

À propos des projets :

- Prise en compte de la crise économique dans les estimations commerciales participant à la décision finale sur les projets
- L'assurance que toutes les mesures de sécurité industrielles seront prises
- L'assurance que les constructions prendront bien en compte la sismicité et les données géologiques
- L'assurance que le projet soit le plus respectueux de l'environnement (y compris visuel) et des biodiversités
- Prise en compte de l'effet cumulatif des différents projets.

Mesures compensatoires et d'accompagnement :

- La plage de Fos Cavaou est, semble-t-il, un enjeu déterminant pour les Fosséens et leurs élus. Ils demandent que le GPMM accorde à la ville de Fos une concession d'occupation de 12 ans renouvelable de ladite plage. Pour permettre un accès permanent, il est également souhaité qu'Exon (Esso) réduise de façon drastique et permanente son stock de propane sur son site situé au Nord de la plage et dont les cercles de danger englobent la plage.
- La préoccupation sur les risques de pollution générés par la circulation routière, notamment des PL, est très présente, aussi bien dans la phase de chantier que d'exploitation. Les acteurs locaux demandent avec insistance le financement des investissements permettant d'éloigner les trafics des zones urbaines (Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône...).

II.2 – Le dossier du débat

Il est revenu au Maître d'Ouvrage du projet, la société Fos Faster LNG Terminal SAS, de rédiger un dossier de présentation du projet appelé le « dossier du débat » présentant, en une centaine de pages, le projet, les éléments qui le justifient, les alternatives ou les variantes éventuelles, et son traitement proposé, pour validation.

Ce dossier du débat est soumis à la CNDP qui doit le valider avant de prononcer l'ouverture du débat.

Le rôle de la CPDP est d'accompagner le Maître d'Ouvrage dans cette rédaction et de préparer la décision de la CNDP. Pour cela, elle doit notamment s'assurer que le document apporte tous les éléments nécessaires à la compréhension du projet ; qu'il réponde aux principales questions des acteurs rencontrés et qu'il soit compréhensible à la lecture du grand public, par définition non spécialiste de ces problèmes industriels.

Dans un premier temps, le Président de la Commission particulière souhaitait que le débat débute avant la période estivale. Il avait imaginé que cette période aurait été propice à la tenue de trois réunions thématiques communes aux deux projets (Fos Faster et Fos Tonkin). Après une interruption de mi-juillet à la rentrée de septembre, le débat aurait alors repris avec les réunions spécifiques à chaque projet. C'était également un vœu pressant des Maîtres d'Ouvrage qui souhaitaient que cette obligation légale (le débat public) soit exécutée le plus rapidement possible, pour pouvoir engager la suite du projet sans délai.

La préparation des débats, l'installation des CPDP, le décuplement du travail du Secrétariat Général dû à la gestion de deux débats publics et la demande insistante de tous les acteurs rencontrés, ont conduit les Commissions particulières à proposer un décalage de l'ouverture des débats à la rentrée de septembre. La CNDP en a décidé ainsi lors de sa réunion du 3 juin 2010. Les débats publics se tiendront simultanément ou alternativement du 6 septembre au 17 décembre 2010.

Lors de la réunion de travail du 25 mars, Fos Faster a proposé à la CPDP un sommaire de son dossier, élément qui a été légèrement retravaillé, à la demande de la Commission ou du fait du Maître d'Ouvrage pour, finalement, être validé. Chaque semaine suivante, au cours de réunions de travail, Fos Faster a construit son dossier et la synthèse de son projet, sous le regard attentif de la CPDP. Ce travail a pu être clos dans les temps opportuns, pour que le dossier du débat et la synthèse du projet soient proposés avec la bénédiction de la Commission particulière dans les délais.

Tout en mettant une pression permanente sur le respect des délais, la CPDP est restée vigilante sur le contenu et la forme du dossier. Elle a, par exemple, insisté pour que les enjeux environnementaux soient abordés de manière approfondie et transparente et que les données liées à la sécurité industrielle soient particulièrement développées.

Finalement, la Commission nationale du débat public a donné quitus sur le dossier et la synthèse du projet lors de sa réunion du 5 mai 2010.

Ces deux documents ainsi que toutes les études préliminaires ont été mis en ligne pour consultation publique sur le site Internet de la CPDP dès le 1^{er} juillet.

II.3 – L'organisation fonctionnelle du débat

> II.3 – 1 Le Secrétariat Général

Le Président et les membres de la Commission particulière conçoivent et animent le débat public. Pour cette mission, ils sont accompagnés par le Secrétaire Général qui est, pour sa part, chargé de l'administration, de l'animation de la CPDP et, de l'organisation et du suivi du débat public. Il est l'interface entre l'institution et le public, les services de l'Etat, la presse et les élus. Sur proposition de la Commission nationale, la Direction du Secrétariat Général (commun aux CPDP Fos Tonkin et Fos Faster) est confiée à Frédéric AUCHER, ancien cadre dirigeant des collectivités territoriales, précédemment Secrétaire Général d'autres débats, THT Cotentin Maine, ligne ferrée à grande vitesse Bordeaux-Espagne et prolongement du grand canal du Havre. Il est appuyé dans cette mission par Jennifer CIBOT, chargée de mission, Webmaster, Christine GIRBEAU, assistante de direction et, Laurence SCOTTIS, assistante.

Jennifer CIBOT, titulaire d'un Master II en communication d'entreprise et de conduite du changement, après avoir suivi une formation de management en école de commerce en France et aux Etats-Unis, présentait un profil idéal pour assurer, à l'occasion de son premier emploi, les diverses missions supplétives que pourrait lui confier le Secrétaire Général pour l'accompagner dans son travail, principalement sur le suivi des éléments de communication. Elle sera également en charge de l'accueil du public et du suivi de la vie des sites Internet et du système questions / réponses. Jennifer CIBOT a également été chargée de la recherche de salles pour les réunions publiques et, avec le Secrétaire Général, de la négociation auprès des collectivités territoriales, de leur gratuité.

Christine GIRBEAU et Laurence SCOTTIS ont été recrutées au vu de leurs formations et expériences professionnelles pour des missions similaires au sein des CPDP.

Christine GIRBEAU a démissionné à compter du 5 novembre, après avoir été recrutée en CDI dans une entreprise locale. Laurence SCOTTIS la remplacera dans ses fonctions pour les deux derniers mois et sera appuyée par Audrey CHAMBOULERON, secrétaire, recrutée dès l'annonce du départ de Christine GIRBEAU.

> II.3 – 2 Les prestataires extérieurs

Pour conduire à bien les missions des Commissions, le Secrétaire Général a fait appel à des sociétés pour ce qui concerne la communication, l'organisation logistique des réunions publiques, la retranscription des propos tenus en réunions publiques... recrutées par appel d'offres conduit selon les règles habituelles des Maîtres d'Ouvrage.

Ont été finalement retenus :

- L'agence Vae Solis Corporate de Paris pour la partie conseil en communication, relations presse, suivi des blogs sur le Web, création, impression et diffusion (routage) des outils,

supports et documents. L'agence Vae Solis est accompagnée pour les relations presse par la société Bettina MANNINA Communication implantée à Marseille depuis 15 ans et maîtrisant parfaitement les médias locaux et régionaux.

- La société Encore Nous Event de Marseille pour la partie logistique des débats, mission allant de la vérification de la compatibilité des salles aux besoins et les exigences au niveau sécurité, prise en charge des assurances, le montage et démontage de l'installation et l'exécution technique des réunions.
- La société UBIQUS de Paris, *via* son agence de Marseille, qui assurera la rédaction des synthèses en temps réel et des *verbatim* à partir des enregistrements numériques des réunions publiques.
- La société ALEAUR de Levallois-Perret pour la construction, la mise en ligne et le suivi des sites Internet. ALÉAUR est le prestataire permanent de la CNDP pour son site national, mais également pour les sites des différentes CPDP selon une charte commune et une architecture prédéfinie et adaptative performante.
- Pour ce qui concerne l'impression de tous les documents, c'est l'agence Vae Solis qui en a été chargée, *via* l'un de ses partenaires. Notre cahier des charges avait précisé que les prestataires extérieurs de l'agence de communication retenue devaient, autant que faire se peut, être locaux ou régionaux.

> II.3 – 3 Les moyens matériels

Dans un premier temps, le Secrétaire Général a préparé et proposé aux Chefs de projet d'Elengy et de Fos Faster, financeurs des débats publics conformément à la loi, un budget prévisionnel par projet de 1 million d'euros, calculé sur la base de 14 réunions publiques, 8 par projet.

Le contexte particulier lié à l'administration des deux CPDP a conduit le Secrétaire Général à rechercher l'optimisation des budgets par la mutualisation d'un certain nombre d'éléments. C'est ainsi qu'avec l'accord des deux Maîtres d'Ouvrage, des locaux communs et leurs équipements seront choisis pour installer les CPDP.

Cette situation inhabituelle générera des contraintes, quelquefois pesantes, auxquelles le Secrétaire Général devra s'astreindre. Pour toutes les opérations communes, des devis seront réalisés par moitié du prix global et adressés aux deux Maîtres d'Ouvrage afin d'obtenir leur agrément.

Par ailleurs, les Maîtres d'Ouvrage se sont répartis la prise en charge de différentes parties financières, conservant néanmoins une grande partie de lignes budgétaires pour les opérations propres à leur projet. Après avoir signé un protocole d'accord sur la répartition des charges à parité, mis au point par leurs conseils juridiques respectifs, Elengy s'est particulièrement chargée des appels d'offres, et Fos Faster des locaux et de leurs équipements.

En conséquence, un nouveau budget a été proposé par le Secrétaire Général, prenant en compte toutes ces données et se répartissant en trois colonnes : parties communes, budget Elengy et budget Fos Faster. Considérant que le budget commun serait réparti à parité entre les deux Maîtres d'Ouvrage, le budget prévisionnel s'établit à 783 750 euros par projet.

Le budget final Fos Faster réalisé est arrêté à 481 095 euros, soit avec 38,61 % d'économie sur le budget prévisionnel.

Le détail de ce budget est consultable, chapitre par chapitre, en annexe de ce compte-rendu.

> II.3 – 4 L'installation dans les locaux

Lors de la première rencontre avec les représentants des deux Maîtres d'Ouvrage est évoquée l'installation des Commissions particulières des débats publics dans les Bouches-du-Rhône. Les premières suggestions sont, d'une part, d'installer conjointement les deux Commissions sous un même toit et d'être situé au plus près du territoire de la zone industrialo-portuaire concerné, donc à Fos-sur-Mer. Ces propositions sont acceptées sur le principe, reste à les matérialiser.

Fin février 2010, le Président DUBOUT et Frédéric AUCHER se rendent pour une première visite à Fos-sur-Mer et se mettent en quête de repérer les locaux espérés. Fos-sur-Mer est une commune de 15 500 habitants, étendue du fait de son implantation géographique, et se répartissant en deux pôles, la vieille ville dite « hauture » et les quartiers résidentiels récents. De ce fait, il n'y a pas véritablement de centre-ville

avec une attractivité habituelle dans des communes de cette taille. Cette ville, comportant assez peu de pas-de-porte, n'a pas permis de trouver les locaux souhaités.

A l'initiative d'un Maître d'Ouvrage, il est proposé une installation dans un hôtel proche de la mairie de Fos. Il s'agit de l'hôtel Ariane, trois étoiles. Il est proposé un groupe de trois pièces communicantes, dont deux sont des chambres désaffectées. Ces pièces sont de bonnes tailles, de 20 à 25 m² chacune. Il est également proposé un salon de 60 m² pour y installer la salle d'exposition et d'accueil des visiteurs, avec une forte contrainte : devoir le restituer à l'hôtel tous les vendredis soir pour lui permettre une utilisation commerciale durant les week-ends.

En l'absence d'autres solutions viables et bien que cette proposition ne paraisse pas être idéale, principalement dans l'esprit de l'accueil du public (les riverains auront-ils la volonté de franchir l'entrée d'un hôtel trois étoiles pour s'enquérir des modalités des débats et/ou de la présentation des projets ?) et, avec l'accord de la CNDP, la proposition d'installation des bureaux à l'hôtel Ariane est acceptée.

Durant le mois de juin, le « show-room » a été installé dans le salon mis à notre disposition par l'hôtel. Chaque vendredi soir, le démontage de tous les visuels, le stockage des documents mis à la disposition du public ont été faits ainsi que leur remise en place le lundi matin. Mais, rapidement, cette contrainte est devenue très compliquée, d'autant qu'un lundi le salon n'avait pas été remis en état pour notre occupation. Les kakémonos commençaient, du fait des manipulations trop répétées, à se détériorer. Il a donc été demandé aux Maîtres d'Ouvrage d'accepter qu'une autre solution, certainement financièrement supérieure, soit étudiée et prise rapidement. L'hôtel Ariane a alors proposé un autre salon, légèrement plus petit mais de taille satisfaisante, et surtout utilisable 7 jours par semaine, sans contrainte particulière. La salle d'exposition a ainsi été rapatriée définitivement le 12 juillet.

Cette installation s'est concrétisée non sans difficulté. L'un des deux Maîtres d'Ouvrage a engagé des négociations matérielles et financières avec les responsables de l'hôtel, négociations qui ont quelque peu traîné et retardé notre installation. Les locaux ont été meublés *a minima*, utilisant des mobiliers déclassés de l'hôtel. L'équipement en matériels informatiques performants et photocopieuse d'occasion a été pris en charge à parité par les deux Maîtres d'Ouvrage.

Cette expérience amène à penser que la solution d'une installation dans un établissement hôtelier n'est, assurément, pas la meilleure pour la structure d'une CPDP et qu'il conviendrait, à l'avenir, à la CNDP d'en proscrire le principe.

Chapitre III

Les outils du débat



Informier le plus largement possible le public sur le projet et l'inviter à participer au débat est une des missions majeures de la CPDP qui a défini un périmètre suffisamment large pour que toutes les personnes, directement ou indirectement concernées par le projet, aient connaissance du débat public. Cette aire sera la base de la diffusion « toutes boîtes » des documents du débat, soit les 53139 foyers des communes de Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Saint-Mitre-les-Remparts et Istres.

> Informer

Publication et diffusion de documents, exposition dans les locaux de la CPDP (un salon de l'hôtel Ariane) et dans les salles de réunions, annonces presse par l'achat d'espace, annonces radio, affichage, suivi des blogs sur le Web... la CPDP a mobilisé les outils, nombreux et diversifiés, pour exercer sa mission d'information. Elle s'est appuyée autant que possible sur de nombreux relais : mairies, SAN Ouest Provence, GPMM...

> Le dossier de présentation aux acteurs

A chaque rencontre préalable, a été remis, par le Président de la Commission à son interlocuteur, un dossier sommaire présentant le débat public. Ce dossier est constitué de plusieurs fiches portant sur la CNDP, le mode d'emploi du débat, les décisions de la CNDP, la composition de la CPDP, les maquettes et les règles des cahiers d'acteur, le plan de la zone industrialo-portuaire de Fos et une note d'information différenciant le débat public de l'enquête publique.

III.1 – Le livret d'information « Le débat public - Mode d'emploi »

Vu, le contexte particulier lié à la tenue simultanée de deux débats publics sur le même territoire, pour des projets portant sur le même sujet (le GNL) ; la possible incompréhension du public face à deux débats publics et à des enquêtes publiques menés dans un même temps, il a paru essentiel de créer un document très explicatif, regroupant l'ensemble des informations à diffuser : la présentation des deux Commissions particulières du débat public ; les calendriers des réunions publiques communes et spécifiques.

C'est ainsi que le Secrétaire Général des CPDP a conçu, avec l'agence Vae Solis, un livret de 12 pages de format A5 collationnant l'ensemble des informations. Ce livret a permis d'avoir en page centrale une accroche forte, mettant en exergue tous les outils mis à la disposition du public pour participer au mieux aux débats.

III.2 – Le « Journal du débat »

Disponible à l'entrée de toutes les réunions publiques tenues après sa parution et mis en ligne sur le site de la CPDP, le Journal du débat a été le média de mi-parcours de la CPDP qui informe du déroulement et de l'actualité du débat.

Le Journal du débat a été conçu conformément à la charte graphique de la CPDP, par l'agence Vae Solis, dans le respect de la neutralité de la Commission. Sur le fond, le Journal visait à mettre en exergue, sous forme d'éditorial, d'articles, d'interviews, de micros-trottoirs et d'informations pratiques, la prise de parole des riverains participant au débat et le dialogue instauré dans les réunions publiques.

En fin de débat, les documents du débat public comptaient 55 abonnés, par voie de routage.

III.3 – Le site Internet, l'outil question/réponse

• Le site Internet

Mis en ligne dès l'ouverture du débat public, le 6 septembre 2010, le site Internet a été conçu selon l'architecture commune des sites Internet de Commission particulière, définie par la Commission nationale du débat public. Pour autant, vu le contexte très particulier lié à la tenue simultanée de deux débats publics intéressant un même public, il a été demandé à la société ALÉAUR de créer une page d'accueil commune aux deux débats, accessible par une adresse spécifique courte et dédiée. Depuis cette page d'accueil commune, chaque internaute pouvait faire le choix du projet et du débat qui l'intéressaient par un simple clic. Ainsi, chacun pouvait aller sur le site qui lui convenait sans ignorer qu'un autre site, dédié à l'autre projet, était à sa disposition.

Le site a été ouvert jusqu'au 17 décembre 2010 minuit et a constitué un outil très complémentaire pour l'information dynamique du public et de la presse. Il a été non seulement le support d'informations générales de contexte (présentation de la Commission, des membres, de ses missions...) mais également celui facilitant la diffusion du projet du Maître d'Ouvrage, des études préliminaires et complémentaires, des mises à jour régulières telles que les actualités du débat (calendrier, synthèse des réunions et leur *verbatim*, cahiers d'acteur, communiqués de presse...), les documents consultables, les avis et les réponses aux questions. Une page a été consacrée à chaque réunion publique, intitulée « retour sur les réunions », permettant la lecture de la synthèse des réunions et du *verbatim* des propos tenus, la diffusion des présentations des différents intervenants et la consultation de photos de la soirée.

Il s'agit d'un outil d'un intérêt certain pour l'enrichissement du débat et la consolidation de l'information entre la CPDP, le public, les associations et la presse. Sa fréquentation a été importante pour un débat de cette nature et a comptabilisé 8 766 connexions pour 32 353 pages vues. Il ne paraît pas excessif de penser que la faible mobilisation du public pour assister aux réunions publiques a été compensée par la consultation accrue du site Internet. On peut penser que cet outil est un élément important de l'avenir du débat public, qu'il est en capacité de se substituer *a minima* au « show-room » et, suivant son utilisation, à certaines réunions publiques. Une amélioration notable pourrait alors être apportée en mettant en ligne une présentation du projet soumis au débat, interactive et animée. Cela remplacerait avantageusement les panneaux d'exposition dits « kakemonos ».

Concernant sa gestion journalière, celle-ci est assez simple d'utilisation, le tronc commun bien organisé, tout en conservant une souplesse d'adaptation. La création et la mise à jour des pages se sont effectuées sans difficulté particulière, assurant ainsi une bonne réactivité à cet outil. Le chargement des documents à mettre en ligne vers le serveur n'a pas posé de problème. Les quelques difficultés qui ont pu apparaître ont été très rapidement estompées par l'équipe de Guillaume DANIELO, chez ALÉAUR.

III.4 – Le point de vue de l'aménageur

Très rapidement, le Grand Port Maritime de Marseille a fait savoir qu'il souhaitait s'impliquer pleinement dans le débat en sa qualité de dépositaire des terrains de la ZIP de Fos et d'aménageur de ceux-ci. La rédaction d'un cahier d'acteur n'était pas envisageable car trop restrictif dans le volume. Le Directeur Général du GPMM

a proposé la création d'un opuscule d'une vingtaine de pages, que le Port prendrait à sa charge tant dans sa conception que son impression et financièrement. Ne resterait à la charge de la CPDP que sa diffusion.

Cette proposition a totalement convenu à la Commission qui, pour éviter toute critique ou demande de même nature par d'autres structures, a pris une décision circonstanciée agréant cette publication comme document du débat. Afin de ne pas l'assimiler à un cahier d'acteur (puisque'il ne rentre pas dans les règles édictées) ou au dossier du Maître d'Ouvrage, il a été décidé qu'il porterait l'intitulé de « point de vue de l'aménageur ». Il sera à disposition du public dès la réunion du 16 septembre, sur le site Internet de la CPDP et dans ses locaux.

III.5 – L'accueil du public

Le salon Cézanne de l'hôtel Ariane, habituellement utilisé comme salle de réunion, a été réaménagé, pour le bénéfice des CPDP, en salon d'exposition. L'espace a été divisé en trois parties distinctes. A l'entrée, 4 kakémonos présentaient respectivement la CNDP, les deux CPDP, et le débat public avec toutes les coordonnées de la Commission, puis, une table présentait tous les documents édités de la Commission (calendrier des réunions, présentation des membres des CPDP, livret « Le débat public : Mode d'emploi »...). Place a été faite ensuite, de façon strictement égalitaire, pour chacun des projets. Fos Faster a fait imprimer 6 kakémonos, alors qu'Elengy en a réalisé 4, comme demandé initialement par le Secrétaire Général. Avec l'accord des deux Commissions particulières et d'Elengy, Fos Faster a pu, malgré tout, conserver l'ensemble de ses kakémonos dans le salon. Des tables et des fauteuils sont venus compléter le mobilier, où ont été disposées les études préliminaires, très rarement consultées, des deux Maîtres d'Ouvrage. Enfin, les cahiers d'acteur figuraient également sur une table, dans ces espaces réservés aux projets.

Le salon, ainsi aménagé dans le but d'accueillir le public pour lui présenter la CNDP, les CPDP et les projets soumis au débat, n'a pas remporté un franc succès. Seulement 24 personnes se sont présentées dans cet espace dédié au public. L'hôtel, situé en retrait du centre-ville, qui plus est un trois étoiles, n'a sans doute pas contribué à l'attrait du salon. Malgré le fait que le nouveau salon proposé par l'hôtel réponde aux besoins formulés, celui-ci a nécessité un fléchage au sol informant les rares visiteurs de la direction à suivre pour le trouver. Il a également été réalisé un panneau signalétique disposé à l'entrée du salon, ainsi qu'une bâche extérieure (520 x 80 cm), installée au bord de la route, visible de tous les passants.

Mais la Commission s'est rapidement rendu compte que, malgré les outils mis en place pour inciter le public à franchir le pas de la porte, les visites potentielles seraient faibles. Hormis quelques protagonistes familiers des réunions, et assurément défenseurs de l'environnement, ainsi que des clients de l'hôtel, la population ne s'est pas mobilisée. Enfin, la nature des projets : deux terminaux méthaniers, l'un existant, l'autre à venir, venant s'ajouter dans la ZIP accueillant déjà de nombreuses industries, n'a peut-être pas su convaincre les foules de s'approprier ces projets, dans un sens ou dans l'autre.

III.6 – Les questions / réponses

Plusieurs possibilités ont été offertes au public pour lui permettre de poser des questions. La distribution « toutes boîtes aux lettres » en amont du débat d'une carte T, des imprimés disposés sur les sièges des réunions publiques et la page interactive du site Internet.

Sur les 91 questions posées, ce qui finalement est très peu pour un tel débat, 17 sont parvenues par carte T, 26 ont été remises en réunions publiques, 9 ont été envoyées par email, 2 par courrier, le reste a été posté via le site Internet.

Parmi ces questions, 8 ont été adressées à la CPDP, 4 ont été refusées car hors sujet, 15 concernaient le GPMM, 1 la CRE (Commission de régulation de l'énergie), 1 GRTgaz, 1 la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et de logement), 1 la Cellule d'Institut de veille sanitaire en régions et les 55 questions restantes ont reçu une réponse du Maître d'Ouvrage. Enfin, notons que parmi celles-ci 42 questions ont été posées à la fois pour le projet de Fos Faster et pour celui d'Elengy.

Par ailleurs, 22 avis ont été reçus au total dont 7 sont communs aux deux projets. La CPDP a été destinataire de 2 avis, le GPMM de 4 avis et tous sont consultables sur le site.

Les thèmes abordés majoritairement, avec plus de 60% des questions posées, sont les risques industriels et la sécurité, l'environnement et le projet et son chantier.

III.7 – Les cahiers d'acteur

La rédaction de contributions écrites suggérée aux différents acteurs potentiels a tardé à être relayée dans la production de cahiers d'acteur. Durant les trois premiers mois du débat, quatre cahiers d'acteur ont été adressés à la CPDP. Puis, à l'annonce de la date butoir pour ces remises (à trois semaines de la fin du débat public), cinq autres contributions, dont une commune aux deux débats sont parvenues, pour finalement terminer avec 9 cahiers d'acteur. Il est d'ailleurs intéressant de noter que tous les auteurs ont pris le soin et le temps de rédiger des cahiers d'acteur pour les deux projets, hormis le maire de Fos-sur-Mer qui en a rédigé un commun. Cette implication littéraire, aussi faible soit-elle, a été sans nul doute un élément d'échanges et de présentation d'arguments et de points de vue important dans le déroulement du débat, même si la qualité des arguments a été de niveau inégal. Cet exercice a l'avantage, *a contrario* de l'expression orale en réunion publique, d'être (sans pour autant préjuger du fond) clair et explicatif, car généralement bien pensé et relativement bien écrit, lisible par tous sans risquer d'être couvert par des invectives de toutes sortes. C'est un véritable exercice d'expression argumentée de points de vue, résultant sans nul doute de la concertation préalable que la Commission a tenue avant l'ouverture du débat. Néanmoins, la CPDP regrette la très faible mobilisation pour cet exercice. Le retrait des associations a très certainement participé à cet état de fait.

Bien entendu, la CPDP a garanti cet exercice par des règles strictes qui avaient été largement diffusées. Sans leur respect, la Commission se laissait le droit de refuser les contributions.

La liste de 9 cahiers d'acteur publiés est consultable en annexe.

III.8 – L'effort d'information

Dans un souci de rationaliser et de rendre plus percutante l'information auprès des publics ciblés, il a été décidé par les deux CPDP, avec l'accord des Maîtres d'Ouvrage, de mener une campagne d'information commune aux deux débats.

Tout au long des débats, la Commission particulière a mis en œuvre différents outils afin, d'une part, d'informer le public de la tenue des débats et, d'autre part, de l'inciter à y participer.

Il s'agissait, pour certains, d'expliquer le débat public, son fonctionnement et sa finalité, et présenter le projet du Maître d'Ouvrage, et pour d'autres, de préciser le thème des huit réunions publiques, leur date et leur lieu.

Afin de maximiser la visibilité de chacune des réunions, la CPDP a mis en place de manière simultanée trois outils d'information :

- une opération de publipostage,
- les campagnes d'affichage,
- les insertions publicitaires dans les médias.

• Le publipostage

Afin d'informer le public local, le plus concerné par les projets, de la tenue des débats publics, de leur fonctionnement et de leur déroulement, la CPDP a organisé en semaine 35 (du 31 août au 5 septembre, soit la semaine précédant le lancement officiel des débats publics), une opération de publipostage. Une enveloppe, aux couleurs de la charte commune aux deux CPDP, contenant le livret d'information (« Le débat public - Mode d'emploi », cf. : III. 1) et les deux synthèses des dossiers des Maîtres d'Ouvrage, a été distribuée par le prestataire Mediapost 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.

• Les campagnes d'affichage

En amont des débats publics, des campagnes d'affichage ont été négociées gratuitement avec la mairie de Fos-sur-Mer et le SAN Ouest Provence (pour les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et Istres). Pour chaque réunion publique, dix affiches au format « Decaux » (120 x 176 cm) annonçant la réunion, et également la suivante, ont ainsi été posées dans chacune des communes d'accueil, et ce, entre 9 et 16 jours à l'avance.

A noter que la mairie de Port-de-Bouc n'étant pas propriétaire de ses espaces publicitaires, la solution gratuite des panneaux lumineux avait alors été retenue. Or, il s'est avéré que les panneaux ne fonctionnaient pas sur la période des débats.

Cet affichage était relayé 48 heures précédant la réunion publique par des affiches A3 posées chez les commerçants et dans les lieux publics de la commune concernée.

• Les insertions publicitaires dans les médias

Un plan média a été élaboré en amont du débat, détaillant l'achat d'espace publicitaire dans les supports presse (papier et sites d'information Internet correspondants) et radio. Il s'agissait de cibler et de réserver en amont les espaces dans les supports médiatiques susceptibles d'impacter le plus la population et nécessaires pour la meilleure visibilité des réunions publiques.

• Les insertions dans la presse

Pour les visuels, la charte graphique « commune » aux deux CPDP a été adoptée pour une identification facilitée des débats publics.

Les supports suivants ont été sélectionnés :

- **La Provence - Édition Martigues** (PQR) : une insertion la veille de chaque réunion publique (en quart de page, à l'exception de la première en pleine page), soit trois réunions thématiques Fos Faster et cinq réunions communes ;
- **La Provence.com** (site Internet d'information de la PQR) : bannière renvoyant au site commun des CPDP active durant 48 heures (les 8 et 9 septembre) et 24 heures (les 15 et 22 septembre, le 1^{er} et le 13 décembre) ;
- **La Provence TV Magazine** : carte de format A5 reprenant le calendrier des réunions, mise sous blister avec le magazine TV de *La Provence* Edition Martigues diffusé le samedi, jour de forte audience ;
- **La Marseillaise - Édition Étang de Berre** (PQR) : une insertion la veille de chaque réunion publique (en quart de page, à l'exception de la première en pleine page), soit trois réunions thématiques Fos Faster et cinq réunions communes, et un supplément trois pages dédié aux débats publics et rédigé par les journalistes de *La Marseillaise* (cf. : III.8.1 - La relation avec la presse) ;
- **La Marseillaise.com** (site Internet d'information de la PQR) : bannière renvoyant au site commun des CPDP active la semaine 35 ;
- **Énergies Sud** (Supplément économique de *La Marseillaise* – PQR) : une insertion d'une demi-page le 9 octobre reprenant le calendrier des réunions ;
- **Le Mag de Fos** (presse abritée municipale) : une insertion d'une demi-page annonçant la première réunion publique dans le magazine édité fin août, et une insertion pleine page dans le magazine édité début septembre reprenant le calendrier des réunions.

• Les spots radio

La radio locale, *Radio Maritima*, couvrant l'Étang de Berre et connaissant le plus fort taux d'audimat dans la zone, a été sélectionnée pour annoncer la tenue des réunions publiques.

Ainsi, huit spots radio, d'une durée de 28 à 33 secondes et annonçant chacun des réunions publiques (trois réunions thématiques Fos Faster et cinq réunions communes) ont été diffusés par la station la veille (8 passages) et le matin même (4 passages) de chaque réunion.

Cet effort constant d'information a été complété d'un travail de relations avec la presse et d'une veille des blogs sur Internet.

• La diffusion du dossier de Maître d’Ouvrage et de sa synthèse

Le dossier de présentation du projet a été imprimé en 10 000 exemplaires. Il a été remis aux acteurs qui en ont fait la demande, sous forme papier ou sur support informatique. Il a été transmis à toute personne en faisant la demande par courrier, téléphone, abonnement, courriel ou se présentant aux locaux de la CPDP. Ce dossier a été disponible également dans chaque salle de réunions et mis en ligne sur le site Internet de la Commission.

La synthèse du projet, destinée au grand public, a été adressée avec le livret « Le débat public – Mode d’emploi » sous enveloppe personnalisée dans toutes les boîtes aux lettres situées dans le périmètre du débat, dix jours avant le lancement du débat.

Les études préliminaires, sur lesquelles Fos Faster s’est appuyé pour construire son projet, ont été mises en ligne sur le site Internet de la Commission et ont été consultables sur papier dans les locaux de la CPDP dès le 15 juin.

Le CD-Rom réunissant le dossier de présentation, la synthèse du projet et les études préliminaires a été disponible dès le 15 juin.

> III.8 – 1 Les relations presse

• Bilan quantitatif global

Le débat public a retenu toute l’attention des médias. La presse locale et régionale, tant écrite qu’audiovisuelle, s’est emparée en amont du sujet en annonçant dès le 30 août, les 2 projets industriels en débat.

Par la suite, la sensibilisation massive des journalistes a permis de susciter 140 retombées médiatiques au total : 119 articles en presse écrite et 23 diffusions audiovisuelles.

Parmi ces 119 articles, 13% sont totalement dédiés à Fos Faster (16) et 82% sont communs aux 2 projets (103). Les 16 articles dédiés proviennent, quant à eux, à 56% de la presse écrite (soit 9 au total, dont 7 en PQR, Presse Quotidienne Régionale, et 2 en presse magazine) et à 44% du Web (7).

Sur l’ensemble des retombées médiatiques, 45% ont été obtenues en presse écrite, avec une majorité d’articles en PQR (41) et dans la presse périodique régionale (15) : magazines (hebdomadaires et mensuels) d’informations générales ou économiques (tels que : *les Nouvelles Publications*, *TPBM*, *le Journal des Entreprises*, *Côte Magazine*...) et magazines des collectivités territoriales (*Ouest Provence*, *Contact CCI*...).

A noter que la presse nationale, même dans une moindre mesure, s’est également fait l’écho du débat dès son lancement officiel (5 articles), soit au travers de la reprise des 2 dépêches *AFP* et *Reuters*, soit par l’intermédiaire des correspondants locaux, comme ce fut le cas notamment pour *la Tribune* et *les Echos*.

La presse audiovisuelle régionale représente, quant à elle, 17% des retombées médiatiques globales (30% de diffusions radio et 70% de diffusions télévisées...).

L’impact de la presse électronique (médias du Web et blogs) est à noter puisqu’elle représente à elle seule 37% des retombées presse globales.

Ces nombreuses retombées sont le fruit d’une mobilisation massive des journalistes tout au long des débats : 18 ont participé à la conférence de presse du 30/08/10 et, en moyenne, 5 à 6 étaient présents lors de chaque réunion, avec un pic de participation sur les 3 premières rencontres (10 présents) et sur la réunion de clôture (12 médias représentés).

• Avant le débat...

Diverses actions de sensibilisation ont été mises en œuvre auprès des journalistes avant le lancement officiel du débat public :

- 6 rencontres individuelles, sous forme de déjeuners ou petits déjeuners de presse en présence d'Antoine DUBOUT, Président des CPDP, ont été organisées entre le 7 mai et le 25 juin. Afin d'optimiser les retours, ont été sollicités tant les directions des rédactions régionales que les responsables des agences locales, et ce notamment pour les 2 quotidiens : *La Provence* et *La Marseillaise*.

France 3, Radio Maritima et *Maritima TV* ainsi qu'un pigiste correspondant pour *la Tribune, l'Usine Nouvelle, Sud Infos* et *PSE*, le mensuel de l'UPE 13, étaient aussi parmi les cibles visées. Ces rencontres ont permis de tisser des relations de proximité avec ces supports « cœur de cible » et de favoriser ainsi un dialogue ouvert et pérenne.

- 7 communiqués de presse thématiques ont été diffusés à un fichier de 170 journalistes entre le 4 juin et le 7 septembre (dates des débats, invitations, annonce officielle ouverture des débats, « à vos agendas » annonçant le planning des réunions et les thématiques traitées...).
- Une première conférence de presse le 17 juin a permis de présenter à 8 journalistes le showroom permanent des CPDP et d'annoncer également l'ouverture officielle des bureaux.
- La conférence de presse qui a donné le coup d'envoi du débat s'est tenue à Marseille le 30 août en présence du Président de la CNDP, et a réuni 18 journalistes, représentant 21 supports locaux et régionaux. 5 interviews radio ont, par ailleurs, été réalisées avant et après cette conférence (*Radio Nostalgie, Radio Dialogue, Radio JM, Soleil FM, Radio Maritima*). Le préfet DESLANDES, Président de la CNDP a répondu à 3 de ces interviews.

L'ensemble de ce dispositif a généré 42 articles avant la première réunion du 9 septembre : entre le 8 mai et le 6 septembre 2010, sur ces articles, 5 sont entièrement dédiés à Fos Faster (3 en PQR et 2 en presse électronique). D'une façon plus générale, 22 articles sont parus en presse écrite (dont 36% en PQR) à quasi-parité avec le Web (20 parutions), ce qui représente 30% du total des retombées presse des débats.

• A compter du démarrage du débat public...

- **15 communiqués de presse** thématiques ont été diffusés au total aux journalistes entre le 6 septembre et le 8 décembre : 4 communiqués dédiés aux réunions spécifiques du projet Fos Faster, 3 communiqués d'annonces communes aux deux débats, un communiqué relatif à l'annulation de la réunion du 21/10 suivi d'un communiqué « précisions complémentaires » et enfin, un communiqué sur les l'Atelier diffusé le 12/11.

L'ensemble de ces communiqués de presse a fait l'objet de relances téléphoniques systématiques afin de générer des reprises : articles, interviews ou reportages.

- **3 pages rédactionnelles dédiées dans le quotidien *La Marseillaise*** (édition locale de *l'Étang de Berre*) ont permis de donner un puissant éclairage autour des enjeux du débat et de faire un état des lieux précis en donnant la parole aux acteurs majeurs du projet. Ainsi, en collaboration avec la rédaction, des interviews ont été organisées autour d'Antoine DUBOUT, Président des CPDP ; Jean-Claude TERRIER, DG GPMM, Raymond VIDIL, Vice-Président CCI ; René RAIMONDI, maire de Fos ; Daniel MOUTET, de l'Association de défense du Littoral et enfin, Jean-Marc CHARRIER, maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

- **L'organisation de 2 plateaux TV** a également permis de renforcer de façon qualitative la diffusion de l'information à un large public.

Tout d'abord avec *France 3 Méditerranée* qui a accueilli le 9 septembre, en plateau, Antoine DUBOUT, en qualité d'invité au 12/14 et en ouverture du journal régional (1mn50). Cette diffusion a par ailleurs été suivie d'un reportage *in situ* lors de la première réunion le soir même à Fos sur mer (diffusion le 10/9 aux informations dans le 12/14).

Ensuite, a été orchestrée avec *LCM* (chaîne d'information locale marseillaise), la mise en place d'un plateau enregistré le 28 septembre dans le cadre de l'émission *C L'ECO*. L'émission, entièrement dédiée aux deux débats publics, a permis les interviews d'Antoine DUBOUT, de Philippe CRACOWSKI, représentant Fos Faster, Gilles BAVUZ, représentant Fos Tonkin, et Renaud SPAZI, représentant du GPMM.

Les actions presse mises en œuvre à compter du 6 septembre ont suscité 74 parutions en presse écrite (45 pour les médias imprimés et 29 pour le Web) dont 11 articles dédiés à Fos Faster. On constate une récurrence d'articles sur la durée avec néanmoins un pourcentage de retours rédactionnels plus forts au

démarrage, après les 2 premières réunions (25 papiers) et, au final, après les 2 dernières rencontres (18). La presse audiovisuelle (24 diffusions au total) a réellement diffusé les informations relatives aux débats publics à compter du 9 septembre, date officielle du lancement des débats. Seule la radio chrétienne locale, *Radio Dialogue*, a diffusé un sujet de 4 minutes le 31/08 et *France Bleue Provence* a élaboré une chronique de 1mn 30 le 2/09.

- **Le contenu : bilan qualitatif**

Si 16 articles ont assuré un traitement uniquement dédié au projet de création du terminal méthanier Fos Faster, le traitement médiatique du débat s'est majoritairement fait de manière conjointe avec le débat lié au projet de prolongement de l'exploitation du terminal méthanier Fos Tonkin.

95% des papiers sont des articles de fond (contre 5% de brèves annonçant pour la plupart l'agenda des réunions) et ont véritablement permis d'informer et d'argumenter autour du rôle des CPDP et l'objectif des débats publics.

Dès la parution du 1^{er} article le 8 mai et jusqu'au 6 septembre, les médias annoncent de façon factuelle les 2 projets industriels en débat à Fos et la nécessité d'un dialogue équilibré.

Les 2 quotidiens (*la Marseillaise* et *La Provence*), dans leurs éditions locales, se font largement l'écho du rôle majeur des CPDP qui invitent les riverains du golfe de Fos à participer aux 11 réunions d'information.

L'Usine Nouvelle, dans son numéro daté du 9 au 15 septembre, saisit l'occasion pour faire un « zoom » d'une page sur ces terminaux soumis au débat et en profite pour relever l'aspect inédit de ce projet d'envergure qui consiste à organiser simultanément, pour la première fois en France, 2 débats publics sur un même territoire concernant des projets poursuivant un objectif semblable.

A noter que le lancement du débat public aura sensibilisé la presse nationale puisque *la Tribune*, *France Soir* et *Aujourd'hui en France* annoncent dans leurs colonnes le duel de ces 2 géants énergétiques !

A compter de la première réunion de proximité du 9 septembre, le contexte local « sensible » est immédiatement évoqué avec notamment la réaction très vive des associations de riverains et de protection de l'environnement qui décident de renoncer à participer aux débats publics. Cette décision est unanimement reprise dans la presse écrite locale mais aussi en télévision (*France 3*, *LCM* et *Maritima TV*) et dans la presse nationale avec un article *des Echos* qui relèvent les « vives tensions autour des projets de Fos Tonkin et Fos Faster ».

La qualité des orateurs mis en présence lors des réunions est généralement notifiée dans de nombreux papiers.

Les médias se sont fait l'écho objectif du contenu des réunions, au fil des mois du débat.

Les conclusions ont généré un volume important de retombées rédactionnelles majoritairement en PQR et en presse électronique.

Après la réunion de clôture du 14 décembre, les articles indiquent clairement la disparité d'opinions autour des 2 projets gaziers qui « ne font pas l'unanimité ». Des réserves émises (emprise maritime du projet, limitation de la hauteur des cuves et électro-chloration...) et plusieurs inquiétudes, en termes de maîtrise des risques et d'atteinte à l'environnement, sont également relevées par les médias pour le projet Fos Faster.

La réunion de clôture du 14/12 qui a accueilli 12 journalistes a permis de réaliser une fois de plus différentes interviews avec une équité parfaite entre les Maîtres d'Ouvrage, les opposants aux projets et les membres de chaque Commission.

> III.8 – 2 La veille des blogs sur le Net

Une veille Internet constante a été menée tout au long des débats publics afin de disposer d'une analyse régulière de l'environnement de chacun des deux débats : thématiques principales traitées, actualités locales, position des parties prenantes, etc.

Cette veille stratégique qui a donné lieu à un compte-rendu bimensuel auprès des Commissions particulières a permis d'informer le Président et le Secrétaire Général, en temps réel, de toute prise de position pouvant impacter le bon déroulement des débats publics. Elle a permis de prendre le pouls de la blogosphère locale et d'identifier les forces en présence ainsi que leurs messages.

• Forces en présence sur la toile : nombreuses sources d'information mais une absence de suivi régulier du débat

La CPDP ayant fait le choix de ne pas interagir avec les prises de position sur la toile, les débats publics sont donc restés cantonnés aux seules réunions publiques, ce qui permet de comprendre, en partie, pourquoi seul un petit nombre d'internautes sont demeurés actifs entre les mois de septembre et décembre 2010.

De même que dans la presse écrite, le traitement du débat sur Internet s'est généralement inscrit dans le contexte de double débat public sur un même territoire et une même période.

Les sources d'information sur Internet peuvent être regroupées en trois catégories : les blogs de citoyens, d'élus ou associatifs ; les sites Internet des médias traditionnels (presse écrite et audiovisuelle, l'encyclopédie participative Wikipédia.

- On soulignera en premier lieu une blogosphère qui s'est intéressée ponctuellement aux débats et s'est inscrite dans le contexte de ceux-ci : peu d'activité pendant la période estivale en amont des débats, reprises de retombées presse lors de la conférence de presse de lancement des débats, informations sur le calendrier des débats (annonces des réunions publiques, réunions annulées, etc.).

Notons toutefois une absence de suivi continu sur les blogs identifiés (blogs déjà existants, aucun n'ayant été créé spécifiquement sur ces débats) : les contenus se sont souvent limités à une contribution sommaire avec un suivi décousu qui n'a pas permis l'émergence de véritables échanges et rend ainsi leur analyse complexe. Sur la centaine de blogs visités, aucun parmi eux n'a publié plus de quatre billets en six mois. Il faut retenir notamment : <http://www.crau-et-camargue.fr>; <http://sophiecamard.europe-ecologie.net/2010/09/12/visite-au-port-methanier-de-fos-cavaou-europe-ecologie-en-bleu-de-travail/?afilter=blogs>; et <http://golfedefos.free.fr/>.

- Les médias locaux (*La Provence*, *La Marseillaise*, *CCIMP*, *Marseille Port*, *Ouest Provence*, *Méridien Mag'*, *20min Marseille*, *Maritima Info*, *Mer et Marine*) ont, quant à eux, suivi de manière précise et continue l'ensemble des débats, annonçant les réunions publiques dans leurs rubriques agenda et publiant régulièrement un compte-rendu au lendemain de celles-ci. Les réactions à ces articles ont été très peu nombreuses, exception faite sur le site de *La Provence.fr*, due à la présence de lecteurs assidus habitués à commenter les actualités (une moyenne de 5 commentaires par article sur les sites d'information).
- Enfin, un paragraphe dédié aux débats publics a été réalisé par Vae Solis Corporate sur la page Wikipédia consacrée à Fos-sur-Mer. Le refus par les modérateurs d'y faire figurer le calendrier des réunions publiques témoigne d'une volonté d'informer mais de ne pas promouvoir les débats publics, l'ajout des dates des réunions publiques pouvant être interprété comme une invitation à celles-ci.

• La difficile émergence des sujets : un débat qui aurait dû être global

D'une manière générale, il faut noter qu'Internet n'a pas été utilisé comme un outil de mobilisation en amont par les acteurs des débats, mais davantage comme un espace de réaction *a posteriori*. Aucun sujet de débat ou prise de position nouvelle n'a émergé sur la toile, et les acteurs eux-mêmes intervenants

en réunions publiques (y compris élus locaux) n'ont pas alimenté d'échanges sur Internet, utilisant l'outil simplement pour retranscription de leurs interventions et analyses au lendemain des débats (sites du SAN Ouest Provence, de la mairie de Fos-sur-Mer, de la mairie d'Istres).

Quelques thématiques ont émergé suivant l'actualité générale :

- Sont à noter deux articles publiés sur Internet qui ont fortement alimenté les débats. En amont des réunions publiques, l'article publié sur *Rue 89* le 25 juillet 2010, au titre choc « A Fos-sur-Mer, pourquoi tout le monde meurt d'un cancer ? » (<http://www.rue89.com/planete89/2010/07/13/a-fos-sur-mer-pourquoi-tout-le-monde-meurt-dun-cancer-158604>) a été repris de nombreuses fois sur la toile, notamment par les sites d'information « pure player » (*LePost.fr*, *Mediapart.fr*, mais aussi *MidiLibre.com*). Cet article citant des acteurs locaux et des données chiffrées a été évoqué par les citoyens présents lors des réunions publiques. Un autre temps fort des débats fut l'annonce du retrait des associations du débat public lors de la réunion d'ouverture commune aux deux projets. Cet article, par exemple daté du 16 septembre 2010 (<http://www.centpourcentnaturel.fr/post/2010/09/13/Projets-de-terminaux-methaniers-a-Fos-sur-Mer-les-associations-se-retirent-du-debat>), reprenant le communiqué des associations diffusé le 9 septembre, a été fortement repris sur Internet, outre les extraits vidéo de *Maritima Info*.
- Par ailleurs, bon nombre des contributions sur Internet ont mis en exergue un sentiment d'impuissance d'une population rendue exsangue par les nombreux projets industriels. Dès novembre, sont apparues sur Internet de nombreuses contributions indiquant le souhait d'un débat global sur le GPMM.

III.9 – Les réunions publiques

L'un des premiers exercices organisationnels a été de déterminer le type, le nombre et les lieux des réunions publiques, après que la CPDP ait arrêté le périmètre du débat. Quatre types de réunions sont retenus : lancement ; thématiques communes aux projets Tonkin et Faster ; thématique spécifique à chaque projet et clôture par la synthèse du débat.

Lors des contacts pris avec les principaux acteurs, il est apparu à la Commission que 6 problématiques essentielles ressortaient du projet et qu'elles nécessitaient un traitement particulier par une exploration technique, scientifique et contradictoire. Chacun de ces thèmes a fait l'objet d'une réunion, sous une forme commune avec le second projet débattu ou unique pour ce projet. (Politique énergétique – risques industriels et impacts sur la mer, l'air et la santé – le développement économique – le site d'implantation, la géologie, la courantologie et la sismicité – la biodiversité, la pêche et la mytiliculture – le chantier et l'après-débat).

Ont été mis en adéquation, autant que faire se peut, ces différents thèmes avec les lieux de tenue des réunions publiques, suivant l'intérêt des représentants locaux (politiques, professionnels ou acteurs rencontrés).

La liste des 8 réunions est consultable en annexe.

La réunion d'ouverture a été tenue à Fos-sur-Mer, territoire du lieu d'implantation du site, et la réunion de clôture a été tenue à Istres, Sous-préfecture située à 10 kilomètres de l'implantation projetée. Ce sera d'ailleurs la seule réunion tenue dans cette ville. Il a semblé à la Commission que les synthèses tirées par les uns et les autres à l'issue du débat soient énoncées à la ville siège du représentant de l'Etat dans cet arrondissement.

Les dates de ces réunions ont été déterminées par la disponibilité de salles de taille et d'équipement convenables dans chacune des communes souhaitées. Il est à noter que toutes les salles étaient de la propriété du SAN Ouest Provence qui a accordé leur occupation gracieusement.

III.10 – Les autres outils d'information

> Les stands

Durant les quatre mois du débat, des stands d'information ont été mis à la disposition du public. Ceux-ci étaient composés de :

- six panneaux réalisés par Fos Faster, détaillant le projet,
- deux panneaux présentant la CPDP (rôle, membres, coordonnées).

Ces stands ont été exposés en permanence dans les locaux de la CPDP ainsi que dans le hall de chaque salle de réunion publique et dans les halls d'accueil des mairies du golfe de Fos.

> Les CD

Un premier CD-Rom a été édité en 500 exemplaires en juin et a été disponible tout au long du débat dans les locaux de la CPDP, dans les salles et, sur demande, par routage. Ce CD contenait le dossier du Maître d'Ouvrage, sa synthèse et les études préliminaires disponibles à la date de la production.

Un second CD-Rom a également été édité après le débat en 500 exemplaires. Il a pour vocation de rassembler tous les éléments constitutifs du débat.

> La carte T

Des cartes T ont été insérées dans le livret « Le débat public – Mode d'emploi » distribué dans toutes les boîtes aux lettres. Cette carte préaffranchie a permis de demander gratuitement de la documentation, de s'abonner aux publications du débat ou de poser une question.

46 cartes T ont été retournées à la CPDP.

Chapitre IV

Les éléments de contexte

Le port de Marseille Fos est constitué de deux entités séparées de 40 km : les bassins Est situés dans la ville de Marseille et les bassins Ouest inclus dans le golfe de Fos.

C'est sur décision gouvernementale dans les années 1960, que le golfe de Fos-sur-Mer, à l'origine des marais (zones humides) et plaines pour l'élevage des bovins, est devenu un port. Deux darses ont été creusées et une installation sidérurgique a été implantée. L'ensemble a été aménagé pour permettre aux navires, principalement pétroliers et minéraliers, d'apponer et de transférer leurs cargaisons. Depuis, les aménagements se sont poursuivis et les industries se sont installées au gré des décisions des pouvoirs publics ou des industriels. A cette époque, la préservation de l'environnement, les pollutions déversées par les industries n'avaient pas le caractère d'importance qu'elles revêtent aujourd'hui. L'aménagement de Fos a été quasiment arrêté entre 1975 et 2000.

Le golfe est encadré par trois communes de petite et moyenne tailles. A son entrée Est se dresse Port-de-Bouc ; en son centre, il y a Fos-sur-Mer et à l'extrémité Ouest, la plus jeune commune, puisque créée en 1904, Port-Saint-Louis-du-Rhône. Il est intéressant à ce stade d'avoir un regard sociologique sur ces communes.

Leur démographie a évolué différemment au cours des ans.

Port-de-Bouc, située au débouché du golfe de Fos et du canal menant à l'Étang de Berre *via* Martigues, ancien siège des chantiers navals de Port-de-Bouc, était peuplée en 1962, lors de la création du port de Fos, de 12510 âmes. Elle a connu un pic démographique en 1975 avec 21 424 habitants pour retomber lors du recensement de 2007 à 16968 habitants.

Pour ce qui est de Port-Saint-Louis-du-Rhône la courbe démographique est la même. Cette commune de pêcheurs et de mytiliculteurs avait, lors de sa création, 2898 habitants. En 1962 (création du port de Fos) elle comptait 6278 personnes, puis elle a abrité nombre de dockers pour avoir en 1975 10393 habitants. Lors du recensement de 2007 elle n'en comptait plus que 8530.

Il en est tout autrement pour Fos-sur-Mer qui ne cesse de croître et de voir sa population augmenter : en 1962, lors de la création du port de Fos, elle comptait 2898 habitants, en 1975 au plus fort des activités industrielles, il n'y avait que 6709 âmes et, lors du dernier recensement, en 2007, 15832 fosséennes et fosséens ont été dénombrés. Cette commune située au cœur de la zone industrialo-portuaire, comportant 13 sites industriels SEVESO II risque haut, attire chaque année un peu plus d'habitants.

Au niveau de l'emploi, les données montrent également que Fos est proportionnellement moins touchée que ses voisines. En juillet 2010, Fos-sur-Mer comptait 1087 demandeurs d'emplois (6,86% de sa population), alors que Port-de-Bouc en dénombrait 1577 (9,29% de sa population) et Port-Saint-Louis 713, soit 8,35% de sa population.

Ce dernier élément de comparaison liée à la fiscalité communale permet de réaliser le tableau comparatif ci-dessous :

	Fos-sur-Mer	Port-Saint-Louis-du-Rhône	Port-de-Bouc
Démographie 1962	2 898	6 278	12 510
Démographie 1975	6 709	10 393	21 424
Démographie 2007 dont population active	15 832 10 902 (68,8%)	8 530 5 468 (64,1%)	15 968 10 702 (67,0%)
Taux de chômage (en % de la population active)	6,86%	8,35%	9,29%
Nombre d'emplois dont	14 633	3 027	4 924
- Industrie	6 694	369	695
- Commerce	4 457	1 610	2 071
- Tertiaire	2 320	789	1572
Nombre d'industries	150	33	80
Taxe foncière bâtie	33,54%	41,88%	33,90%
Taxe foncière non bâtie	0,01%	84,24%	38,83%
Taxe d'habitation	0,01%	18,60%	19,90%
Ex-taxe professionnelle en 2009	26,36%	26,36%	24,71%

Mais le contexte local présente, depuis ces dernières années, de multiples éléments liés à l'industrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos et, de façon induite, à son environnement (voirie-pollution-circulation-utilisation de la plage...) qui, dans le cadre du débat public, ont des incidences notables.

La zone industrialo-portuaire de Fos sur mer s'étend sur 10 000 hectares (l'équivalent de la superficie de la ville de Paris). Bien que répartie sur les territoires communaux de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, la propriété et la gestion au sens urbanistique en revient au GPMM. Les communes n'ont aucun droit sur les autorisations d'exploitation des industries ni sur la délivrance des permis de construire, qui, l'un et l'autre, sont accordés par la préfecture de région. Dans le périmètre des terrains du GPMM, il y a une bande de sable, créée artificiellement lors de la création du port, avec les sédiments provenant du creusement des darses en 1962. Cette langue sableuse est devenue, depuis, la plage de Fos-sur-Mer appelée la plage du « Cavaou ». A son extrémité Ouest, sur sa plus grande largeur s'est instituée une plage naturiste reconnue et appréciée au niveau régional. L'anse de l'entrée Est de cette plage, fortement ventée, est devenue le lieu privilégié des amateurs de Wind Surf. Des championnats internationaux s'y sont même tenus. Cette plage se situe dans le cercle de danger des sphères de propane de la raffinerie Exxon. Elle a conduit la préfecture à limiter le stockage de propane pendant les mois d'été.

Enfin, il faut noter que, jusqu'en 2002, il n'y avait aucune association de défense ou de protection en lien direct avec la ZIP de Fos. La première association est née à la suite de la présentation du projet de construction d'un terminal méthanier qui voulait être implanté à l'extrémité Ouest de la plage du Cavaou, en lieu et place de la plage naturiste. Rapidement, d'autres associations se sont constituées en 2004, elles ont été des acteurs importants du débat sur le terminal à conteneurs dit 2XL. Elles se sont renforcées en 2007 avec l'arrivée du projet de l'incinérateur de la communauté urbaine de Marseille puis, lors de sa construction et de sa mise en service.

Avant la décision de création du port industriel du golfe de Fos-sur-Mer, cette anse était composée essentiellement de zones humides et de terrains d'élevage de bovins. Devenue zone industrialo-portuaire, il n'en reste pas moins qu'une grande partie de ses 10 000 hectares est classée en zone Natura 2000 et/ou en ZNIEFF. Pour autant, une DTA (Directive territoriale d'aménagement) permet la poursuite de l'aménagement de ces zones classées. Ces dispositions sont regrettées et combattues par les environnementalistes qui souhaiteraient voir ces zones sanctuarisées et dédiées au Conservatoire du Littoral pour les rendre inaliénables.

> Le pacte de concertation issu du débat public 2XL

Le débat public qui s'est tenu en 2004, pour le terminal à conteneurs dit 2XL, s'était conclu par la signature d'un pacte de concertation entre toutes les parties ayant participé au débat. Un comité de suivi avait été institué qui devait se réunir pour suivre la progression du projet après le débat dans l'environnement global du port de Fos. Malgré les engagements pris par le GPMM, Port autonome de Marseille à l'époque, et par l'Etat, qui exerçait sa tutelle sur le port, le comité de suivi n'a jamais été réuni et le pacte de concertation est resté lettre morte. Depuis la réforme portuaire de juillet 2008 donnant un nouveau statut et une nouvelle gouvernance aux ports, ce pacte de concertation ne peut être appliqué en l'état. Il y aurait donc nécessité à revoir les termes de ce pacte s'il devait être mis en œuvre. En tout état de cause, le fait que le comité de concertation n'ait jamais été réuni est un facteur négatif et incompréhensible aux yeux des associations qui avaient largement participé au débat public. Elles ont déjà une certaine défiance à l'égard des procédures administratives, telle l'enquête publique et, aujourd'hui, semble naître chez elles une méfiance quant aux finalités du débat public. Dès la première réunion publique, les associations ont annoncé leur retrait de nos débats publics, en raison spécifiquement de l'attitude du GPMM et de l'Etat qui n'ont sciemment pas voulu mettre en œuvre le pacte de concertation 2004. De ce fait, elles ne voient plus l'intérêt de se mobiliser si les décisions conclusives ne sont pas tenues.

> Un climat social national et local lourd

La réforme des retraites, lancée par le gouvernement et en discussion au Parlement à l'automne, a été un facteur important du climat social national et régional de l'automne 2010.

Localement, la conjonction avec la réforme portuaire a provoqué d'importants blocages. Plateformes pétrolières, personnel du GPMM, services aux navires (remorqueurs – avitailleurs...), collectivités territoriales ont été en grève, organisant le blocus économique du port et de sa région.

Ces actions ont eu des conséquences non négligeables sur le déroulement des débats.

Tout d'abord, le souhait de la CPDP de réunir les associations, qui avaient quitté les débats du fait du non-respect des engagements pris lors du débat public 2XL, en 2004, et le GPMM, pour remettre à plat le pacte de concertation de l'époque et, ainsi, inciter les associations à revenir participer aux débats publics, a été mis à mal. Le GPMM avait bien d'autres négociations à tenir avant de pouvoir se préoccuper de ce point.

Le jeudi 21 octobre, une réunion publique était programmée à Port-de-Bouc dans la salle Gagarine, mise à notre disposition gracieusement par la municipalité. Cette réunion était consacrée au projet Fos Faster et avait pour thème la biodiversité marine et les usages de la mer. En pleine crise sociale, le personnel municipal de Port-de-Bouc était en grève et avait investi la salle Gagarine pour en faire leur siège de contestations. Madame FERNANDEZ, maire de la ville, a informé la CPDP de son impossibilité de consentir cette salle et il a fallu annuler et reporter cette réunion importante. L'information du public sur cette annulation a été garantie.

Quant au report, il a été difficile de concilier les souhaits du maire de Port-de-Bouc qui demandait que cette même réunion soit tenue à une autre date dans sa commune (mais la grève s'éternisait et ne permettait pas d'envisager un report rapide) ; les agendas du Président et des membres de la CPDP ; et la demande pressante du Maître d'Ouvrage qui ne voulait pas voir le débat retardé et l'ordonnancement des thèmes modifié. Finalement, la réunion a été tenue à Fos-sur-Mer le vendredi 5 novembre.

Toutes les dispositions ont été prises pour que la connaissance du report, à cette date et dans une nouvelle salle, soit transmise largement à la population : des annonces presse (PQR), des annonces de type spots radio (radio Maritima), des affichettes dans les commerces, une distribution d'un tract dans toutes les boîtes aux lettres des communes de Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, un courrier personnalisé adressé aux maires et un contact téléphonique aux principaux acteurs ont été les mesures prises pour garantir cet effort d'information.

La réunion s'est finalement tenue devant une assistance clairsemée.

> Le terminal méthanier de Cavaou (Elengy – Total)

L'implantation du terminal méthanier par Elengy et Total sur la plage du Cavaou a été un facteur important et déclencheur de la contestation locale sur la poursuite de l'industrialisation de la ZIP de Fos. Lorsque Elengy a fait connaître son intention en 2002, différents terrains ou sites auraient été proposés aux industriels par le Port autonome de Marseille (appellation de l'époque). Ils ont tous été réfutés pour, finalement, obtenir la partie Ouest de la plage du Cavaou afin de bénéficier de l'apportement existant qui servait, à l'époque, au dégazage des pétroliers. Cette implantation a provoqué la fermeture de la plage naturiste et diminué de moitié environ la disponibilité totale de la plage du Cavaou d'avant 2002. Ce terminal n'a pas fait l'objet d'un débat public, puisque le projet est arrivé quelques semaines avant la création de la CNDP et que le Maître d'Ouvrage n'a pas souhaité provoquer un débat public. Le projet a été poursuivi jusqu'à son terme. L'opérateur a fait réaliser une étude de sécurité pour lui permettre de déposer un dossier en préfecture en vue de l'enquête publique. Cette dernière s'est tenue normalement et a conduit le préfet à délivrer le permis de construire et l'arrêté d'autorisation d'exploitation. L'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation du site a fait l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Marseille qui l'a annulé, nécessitant ainsi une nouvelle enquête publique. Pour des mesures de sécurité internes au bon fonctionnement du terminal, un arrêté provisoire d'exploitation, à hauteur maximale de 20% de la capacité totale, a été pris par le préfet, l'exploitant devant revoir son dossier sur les dispositions techniques prises pour sa construction en fonction des aléas sismiques de la zone. Après ces modifications apportées, l'exploitant s'est vu dans l'obligation d'ordonner une nouvelle étude de sécurité pour lui permettre de déposer un dossier en vue d'une nouvelle enquête publique. Le calendrier prévisionnel faisait que cette enquête publique devait se tenir dans le même temps que les débats publics. Pour éviter la superposition des débats publics et de cette enquête publique, le préfet de région a, en septembre 2010, délivré un nouvel arrêté d'exploitation provisoire (à 100%), renvoyant l'enquête publique au printemps 2011. Dans le même temps, un accord de principe a été signé peu avant l'ouverture officielle des débats publics dans lequel le GPMM accorde une concession de la plage de Cavaou de 12 années à la ville de Fos-sur-Mer.

> Le projet Oiltanking

A l'Ouest du terminal méthanier du Cavaou, il reste une parcelle de l'ex-plage libre. Sur celle-ci, est envisagé d'accueillir un projet de stockage des produits pétroliers raffinés en provenance des pays producteurs. Sa capacité envisagée est de 1,1 million de m³ de produits répartis dans 44 cuves. Ce projet inquiète fortement la population, d'une part, pour sa dangerosité mais, surtout, parce qu'il pourrait, à terme, provoquer la fermeture d'une, voire deux, raffinerie(s) de la région. Une enquête publique était annoncée, avant que le ministre de l'Industrie ne vienne exprimer ses réserves sur ce projet, lors de sa visite à Lavéra le 26 avril 2010. Il semblerait désormais qu'il soit renvoyé *sine die*.

> L'incinérateur

L'incinérateur de la communauté urbaine de Marseille a été construit sur le territoire portuaire de Fos en 2007, malgré l'opposition farouche des élus et de la population. Ce projet n'a pas fait l'objet d'un débat public, l'exploitant n'avait pas saisi la CNDP ; en revanche elle l'avait été en 2004 par le SAN Ouest Provence et par WWF France. La CNDP n'a pas donné suite à cette saisine estimant que le montant de l'investissement présenté dans le dossier était nettement inférieur au seuil de recevabilité. A cette époque, le maire de Fos avait organisé un référendum d'initiative locale dont les résultats étaient sans équivoque contre ce site de traitement des ordures ménagères. Une enquête publique a légalement été menée. Malgré les observations reçues, nombreuses a-t-il été rapporté, les conclusions ont permis l'obtention des permis de construire et d'exploitation. Dans le temps du débat, le site industriel fonctionnait dans une phase préalable de « réglage ». Pour autant, l'autorisation d'exploiter a été donnée pour un maximum de 410 000 tonnes annuelles qui sont, d'ores et déjà, insuffisantes au regard du tonnage que représentent annuellement les déchets de l'agglomération de Marseille (430 000 tonnes).

> Plateforme de stockage POLMAR

La DREAL PACA réactualise le plan POLMAR. Une de ses contraintes est de trouver une ou des plateforme(s) de stockage des produits en provenance d'éventuelles pollutions maritimes, dues à l'échouage d'un navire, voire d'un pétrolier. Sur la plage du Cavaou, l'ancienne plateforme des travaux de construction du terminal méthanier laisse une surface bétonnée de 2 hectares, libre de toute occupation. Elle permettrait d'accueillir

l'entrepôt des déchets d'une pollution maritime avant leur transfert vers des usines de traitement. Cette hypothèse n'a pas été rendue publique, elle pourrait susciter de nouvelles oppositions.

> Les accès routiers

Les accès routiers de la ZIP de Fos sont un des éléments clés de l'aménagement global de la zone. Actuellement desservie par des axes sous dimensionnés, les élus œuvrent pour obtenir que les villes de Martigues, Port-de-Bouc et Fos soient contournées par un nouvel équipement de grand gabarit. Une liaison directe du port de Fos vers l'autoroute à Salon-de-Provence est également réclamée. L'Etat vient de conclure le PDMI (Plan départemental de modernisation des itinéraires), concernant uniquement le contournement de Martigues et de Port-de-Bouc. Cette nouvelle voirie doit se raccorder à la RN 268, le long du golfe de Fos, à l'entrée de Fos. Le financement a été bouclé. Sa mise en œuvre est prévue à horizon 2016. Rien dans ce plan n'est prévu pour Fos. Son premier magistrat dénonce l'absence de déviation de la commune de Fos qui ne peut, selon lui, que provoquer un engorgement du réseau fosséen. Son souhait de prolonger le contournement prévu au PDMI entre la ville et les étangs de Lavalduc et d'Engrenier pour aller rejoindre l'axe Istres – Miramas, est rejeté par la DREAL car il passerait en zone Natura 2000. Certains participants ont cependant fait remarquer qu'une ligne de chemin de fer et des pipelines suivent déjà ce tracé le long des étangs, eux-mêmes des étangs « industriels ».

> Les étangs de Lavalduc et d'Engrenier

Ces étangs de Lavalduc et d'Engrenier sont en fait artificiels et servent de source d'approvisionnement et de lieu de stockage des saumures utilisées pour la régulation des stockages stratégiques sous terrains d'hydrocarbures de Manosque, par le biais d'un réseau de pipelines entre les étangs, les raffineries de Fos et de l'Étang de Berre et le site de Manosque.

> Le site de stockage d'ESSO

A l'extrémité Est de la ZIP de Fos, est située une grande zone de stockage de produits pétroliers raffinés appartenant au groupe ESSO. Au sud de cette zone et à quelques centaines de mètres de la plage du Cavaou, sont implantées trois sphères de propane. Il en est de même à l'extrémité Nord où trois autres sphères du même produit bordent la RN 568. Le propane est une molécule dangereuse qui conduit à la fermeture de la plage du Cavaou 9 mois par an. De juin à fin août, ces sphères sont délestées de moitié pour en réduire le champ de danger et, ainsi, permettre l'ouverture publique de la plage. En revanche, au Nord, aucune mesure particulière n'est prise pour assurer la sécurité des habitations qui sont incluses dans le cercle de danger de ces sphères. Le Plan de protection des risques technologiques (PPRT) est en cours de révision et pourrait entraîner des mesures drastiques vis-à-vis du PLU de Fos.

> Les futurs projets du GPMM

Le Grand Port Maritime de Marseille, en sa qualité d'aménageur, projette de nouvelles implantations industrielles, dont deux terminaux à conteneurs (3 et 4XL), deux centrales électriques à charbon propre et une liaison fluviale faisant le lien entre la darse 2 et le canal du Rhône. Certains de ces projets pourraient occasionner de nouveaux débats publics. Ces éventualités exacerbent les associations, les élus et une partie de la population qui militent, de plus en plus fortement, pour un débat public portant sur l'aménagement global du port de Marseille Fos et de son environnement.

> La réforme portuaire

La loi promulguée le 4 juillet 2008, portant sur la réforme des ports autonomes maritimes (au nombre de 7 : Rouen, Dunkerque, Le Havre, Nantes/St-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille Fos) a entraîné une modification de leurs missions. Ceux-ci sont devenus des « Grands Ports Maritimes ». Les ports autonomes étaient affectataires des terrains qu'ils occupaient ; un nouvel article (L. 101-6) du code des ports maritimes et l'article 15 de la loi, ont proposé un transfert en pleine propriété du domaine portuaire de l'État aux GPM (hors domaine public naturel maritime et fluvial). Ce nouveau statut a conduit à la privatisation et à l'ouverture à la concurrence des équipements de manutention alors gérés par les ports autonomes. La propriété des grues et portiques a ainsi été transférée à des entreprises privées, ainsi que les contrats de travail des salariés qui y étaient affectés.

La gestion du Grand Port Maritime

Un Grand Port Maritime est dirigé par un Directoire comportant 3 membres qui reste sous le contrôle d'un Conseil de Surveillance (incluant des représentants des collectivités territoriales).

Le Directoire assure la Direction de l'établissement et a la responsabilité de sa gestion.

Enfin, un conseil de développement est créé dans chaque Grand Port Maritime. Il comporte des représentants des milieux professionnels, sociaux et associatifs, ainsi que des collectivités territoriales et leurs groupements.

Un conseil de coordination interportuaire est prévu pour coordonner l'action des ports. Un commandement unique est prévu sur les quais.

Les missions du Grand Port Maritime

Dans les limites de sa circonscription, le Grand Port Maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :

- 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- 2° La police, la sûreté et la sécurité, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;
- 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;
- 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est gestionnaire ou qui lui sont affectés ;
- 5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;
- 6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;
- 8° Les actions concourant à la promotion générale du port.

Chapitre V

Les associations



Un des points majeurs du débat public a été l'annonce, dès la réunion d'ouverture, du retrait du débat public de la quasi-totalité des associations locales à vocation environnementaliste.

Ces associations font le grief du non-respect des engagements pris après le débat public qui s'était tenu en 2004 sur le projet 2XL. En effet, à cette époque, un pacte de concertation post-débat avait été signé par toutes les parties en cause : l'Etat, le PAM (actuel GPMM), les collectivités locales et les associations qui avaient alors participé activement au débat public. Aucune concertation, aucune réunion n'a été tenue depuis la signature de ce pacte. En 2008, la réforme portuaire a donné aux ports une nouvelle gouvernance comportant un Conseil de Surveillance et, surtout, un Conseil de Développement. Dans cette dernière structure, trois associations ont été choisies et intégrées, mais aucune ne représente réellement les associations locales.

Les porte-parole de ces associations ont remis en séance un communiqué et des documents de référence. Les adhérents présents ont ensuite quitté la séance.

Pour autant, certains des membres des associations ont occasionnellement participé aux réunions publiques, précisant, à chaque fois qu'ils ont sollicité la parole, qu'ils le faisaient à titre personnel et en qualité d'habitant de telle ou telle commune concernée.

Considérant que l'absence de ces associations était préjudiciable au débat public, le Président DUBOUT et le Secrétaire Général ont tenté, à plusieurs reprises, de provoquer une réunion avec le GPMM et les parties prenantes, pour remettre à plat le pacte de 2004 et ouvrir les premières concertations.

Lors de la réunion de clôture, le Directeur Général du GPMM a indiqué qu'il était prêt à rouvrir ce dossier et qu'il avait demandé au sous-préfet d'Istres de réunir l'ensemble des protagonistes courant premier trimestre 2011.

Ce même soir, les représentants des associations, qui s'étaient retirées du débat public, étaient dans la salle et, dans une prise de parole à trois, ont rappelé leur attente, dénoncé le statu quo et ont pris, néanmoins, position sur le projet présenté par Fos Faster.



Chapitre VI

La demande d'expertise complémentaire



Le 28 octobre 2010, une demande d'expertise complémentaire a été reçue, par lettre recommandée, formulée par l'association FIDEA (Fédération inter-départementale de l'environnement avignonnais), sur la valorisation de frigories produites par le système de réchauffement du GNL, choisi par le Maître d'Ouvrage. Cette demande concernait, en fait, les deux projets.

Conformément aux dispositions réglementaires, cette demande a été transmise, avec avis, à la Commission nationale. Cette dernière a statué en réunion plénière et mensuelle le 3 novembre 2010.

La CNDP a décidé de ne pas donner suite à la demande d'expertise mais a indiqué que les Commissions particulières du débat public organiseraient un atelier sur le thème de la valorisation des frigories et qu'il serait rendu compte de ses conclusions lors d'une réunion publique avant la fin du débat.

Les CPDP ont tenu cet atelier le vendredi 19 novembre 2010 à l'hôtel Ariane de Fos-sur-Mer.

• L'atelier

Étaient présentes 42 personnes, dont les membres des CPDP et les représentants des Maîtres d'Ouvrage. Y participaient également Monsieur Benoît CHARRIERE, expert suisse en écologie industrielle, invité par les CPDP ; Monsieur Guillaume JUNQUA, Maître de Conférences à l'école des Mines d'Alès, expert ayant précédemment travaillé avec le GPMM sur les données d'échanges industriels, également invité par les CPDP ; Monsieur Patrice HANNOTTE, de la DREAL PACA, et Madame Magali DEVEZE, du GPMM.

Enfin, à la grande satisfaction de chacun, plusieurs membres associatifs locaux avaient répondu favorablement à l'invitation des CPDP : Monsieur MEUNIER, de MCTB Golfe de Fos Environnement ; Monsieur CHAMARET, de l'Institut Eco Citoyen ; Monsieur DEL CORSO, de l'association EVE ; Monsieur ESTELLA, du MNLE ; Monsieur MOUTET, de l'association DPLGF ; trois représentants de l'association INSPIRE et la chargée de mission environnement de la mairie de Fos-sur-Mer.

Il est à noter que ni Monsieur HANNECART, Président de l'association FIDEA, ni aucun membre de ladite association, à l'origine de la saisine, n'étaient présents à cet atelier. Monsieur HANNECART a fait savoir au Président des CPDP son mécontentement quant à la décision de la CNDP de ne pas donner suite à sa demande d'expertise complémentaire et d'avoir décidé l'organisation d'un atelier en lieu et place.

Les travaux se sont tenus de 14 h à 18 h 30 dans une ambiance studieuse et constructive. Il est à noter la qualité remarquable des échanges et la pertinence des questions posées. Même si toutes n'ont pas reçu une réponse complète, à chaque fois une vraie réflexion a été apportée.

Après que les Maîtres d'Ouvrage aient rappelé les données spécifiques en matière de réchauffement du GNL, la méthode choisie pour chacun des projets et les échanges industriels réalisés ou envisagés, il a été rappelé que les deux projets avaient fait l'objet d'études préalables ayant conduit à la possibilité de valorisation des frigories produites. Ce procédé existe historiquement chez Elengy, pour Fos Tonkin avec Air Liquide, et représente 35% du fonctionnement du site. Quant à Fos Faster, il est imaginé et espéré avec Combigo (Electrabel), sans qu'à ce jour un accord ait été signé.

Une des difficultés de ces synergies industrielles, mise en exergue lors de l'atelier, est liée à la participation de plusieurs industries d'origine et de conception différentes. Quelle que soit la bonne volonté des parties, un « mariage » à deux en la matière semble compliqué ; s'il n'est pas conçu dès l'origine, qu'en serait-il dans des dimensions supérieures ? Il apparaît que la participation, voire la médiation, d'une tierce partie est indispensable pour envisager une réussite. L'aménageur, en l'occurrence ici le GPMM, serait le meilleur médiateur sur le ressort de la ZIP de Fos. C'est en effet l'exploitant de cette zone, auquel il faudrait adjoindre les collectivités territoriales pour tout ce qui concerne les modes de transport et de vie quotidienne des entreprises, tel le ramassage des ordures et déchets.

En matière de valorisation complémentaire et d'échanges industriels, la notion d'aménagement global est apparue comme essentielle et indispensable. Pour autant, la mise en place de telles procédures doit être envisagée dès le départ, dès l'étude des projets de création des sites industriels, car il apparaît que, d'y revenir ultérieurement, *a fortiori* plusieurs années après le lancement des installations industrielles, est illusoire et économiquement disqualifiant.

Il est ressorti des échanges que des aides et subventions européennes existent en matière d'écologie industrielle. Cette notion devrait inciter les aménageurs à réfléchir et à mettre en place, chaque fois que cela est possible, des axes de réflexions communes entre industriels entrants.

Sur le port de Marseille Fos deux projets allant dans ce sens sont évoqués : celui de récupération et de liquéfaction du CO₂ appelé « VASCO » et celui présenté par Elengy appelé cycle de « RANKINE » (cycle thermodynamique fonctionnant entre une source chaude et une source froide).

Par ailleurs, le témoignage de Benoit CHARRIERE, sur les expériences de création de zones industrielles écologiques un peu partout dans le monde, a été reçu très favorablement par les participants à l'atelier. Ces exemples, très palpables, sont l'aboutissement concret de réflexions sur des possibilités diverses de synergies industrielles.

Un point essentiel est relevé. Il tient à la nature des industries en cause et leur classement éventuel. En effet, lorsqu'elles sont classées « SEVESO risque haut », les cercles de danger qu'elles représentent, éloignent, par nature, tout autre industriel de son périmètre proche. La synergie industrielle impose, à l'inverse, une certaine proximité entre les sites d'échanges. Il y a donc là une opposition géographique et des nécessités techniques à toute bonne réalisation de synergies industrielles. C'est ici, à Fos-sur-Mer, le principal handicap à la réalisation et à la mise en œuvre de tels procédés. Un autre obstacle est également apparu : il concerne la synergie dans le temps, à savoir entre industries qui fonctionnent parallèlement mais avec des cycles différents.

Pour autant, dans le dossier de Fos Faster, il est regretté que l'échange envisagé avec Electrabel ne soit pas plus ambitieux et qu'il ne soit pas, à ce stade du projet, une certitude. Ce serait, ici, l'occasion de trouver le meilleur équilibre entre les notions économiques et écologiques.

Pour conclure, les CPDP notent que la tenue de cet atelier a eu le mérite d'évoquer et d'analyser l'ensemble des données en matière d'échanges industriels et, plus particulièrement, pour ce qui concerne les deux projets soumis aux débats publics. Chacune des parties présentes ayant eu le loisir de développer et d'argumenter sur toutes formes de propositions qui, pour la majorité d'entre elles, ont reçu réponse.

Ces conclusions ont été présentées par Antoine DUBOUT, lors de la réunion de clôture, qui s'est tenue le 14 décembre 2010 au théâtre de l'Olivier, à Istres.

Chapitre VII

Le fond du débat



Une remarque préliminaire pour comprendre les réactions des intervenants : le public du golfe de Fos connaît le risque industriel et plus précisément la technique du GNL avec laquelle il « vit » depuis 35 ans. Dès lors, le fond du débat et les thèmes n'ont pas été abordés tous avec le même intérêt.

Dès les premières rencontres informelles du printemps, il est clairement apparu que le débat porterait non seulement sur les deux investissements Elengy et Faster mais encore sur les inquiétudes de la population : la politique d'aménagement de la ZIP de Fos par le GPMM et ses conséquences sur le cadre de vie (risques, pollution, circulation,...) mais aussi sur les « non-débats » et le non-respect des engagements depuis Fos 2XL. Dès lors, il a été décidé de ne pas fermer les débats et de laisser s'exprimer les frustrations, les inquiétudes et les enjeux politiques de la population et de leurs élus au risque d'alourdir les réunions (ce qui a été nettement le cas au début) et de ne pas totalement répondre aux questions posées qui pouvaient paraître hors sujet par rapport aux deux Maîtres d'Ouvrage.

Progressivement, ce choix s'est révélé pertinent puisqu'il a permis d'aborder successivement tous les volets des investissements.

Trois réunions communes : politique énergétique, risques industriels et sécurité, et enfin, apport économique.

Trois réunions pour chacun des projets abordant les thèmes spécifiques à chaque investissement, la biodiversité, usages de la mer et, enfin, les chantiers.

Deux réunions communes encore, l'une de présentation, l'autre de conclusion.

En tout, onze réunions, probablement trop, mais il était bien difficile de faire moins sans avoir le risque de mise en concurrence des deux projets. Il s'agissait bien de deux projets distincts, non alternatifs, mais portant sur la même molécule, le même processus industriel, dans un même lieu... au même moment. On peut considérer sur ce point que le défi a été relevé et que, dans l'esprit du public, les choses sont claires.

Restent cependant quelques interrogations sur des questions de fond : comment correctement informer le public sur des thèmes souvent très complexes et techniques dans lesquels les réponses sont quelquefois contre-intuitives (par exemple, le sens des courants en fonction des vents et des obstacles) ? Comment faire prendre en compte l'intérêt national, voire européen, quand son environnement immédiat est affecté et sans bénéficier de retombées économiques concrètes ? Comment mesurer l'impact (positif ou négatif) de décisions ou d'investissements dont les conséquences non réversibles sont souvent à long, voire à très long terme ?

VII.1 – La politique énergétique

Les deux projets qui ont été soumis au débat sont liés étroitement aux perspectives d'évolution du marché national et international de l'énergie, dans les cadres définis par la loi française, les directives européennes et les tendances lourdes du marché mondial. Ils misent sur les prévisions d'augmentation de l'utilisation du gaz naturel pour compenser en partie le recul du pétrole.

Les Maîtres d'Ouvrage ont mis en exergue, dans leur dossier, le défi que représente, dans les décennies à venir, l'accroissement de la demande globale d'énergie (plus de 50% d'ici 2030 selon l'Agence internationale de l'énergie), avec un maintien de la part dominante des énergies fossiles et une forte pression sur les ressources gazières.

Les deux projets s'inscrivent donc dans le cadre de la législation européenne et française en matière énergétique, dans un souci de diversification et de sécurisation des approvisionnements en GNL, dans un contexte international devenu très concurrentiel.

Le marché européen du gaz a été progressivement libéré par des directives européennes de juin 1998 et de juin 2003, transposées dans la loi française en janvier 2003 et août 2004. Par ailleurs, une loi du 13 juillet 2005 fixait les grandes orientations de la politique énergétique française jusqu'en 2050. Au niveau tant européen que français, priorité a été donnée à la sécurité des approvisionnements et la maîtrise de la demande d'énergie. La crise gazière survenue entre la Russie et l'Ukraine en 2009 a mis en évidence l'urgence d'accélérer ces travaux en matière de sécurité énergétique.

Pour accompagner cette ouverture du marché de l'énergie, a été créée en France, en 2000, la Commission de régulation de l'énergie, dont la compétence a été étendue au gaz en 2003 et qui a la charge de « veiller au bon fonctionnement du marché du gaz et de l'électricité. Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès aux réseaux de transport et de distribution du gaz naturel... n'entravent pas le développement de la concurrence ». Madame Florence DUFOUR, représentante de la CRE, était présente lors de la réunion d'ouverture des débats, où elle a eu l'occasion de préciser les missions de la Commission et de rappeler les grands axes de la politique gazière. Elle a précisé aussi le rôle de la Commission en matière de fixation des tarifs et des règles d'accès aux infrastructures. L'investisseur peut aussi choisir entre un régime régulé où l'accès aux infrastructures et les tarifs sont fixés par le régulateur, ou un régime exempté qui permet de servir certains clients, mais cette dérogation s'obtient au terme d'une procédure longue et précise (avis du ministère, de la CRE et, *in fine*, de la Commission européenne avec droit de veto). Cette dernière solution a été choisie par Fos Faster alors que le projet de Tonkin est et restera régulé.

Le Plan indicatif pluriannuel (PIP) des investissements dans le secteur du gaz prévoit une augmentation de la part du gaz naturel dans la consommation d'énergie en France, aujourd'hui de 15%, même si la demande s'est légèrement tassée en 2009. Priorité est donnée bien sûr aux efforts en matière de maîtrise de l'énergie, en particulier dans les secteurs résidentiels et tertiaires, mais la production d'électricité à partir de gaz naturel devrait se développer, notamment avec l'implantation de nouveaux cycles combinés à gaz ; il faut noter que deux sont déjà en fonctionnement à Fos et un troisième est en cours d'installation.

Les porteurs de projet ont également noté la nécessité impérieuse, pour la sécurité de l'approvisionnement, de promouvoir la filière GNL et de diversifier les fournisseurs.

La France importe aujourd'hui 95% du gaz naturel qu'elle consomme (61% pour l'UE), fourni à environ 60% par la Norvège, la Russie et les Pays-Bas. Or, les réserves européennes tendent à diminuer et, à l'horizon 2030, l'UE dépendrait à 80% des importations. Actuellement, le GNL représente environ 30% de la consommation française de gaz et 12% pour l'UE, une part destinée à s'accroître avec l'émergence de nouveaux fournisseurs : Algérie (16% des importations françaises), Libye, Nigeria, Qatar, Iran. Cette nouvelle géographie incite le gouvernement à encourager les investissements dans le secteur gazier et, spécialement, la construction de terminaux GNL susceptibles d'accueillir le gaz en provenance de ces nouveaux pays producteurs et d'offrir beaucoup de souplesse en matière de stockage, et donc d'utilisation du gaz. Le PIP souligne aussi la souplesse de la filière GNL dans un marché mondial où le poids des contrats à long terme devrait reculer face à la progression des marchés de gros qui demandent plus de flexibilité.

Les investisseurs ont donc inscrit leur projet dans ce contexte. Le choix de Fos-sur-Mer s'est imposé pour plusieurs raisons à Fos Faster qui envisage de créer un nouveau terminal. Outre les conditions favorables offertes par le site en terme maritime, points qui seront développés dans une autre partie du rapport, le projet peut s'inscrire dans la stratégie du GPMM de faire de Marseille le port de toutes les énergies, en offrant notamment la proximité du réseau d'acheminement de GRTgaz. Et Fos se situe aussi à l'interface entre les nouveaux pays producteurs de GNL et le marché français et européen.

Tous ces éléments ont alimenté une partie du débat sur la pertinence des projets proposés, dans le cadre général de la place du gaz naturel dans la politique énergétique nationale et dans le contexte local.

L'apport du débat

L'importance des deux projets dans le cadre de l'évolution de la politique énergétique nationale et européenne, comme les Maîtres d'Ouvrage l'avaient pointé dans leur dossier de présentation, a été soulignée à plusieurs reprises au cours du débat : une réunion commune a été organisée sur ce thème, permettant d'inscrire les projets dans le contexte européen et national, mais aussi dans les perspectives de développement du golfe de Fos ; des cahiers d'acteur émanant des milieux économiques (UPE 13, Chambre de commerce et d'industrie du Pays d'Arles et de Marseille, Union maritime et fluviale Marseille Fos), un point de vue de l'aménageur, le GPMM ; et 7 questions adressées aux Maîtres d'Ouvrage sur le site des CPDP.

> VII.1 – 1 Des projets conformes à l'ambition de développer un grand pôle énergétique local

L'aménageur, dans sa contribution écrite, et lors de l'intervention du Directeur Général du GPMM au cours de la réunion commune du 16 septembre 2010, a affirmé sa volonté de voir Marseille devenir le « port de toutes les énergies », passer de la troisième à la première place européenne à l'horizon 2020 et devenir le port euro-méditerranéen du GNL, en s'appuyant sur l'existence d'un important réseau de gazoducs, ainsi que sur le développement des infrastructures. Le GPMM a donc apporté un soutien total aux deux projets qui permettraient, à l'horizon 2017, d'avoir une capacité de trafic de GNL de 17 à 18 millions de tonnes par an au lieu de 5 millions de tonnes par an aujourd'hui, avec les terminaux d'Elengy Cavaou et de Fos Tonkin. Le GNL représenterait alors plus de 10% du trafic total du port de Marseille.

La réalisation de ces projets permettrait aussi de faire de Fos la porte d'entrée européenne du gaz en provenance des pays producteurs du Maghreb, du Moyen-Orient et d'Afrique, dont la part va croissant avec la baisse tendancielle des ressources gazières européennes, et un centre de redistribution vers le reste de l'Europe. Cela permettrait aussi de réduire la dépendance vis-à-vis du gaz russe dont l'acheminement, on l'a vu récemment, peut être tributaire d'un contexte géopolitique parfois instable.

L'approvisionnement par voie maritime offre aussi une plus grande flexibilité et est une solution au développement du marché Spot.

Le GPMM a également souligné l'intérêt régional de ces projets qui pourraient permettre de doter la région PACA d'une nouvelle source de production d'électricité, éminemment souhaitable dans une région qui produit moins de 40% de l'électricité qu'elle consomme.

Dans sa contribution, le port a précisé les mesures qu'il avait déjà prises, ou qu'il s'engageait à prendre, de manière à permettre la réalisation des projets dans les meilleures conditions, en termes de sécurité, de respect de l'environnement et de retombées économiques pour les populations, toutes ces questions seront abordées dans d'autres parties du rapport.

Ce point de vue de l'aménageur a été largement conforté par les cahiers d'acteur transmis par les responsables économiques des Bouches-du-Rhône. Tous s'appuient sur la perspective d'un accroissement de la part du gaz naturel dans la consommation énergétique nationale et européenne, et sur la nécessité, spécialement à Fos, de préparer « l'après-pétrole » tout en s'appuyant sur les compétences déjà présentes sur le territoire en matière d'hydrocarbures.

Ont été pointés les atouts de Fos pour devenir le port de toutes les énergies : tirants d'eau importants permettant d'accueillir les plus gros méthaniers, en particulier sur la plateforme envisagée par Fos Faster qui serait accessible aux navires de 345 m de long et de 270 000 m³, infrastructures quadrimodales et, notamment, la présence d'un important réseau de gazoducs, intérêt d'accueillir des terminaux de GNL faiblement polluants.

Les Chambres de commerce et l'UPE 13 ont également vu, dans le GNL, un moyen intéressant de pallier le déficit énergétique chronique de la région, car il permettrait de produire de l'électricité à un coût compétitif, tout en réduisant les émissions de CO₂. Certaines installations industrielles utilisent déjà le gaz naturel (Cycofos, Combigolfe) ou préparent leur conversion au cycle combiné (centrale de Ponteau). Le développement de la filière du GNL viendrait compléter les autres sources d'énergie existantes sur le territoire : hydroélectricité, nucléaire, énergies renouvelables et pétrole. Il a été souligné par un autre intervenant que la France était encore en retard par rapport à certains de ses voisins, Espagne et Italie en particulier, sur l'utilisation du gaz naturel pour fabriquer de l'électricité.

Ces arguments ont été également repris par les représentants du MEEDDEM et de la Commission de régulation de l'énergie qui ont insisté sur la nécessité de diversifier les sources d'approvisionnement en gaz naturel, dans un contexte de plus grande compétition internationale pour accéder au gaz et donc, de sécuriser l'approvisionnement de la France en développant les infrastructures de stockage et de transport. Il a été d'ailleurs souligné l'exception française : les terminaux méthaniers y sont quasiment remplis alors qu'ailleurs, aux Etats-Unis, en Chine ou dans d'autres pays européens, ils sont en partie vides et donc prêts à accueillir immédiatement le GNL importé dès que les besoins se feront sentir ; l'Espagne a, par exemple, une capacité de regazéification triple de ses besoins normaux. L'enjeu est donc, le moment venu, de pouvoir satisfaire la demande d'éventuels clients avec des capacités de stockage suffisantes.

L'intervention d'un représentant de GRTgaz a montré aussi les possibilités existantes à Fos en termes d'acheminement du gaz naturel. Le réseau GRTgaz, transporteur de gaz naturel en France, permet de livrer le gaz n'importe où en France ou en Europe, la compétence de GRTgaz s'arrêtant aux frontières où le relais est pris par d'autres opérateurs. GRTgaz achemine aujourd'hui le gaz de Fos Tonkin et d'Elengy Cavaou et serait prêt à prendre en charge la production d'un autre industriel, Fos Faster dans ce cas particulier, si le projet était mené à bien, les infrastructures de transport ayant été dimensionnées pour traiter l'ensemble des projets. Il a été également noté l'intérêt des industriels pour une source d'énergie moins chère que le fuel et dont les réserves semblent importantes, et l'utilisation souple.

Ces avantages du gaz naturel ont été globalement reconnus par la majorité des participants aux débats, mais les critiques ont été aussi nombreuses.

> VII.1 – 2 Des perspectives énergétiques contestées

Le débat a été l'occasion pour certains acteurs d'émettre les plus sérieuses réserves sur la pertinence des projets proposés et sur les choix énergétiques qui les sous-tendaient.

Cela s'est traduit dans des cahiers d'acteur rédigés par des associations environnementales, Europe Ecologie, l'Union régionale vie et nature, affiliée à France nature environnement, l'Institut éco-citoyen pour la connaissance des pollutions, mais également dans l'intervention d'élus locaux au cours des réunions publiques, et dans les questions posées tant au cours des réunions que sur le site des CPDP. Un certain nombre de thèmes sont ressortis de ces contributions.

Les premières critiques ont porté sur le choix du développement du GNL, énergie fossile dont les réserves sont limitées et dont le développement retarde celui des énergies renouvelables, ce que le Grenelle de l'Environnement avait pu laisser espérer. Priorité devrait être donnée aux économies d'énergie et à la lutte contre le gaspillage, et le souhait a été émis que davantage de place soit faite dans le golfe de Fos aux énergies renouvelables. Il est cependant apparu, au cours des débats, qu'en l'état actuel des techniques, le recours à une combinaison de sources d'énergies diversifiées, dont des énergies fossiles, était indispensable pour satisfaire la consommation tant des ménages que des industriels.

Autre point évoqué à plusieurs reprises : celui du cumul des installations et du besoin réel qu'elles devaient satisfaire. Des craintes se sont exprimées sur le besoin d'implanter trois terminaux méthaniers à Fos-sur-Mer et donc, sur la nécessité du projet Fos Faster. Au-delà, ce sont les estimations des besoins réels de la France et de l'Europe qui ont été mises en doute.

Cela a conduit à s'interroger sur l'aspect capitaliste des projets et, tout particulièrement, de Fos Faster. Le maire de Port-Saint-Louis notamment a exprimé ses doutes sur l'intérêt national et régional du projet dans la mesure où les infrastructures existantes, Elengy Cavaou et Fos Tonkin, suffisaient à couvrir les besoins de la consommation française et fallait-il, dès lors, produire du GNL pour satisfaire des intérêts privés ? Un point repris par un syndicaliste s'exprimant au nom de la CGT. Lors de la première réunion, la représentante de la CRE avait rappelé qu'elle n'avait pas de pouvoir d'approbation sur les investissements pour les terminaux méthaniers dont la décision revient à des groupes privés.

Il est toutefois notable que les réflexions d'ensemble sur la politique énergétique ont été moins nombreuses et moins sensibles que celles sur les impacts plus directs des projets sur la population en matière d'environnement, de risques et de retombées économiques.

VII.2 – Les risques industriels et la sécurité

Indépendamment de leurs impacts spécifiques sur l'air, le milieu marin et la santé, les risques industriels appréhendés en tant que tels au regard des diverses réglementations nationales et internationales (notamment européennes) ont logiquement donné lieu à des échanges nourris, l'apport des réunions publiques, en particulier celles des 23 septembre, 5 octobre et 18 novembre 2010, ayant été utilement alimenté par le jeu des questions-réponses écrites.

L'originalité du projet Fos Faster, caractérisée par la création et l'aménagement *ex nihilo* d'une plateforme en mer de quelque 19 ha, a suscité des interrogations : celles de la dangerosité de la manœuvre des très grands méthaniers pénétrant en darse 1.

Cela dit, la problématique « risques industriels », telle qu'encadrée par un dispositif normatif particulièrement contraignant, a été inévitablement, s'agissant de leur maîtrise affichée par les armateurs ou réclamée par le segment de population représenté, déclinée suivant le lieu de leur survenance potentielle : la terre ferme, originelle ou artificielle, et la mer, étant entendu que la situation de « l'entre-deux », identifiée par un méthanier amarré à un quai et déchargeant son contenu, n'a pas, loin s'en faut, été éludée.

Par pure convention, il a été décidé, non de faire montre d'exhaustivité dans l'exposé des éléments composant la thématique « risques industriels », mais de privilégier, autant que possible, ceux qui ont particulièrement essuyé le feu de la critique.

> VII.2 – 1 Sur terre

• VII.2 – 1.1 De l'environnement... juridique général

Si, ainsi qu'il appert des pièces versées au dossier, la distribution des risques industriels accidentels affecte la région Rhône-Alpes plus que la région PACA, il n'en demeure pas moins qu'au sein de cette dernière, c'est « le département des Bouches-du-Rhône (qui) est l'un des plus concernés par le nombre d'installations SEVESO risque haut », la zone industrialo-portuaire de Fos concentrant, à elle seule, 13 sites industriels de cette catégorie sur les quelque 43 établissements à risque implantés dans le département, sites nucléaires non-compris.

Or, les deux projets, s'ils venaient à se concrétiser, seraient également soumis à l'empire de la directive européenne n° 96/82 CE du Conseil du 9 décembre 1996, dite SEVESO II, transposée en droit interne par un texte du 10 mai 2000, et modifiée par la directive 003/105/CE, elle-même incorporée dans l'ordonnancement juridique français par la loi du 30 juillet 2003.

C'est dire leur incidence sur un territoire déjà largement pourvu en établissements de cette nature.

Cette réglementation dite SEVESO II « risque haut » vise à prévenir les accidents majeurs impliquant des substances dangereuses présentes dans certaines catégories d'établissements désignées, en France, sous l'appellation d'ICPE et soumises à autorisation administrative grevée de servitude d'utilité publique.

En réalité, s'il est patent que le GNL, comme le souligne Fos Faster dans son dossier, « liquide clair, transparent, inodore, non corrosif et non toxique » est une substance stable qui ne provoque pas d'incendie ni d'explosion de manière spontanée à l'état liquide, il n'en est pas moins vrai que la molécule de méthane est combustible et qu'elle peut s'enflammer dans certaines concentrations dans l'air, pour peu qu'une source d'ignition se trouve à proximité.

Il a été fait remarquer que « les terminaux méthaniers (étant) des lieux où sont manipulées de grandes quantités de liquide inflammable (...), le risque majeur est l'incendie », circonstance justifiant que son traitement et sa gestion reposent, sous le contrôle, voire le pilotage, de l'Etat, sur quatre axes dominants et complémentaires :

- la réduction du risque à la source et la maîtrise à ce niveau ;
- la rationalisation de l'urbanisation, indispensable pour parer aux « effets domino » ;
- l'organisation et la mise en œuvre de plans de secours ;
- l'information du public, enfin.

Il convient ici de mettre, d'emblée, en exergue les points suivants :

a- La multiplicité des sigles (POI, PPI, PPRI, PPRT, SDACRE, SESAM... dont la définition figure aux glossaires des dossiers de Maître d'Ouvrage) reflète la complexité et l'imbrication des différents plans et schémas d'intervention ainsi que la floraison des acteurs et structures parties prenantes : exploitants industriels, services techniques, départementaux et régionaux, de l'Etat, structures communales et intercommunales, services de la collectivité départementale, SDIS, gendarmeries, police, organismes sanitaires et scolaires, etc., exécutifs décentralisés es-qualité, préfet ipse, enfin et surtout, investi par les textes du rôle de « chef d'orchestre » de l'ensemble.

Il n'est pas certain que cette machinerie administrative, dont le fonctionnement requiert à tous les niveaux une coordination de chaque instant et une fluidité sans à-coup, dans l'information comme dans la réaction et le suivi, soit toujours bien comprise ou perçue par l'opinion. Du reste, il a été décelé, s'agissant précisément des pompiers du SDIS, de la brigade des marins pompiers de Marseille, de la gendarmerie maritime, une certaine ambiguïté, mal vécue par les intéressés, quant aux limites de leurs attributions respectives.

b- Il est des plans qui ont suscité de la part du public, lors de la réunion du 23 septembre 2010, des questions itératives : ainsi du plan dit Plan d'opération interne (POI) ou de celui dénommé Plan particulier d'intervention (PPI).

D'aucuns ont fait remarquer que l'efficacité, voire la pertinence, du POI, lequel est conçu et diligenté par l'industriel lui-même, dépendent en grande partie de l'élaboration puis de la déclaration aux services concernés de l'Etat (et au SDIS) des fiches « GP » censées retracer l'ensemble des incidents, ou quasi-incidents, relevés et des mesures correctives adoptées après retour d'expérience : le collationnement desdits incidents est-il toujours exhaustif ? La transmission de l'information aux destinataires institutionnels est-elle réellement effectuée en temps réel ? Est-il normal, ont même avancé certains, que l'intervention des forces de deuxième échelon, déployée dans le cadre d'un PPI, soit subordonnée à l'appréciation que porte l'industriel sur la gravité du fait accidentel et des dommages subis, et sur l'opportunité laissée à sa discrétion, ses propres moyens internes épuisés ou devenus inopérants, de faire appel, au risque de tardiveté, aux échelons d'intervention supérieurs chargés de prendre les dispositions de sauvegarde externes ?

Concernant le PPI, dont la mise en œuvre incombe au préfet, il postule, au préalable, qu'une « étude de dangers », document quantifiant les risques et servant de référence, à la fois constante et révisable, à la réflexion concertée et à la coopération de toutes les forces institutionnelles de prévention et de traitement, soit confectionnée et proposée par l'industriel.

Que ces « études de danger » soient publiques et consultables auprès de la DREAL et de l'industriel, nul n'en a vraiment douté, mais il a cependant été publiquement admis par le représentant de l'Etat qu'elles n'étaient pas des documents « forcément (...) lisibles par tous ».

Que de telles études soient en principe toujours ancrées sur les événements majorants enregistrés dans l'établissement, qu'elles soient éclairées en amont par les conseils des préventionnistes et techniciens du SDIS, nul n'a osé en disconvenir, mais toutes ces informations, délivrées en cours de réunion, ont-elles pour autant suffi à apaiser les alarmes des auditeurs et intervenants ?

La question demeure pendante et ce, en dépit des assurances prodiguées par les agents de l'Etat, selon lesquels la main de cette collectivité demeurerait ferme et qu'elle ne tremblait pas lorsqu'il fallait morigéner ou ramener à la raison tel ou tel exploitant oublieux de ses devoirs vis-à-vis de la loi.

c- Une ultime annotation : s'il a été à juste titre dit et redit, qu'à l'heure du débat public, il ne pouvait être sérieusement fait grief aux deux opérateurs, devant l'incertitude du lendemain qui pesait sur eux, de n'avoir pas commandé les études de danger définitives, précises et circonstanciées, ni les études d'impact corrélatives, cette situation a laissé sur leur faim, voire irrité, les participants à la réunion sus-évoquée. Car enfin, comment se déterminer en toute connaissance de cause en l'absence de telles pièces, nonobstant les engagements réitérés, écrits et verbaux, des exploitants et leurs déclarations d'intention ? D'où, à partir de cette frustration, les invocations fréquentes à la vigilance de l'Etat, fût-ce par prétérition.

• VII.2 – 1.2 Des effets domino

Plusieurs questions écrites, entre autres, ont porté sur l'incidence de tels effets de contagion sur l'urbanisation environnante des deux projets.

Une certaine inquiétude s'est fait ressentir, à preuve les cercles de dangers dessinés sur les documents des Maîtres d'Ouvrage comme sur ceux communiqués par la DREAL. S'il n'a pas été vigoureusement contesté que le site méthanier envisagé de Fos Faster se situerait à une distance d'environ 2,3 km des premières habitations, il en a été tout autre concernant la modélisation – dans le scénario d'accident majorant, en l'espèce la rupture complète de la ligne haute pression de GNL – des effets thermiques d'un feu de nuage et d'un feu de nappe qui démontraient que le rayon de la zone impactée était compris entre 165 et 400 mètres.

Par ailleurs, information complémentaire dispensée également par les Maîtres d'Ouvrage, et non-sérieusement contestée non plus, les autres sites classés SEVESO II ou assimilés s'étendent au nord du terminal projeté de Fos Faster, dans la zone industrielle du Caban.

De surcroît, les propos tenus par l'agent de la DREAL attestent que, globalement, les zones dites létales, progressivement engerbées dans les PPRT en cours d'approbation, celles incluant nombre d'établissements SEVESO seuil haut, ne sont guère couvertes d'habitations.

• VII.2 – 1.3 De la sismicité

Se fondant sur la décision rendue par la juridiction administrative de Marseille motivée par l'insuffisante prise en compte de l'aléa sismique, qui a conduit au renforcement des fondations du terminal méthanier de Fos Cavaou, certaines associations, se prévalant d'une faille Salon-Cavaillon traversant le golfe de Fos du Nord au Sud, « retrouvée (...) sur une vieille carte géologique », ont réclamé la rédaction d'une étude et le « suivi » de ce sillon sismique. Et de faire valoir que, pour les deux projets, des études de micro-sismicité par forages seraient les bienvenues, étant entendu qu'il fallait retenir comme référence, eu égard à la nature dangereuse de telles installations, « le séisme historique le plus important », la modélisation de leurs effets devant être également majorée.

En réalité, ces mêmes ont exprimé par là leur doute sur la valeur de la classification du territoire considéré en zone IB dite de « sismicité faible », pourtant définie par les pouvoirs publics après sollicitation d'experts.

Les promoteurs du projet Fos Faster ont soutenu que, de toutes les manières, les infrastructures du terminal méthanier (pieux et inclusions rigides...) ainsi que les réservoirs étaient prévus « pour résister à des séismes d'une amplitude supérieure au Séisme maximum historiquement vraisemblable (SMHV) », mais n'ont pas dissimulé que la prise en compte de ce risque serait susceptible d'entraîner, au premier chef pour la plateforme remblayée, un aménagement différent de ses pentes, des travaux particuliers de stabilisation du sol, un renforcement des fondations, des structures et des équipements. Cela étant, pour les intervenants qui s'étaient, alors, exprimés au nom de la population, et dont l'attente, sans avoir été réellement trompée, était pour le moins insuffisamment satisfaite, c'est l'Etat, à nouveau, qui était invité à ne pas baisser la garde et à veiller à une application intransigeante du droit en vigueur.

• VII.2 – 1.4 Des réservoirs et des équipements adjacents

En premier lieu, les réservoirs dits de stockage, destinés à contenir les cargaisons de méthane déchargées et à aider à la gestion des aléas liés à l'arrivée discontinue des navires ainsi qu'à celle d'une émission de gaz la plus fluide possible sur le réseau de transfert GRTgaz, constituent l'ouvrage le plus important et le plus visible d'un terminal méthanier.

Conçus pour enfermer le GNL à une température de -160 °C, leur structure serait soit à « intégrité totale », soit « à double membrane », pour Fos Faster, dont le choix n'a pas encore été arrêté.

En tout état de cause, ces deux types d'équipement lourd disposeraient d'une double paroi, une enceinte externe en béton armé précontraint et une cuve interne, enceinte primaire composée d'un alliage à base de nickel ou en aluminium.

Le dôme suspendu de l'enceinte externe serait également construit en béton armé.

Dans tous les cas, toutes les canalisations, destinées au transfert du GNL (emplissage ou vidange) et à son acheminement vers les unités de regazéification, seraient situées en partie haute des réservoirs pour limiter le risque de fuite et protéger le contenu contre une percussion mécanique extérieure.

Ainsi, d'après les fiches techniques fournies, ces modèles de réservoirs de stockage qui sont, de surcroît, dotés de détecteurs de fuite permettant la vérification de leur étanchéité, et comprennent, entre leur double paroi, une matière isolante maintenant le gaz à température basse, sont « conçus pour résister sans dommages inacceptables à de nombreux scénarios de catastrophe naturelle (...), d'accidents (...) ou d'actes de malveillance ».

Ces données ont été confirmées par les techniciens de l'Etat.

Par le biais de questions écrites, quelques personnes se sont interrogées sur la résistance de ces équipements au choc résultant d'une chute d'aéronef ou provoqué par un missile ou un obus perforant.

Sur le premier point, Fos Faster, précisément interpellé, a répondu que la structure de tels réservoirs était de nature à subir sans dommage irréparable le choc d'un avion de tourisme ou d'un hélicoptère, mais qu'en revanche, le poids multiplié par la vitesse d'un avion de ligne briserait la résistance opposée par l'enveloppe en béton armé, laquelle serait également détruite par la plupart des missiles militaires connus à ce jour.

Sur le second point, hors le fait qu'une telle agression ne s'est encore jamais produite à l'encontre d'un terminal méthanier, ce même promoteur a, par note écrite, informé les tiers que, à son niveau, des mesures préventives étaient envisagées (contrôle des accès du site, clôtures de protection et surveillance par caméras), étant par ailleurs rappelé que la menace terroriste était, comme le transport illicite de marchandises, l'immigration clandestine et les autres actes de malveillance de droit commun, du ressort du Peloton de sûreté maritime et portuaire placé sous l'autorité conjointe du préfet maritime et du préfet de département.

En second lieu, tout terminal méthanier est nécessairement branché sur le réseau de transport de gaz naturel par des canalisations qu'exploite la société GRTgaz.

Les canalisations sont fabriquées en acier de forte épaisseur, enrobées par un revêtement électriquement isolant garantissant leur « protection cathodique » contre l'érosion. Ces tubes, d'un diamètre de 1 mètre environ, sont enterrés sous une épaisseur de 1 mètre de terre au minimum, et signalés en surface par des bornes et balises jaunes. Selon GRTgaz, ils sont conçus dans des conditions de longévité et de résistance maximales pour maintenir une pression de gaz naturel en rapport avec l'émission du volume et du débit programmé.

Certains, au cours du débat public, se sont cependant enquis sur les modalités du contrôle des soudures et de l'épaisseur de ces canalisations, invisibles à l'œil nu puisque recouvertes par un manteau de terre.

Couvertes par une servitude, les canalisations sont en permanence accessibles aux équipes de GRTgaz pour assurer la surveillance et la maintenance des équipements en question.

A certains endroits sensibles, tels que les brides, les ingénieurs de Fos Faster précisent qu'ils s'apprêteront à installer des détecteurs de gaz, de fuites liquides et de flammes, lesquels, associés à ces mêmes appareils installés à proximité des événements, des drains et de tous les équipements de la zone du procédé (soit au total quelque 200 détecteurs de gaz, 70 détecteurs de fuites liquides et 70 détecteurs de flammes) seront, véritable « barrière de sécurité », reliés à une salle de contrôle centralisée sise au cœur du terminal.

Ailleurs, notamment sur les parties des tuyauteries non couvertes par ces instruments d'alarme, des inspections seront, comme dans tous les terminaux méthaniers existants, menées, faute de contrôle visuel, au moyen d'appareils propres à mesurer, à partir de la surface du sol, l'état des canalisations et de leur soudure.

Il est, enfin, toujours prescrit à GRTgaz de remettre aux services de l'Etat un plan de surveillance et de maintenance des tubes en service, ainsi qu'un rapport annuel d'exploitation.

• VII.2 – 1.5 Du réseau routier et du transport de matières dangereuses

Si les accès routiers de la ZIP de Fos sont un des éléments clés de l'aménagement de ce territoire, ils sont surtout ressentis comme en étant le point noir.

Parce qu'ils sont manifestement sous-dimensionnés par rapport au développement industrialo-portuaire qui a, de manière irréversible, infléchi en quelque deux décennies l'ensemble du bassin de vie, les axes routiers enregistrent quotidiennement de forts encombrements, source, puisqu'ils sont parcourus par des théories de poids lourds, de dangerosité avérée.

Ce problème, prégnant dans l'esprit de l'opinion publique, appelle deux observations :

- Dès lors que les deux projets, s'ils étaient aboutis, risqueraient de contribuer, peu ou prou, à rendre plus visqueuse encore la circulation automobile, principalement lors de leur mise en chantier (plus de 300 camions supplémentaires chaque jour), leurs promoteurs se doivent, telle est l'attente *a minima* de la population, de prévoir toutes dispositions utiles pour en atténuer les effets.

A cet égard, l'implantation projetée du terminal de Fos Faster a suscité de vives réactions, en raison de l'aménagement de la plateforme en mer de 350 à 450 000 m³ de roches et de quelque 1.3 million de m³ de matériaux de remblais pour lesquels, plusieurs années durant, le public craint que des norias de poids lourds ne sillonnent les routes dans un va-et-vient perturbant.

- Dans les faits, la zone de Fos est, selon l'expression dont a usé le maire de cette commune, « prise en tenaille par divers accès », tous incapables d'absorber les flux routiers, « l'accès marseillais, l'accès salonnais et l'accès arlésien et qu'au bout de la tenaille, il y a les sites SEVESO (...) ».

La pénétrante qui, pour les industriels, fait office de desserte est la RD 268, route à chaussée dégradée dont le linéaire est, au surplus, marqué par un étranglement (passage de trois à deux voies), qui comptabilise chaque jour ouvré, selon la section, 21 000 véhicules dont 6 000 poids lourds entre La Fossette et Le Relai, puis, 16 000 véhicules dont 4 500 poids lourds sur la portion menant du Relai à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Une conséquence immédiate est à tirer de ces données chiffrées : les passages de camions dus aux travaux sus-évoqués représentent une augmentation de 5 à 7% de la circulation PL.

Le directeur des routes du département des Bouches-du-Rhône a cependant déclaré que les 300 poids lourds attendus n'auront « pas d'impact significatif » sur le volume des flux.

Par ailleurs, les villes de Martigues, Port-de-Bouc et Fos, et les acteurs économiques demandent avec insistance la réalisation de contournement sur une liaison à grand gabarit ainsi qu'un axe direct du port de Fos vers l'autoroute, à Salon-de-Provence. L'Etat a inscrit, dans le cadre du Plan de modernisation des infrastructures (PDMI), au financement duquel se sont eux-mêmes engagés les collectivités locales et le GPMM, à l'horizon 2016, la déviation de Miramas et celle de Martigues-Port-de-Bouc, cette dernière voirie devant se raccorder à la RD 268, en bordure du golfe de Fos à l'entrée de cette ville.

Enfin, grâce au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), une liaison autoroutière entre Fos et Salon, donc sous maîtrise d'ouvrage Etat, sera à terme également aménagée.

Mais le point nodal demeure le désengorgement de l'agglomération de Fos pour lequel les discussions en cours entre les différents services de l'Etat et le maire semblent encore balbutiantes ou, du moins, en phase de gestation laborieuse, la DREAL, pour sa part, s'opposant farouchement, au nom des contraintes imposées par la réglementation sur les zones Natura 2000, à tout tracé contournant Fos qui viendrait à longer les étangs, d'origine industrielle, de Lavalduc et d'Engrenier.

La préoccupation des habitants du bassin de Fos touchant à la « problématique routière », ce sentiment aigu d'un sous-équipement est unanimement partagé. Certains voulant y voir l'obstacle dirimant à toute nouvelle implantation d'entreprise industrielle.

• VII.2 – 1.6 De la sécurisation des terminaux méthaniers

En cas de fuite éventuelle, en raison de la composition chimique et des propriétés du GNL, le méthane, en s'échappant de la tuyauterie et des équipements qui l'emprisonnent à -160°C, se transforme progressivement, réchauffé par l'air ambiant et le sol, en gaz et s'évapore rapidement.

Dans le cas d'épandages peu importants, ce nuage, plus léger que l'air, se disperse naturellement dans l'atmosphère sans provoquer de pollution résiduelle dans le sol ou en mer et n'emporte aucune conséquence défavorable pour l'homme, le gaz naturel étant non toxique.

Un risque d'inflammation existe toutefois, lorsque la concentration de méthane gazeux est comprise entre 5 et 15% et si ce nuage rencontre une source d'ignition.

Par ailleurs, sous certaines conditions, en l'espèce si l'inflammation se produit dans un lieu confiné, le terminal méthanier n'est pas non plus à l'abri d'un risque d'explosion.

C'est pourquoi les installations de ce type obéissent à des règles de fonctionnement rigoureuses.

Un site méthanier, selon le promoteur du projet Fos Faster, compte évidemment des personnes spécialement instruites dans les techniques de la cryogénie appliquée aux équipements gaziers.

- Tout terminal méthanier est doté, conformément à la législation en vigueur, d'un réseau de capteurs, appareils de détection automatique et instantanée de fuite de produits, et d'un système de conduite centralisée permettant une surveillance permanente du site et des diverses opérations s'y déroulant, ce dont il a été fait état plus haut : ce qui autorise le Maître d'Ouvrage de Fos Faster, qui a fait siennes les normes se rapportant à la conception des installations terrestres de gaz naturel, soit la norme française indice de classement M 51 - 002 et la norme européenne NF EN 1473 d'avril 2007, d'alléguer que, pour son projet, qui recourra aux « meilleurs standards existant dans l'industrie du GNL », les « différentes parties (de ce site) seront disposées pour permettre des arrêts et des actions d'urgence dans des zones isolées du terminal », et que les vannes d'isolement seront implantées selon un plan tel que « les fuites potentielles seraient ainsi collectées dans un réseau de puits et de bassin de rétention localisés aux endroits les plus sensibles ».

L'ensemble de ces descriptions d'équipement, de moyens et de procédés, en fonctionnement ou projetés, n'a pas été mis en cause par les participants au débat, quel que soit le mode d'expression utilisé par ces derniers. Sans doute la rareté de l'accidentologie dans cette branche industrielle, soulignée par les promoteurs et confirmée par l'administration d'Etat, et l'habitude du fonctionnement de l'installation depuis 35 ans, en sont l'explication.

Ainsi, en guise d'illustration, les promoteurs de Fos Faster ont indiqué que, toute entreprise évoluant sur un site méthanier doit s'approprier, aux fins de certification, l'ensemble des mesures *ad hoc* recensées dans le Manuel d'amélioration sécurité des entreprises (MASE), ses agents ayant, parallèlement, été astreints à suivre des formations adaptées du Groupement inter-entreprises de sécurité (GIES) qui attribue, lui aussi, des certifications individuelles, et a pour mission de définir des normes communes en matière de sécurité et de prévention opposables à tout prestataire de terminal méthanier.

> VII.2 – 2 Sur mer

• VII.2 - 2.1 Du navire méthanier

Sur plus de 60 000 acheminements de GNL effectués par navires méthaniers dans le monde au cours des quarante dernières années, il n'a été relevé aucune perte de cargaison résultant d'une collision avec un autre navire ou d'un échouement.

Ces événements n'ont jamais causé que des dommages matériels mineurs aisément réparables.

Le Maître d'Ouvrage a justifié cet état de fait par la conception uniformisée des navires méthaniers à membrane, objet de nombreuses prescriptions élaborées, édictées et tenues à jour par l'Organisation

maritime internationale (OMI), singularisée par l'existence d'une double coque, dont une cloison d'abordage, avec disposition de ballasts entre coque et double coque, de cuves cryogéniques thermiquement isolées munies de système de sécurité évitant les débordements, les surpressions ou dépressions accidentelles de gaz ainsi que les fuites, et d'installations de sécurité à bord de lutte contre les incendies.

Par ailleurs, ces transporteurs de mer subissent régulièrement des visites techniques émanant d'organismes de classification, au cours desquelles l'ensemble des équipements et structures est inspecté, leur conformité relevant de règles internationales.

Les Q MAX, d'une contenance de 267 000 m³, ou les Med MAX, d'une capacité de 75 000 m³ obéissent aux mêmes prescriptions techniques ou procédurales.

• VII.2 – 2.2 De l'amarrage du navire et du déchargement du GNL

La mise à niveau de l'appontement du projet porté par le groupement Shell Vopak et envisagé à l'extrémité de la zone du Caban, se traduirait, *a minima*, par une jetée, deux réservoirs et des équipements de regazéification pour une capacité de 8 milliards de m³ et, dans l'option maximaliste, par deux réservoirs et une jetée supplémentaires accompagnés d'installations de regazéification correspondantes.

Mais, dans tous les cas de figure, le déchargement du GNL à partir d'un navire est préparé sur la base de points de contrôle définis et imposés par la réglementation internationale figurant au Plan commun de sécurité terre-navire (PCSTN) lequel, en sus de fiches fixant les conditions et procédures d'exploitation importantes, prévoit, notamment, un plan commun d'urgence dans les différents cas d'incidents répertoriés lorsque le navire est à quai, une liaison permanente entre ce navire et la salle de contrôle du terminal et la capitainerie du port et, enfin, un mécanisme d'arrêt d'urgence du déchargement déclenché par le terminal, provoquant l'arrêt instantané des pompes du navire, l'arrêt du transport du GNL et la fermeture automatique des vannes.

La gestion de la sécurité entre le terminal et le méthanier exige aussi, pour préparer le déchargement, l'exécution, par phases successives, des six opérations suivantes : branchement d'un câble de liaison, essai des contacts radiotéléphoniques, connexion du bras gaz et des bras de déchargement GNL, activation d'un film d'eau de protection de la coque du navire sous ces derniers bras, mise en froid pendant 30 à 45 minutes des bras GNL avant l'ouverture des vannes du navire et essai du bon fonctionnement de l'arrêt d'urgence du déchargement.

Quant à la jetée, le long de laquelle le navire méthanier s'amarré, elle est pourvue d'une plateforme centrale de chargement qui supporte les bras de déchargement, lesquels sont articulés et connectés au navire par des opérateurs, ainsi que des défenses spécifiques installées en vue d'un amarrage en toute sécurité. Des anneaux à largage rapide, permettant le contrôle des opérations d'amarrage, complètent cette description.

Pour son exploitation, l'appontement est équipé de plusieurs systèmes de sécurité : un dispositif de surveillance des zones d'amarrage, un système d'alerte de dérive, un autre d'arrêt d'urgence du fonctionnement des bras articulés, ainsi que des mécanismes de détection de départ d'incendie et de fuites.

Enfin, l'accostage d'un navire bénéficie d'un système météorologique automatisé établissant les conditions de vents et imposant une distance réglementaire à respecter autour d'un méthanier à quai, lors d'un déchargement, de 80 mètres.

• VII.2 – 2.3 De la sécurité du pilotage et de la manœuvrabilité à l'intérieur du port

Certains intervenants ont saisi l'occasion du débat public pour accuser, au nom de l'impératif de sûreté, non pas le gigantisme en tant que tel des navires méthaniers que le terminal Fos Faster accueillerait (en particulier les Q MAX), mais l'inadaptation, selon eux, du lieu d'implantation dudit terminal par rapport à l'objectif ainsi assigné. Aux dires des mêmes, l'étroitesse, en ce lieu, du chenal et sa courbure feraient encourir un risque de collision aux navires engagés dans ce couloir se rendant aux terminaux minéralier, conteneurs ou pétrolier et croisant un méthanier à grand fardage en déchargement à quai.

Les professionnels de la navigation invités (le commandant du GPMM, le président des pilotes, le responsable des remorqueurs, le président des lamaners, un capitaine de navire), et l'avis favorable de la grande Commission nautique nationale ont contredit ces affirmations, assises, d'après les uns, sur des calculs approximatifs de distances. Non seulement, en effet, pour ces professionnels de la mer qui ont été consultés, « le site de Fos (...) dégage des espaces tout à fait satisfaisants pour manœuvrer », mais encore, comment admettre un seul instant que la juxtaposition des réglementations nationales (code des ports maritimes et arrêté préfectoral conjoint du préfet maritime et du préfet du département...), européennes (directive sur le suivi du trafic maritime) et internationales *lato sensu* (code maritime international) soit inopérante en la matière ?

La sûreté de navigation dans une zone portuaire encombrée, fréquentée par des pétroliers, des minéraliers, des méthaniers ou des porte-conteneurs, suppose la sécurisation des chenaux, l'adéquation du nombre de remorqueurs et la qualification des pilotes. C'est ainsi que la capitainerie du port a rappelé les mesures d'exploitation des plans d'eau et chenaux pour les navires méthaniers :

- La défense qui est faite, lorsqu'un navire méthanier est à l'approche de son quai d'accostage, à tout autre bâtiment d'entrer ou de sortir des darses 1 et 2 ;
- La proscription de principe des croisements de navires dans le chenal dragué de Fos, ce qui ôte toute pertinence à la critique émise ci-dessus ;
- L'obligation, lors du chenalage, de respecter la distance de sécurité de 900 m devant et derrière tout méthanier en mouvement ;
- La sommation, pour les navires au mouillage, de conserver un « cercle de garde » calculé en fonction, notamment, de leur taille, ceux de moins de 200 m et d'un tirant d'eau inférieur à quelque 8 mètres étant cantonnés sur le mouillage Nord avec une distance de sécurité de 0,3 mille marin tandis que, pour les bateaux « stationnés » dans les mouillages Est et Ouest du port, le cercle de garde minimal oscille, lui, de 0,3 à 0,5 mille marin.
- Ces « cercles de garde » induisent mécaniquement le nombre maximal d'unités au mouillage, soit 55 à 65, correspondant à une situation théoriquement exceptionnelle mais déjà rencontrée par le GPMM, alors qu'en régime d'activité portuaire normal, on ne compte que 5 à 6 navires, au pire une vingtaine, ainsi immobilisés ;
- La délimitation d'une zone de mouillage réservée aux grands méthaniers au Sud de la zone de mouillage Ouest ;
- La règle, posée par la capitainerie du GPMM, qui veut qu'il y ait, lors de l'accostage, trois remorqueurs, nombre ramené à deux en cas d'appareillage, le concours des remorqueurs pouvant être plus important en tant que de besoin en fonction de la météorologie, du type de vent et de l'appréciation, discrétionnaire, du pilote du navire.

Cette énumération serait par trop incomplète s'il n'était pas indiqué que :

- En matière d'évitement, les distances fixées (700 à 900 m) entre les quais d'accostage et les postes pétroliers les plus proches, telles que figurant dans les documents transmis à la CPDP par Fos Faster, la longueur des plus grands méthaniers (345 m) étant prise en considération, sont supérieures à celles arrêtées par les normes officielles, donnée qui contribue aussi à battre en brèche le bien-fondé de l'objection qui a été élevée et évoquée plus haut ;
- Dans certaines circonstances, l'accostage d'un méthanier pourrait être différé, aucune manœuvre simultanée n'étant, en outre, autorisée entre l'appontement Fos Faster, lorsqu'un navire méthanier viendrait à y accoster, et les postes pétroliers basés en face, étant également précisé que la circulation dans les chenaux d'accès aux darses 1, 2 et 3 serait interrompue ;
- Les remorqueurs, enfin, travaillent en régime d'alerte permanente, à l'instar des équipes de la station de lamanage de Fos basée à moins d'un mille du (futur ?) terminal de Fos Faster et des techniciens de la vigie de Port-de-Bouc, commise, elle, à la surveillance radar des mouvements et mouillages des bateaux.

Il a été fait observer par certains que la législation française était muette sur la confection d'études de risques quantifiés relatives aux navires situés en rade, en mouvement dans une darse ou, plus généralement, naviguant dans un espace maritime à proximité des ports, ce qui exclut en conséquence l'analyse, dans un document unique, des risques liés aux terminaux et de ceux, dont la gestion est du ressort de la capitainerie du port, induits par les méthaniers en mouillage dans la rade.

Sont apparus également des reproches dénonçant les conditions météorologiques, *a priori* réputées les plus favorables, qui auraient servi de paramètre à la simulation des manœuvres d'accostage telle que consignée dans les conclusions de l'étude de SOGREAH commandée par le Maître d'Ouvrage. Celui-ci, pour sa défense, a fait valoir que le vent de direction Nord/Nord-Ouest de 29 nœuds, soit environ 54 km/h, intégré dans la modélisation, ne pouvait être regardé comme hypothèse des plus favorables, d'une part, parce que un tiers des fréquences des vents de Nord ont une vitesse supérieure à 8 m/s (environ 29 km/h ou 15,5 nœuds), seuil très en deçà de celui pris en compte dans la simulation et, d'autre part, parce que l'hypothèse retenue a été, au surplus, associée à une théorisation d'accostage d'un navire après retournement.

L'industriel a, en renfort, soutenu que les conclusions de l'étude de manœuvrabilité associée avaient prouvé que cette opération d'accostage, ainsi simulée, pouvait être menée à bien dans des conditions de vent atteignant jusqu'à 66 nœuds en rafales (soit de l'ordre de 120 km/h) au moyen de quatre remorqueurs. Il a également été ajouté que ces calculs et leurs incidences avaient été établis par les pilotes du GPMM avec le concours du commandant du port.

Mais, plus en phase avec les auteurs de la critique, le promoteur du projet Fos Faster a précisé, *in fine*, qu'il était en effet « prévu d'effectuer des essais supplémentaires sur simulateurs des manœuvres d'accostage en prenant en considération des vents de direction Sud et Sud-Est avec différentes forces » et qu'il ne se refusait pas à l'idée de traiter des effets issus « de(s) condition(s) extrême(s) ».

VII.3 – Les impacts sur l'air, la mer et la santé

La question est sensible face à des projets industriels de cette importance, surtout dans une zone qui comporte de nombreux établissements classés SEVESO. Mais, plus que le projet lui-même, les interrogations et les inquiétudes ont surtout porté sur l'effet cumulé des rejets et des pollutions sur la qualité de l'air, sur la qualité de l'eau et sur la santé des populations.

Dans son dossier, Fos Faster a consacré un chapitre à cette problématique, pour laquelle a été tenue une réunion publique. Très vite, tant en réunion que dans les questions et cahiers d'acteur, le débat a dépassé le simple cadre de Fos Faster pour déboucher sur des réflexions sur la qualité de l'air, de l'eau dans la zone de Fos et sur la situation sanitaire des populations.

Le Maître d'Ouvrage avait aussi évoqué les impacts environnementaux de la phase de chantier, en particulier, à cause du trafic de camions et fait état de sa volonté de limiter les émissions de poussière en procédant au bâchage des camions, à l'arrosage des voies d'accès en temps de grande sécheresse et, en recherchant, autant que faire se peut, des modes de transport alternatifs, en particulier par voie maritime.

La sécurité des travailleurs, sur un chantier très particulier, a aussi été mise en avant.

Dans son dossier, Fos Faster a expliqué, dans un paragraphe consacré aux « Impacts possibles sur la qualité de l'air et les effets sur le changement climatique », qu'en fonctionnement normal, le terminal ne produit quasiment aucune émission de gaz à effet de serre, grâce au recyclage des vapeurs de GNL et la limitation du nombre d'interconnexions prévues sur les tuyauteries.

Lors des travaux de maintenance, il peut être nécessaire de brûler une partie du gaz naturel émis ; le gaz naturel résiduel est purgé avec de l'azote et évacué dans l'atmosphère dans des proportions très réduites. En situation d'urgence, le GNL pourrait être évacué dans l'atmosphère sans être brûlé pour garantir la sécurité des installations.

Cette particularité des terminaux méthaniers a été rappelée à plusieurs reprises par le Maître d'Ouvrage lors des réunions publiques.

Plusieurs cahiers d'acteur en ont aussi pris acte, celui d'Europe Ecologie et celui de l'Union régionale vie et nature, reconnaissant que les rejets atmosphériques sont minimes, ce qui n'induit pour autant pas une parfaite innocuité des projets.

> VII.3 – 1 Des effets cumulatifs mal évalués sur la qualité de l'air

Cette préoccupation est revenue souvent, tant au cours des réunions publiques que dans les cahiers d'acteur ou les questions écrites, une préoccupation d'autant plus forte que les différents acteurs du débat ont pointé l'absence de toute étude épidémiologique fiable et récente sur l'état sanitaire des populations.

La réunion commune du 23 septembre visait à essayer de répondre à ces interrogations. Sont intervenus sur ce thème, à la demande de la CPDP, M. Jean-François MAURO, Directeur d'Airfobep, association agréée de surveillance de la qualité de l'air, ainsi que M. Jean-Luc LASALLE, de la Cellule interrégionale épidémiologique (CIRE) et le docteur Arlette DANZON, de l'Institut national de veille sanitaire (INVS).

Le représentant d'Airfobep a immédiatement annoncé qu'il pouvait faire un état des lieux, mais sans se prononcer sur l'impact éventuel des futures installations. Il a ensuite rappelé dans quelles conditions travaillait l'association : en collaboration étroite avec les collectivités locales, les services de l'Etat, des représentants du monde industriel et du milieu associatif, réunis dans quatre collèges différents. La principale mission d'Airfobep est la mesure de la qualité de l'air, et la vérification des concentrations de gaz polluants dans l'atmosphère conformément à des critères définis à 80% par la réglementation européenne. Ces observations sont obligatoirement publiées de manière à informer la population. S'ajoute, spécificité locale, le dispositif STERNES qui permet de déclencher des mesures de réduction des émissions industrielles en situation de risque de pollution ou de pollution avérée par le dioxyde de soufre. L'exposé a montré, à travers des graphiques, les différentes sources de pollution atmosphérique dont les activités industrielles sont l'une des composantes et, grâce à des analyses et des outils de plus en plus précis, l'émergence de nouveaux polluants : Composés organiques volatils, particules en suspension PM 10, métaux lourds, Hydrocarbures aromatiques polycycliques. Les mesures effectuées dans le temps distinguent pollution de fond (moyenne sur l'année) et pollution de pointe (constatée sur un laps de temps très court, 1 heure environ).

Sur la zone de Fos, les études ont montré une pollution principale par les particules en suspension, notamment sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône et sur l'ensemble du département, voire de la région PACA, une pollution par l'ozone qui dépasse les indicateurs réglementaires tant en pollution de fond qu'en pollution de pointe.

Cet exposé a permis aux habitants et associations d'exprimer leurs inquiétudes sur la pollution déjà présente sur le territoire et de pointer, selon eux, les « lacunes » de l'information :

- zones où n'existent pas de mesures ;
- prise en compte insuffisante de la rose des vents ;
- absence de mesure systématique, sauf en un point, des particules PM 2,5 voire inférieures qui pénètrent davantage dans les poumons et sont donc plus nocives pour les populations ;
- demande de suivi de polluants autres que les polluants réglementaires et, en particulier, des réactions susceptibles de se produire entre l'ozone et la fraction de composés organochlorés qui proviendraient de l'installation Fos Faster.

Sur ce dernier point, il a été précisé que la législation en vigueur imposait des mesures dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants, mais que, pour autant, dans la mesure où les financements le permettraient, Airfobep prévoyait de développer localement des observations de particules de plus en plus fines.

> VII.3 – 2 Les conséquences sur la santé

Cette question, très liée à la précédente, a permis aussi de faire ressortir la profonde préoccupation de populations déjà confrontées à d'importants rejets industriels et plus inquiètes du cumul des installations que des projets eux-mêmes.

La CPDP avait fait intervenir deux experts pour faire le point sur les données sanitaires et épidémiologiques disponibles pour le golfe de Fos.

Monsieur Jean-Luc LASSALLE, ingénieur au CIRE (Cellule interrégionale épidémiologique) de l'Institut de veille sanitaire en région PACA, a fait état d'une abondante littérature générale sur les liens entre pollution atmosphérique, affections respiratoires et cardio-vasculaires et cancers. Les études sont moins nombreuses sur les effets de la pollution industrielle et portent surtout sur les enfants (affections des voies respiratoires) et sur les cancers chez les adultes, mais les résultats ne sont pas toujours cohérents.

S'agissant plus spécifiquement du territoire de Martigues, un certain nombre d'études, disponibles sur le site du CIRE PACA, n'ont pas montré de surmortalité significative par rapport à la région PACA ; elles ont montré en revanche une surmortalité par cancer chez les jeunes et chez les hommes mais qui se retrouve sur l'ensemble du département. Il y a cependant une surmortalité masculine par cancer de la plèvre autour de Port-de-Bouc liée à l'amiante.

On peut observer cependant plus d'hospitalisations pour les hommes et les femmes pour des affections cardio-vasculaires et respiratoires, mais moins pour cancers que sur l'ensemble de la région PACA. Une étude sur la consommation nationale de médicaments antiasthmatiques réalisée en 2004 a placé les Bouches-du-Rhône au deuxième rang avec des taux importants pour les zones d'emploi d'Aubagne et de l'Étang de Berre. On a également constaté un surcroît d'admissions liées à l'asthme aux urgences de l'hôpital Nord de Marseille au moment des pics de pollution à l'ozone ; un comité technique regroupant le CIRE, des associations locales et des professeurs de médecine, conduit une étude sur la pollution de l'air et les hospitalisations autour de l'Étang de Berre dont les résultats devraient être disponibles début 2011.

Le docteur Arlette DANZON, de l'INVS, a présenté ensuite le dispositif des registres des cancers, dispositif encadré par le comité national des registres et la CNIL. Les registres peuvent être généraux ou spécialisés (types de cancer, cancer de l'enfant) et ils couvrent actuellement 20% du territoire. La région PACA n'est pas concernée, mais des projections permettent d'établir que les taux d'incidence régionaux sont inférieurs aux taux nationaux. La création de registres à l'échelle régionale ou locale se heurte pour l'instant à des obstacles méthodologiques et financiers.

Ces éclaircissements n'ont pas complètement satisfait les personnes présentes dans la salle, médecins et représentants d'associations, qui ont pointé l'absence d'études récentes et centrées sur la zone, ce qui est à même d'alimenter toutes les craintes des populations, souvent persuadées qu'elles ne disposent pas de toutes les informations. Un médecin a fait état d'un grand nombre d'affections cancéreuses, cardio-vasculaires et respiratoires, inquiétantes, mais sans apporter de précisions chiffrées à son affirmation.

Un intervenant a demandé si une étude de bio-imprégnation (sang et cheveux), assez facile et moins coûteuse à mener, était envisageable ; une étude nationale est envisagée, mais se heurte encore à des obstacles techniques et financiers, mais le CIRE et l'INVS se déclaraient prêts à y participer.

Cette préoccupation est apparue aussi dans trois questions posées sur le site de la Commission, mais avec, toujours, le sentiment que le problème dépassait largement les seuls projets Fos Faster et Fos Tonkin.

Il est notable que le projet Fos Tonkin a provoqué moins de questions sur ces sujets, dans la mesure où il a été clairement compris qu'il ne s'agissait pas d'un ajout industriel, mais du remplacement d'une installation existante par un réservoir plus moderne, et, donc, à la limite, moins polluant.

> VII.3 – 3 L'impact sur l'eau

Cet aspect extrêmement complexe du projet sera abordé au cours d'un paragraphe spécifique.

Au cours de la réunion du 23 septembre, Madame Marie-Christine BERTRANDY, de la Direction Départementale des territoires et de la mer, a replacé son intervention dans le cadre de la Directive cadre sur l'eau (DCE) qui fixe un objectif de bon état des eaux d'ici à 2015 ou 2021. Le golfe de Fos devra lui aussi s'y conformer.

Les observations disponibles à ce jour et constamment réactualisées sont le fait du ministère de l'Environnement, du GPMM et de l'IFREMER. Le diagnostic d'une campagne effectuée en 2006 montrait une bonne qualité des eaux en termes de descripteurs biologiques et de descripteurs chimiques.

Les coquillages sont un bon indicateur et les zones de production conchylicoles sont suivies par le réseau de suivi microbiologique (REMI) et le réseau de suivi du phytoplancton ; dans le premier cas, les coquillages de Carreau doivent subir un traitement en station de purification, essentiellement à cause des apports du Rhône ; en 2009-2010, les seuils d'alerte sanitaire ont été dépassés à plusieurs reprises sans que soient trouvées de toxines à des niveaux de concentration imposant des fermetures ou des interdictions de collecte. On a constaté aussi une amélioration sensible de la concentration des métaux et la zone de Carreau est dorénavant en dessous des seuils réglementaires.

Les principales inquiétudes sont apparues cependant sur la chloration de l'eau et sur les risques que pouvaient entraîner les échanges d'eau chaude et d'eau froide, tous points qui sont abordés dans une autre partie du rapport.

VII.4 – Le projet

Défini lors de la saisine de la CPDP et traduit dans le dossier mis à disposition du public, le projet de création à Fos-sur-Mer d'un terminal méthanier par Fos Faster LNG Terminal SAS consisterait à développer, sur une emprise maritime remblayée de 19 hectares, un terminal d'une capacité annuelle de regazéification de 16 milliards de m³ de gaz naturel, dans sa version maximale :

- livrés à partir de deux appontements capables d'accueillir les plus grands navires méthaniers en circulation aujourd'hui (Q max de 270 000 tonnes et de 345 mètres de long) ;
- stockés dans 4 cuves cryogéniques identiques de 180 000 m³ ;
- injectés après regazéification dans le réseau national de transport exploité par GRTgaz.

L'investissement prévu serait dans sa version maximale de 1,2 milliard d'euros.

Le Maître d'Ouvrage a précisé qu'en fonction d'éléments économiques et de marché, il envisagerait de réaliser une première phase équivalente à la moitié du projet, à savoir une capacité de traitement de 8 milliards de m³, avec 2 cuves implantées sur 13 hectares gagnés sur la mer et un appontement, pour un investissement total de 800 millions d'euros.

La réalisation de ce terminal impliquerait la réalisation de travaux de dragage pour augmenter le tirant d'eau et permettre l'amarrage des méthaniers.

La mise en service de cette première phase pourrait intervenir fin 2016.

> VII.4 – 1 Le raccordement du terminal au réseau de transport

GRTgaz assure au niveau national le transport du gaz naturel.

Cette filiale de GDF SUEZ a vocation à être le partenaire de Fos Faster pour ce qui est de la construction du pipeline reliant le futur terminal Fos Faster au réseau existant et qui arrive au lieu dit « La Fossette » à Fos-sur-Mer. Ce pipeline serait complété par une station de comptage et d'odorisation du gaz, obligatoire en France. Ces structures seraient implantées sur les terrains concessions de Fos Faster, sur le Caban Sud.

Lors de la réunion publique du 18 novembre, GTRgaz a indiqué que deux tracés étaient proposés. L'un pourrait passer par la route de desserte du Caban, traverser le lieu dit Tonkin, franchir le canal du Rhône puis rejoindre le carrefour de la Fossette, en longeant la route de Port-Saint-Louis-du-Rhône. L'autre, après la route de desserte du Caban, franchirait la darse 1, passerait au Sud pour traverser le site d'ArcelorMital, bien au Nord des hauts fourneaux, pour rejoindre le poste de connexion au réseau dit des Flamants.

GRTgaz a insisté sur la conception des ouvrages et notamment celui de la canalisation qui doit offrir des conditions de sécurité maximales tout en respectant l'environnement.

Les travaux dureraient 10 mois pour un coût de 60 à 70 millions d'euros, pris en charge par GRTgaz.

Les interrogations du public ont porté sur :

- Le choix du site
- Le périmètre du projet
- Le traitement du gaz
- Les impacts humains, environnementaux et techniques induits par le projet
- Le chantier
- Le calendrier et les modalités d'après-débat.

> VII.4 - 2 Le choix du site

Les raisons qui ont conduit le Maître d'Ouvrage à choisir Fos-sur-Mer ont été fortement critiquées par nombre d'associations, quelques particuliers et des communes, notamment celle de Port-St-Louis-du-Rhône. Ces derniers ont contesté l'implantation d'un nouvel acteur industriel, de surcroît classé SEVESO risque haut, dans une zone déjà encombrée et polluée. Ces oppositions sont principalement dues au refus de voir le projet s'implanter sur une plateforme gagnée sur la mer.

En effet, nombre de contradicteurs ont tempéré leur opposition en se disant pouvoir être favorables à ce projet, dès lors qu'il serait construit sur la terre, avec certains aménagements.

D'autres intervenants, partisans de solutions alternatives douces, ont condamné le gigantisme du projet, eu égard aux besoins du marché et à l'indispensable préservation des ressources fossiles.

Ce sentiment exprimé par le public s'est manifesté tout au long du débat comme un fil conducteur de la contestation.

A l'inverse et en réponse à ces contestations, les arguments déployés par le Maître d'Ouvrage, par le GPMM et par la plupart des économistes ont été de plusieurs ordres :

- la situation privilégiée du site de Fos-sur-Mer, la mieux positionnée dans le bassin méditerranéen pour une entrée sur l'Europe et par rapport aux sites d'exploitation gazière des pays producteurs ;
- l'abondance des ressources fossiles gazières évaluées à plus de 200 ans ;
- la création d'emplois, principalement durant la phase du chantier ;
- le faible enjeu environnemental, hors période de chantier ;
- les garanties données quant à la préservation des parcs conchylicoles et des ressources halieutiques avec une attention particulière accordée à la biodiversité marine et terrestre.

Ces arguments et promesses sont restés peu convaincants et n'ont pas rassuré les contestataires campés sur leur opposition au projet à cet endroit, sur une emprise maritime.

Il est indéniable que l'amalgame qui a été fait, consciemment ou pas, entre des usines véritablement polluantes, des réalisations non désirées comme l'incinérateur de Marseille Provence, des complexes de stockages pétroliers, des raffineries (toutes ces industries classées SEVESO risque haut) et la création d'un nouveau terminal méthanier, présenté comme moins « impactant » que les précédents, a participé grandement à ce sentiment de défiance, qu'il appartiendrait à Fos Faster de prendre en considération s'il persistait dans ses intentions. L'exaspération est telle qu'on pourrait être amené à se demander si elle ne serait pas la même vis-à-vis de tout nouveau projet, qu'il soit industriel ou pas (IKEA en est la preuve), hormis des projets à caractère tertiaire pourvoyeur de beaucoup d'emplois.

D'une manière plus spécifique, l'emplacement pressenti a été mis en cause au motif que la plateforme remblayée créerait des perturbations sur la courantomie existante et une gêne, voire un risque, pour les mouvements des navires (les Q. max notamment), mais cette dernière affirmation a été réfutée par les pilotes du GPMM qui ont assuré maîtriser parfaitement les manœuvres d'appontage, quelle que soit la direction des vents et quels que soient les types de navires.

A une question portant sur la possibilité d'implanter les réservoirs sur la terre ferme et procéder depuis un appontement spécifique marin au transfert du GNL par des conduites fixes sous-marines, souterraines ou aériennes, en lieu et place des habituelles pipes de raccordement souples et amovibles, Fos Faster a répondu que cette solution était techniquement réalisable, tout en induisant un certain nombre de contraintes dues au passage de canalisations cryogéniques au sein de la presqu'île du Caban. Cette solution aurait donc une incidence certaine sur le coût final de cette création qui obérerait sa rentabilité.

Le GPMM a indiqué que cette technique serait génératrice de risques industriels, avis confirmé par la DREAL qui refuserait ce type de canalisations cryogéniques aériennes ou enterrées, éloignées du terminal de regazéification, en se référant au projet Exxon-Mobil.

Des voix se sont également élevées pour dire que ce projet affaiblirait un peu plus l'attrait touristique de la région (entrée de la Camargue) et augmenterait, à terme, l'exode des populations locales. La population serait lasse de vivre dans une zone surindustrialisée, sans bénéficier, en retour, d'emplois et de retombées significatives (équipements sociaux, aménagements routiers...).

> VII.4 – 3 Le périmètre du projet

Au cours des deux premières réunions, des questions récurrentes ont porté sur le périmètre réel du projet soumis au débat, les contributeurs relevant que le Maître d'Ouvrage focalisait sa présentation sur ce qui pourrait n'être que la première phase de ce projet (13 hectares, 2 réservoirs...) sans présenter la globalité de l'opération, telle que soumise à la CNDP lors de la saisine.

Pour lever toute ambiguïté, la CPDP a demandé au Maître d'Ouvrage qu'il se conforme, lors de ses interventions, au contenu de la saisine, avant d'évoquer le phasage envisagé pour la réalisation du projet.

Cela étant, ce dernier a précisé que ce serait le marché qui déciderait de l'évolution du complexe méthanier et qu'il n'était pas en mesure, aujourd'hui, de dire quelle pourrait être la mise en œuvre réelle de ce projet.

L'emprise foncière totale concédée par le GPMM est de 72 ha, dont 16 ha terrestres et 56 ha maritimes. Elle inclut la plateforme avec sa prise au sol sous mer, les appontements, le chenal d'arrivée et les installations techniques afférentes au traitement du gaz.

> VII.4 – 4 La technique de réchauffage du gaz naturel liquéfié

Au cours du débat, lors des questions orales, écrites ou par cahiers d'acteur interposés, les nombreux intervenants se sont principalement interrogés sur les technologies choisies par le Maître d'Ouvrage pour regazéifier le GNL.

Au-delà des problèmes de sécurité liés au déchargement du GNL, que le Maître d'Ouvrage a assuré maîtriser et qui n'ont pratiquement pas fait débat, la principale interrogation a porté sur le processus de regazéification du gaz naturel. La technologie choisie utilise, au travers d'un échangeur et par effet de ruissellement, l'eau de mer pour réchauffer le GNL qui est à -162°C et, ainsi, provoquer sa regazéification. Cette technique de réchauffement du GNL, en circuit ouvert, conduirait à une diminution de la température de l'eau de mer de 5°C à 7°C par rapport à l'état initial, lors de son rejet dans son milieu naturel. Par ailleurs, cette eau de mer subirait un traitement par chloration pour éviter le développement d'algues dans les tuyaux. La technique choisie serait par l'électro-chloration de l'eau de mer (transformant naturellement le sel marin en chlore).

Cette contrainte de chloration de l'eau, prélevée puis rejetée, dans le but de limiter le développement d'organismes dans les circuits, est combattue par nombre d'intervenants, au prétexte qu'il porterait atteinte à l'équilibre phytosanitaire du milieu marin et que, par effet cumulatif, en additionnant les rejets des autres industriels utilisant ce procédé, il modifierait son biotope.

S'ajouterait une menace potentielle pour la conchyliculture, située à quelques encablures dans l'anse de Carteau.

Les experts consultés lors des réunions publiques, tout en s'accordant sur les très faibles impacts de ces rejets, eu égard aux masses en présence, n'ont cependant pas totalement écarté, à terme, un possible risque sur la biodiversité.

> VII.4 – 5 Les impacts humains, environnementaux et techniques du projet

Formulés tout au long du débat, sous différentes formes, les nombreuses interrogations et les commentaires relatifs aux impacts humains et environnementaux du projet ont constitué l'essentiel des échanges.

Les réponses du Maître d'Ouvrage, celles du GPMM ou des experts n'ont pas, semble-t-il, apaisé les craintes des intervenants qui n'ont eu de cesse de réclamer des explications, des études ou des expertises plus approfondies qui garantiraient la quasi-neutralité du projet sur l'environnement.

La teneur des échanges sur la sécurité, la santé et la biodiversité est développée dans des chapitres dédiés à ces thèmes.

Les aspects techniques, non liés au chantier proprement dit, ont porté sur la circulation maritime, déjà évoquée au chapitre VI-3, la technologie de réchauffement du gaz naturel liquéfié (chapitre VI-5), la pollution visuelle et l'impact sur la productivité du parc éolien voisin.

Pour ce qui concerne la pollution visuelle, induite par la construction de deux à quatre réservoirs d'une hauteur de 50 mètres sur une base de 90 mètres de diamètre, la hauteur de ces cuves a été considérée comme excessive en comparaison de celles de Fos Cavaou qui culminent à 39 mètres et qui sont situées sur la même façade maritime.

Fos Faster a justifié les dimensions présentées en arguant du fait que les navires venant approvisionner ce terminal seraient les plus grands du monde et que leur capacité nécessitera impérativement un stockage de 360 000 m³. D'où le postulat de deux réservoirs de 180 000 m³. Partant du fait qu'actuellement, les techniques de construction ne permettent pas d'envisager des cuves dont la base serait supérieure à 90 mètres, une règle de trois détermine la hauteur. Fos Faster indique qu'une capacité de stockage inférieure rendrait le projet inopérant compte tenu de la capacité des navires méthaniers appelés à venir transférer leur cargaison de GNL sur ce terminal.

Le Maître d'Ouvrage s'est efforcé, sans convaincre les contradicteurs, de montrer, à partir de photomontages, que les réservoirs se fondraient dans le paysage. Ceci a été réfuté par un intervenant, autres photos à l'appui. Fos Faster a indiqué qu'il n'entendait pas modifier la capacité des réservoirs et donc, leurs dimensions, car cette capacité conditionne à la fois la viabilité économique du projet et la stabilité structurelle des réservoirs.

Dans une moindre mesure, un intervenant a relevé que les éclairages du complexe aggraveront de nuit la pollution lumineuse de la zone. Cet argument n'a pas été relevé par ailleurs.

S'agissant des impacts collatéraux, l'exploitant des éoliennes implantées à plus de 300 mètres du projet a parlé d'une possible perte d'efficacité et de vieillissement prématuré de ses installations, dus à l'écran formé par les cuves et aux turbulences engendrées par celles-ci. Il a évoqué un probable contentieux et a demandé que des études soient réalisées pour démontrer la pertinence de ce qu'il a avancé. Dans sa réponse, le Maître d'Ouvrage s'est dit étonné de cette affirmation « non justifiée », en contradiction avec les consultations préalables, faites en application du règlement du GPMM et qui ont été prises en compte dans le dossier soumis au débat. Il a considéré qu'il n'y avait pas, pour lui et à ce jour, matière à contentieux potentiel.

Pour autant, la Compagnie nationale du Rhône, propriétaire des éoliennes en cause, a maintenu son affirmation et a adressé un courrier recommandé le 3 décembre 2010 à Fos Faster LNG Terminal SAS pour la mettre en garde sur les perturbations qu'engendrerait la construction des réservoirs de 50 mètres de haut sur le fonctionnement et la production des quatre éoliennes. Copie de ce courrier a été adressée à la CPDP.

Dans un autre registre, les pêcheurs ont affirmé que l'emprise maritime projetée affecterait et restreindrait leur activité car elle se situe sur une zone particulièrement poissonneuse. Jusqu'à lors, personne n'avait indiqué que cette zone, qui pourrait être remblayée pour faire place au terminal méthanier de Fos Faster, était particulièrement poissonneuse. Le Prud'homme des Pêches a déploré une nouvelle atteinte portée à leur domaine d'exploitation.

VII.5 - La mer, l'emprise du projet, la courantologie, la géologie, la sismicité

Ce thème peut être considéré comme le « substrat » sur lequel s'implantera le projet Fos Faster. Par rapport au thème suivant « Biodiversité marine et usages de la mer », il en constituera le milieu physique. On pourrait parler de « biotope » (dimension physico-chimique et spatiale d'un écosystème) comme le considèreraient les océanographes biologiques, soit l'environnement du milieu vivant. Les interactions entre les deux thèmes auront été notables.

De ce qui précède, il a été permis d'envisager que les environnementalistes au sens le plus large et, bien entendu, les associations au sein desquelles ils se regroupent fussent, des acteurs majeurs, issus de la « société civile ». Leur implication s'avérait, *a priori*, non seulement importante, mais plus encore, indispensable dans le cadre d'un débat public. On était en droit de considérer que le départ volontaire de ces associations lors de la première réunion ne pouvait qu'être regretté. Bien que quelques membres de ces associations aient, par la suite, participé très activement aux débats, à titre individuel et uniquement à partir de la salle, leur connaissance du milieu aurait davantage compté dans le cours des débats si elles ne s'étaient point retirées.

Enfin, bien que ce thème fût traité sous l'angle privilégié du projet Fos Faster, la coexistence de deux CPDP (projets Fos Faster et Elengy), les réunions communes, notamment les trois premières, firent qu'il ne fut pas toujours possible de séparer les prises de position, questions, réponses, avis, cahiers d'acteur, etc., découlant de ces débats en fonction de l'une ou l'autre de ces deux CPDP. On a pu même avancer que cela n'était pas forcément préjudiciable à l'un ou à l'autre des deux Maîtres d'Ouvrage, tant furent-ils, de fait, intriqués aux points de vue géographique et industriel. En revanche, et cela s'est vérifié à maintes reprises tout au long des réunions, un troisième protagoniste, le Grand Port Maritime de Marseille, se trouva impliqué en tant que partie prenante, à tel point qu'il pouvait être considéré comme un allié objectif des Maîtres d'Ouvrage par les participants au débat, compte tenu des relations constantes parce qu'obligées qu'il entretenait avec eux.

> Comment le débat a traité ce thème ?

Dès la réunion d'ouverture commune au deux CPDP (09/09/10), lors de la première présentation du projet Fos Faster, ce qui, selon son Président, n'était qu'« une première approche », des questions précises ont été posées au Maître d'Ouvrage concernant le volume d'eau utilisée pour le « processus », sa température à la prise, puis au rejet, la chloration pour éviter la formation de « salissures biologiques ». Toutes ces questions sont réapparues au fil des réunions. Elles ont d'emblée semblé constituer une des trames fortes qui structura le débat. Il a été bien évident et les intervenants y ont bien insisté, que ces problèmes présentèrent une importance centrale pour la réalisation du projet en cause. Il faut bien préciser qu'il ne s'agissait pas, en l'occurrence, de simples questions. Effectivement, tout ce qui aura été décidé dans ce cadre aura des répercussions en chaîne sur la dynamique des masses d'eau dans le golfe de Fos, y compris la courantologie, et subsidiairement, sur la qualité des eaux et les possibles préjudices au milieu vivant, y compris les pêches et élevages marins. On a pu considérer que, dès cette réunion, un débat concernant les problèmes environnementaux, tant physiques que biologiques, avait été lancé. On a retrouvé, par la suite, les mêmes questionnements et les mêmes craintes que le Maître d'Ouvrage s'efforçât d'apaiser, s'exprimant au cours des réunions publiques, ou par l'intermédiaire de questions écrites, d'avis et des quelques cahiers d'acteur, lesquels ont retenu l'attention du Maître d'Ouvrage. Il a été préféré de traiter ces expressions du public dans le cadre le plus approprié, et non nécessairement, dans le « tempo » précis de leur apparition.

Au cours de la deuxième réunion (16/09/10), centrée sur la politique énergétique et la stratégie du GPMM, le projet ne pouvait qu'être marginalisé, l'intérêt du débat étant en fait centré sur le GPMM y compris sa position vis-à-vis du projet. Toutefois, des discussions ont porté sur l'implantation de Fos Faster, de l'ordre de 19 hectares, à l'extrémité d'un vaste terre-plein, par construction sur le DPM. Quelques personnes ont avancé plus tard qu'un tel chantier, notamment les dragages pour permettre l'accostage des méthaniers, aurait des impacts non négligeables sur l'équilibre général des eaux du golfe, en particulier sur la courantologie. Quelques données sur la nature géologique des fonds ont été fournies, concernant, notamment, les risques possibles liés aux vases et matériaux meubles. La sismicité, sommairement abordée par le GPMM, n'avait, pour l'instant, pas « fait débat ».

Ce n'est qu'au cours de la troisième réunion (23/09/10), consacrée aux « Risques industriels et aux impacts sur l'air, l'eau et la santé », que s'est concrétisée, parfois de manière vigoureuse, une opposition au projet Fos Faster. Cette opposition s'était plus spécialement cristallisée sur les pollutions de l'air et les problèmes de santé publique qui en découleraient. Pour s'en tenir à l'eau, l'exposé d'une représentante des services de l'Etat, extrêmement documenté, parfois ardu pour de non-spécialistes, sur la qualité de l'eau de mer dans le port de Fos, devait permettre de préciser, de manière concrète, l'état du milieu marin dans le golfe de Fos. Cet état des lieux découlait d'études conduites ou exécutées par l'IFREMER en liaison étroite avec des laboratoires de recherche publique (Unités mixtes de recherche CNRS/Université), dans le cadre de programmes nationaux parfois indépendants de la problématique traitée ici. Pour s'en tenir à l'essentiel, les descripteurs biologiques (benthos, plancton) furent considérés comme de bonne qualité. Les descripteurs chimiques (DCO, oxygène, polluants, turbidité, etc.) le seraient aussi. Les sédiments dans les darses apparaissaient peu contaminés, les raisons en étant rapidement exposées. L'ensemble de ces données fut extrêmement utile lorsqu'il s'est agi de les confronter avec le thème suivant (biodiversité). Pour l'heure, il a fallu bien préciser, à la suite de questions de la salle, que les dépassements des taux bactériens par rapport aux normes étaient accidentels et contrôlés et, surtout, que pour les polluants, on observait leur nette diminution depuis plusieurs années et que certaines contaminations « historiques » (tributylétain par exemple) ne concernaient pas les darses du port de Fos. La chloration, et plus particulièrement l'électrochloration, fut un sujet d'inquiétude, déjà abordé et qui le fut à nouveau. Un cahier d'acteur avait été établi par une association (FIDEA) extérieure au département, indépendante de celles qui avaient quitté le débat public. Des suggestions avaient été proposées pour réduire les effets nocifs sur le milieu et éventuellement sur la santé humaine de composés chlorés. Fos Faster fut sollicité pour répondre à ces questions, ce qu'il fit sans forcément convaincre les intervenants. On devait retrouver dans les questions écrites et dans les avis, redondants, les fortes inquiétudes émises « à chaud » au cours de la réunion. Cette troisième réunion fut l'occasion d'envisager pour la première fois, de manière un peu excentrée, la sismicité. Il a fallu attendre que ce problème soit abordé par un intervenant de la salle, dans le cadre de la classification SEVESO et des plans qui en découlent. Cette sismicité serait liée à la faille Cavaillon-Salon qui se poursuivrait jusque dans le GPMM. Les risques seraient majeurs et viendraient accroître ceux liés aux risques industriels au sens strict. Cette approche du risque sismique aurait été réévaluée depuis 2003 par le BRGM. Cette étude serait plutôt rassurante au niveau local. Le public n'a pas paru rassuré pour autant.

La quatrième réunion (5/10/10) avait pour thème le site d'implantation du projet Fos Faster. Seule la première partie de cette réunion thématique a été traitée pour l'instant, exclusivement réservée au Maître d'Ouvrage. Il s'agissait d'une présentation générale du projet avec un focus sur les enjeux liés à la mer, la courantologie, la géologie et la sismicité. Bien que ces sujets aient été déjà abordés lors des réunions précédentes, ils prenaient toute leur ampleur du fait même qu'ils se concentraient sur le projet lui-même. Le Maître d'Ouvrage reprenait l'ensemble des différentes facettes du projet, en les détaillant pour en fournir une vision générale, tout en se focalisant plus spécialement sur les enjeux et les risques potentiels liés à la thématique de la réunion. A plusieurs reprises, a eu lieu la confrontation de deux approches conduisant à deux « expertises », l'une basée sur une démarche de type scientifique ou « ingénierale », éventuellement théorique, l'autre issue d'une connaissance pratique, éventuellement intuitive du terrain, présentée par des acteurs locaux, basée sur leurs observations ou leur vécu, appelant « au bon sens » : « Je ne crois que ce que je vois ». Ces deux démarches, scientifique ou sensitive, se sont tout d'abord vivement heurtées sur la courantologie dans le golfe de Fos. Les acteurs locaux contestèrent la validité des modèles et la réalité de leurs conclusions, présentés par le Maître d'Ouvrage, tant par vent de mistral que par temps d'est, ce dernier très insuffisamment étudié, voire ignoré selon eux. L'expert de Fos Faster s'était efforcé d'expliquer son modèle mathématique et d'exposer ses arguments basés aussi sur des observations et mesures sur le terrain, c'est-à-dire « la réalité physique ». « C'est impossible », fut entendu maintes fois à titre de contradiction. Il est, bien entendu, regrettable que l'expert commis par la CPDP

n'ait pu, en raison d'un très grave problème familial, participer au débat. Ses compétences et sa grande connaissance du secteur de Fos, pour lesquelles il avait été invité, auraient apporté davantage de sérénité. Il fut, bien entendu, à nouveau question du chlore, des procédés de chloration et des dangers inhérents. Un cahier d'acteur a été présenté par l'association FIDEA présentant ses arguments tendant à mettre en évidence la dangerosité du chlore et des multiples composés, ainsi qu'un article à caractère journalistique (*World Nuclear News*) avançant que ce type de traitement était interdit aux Etats-Unis. Les conclusions de cette association devaient être reprises, y compris après le départ de son porte-parole, par plusieurs participants à la réunion. Ce cahier d'acteur, ambitieux, ne présentait pas moins de trois propositions visant à réduire l'utilisation du chlore ainsi qu'un « problème physique associé », à savoir « le gaspillage d'énergie », lors de l'échange thermique frigories/calories, ceci en maximisant les synergies énergétiques avec d'autres opérateurs présents dans le voisinage du projet. Cet aspect des choses devait être repris, de manière centrale, au cours de l'Atelier, les réponses vinrent donc à ce moment. Toutefois, Fos Faster avait présenté une note complémentaire « sur l'utilisation du chlore (hypochlorite) dans les circuits d'eau industrielle ». Cette note allait bien au-delà de la chimie du chlore introduit dans l'eau de mer, et mettait en perspective une problématique pouvant servir comme base de départ aux multiples questions, souvent redondantes, des participants au débat public. Dans la suite des réunions ultérieures, cette polémique fut quelque peu atténuée, notamment lors de l'Atelier du 19 novembre.

Un retour de flamme se produisit lorsque fut abordé le problème de la sismicité. Cette controverse aurait pu être évitée si chacun avait bien mis en évidence ou avait eu connaissance ou cherché à prendre connaissance des conclusions d'une étude du BRGM datée de 2006, suite à des débats antérieurs sans liens directs avec la présente saisine. Cette nouvelle expertise avait réexaminé le problème de la présence ou non, au sud d'Istres, donc dans le périmètre de Fos, de la faille de Cavaillon-Salon, et des risques sismiques qu'elle aurait pu entraîner au terminal méthanier proposé par Fos Faster. L'expert géologue commis par la CPDP chercha à se montrer rassurant quant au faible risque sismique présent dans le secteur de Fos, soit au sud d'Istres. Il en profita pour faire justice de « failles » existant sur le site envisagé, mettant en évidence l'antinomie entre la notion de faille selon géologues et géophysiciens et l'utilisation courante, celle des spéléologues par exemple, du terme de faille à savoir « un creux, une rupture de pente, et cætera, ne correspondant pas à une vraie faille au sens sismique ». Ceci n'exclut pas des phénomènes de micro sismicité « très répandus ». Par la suite du débat, il ne sembla pas que la sismicité ait été de nouveau évoquée.

Deux autres cahiers d'acteur ont été présentés en novembre : l'un par l'URVN et ses associés, l'autre par MCTB Golfe de Fos Environnement. Dans le domaine de l'environnement physique, le premier s'inquiétait « d'un impact très important sur des milieux naturels d'intérêts », tant pour ce qui concerne la validité du modèle mathématique de la courantologie des masses d'eau, que vis-à-vis des risques liés à la nature des matériaux utilisés dans la phase de construction du terminal, de leur traitement lors de leur extraction, de leur stockage et de la nature des matériaux pour le remblaiement. Les possibles impacts sur la faune et la flore furent abordés dans le chapitre suivant : celui de la « Biodiversité marine et les usages de la mer ». Le deuxième cahier dénonça l'emprise maritime de la plateforme et ses incidences sur le golfe de Fos, notamment par une « énorme manipulation de terre et de fonds marins », et revint sur la quantité des rejets d'eau chlorée et ses risques sur la faune et la flore.

Quant aux questions écrites, elles ne furent généralement que la forme écrite de celles posées oralement lors du débat. D'une manière générale, il apparaît que les participants ont tenu à se faire expliquer plus en détails, ou à obtenir une réponse plus concrète et mieux argumentée. Effectivement, le Maître d'Ouvrage put ainsi fournir des indications plus détaillées et, surtout, mieux établies à partir de données bibliographiques ou techniques parfois extrêmement pointues. Il semblerait que certaines de ces réponses, relatives notamment à la faille Salon-Cavaillon et aux effets physiques de la chloration vis-à-vis du milieu, surtout vers la fin des réunions, aient été jugées suffisamment pertinentes et crédibles pour que les participants aux débats ne les reformulent plus. En revanche, le devenir du CO₂ ainsi que l'utilisation de panneaux solaires ou de la géothermie, y compris à partir des stocks de charbon entreposés sur le terrain d'une industrie voisine, suscitèrent beaucoup de questions jusqu'à la fin des débats.

VII.6 - La biodiversité marine et les usages de la mer

Ce thème était fortement imbriqué avec le précédent, « la mer, l'emprise du projet, la courantologie, la géologie et la sismicité », leurs interactions étant notables et constantes. On pourrait le qualifier comme la fraction « vivante » de ce qui a été présenté comme devant en être le « biotope ».

Bien que centré sur Fos Faster, ce thème reprit souvent des questionnements déjà faits dans les réunions précédentes, il en fut de même pour les réponses. Du fait des réunions communes avec le projet Elengy, « il ne fut pas toujours possible de séparer les prises de position, questions, réponses, avis, etc., découlant de ces débats ». Le GPMM aura été, une fois de plus le « troisième acteur » comme il a été dit.

Tout au long des débats, il aura été question de chloration, de salissures biologiques, de biodiversité. On désignera comme « salissures biologiques » (en anglais « biofouling », ou « fouling ») le développement d'êtres vivants, depuis les bactéries jusqu'aux invertébrés sessiles, sur les structures artificielles immergées en milieu aquatique et, plus particulièrement, marin. Ces salissures sont particulièrement connues, notamment des gens de mer, sur les coques de navires. Leur développement a d'importantes implications économiques, voire stratégiques (destruction de la flotte russe lors de la guerre russo-japonaise à la fin du XIX^e siècle). De nombreux produits antisalissures ont été utilisés, par définition ils sont toxiques pour les êtres vivants quand bien même s'attacherait-on à abaisser le seuil et la rémanence de cette toxicité. Dans le cas du projet Fos Faster, l'antisalissure classiquement utilisée selon des modalités diverses est le chlore. Il fut donc au centre de la réflexion de l'ensemble des parties prenantes : les porteurs de projet et les participants aux débats. La biodiversité (en anglais, « biodiversity ») est un néologisme récent, tendant à remplacer l'ancienne dénomination de « diversité biologique ». La biodiversité désigne simplement l'ensemble des espèces vivantes qui peuplent la biosphère (région de la planète dans laquelle la vie est possible en permanence et qui renferme l'ensemble des êtres vivants). Par extension, elle est actuellement considérée comme « la variété structurale et fonctionnelle de diverses formes de vie qui peuplent la biosphère au niveau d'organisation et de complexité croissant : génétique, population, espèce, communauté, écosystème ». Dans le cadre des débats, il a été essentiellement question, au niveau local (le golfe de Fos et le GPMM), des espèces présentes et de communautés qu'elles forment.

Par ailleurs, un Atelier intitulé « Valorisation des frigories », bien que n'étant pas directement centré sur les problématiques de biodiversité et de ressources halieutiques, a permis d'apporter quelques réponses explicites à des questions ou des inquiétudes précédemment posées.

> Comment le débat a traité ce thème ?

• Les impacts du projet

Comme il a déjà été maintes fois évoqué dans le thème qui précède (« la mer, l'emprise du projet, la courantologie, la géologie et la sismicité »), biodiversité et pêches ont été abordées dès la première réunion et, au cours des suivantes, qu'elles soient communes avec Elengy ou consacrées exclusivement au projet Fos Faster. Essentiellement, deux aspects particuliers ont émergé. D'une part, l'hydrodynamisme des masses d'eau dans le golfe et l'éventualité que leurs actions provoqueraient sur le milieu vivant, notamment vis-à-vis des organismes de la masse d'eau et des ressources piscicoles et conchylicoles, et, d'autre part, les risques que pourrait causer le traitement par le chlore et ses dérivés, ainsi que l'utilisation en circuit ouvert de l'eau de mer pour transformer un liquide, à très basse température, en gaz à température ambiante.

Comme à l'accoutumée, le Maître d'Ouvrage avait été invité à présenter de manière succincte son projet, mais en s'attachant à mettre en évidence ce qui ressortait plus spécifiquement des thèmes de la réunion. Il avait commencé par mettre en évidence l'accroissement considérable dans le passé ainsi que le développement futur prévisible du GNL ce qui avait été, sinon contesté, du moins relativisé par une partie du public. Il s'est ensuite livré à une courte présentation générale de son projet, insistant en particulier sur les volumes de gaz traités (16 milliards de m³) et l'investissement (1,2 milliard d'euros). Puis, il est rapidement entré dans le vif du sujet en répondant à une question posée au préalable sur la courantologie et précisé un certain nombre de points qui avaient suscité une certaine incompréhension, voire des réserves de la part du public. Par la suite, revenant au thème privilégié du débat, la biodiversité,

il a présenté une carte montrant la diversité et la richesse du golfe de Fos et, tout particulièrement, celle de l'anse de Carteau où opèrent des entreprises de conchylicultures. Mais c'était pour mieux revenir sur les enjeux liés aux rejets d'eau, sujet de vives controverses. Il a apporté quelques précisions concernant l'apport d'hypochlorite pour maîtriser le processus des salissures, y compris par le biais d'un document de quatre pages, mis à la disposition du public. L'expert désigné par Fos Faster en la matière devait revenir plus longuement sur le devenir du chlore injecté par électro-chloration, et traiter des divers composés dérivés susceptibles d'altérer le milieu et de nuire gravement aux organismes marins. Cet expert avait insisté sur le fait que l'eau de mer, ayant un pH 8,1 à 8,3, les rejets acides s'en trouveraient neutralisés et leur éventuelle agressivité réduite, sinon exclue. Il devait par la suite récuser la possibilité de risques majeurs avancés par quelques auditeurs. Maître d'Ouvrage et expert ont cherché à se montrer aussi rassurants que possible, en faisant notamment référence aux nombreux travaux locaux, aussi bien qu'internationaux, traitant du sujet. Ensuite, il a été apporté quelques compléments sur les écarts de température entre l'eau prise et l'eau rejetée, en insistant sur l'espoir qu'il y aurait une synergie avec la centrale électrique voisine, dans le processus de réchauffement du GNL débarqué. Une simulation de l'évolution de ces températures, dans le temps et dans l'espace, dans le golfe a été effectuée. Dans la suite du débat, l'expert Fos Faster chargé des problèmes d'hydrodynamique a précisé que plusieurs simulations en fonction des vitesses de vent (mistral) avaient été réalisées, consultables par le public sur le site CPDP. Cette longue digression très technique avait l'intérêt, vis-à-vis des conséquences des rejets sur la biodiversité, de mettre en évidence le fait que le Maître d'Ouvrage se déclarait conscient des problèmes que ces rejets, y compris de leur traitement par le chlore, pourraient avoir sur la biodiversité en général.

L'expert indépendant commis par la CPDP a traité de manière succincte de la biodiversité dans l'ensemble du golfe de Fos, darses et anse de Carteau comprises. À partir d'une cartographie des communautés benthiques (plantes et animaux vivant sur le fond), il a insisté sur le « caractère remarquable » des pelouses et herbiers de phanérogames marines dans le golfe, y compris dans la darse 2, avec quelques restrictions concernant les herbiers à Posidonies de la partie orientale du golfe au débouché de l'Étang de Berre. Parmi d'autres structures remarquables, il devait être signalé, dans l'est du golfe, les zones à coralligène, présentes à une profondeur inaccoutumée (10 m seulement) dans le golfe, construites à partir de bio-concrétions calcaires, très riches en espèces venant s'y fixer, y compris la présence du corail rouge, espèce emblématique des portions semi-obscurées de ces fonds coralligènes de Méditerranée. Ces concrétions coralligènes, dites « en plateau », ont été considérées particulièrement intéressantes en raison de la manière, assez exceptionnelle, dont elles se sont édifiées. Par la suite, répondant à des questions du public sur l'impact des eaux chlorées sur la biodiversité et, notamment, sur la régression des Posidonies dans l'est du golfe, l'expert a avancé que cette régression était liée à de très anciens impacts, « bien avant les industries dont on parle » ; quant à l'herbier Saint Gervais, sa régression semblait venir des rejets de dragages effectués dans les années 1950-1960. Il concluait en faisant remarquer que « quoi qu'il en soit, l'herbier de Posidonies n'a jamais été florissant dans le golfe de Fos ». Pour en revenir aux bio-concrétions calcaires dans l'est du golfe de Fos, il est apparu, tant de la part du Maître d'Ouvrage qu'éventuellement du public, une certaine confusion entre « coralligènes » et « corail ». L'expert CPDP devait clairement préciser qu'il s'agissait bien d'un peuplement dénommé « coralligène », pouvant abriter du corail (*corallium rubrum*), espèce emblématique soumise à des mesures de protection et de gestion strictes.

• Les impacts sur la pêche et la mytiliculture

Il est à noter la volonté du Maître d'Ouvrage d'insister sur la diversité du secteur, non seulement au niveau des espèces (biodiversité), mais au niveau de l'homme. Cette diversité des activités humaines aurait réussi à être conciliée, et depuis longtemps, avec les activités professionnelles de la pêche et de la conchyliculture. Il ajouta que l'un des objectifs fondateurs de leur projet serait de ne pas impacter ces activités et ces productions. Pour réaliser ce projet, le Maître d'Ouvrage entendrait utiliser l'ensemble des moyens techniques actuellement les plus performants, pour minimiser les impacts du chantier tout au long de sa réalisation, en s'appuyant sur le concours du GPMM.

Ces engagements et ces intentions avaient été suivis d'une intervention du Président des mytiliculteurs, présent sur la tribune, aux côtés de l'expert commis par la CPDP. Le Président des mytiliculteurs a fait une brève déclaration de principe concernant leurs craintes vis-à-vis des risques encourus, alors qu'ils avaient fait de « gros investissements financiers » pour la viabilité de ces parcs et, par ricochet, pour le maintien en bon état écologique de l'anse de Carteau. Ce bon état devait être confirmé par l'expert de la CPDP ainsi que « l'équilibre tout à fait correct et favorable à l'environnement et à la biodiversité », tout en insistant sur

les risques que le déplacement de sédiment pourrait causer à ces parcs à moules. En revanche, ce même expert ne s'est point montré inquiet quant aux rejets d'eaux froides, à l'égard des espèces présentes, lesquelles apparaissaient résistantes à de tels stress.

Dans une longue déclaration, M. le Premier Prud'homme des Pêches de Martigues s'était déclaré inquiet quant à l'ampleur du projet et la pertinence d'utiliser telle ou telle technique lors de la réalisation du chantier, celles-ci, selon lui, s'étant montrées auparavant assez inopérantes. Il insista sur d'éventuelles discordances entre expertises concernant notamment les variations de paramètres du milieu. Il regretta le peu d'intérêt porté aux recherches de base pouvant expliquer les évolutions quantitatives, notamment de diminution, de certaines espèces. Toutefois, il devait confirmer la qualité des produits de la pêche dans le golfe de Fos (voire l'Étang de Berre), mais par-dessus tout, il voyait dans tous ces projets la régression de leur territoire de ressource et donc, de leur propre survie. Le Maître d'Ouvrage s'est engagé à prendre en compte tout spécialement l'activité de pêche dans le « triangle » du projet. Dans la salle, l'opinion évoquée de la mauvaise tenue des barrages fut reprise, certains semblant mettre en cause la crédibilité du porteur de projet à ce sujet. Ces barrages devaient être abordés à nouveau, lors de la réunion suivante, lorsqu'il fut question du chantier lui-même. Néanmoins, le Maître d'Ouvrage a tenu à fournir des explications complémentaires quant aux procédés qui seraient mis en œuvre pendant la durée du chantier.

Par la suite, il devait être question de moyens utilisables pour transformer des frigories en calories, en d'autres termes, comment « réchauffer » le GLN des méthaniers ? Les synergies avec les sites voisins ont été évoquées, mais d'autres procédés, utilisant soit le solaire soit la géothermie, ont été proposés, de même que la récupération de la chaleur présente sous les aires de stockage du charbon. Le Maître d'Ouvrage a répondu en faisant un parallèle entre les besoins calorifiques nécessaires et ceux qui pourraient être obtenus par les procédés en question. Cela ne lui semblait pas raisonnable d'un point de vue technique et économique. Ces propositions devaient être reprises au cours de la réunion suivante et durant l'Atelier. Enfin, les risques liés à la navigation, tout spécialement aux mouillages dans un espace restreint, pouvant conduire à des accidents graves, ainsi qu'aux méthaniers plus spécifiquement, furent évoqués. Les risques identifiés étaient de provoquer des dégâts majeurs à l'environnement, à la biodiversité et aux ressources de la pêche (professionnelle et de loisir) et de la conchyliculture.

Trois cahiers d'acteur évoquaient cette problématique. Le cahier présenté par FIDEA s'inquiétait de la bio-assimilabilité des chlorures métalliques dérivés du procédé d'électro-chloration, « écotoxiques largement reconnus » comme tels. Le cahier adressé par la fédération URVN signalait « l'impact très important sur des milieux naturels d'intérêts » durant les phases des travaux et d'exploitation, en particulier dans le golfe qu'elle considérait comme « déjà très pollué ». Ce cahier suggérait la « protection et le confinement de l'ensemble de la zone comme étant impératif pendant les travaux », tout en demeurant plus évasif en ce qui concernait les impacts. À ces remarques, le cahier d'acteur ajoutait la nécessité du traitement et du stockage des matériaux extraits de la zone, d'une garantie sur « la nature des matériaux utilisés pour le remblaiement et la fabrication des bétons ». Enfin, ce cahier posait clairement la question du « bilan carbone du projet », auquel il lui fut répondu indirectement, par le biais de questions écrites et des discussions lors de l'Atelier. Pour terminer, l'URVN argumentait sur les impacts sur l'eau, le sol et la faune et la flore, demandant, pour ces derniers, des « études précises et fiables ». Le troisième cahier, celui rédigé par l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, considérait que « Fos Faster doit donc se munir des meilleures technologies disponibles dans le dessein de protéger la faune et la flore marines », compte tenu des volumes de chlore rejetés par le Maître d'Ouvrage venant s'ajouter à l'ensemble des rejets « des autres industries de la ZIP ».

Comme dans le cadre du précédent thème (« la mer, l'emprise du projet, la courantologie, la géologie et la sismicité »), les questions écrites concernant « la biodiversité marine et les usages de la mer », n'étaient bien souvent que le rappel des questions orales, lors des débats. De surcroît, ces questions ont été souvent posées en amont des réunions spécialisées. Il en résultait une certaine difficulté des Maîtres d'Ouvrage à y répondre de manière sinon exhaustive, du moins satisfaisante pour ceux qui les avaient posées. À titre d'exemple, on pourrait citer la question 8 du 22/09/2010, concernant la possibilité du traitement de l'eau rejetée afin d'éliminer le chlore, ou bien la question 12 (même jour) demandant au Maître d'Ouvrage comment il entendait « résoudre le problème avec les éleveurs de moules et d'huîtres » de l'incidence sur l'environnement de son projet. Ces questions devaient, plus ou moins implicitement, resurgir au cours des débats suivants, tant sous forme orale qu'écrite. Le chlore et ses impacts étaient une source constante d'inquiétudes. Aussi, le Maître d'Ouvrage est devenu de plus en plus précis dans ses

réponses, au fur et à mesure des débats, quand bien même, sur le fond, elles ne variaient guère quant à la quasi innocuité du chlore et du procédé de chloration, vis-à-vis de la faune et de la flore. Une question 60 (05/11/10), très précise « sur le bilan carbone » des terminaux méthaniers, interrogeait le Maître d'Ouvrage sur le « manque à gagner » de fixation du CO₂ par « la photosynthèse que les phytoplanctons morts ne pourront plus réaliser », et aboutissait à des bilans chiffrés de la part du Maître d'Ouvrage. Enfin, quelques questions furent posées sur les incidences de l'abaissement de la température de l'eau au rejet, ainsi que l'augmentation de la turbidité des eaux du golfe, lors des travaux de dragages et de la construction de la plateforme avec des apports de matériaux issus du site lui-même ou de carrières extérieures. Le Maître d'Ouvrage s'est efforcé, comme il l'avait précédemment fait, de se montrer rassurant en évoquant l'utilisation des procédés techniques actuels les plus performants.

VII.7 – Le chantier et ses conséquences

Particulièrement attendue, la réunion dédiée au chantier a surtout mobilisé les membres associatifs et les élus. Les principales interventions se sont focalisées sur :

- La réalisation de la plateforme, le dragage, la turbidité et les mesures de protection du milieu marin.
- La nature et la gestion des travaux.
- La provenance des matériaux de remblais
- Le traitement des rejets de dragage.
- La zone de clapage.
- La problématique des réseaux routiers et des moyens de transport.

> VII.7 – 1 Réalisation de la plateforme

Cette phase du chantier a fait l'objet de nombreuses interrogations et critiques traduisant une véritable inquiétude du public quant aux impacts des travaux sur le milieu marin.

Dans ses réponses, le Maître d'Ouvrage a confirmé son engagement à ne pas impacter la production conchylicole de l'anse de Carteau et de tout mettre en œuvre pour en assurer la protection.

Les techniques de construction envisagées pour créer la plateforme devraient contribuer à minimiser la diffusion des matériaux de remblais, en les déversant à l'intérieur d'une digue en enrochement, étanche, préalablement réalisée.

Les ingénieurs s'appuieraient sur le retour d'expériences de Fos 2XL et mettraient en place des mesures pour neutraliser la turbidité de l'eau. Un contrôle rigoureux des entreprises, l'analyse des matériaux de remblais, la prise en compte des conditions météorologiques pour conduire le chantier (vents, tempêtes, sécheresse, etc.) et le souci constant de minimiser les impacts sur les milieux terrestres et marins, seraient constamment au centre des préoccupations de ses ingénieurs, conducteurs de travaux et du Maître d'Ouvrage.

Le Maître d'Ouvrage a précisé également que les travaux seraient effectués en concertation étroite avec les services de l'Etat et le GPMM.

> VII.7 – 2 Nature et gestion des travaux

En réponse à des questions portant sur la réalisation du projet et des impacts qui en découleraient, le Maître d'Ouvrage a précisé que le chantier comprendrait des travaux sur terre et en mer, et que, ceux-ci se dérouleraient en continu sur environ quatre années.

Il s'agirait, dans un premier temps, de réaliser, avant toute construction, un dragage d'importance à l'emplacement de la future zone d'accostage, pour permettre d'augmenter le tirant d'eau actuellement insuffisant pour accueillir les plus grands méthaniers du monde, dont le tirant d'eau est de 12 mètres. Cette opération se réaliserait sur une largeur de 200 mètres, pour atteindre une profondeur de 13,5 mètres. Le volume de matière draguée serait de 1 à 2 millions de m³ selon l'option choisie, à savoir un à deux appontements.

Parallèlement à la création de ce chenal, la réalisation de la plateforme et de l'apportement nécessiterait, pour la réalisation du projet *a minima*, un remblaiement de 13 hectares utilisables en surface ayant une emprise sous-marine totale de 28 hectares. Une digue en enrochement serait réalisée pour délimiter la plateforme.

Enfin, les installations techniques édifiées sur terre conduiraient également à des travaux de terrassements liés aux structures envisagées, dont le système d'odorisation du gaz, avant sa mise dans le réseau de transport.

Les travaux menés en continu devraient durer de 3 ans et demi à 4 ans et employer de 400 à 600 personnes, avec des pointes pouvant atteindre 1 000 personnes par jour.

Indépendamment de ce chantier, sur la partie terrestre de la concession accordée au Maître d'Ouvrage et à travers la ZIP de Fos, le transporteur national GRTgaz (filiale de GDF) devrait être en mesure de réaliser, en temps opportun et en financement autonome, un pipeline d'une dizaine de kilomètres, une station de comptage et d'odorisation du gaz.

> VII.7 - 3 Les matériaux de remblais

En réponse aux inquiétudes manifestées par le public quant à la nature et à la provenance des matériaux de remblais, le Maître d'Ouvrage a indiqué qu'à l'issue d'une première prospection plusieurs possibilités, alliant qualité et quantité, avaient été identifiées. Il s'agirait de fournisseurs situés à Sète et à La Seyne-sur-Mer ou peut-être même directement du GPMM. Ces fournisseurs permettraient un acheminement par barges, du fait de leur situation géographique.

Egalement plus au Nord, en bordure du Rhône, la carrière du Lampourdier aurait des capacités adaptées aux besoins de Fos Faster et les acheminements pourraient être faits par péniche, *via* le canal du Rhône. A proximité de Fos-sur-Mer, la carrière de Châteauneuf-les-Martigues offrirait également des capacités d'extraction importantes, permettant d'acheminer par camion les matériaux.

Un peu plus à l'Est, à La Malle, se trouve une autre carrière pouvant livrer par voie ferrée les matériaux requis.

A des questions très insistantes du public, sur le contrôle de la qualité et de la propreté des remblais, Fos Faster a précisé que des analyses préalables et des sondages aléatoires seraient réalisés pour vérifier le respect exigé des normes en vigueur par les services départementaux de l'eau.

Les quantités estimées sont d'environ de 400 000 m³ pour les matériaux de type enrochement et de 1,3 million de m³ pour ceux de remblais.

A ces possibilités s'ajouteraient les sédiments résultant des dragages effectués pour l'abaissement du tirant d'eau, dès lors qu'ils seraient qualitativement utilisables pour le remblaiement.

> VII.7 - 4 Traitement des rejets de dragage

Questionné sur les méthodes de traitement des sédiments issus des dragages, le Maître d'Ouvrage a indiqué que, pour la constitution de la plateforme, ceux-ci seraient déversés, après analyse, dans l'enceinte délimitée par des enrochements, et passeraient dans des chicanes aménagées à l'intérieur de ce périmètre, pour se décanter progressivement par gravité dans des chenaux de sédimentation, jusqu'à l'obtention d'eaux clarifiées évacuées par surverse.

> VII.7 - 5 Les zones de clapage

La zone de clapage est de la responsabilité du Grand Port Maritime de Marseille. La zone actuelle, autorisée par arrêté préfectoral, située au large du golfe de Fos-sur-Mer, est quasiment pleine, puisque seuls 400 000 m³ peuvent y être déversés. De plus, l'autorisation préfectorale est arrivée à terme le 31 décembre 2010. Le GPMM a confirmé qu'en l'état actuel, aucune autre zone n'était prévue et que la procédure d'autorisation, comportant entre autres une enquête publique, n'était pas encore lancée. A noter que la durée moyenne de cette procédure est d'un an et demi.

Pour autant, le GPMM s'est dit confiant dans l'obtention de cette autorisation dans les délais suffisants pour permettre le lancement du chantier, qui débiterait par des opérations de dragage.

Pressé par le Prud'homme des Pêcheurs qui a demandé l'application des engagements pris quant à la mise en place, sur l'actuelle zone de clapage, de récifs artificiels facilitant la reproduction des poissons, le GPMM a confirmé ce projet.

> VII.7 – 6 Les accès à la zone industrialo-portuaire de Fos

Cette problématique a été évoquée tout au long du débat par le public, les riverains, les élus, particulièrement actifs, notamment, lors de la réunion dédiée à ce thème très attendu.

L'évocation, par le Maître d'Ouvrage, des moyens de transport maritime et ferroviaire identifiés pour acheminer les matériaux de remblais jusqu'au chantier, a donné lieu à de nombreuses controverses de la part des élus quant à l'utilisation de ce dernier mode.

Ils ont souligné l'état de la voie ferrée unique qui ne permettrait pas, selon eux, de répondre aujourd'hui aux besoins exprimés par l'opérateur. Le GPMM a annoncé vouloir doubler cette voie dans les trois ans.

Le maire de Miramas a, par ailleurs, rappelé l'atout que représentait la gare de triage modernisée de sa commune, et l'intérêt économique qu'il y aurait à en faire une plateforme multimodale au profit des industriels du secteur et du GPMM.

A l'inverse, les prévisions de trafic routier lié au chantier évaluées à quelques 150 camions/jour, soit 300 allers et retours en période de pointe, ont donné l'occasion aux élus de souligner le mauvais état du réseau, actuellement utilisé par les multiples activités industrielles et domestiques, en particulier sur la RN 268 qui relie La Fossette à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Ils ont décrit une situation s'aggravant de jour en jour, et insisté sur la dangerosité et l'inadaptation des voies ainsi que sur l'absence, selon eux, de véritable plan d'aménagement de la zone, pour répondre globalement à cette problématique, génératrice de risques majeurs pour les usagers.

S'est ajouté à ces facteurs d'inquiétude le fait que le chantier de Fos Faster pourrait se dérouler dans le même temps que celui de Fos Tonkin et alourdir ainsi les prévisions de trafic de ces deux chantiers.

Les informations qui ont été données par Monsieur SPAGNULO, directeur des routes du Conseil général, sur les prévisions de recalibrage de la RD 268, ont été reçues avec prudence, sinon scepticisme, par les élus et les riverains. Ces travaux seraient d'un budget supérieur au budget annuel des routes du département et ne pourraient, au mieux, débuter avant 2014.

Dans son cahier d'acteur commun aux projets de Fos Faster et de Fos Tonkin, René RAIMONDI, maire de Fos-sur-Mer, a souhaité que les deux porteurs de projet, pour lesquels les chantiers risqueraient de se tenir dans un même temps, s'attachent à définir des circuits poids lourds évitant les zones urbaines et les carrefours encombrés, favorisent les transports alternatifs et organisent des plans de déplacement pour le personnel travaillant à leur profit.

VII.8 – L'apport économique

> Les enjeux énergétiques

Le Grand Port Maritime de Marseille Fos, 1^{er} port de France et 3^e port pétrolier du monde a longtemps été considéré comme le port de la seule énergie pétrolière. Il le reste encore. Mais le temps du « tout-pétrole » est aujourd'hui révolu. Et il entend désormais évoluer pour accompagner la diversification des approvisionnements énergétiques en devenant le « port de toutes les énergies ».

Déjà particulièrement actif sur le segment du GNL, énergie de transition, grâce à la présence de deux terminaux, Fos Cavaou (créé récemment) et Fos Tonkin (créé en 1972), dont la capacité totale d'émission annuelle est de 7 milliards de m³, le GPMM a pour ambition de s'afficher comme le port euro-méditerranéen du GNL. Les deux projets de ports méthaniers soumis dans le même temps à la CNDP (Fos Tonkin et Fos Faster), ont posé ainsi dans le débat le problème de la maîtrise publique des enjeux énergétiques. L'enjeu de ce segment dépasse le niveau régional et national, ce qui confère déjà une dimension européenne à l'action et au positionnement de Marseille Fos dans ce secteur. Il s'agit par là même de garantir la sécurité de nos approvisionnements énergétiques et notre indépendance. Ce que le débat a voulu montrer.

Au plan local, la région PACA doit faire face à un déficit chronique de sa production électrique. Elle ne produit que 37% de l'électricité qu'elle consomme, issue pour 55% de la production hydraulique, pour 25% de la production thermique au charbon et au fuel et pour les 20% restants, de la cogénération. L'accroissement de la production des terminaux de GNL pourrait donner à la région une nouvelle source de production électrique.

> Le rôle d'aménageur-promoteur du GPMM

Marseille Fos entend conforter son rôle d'aménageur-promoteur que lui a donné la loi de 2008 sur son territoire de 10 000 ha (dont 7 000 sur la seule cité fosséenne) et dont 20% seulement sont occupés. Depuis les années 1960, cette zone industrialo-portuaire est dédiée aux activités sidérurgiques (Sollac et Ascométal), au raffinage et au stockage de pétrole (Esso, Dépôts pétroliers de Fos), à la chimie (Lyondell, Société du polyéthylène de Fos...), la construction offshore (Eiffel), la fabrication de ciment et de granulats (Lafarge)... Dans les années 90, c'est l'arrêt des implantations industrielles, reflet du déclin industriel de notre pays... suivi au tournant des années 2000, par l'émergence de nouveaux projets, ralentie aujourd'hui par la crise économique et financière actuelle. C'est dire l'importance de ces deux projets, comme l'a montré le débat public, pour le développement des activités du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et donc pour toute la région. Ce que n'a pas manqué de rappeler le Port lors de ses interventions et dans son point de vue de l'aménageur.

Mais cette concentration industrielle sur le littoral, à la limite de la Camargue et de la plaine de Crau, et au cœur du milieu urbain, pose aussi des problèmes de protection des habitants et de l'environnement. 13 sites SEVESO sont en effet concentrés sur cette zone.

> Les problèmes d'emplois

Selon une étude de 2010 sur la problématique de l'emploi dans la région de Fos que l'INSEE a bien voulu commenter lors d'une réunion publique, le territoire est parvenu à conserver sa spécialisation industrielle et son emploi industriel au regard de la dynamique nationale. Ce qui est plutôt une force. Parallèlement, le développement des services a été nourri par l'industrie du fait d'activités externalisées, services opérationnels et divers services aux entreprises.

Mais la concentration des emplois industriels dans un nombre limité d'entreprises avec des centres de décision extérieurs, est une source de vulnérabilité. Aujourd'hui, avec la crise industrielle, le nombre de créations d'emplois diminue et le taux de chômage local, supérieur à la moyenne nationale, augmente. Un quart des emplois du bassin d'emplois de Fos sont occupés par des personnes qui résident à l'extérieur, et cette proportion atteint 40% pour les cadres. Depuis deux ans, on observe un éloignement entre l'habitat et le bassin de l'emploi et on recense aujourd'hui pour la seule zone de Fos, 15 300 demandeurs d'emploi soit une hausse de 30% en deux ans.

En ce qui concerne le chantier, un représentant de Pôle Emploi a confirmé qu'il existe, dans le territoire, un vivier insuffisant de candidats pour couvrir les besoins du projet. Tous les métiers du BTP, notamment les maçons, manœuvres, conducteurs d'engins de chantier, électriciens, sont des types d'emplois qui actuellement sont des emplois dits « en tension ». De même pour l'industrie avec les métiers de calorifugeurs, soudeurs, tuyauteurs. Trois raisons à cela : le déficit de qualification de la main-d'œuvre locale, le jeu de la concurrence entre d'autres secteurs et d'autres entreprises autour de l'Étang de Berre. Et, bien sûr, un manque d'attractivité de ces métiers. Ce qui n'est pas propre à la région.

Par ailleurs, dans les Bouches-du-Rhône, plus de 41 000 emplois et 2 700 établissements sont directement concernés par l'activité portuaire de Marseille Fos. Près du quart des emplois industriels du département sont liés au trafic portuaire dont 91% pour les bassins Ouest et 9% pour les bassins Est.

> Les taxes et redevances

Ce projet serait également générateur d'une fiscalité et de redevances portuaires importantes. Ce nouveau projet industriel est donc un vecteur économique non négligeable. Mais quelles seraient ses retombées pour les populations qui vivent sur les communes autour du golfe et qui se sentent pénalisées dans leur cadre de vie et à l'écart des décisions d'implantations qui les concernent par leur proximité ?

> Comment le débat a traité ce thème ?

Pour la création *ex nihilo* du terminal de Fos Faster, l'investissement est de l'ordre de 1 200 millions d'euros dans sa version haute. Les retombées économiques sont conséquentes.

Mais c'est un investissement dont les impacts sur l'environnement et les risques liés à son activité doivent être mesurés. Cela était tout l'intérêt du débat que de mesurer l'importance économique de ce projet et ses conséquences dans tous leurs aspects.

En effet, un tel projet, même si certains des acteurs économiques le jugent opportun, voire indispensable, doit, à bien des égards, ne pas faire oublier que son éventuelle mise en œuvre pourrait affecter des espaces naturels et, dans ce cas, appeler des mesures destinées à garantir certains équilibres marins comme terrestres, dans le domaine de la biodiversité mais aussi de la sécurité industrielle, de la sécurité tout court et de la santé. Et là, tout au long du débat, économie et écologie se sont affrontées.

> Le chantier et ses emplois

Le chantier devrait s'étaler sur trois ans et demi à quatre ans. 400 à 600 personnes en moyenne par jour seraient employées sur ce chantier avec des pointes pouvant aller jusqu'à 1 000.

Le type de contrat qui est envisagé sur ce chantier, caractérisé de « gros chantier », est appelé dans l'industrie un EPC, c'est-à-dire un contrat-cadre de maître d'œuvre, un contrat d'entreprise générale. Toutes personnes venant travailler sur ce chantier doivent suivre une formation et obtenir la certification HSE.

Pour ce chantier, selon le Maître d'Ouvrage, trois niveaux constitueraient la structure de fonctionnement. D'abord l'équipe Fos Faster composée de 40 personnes, qui a l'ensemble des commandes du chantier. Ensuite le partenaire, entreprise générale (80 personnes), qui aurait pour mission de coordonner la totalité du projet et des maîtres d'œuvre, faire les achats et lancer les appels d'offres pour les entreprises qui, elles, réaliseraient le projet sur le terrain et qu'on appelle les entreprises de construction. Le Maître d'Ouvrage a estimé en moyenne à environ 700 le nombre de personnes qui travailleraient sur ce chantier, y compris hors site. En effet, 180 personnes en moyenne, dont le soutien et le support sont nécessaires, seraient employées « en virtuel » et délocalisées par rapport au chantier.

En termes de profils d'emplois, quatre spécialités seraient requises pour ce type de construction : l'ingénierie, le génie civil, la tuyauterie et l'instrumentation électricité automatisme.

Enfin, pour la partie exploitation, après la construction du terminal, 80 temps pleins équivalents seraient nécessaires pour pouvoir le faire fonctionner avec, notamment, à peu près tous les types de fonctions comme dans toute PME

> Difficile adéquation offres/demandes d'emplois

Mais sur la région existe un vivier de candidats qui s'avère insuffisant pour couvrir les besoins du projet, a confirmé un représentant de Pôle Emploi. Tous les métiers du BTP, notamment les maçons, manœuvres, conducteurs d'engins de chantier, électriciens, sont des emplois dits « en tension ». De même pour l'industrie avec les métiers de calorifugeurs, soudeurs, tuyauteurs.

Trois raisons à cela : le déficit de qualification de la main-d'œuvre locale, le jeu de la concurrence entre d'autres secteurs et d'autres entreprises autour de l'Étang de Berre. Et, bien sûr, un manque d'attractivité de ces métiers.

> Les retombées financières

Au début de l'exploitation, les taxes locales seraient, d'après les estimations du Maître d'Ouvrage, de l'ordre de 6,5 millions d'euros pour la taxe foncière et pour la CET, la Contribution économique territoriale, de l'ordre de 3,5 millions. Mais il est difficile de connaître les retombées exactes sur la commune, à partir de 2011, les clés de répartition décidées entre le San Ouest et les communes le composant n'étant pas à ce jour encore connues.

Il est à noter que, lors du vote du budget national 2011, le Parlement a décidé d'une nouvelle taxe applicable sur le transport du gaz naturel issu du GNL des terminaux méthaniers et à la charge des opérateurs des terminaux méthaniers.

Il faudrait ajouter à cela les recettes générées par les professions portuaires, droit portuaire, remorquage, lamaneur et pilotage, qui seraient de 100 000 euros par escale, soit avec le nombre d'escales envisagées, de 9 à 18 millions d'euros par an.

Pendant la durée du chantier, les retombées indirectes (hôtellerie, restauration, transport, mais aussi immobilier, commerce, la vie de la cité, le fait d'y habiter, la vie sociale, les sous-traitants bureaux d'étude...) sont évidentes mais difficiles à chiffrer.

Enfin, GRTgaz, qui doit raccorder le terminal au réseau national, devrait entreprendre un chantier d'un investissement de 60 à 75 millions d'euros et créer vingt emplois. En termes de maintenance, d'exploitation, le chiffre d'affaires généré serait de l'ordre d'un million d'euros par an.

VII.9 – L'après-débat

La loi dite « Grenelle 2 » promulguée le 12 juillet 2010 modifie l'article L.121-13-1 du Code de l'environnement et indique que désormais la CNDP a pour compétence le suivi de l'après-débat et le nouvel article L.121-1 du même code mentionne que les modalités envisagées par le Maître d'Ouvrage doivent être soumises aux échanges avec la population durant le temps du débat public. Ces nouvelles dispositions légales seront intégrées à ce débat public. Il sera même le premier à les mettre en œuvre. Il a donc été demandé au Maître d'Ouvrage (Fos Faster) de présenter, en deuxième partie de la réunion consacrée au chantier, les modalités de concertation et d'information du public que les responsables du projet entendaient prendre durant cette période d'après-débat. Pour mémoire, la loi précise que cette période s'étale du jour où le Maître d'Ouvrage rend publique sa décision de poursuivre son projet (sous quelque forme que ce soit), au premier jour de l'enquête publique.

Le 18 novembre 2010, Fos Faster a présenté ses propositions en réunion publique. Il dit vouloir informer de l'avancement du projet ; affirme avoir la volonté de suivre les engagements qui seront pris. Il cible comme acteurs concernés par cette concertation les populations des communes concernées ; les représentants du monde économique et social ; les associations et les élus. Enfin, il entend faire un retour de ces actions à la Commission nationale du débat public.

Pratiquement, dans l'hypothèse de la poursuite de son projet, Fos Faster se propose d'organiser une réunion publique avant l'enquête publique et de rester à la disposition des collectivités locales pour présenter, si nécessaire, devant leurs instances l'avancement du projet, tout comme devant le conseil de développement du GPMM. Monsieur CRACOWSKI envisage également de publier dans les journaux municipaux et intercommunaux des encarts d'information. Un site Internet dédié serait ouvert.

Ces propositions n'ont fait l'objet d'aucune remarque ou objection particulière de la part du public présent. Monsieur CRACOWSKI a confirmé que conformément à la loi ces modalités seront publiées avec la décision de poursuite du projet, si tel est le cas.

Seul dans une question écrite, le maire de Fos-sur-Mer s'est inquiété des modalités pratiques du suivi de l'après-débat par la CNDP. Quels moyens, quel financement et finalement quel pouvoir disposera la CNDP, ou un garant s'il est demandé par le Maître d'Ouvrage, pour mener à bien, voire contraindre, le Maître d'Ouvrage à respecter ses engagements ?

L'imprégnation forte du douloureux passé de l'après-débat du projet 2XL en 2004, non encore réglé, n'est sans doute pas étrangère à cette interrogation. Gageons que les nouvelles dispositions légales du Grenelle 2 permettent de ne plus avoir à connaître ce type de conflit.

Chapitre VIII

Quelques éléments de synthèse

VIII.1 – Sur l'organisation et le déroulement du débat

Comme il a été relaté, deux évènements ont marqué le débat et ont confirmé l'analyse qui avait été faite : le départ des associations et la politisation, au sens politique locale, des débats dans la continuité de la mobilisation anti-incinérateur. Et le choix de la CPDP de ne pas fermer le débat, de ne pas le réduire aux questions posées a progressivement permis de reprendre le cours du débat et d'aborder tous les sujets. Dans le même esprit de pacification, la signature quelques jours avant l'ouverture des débats, d'un protocole GPMM/Ville de Fos-sur-Mer/Elengy (GDF SUEZ) sur la concession et l'utilisation de la plage du Cavaou a permis de ne pas rouvrir les plaies sur ce sujet et sur les frustrations résultant de l'absence de débat public pour l'investissement du terminal méthanier du Cavaou et ses conséquences sur l'activité balnéaire. Ce sujet aurait pu affecter les deux débats : Fos Tonkin car il s'agit du même investisseur (Elengy) et Fos Faster car il s'agit d'un projet voisin.

Concernant l'organisation et le déroulement des débats, plusieurs points positifs peuvent être notés :

- tous les thèmes ont été abordés, même si les réponses ont été quelquefois incomplètes ou incomprises. Dans l'hypothèse d'une poursuite des projets, les sujets devront être traités et complétés lors des procédures administratives à venir ;
- une assistance assidue malgré le nombre total de débats : 11 réunions, ce qui a pu lasser la population ;
- l'importance du site Internet et l'enjeu de la mise en place d'un site interactif. A l'inverse, le très faible intérêt d'un « showroom » qui, rapporté au nombre de visites, a un coût très important ;
- la qualité de certains échanges, particulièrement lors de l'Atelier, réalisé sur invitation (42 personnes), sur le traitement des frigories et, plus généralement, des rejets.

En négatif :

- une assistance relativement faible malgré la mobilisation de tous les médias. Dans la majorité des réunions la présence des mêmes interlocuteurs a pu être constatée ;
- une captation du débat par les élus locaux dans la continuité de la croisade anti-incinérateur ;
- une appropriation de la parole par quelques-uns (à relativiser toutefois par la « parole » sur Internet). Si l'on admet que chaque débat a duré entre 3 et 4 heures, les 11 débats ont duré environ 40 heures. 4 personnes ont, à elles seules, parlé chacune 2 heures, soit au total 20% du temps ! Le plus curieux étant que certaines de ces personnes ont laissé supposer... qu'on ne les laissait pas s'exprimer !
- une impossibilité, malgré nombre de tentatives, de faire revenir dans le débat les associations. Cette remarque étant à relativiser, pour l'intérêt des débats, grâce à la présence à titre personnel de quelques-uns de leurs membres ;
- sur la forme, une remarque sur l'heure de début des débats : 19h avait été choisi pour permettre aux commerçants d'être présents ; 18h aurait été préféré par un certain nombre pour éviter une fin trop tardive, surtout à partir d'octobre.

VIII.2 – Sur le projet et les enseignements pour le Maître d’Ouvrage

Une conviction d’abord : il y a de fait 3 acteurs dans ces deux débats, Elengy et Fos Faster bien sur mais aussi le GPMM. Propriétaire des sols, autorité organisatrice, aménageur, acteur technique, exploitant...le port est présent et déterminant à tous les niveaux de la chaîne de décision.

Et il est clair que les débats ont été en partie « embolisés » et politisés par l’absence de réponse à 2 questions qui concernent le GPMM plus que les Maîtres d’Ouvrage :

- La multiplication des procédures administratives (enquêtes publiques, permis de construire, plan de protection, débats publics...) rendent illisible l’action publique, laissant supposer un caractère purement formel des procédures derrière lesquelles se cachent des choix déjà effectués.
- Comment suivre et faire respecter des engagements pris (pacte de concertation 2XL) ?

La politique menée par les CPDP durant les débats a été triple :

- Traiter et faire répondre à toutes les questions concernant les projets, y compris celles concernant le GPMM.
- Faire prendre conscience aux acteurs de la nécessité d’un débat sur l’aménagement général du port et de la ZIP de Fos en l’occurrence.
- Essayer de faire revenir à la table des négociations les acteurs du pacte de concertation en l’actualisant.

Comme souvent, ces points n’étant pas à l’ordre du jour des débats, les résultats ont été mitigés.

Pour le débat général, il semble qu’une prise de conscience, voire l’esquisse de l’ombre d’un accord se soit dessinée... mais sans traduction concrète ! La conviction des CPDP est qu’au risque de décrédibiliser l’action publique, ce débat ne pourra être évité. Les questions à se poser portant en premier lieu sur les périmètres, l’objet et les lieux du débat. Une certaine ouverture géographique étant inévitablement nécessaire pour éviter un débat trop « localiste » pour des enjeux nationaux, voire européens.

Pour le pacte de concertation de 2004 et son actualisation, un accord du bout des lèvres a été donné par le GPMM en clôture des débats. Les CPDP ont acquis la certitude que l’action du port sera mesurée à l’aune du respect de ses engagements.

L’importance du projet a été clairement prise en compte et la réaction de la population résulte plus du lieu d’implantation gagné sur la mer que de l’installation proprement dite en définitive assez voisine de Tonkin et surtout de Cavaou. Pourquoi gagner une telle emprise sur la mer alors que des surfaces libres très importantes existent ailleurs ?

Les justifications de l’investisseur et du GPMM, décideur aussi en la matière, aussi pertinentes soient-elles (et les raisons techniques sont effectivement convaincantes), devront être totalement étayées dans l’hypothèse de la poursuite de l’investissement.

Toujours dans cette hypothèse, les points de vigilance importants :

- Le chantier et ses conséquences terrestres et maritimes.
- La définition d’une nouvelle zone de clapage des matériaux par le GPMM.
- Les rejets et la réduction de l’utilisation de l’électro-chloration.
- La hauteur des installations. C’est un point très sensible s’agissant des premières installations qui seront vues à partir de la mer et donc, de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Tout doit être fait pour en réduire l’impact, y compris en baissant le seuil.
- La passation d’une convention avec Combigo pour générer/gérer au mieux les échanges de frigories et réduire l’utilisation de l’électro-chloration.
- Enfin, le mode de passation des marchés et les conséquences sociales locales. Le Maître d’Ouvrage a clairement indiqué qu’il choisirait la procédure de marché clefs en main. Ce type de marché n’apporte aucune certitude sur l’utilisation des entreprises et de la main-d’œuvre locales. Il conviendra cependant d’utiliser au mieux les compétences des entreprises locales et de tout faire pour permettre la formation et l’utilisation de la main-d’œuvre locale.

Annexes



- La lettre de saisine de Fos Faster
- Les décisions de la CNDP
- La présentation de la Commission
- Le code éthique et déontologique
- Les acteurs rencontrés en phase préparatoire
- Le calendrier du débat
- Le contenu du site Internet de la CPDP
- Les cahiers d'acteur
- Les temps de prise de parole
- Le bilan presse
- Les chiffres du débat
- Le budget

• La lettre de saisine de Fos Faster



• Les décisions de la CNDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 DECEMBRE 2009

DÉCISION N° 2009 / 64 / TMFF / 2

PROJET DE TERMINAL METHANIER FOS FASTER
A FOS-SUR-MER (BOUCHES-DU-RHONE)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer (département des Bouches-du-Rhône) sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n° 2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

M. Antoine DUBOUT est nommé Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer.

Le Président

Philippe DESLANDES
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 3 FEVRIER 2010

DÉCISION N° 2010 / 07 / TMFF / 3

PROJET DE TERMINAL METHANIER FOS FASTER
A FOS-SUR-MER (BOUCHES-DU-RHONE)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n° 2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/64/TMFF/2 nommant M. Antoine DUBOUT Président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Antoine DUBOUT,
après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de terminal méthanier Fos Faster :

- M. Gonzague DESCOQS,
- Mme Sylvie MONNET.

Le Président

Philippe DESLANDES
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 3 MARS 2010

DÉCISION N° 2010 / 13 / TMFF / 4

PROJET DE TERMINAL METHANIER FOS FASTER
A FOS-SUR-MER (BOUCHES-DU-RHONE)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n° 2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/64/TMFF/2 nommant M. Antoine DUBOUT Président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Antoine DUBOUT,
après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de terminal méthanier Fos Faster :

- M. Olivier GHEBALDI,
- M. Roger PEIFFER.

Le Président

Philippe DESLANDES
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 5 MAI 2010

DÉCISION N° 2010 / 33 / TMFF / 5

PROJET DE TERMINAL METHANIER FOS FASTER
A FOS-SUR-MER (BOUCHES-DU-RHONE)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n° 2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/64/TMFF/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine DUBOUT Président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Antoine DUBOUT,
après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer M. Gérard BELLAN membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de terminal méthanier Fos Faster.

Le Président

Philippe DESLANDES
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 5 MAI 2010

DÉCISION N° 2010 / 34 / TMFF / 6

**PROJET DE TERMINAL METHANIER FOS FASTER
A FOS-SUR-MER (BOUCHES-DU-RHONE)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n° 2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/64/TMFF/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine DUBOUT Président de la Commission particulière,
- vu la lettre en date du 3 mai 2010 du Directeur France de Fos Faster LNG Terminal SAS transmettant le projet de dossier du débat,

- sur proposition de M. Antoine DUBOUT,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :
De considérer le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Le Président

Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 JUIN 2010

DÉCISION N° 2010 / 39 / TMFF / 7

**PROJET DE TERMINAL METHANIER FOS FASTER
A FOS-SUR-MER (BOUCHES-DU-RHONE)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n° 2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/64/TMFF/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine DUBOUT Président de la Commission particulière,
- vu sa décision n° 2010/34/TMFF/6 du 5 mai 2010 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public,

- sur proposition de M. Antoine DUBOUT,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1er :
Le débat public aura lieu du 6 septembre 2010 au 17 décembre 2010.

Article 2 :
Les modalités d'organisation du débat sont approuvées.

Le Président

Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 3 NOVEMBRE 2010

DÉCISION N° 2010 / 71 / TMFF / 8

**PROJET DE TERMINAL METHANIER FOS FASTER
A FOS-SUR-MER (BOUCHES-DU-RHONE)**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n° 2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/64/TMFF/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine DUBOUT Président de la Commission particulière,
- vu la lettre de l'Association FIDEA en date du 28 octobre 2010 sollicitant une expertise complémentaire sur la récupération de frigories provoquées par le réchauffement du GNL,

- sur proposition de M. Antoine DUBOUT,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :
De ne pas réaliser une expertise complémentaire mais d'organiser un atelier sur la question de la récupération des frigories. Les résultats des travaux de l'atelier seront communiqués à l'occasion d'une réunion publique avant la fin du débat.

Le Président

Philippe DESLANDES

• La présentation de la Commission



Antoine DUBOUT *Président*

Diplômé de l'Ecole Polytechnique et ingénieur en chef des Ponts et chaussées, il a été directeur des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais. Il a exercé différentes fonctions au sein de sociétés immobilières, notamment comme président directeur général de la Sogima, directeur général de la SCIP, vice-président directeur général de Perexia, président directeur général de la Sagi et président du Directoire et du conseil de surveillance de Gestrim. Depuis 1986, il a été président directeur général des ESH SEMAPOR, SAGECO, EFIDIS et LOGIREM. Il a participé à la réforme du « 1% logement », et, depuis janvier 2010, est président du directoire d'Action Logement. Chevalier de la Légion d'honneur, il est aussi président de la Fondation Hôpital Saint Joseph et de la Fédération des Etablissements Hospitaliers et d'Aides à la Personne, privés non lucratifs (FEHAP).



Sylvie MONNET

Professeur agrégée d'Histoire, elle a exercé au Lycée Thiers et à l'Université de Provence, a été membre du jury de concours (CAPES) et responsable de la mise en place d'une classe préparatoire spécifique dans le cadre d'un programme « Egalité des chances ». Elle a publié « La politique extérieure de la France de 1870 à nos jours » chez Armand Colin.



Olivier GHEBALI

Docteur en aménagement du territoire et économie régionale, diplômé de l'IEP de Paris, titulaire d'un DESS de droit public et d'une licence es Lettres, il a commencé au sein de l'administration territoriale, a notamment exercé les fonctions de directeur général des services départementaux. Il s'est ensuite orienté vers l'administration de l'Etat au sein de laquelle, après avoir été successivement membre du corps préfectoral, conseiller de chambre régionale des comptes et administrateur civil Hors Classe du ministère de l'Economie, il est désormais, en qualité de premier conseiller, magistrat de tribunal administratif et de cour administrative d'appel.



Roger PEIFFER

Général de l'armée de l'Air en disponibilité, pilote de chasse. Il a dirigé de 1990 à 2008, dans le cadre du dialogue Nord-Sud, des études en stratégie des entreprises auprès de la Fondation Méditerranéenne d'Etudes Stratégiques à Toulon. Egalement commissaire enquêteur dans les Bouches-du-Rhône depuis 20 ans, il a effectué une centaine d'enquêtes dans les domaines afférents aux responsabilités des collectivités territoriales et à l'aménagement du territoire.



Gérard BELLAN

Docteur en Océanographie et es-Sciences, Directeur de recherche Émérite au CNRS à l'Université de la Méditerranée, spécialiste des impacts anthropiques en Méditerranée, en milieu portuaire et en mer ouverte, il a dirigé durant 16 ans l'équipe « Pollution-Protection du milieu naturel » du Centre d'Océanologie de Marseille. Il s'est investi dans la gestion du littoral marin et de ses aménagements et a occupé diverses charges dans des instances et programmes scientifiques internationaux (FAO, PNUE, CIESM, OSPAR, EUNIS, NATURA 2000, PAM, etc.). Co-éditeur ou membre de Comités de lecture de Revues internationales, il a publié plus de 240 articles et ouvrages.

• Le code éthique et déontologique



Éthique et déontologie

des membres des commissions particulières du débat public.

La Commission Nationale du Débat Public est une Autorité Administrative Indépendante chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement caractérisés par leur intérêt national, leurs forts enjeux socio-économiques, leurs impacts significatifs sur l'environnement.

Elle exerce ses attributions dans le respect des dispositions du code de l'environnement (Chapitre "participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire") et du décret 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public.

En outre, elle est régie par un règlement intérieur qui comporte quelques dispositions générales concernant les commissions particulières chargées d'animer un débat public (CPDP).

Afin d'explicitier les conditions d'application de ces dispositions et de garantir le bon accomplissement de leurs missions, la Commission nationale du débat public a adopté les règles suivantes que les membres des commissions particulières s'engagent à respecter :

(Handwritten signatures and initials)

**ETHIQUE ET DEONTOLOGIE DES MEMBRES
DES COMMISSIONS PARTICULIERES DU DEBAT PUBLIC.**

❖ **Engagement en faveur du débat :**

Chaque membre de commission particulière est appelé à :

1. Mettre en œuvre les orientations générales, les directives et les recommandations méthodologiques de la CNDP ;
2. Oeuvrer, sous la responsabilité du président de la commission, avec impartialité, équité et intégrité ;
3. Réserver aux travaux de la commission particulière le temps requis pour la préparation, le déroulement et la conduite à bonne fin du débat ;
4. Veiller à assurer à l'ensemble du public une information complète, objective, honnête et accessible ;
5. Favoriser l'expression du public et contribuer à ce qu'il obtienne les réponses aux questions posées ;
6. Veiller au respect de chacun et refuser les incivilités ;
7. Collaborer à une saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre ;

❖ **Indépendance :**

8. Aucune personne intéressée à une opération, à titre personnel ou en raison de ses fonctions, ne peut participer à un débat public se rapportant à cette opération ;

Be Rp SM CG CSUP SD. JC CA

9. Le membre de la commission particulière doit porter sans délai à la connaissance du président de la commission particulière du débat public tout changement de statut ou de fonction susceptible de porter atteinte à son indépendance ;
10. Il manifeste, par son comportement et ses paroles, son indépendance par rapport aux diverses parties prenantes aussi bien avant et pendant qu'après le débat public ;
11. Il s'interdit d'accorder, de solliciter, d'accepter tout avantage, direct ou indirect, au profit ou de la part de tout organisme ou personne concernés, à un titre ou à un autre, par le projet soumis à débat ;

❖ **Devoir de neutralité et de réserve :**

12. Il doit faire preuve de neutralité et de tolérance ;
13. Il s'abstient, au cours du débat et au delà jusqu'à la décision du maître d'ouvrage, d'exprimer toute opinion sur le fond du projet soumis à débat ;
14. Il s'interdit de remettre en cause les décisions prises collégalement par la commission particulière du débat public ou de commenter les décisions prises par cette dernière ;
15. Il s'engage à ne pas user indûment de sa qualité de membre d'une commission particulière.



 R. PEIFFER
 Olivier GHEBALI
 S. Roumet
 Jennifer Cibot
 Christophe Orkner
 F. AUCHER

• Les acteurs rencontrés en phase préparatoire

Qualité	NOM	Prénom	Titre	Société	Date de RdV
Mr	ANDREONI	Serge	Sénateur - Maire Président de l'AIRFOBEP	Mairie de Berre l'Etang	7/05/2010
Mr	ANSINELLI	Albert	Président	GMIF (UPE 13 de Martigues)	24/03/2010
Mme	AZEMA	Nathalie	Chargée des Relations Entreprises	GMIF (UPE 13 de Martigues)	24/03/2010
Mr	BAESA	Max	Ancien DGS de Port-de-Bouc	Ville de Port-de-Bouc	26/03/2010
Mr	BARSACQ	Gilles	Secrétaire Général aux Affaires Régionales	Préfecture	21/05/2010
Mr	BERNARDINI	François	Maire d'ISTRES	Mairie d'Istres	17/06/10
Mr	BLUM	Roland	Député des Bouches-du-Rhône 1 ^{er} Adjoint	Ville de Marseille	21/07/2010
Mme	BERTRANDY	Marie-Christine	Responsable Police de l'Eau	Direction Départementale de l'Equipement, Affaires Maritimes Bouches du Rhone	8/07/2010
Mme	CAMARD	Sophie	Liste Europe Ecologie PACA	Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur	11/06/2010
Mr	CARLES	Jacques	Président	Association CCSE (Collectif Citoyen-Santé-Environnement)	7/05/2010
Mr	CASANOVA	Gérard	Conseiller -Secrétaire Général	Association CCSE (Collectif Citoyen-Santé-Environnement)	7/05/2010
Mr	CASTEJONC	Albert	Président + 2 nd Prudhôme de Pêche de Martigues	Coopérative des Conchyliculteurs de Port St Louis (COOPA Port- 45 pêcheurs concernés)	6/05/2010
Mr	CAZEEL	Pierre	Vice Président	Association ESPEREN	7/05/2010
Mr	CELET	Jean-Paul	Secrétaire Général	Préfecture	26/02/2010
Mr	CELERIER	Bruno	Adjoint au Directeur Régional des Affaires Maritimes	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement Durable	2/07/2010
Mr	CHAMARET	Philippe	Directeur	Institut Ecocitoyen pour la connaissance des pollutions de Fos	4/06/2010
	CHARDIN	Nicolas	Chargé de Mission - Coordination des politiques environnementales	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement Durable	OK RDV le 2/07/10 à 9h
Mr	CHARRIER	Jean-Marc	Maire de Port St Louis du Rhône	Mairie de Port St Louis du Rhône	24/06/2010
Mr	CHARROUX	Gaby	Maire de Martigues	Mairie de Martigues	21/05/2010
Mr	COPPOLA	Jean-Marc	Vice-président délégué au patrimoine et aux investissements régionaux	Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur	23/07/2010
Mr	DAHER	Patrick	Président Directeur Général et Président du Conseil de Développement GPMM	Sté DAHER (Equipementier aéronotique, nucléaire, défense, industries)	2/04/2010
Mme	DEIDERI	Josiane	Représentante du groupe Ouest Etang de Berre	Ligue Protection des Oiseaux	7/05/2010
Mr	DEL CORSO	Marc	Chef de Projet	EVE - Eau et vie pour l'environnement	21-May
Mme	DELHAYE	Annick	2 ^e Vice-Présidente Développement soutenable, énergie et climat	Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur	11/06/2010
Mr	DELPLANQUE		Contre-amiral Bataillon des Marins Pompiers	Bataillon des Marins Pompiers de Marseille	8/07/2010

Qualité	NOM	Prénom	Titre	Société	Date de RdV
Mr	DEROI	Pierre	Chargé de Mission	Mission défense et plan de secours	10/06/2010
Mme	DE STEFANO	Nathalie	Directrice	URVN Paca - Union Régionale Vie et Nature	
Mme	DEVEZE	Magali	Chef du Service Environnement	GPMM	26/03/2010
Mr	DOMINI	Christian	Directeur Général	MARITIMA CFT	29/07/10
Mme	DUFOUR	Florence	Directrice Adjointe des Infrastructures et des réseaux Gaz de la CRE	Commission de Régulation de l'Energie	OK RDV Tel le 01/06/10
Mr	DUVERDIER	Jean-François	Secrétaire	Union Locale CGT	20/07/2010
Mr	ESTELA	Jean-Pierre	Président	MNLE PACA (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement)	30/04/2010
Mme	FAUGERE	Anne Laure	Consultant AMO ADOR	Réseau Local Ecologie	2/07/2010
Mr	FAVIER	Henri	Président	Mer nautisme et environnement	18/05/2010
Mme	FERNANDEZ-PEDINIELLI	Patricia	Maire de Port-de-Bouc	Mairie de Port-de-Bouc	30/04/10 à 15h00
Mr	FONTAINE	Yvon	Président	Association de la défense des riverains de la RN 568	OK RDV le 30/04/10 à 16h30
Mr	FOUCHIER	François	Délégué Régional	Conservatoire du Littoral	25/06/10
Mr	GOELLNER	Jérôme		Ministère de l'Industrie- DGEMP	OK RDV tél le 08/06/10
Mr	GEIGER	Philippe	Sous Directeur de la sécurité d'approvisionnement des nouveaux produits énergétiques à la Direction de l'Energie	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer	OK RDV tel
Mr	GIRARD	Cyril	Administrateur	Association NACICCA (Nature et Citoyenneté en Crau, Camargue et Alpilles)	21/05/2010
Mr	GONELLA	Jean	Administrateur	Association FARE Sud	30/04/2010
Mr	GRANIE	Bernard	Président Ouest Provence (ex SAN)	Ouest provence	26/03/2010
Mr	GORRY	Yvan	Directeur de la Communication	Ville de Fos-sur-Mer	20/04/2010
Mr	GUES	Serge	Président	Association ESPEREN	7/05/2010
Mr	HOLUIGUE	Jean-Pierre	Directeur Energie et Climat	Ministère de l'Industrie- DGEMP	10/05/2010
Mr	JACQUET		Lieutenant	Brigade de Gendarmerie Maritime de Port-de-Bouc	3/06/2010
Mr	JALBERT	Jean	Directeur	Tour du Valat	25/06/10
Mr	JORDA	Luc	Colonel	SDIS - Direction Départementale	17/06/2010
Mr	LASALLE	Jean-Luc	Agence Régionale de Santé (AGR)	CIRE SUD (Cellule Interrégionale d'Epidémiologie)	7/05/2010
Mr	LAURENT	Alain	Collectif Fos Cavaou + Président de l'Office Municipal des Sports de Fos	Office Municipal des Sports	6/05/2010

Qualité	NOM	Prénom	Titre	Société	Date de RdV
Mme	LEBEL	Isabelle	Directrice	Association Migrateur Rhône Méditerranée	09/07/10
Mme	LE BIHAN-GRAS	Christine	Directeur Général	CRE	OK RDV tel le 01/06/10
Mr	LUCCHESI	Jean-Laurent	Directeur	Association Les Marais de Vigueirat	28/05/2010
Mme	LEWINER	Colette	Vice Présidente	CAP GEMINI	RDV tel le 07/07/10
Mr	MAURO	Jean-François	Directeur	AIRFOBEP	4/06/2010
Mr	MEUNIER	Romuald	Président	MCTB Golfe de Fos Environnement	26/03/2010
Mr	MICHEL	Gilbert	Membre Actif du club Président Mr Marc PASOTTI	FUN FOS	11/05/2010
Mr	MONSERRAND	Denis	Directeur Général	BOLUDA France (remorqueurs)	OK RDV tel
Mr	MOREL	Bernard	Région PACA	Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur	23/07/2010
Mr	MOUTET	Daniel	Président	Association de Défense et Protection du Littoral du Golfe de Fos (ADPLGF)	26/03/2010
Mr	MOYSAN	Joseph	Commandant	GPMM	7/05/2010
Mr	OLIVRY	Didier	Président du Parc Naturel de Camargue Maire d' ARLES	Parc Naturel de Camargue	25/06/10
Mr	PAYANT	Patrick	Président des Pilotes du Port de Marseille	GPMM	21/05/2010
Mme	PEIRANO	Mireille	4 ^e Vice-Présidente Mer, pêche et littoral	Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur	11/06/10
Mr	PELTIER	Michel	Dir. Adjoint de Cabinet de C. JOUANNO (secrétaire d'Etat Chargée de l'Ecologie)	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement Durable	31/03/2010
Mr	PERONNET	Michel	Directeur des Projets Industriels et Energies	GPMM	02/07/10 A la Fossette - Fos-sur-Mer
Mr	PFISTER	Jacques	Président	CCI Marseille Provence	21/07/2010
Mr	PETIT	Jean-Denis	Pôle Risques	Préfecture Marseille	03/06/10 Préfecture de Marseille
Mr	POISSON	Henri	Directeur Régional des Affaires Maritimes	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement Durable	2/07/2010
Mr	PREBOT	MARC	Trésorier	Association Française de Capitaines de Navires	27/05/10
Mr	PUJET	Bernard	Lieutenant Colonel - Chef du Groupement Prévention/Prévision	SDIS - Direction Départementale	17/06/2010
Mr	RAIMBAULT	Patrick	Expert Océanographe Directeur de recherche CNRS	LMGEM Centre d'Océanologie de Marseille (Lab. de Microbiologie Géochimie et Ecologie Marines)	OK RDV Tel
Mr	RAIMONDI	René	Maire de Fos-sur-Mer	Mairie de Fos-sur-Mer	6/05/2010
Mr	REUTER	Roger	Sous préfet d'Istres	Sous Préfecture	OK RDV le 25/02/10 et le 16/04/10 à 14h30
Mr	RIPOCHE	Jacques	Délégué Régional	UFIP	4/06/2010

Qualité	NOM	Prénom	Titre	Société	Date de RdV
Mr	ROSSI	Franck	Président	Société Coopérative du Lamanage	9/07/2010
Mr	ROUSSET	Olivier	Directeur Régional Adjoint DREAL	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer	26/03/2010
Mr	MAYOLY	Arnoux	Directeur	Société Coopérative du Lamanage	9/07/2010
Mr	ROY	Laurent	Directeur Général	DREAL	
Mr	SACHER	Michel	Directeur	CYPRES	21/05/2010
Mme	SANDEL	Christine	Liste Europe Ecologie PACA	Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur	11/06/2010
Mr	SANDON	Gilbert	Chef de l'Unité Territoriale des Bouches-du-Rhône	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA (DREAL)	Rdv Tel
Mr	SAPPIN	Michel	Préfet de Région	Préfecture	26/02/2010
Mr	SCARDIGLI	Bruno	Président	Commission des Vrac Liquides (à l'union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos)	4/05/2010
Mr	SCHIAVETTI	Hervé	Président du Parc Naturel de Camargue - Maire d' ARLES	Parc Naturel de Camargue	25/06/10
Mr	SEIMANDI	Georges	Directeur de Projets	GRT Gaz	RDV tél le 15/06/10
Mr	SPAZZI	Renaud	Directeur de l'Aménagement des Travaux et des Projets	GPMM	25/02/10
Mr	SPAGNULO	Michel	Directeur des Routes	Conseil Régional Hôtel du Département	Rdv tel
Mme	de STEFANO	Nathalie	Directrice	URVN	22/07/2010
Mr	TARIS	Jean-Paul	Président	Fondation Tour du Valat	25/06/2010
Mr	TERRASSON DE FOUGERE	Bernard	Commandant	AFCAN	OK RDV Tel
Mr	TERRIER	Jean-Claude	Directeur Général et Président du Directoire	GPMM	25/02/10
Mr	TILLET	William	Président Comité des Pêches Maritimes	Prud'Homie de Pêche	OK RDV tél le 03/06/10
Mr	VAXES	Michel	Député 13 ^e circonscription des Bouches-du-Rhône	Permanence parlementaire Hôtel de Ville	26/02/10
Mme	VICHNIEVSKY	Laurence	Tête de Liste Europe Ecologie PACA	Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur	11/06/2010
Mr	VITALBO	Marc	Lieutenant Colonel	Centre de Secours Marin Pompiers	9/06/2010
Mr	WOLKOWITSH	Bertrand	Directeur de l'Aménagement Région PACA	Région PACA	X
Mr	WORTHAM	Henri	Président	Institut Ecocitoyen pour la connaissance des pollutions de Fos	04/06/10 à 18h15

• Le calendrier du débat

- **Jeudi 9 septembre** • **19h Réunion d'ouverture commune aux deux projets**
Maison de la Mer, Fos-sur-Mer
- **Jeudi 16 septembre** • **19h Réunion thématique commune :**
la politique énergétique et la stratégie du GPM de Marseille de faire de la Zone Industrielle Portuaire de Fos un pôle stratégique énergétique
Salle Marcel Pagnol, Port-Saint-Louis-du-Rhône
- **Jeudi 23 septembre** • **19h Réunion thématique commune :**
les risques industriels et les impacts sur l'air, la mer et la santé
Maison de la Mer, Fos-sur-Mer
- **Mardi 5 octobre** • **19h Réunion thématique Fos Faster :**
le site d'implantation du projet
Salle Marcel Pagnol, Port-Saint-Louis-du-Rhône
- **Jeudi 21 octobre** • **19h Réunion thématique Fos Faster :**
la biodiversité marine et les usages de la mer
Salle Gagarine, Port-de-Bouc
- **Jeudi 18 novembre** • **19h Réunion thématique Fos Faster :**
le projet et son chantier
Maison de la Mer, Fos-sur-Mer
- **Jeudi 2 décembre** • **19h Réunion thématique commune :**
le développement économique
Théâtre, Fos-sur-Mer
- **Mardi 14 décembre** • **19h Réunion de synthèse**
Théâtre de l'Olivier, Istres.

• Le contenu du site Internet de la CPDP

> DEBAT PUBLIC

- **Le projet :**
 - Dossier du Maître d'Ouvrage
 - Synthèse du dossier du Maître d'Ouvrage
- **La CNDP :**
 - Site de la CNDP
- **La CPDP :**
 - Charte déontologique
 - La Commission
 - Le Secrétariat Général
- **Le cadre législatif :**
 - Loi du 2 février 1995
 - Loi 2002-276 du 27 février 2002
 - Décret n° 2002-2175 du 22 octobre 2002

> S'INFORMER

- **Présentation du projet :**
 - **Le dossier du Maître d'Ouvrage :**
 - Dossier du Maître d'Ouvrage complet
 - Dossier du Maître d'Ouvrage : partie 1, partie 2, partie 3, partie 4
 - **La synthèse du projet :**
 - Synthèse du dossier du Maître d'Ouvrage
 - **Etudes préliminaires :**
 - Etude préliminaire des impacts environnementaux (Véritas, mars 2010)
 - Etude préliminaire vis-à-vis des risques d'accidents majeurs (Véritas, mars 2010)
 - Etude de manœuvre maritime (Alkyion, octobre 2007)
 - Mesure de l'état initial du milieu marin Fos-sur-Mer (GERIM, avril 2009)
 - Etude géotechnique préliminaire (FUGRO, mai 2010) :
 - étude géotechnique préliminaire - partie 1
 - étude géotechnique préliminaire - partie 2
 - étude géotechnique préliminaire - partie 3
 - Etude préliminaire de l'alea de sismicité (FUGRO, mai 2010).
 - Cartographie des éléments de géotechniques zone portuaire de Fos-sur-Mer (ARCADIS, mai 2010)
 - cartographie des éléments de géotechniques zone portuaire de Fos-sur-Mer - partie 1
 - cartographie des éléments de géotechniques zone portuaire de Fos-sur-Mer - partie 2
 - cartographie des éléments de géotechniques zone portuaire de Fos-sur-Mer - partie 3
 - Pré-étude environnementale du volet maritime (SOGREAH, mai 2010)
 - Pré étude environnementale volet maritime - partie 1
 - Pré étude environnementale volet maritime - partie 2
 - Pré étude environnementale volet maritime - partie 3
 - **Autres documents :**
 - Note complémentaire Fos Faster sur l'électrochloration - septembre 2010
 - Le point de vue de l'aménageur
- **Brochure du débat public :**
 - « débat public – Mode d'emploi »
- **Le Journal du débat public :**
 - Le Journal du débat public

- **Cahiers d'acteur :**

- **Les règles du cahier d'acteur :**

- La maquette
 - Les règles

- **Les cahiers d'acteur :**

- Cahier d'acteur de la Fédération Inter Départementale de l'Environnement Avignonnais (FIDEA)
 - Cahier d'acteur des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) de Marseille Provence et du Pays d'Arles
 - Cahier d'acteur de l'Union Régionale Vie et Nature (URVN), réseau d'unions en PACA
 - Cahier d'acteur de l'Union Maritime Fluviale (UMF) de Marseille-Fos, fédération de 22 professions portuaires
 - Cahier d'acteur de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement
 - Cahier d'acteur d'Europe Ecologie (région PACA)
 - Cahier d'acteur de l'Institut Ecocitoyen
 - Cahier d'acteur de l'Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône (UPE13)
 - Cahier d'acteur de la mairie de Fos-sur-Mer

- **Documents divers :**

- **Revue de presse**

- **Retour sur les réunions :**

- **09 septembre 2010**

- Synthèse de la réunion du 09 septembre 2010
 - Verbatim de la réunion du 09 septembre 2010
 - Présentation du projet Fos Faster
 - Présentation du projet Elengy
 - Présentation de Florence DUFOUR, directrice adjointe des infrastructures et des réseaux gaz de la CRE
 - Photos du 09 septembre 2010

- **16 septembre 2010**

- Synthèse de la réunion du 16 septembre 2010
 - Verbatim de la réunion du 16 septembre 2010
 - Présentation du projet Fos Faster
 - Présentation du projet Elengy
 - Présentation de Jean-Claude TERRIER, directeur général du GPMM
 - Présentation de Philippe GEIGER, sous-directeur de la sécurité d'approvisionnement des nouveaux produits énergétiques à la DGEC du MEEDDM
 - Présentation de François DUMAS, ingénieur chimiste, ancien rapporteur sur le GNL pour la CRE
 - Présentation de Philippe-Jean GARNIER, directeur de l'offre chez GRTgaz
 - Présentation de Jean-Pierre ESTELA, président du Mouvement National Lutte pour l'Environnement
 - Photos du 16 septembre 2010

- **23 septembre 2010**

- Synthèse de la réunion du 23 septembre 2010
 - Verbatim de la réunion du 23 septembre 2010
 - Présentation du projet Fos Faster
 - Présentation du projet Elengy
 - Présentation de Jean-François MAURO, directeur d'Airfobep
 - Présentation de Mary-Christine BERTRANDY, Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône
 - Jean-Luc LASALLE, Cellules d'Institut de veille sanitaire en région (CIRE)
 - Présentation d'Arlette DANZON, Institut de Veille Sanitaire (InVS)
 - Présentation de Gilbert SANDON, chef de l'unité territoriale 13 de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) PACA
 - Présentation de Jean-Denis PETIT, Direction Départementale de la Protection de la Population des Bouches-du-Rhône

- Présentation du Colonel Bernard PUGET, chef du groupement prévention prévision des Services d'Incendie et de Secours des Bouches-du-Rhône (SDIS 13)
- Photos du 23 septembre 2010

- **05 octobre 2010**

- Synthèse de la réunion du 05 octobre 2010
- Verbatim de la réunion du 05 octobre 2010
- Présentation du projet Fos Faster
- Présentation d'Amaury DE MAUPEOU, Adjoint au Commandant du port de Marseille-Fos
- Présentation de Philippe VINOT, Direction Interrégionale de la mer Méditerranée
- Présentation Patrick PAYAN, président des pilotes
- Présentation de Mr MALECOT, responsable des remorqueurs du site Marseille-Fos : fiches support n° 1, 2, 3 et 4
- Présentation de Franck ROSSI, président des lamaneurs
- Photos du 05 octobre 2010

- **05 novembre 2010**

- Synthèse de la réunion du 05 novembre 2010
- Verbatim de la réunion du 05 novembre 2010
- Présentation du projet Fos Faster : parties 1 et 2
- Photos du 05 novembre 2010

- **18 novembre 2010**

- Synthèse de la réunion du 18 novembre 2010
- Verbatim de la réunion du 18 novembre 2010
- Présentation du projet Fos Faster : parties 1, 2 et 3
- Présentation de Georges SEIMANDI, GRTgaz
- Présentation de Romuald MEUNIER, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement
- Présentation de Magali DEVEZE, GPMM
- Présentation de Michel SPAGNULO, Directeur des Routes du Conseil Général
- Photos du 18 novembre 2010

- **02 décembre 2010**

- Synthèse de la réunion du 02 décembre 2010
- Verbatim de la réunion du 02 décembre 2010
- Présentation du projet Fos Faster
- Présentation du projet Elengy
- Présentation de Nadine JOURDAN, chef de projet au service «Etudes et diffusion» à la direction de l'INSEE PACA
- Présentation de Didier MARTIN, directeur départemental de Pôle Emploi
- Présentation de Dirk BECQUART, directeur développement GPMM
- Photos du 02 décembre 2010

- **14 décembre 2010**

- Synthèse de la réunion du 14 décembre 2010
- Verbatim de la réunion du 14 décembre 2010
- Présentation du projet Fos Faster
- Présentation du projet Elengy
- Présentation de René RAIMONDI, maire de Fos-sur-Mer
- Présentation de Jean-Claude TERRIER, directeur général du GPMM
- Présentation de Romuald MEUNIER, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement
- Présentation de Raymond VIDIL, vice-président de la CCI Marseille Provence
- Photos du 14 décembre 2010

• **L'Atelier :**

- Demande d'expertise complémentaire adressée aux deux Commissions particulières du débat public par l'association FIDEA
- Article extrait du World Nuclear News, du 6 mai 2010, joint par la FIDEA à sa demande d'expertise
- Traduction de cet article
- Décision de la CNDP concernant l'organisation d'un atelier
- Support présenté par Fos Faster lors de l'atelier
- Support présenté par Elengy lors de l'atelier
- Présentation réalisée par Benoît CHARRIERE (SOFIES), expert en écologie industrielle invité par la CPDP
- Support présenté par le GPMM
- Synthèse de l'atelier
- Verbatim de l'atelier
- Conclusion de l'atelier rédigée par la CPDP

> **PARTICIPER**

• **Les réunions publiques :**

- Calendrier des réunions

• **Vos questions et leurs réponses :**

Consulter les questions /réponses

• **Questions posées au Maître d'Ouvrage :**

- La politique énergétique (4 questions)
- La stratégie du GPMM (11 questions)
- Les risques industriels et la sécurité (20 questions)
- La santé (1 question)
- Le développement économique (8 questions)
- Géologie – sismicité – courantologie (3 questions)
- La biodiversité marine et les usages de la mer (17 questions)
- Le projet et son chantier ; techniques de construction (17 questions)

• **Questions posées à la CPDP :**

- (6 questions)

• **Avis et contributions :**

Consulter les avis et les contributions

• **Avis adressés au Maître d'Ouvrage :**

- La politique énergétique (1 avis)
- La stratégie du GPMM (2 avis)
- Les risques industriels et la sécurité (3 avis)
- La santé (2 avis)
- Géologie – sismicité – courantologie (1 avis)
- La biodiversité marine et les usages de la mer (2 avis)
- Le projet et son chantier ; techniques de construction (6 avis)

• **Avis adressés à la CPDP :**

- (2 avis)

> L'ESPACE PRESSE

• Communiqués de presse

- Communiqué de presse du 17 juin 2010
- Communiqué de presse ouverture du salon d'exposition
- Communiqué de presse du 07 septembre 2010
- Communiqué de presse du 14 septembre 2010
- Communiqué de presse du 21 septembre 2010
- Communiqué de presse du 30 septembre 2010
- Communiqué de presse du 12 octobre 2010
- Communiqué de presse du 02 novembre 2010
- Communiqué de presse du 08 novembre 2010
- Communiqué de presse du 23 novembre 2010
- Communiqué de presse du 30 novembre 2010
- Communiqué de presse du 08 décembre 2010

• Contact presse

> LIENS UTILES

- Le site officiel du projet Fos Tonkin
- Le site de la CNDP
- Le site du GPMM
- Le site du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM)
- La présentation de l'Institut de Veille Sanitaire (InVS)
- La présentation du réseau des Cellules de l'Institut de Veille Sanitaire en région (Cire)
- La présentation plus spécifique de la Cire Sud
- Les travaux engagés sur la zone Fos - étang de Berre par les différents partenaires dont la Cire Sud
- Impact sanitaire de la pollution atmosphérique industrielle sur la zone de Fos-Etang de Berre (rapport de stage d'Aziz ATIYEH, ingénieur du génie sanitaire, réalisé à la Cire Sud en 2006 sous la supervision de Jean-Luc LASALLE)
- Les travaux de l'InVS sur la problématique des incinérateurs
- L'organisation de la surveillance épidémiologique des cancers en France
- « Grands projets Marseille Provence 2005-2020 » (article paru sur le site web de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence)
- Etude sur l'emploi sur la zone de Fos-sur-Mer, Salon-de-Provence et l'étang de Berre
- Le site de la Commission de Régulation de l'Energie (CRE)

• Les cahiers d'acteur

- **FIDEA (Fédération Inter Départemental de l'Environnement Avignonnais)**
- **CCI MP (Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence)**
- **URVN (Union Régionale Vie et Nature)**
- **UMF (Union Maritime et Fluviale)**
- **EUROPE ECOLOGIE PACA**
- **INSTITUT ECOCITOYEN**
- **Mouvement Citoyen de Tout Bord Golfe de Fos Environnement**
- **UPE 13 (Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône)**
- **Mairie de Fos-sur-Mer**

• Les temps de prise de parole

PRENOM	NOM	FONCTION OU NATURE DE L'INTERVENANT	ORGANISME OU COMMUNE	Temps de parole cumulé par personne (Heure Minutes Secondes)
ALICE	AMATHIOT	PARTICULIER	PORT ST LOUIS	1 mn et 29 sec
ERIC	AMATO	DIRECTEUR AGENCE ISTRES	POLE EMPLOI	4 mn et 17 sec
PIERRE	APLINCOURT	ASSOCIATION	URVN	9 mn et 58 sec
ALBIN	AYRAL	PARTICULIER	FOS SUR MER	2 mn et 4 sec
OULA	AZOUZ	ELU	MAIRIE DE PORT ST LOUIS	4 mn et 27 sec
SYLVIE	BASSUEL	CHEF SERVICE	DREAL	9 mn et 15 sec
GILLES	BAVUZ	MDO	ELENGY	2 h 40 mn et 58 sec
DIRK	BECKART	DIRECTEUR DEVPT	GPMM	21 mn et 12 sec
FRANCOIS	BERNARDINI	ELU	ISTRES	8 mn et 51 sec
MARY-CHRISTINE	BERTRANDY	EXPERT	DDTM 13	12 mn et 47 sec
VINCENT	BESIN	PARTICULIER	PORT ST LOUIS	12 mn et 42 sec
HENRI	BLANC	PARTICULIER	PORT DE BOUC	0 mn et 48 sec
PHILIPPE	BLANC	Responsable opérations	DREAL	16 mn et 25 sec
DANIEL	BOURJAS	DIRECTEUR	GRT GAZ	1 mn et 34 sec
DAVID	BOUSQUET	DIRECTEUR	MAISON DE L'EMPLOI	2 mn et 20 sec
PIERRE	BREBAN	MDO	ELENGY	1 h 18 mn et 58 sec
SOPHIE	CAMARD	CONSEILLER REGIONAL	EUROPE ECOLOGIE	3 mn et 08 sec
JACQUES	CARLES	ASSOCIATION	CCSE PORT ST LOUIS	33 mn et 07 sec
GERARD	CASANOVA	ASSOCIATION	CCSE	1 mn et 9 sec
ALBERT	CASTEJON	PDT	MYTILICULTEURS	7 mn et 42 sec
PIERRE	CAZEEL	ASSOCIATION	ESPEREN	4 mn et 25 sec
PHILIPPE	CHAMARET	DIRECTEUR	INSTITUT ECO CITOYEN	4 mn et 10 sec
JEAN-MARC	CHARRIER	MAIRE	PORT ST LOUIS	18 mn et 58 sec
JEAN-LUC	CHAUVIN	PDT	UPE 13	9 mn et 55 sec
JEAN-MARIE	COMPAS	DIRECTEUR	CIE EOLIENNES	4 mn et 2 sec
PHILIPPE	CRACOWSKI	MDO	FOS FASTER	3 h 45 mn et 46 sec
ARLETTE	DANZON	EXPERT	INVS	16 mn et 52 sec
AMAURY	DE MAUPEOU	CDT EN 2ND	GPMM	23 mn et 53 sec
MARC	DEL CORSO	ASSOCIATION	EVE	21 mn et 08 sec
ANNICK	DELHAYE	VICE PRESIDENTE	REGION PACA	17 mn et 54 sec
DAVID	DESSANDIER	DIRECTEUR REGIONAL	BRGM	3 mn et 27 sec
MAGALI	DEVEZE	CHEF SERVICE	GPMM	18 mn et 05 sec
FLORENCE	DUFOUR	DIRECTRICE ADJOINTE RESEAUX	CRE	18 mn et 33 sec
FRANCOIS	DUMAS	EXPERT	RAPPORTEUR CRE	6 mn et 11 sec
JEAN-FRANCOIS	DUVERDIER	SYNDICALISTE	UNION SYNDICALE CGT	8 mn et 41 sec
MAURICE	ESCOUBET	PARTICULIER	ST MITRE LES RPRTS	2 mn et 33 sec
JEAN-PIERRE	ESTELA	ASSOCIATION	MNLE/CERHE	15 mn et 35 sec
ANNE-LAURE	FAUGERE	ASSOCIATION	EUROPE ECOLOGIE	16 mn et 52 sec
PATRICIA	FERNANDEZ-PEDINIELLI	MAIRE	PORT DE BOUC	10mn et 43 sec
YVON	FONTAINE	ASSOCIATION	RTE N 568	11 mn et 03 sec
FRANCOIS	FOUCHIER	DIRECTEUR	CONSERVATOIRE DU LITTORAL	14 mn et 04 sec
BERNARD	FOURNIER	ASSOCIATION	ESPEREN	3 mn et 56 sec
MR	GARACINO	PARTICULIER	PORT ST LOUIS	0 mn et 45 sec
MARIO	GARCIA	PARTICULIER	FOS SUR MER	2 mn et 23 sec
PHILIPPE-JEAN	GARNIER	DIRECTEUR	GRT GAZ	19 mn et 52 sec
PHILIPPE	GEIGER	S/ DIRECTEUR	MEDEM	14 mn et 02 sec
MATHIEU	GENG	EXPERT MDO	ELENGY	10 mn et 14 sec
CYRIL	GIRARD	ASSOCIATION	NACICCA	3 mn set 15 sec
BERNARD	GRANIE	PRESIDENT	SAN OUEST PROVENCE	59 mn et 17 sec
GERARD	GREGOIRE	PARTICULIER	PARTICULIER	0 mn et 57 sec
JEAN-MARC	GRINO	CHEF DEPT ENVIRONT	GPMM	4 mn et 08 sec
GERALD	GUILLEMOT	ADJOINT	MIRAMAS	3 mn et 41 sec
ETIENNE	HANNECART	ASSOCIATION	FIDEA	13 mn et 25 sec
JEAN	HETSCH	CONSEILLER MUNICIPAL	FOS SUR MER	2 mn et 17 sec
JEAN	JALBERT	ASSOCIATION	TOUR DU VALAT	6 mn et 46 sec
NADINE	JOURDAN	CHEF DE PROJET	INSEE PACA	13 mn et 51 sec
HELENE	LAMBROU	PARTICULIER	PORT ST LOUIS	1 mn et 51 sec
JEAN	LAMBROU	PARTICULIER	PORT ST LOUIS	3 mn et 53 sec

PRENOM	NOM	FONCTION OU NATURE DE L'INTERVENANT	ORGANISME OU COMMUNE	Temps de parole cumulé par personne (Heure Minutes Secondes)
JEAN-LUC	LASSALLE	EXPERT	CIRE SUD	16 mn et 27 sec
ALAIN	LAURENT	PARTICULIER	FOS SUR MER	1 mn et 56 sec
JEAN-PIERRE	LE COZ	MDO	FOS FASTER	6 mn et 10 sec
SEBASTIEN	LEDOUX	EXPERT MDO	SOGREAH	15 mn et 33 sec
ROMAIN	LEGRAS	EXPERT MDO	ELENGY	17 mn et 07 sec
JEAN-LAURENT	LUCCHESI	ASSOCIATION	MARAI DU VIGUEIRAT	1 mn et 37 sec
MOHEND	MAHOUCHE	RESPONSABLE MEDITERRANÉE	WWF	12 mn et 37 sec
CHRISTIAN	MALACAN	MDO	ELENGY	20 mn et 13 sec
FRANCK	MALECOT	PDG	REMORQUEURS	03 mn 00 sec
DIDIER	MARTIN	DIRECTEUR TERR	POLE EMPLOI	5 mn et 17 sec
MARIE-JO	MATTE	PARTICULIER	ISTRES	2 mn et 34 sec
BERNARD	MOREL	CONSEILLER REGIONAL	CONSEIL REGIONAL PACA	0 mn et 48 sec
JEAN-FRANÇOIS	MAURO	EXPERT	AIRFOBEP	12 mn et 43 sec
ROMUALD	MEUNIER	ASSOCIATION	MCTB GOLFE DE FOS ENVIRONNEMENT	2 h 42 mn et 11 sec
SOPHIE	MICHEL	ELUE	PORT ST LOUIS	8 mn et 42 sec
DAVID	MOREAU	EXPERT MDO	FUGRO GEOTECHNIQUE	9 mn et 54 sec
JEAN-PIERRE	MOULARD	PDT	MAISON DE L'EMPLOI OUEST PROVENCE	13 mn et 49 sec
DANIEL	MOUTET	ASSOCIATION	ADPLGF	2 h 20 mn et 32 sec
JOSEPH	MOYSAN	COMMANDANT	GPMM	00 mn et 20 sec
LAURENT	MUNEZ	PARTICULIER	PORT DE BOUC	0 mn et 38 sec
BERNARD	NICOLINI	PARTICULIER	MARTIGUES	1 mn et 44 sec
PATRICK	PAYAN	PDT	PILOTES	4 mn
MICHEL	PERRONET	DIRECTEUR TRAVAUX	GPMM	3 mn et 54 sec
JEAN-DENIS	PETIT	EXPERT	DDPP 13	14 mn et 40 sec
JACQUES	PFISTER	PRESIDENT	CCIMP	8 mn et 52 sec
PHILIPPE	POMAR	ADJOINT	FOS SUR MER	1 mn et 30 sec
JEAN	PUGENS	SYNDICAT	CGT	2 mn et 33 sec
BERNARD	PUGET	EXPERT	SDIS 13	12 mn et 30 sec
RENE	RAIMONDI	MAIRE	FOS SUR MER	2 h 53 mn et 47 sec
PIERRE	REBOUILLON	EXPERT MDO	COPRAMEX	4 mn et 12 sec
MARC	REVERCHON	PDT CONSEIL DEVPT	GPMM	7 mn et 16 sec
FLORENCE	RIVET	EXPERT GEOLOGUE	BRGM	6 mn et 25 sec
PATRICK	ROMEO	PRESIDENT SHELL France	SHELL FRANCE	10 mn et 07 sec
FRANCK	ROSSI	PDT	LAMANEURS	1 mn et 58 sec
CLAUDE	ROUSSET	EXPERT MDO	FOS FASTER	6 mn et 32 sec
LAURENT	ROY	DIRECTEUR	DREAL	5 mn et 35 sec
ROBERT	ROZY	SYNDICAT	DELEGUECHSCTSITESLENGY	4 mn et 04 sec
SANDRINE	RUITTON	EXPERT CPDP	ECOLOGIE MARINE	12 mn et 38 sec
REDA	SAKER	SYNDICAT	DELEGUE CGT ELENGY	6 mn et 27 sec
DAMIEN	SALQUEBRE	EXPERT	BRGM	8 mn et 14 sec
GILBERT	SANDON	DIRECTEUR	DREAL PACA	24 mn et 17 sec
MICHEL	SAPPIN	PREFET	REGION PACA	8 mn et 22 sec
GEORGES	SEIMANDI	INDUSTRIELS	GRT GAZ	13 mn et 50 sec
FREDERIC	SERRE	PARTICULIER	PORT ST LOUIS	23 mn et 42 sec
PIERRE	SOUVET	DOCTEUR	CR 13 EUROPE ECOLOGIE	4 mn et 48 sec
MICHEL	SPAGNULO	DIRECTEUR RTES	CG 13	16 mn et 44 sec
RENAUD	SPAZZI	DIRECTEUR AMENAGT	GPMM	20 mn et 22 sec
GEORGETTE	TAFFIGNON	1ère ADJOINTE	VILLE DE PORT ST LOUIS	5 mn et 20 sec
BERNARD	TERRASSON	CAPITAINE	NAVIRES METHANIER	1 mn et 58 sec
JEAN-CLAUDE	TERRIER	DIRECTEUR GENERAL	GPMM	39 mn et 30 sec
MONIQUE	TERRIER	EXPERT NATIONAL	BRGM	23 mn et 25 sec
WILLIAM	TILLET	2ND	PRUD'HOMMIE DE PECHE	10 mn et 33 sec
DANIEL	TRAN-TIET	PARTICULIER	FOS SUR MER	0 mn et 40 sec
PHILIPPE	TROUSSIER	2nd ADJOINT	FOS SUR MER	0 mn et 25 sec
THIERRY	TROUVE	PDG ELENGY	ELENGY	12 mn et 50 sec
JEAN	VAN ACKER	ASSOCIATION	POLE ECOLOGIQUE MRTGUES	0 mn et 48 sec
ISABELLE	VAUCHELET	DIRECTRICE INDUSTRIE	POLE EMPLOI	5 mn et 39 sec
MICHEL	VAUZELLE	PRESIDENT	CONSEIL REGIONAL PACA	13 mn et 45 sec
RAYMOND	VIDIL	VICE-PRÉSIDENT	CCIMP	30 mn et 08 sec
FREDERIC	VIGOUROUX	ELU	MIRAMAS	7 mn et 32 sec
PHILIPPE	VINOT	CHEF DE CENTRE	SECURITE AUX NAVIRES	12 mn et 03 sec
HENRI	WORTHAM	PDT	INSTITUT ECOCITOYEN	2 mn et 50 sec
MONSIEUR	XENIDES	PARTICULIER	PORT DE BOUC	2 mn et 26 sec

• Le bilan presse

**TOTAL = 142 retombées presse (119 presse écrite + 23 presse audio)
dont 16 articles uniquement dédiés au débat Fos Faster**

> Presse Quotidienne Régionale = 40 retombées presse

• Articles uniquement dédiés à Fos Faster = 9 retombées presse

LA PROVENCE – 07/10/2010 –
L'emplacement du terminal méthanier Fos Faster ne fait pas l'unanimité

LA PROVENCE – 07/10/2010 –
Le site d'implantation de « Fos faster » disséqué

LA PROVENCE – 07/10/2010 –
Le projet du terminal méthanier en quelques réponses

LA PROVENCE – 21/10/2010 –
Les pollutions dans le collimateur du collectif Santé Environnement

LA PROVENCE – 21/10/2010 –
Débats publics du Golfe de Fos-sur-Mer

LA MARSEILLAISE – 21/10/2010 –
Débat public du Golfe de Fos

LA PROVENCE – 25/10/2010 –
Fos Faster, un terminal géant à l'étude

LA MARSEILLAISE – 04/11/2010 –
Débats publics du Golfe de Fos-sur-Mer

LA PROVENCE – 04/11/2010 –
Attirer les investisseurs, malgré tout...

• Articles communs aux deux débats publics = 31 retombées presse

LA PROVENCE – 08/05/2010 –
Un débat public sera organisé sur deux nouveaux terminaux méthaniers

LA PROVENCE – 13/05/2010 –
« Les débats publics ne doivent pas masquer d'autres projets »

LA PROVENCE – 18/06/2010 –
Deux projets industriels géants se dévoilent

LA PROVENCE – 21/06/2010 –
« Permettre au débat de se dérouler du mieux possible »

LA MARSEILLAISE – 26/06/2010 –
« Deux projets industriels en débat »

LA MARSEILLAISE – 26/06/2010 –
Deux débats publics en parallèle

LA MARSEILLAISE – 31/08/2010 –
Le charme discret de la démocratie participative

LA PROVENCE – 31/08/2010 –
Fos-sur-Mer : deux grands équipements mis en débat

LA MARSEILLAISE MARTIGUES – 09/09/2010 –
Nécessité d'un vrai dialogue équilibré

INFO ECONOMIQUE – 10/09/2010 –
Fos-sur-Mer : les associations et les Fosséens désertent le débat public

LA PROVENCE – 10/09/2010 –
Des associations renoncent au débat

LA PROVENCE – 11/09/2010 –
Une longue soirée ouvre le débat public sur les terminaux méthaniers

LA MARSEILLAISE – 17/09/2010 –
Associations et syndicats montent au créneau

LA MARSEILLAISE – 17/09/2010 –
Le débat sur les terminaux méthaniers est ouvert

LA MARSEILLAISE – 21/09/2010 –
Les projets de terminaux en débat

LA PROVENCE – 21/09/2010 –
Les terminaux méthaniers en débats

LA MARSEILLAISE – 25/09/2010 –
Les pollutions en question

LA PROVENCE – 25/09/2010 –
L'impact des futurs terminaux méthaniers sur la santé reste flou

LA MARSEILLAISE – 09/10/2010 –
Dossier dédié aux débats publics (3 PAGES)

LA PROVENCE – 18/10/2010 –
L'entretien d'Antoine Dubout « J'essaie de concilier bon sens et expertises scientifiques »

LA PROVENCE – 16/11/2010 –
Terminaux méthaniers : les associations se retirent du débat

LA PROVENCE – 22/11/2010 –
Fos Faster : du gaz mais aussi un trafic routier en hausse

LA MARSEILLAISE – 24/11/2010 –
Rendez-vous jeudi à Gagarine

LA PROVENCE – 24/11/2010 –
Un nouveau rendez-vous demain à Port-de-Bouc

LA PROVENCE – 27/11/2010 –
Le projet de chantier Fos Tonkin présenté au public

LA PROVENCE – 04/12/2010 –
L'apport économique des projets Fos Faster et Fos Tonkin

LA MARSEILLAISE – 14/12/2010 –
Deux projets et des interrogations

LA MARSEILLAISE – 14/12/2010 –
Clôture des débats publics pour deux projets d'envergure

LA PROVENCE – 16/12/2010 –
Terminaux méthaniers : le débat est clos

LA PROVENCE – 17/12/2010 –
« Les Infrastructures routières sont insuffisantes »

LA PROVENCE – 18/12/2010 –
Terminaux de Fos : réponse dans 5 mois

> Presse Quotidienne Nationale = 4 retombées presse

LA TRIBUNE – 30/08/2010 –
Duel des géants de l'énergie dans les terminaux méthaniers

FRANCE SOIR – 31/08/2010 –
Nouveau terminal méthanier

AUJOURD'HUI EN France – 31/08/2010 –
Fos-sur-Mer mise sur le méthane

LES ECHOS – 03/09/2010 –
Vives tensions autour du réaménagement des méthaniers de Fos

> Presse gratuite / Edition régionale = 1 retombée presse

METRO – 06/09/2010 –
Le développement du Golfe de Fos en débat

> Dépêches = 2

AFP – dépêche du 30/08/10 –
Débats publics pour un projet de 3ème terminal méthanier à Fos-sur-Mer

REUTERS – 03/09/2010 –
France. Débats publics autour de deux terminaux méthaniers à Fos

> Hebdos, mensuels et lettre d'information générale ou spécialisée
= 16 retombées presse

ENERPRESSE – 04/06/2010 –
Calendrier des débats publics de Fos-sur-Mer

TPBM – 07/07/2010 –
Les projets de terminaux méthaniers en débat cet automne

LES NOUVELLES PUBLICATIONS – 10/07/2010 –
Débats publics pour l'aménagement de la ZIF

LE MARIN – 27/08/2010 –
Débats publics sur les terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer

BULLETIN DE L'INDUSTRIE PETROLIERE – 31/08/2010 –
Lancement des débats publics sur les deux projets GNL de Fos-sur-Mer

TPBM – 01/09/2010 –
Concertation pour les terminaux méthaniers

SUD INFOS – 06/09/2010 –
Les terminaux gaziers de Fos s'ouvrent au débat

USINE NOUVELLE/ Dossier régional – 09/09/2010 –
Le port de Marseille-Fos met les gaz

AFG – 13/09/2010 –
Ouverture de deux débats publics

TPBM – 15/09/10 –
Un débat public peut en cacher un autre

SUD INFOS – 20/09/2010 –
Le terminal de Fos Faster impactera les investissements de GRT Gaz

SUD INFOS – 04/10/2010 –
Le débat public sur les terminaux gaziers file un mauvais coton

LE JOURNAL DES ENTREPRISES – 08/10/2010 –
Port. Terminaux méthaniers en débat

COTE MAGAZINE – N° décembre 2010 –
News Eco – Travaux – Débats publics

LE MARIN – 24/12/10 –
Fin du débat public pour les terminaux méthaniers

TPBM – 05/01/11 –
Deux nouveaux terminaux gaziers à Fos-sur-Mer

> Presse collectivités locales = 1 retombée presse

OUEST PROVENCE – Septembre 2010 –
Deux projets, onze débats

> Web = 51 retombées presse

• **Articles uniquement dédiés à Fos Faster = 7 retombées presse**

- BOURSORAMA.COM – 30/08/2010 –
Débats publics pour un projet de 3^{ème} terminal méthanier à Fos-sur-Mer
- LE POINT.FR – 30/08/2010 –
Débats publics pour un projet de 3^{ème} terminal méthanier à Fos-sur-Mer
- NACICCA.ORG – 10/09/2010 –
Débat public Fos Faster Elengy : les associations se retirent et annoncent un débat orienté et inutile
- MARITIMA.INFO – 06/10/2010 –
Terminaux méthaniers : Inquiétudes multiples sur le projet Fos Faster
- MARITIMA.INFO – 20/10/2010 –
Débats publics du Golfe de Fos-sur-Mer : annulation de la réunion publique demain à Port-de-Bouc
- OUESTPROVENCE.FR – 21/10/2010 –
Le débat public du jeudi 21 octobre est annulé
- MERETMARINE – 21/10/2010 –
Fos Faster : réunion publique annulée

• **Articles communs aux deux débats publics = 44 retombées presse**

- CRAUETCAMARGUE.FR – 13/05/2010 –
Fos-sur-Mer : de nouveaux méthaniers
- ENERGIE2007.FR – 04/06/2010 –
Débats publics : décisions de la CNDP
- LA PROVENCE.COM (reprise web) – 18/06/2010 –
Fos-sur-Mer : deux projets industriels géants se dévoilent
- ECONOSTRUM.INFO – 18/06/2010 –
Après Fos Cavaou, le port de Marseille – Fos construit deux nouveaux terminaux gaz
- CCIMP.COM – 06/07/2010 –
Marseille Provence, Terre d'énergies
- USINENOUVELLE.COM – 08/07/2010 –
L'énergie de la reprise
- BOURSEREFLEX.COM – 30/08/2010 –
Débats publics pour un projet de 3^{ème} terminal méthanier à Fos-sur-Mer
- ROMANDIE.COM/NEWS – 30/08/2010 –
Débats publics pour un projet de 3^{ème} terminal méthanier à Fos-sur-Mer
- LEPARISIEN.FR – 30/08/2010 –
Débats publics pour un projet de 3^{ème} terminal méthanier à Fos-sur-Mer
- MERIDIEN MAG – 30/08/2010 –
C'est parti pour la consultation au sujet des deux terminaux méthaniers du port de Marseille
- OUESTPROVENCE.FR – 31/08/2010 –
Fos Faster et Fos Tonkin : lancement des débats publics
- 20 MINUTES.FR – 31/08/2010 –
Débat sur le 3^{ème} méthanier
- LA MARSEILLAISE.COM (reprise web) – 31/08/2010 –
Le charme discret de la démocratie participative
- LA PROVENCE.COM (reprise web) – 31/08/2010 –
Fos sur mer : deux grands équipements mis en débat
- INVESTIR.FR – 03/09/2010 –
France. Débats publics autour de deux terminaux méthaniers à Fos
- PARISNORMANDIE.FR – 03/09/2010 –
Débats publics autour de deux terminaux méthaniers à Fos
- METROFRANCE.COM (reprise web) – 05/09/2010 –
Le développement du golfe de Fos en débat
- JOBENERGIES.COM – 06/09/2010 –
Débats publics autour de deux terminaux méthaniers à Fos

QUALIS.UNIV-LILLE2.FR – 08/09/2010 –
Le projet de terminal méthanier de Fos-sur-Mer affronte les riverains

MARSACTU.FR – 08/09/2010 –
Terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer la question à 1.2 milliards d'euros

LESECHOS.FR – 08/09/2010 –
Le projet de terminal méthanier de Fos-sur-Mer affronte les riverains

LAVIEDESRESEAUX – 09/09/2010 –
Projet de 3ème terminal méthanier à Fos-sur-Mer

OUESTPROVENCE.FR – 10/09/2010 –
Fos Tonkin et Fos Faster agitent le débat

FOSSURMER.FR – 10/09/2010 –
Projets Fos Faster et Fos Tonkin : un premier débat navrant

CENTPOURCENTNATUREL.FR – 13/09/2010 –
Projets de terminaux méthaniers à Fos-sur-Mer : les associations se retirent du débat

MARITIMA.INFO – 14/09/2010 –
Terminaux gaziers de Fos : où va le débat ?

NACICCA.ORG – 17/09/2010 –
Débat public Fos Faster Elengy : les associations se retirent et dénoncent un débat orienté et inutile

MARITIMA.INFO – 17/09/2010 –
Débats publics du Golfe de Fos-sur-Mer : deuxième round hier soir

MARSEILLEPORT.FR – 20/09/2010 –
Débats publics des terminaux méthaniers

OUESTPROVENCE.FR – 20/09/2010 –
Débat public : quid de l'effet cumulatif des pollutions

OUESTPROVENCE.FR – 20/09/2010 –
Discours de Bernard Granié, président du SAN OUEST PROVENCE, lors de la réunion publique du 16 septembre 2010

MARITIMA.INFO – 24/09/2010 –
Terminaux gaziers de Fos : la peur de la pollution refait surface

CCIMP.COM – Octobre 2010 –
Grands projets, point à septembre 2010

MARITIMA.INFO – 02/12/2010 –
Terminaux gaziers de Fos-sur-Mer : l'emploi en débat ce soir

MARITIMA.INFO – 02/12/2010 –
Terminaux méthaniers sur Fos : dernière réunion commune aux deux projets ce soir

MARITIMA.INFO – 04/12/2010 –
Terminaux gaziers de Fos : beaucoup d'emplois pendant les chantiers mais après ?

OUESTPROVENCE.FR – 05/12/2010 –
Alerte de Bernard Granié sur les effets de la CET

UPE13.COM – 10/12/2010 –
Projets de terminaux méthaniers à Fos-sur-Mer : l'UPE 13 se mobilise !

OUESTPROVENCE.FR – 13/12/2010 –
Le temps de la synthèse pour le débat

MARITIMA.INFO – 14/12/2010 –
800 000 euros pour une consultation publique

ISTRES.FR – 15/12/2010 –
« Ne tournons pas le dos à notre passé »

USINENOUVELLE.COM – 16/12/2010 –
Les projets gaziers à Fos-sur-Mer ne font pas l'unanimité

MARSACTU.FR – 17/12/2010 –
Terminaux méthaniers de Fos : le débat public se conclut sur de sérieuses réserves

OUESTPROVENCE.FR – 11/01/2011 –
L'avenir de la zone industrialo-portuaire en question

> Blogs = 4 retombées presse

BLOG Sophie Camard – 12/09/2010 –
Visite au port méthanier de Fos Cavaou : Europe Ecologie en bleu de travail

BLOG SURFIDER – 23/11/2010 –
Projet de terminal méthanier à Fos-sur-Mer : et de trois !

BLOG Sophie Camard – 07/12/2010 –
Terminaux méthaniers de Fos : Cahiers d'acteur d'Europe Ecologie

BLOG non officiel d'Europe Ecologie – 13/12/2010 –
Terminaux méthaniers Fos Faster Cap Tonkin

> Radios = 6 sons

RADIO DIALOGUE (4 min) – diffusion le 31/08/2010 à 12h
ITW du Préfet DESLANDES lors de la conférence de presse d'ouverture

France BLEUE PROVENCE (1.30min) – diffusion le 02/09/2010 à 8h10
Chronique d'Yves BLISSON

RADIO MARITIMA – diffusion le 09/09/2010 à 8h15
ITW du Préfet DESLANDES lors de la conférence de presse d'ouverture

SOLEIL FM (6.45 min) – diffusion le 15/09/2010 à 12h20 – diffusion le 16/09/2010 à 12h20
ITW du Président de la CPDP Antoine DUBOUT « Le développement économique de notre région »

RADIO NOSTALGIE – diffusion le 16/09/2010
ITW du Préfet DESLANDES lors de la conférence de presse d'ouverture

RADIO JM « L'invité du jour » – diffusion le 21/09/2010 à 8h30
ITW du Président de la CPDP Antoine DUBOUT

TV = 17 reportages

FRANCE 3 – Edition régionale du 12/14 – diffusion le 09/09/2010 à 12h
Antoine DUBOUT invité plateau

France 3 – Edition régionale du 12/14 – diffusion le 10/09/2010 à 12h
Reportage tourné le 09/09/2010

LCM – Emission C l'Eco + reportage tourné le 09/09/2010
Plateau enregistré le 28/09/2010 avec Antoine DUBOUT, M. Cracowski, M. Bavuz et M. Spazi

C L'ÉCO 1 :

- 1^{ère} diffusion le mercredi 13/10 à 8h45
- 2^e diffusion le mercredi 13/10 à 20h30
- 3^e diffusion le jeudi 14/10 à 20h
- 4^e diffusion le samedi 16/10 à 8h45
- 5^e diffusion le samedi 16/10 à 20h
- 6^e diffusion le mardi 19/10 à 20h

C L'ÉCO 2 :

- 1^{ère} diffusion le mercredi 20/10 à 20h
- 2^e diffusion le jeudi 21/10 à 8h45
- 3^e diffusion le jeudi 21/10 à 20h15
- 4^e diffusion le dimanche 24/10 à 8h45
- 5^e diffusion le dimanche 24/10 à 20h
- 6^e diffusion le lundi 25/10 à 20h

Maritima TV – Journal 18h30 – diffusion le 03/12/2010 à 18h30
Reportage tourné le 02/12/2010

LCM – Journal de 18h45 – diffusion le 15/12/2010 à 18h45
Reportage tourné le 14/12/2010

Maritima TV – Journal 18h30 – diffusion le 15/12/2010 à 18h30
Reportage tourné le 14/12/2010

• Les chiffres du débat

- **8** réunions publiques ont été tenues (1 d'ouverture, 3 communes avec le débat public portant sur le projet de prolongation du terminal méthanier Fos Tonkin, 3 spécifiques au projet Fos Faster et 1 de synthèse)
- **1 038** personnes ont assisté aux **8** réunions publiques
- **24** personnes se sont présentées dans les locaux de la CPDP pour obtenir des renseignements ou de la documentation

Le site Internet :

- **8 766** connexions pour **32 353** pages lues
- **9** cahiers d'acteur ont été rédigés
- **22** avis ont été déposés sur le site Internet de la Commission
- **91** questions ont été posées

• Le budget

> Locaux (Hôtel Ariane) - Bureaux - téléphone - mobilier	24 690 €
> Logement du SG.....	3 500 €
> Photocopieur et matériel informatique	8 135 €
> Masse salariale	127 896 €
> Téléphone portable	990 €
> Location de véhicule et carburant	4 687 €
> Fournitures de bureau.....	867 €
> Frais de mission	
Restaurant – hôtel – collation d’après RP	15 735 €
> Agence de communication	201 470 €
> Ste de logistique et d’organisation des RP	57 886 €
> ALEAUR (site Internet)	20 536 €
> UBIQUS (Verbatim et synthèse).....	14 570 €
> TOTAL	481 095 €