

Bilan du débat public Projet FOS2X L



14 avril 2004 - 25 juin 2004

établi par le Président
de la commission nationale
du débat public

9 juillet 2004

Paris, 9 Juillet 2004

Le Président

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET FOS 2XL

BILAN ÉTABLI PAR LE PRESIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Dans l'histoire encore brève du débat public, le projet d'extension de la zone porte-conteneurs du Port de Fos, dit « Fos 2XL », est le deuxième dossier portuaire donnant lieu à un débat public ; le premier était « Port 2000 », projet d'extension du Port du Havre qui s'est déroulé de Novembre 1997 à Mars 1998. Ce serait le troisième si l'on tenait compte du projet d'extension du port de Nice qui s'est déroulé de Novembre 2001 à Février 2002 ; mais ce dernier projet était bien différent puisqu'il s'agissait de créer de nouveaux postes à quai pour accueillir les grands paquebots de croisière dans le prolongement du vieux port.

Le projet "Fos2XL" ne comporte qu'une incidence territoriale assez faible et serait réalisé intégralement sur des terrains appartenant au Port Autonome de Marseille, mais il est économiquement d'une très grande importance : le dossier du maître d'ouvrage présente sa réalisation comme impérative pour l'avenir du Port Autonome ; à défaut, Fos serait écarté des circuits des grands armements et deviendrait un simple port local dont le trafic dans un premier temps stagnerait puis ensuite déclinerait compte tenu de l'évolution du trafic maritime mondial. D'autre part, les enjeux en termes de croissance et de développement du port et de son environnement sont particulièrement importants, se traduisant à terme par la possible création de 400 emplois directs et de 4 000 emplois induits ; enfin, même si les impacts directs sur le milieu naturel apparaissent assez limités, d'autres impacts environnementaux, qu'ils soient maritimes, aériens ou terrestres, peuvent être considérés comme méritant une attention particulière.

Tout cela justifie donc que le projet donne lieu à un débat public et c'est ce que la Commission nationale décidait le 4 février 2004. Elle désignait ensuite comme Président de la commission particulière chargée d'animer ce débat M. Georges MERCADAL, l'un de ses vice-présidents, et comme membres sur la proposition de celui-ci deux de ses membres, MM. Jean-Stéphane DEVISSE et Claude LEROI.

* *
*

Un débat public bien préparé et bien organisé

Comme toujours la phase de préparation, qui se déroule entre la décision de principe de la CNDP et le début du débat, s'est révélée essentielle ; cette phase permet à la Commission particulière du débat public (CPDP), et notamment à son Président, de rencontrer les principaux interlocuteurs du futur débat : les élus, les principaux acteurs socio-économiques, les responsables associatifs et naturellement le maître d'ouvrage, de leur expliquer ce qu'est le débat public (ses principes, ses règles, ses objectifs) et de les interroger sur ce que sont leurs préoccupations et leurs attentes. Ces contacts et ces réunions de concertation qui se sont déroulées depuis la mi-février jusqu'à la fin mars permirent d'enregistrer un certain nombre de constatations à partir desquelles il a été possible de concevoir l'organisation et le déroulement du débat public.

Ces constatations étaient les suivantes : on ne ressentait pas d'opposition manifeste à l'égard du projet ; en revanche, il y avait un certain nombre d'inquiétudes qui s'exprimaient quant aux conséquences qu'il pouvait avoir directement et indirectement pour les habitants des territoires voisins. D'autre part, des projets n'ayant aucun lien avec Fos2XL, mais qui se situaient aussi sur le domaine du Port Autonome suscitaient inquiétude ou opposition : il s'agissait du projet de terminal méthanier de Gaz de France qui avait été récemment autorisé et d'un projet non encore défini d'incinérateur d'ordures ménagères ; il apparaissait clairement que ces deux projets et leurs conséquences potentielles préoccupaient beaucoup plus la population et risquaient d'être toujours présents dans le débat public dont ce n'était pas l'objet. Enfin, risquait de peser sur le climat du débat l'échec récent d'une initiative du Port Autonome : celui-ci, conscient qu'il fallait créer un cadre de concertation pour parler de ces projets et d'autres à venir, et plus largement des perspectives d'évolution de la zone industrialo-portuaire, avait créé un « comité consultatif du développement durable » rassemblant divers partenaires économiques ou associatifs ; mais le fait que les élus étaient exclus et d'autres éléments avaient conduit à des tensions et après quelques mois à la suspension de cette structure.

*

L'analyse de cet ensemble d'éléments déterminera les propositions faites par M. MERCADAL et la décision prise par la CNDP le 7 avril suivant quant à l'organisation du débat : outre les "auditions", réunions publiques à vocation générale qui ouvraient le débat, étaient prévues des réunions thématiques sur les grandes questions apparues comme les plus préoccupantes (environnement, aménagements routiers, modes de transport, développement économique et emplois) ; d'autre part, avant la réunion de synthèse, une réunion était prévue sur « le prolongement du débat » afin de permettre l'expression du public sur les autres problèmes et ouvrir la voie à une formule qui permettrait de les traiter en prolongeant le dialogue qui se serait engagé pendant le débat public.

Avoir prévu cette réunion sur le prolongement du débat était légitime : dès lors que l'on connaissait l'intention du public de soulever ces questions, il fallait prévoir un cadre permettant cette expression ; dès lors que des problèmes apparaissaient comme devant être traités dans un avenir proche, il était normal que le public sache dans quel cadre ils le seraient.

D'autre part, cette initiative s'est révélée absolument essentielle pour le bon déroulement et la sérénité du débat. Elle a montré d'entrée de jeu qu'aucune question ne serait tabou même si elle n'avait qu'un lien indirect avec Fos2XL ; sachant qu'elles pourraient le moment venu exprimer leurs préoccupations, les personnes concernées ont respecté la règle du jeu ainsi convenue et les premières réunions ont pu être centrées sur les thèmes auxquelles elles étaient consacrées.

*

Enfin, cette organisation du débat a permis de le faire tenir dans des délais relativement brefs : du 14 avril au 25 juin 2004.

Je voudrais consacrer quelques observations à cette question des délais. Elle mérite attention parce que nous entendons de plus en plus de critiques sur notre système administratif : il est trop complexe, comporte trop de procédures, de plus en plus nombreuses, de plus en plus longues et finalement, il ne serait qu'une machine à ralentir des décisions, voire à enterrer les projets. Or, naturellement, notre société évolue et elle ne pourra continuer à se développer que si sont réalisées les infrastructures répondant aujourd'hui et demain aux besoins de la population. Pour ce qui concerne la CNDP, elle doit donc veiller à prouver que le débat public, même si naturellement, il exige un certain temps, ne constitue pas un temps inutile, un temps perdu ; qu'il constitue au contraire pour le maître d'ouvrage une occasion privilégiée d'expliquer son projet, d'entendre ses interlocuteurs naturels, de ne prendre ainsi en définitive sa décision qu'en toute connaissance de cause et parfois d'améliorer son projet initial. La CNDP est donc très attentive à la gestion des délais parce qu'elle a le sentiment que c'est, pour les décideurs, un facteur de crédibilité du débat public.

Dans le cas présent, les contraintes de temps étaient importantes pour le maître d'ouvrage. Cela l'avait conduit à anticiper sur le débat public de deux façons : le programme complet des dragages avait été instruit dès 2002 (avec enquêtes publiques), l'appel à projet auprès des opérateurs privés avait été lancé en juillet 2003 et le choix d'un armateur italien (en vue de la convention fixant les conditions d'exploitation et le plan de financement) opéré en mars 2004, 2 semaines avant l'ouverture du débat ! Il aurait pu être reproché au PAM d'avoir considéré la décision comme acquise avant que le débat public n'ait eu lieu, mais ce ne fut pas le cas...

Quoi qu'il en soit, il n'était pas anormal de tenir compte des contraintes du Port dès lors que le déroulement du débat public ne s'en ressentait pas. Or, la preuve en a été apportée concrètement et aucune critique n'a été exprimée à cet égard : le débat, même mené sur une durée limitée, a été un vrai débat, de grande qualité.

*

Ajoutons un dernier élément : cette durée a été l'un des facteurs qui ont permis d'avoir un débat d'un coût particulièrement raisonnable : environ 300 000 € pour la part des dépenses matérielles d'organisation résultant des choix de la CPDP ; environ 600 000 € si l'on tient compte en outre des dépenses propres au Port Autonome de Marseille (y compris la valorisation du temps de son personnel).

Il faut ajouter que des initiatives prises par la CNDP ont contribué à ce résultat ; en effet, le coût élevé de certains débats publics avait conduit celle-ci à réagir et à rechercher comment il était possible de réduire quelques postes de dépenses. Elle a donc étudié certains outils qui sont maintenant conçus une fois pour toutes et qu'elle met à la disposition des CPDP, alors que précédemment chaque CPDP devait réinventer les moyens qui lui étaient nécessaires et pour cela faire appel à de nouveaux consultants ou prestataires de services, avec les coûts qui en résultaient de façon répétitive.

C'est ainsi que la CNDP a fait mettre au point un site Internet dont le cadre général est dupliqué par chaque CPDP qui n'a plus qu'à le remplir avec les éléments propres au débat public dont elle est chargée ; ce site duplicable a été mis en place pour la première fois à l'occasion de Fos2XL et il a donné toute satisfaction.

*

L'ensemble de ces éléments positifs, touchant à la conception et à la conduite du débat, n'a été possible que grâce à une commission particulière partageant les mêmes références et s'impliquant activement dans toutes les phases, notamment la préparation des réunions thématiques et la contribution au compte-rendu. Je veux donc adresser mes

remerciements non seulement à M. Georges MERCADAL pour la façon dont il a organisé et mené ce débat, mais aussi à MM. DEVISSE et LEROI qui lui ont apporté un concours précieux. M. BERTAULT, le secrétaire général, a droit aussi à des remerciements pour sa contribution quotidienne à l'organisation pratique du débat et son attention au problème des coûts.

* *
*

Un vrai débat dans un climat serein

Le débat a vraiment eu lieu et je crois pouvoir affirmer qu'il a pleinement donné satisfaction à ses participants qui ont tenu à le dire à diverses reprises.

Le ton des interventions et des échanges a été courtois, le climat a été serein. Aucune des catégories d'intervenants n'a cherché à monopoliser la parole, ni n'a reproché à une autre de le faire. Chacun avait compris qu'il pourrait s'exprimer librement, qu'il serait écouté, qu'il aurait sa réponse. Cette confiance dans l'ouverture et la transparence du débat, cette confiance dans l'indépendance de la commission particulière, sont des facteurs essentiels de réussite.

*

La participation du public peut s'apprécier de deux façons. Numériquement, si l'on ne compte que la présence aux réunions publiques, c'est environ 1000 personnes. Si l'on rapporte ce chiffre à la population concernée (environ 200 000 personnes), ce chiffre est à peu près dans la moyenne de ce que l'on a constaté pour d'autres débats publics. Mais il faut noter une évolution du début à la fin du débat, la réunion de synthèse rassemblant nettement plus que les réunions qui l'avaient précédée.

D'autre part, il ne faut pas oublier de tenir compte des autres modes de participation au débat (envoi de questions, utilisation du site Internet).

Enfin et surtout, c'est évidemment la nature de la participation qui mérite d'être soulignée ; en l'occurrence elle a été particulièrement active, les comptes rendus des réunions - disponibles sur le site Internet (www.debatpublic-fos2xl.org) - en font foi : le public est venu d'abord pour mieux s'informer (un peu sur le projet, beaucoup plus sur ses conséquences), poser de très nombreuses questions, présenter des observations nombreuses et intéressantes, prouvant le travail d'analyse et de réflexion qui avait été fait.

*

Plusieurs remarques doivent être faites sur le public qui a participé au débat. D'une part, il y a eu un certain nombre de personnes habitant les zones les plus proches du port ; ainsi une fois de plus on a constaté que, s'agissant du grand public, ce sont les voisins d'un ouvrage projeté qui se sentent le plus concernés.

D'autre part, les représentants des associations locales et de certaines représentations régionales de fédérations nationales ont été très présents du début à la fin du débat et rapidement ce sont eux qui se sont le plus fréquemment exprimés.

Les élus, dans certains autres débats publics, avaient éprouvé quelques difficultés à trouver leur place ; ici les élus des communes directement concernées ont été présents à toutes les réunions et ont largement contribué à nourrir la discussion. Le seul regret que l'on puisse émettre c'est que le Conseil régional, qui a été représenté à certaines réunions, n'ait pas été présent lorsqu'étaient évoquées des questions qui relèvent de sa compétence tels que

les problèmes de formation ou, du fait de l'existence d'un établissement public foncier régional, les problèmes fonciers.

Enfin, les milieux économiques ont été présents et se sont exprimés, soit de leur propre initiative, soit pour répondre à des questions qui leur étaient destinées ; je tiens à le souligner car, dans bien des débats, on constate que les acteurs économiques, même s'ils sont présents, restent trop silencieux.

Plusieurs services de l'Etat ont été sollicités et ont effectivement été présents (équipement, environnement, affaires sanitaires, industrie, affaires maritimes et j'en oublie peut-être) ; en répondant de façon ouverte et précise aux questions soulevées, ils ont apporté des éléments d'informations précieux sur la réglementation, sur les procédures administratives, sur l'état d'avancement de certains projets... et ont ainsi contribué à l'enrichissement du débat.

Enfin, le Port Autonome de Marseille a bien entendu toujours été représenté, cette représentation pouvant être assurée, selon les réunions, par ses différentes composantes (conseil d'administration ou direction). Le plus souvent, ce sont les membres de l'équipe chargée du projet qui sont intervenus, soit en début de réunion pour présenter le projet, soit ensuite pour répondre aux questions soulevées ; pour sa part le directeur général, qui a assisté à plusieurs réunions, s'est réservé d'intervenir lors de la réunion de clôture.

Au long du débat le Port Autonome a donné une image quasi parfaite de ce que doit être le comportement d'un maître d'ouvrage dans un débat public : présence constante et attentive, réponse rapide et précise aux questions posées, attitude générale de modestie et d'ouverture.

* *
 *

Un débat très complet

Le débat a permis d'aborder de façon approfondie tous les aspects et toutes les conséquences du projet. Avec une réserve notable : jamais dans un débat la question de l'opportunité du projet n'avait été aussi peu discutée. Beaucoup d'intervenants ne l'ont pas même évoquée ; certains ont affirmé leur approbation du projet ; beaucoup de ceux qui en critiquaient les conséquences possibles éprouvaient le besoin de dire d'abord qu'ils n'étaient pas défavorables au projet lui-même.

Bref, on a le sentiment non pas seulement d'une absence d'opposition mais bien plutôt d'une quasi-unanimité en faveur du projet compris comme signifiant la relance de la zone industrialo-portuaire, avec une réserve presque aussi générale : cette nouvelle phase de développement ne doit pas être menée comme l'avait été la création de Fos il y a 30 ans, à la fois quant au fond (il faut une action plus respectueuse du territoire et de ses habitants) et quant à la méthode (la population veut pouvoir s'exprimer, les élus veulent être associés aux décisions).

J'ai dit quasi-unanimité car il y a eu néanmoins quelques oppositions au projet (essentiellement une association, la Ligue de la protection des oiseaux et le groupe des Verts au conseil régional).

*

Le débat a porté essentiellement sur les conséquences possibles du projet soit sur le site lui-même – pendant le chantier ou ultérieurement du fait des conditions d'exploitation – soit au-delà de ses limites – ce que, au fil des réunions, il était progressivement convenu d'appeler le "triangle".

Une même préoccupation inspirait toutes les observations, celle que tout soit fait pour que le projet n'aggrave pas les pollutions ou les inconvénients actuels, qu'il n'en crée pas de nouveaux, qu'au contraire il s'accompagne des mesures permettant ou garantissant des évolutions favorables.

1- En ce qui concerne les conséquences sur le site lui-même, c'est une gamme très ouverte de questions qui a été abordée et le plus souvent traitée de façon approfondie.

- Les conséquences sur les milieux marins d'abord, avec les effets possibles des dragages et des clapages (rejets en mer). À cet égard, la concertation menée en 2002 avec la prud'homie des pêches, qui avait abouti à déplacer les lieux de rejets initialement prévus et à prévoir un système de suivi périodique, a été exposée et l'accord donné par la profession, évidemment très soucieuse de protéger sa ressource, est apparue comme de nature à répondre aux questions posées.

Les différentes pollutions susceptibles d'être provoquées par les déchets des navires ont été également traitées de façon précise ; le PAM a exposé les dispositifs techniques ou financiers qu'il a mis en place afin de favoriser un comportement responsable des navires.

- En ce qui concerne les impacts terrestres. La zone d'activité portuaire elle-même est évidemment largement artificialisée ; mais des territoires immédiatement voisins, à l'intérieur des 10 000 hectares du domaine portuaire, accueillent des milieux naturels intéressants ; et on ne peut oublier qu'au-delà se situent deux régions naturelles d'un très grand intérêt environnemental : la Camargue et la Crau. Parmi les demandes formulées, figure la création d'un observatoire de l'environnement. Le Port, qui avait indiqué dans le dossier du débat son projet d'étudier un plan de gestion des espaces naturels, a précisé ses propositions lors de la réunion de clôture.

- Les chasseurs se sont déclarés inquiets de voir réduire progressivement les espaces permettant jusqu'alors la pratique de leur sport ; là aussi le PAM a indiqué à la fin qu'il avait entendu cette demande et qu'il était prêt à étudier le développement des espaces consacrés à la chasse.

Enfin, de nombreuses questions ont été posées au sujet des produits dangereux ; le PAM a exposé l'état actuel du système permettant d'assurer leur suivi et ses perspectives d'évolution.

*

2- Au-delà des limites du site

- La population et les associations ont exprimé de façon très insistante leurs préoccupations quant à la qualité de l'air : les phénomènes de pollution sont d'ores et déjà préoccupants et la crainte fréquemment exprimée est qu'ils ne s'aggravent soit du fait des activités industrielles, soit du fait du développement des transports qui résulterait de la croissance de l'activité du port de Fos. Les réunions ont été l'occasion de faire connaître AIRFOBEP qui est l'organisme chargé de surveiller et d'analyser la qualité de l'air ; cependant un certain nombre de demandes complémentaires ont été formulées quant à la nécessité d'établir un état zéro (pour mieux contrôler les évolutions ultérieures), d'augmenter le nombre de points de contrôle, d'améliorer le système de suivi. Les débats en séance publique et la réunion spéciale réalisée à ce sujet à Port de Bouc ont été particulièrement nourris et ont permis de tracer des perspectives intéressantes.

- Le transport des marchandises traitées à l'arrivée ou au départ du port de Fos est sans doute le problème qui a suscité le plus de questions et le plus de passions. S'il fallait résumer en quelques mots la demande formulée avec le plus d'insistance, ce serait : "il faut réduire le plus possible le trafic des poids lourds". Rappelons qu'aujourd'hui la répartition entre les différents modes de transport est de 3% pour le fluvial, 17% pour le ferroviaire, 80% pour les poids lourds. L'objectif affiché par le maître d'ouvrage est de réduire à l'horizon 2020 la part du transport terrestre

à 60% en portant le fluvial à 10% et le ferroviaire à 30%. Deux réactions s'expriment à cet égard : certains considèrent que cet objectif n'est pas assez ambitieux et qu'il faut encore réduire la part des camions ; les plus nombreux voudraient au moins être certains que l'objectif affiché sera atteint et que toutes les mesures seront prises pour cela.

De nombreuses questions ont donc été posées en ce qui concerne le ferroviaire ; RFF a pu montrer que techniquement la capacité d'absorber cette augmentation du fret existait à la fois parce que les infrastructures étaient là et parce que les modalités de gestion pouvaient être améliorées ; la SNCF en revanche se montre prudente en faisant valoir que le chiffre de 30% représente déjà un objectif ambitieux compte tenu des évolutions récentes.

En ce qui concerne le transport fluvial, des perspectives encourageantes ont été présentées et le Président de Voies Navigables de France a pu affirmer que non seulement l'objectif de 10% lui paraissait facile à atteindre mais qu'il n'était pas déraisonnable de viser l'objectif de 20% dès lors que l'action des opérateurs permettait d'étendre l'hinterland du port ; il a en revanche souligné que la conception actuelle du terminal fluvial, qui ne prévoyait pas le transbordement direct, était inadaptée.

Enfin, a été soulevé le problème des transports de personnes. L'absence de transport public jusqu'à la zone portuaire condamne toutes les personnes travaillant sur le port à utiliser leur véhicule personnel ; l'augmentation prévue du nombre d'emplois provoquerait une augmentation des flux automobiles, elle-même source de pollutions supplémentaires ; s'est donc exprimée une forte demande de mise en place de moyens de transports en commun.

- Les infrastructures routières. Les inquiétudes causées par les perspectives de croissance du trafic routier se sont exprimées d'autant plus fortement que l'état de ces infrastructures est déjà considéré aujourd'hui comme insuffisant. C'est à la fois un sentiment d'insécurité qui s'exprime et qui vise, semble-t-il, surtout la RN 268 et le sentiment que les infrastructures ne sont plus adaptées aux besoins. Les questions les plus fréquemment posées ont porté sur le contournement de Port de Bouc, la réalisation de l'autoroute A56, le raccordement des deux autoroutes A55 et A56 et le contournement de Fos ; le Directeur départemental de l'équipement a pu répondre sur les deux premiers points en rassurant les intervenants ; il a en revanche affirmé que le raccordement des deux autoroutes n'était pas prévu car il ne pourrait qu'inciter les camions en transit à l'utiliser.

- Le maître d'ouvrage affiche dans le dossier du débat une perspective de création de 400 emplois directs et 4 000 emplois induits. Les premières réactions laissent apparaître un certain scepticisme du public ; sur ce point aussi, le débat s'est montré exemplaire ; grâce à la qualité des questions du public ou des "interpellateurs", des réponses apportées par le PAM et par les opérateurs, grâce à l'intérêt du témoignage d'un expert, il y a eu un véritable travail collectif de réflexion et d'approfondissement. On peut en retenir :

- que l'hypothèse de départ peut être considérée comme raisonnable,
- qu'elle doit être entendue comme concernant les emplois créés sur ou près du site,
- qu'il ne serait pas déraisonnable d'attendre 4 000 emplois indirects supplémentaires mais dans une zone beaucoup plus étendue,
- que pour une part la nature de ces emplois est connue,
- mais qu'il reste à affiner la définition de ces emplois futurs et qu'à cet égard il serait intéressant de tirer parti de l'étude faite il y a quelques années par l'EPAREB sur le pôle "CLESUD" qui a donné lieu à une application à l'autre extrémité de la France, lors de la création de la plate-forme logistique de Dourges près de Lille,

- qu'enfin l'essentiel du travail reste à faire pour définir les formations et l'information permettant d'y préparer, l'objectif devant être évidemment de proposer ces emplois en priorité aux demandeurs d'emplois habitant déjà dans la zone.

- Les conditions de financement ont fait l'objet de quelques interrogations concernant en particulier l'aide que pourrait apporter l'Union Européenne, certains se demandant si l'Union Européenne voudra aider à la réalisation d'un investissement qui viendra concurrencer d'autres ports européens, en Espagne ou en Italie.

- Enfin, le débat a porté sur les diverses conséquences qu'un nouveau développement de la zone industrialo-portuaire pourrait avoir sur les communes qui en sont le siège, sur les espaces urbanisés, plus largement sur tout le territoire environnant. Je l'ai dit au début, se sont exprimées à la fois une crainte et une volonté : la crainte de subir un développement non réfléchi qui viendrait porter de nouvelles atteintes, créer de nouveaux déséquilibres ; la volonté d'anticiper, de préparer, d'assurer de la cohérence.

Ici aussi le débat a apporté des éléments de réponse : il existe des documents de planification en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire et à une échelle plus restreinte il existe des potentialités de projets urbains. Les documents de cohérence existent à deux niveaux : le niveau le plus proche est celui du schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui associerait les deux structures intercommunales constituées autour de Fos et de Port de Bouc ; le niveau le plus large est celui de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) qui couvre les Bouches-du-Rhône. Les potentialités de projets urbains ont reçu un début d'application à Port-Saint-Louis ; elles dépendent des décisions routières à Fos et Port-de-Bouc. Ce sont les cadres d'une réflexion ; l'important est ou sera évidemment leur contenu ainsi que la façon dont seront associés tous ceux qui peuvent apporter une contribution utile ; on retrouvera ce problème en évoquant le prolongement du débat.

*

3- À l'arrière-plan de toutes ces questions, qui ont un lien plus ou moins direct avec le projet lui-même, les participants au débat avaient à l'esprit d'autres projets : le terminal méthanier de Gaz de France, l'incinérateur destiné à traiter les ordures ménagères de l'agglomération marseillaise ; ils avaient accepté de ne (pratiquement) pas en parler au cours des premières réunions parce qu'il avait été convenu dès le début qu'une réunion leur serait spécialement consacrée.

La réunion du 17 juin à Istres avait donc pour but de les évoquer non pas tant sur le fond – car on serait totalement sorti du cadre d'un débat consacré à Fos2XL – mais en termes de procédure : quel cadre créer qui permettrait d'en débattre en prolongeant l'esprit de dialogue créé à l'occasion d'un débat public.

Mais au fil des réunions précédentes, il était apparu que plusieurs des questions soulevées par le public nécessiteraient elles aussi de continuer à être traitées de façon concertée (pollution de l'air, autres pollutions, aménagements urbains, etc...). Certains de ces problèmes avaient déjà ou pouvaient trouver un cadre naturel de concertation ; mais ce n'était pas le cas de tous et en outre était apparu le souhait d'aborder l'ensemble des questions de façon cohérente, donc dans un même lieu.

Trois points essentiels résultent en définitive de la réunion d'Istres et de la réunion de clôture :

- Les principes qui doivent inspirer la concertation : les règles proposées par M. DEVISSE et par M. Philippe ESSIG, ancien Président de la SNCF, grand témoin invité à faire part de son expérience, ont semble-t-il été acceptées et validées par les intervenants.

- Compte tenu de la grande diversité des sujets – par leur nature ou par leur portée territoriale – et compte tenu de l'existence, pour certains, de cadres de concertation adaptés, il est apparu que, plutôt que de créer une instance de concertation à vocation générale, il serait préférable de créer un groupe de pilotage des concertations.
- Enfin, une concertation n'a de bonnes chances de réussite que si elle résulte d'une volonté partagée ; c'est naturellement aux acteurs concernés d'exprimer cette volonté, d'où l'idée d'un "pacte" sur les principes, les objectifs et les moyens de cette concertation. Parmi les principes souhaités figure celui d'une conduite par un tiers indépendant et neutre ; il pourrait donc être demandé à la CNDP de désigner cette personne.

Une telle formule, qui serait utilisée pour la première fois, peut trouver dans la loi elle-même une double justification ; en effet la loi du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité confie à la CNDP à la fois un rôle de suivi des projets dont elle a été saisie et un rôle de conseil à l'égard des autorités qui le souhaitent¹.

Il n'est pas possible d'en dire plus sur ce sujet car la demande évoquée ci-dessus n'est pas parvenue à ce jour (9 juillet 2004).

* *

*

En effet, j'achève la rédaction de ce bilan quelques jours après la séance de la CNDP où M. Georges MERCADAL a présenté les grandes lignes de son compte-rendu ; cet exposé a été suivi de questions ou d'observations de quelques membres de la Commission nationale ; naturellement mon bilan prend en compte le contenu de ces échanges.

La remarquable qualité de ce débat public, la richesse de ses apports font que les suites en sont attendues avec d'autant plus d'intérêt.

La suite la plus proche pourrait être la demande adressée à la CNDP par les acteurs à la suite du pacte qu'ils auraient conclu en vue de prolonger le débat par une concertation.

La suivante sera la décision que le Port Autonome de Marseille devra prendre ; en effet la loi impose au maître d'ouvrage de rendre publique, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet. L'esprit de la loi veut que le maître d'ouvrage motive sa décision en faisant référence aux arguments avancés pendant le débat public. Cette obligation nouvelle faite aux maîtres d'ouvrage vient a posteriori prouver que le débat public a été utile, qu'il a pleinement servi à éclairer la décision de l'autorité responsable.

Yves MANSILLON

¹ Article L 121-1 du Code de l'Environnement : "... la Commission nationale du débat public veille au respect des bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux. Elle conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toutes les questions relatives à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet".