

Débats publics Fos Faster – Fos Tonkin
Réunion de clôture :

Verbatim

I.	Ouverture	2
II.	Elengy	5
III.	Compte-rendu de l'atelier relatif à la valorisation des frigories	11
IV.	Fos Faster	13
1.	Gaz naturel	14
2.	Etudes de qualité importante	14
3.	Phase travaux	14
4.	Phase d'exploitation	15
5.	Retombées économiques	16
6.	Concertation	16
V.	Bilan des questions/réponses	17
VI.	Bilan des acteurs	20
1.	Intervention des acteurs	20
2.	Avis de la salle	30
3.	Intervention des acteurs	36

I. Ouverture

Antoine DUBOUT, président des commissions particulières du débat public

Bonsoir à tous. Tout de suite, je vais donner la parole à François Bernardini, le maire d'Istres, pour nous dire un mot d'accueil. Monsieur le maire, c'est à vous !

François BERNARDINI, maire d'Istres

Monsieur le président, vous avez conditionné mon intervention puisque vous me parlez de propos d'accueil. Je ne suis pas sûr que je me cantonne à ceci. Monsieur le sous-préfet, Monsieur le président de la Commission nationale du débat public, Mesdames et Messieurs les membres de cette commission, Monsieur le président du SAN Ouest Provence qui va bientôt nous rejoindre, Messieurs les maires de Fos-sur-Mer, de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Miramas, Mesdames Messieurs les élus, Monsieur le directeur du Grand port maritime de Marseille, Messieurs les directeurs des grands projets, Mesdames et Messieurs.

En introduction de mon propos, je voudrais tout d'abord faire référence à l'histoire et à l'agglomération nouvelle des rives de l'étang de Berre, cette histoire partagée depuis le 11 août 1972 par deux communes puis par trois, puis par six, ce scénario commun qui nous permet de mieux comprendre pourquoi la synthèse de deux débats publics majeurs pour l'avenir de notre territoire se déroule ici même à Istres, après avoir démarré tout aussi naturellement à Fos-sur-Mer. Si en son temps, la commune de Fos-sur-Mer a été choisie par l'Etat et a donc reçu le devoir de charpente industrielle pour devenir le joyau du développement et d'aide économique de notre région, voire même de notre pays, la communauté d'Istres, elle, a été chargée de confectionner le cadre urbain, de façonner l'environnement urbain, sans lesquels les bases de ce projet n'auraient trouvé ni viabilité, ni cohérence. C'est pourquoi, au-delà des dissensions quelquefois dignes de Clochemerle, j'estime que les sorts de Fos-sur-Mer et d'Istres sont profondément liés et c'est dans cet esprit de couple que je veux pour ma part apporter ma contribution au débat.

Si le rôle d'un maire est de régler activement les problèmes du quotidien, sa démarche s'inscrit pour autant dans une trajectoire suffisamment ambitieuse pour que les problèmes du quotidien de demain requièrent les solutions autorisées avec les possibilités requises lors de ce temps. Ceux qui tournent le dos au développement font fausse route car ils se privent dès lors des moyens découlant des progrès du temps sur notre territoire. En conséquence, la zone de Fos-sur-Mer existe. Elle a livré son lot de périodes glorieuses, elle a connu une pause. Aujourd'hui, les nombreux projets qui frappent à notre porte lui redonnent un regain salutaire qui bénéficiera aux générations futures. La réponse est donc simple : nous devons aujourd'hui confirmer notre accord et j'ose dire « affirmer notre enthousiasme » afin que la zone industrialo-portuaire s'imprègne des traces de son passé pour effectuer un nouveau grand bond.

Fos Tonkin, projet de substitution, et Fos Faster, projet de création, nous offrent la perspective de conforter la place énergétique et industrielle de la France. Il ouvre la voie à des unités de même envergure attirées par les commodités du port de Fos-sur-Mer. Certes, la naissance de ces entités peut susciter des réserves, appeler des interrogations, générer des inquiétudes. Et d'ailleurs, je partage les craintes légitimes sur la nécessaire sauvegarde de la qualité de notre environnement terrestre, maritime, et même aérien, sur la protection de notre cadre de vie, sur la préservation de la

santé publique et sur la maîtrise des risques face à la concentration d'entreprises soumises à des directives Seveso ainsi que bien sûr la qualité du dialogue social au sein de ces entités industrielles. Mais je ne veux en aucun cas opposer économie et écologie, industrie et santé publique. Les directives européennes scrupuleuses, leur translation nationale rigoureuse avec contrôle des pouvoirs publics, la présence des associations et la pertinence des élus lorsqu'ils se défont de l'émotion ou de la pression extérieure fournissent autant de garanties en s'appuyant sur les expériences et échecs du passé. « Tous les hommes qui dans l'histoire ont eu une action réelle sur l'avenir avaient dû se fixer vers le passé. », écrivait Gilbert Chesterton, éminent économiste anglais du début du XX^{ème} siècle. Le choix du mieux industriel porté par Ouest Provence n'est pas une fin de non-recevoir au monde industriel : il est là pour parfaire ce domaine dont nous avons tellement besoin. La série de discussions intégrées à ce vaste débat public doit fonder nos assurances. Et à cet égard, il ne sera pas moins nécessaire et même primordial de veiller au respect des engagements pris par le Grand port maritime de Marseille sur l'environnement, à défaut de voir s'installer une défiance irrémédiable entre la zone industrialo-portuaire et ses (*inaudible*), et les populations que nous représentons.

Deuxième aspect que je veux souligner : la totale inadéquation entre les réseaux desservant notre territoire industriel et les besoins constatés à ce jour. Ce maillage est obsolète. Les infrastructures routières sont quasiment inexistantes ou tout au moins sans rapport avec les obligations de fluidité réellement nécessaires. Développer les capacités de production ou de stockage sans pallier l'engorgement du trafic routier, sans prévoir les axes impératifs, est au mieux irresponsable, au pire assassin : le contournement routier de Fos-sur-Mer, la déviation Martigues-Port-de-Bouc et (plus égoïstement en tant que maire d'Istres) la liaison autoroutière de Fos-sur-Mer-Salon inscrite sur les plans depuis plus de trente ans, et qui à ce jour est encore resté lettre morte. Je m'en suis d'ailleurs ouvert auprès de Hugues Parent, nouveau préfet, lors de sa visite à Istres, car j'estime que ce barreau est indispensable pour l'accessibilité au golfe de Fos-sur-Mer, tant pour le port lui-même que pour nos villes et nos populations. À cette occasion, je me réjouis donc de la décision récente du conseil de surveillance du Grand port maritime de Marseille du 26 novembre dernier, de participer à la déviation routière de Miramas à hauteur de 9 millions d'euros au côté du SAN, de la Région et de l'Etat. Le pli est donc pris. Faisons en sorte que cette décision ne se confirme pas à un simple ourlet sur les franges du réseau, mais s'opère pareillement sur sa totalité.

Mesdames Messieurs, la récente réforme de la taxe professionnelle, en diminuant prodigieusement les ressources des collectivités, a vraisemblablement réduit une forme d'intérêt que l'on pouvait porter au monde industriel, laissant finalement le débat se concentrer sur les conséquences, pour ne pas dire les seules nuisances éventuelles de ces projets. Il est vrai qu'au lieu de la quarantaine de millions d'euros attendus pour Fos Tonkin et Fos Faster, nous devons nous contenter d'un dixième seulement. Avec des besoins d'habitat, d'équipements publics, d'infrastructures découlant des effets du développement industriel, que devront fournir les communes, nos ressources seront bien pâles. Et à cette seule comparaison, nous pourrions dire clairement non à ces deux implantations, et refermer le dossier en disant aux investisseurs d'aller voir ailleurs. Pourtant, j'émettrai une réponse différente. D'abord parce que je crois que la loi devra à nouveau s'adapter, et corriger ses incohérences. La relation aujourd'hui écornée entre la filiation fiscalité et territoire devra être singulièrement reprise. Egalement car en l'absence de richesse fiscale, nous ne pouvons nous dissocier de la venue de nouveaux emplois, de nouveaux salaires, de nouvelles ressources par foyer injectées par l'économie locale. Et enfin, troisième raison : parce que notre histoire est écrite avec celle de Fos-sur-Mer. En 1968, Istres connaissait 13 407 habitants. En 2009, 43 034. Soit plus de 300 % d'augmentation en 40 ans. Ce chiffre symbolise à lui seul l'évolution de notre territoire et l'impact de la zone de Fos-sur-Mer sur cette croissance démographique. Nous pouvons déclarer que

nous sommes tous des enfants du golfe de Fos-sur-Mer, autant les sceptiques que les confiants, autant les adversaires que les partenaires. Ils n'ont pas lieu d'y renoncer, ils n'ont pas lieu de le redouter. À nous de préparer l'avenir dans une forme harmonieuse comme nous l'avons fait jusqu'à ce jour, en proposant notre partenariat et en faisant valoir notre pertinence.

Cela fait moins de dix minutes, Monsieur le président !

Antoine DUBOUT

Merci, Monsieur le maire, de nous avoir accueillis dans votre ville. Merci au SAN Ouest Provence d'avoir mis à notre disposition ce théâtre. Je salue, cela a déjà été fait, la présence de Monsieur le sous-préfet d'Istres, Roger Reuter, et je vous remercie particulièrement d'avoir bien voulu accepter notre invitation et de prendre sur votre précieux temps : j'ai cru comprendre que vous risquiez d'être appelé pendant la soirée, et je vous remercie d'autant plus d'avoir assisté à notre débat. Pourquoi Istres ? Monsieur Bernardini l'a précisé : deux autres raisons me semblent importantes. La première, c'est qu'Istres est en plein milieu du périmètre du débat public ; et d'autre part, Istres (et c'est la raison principale) est le siège de la sous-préfecture et donc il était logique que notre conclusion de ces deux débats publics se tienne en présence du représentant de l'Etat. Merci donc pour votre présence ce soir.

Nous voici donc réunis pour la dernière fois dans le cadre des deux projets, celui d'Elengy et Faster. La réunion de clôture est commune aux deux débats : elle permettra aux différents protagonistes des projets et à certains acteurs de présenter leur synthèse. Car effectivement, cette réunion n'est plus le temps du débat proprement dit. Je vous rappelle que nous avons eu 10 réunions, près de 40 heures de débat, et aujourd'hui, notre objectif est de permettre à chacun de présenter le point de vue final afin de s'exprimer sur la perception qu'il a eue du débat. Est-ce que le débat a permis une meilleure compréhension du projet ? A-t-il fait évoluer les opinions des uns et des autres ? Et à l'issue du débat, quelle est la position de chacun des acteurs sur le projet ? Les différentes réunions, les 10 réunions que nous avons tenues ont permis pour certaines communes d'aborder la politique énergétique, les risques industriels et leurs impacts, le développement, et puis certains spécifiques à chacun des projets ont parlé des projets proprement dits, de la biodiversité des usages de la mer, et puis du déroulement des chantiers. C'est sur la base de ces différentes réunions, mais aussi des cahiers d'acteurs qui ont été mis à votre disposition, et des réponses aux questions qui nous sont parvenues, que nous vous demandons aujourd'hui de nous indiquer votre point de vue final. C'est donc dans cet esprit que s'ouvre cette ultime réunion. Elle clôture, et je tiens à le signaler, un long travail d'information qui a commencé au printemps où j'ai rencontré tous les protagonistes, plus d'une centaine de personnes ; elle clôt le travail des commissions particulières qui sont ici présentes et qui durant ces quatre mois – j'aurai l'occasion de leur donner un coup de chapeau tout à l'heure – ont activement travaillé entre les réunions, entre nos réunions, à la préparation des débats. Le rôle des deux commissions est d'écouter, d'analyser, d'organiser les modalités du débat. Elles sont au service du public pour permettre à chacun de se faire une opinion, et en aucun cas d'influencer les interlocuteurs. Le débat public n'est pas un référendum, il n'est pas une tribune politique mais un lieu d'information sur les projets qui sont présentés par les deux investisseurs. Dès à présent, je tiens à remercier tous les intervenants.

Notre soirée se déroulera en plusieurs temps : une première partie sera consacrée aux maîtres d'ouvrage. Cela nous semble et cela nous a semblé totalement normal puisque si nous sommes ici, c'est bien parce qu'il y a deux projets et que les représentants d'Elengy et les représentants de Faster

répondront aux cahiers d'acteur qui ont été produits sur leurs projets, puis nous expliqueront comment ils ont perçu ces débats publics : quelles ont été les idées-forces qui ressortent du débat, pour eux, qu'est-ce qui a fait mûrir les projets. Dans un premier temps Elengy présentera ses conclusions, ensuite moi-même je reprendrai la parole pour vous présenter les conclusions de l'atelier que nous avons tenu – je m'y étais engagé lors des présentes réunions – sur la valorisation des frigorifiques et des échanges industriels. Ensuite, Faster se pliera aux mêmes exigences qu'Elengy pour présenter ses conclusions. Après quoi, Sylvie Monnet pour la commission Faster et Bernard Guedj pour Tonkin vous présenteront une synthèse des questions et des réponses qui ont alimenté les débats. Dans la seconde partie, nous avons invité les acteurs directement impliqués sur le terrain et qui ont suivi ces débats à faire leur propre bilan de ces débats, en prenant en compte les apports du débat public. Qu'est-ce qu'ils ont apporté à la compréhension du projet ? Le public débat public a-t-il fait évoluer les opinions ? Qu'attendent-ils maintenant des maîtres d'ouvrage ? Dans un premier temps, nous demanderons à René Raimondi, maire de Fos-sur-Mer, à Jean-Claude Terrier, directeur général du Grand port maritime et à Romuald Meunier, président de MCTB golfe de Fos-sur-Mer environnement, de venir présenter leurs conclusions. Ensuite, nous donnerons la parole à la salle pour un long temps, je reviendrai dessus, d'échange. Pas d'échange, d'ailleurs : de conclusion des débats. Et puis dans une deuxième partie, nous demanderons à Jean-Marc Charrier, maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Raymond Vidil, vice-président de la chambre de commerce, et Bernard Granié, président du SAN Ouest Provence, de venir tirer leurs conclusions. Je souhaite, pour la bonne tenue des réunions, mais on l'a déjà répété plusieurs fois, que chacun s'astreigne à respecter un certain nombre de règles, ne serait-ce que parce que je sais que beaucoup de personnes voudront prendre la parole et que si on veut que tout le monde puisse parler, il faut respecter un certain nombre de règles. Je vous rappelle que – je l'ai déjà dit – : les prises de parole ne sont pas là pour relancer le débat. Nous avons eu, je le dis, cela a pu paraître long pour certains, près de 40 heures de débat et nous sommes ce soir non plus pour reposer des questions mais pour tirer des conclusions, pour que chacun s'exprime sur sa perception du débat et ce qu'il a retenu de ces 10, et ce soir 11 réunions publiques. Je donnerai donc la parole à ceux et à celles qui ne se reconnaîtraient pas dans les prises de position des uns et des autres et qui souhaiteraient également faire connaître leur point de vue à l'issue de ces débats. Je le répète : cette soirée sera consacrée à la synthèse et non au débat. Afin que le maximum de personnes puissent s'exprimer, nous allons respecter des règles un peu plus strictes que dans les précédents débats. C'est-à-dire que je demanderai à chacun des intervenants de se limiter à trois minutes. Au bout de ces trois minutes, le micro sera coupé, de façon à ce que chacun puisse s'exprimer et éviter ce que l'on m'a reproché : certaines réunions qui se sont terminées trop tard. Deuxième chose : je demanderai à chacun d'avoir une seule intervention et non pas plusieurs interventions ; enfin, de ne pas poser des questions mais d'affirmer un certain nombre de positions à l'issue de ces débats. Voilà.

Donc je vous propose maintenant de commencer le débat et je demanderai donc à Elengy de venir présenter ses conclusions. C'est Gilles Bavuz, je pense, qui monte.

II. Elengy

Gilles BAVUZ, directeur technique, Elengy

Bien. Merci, Monsieur le président, pour cette introduction. Bonsoir à tous. Vous êtes nombreux ce soir à vous être mobilisés pour cette réunion de clôture du débat et je vous remercie de votre présence pour écouter donc cette première synthèse que l'on a faite de ces réunions. Donc de quoi avons-nous débattu, en deux mots, pour ceux qui peut-être sont là pour la première fois ce soir ? Le

projet Cap Tonkin, c'est bien de prolonger l'exploitation du terminal situé donc dans la zone du Tonkin, au fond de la darse une, qui fonctionne sans interruption depuis 1972. Depuis 1972 nous avons une longue histoire avec je dirais le territoire, qu'elle soit industrielle, économique, environnementale, humaine, puisque des salariés, une centaine y travaillent, et 60 entreprises qui nous aident dans l'exploitation. Donc le projet consiste à prolonger pendant 20 années supplémentaires l'exploitation de ce terminal moyennant la modernisation des installations qui ont 40 ans, à savoir les deux plus anciens réservoirs que l'on démantèlera après avoir construit un plus grand réservoir, et la modernisation de l'appontement, et notamment en dotant cet appontement de deux bras modernes de déchargement tels qu'ils sont fabriqués aujourd'hui avec deux possibilités : soit la rénovation, soit la construction d'un nouvel appontement.

Ce qui est important : nous étions venus dans ce débat pour parler du projet, pour parler des nouveautés, et en fait – et je vais y revenir – vous avez posé des questions sur le fonctionnement du terminal existant qui finalement sur certains de ses procédés était assez peu connu. Je vais y revenir. Il y a eu de nombreux échanges. Nous avons tenté une synthèse, forcément comme toute synthèse elle ne sera pas exhaustive sinon il faudrait y repasser 40 heures ou un peu moins. Mais j'espère que vous vous y retrouverez dans cette synthèse que l'on a pu faire. En tout cas, pour ce qui est d'Elengy, les échanges ont me semble-t-il toujours été cordiaux avec le respect des uns et des autres, et cela me paraît une condition essentielle du débat et du dialogue, et je vous en remercie dès à présent.

Pour nourrir notre synthèse, de quoi nous nous sommes servis ? Je vais repasser rapidement, puisque le président en a parlé :

- 8 réunions publiques, on n'en est à la neuvième, puisqu'il y a eu des réunions séparées pour Faster ;
- le Grand port de Marseille a produit un calendrier aménageurs, puisqu'il est une partie importante de l'aménagement de la zone ;
- un atelier sur la récupération des frigories, Monsieur le président y reviendra dans sa synthèse ;
- 83 questions écrites auxquelles nous avons quasiment répondu à toutes, il en reste quelques-unes ;
- 7 avis aux contributions ;
- et 9 neuf cahiers d'acteurs. Ces cahiers d'acteurs sont un travail important pour ceux qui les réalisent. Pour les questions, c'est relativement facile, le cahier d'acteurs, il y a un travail de synthèse et je voulais les citer parce que cela me paraît important. Je les ai cités par ordre chronologique : il fallait bien choisir un ordre d'arrivée. Le premier a été fait par la Fédération interdépartementale de l'environnement avignonnais, le deuxième par les chambres de commerce et d'industrie de Marseille-Provence et du pays d'Arles, le troisième par l'union régionale et départementale Vie et nature, Bouches-du-Rhône et Vaucluse, le quatrième par l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos-sur-Mer, le cinquième par le groupe des élus Europe écologie, les Verts et le Parti occitan au conseil régional PACA, le sixième par l'Institut écocitoyen pour la connaissance des pollutions sur le territoire d'Ouest-Provence, le septième par l'association MCTB golfe de Fos environnement, le huitième par l'Union pour les

entreprises des Bouches-du-Rhône et enfin, le neuvième par la mairie de Fos-sur-Mer. Cela me paraissait important de le signaler.

Notre synthèse ne répondra pas à chacun et pas aux 83 questions ni aux 9 ateliers, mais nous en avons tiré, de ces positions, des positions relativement cohérentes et convergentes. Donc on a essayé de résumer à travers les thématiques qui se sont dégagées de ce débat, je l'ai dit en introduction, on en a finalement pas mal parlé avec vous et débattu avec vous du terminal en fonctionnement. J'y reviendrai dans les thématiques. Et puis après, sur le projet, on a parlé des emprises, qu'elles soient en surface ou en vertical, je dirais, en trois dimensions. On a parlé de l'appointement – nous avons mis en débat deux solutions – on a parlé du chantier et de la condition de réaliser ce chantier et des accès notamment, et enfin des retombées pour le territoire que cette prolongation apportera.

Ce que je voulais dire aussi : dans cette synthèse, et c'est important de le signaler pour que personne ne dise « Elengy a oublié quelque chose », un certain nombre de questions posées sur l'aménagement du territoire au sens large, que ce soit au sein du port et plus globalement dans son environnement plus ou moins prochain, ce que l'on appelle « hinterland » : ces questions sont importantes. Elles nous semblent adressées au-delà du maître d'ouvrage et donc elles n'apparaissent pas stricto sensu dans cette synthèse qui sont les questions qui s'adressent spécifiquement aux maîtres d'ouvrage. Ce qui me semble aussi dans une première synthèse, c'est que globalement, on n'a pas senti, mais vous allez peut-être me contredire, un rejet de notre projet. Vous y avez mis des conditions et d'ailleurs, cela a été dit plusieurs fois et Monsieur le maire d'Istres le signalait à l'instant : vous avez parlé de « mieux industriel ». Vous nous avez dit : « Certes, vous pouvez continuer, vous pouvez développer mais n'oubliez pas de faire mieux pour les 20 ans qui viennent par rapport aux 40 ans que vous avez déjà passés en exploitation. » Donc voilà : la synthèse ne sera pas exhaustive, j'espère que vous vous y retrouverez.

Le terminal en fonctionnement

Le premier point, c'était le terminal en fonctionnement. Vous vous êtes interrogés sur notre procédé qui finalement n'était pas si connu que cela. Nous avons beaucoup débattu, vous avez des questions sur quelle quantité d'eau vous prélevez, quel traitement vous faites, ne pouvez-vous pas réduire la chloration ? Des questions importantes dans la zone industrielle de Fos-sur-Mer sur la pollution de l'air, l'impact sur la santé que peut avoir cette pollution des populations, en quoi les terminaux méthaniers et donc le terminal de Fos Tonkin induit ou pas une pollution de l'air, et puis, cela a été signalé aussi à l'instant : un terminal méthanier est une installation classée Seveso, il y a des risques industriels, et quelles précautions prenez-vous ? Comment pouvez-vous améliorer les risques industriels ? Ces questions ont principalement concerné le terminal en fonctionnement.

Par rapport à cela, les réponses qui ont été apportées, certes partielles, on a pu débattre avec vous que l'on avait déjà depuis l'origine développé des synergies (puisque les deux usines se construisent en même temps, l'usine Air liquide et le terminal méthanier), synergies qui contribuent à peu près à 30 % du *process* de regazéification. Vous nous avez dit : « Certes, c'est bien, ne vous arrêtez pas là, étudiez-en d'autres. » On a bien noté cette demande d'aller au-delà des synergies (tant qu'elles soient, qu'elles soient économiquement et environnementalement faisables). Si vous n'arrivez pas à développer des situations industrielles, ne vous satisfaites pas du *process* mais essayez, et c'est bien ce sur quoi on travaillait déjà, améliorez votre *process* du traitement de l'eau pour je dirais faire ce mieux industriel que vous amenez. Là aussi, on a des pistes de travail sur faire de la chloration pulsée, utiliser d'autres produits. Donc on a bien pris note de cette demande. Enfin, sur la sécurité industrielle, le projet Cap Tonkin, à travers l'adaptation de deux ouvrages importants qui

interviennent dans le procédé, les réservoirs et les bras de déchargement, bien évidemment avec le projet contribueront à ce mieux industriel pour les risques industriels par la modernisation et la réduction des zones de danger induites par les installations qui ont maintenant 40 ans et que l'on peut moderniser. Pour la question de la pollution atmosphérique, c'est vrai que l'on en a débattu, c'est un sujet important, je viens de le dire : ce que l'on a dit, c'est que les terminaux méthaniers dans leurs protégés procédés sont très faiblement contributeurs en termes d'émissions atmosphériques, quasiment pas de CO₂, quasiment pas de NO_x, et donc on a réaffirmé, ce qui était finalement assez peu connu, la faible contribution (et on y travaille pour que soit encore plus faible) des terminaux méthaniers.

Les emprises

Le deuxième point après le fonctionnement, on a beaucoup parlé des emprises. Les sujets qui ont été débattus, cela a été l'emprise... Vous allez consommer une parcelle de 8 hectares supplémentaires, ne pouvez-vous pas d'abord démanteler les réservoirs et puis après construire à la place des réservoirs démantelés ? Ne pouvez-vous pas baisser la hauteur des réservoirs ? Ne pouvez-vous pas faire d'autres efforts pour préserver la biodiversité ? Qu'allez-vous faire si vous restez sur votre projet de construire avant de démanteler, de l'usage libéré ? Je crois que ce sont les questions essentielles qui ont été posées autour des emprises.

Donc à cela, je dirais, si on a bien noté cette question en disant : on a pris certains ouvrages récents comme étalons nouveaux en termes de hauteur, ce que l'on voulait quand même réaffirmer, c'est que l'on a parlé de mieux industriel, dans le mieux industriel il y a deux mots : il y a « industriel » et il y a « mieux ». Aujourd'hui, je voudrais quand même le rappeler parce qu'il y a eu des articles de presse pendant le débat : notre projet, même si le terminal existe, de prolonger pendant 20 ans, n'est pas décidé. Pour qu'il y ait un projet, il faut qu'il y ait des clients. Aujourd'hui, nous sommes dans une phase commerciale de rechercher ces clients. Et une condition importante, quasiment sine qua non, c'est que nous devons maintenir le service au client pendant que nous réalisons les travaux. Donc je crois qu'il faut bien avoir cela en tête : nous avons noté cette question de la biodiversité, on voit sur la photo que l'on a déjà dû faire en sorte d'éviter les zones les plus sensibles, on a aussi noté dans le débat, et on s'emploiera à travailler comme cela même si la concertation avec beaucoup d'acteurs est parfois difficile, d'associer tous les acteurs notamment du territoire pour définir des mesures compensatoires pour les quelques espèces protégées qui sont encore sur la zone notamment du réservoir. Elles sont en nombre très limité mais il faudra travailler ce dossier. Le fait de démanteler les réservoirs après la construction du nouveau réservoir permettra de libérer de l'espace au cœur du terminal et pour de nouvelles synergies au cœur du terminal proche du *process*, ce sera complètement adapté. On a parlé du projet Vasco que développe le port, qu'envisage le port pour récupérer et liquéfier le CO₂ parmi d'autres solutions possibles. On a parlé de cycles de Rankine pour utiliser le potentiel de frigories disponibles. Ce sont des pistes importantes pour valoriser ces terrains disponibles. Enfin, dernier point : la hauteur du réservoir. C'est vrai que ce que l'on a présenté, là aussi il faut l'avoir en tête, c'est le projet maximal concernant Elengy en termes de volume. On avait dimensionné un réservoir de 160 000 mètres cubes. Je rappelle au passage que malgré la taille plus importante du réservoir, il ne s'agit pas dans notre projet d'augmenter l'augmentation du terminal, mais bien d'offrir un service au client qu'ils attendent en termes de flexibilité. Donc le projet final, je ne sais pas ce qu'il sera en fonction de la réponse des clients. En tout cas, l'ingénierie de détail permettra d'optimiser cette hauteur et on a pris note de cette préoccupation pour la suite de nos études.

L'appontement

Le troisième point pour cette synthèse, je l'ai dit, concerne l'appontement. Là, vous avez parlé (ce n'est pas « on », c'est « vous », puisque là, j'essaye de refléter vos propos) de la question de la sécurité maritime pendant les opérations. Comme il y a deux options, c'est vrai que cette question-là est importante si on rénove plutôt que l'on construit. Vous avez parlé dragage : est-ce possible ? Ne va-t-on pas remuer des fonds avec quelques sédiments qui poseraient problème ? Qu'allez-vous faire des déblais en termes de dragage ? Et puis donc globalement quelles perturbations cela va apporter au milieu marin ?

Je l'ai dit : il y avait deux options. On avait mis en débat deux options : soit la rénovation en place en mettant des bras modernes, sur cet appontement rénové, soit en construisant un nouvel appontement. Les avantages et les inconvénients des deux solutions sont réciproques. Un, il y a une coexistence entre les travaux et l'exploitation. La gestion de la sécurité à manager de manière plus précise et l'autre, eh bien c'est le fait que si on rénove en place, il n'y a pas de dragage. Ce que je voulais dire aussi, et c'est important, c'est que l'on a déchargé sur ce terminal plus de 5 000 navires depuis 72. Les qualités nautiques : en fond de darse il n'y a pas de houle puisque le mistral est sur la terre avant d'être sur la mer, et donc son emplacement est tout à fait adapté et au-delà du propos, il n'y a rien de mieux que la démonstration de 5 000 navires qui ont été reçus. Ce que je veux dire aussi, c'est que les coûts des deux solutions sont comparables. Pour nous, ce ne sera pas le coût d'une solution par rapport à une autre.

Antoine AUBOUT

Gilles Bavuz il faut que vous accélériez !

Gilles BAVUZ

J'ai presque fini : je risque de dépasser de deux minutes, c'est tout. Donc des coûts comparables, et à ce titre-là, nous avons noté dans le débat une préférence de la quasi-majorité des acteurs pour une rénovation de l'appontement place. Nous avons noté cette préférence.

Le chantier

Avant-dernier. Sur le chantier : là, on a parlé d'une question importante, ce sont les accès pendant le chantier. Une question à la fois locale et plus globale. On a parlé, vous avez parlé des nuisances pendant le chantier, des questions de respecter les normes sismiques pendant la construction, faire des bilans carbone, je crois que c'est une question qui est importante pour essayer de réduire aussi dans tout le *process*, et puis la gestion de la sécurité pendant le chantier. Alors le chantier-là aussi, on a la même contrainte : c'est de réaliser le chantier sans interrompre les travaux. La parcelle qui est nécessaire pour une question commerciale, permettra de mieux gérer la sécurité, en séparant les travaux du site en exploitation de manière plus franche. La situation de Tonkin, c'est ce que figure le schéma, permettra de générer un flux de circulation, je dirais un grand giratoire même si, on en est bien conscients, cela ne solutionne pas tout le problème. Je voulais seulement rappeler que le terminal dans sa phase maxi, ce sont à peu près 25 camions par jour pendant six mois dans sa phase la plus importante ; néanmoins, même si le trafic supplémentaire est limité, nous avons bien pris note d'étudier des modes de transport alternatifs pour, autant que faire se peut, limiter les transports.

Les retombées économiques

Enfin, pour terminer, le cinquième point, ce sont les retombées économiques. Les acteurs économiques, notamment un certain nombre, à travers les cahiers d'acteurs, ont noté que le gaz naturel qui transite dans nos installations, tous les avis ne sont pas convergents. Néanmoins, beaucoup s'expriment sur le fait que l'on ne peut pas passer d'une énergie « tout pétrole » vers une économie complètement décarbonée et que le gaz naturel est une bonne énergie de transition. Cela assure aussi une compétitivité au site industriel local d'avoir cette énergie je dirais moins polluante que d'autres énergies à proximité. Les retombées sur le territoire qui se sont exprimées, c'est aussi des retombées bénéfiques pour le développement du port de Marseille, et par rapport à ses concurrents internationaux et par rapport aux activités portuaires, tous les métiers portuaires que l'on connaît.

Après, les questions locales : certes, un chantier c'est bien mais quelles retombées pour nous, collectivités, à travers la fiscalité ? Quelles retombées pour nous, habitants d'Ouest Provence et plus largement, pour l'emploi qui sera développé pendant le chantier ?

Par rapport à ces questions, on va continuer à investir. Notre projet permettra de continuer à investir dans sa phase la plus ambitieuse, 430 millions d'euros. Il semble que ce sera un moyen là aussi de soutenir la fiscalité à travers ce complément d'investissement. On a fait le choix de lotir ces travaux pour faciliter l'accès aux entreprises locales, 200 personnes ce sont aussi des retombées indirectes, de l'hôtellerie, de la restauration, dont le milieu économique va bénéficier. Et enfin, ça a été noté lors de la dernière réunion : on a des contacts avec la maison de l'emploi, cela a été signalé, on est incités à les poursuivre, et on va s'y employer.

Comme je le disais, et ce sera mon dernier transparent, avant-dernier, on a parlé du fonctionnement du terminal existant, vous attendez de la transparence des industriels dans leur fonctionnement, que vous soyez informés des progrès que les industriels font, de leurs difficultés aussi parfois, parce qu'il faut aussi parler des difficultés parfois, donc nous avons proposé dans le cadre du débat, cela correspond à une demande formelle maintenant, de mettre en place des commissions locales d'information et d'échanges pour échanger sur le terminal et sur les projets aussi (nos terminaux, puisqu'Elengy exploite deux terminaux). Et donc on va mettre en place deux commissions et les réunir de manière régulière comme le font d'autres industriels. Sur le projet, des outils classiques, vous les voyez affichés : je passe et on a eu l'occasion d'en parler. Voilà, donc je voulais conclure, vous dire aussi que l'on a appris dans ce débat que l'on avait certaines relations avec des acteurs, que l'on en a noué de nouvelles avec d'autres acteurs qui se sont exprimés, qu'il faut les poursuivre dans la durée. Ce n'est pas un exercice toujours facile, le débat public, pour être sur la scène, répondre à des questions, répondre à des confrontations. Je pense que, je le disais en introduction, cela s'est passé dans une bonne intelligence, dans une bonne écoute, et je vous en remercie. On va tenir compte de ces éléments qui ont été apportés pour progresser et donc je vous remercie de votre écoute et vous donne rendez-vous à la prochaine CLIE pour continuer ces échanges. Je vous remercie.

Antoine DUBOUT

Merci. Vous pouvez redescendre.

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

Antoine DUBOUT

Avant de laisser la parole à Philippe Cracowski, je vais rendre compte et je vais lire intégralement les conclusions de l'atelier frigos qui s'est tenu le 19 novembre.

« Pour faire suite à la saisine formulée par l'association FIDEA, la CNDP, la commission nationale, qui était la seule autorité organisatrice, a décidé que les commissions particulières des débats publics organiseraient un atelier sur le thème de la valorisation des frigos et qu'il serait rendu compte de ces conclusions lors d'une réunion publique avant la fin du débat. Cet atelier s'est tenu le vendredi 19 novembre 2010 à l'hôtel Ariane à Fos-sur-Mer. Etaient présentes 42 personnes dont les membres des CPDP ici présents, et les représentants des maîtres d'ouvrage. Y participaient également Benoît Charrière, expert suisse en écologie industrielle invité par les CPDP, et Guillaume Junqua, maître de conférences à l'Ecole des mines d'Alès, expert ayant précédemment travaillé avec le Grand port sur les données d'échanges industriels. Patrick Hanot, de la DREAL PACA et Magali Devèze du Grand port étaient aussi présents. Enfin, à notre grande satisfaction, un certain nombre de membres des associations locales ont répondu favorablement à titre personnel à cette invitation des CPDP. Les CPDP, ce sont les commissions particulières, bien sûr. Romuald Meunier qui était présent, Philippe Chamaret, Marc Del Corso, Jean-Pierre Estèla, Daniel Moutet, trois représentants de l'association Respire, et la chargée de mission environnement de la mairie de Fos-sur-Mer. Il est à noter, et nous le regrettons, que ni Etienne Hannecart, président de l'association FIDEA, ni aucun membre de cette dite association à l'origine de la saisine n'ait été présent à cet atelier.

Etienne Hannecart a fait savoir au président, à moi-même, son mécontentement quant à la décision de la commission nationale de ne pas avoir donné suite à sa demande d'expertise complémentaire et d'avoir décidé l'organisation d'un atelier en lieu et place. Il est à préciser que la demande est arrivée postérieurement à la date limite qui avait été fixée pour la commission nationale pour pouvoir réaliser une expertise complémentaire.

Des travaux se sont tenus de 14 heures à 18 heures 30 dans une ambiance studieuse et constructive. Il est à noter, et je tiens à le dire, la qualité remarquable des échanges et la pertinence des questions posées. Même si toutes n'ont pas reçu de réponse complète, à chaque fois une vraie réflexion a été apportée. C'est un des commentaires que m'a faits l'expert suisse qui venait, qui ne connaissait pas la procédure des débats publics en France et qui a été étonné par la qualité des questions posées par les membres des associations.

Après que le maître d'ouvrage a rappelé les données spécifiques en matière de réchauffement du GML, 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 frigos produites. Ce procédé existe déjà, cela a été mentionné tout à l'heure, historiquement chez Elengy pour Fos Tonkin avec Air liquide. Il représente 35 % du fonctionnement du site. Quant à Fos Faster, il est imaginé et espéré avec Combigo, c'est-à-dire Electrabel, sans qu'à ce jour aucun accord n'ait été signé. Une des difficultés de ces synergies industrielles a été mise en exergue lors de l'atelier : elle est liée à la participation de plusieurs industries de conceptions différentes. Quelle que soit la bonne volonté des parties, un mariage à deux en la matière semble compliqué – qu'en serait-il dans des dimensions supérieures ? Il est apparu très clairement que la participation, voire la médiation, d'une tierce partie est

indispensable pour envisager une telle réussite. L'aménageur, en l'occurrence le Grand port maritime, serait le meilleur médiateur sur le ressort de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. C'est en effet l'exploitant de la zone auquel il faudrait adjoindre évidemment les collectivités territoriales pour tout ce qui concerne les transports et la vie quotidienne des entreprises, tels le ramassage des ordures et des 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 des entreprises, dès les études des projets de création des sites industriels, car il apparaît qu'y revenir ultérieurement, a fortiori plusieurs années après le lancement des installations industrielles, est illusoire et économiquement disqualifiant.

Il ressort 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 c'est possible, des axes de réflexion commune entre industriels entrants. Sur le port de Marseille-Fos-sur-Mer, deux projets qui allaient dans ce sens ont été évoqués. Celui de la récupération et de la liquéfaction du CO₂, appelé Vasco, et celui présenté par Elengy, appelé cycle de Rankine ; par ailleurs, le témoignage de Benoît Charrière sur les expériences de création de zones industrielles écologiques, en particulier dans les pays du Nord, un peu partout dans le monde mais surtout par les pays du Nord, a été reçu très favorablement par les participants de l'atelier.

Ces exemples très complets, très palpables, sont l'aboutissement concret des réflexions intellectuelles sur les possibilités diverses de synergies industrielles. Un point cependant essentiel a été relevé. Il tient à la nature des industries en cause et à leur classement éventuel. En effet, lorsqu'elles sont classées Seveso risque O, 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 des industries qui fonctionnent parallèlement et de façon continue, et d'autres industries qui fonctionnent de manière discontinue et pas aux mêmes heures. Pour autant, dans le dossier Fos Faster, on peut regretter que l'échange envisagé avec Electrabel ne soit pas à ce stade encore une certitude : ce serait ici l'occasion de trouver le meilleur équilibre entre les notions économiques et écologiques. Pour conclure, les CPDP, les commissions particulières, notent que la tenue de cet atelier a eu le mérite d'évoquer et d'analyser l'ensemble des données en la matière d'échanges industriels et plus particulièrement pour ce qui concerne les deux projets soumis au débat public. Chacune des parties présentes a eu l'occasion de développer et d'argumenter sur toute forme de proposition et la majorité d'entre elles ont reçu des réponses. »

Merci.

Et maintenant, je vous propose sans plus tarder de laisser la parole à Monsieur Cracowski, qui va présenter ses conclusions pour Fos Faster.

IV. Fos Faster

Philippe CRACOWSKI, président de Fos Faster SAS et chef de projet

Merci, Monsieur le président. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Alors, pour le projet Fos Faster, on a prévu donc tout d'abord de vous rappeler le contexte de la procédure dans lequel nous nous situons, rapidement dans un premier temps, et ensuite de vous indiquer l'ensemble d'une manière synthétique mais que l'on a regroupé sous six points principaux, ce que l'on a entendu, ce que l'on a compris et aussi des pistes de réflexion pour notre projet.

Alors tout d'abord, pour rappeler les prochaines étapes, où on se situe : aujourd'hui, on est dans le segment, quand on regarde l'échelle des temps sur cette flèche bleue, on est à la fin du numéro deux, donc la dernière réunion. À partir de vendredi soir, donc, on rentre dans un domaine où il y a deux mois pour rédiger et nous envoyer le compte rendu et le bilan des débats. À l'issue de ces deux mois, dans le segment numéro quatre, nous rentrons dans une période de trois mois pour laquelle nous allons rédiger, indiquer, et rendre notre décision au maître d'ouvrage, à la fin du numéro quatre. Dans la mesure où notre décision est de poursuivre le projet, avec un certain nombre d'améliorations, alors nous rentrons dans la période d'après débat. J'ai eu l'occasion d'expliquer ce que nous proposons dans l'après débat, ce qui est très clair c'est que le débat public n'est pas la fin, c'est la fin de la première étape, mais le débat est permanent et continuera après le débat public. Alors maintenant, concernant la contribution des acteurs, voici, pour Fos Faster, l'ensemble des expressions que l'on a reçues :

- 9 cahiers d'acteurs qui sont de même origine que ce qu'indiquait Elengy avant, je ne reprends pas, ce sont les mêmes acteurs ;
- on a reçu 1 cahier d'aménageur du Grand port maritime ;
- 15 avis ;
- nous en sommes à 86 questions ce soir ;
- et nous avons eu 8 réunions publiques : 3 pour le projet Faster seul, et 5 réunions communes avec Elengy.

Ce débat, en termes d'apport, nous a permis comme nous l'avions espéré d'abord de présenter le projet, de pouvoir l'expliquer et le faire comprendre, cela je crois que c'est quelque chose qui a été exprimé. Le deuxième point, c'était d'écouter et d'entendre finalement un certain nombre de réflexions. Et je crois que le débat a vraiment eu lieu. Et donc là, c'est surtout en termes de l'intégration de notre projet dans son environnement qu'il y a un certain nombre de messages que l'on a essayé de vous synthétiser et de vous expliquer, de vous montrer.

Un point avant de rentrer dans ces six points : je voulais surtout remercier tout d'abord la participation des populations. C'est quand même du temps, c'est le soir, c'est à partir de 7 heures le soir, ce n'est pas facile et donc je voudrais d'abord vraiment remercier les personnes qui ont pris sur leur temps personnel pour venir. C'est vrai pour les représentants des associations aussi, c'est vrai pour les représentants du monde économique et social, et pour nos élus. C'est quand même trois à quatre heures, trois heures et demie le soir, 11 réunions, c'est quelque chose qui est quand même important. Donc merci pour cela. Je voudrais remercier aussi la commission particulière de débat public qui a permis de réaliser ces débats dans un cadre que l'on a vraiment trouvé serein, et notamment on a vraiment entendu un respect de la part de tous les acteurs, c'est-à-dire que l'on a vraiment entendu les questions dans un silence, on a pu entendre les réponses... C'est vraiment ce

que l'on appelle un débat. Et donc cela, c'est quelque chose qui n'est pas courant et donc je voulais spécialement le souligner. Merci pour cela, pour cette organisation. Ayant dit cela, les six points.

1. Gaz naturel

Le premier point important qui pour nous remonte de l'ensemble des cahiers d'acteurs et des réflexions que l'on a eues, c'est d'abord le produit en lui-même, le gaz naturel. Là, on a des avis divergents. On a d'aucuns qui indiquent que c'est l'énergie fossile la moins polluante, c'est un produit qui permet aussi de favoriser la sécurité des approvisionnements de l'Europe et de la France de par son mode de transport par bateau, à l'inverse des tuyaux. Aussi, on a entendu à l'inverse que finalement ce sont les énergies renouvelables qui sont à pousser et non pas le gaz naturel en tant qu'énergie fossile. On a enfin entendu un mix en disant : est-ce que finalement, le gaz naturel n'est pas une énergie de transition qui aurait la possibilité, après un majoritaire pétrole, de pouvoir aller vers une production importante et renouvelable, et que ce soit finalement l'énergie de transition ? Avec notre projet, nous nous sommes positionnés dans le développement stratégique du port. Cela, c'était quelque chose de l'origine que l'on a aussi entendu. Enfin, finalement, ce type de projet, cela a été rappelé par Elengy et c'est pareil pour nous, ce type de projet pour pouvoir exister doit avoir une réponse positive de marché et doit avoir des clients. Evidemment, ce type de terminal nécessite des réservations de capacités de long terme.

2. Etudes de qualité importante

Un deuxième grand point que l'on a entendu à travers l'ensemble des cahiers d'acteurs, c'est une attente réelle d'études de qualité importante. Ce n'est pas uniquement en termes de quantité mais c'est vraiment en qualité, c'est ce qui ressort de plusieurs cahiers d'acteurs. Je rappelle que lors du débat public, c'est une phase préliminaire où l'on a réalisé un certain nombre d'études préliminaires. C'est à l'issue du débat public, dans la mesure où l'on prend la décision de continuer le projet, qu'à ce moment-là, en rentrant dans le processus administratif que l'on appelle ICPE, qui est en fait une demande d'autorisation d'exploiter, que rentre à ce moment-là en jeu l'ensemble des études détaillées qui seront réalisées. Donc c'est une attente que l'on a bien entendue et qui sera bien sûr réalisée. Mais on est conscients de l'exigence.

3. Phase travaux

La phase de travaux, on a aussi entendu que c'était une phase qui était très importante pour notre projet. C'est certainement la phase la plus importante. Notre projet étant réalisé sur une plate-forme qui est à créer, qui est à constituer, de ce fait et de cette spécificité, naît un certain nombre d'inquiétudes. Et on a entendu ces inquiétudes, notamment par rapport à la protection du milieu naturel qui est, on l'a dit à plusieurs reprises, très riche dans le golfe de Fos-sur-Mer, on a eu l'occasion de le souligner, mais aussi parce qu'il y a un équilibre qui s'est créé, une cohabitation entre différentes et finalement très nombreuses activités dans le golfe de Fos-sur-Mer. Cet équilibre bien sûr, le souhait est qu'il soit maintenu.

On a aussi eu une attente particulière qui s'est clairement exprimée : c'est la sensibilité de la zone conchylicole de l'anse de Carteau et je rappelle notre engagement que l'on a déjà pris en tribune lors d'une précédente réunion publique : c'est l'engagement de ne pas impacter la production conchylicole de l'anse de Carteau. Donc je rappelais cet engagement par rapport à cette sensibilité.

Il est clair qu'une attention particulière devra être portée dans les choix techniques qui résideront pour pouvoir réaliser la plate-forme et les dragages de notre projet. Et donc cette mise en œuvre technique, là encore, comme je l'indiquais pour les études tout à l'heure, on a entendu une attente d'exigences de mise en œuvre technique élevée.

Enfin, le trafic routier : là aussi un certain nombre de cahiers d'acteurs mais aussi d'explications des élus ont clairement exprimé ce souci auquel correspond le trafic routier. Aujourd'hui, on est dans la zone la plus importante de France et la plus importante de Méditerranée, avec finalement des infrastructures qui sont soit vétustes soit inadaptées par rapport à l'ampleur de la zone de Fos-sur-Mer. On a bien entendu cette contrainte. Cela signifie pour nous en tant que maître d'ouvrage que chaque fois qu'il y aura du transport de matériaux à faire, il y aura un arbitrage réalisé, et que chaque fois il faudra bien prendre en compte l'arbitrage possible en allant vers un mode de transport alternatif à la route.

4. Phase d'exploitation

La quatrième catégorie synthétique de remarques qui a été entendue, c'est pendant la phase d'exploitation et c'est notamment, on l'a déjà largement évoqué, sur les rejets chlorés dans le golfe de Fos-sur-Mer : c'est un sujet qui est été abordé à de nombreuses reprises, y compris lors d'un atelier où on a eu le loisir de pouvoir débattre en plus petit comité avec les acteurs intéressés. Là-dessus effectivement, on a eu clairement le message à travers plusieurs cahiers d'acteurs que notre proposition d'explorer cette synergie, avec le projet du Combigolfe à côté de nous, était quelque chose qu'il fallait faire et donc cette option est quelque chose qu'il faut maintenant creuser, c'est un clair message que l'on a reçu à travers le cahier d'acteurs.

À travers l'atelier, on a aussi entendu, et Monsieur le président vient de le rappeler, qu'il y avait un potentiel de synergie au sein de la zone du port de Fos-sur-Mer. Je crois que c'est très simple : on a une zone industrielle qui a la chance d'avoir une diversité de filières et de types de métiers, on est un nombre d'industriels importants, ces deux facteurs sont les bonnes hypothèses pour pouvoir réaliser ces synergies. On a un potentiel de synergie, et en tout cas Fos Faster s'inscrit en candidat et donc a une vision très positive de cette synergie et répondra bien sûr positivement, outre le projet Vasco par exemple qui est un projet existant, à d'autres projets que l'aménageur pourrait nous proposer.

Au niveau des rejets dans l'air, c'est aussi quelque chose qui est ressorti dès la première réunion comme un élément très fort de préoccupation des populations représentées par leurs élus, notamment par la santé publique et les émissions dans l'air. C'est clair que le message que l'on a reçu, c'est d'aller vers un terminal qui tend vers zéro émission, c'est clairement la formule de la technologie qu'il faut choisir et donc là c'est un choix que l'on avait fait à l'origine, c'est une confirmation : il faut surtout rester sur ce choix qui tend vers zéro émission.

Un dernier point sur l'exploitation qui a aussi été mis en exergue par plusieurs cahiers d'acteurs : l'impact visuel d'installation. C'est quelque chose qui est ressorti d'une manière assez importante, à la fois sur la tribune mais aussi dans les cahiers d'acteurs en indiquant, et c'était notamment la hauteur des réservoirs qui était mise en cause, cet impact c'est pour nous une source de réflexion qui est clairement intégrée et donc bien que l'on ait déjà fait un certain nombre d'efforts pour réduire cet impact visuel, tout en répondant à nos besoins commerciaux en termes de volume, nous allons

effectivement explorer cette piste de réflexion pour voir si on peut encore aller plus loin et faire mieux.

5. Retombées économiques

Le cinquième volet, le cinquième point, c'est la dernière réunion qui s'est passée au théâtre de Fos-sur-Mer, c'est une réunion qui était sur l'économie et les retombées sociales. Là, c'est quelque chose aussi, des aspects que l'on a considérés comme étant très très forts, probablement de par l'expérience de la zone de Fos-sur-Mer puisqu'il y a eu d'autres projets récemment ou moins récemment, donc il y a une expérience, un vécu, et donc forcément il y a des avis sur ce qui s'est réellement passé et donc évidemment on a entendu ce message. Cela veut dire que l'emploi local et en tout cas le fait de le faciliter est quelque chose qui est espéré et qui a été exprimé, donc c'est un message très clair pour nous. C'est pareil aussi pour les entreprises régionales où on a reçu ce message de deux cahiers d'acteurs différents : c'est aussi quelque chose qu'il faudra travailler. J'ai bien noté l'appel notamment de la maison de l'emploi de Fos-sur-Mer pour collaborer ensemble et s'y prendre finalement très en amont parce que cela demande du temps pour travailler ensemble. Donc le message est pris et je veux dire : le rendez-vous est à venir très prochainement.

En termes de retombées fiscales, donc, un certain nombre de cahiers d'acteurs ont indiqué qu'un nouveau projet c'était aussi de nouvelles retombées fiscales. On a entendu aussi un certain nombre d'élus notamment, qui se sont faits représentants des deniers de la population, pour indiquer que la réforme de la taxe professionnelle était de nature malheureusement à réduire un certain nombre de recettes à venir, ce qui était effectivement quelque chose de vécu comme négativement par les populations.

En termes de retombées économiques directes, indirectes, en termes de chiffres, on sait que sur ce plan-là, on est sur à peu près 100 000 euros de revenus par escale de bateaux sur environ entre 100 et 180 escales. Cela, c'est pour les professions maritimes. Ce sont des revenus directs qui sont quand même très très substantiels parce que c'est récurrent et c'est tous les ans. Les indirects, on en a parlé précédemment effectivement : quand on est dans le tissu économique, il y a forcément des revenus indirects.

6. Concertation

Le dernier point qui nous est vraiment apparu comme essentiel dans ce que l'on a entendu, c'est la concertation dans la zone. Sur ce point-là, on a entendu finalement une population qui souffre d'un manque de concertation depuis un certain nombre d'années. Cela, c'est quelque chose qui est aussi ressorti très fort pour nous du débat et quelque part, c'est sorti des populations, des associations, des élus sur ce besoin d'une plus grande concertation et finalement que la zone de Fos-sur-Mer et la zone industrialo-portuaire soit une zone qui n'est pas uniquement aménagée par l'Etat mais qui le soit en tout cas en collaboration avec l'ensemble des acteurs. Cela, c'est quelque chose qui est important et qui pour nous signifie tout simplement en tant que maître d'ouvrage que le développement éventuel de ce projet se fera et éventuellement dans le cadre d'une concertation avec les populations locales et avec leurs représentants et ne se fera certainement pas d'une manière isolée et seule.

Le dernier point que je voudrais rappeler, j'ai commencé par cela et je finis par cela : aujourd'hui c'est la fin d'une période de débat public mais ce n'est pas la fin des échanges entre nous. Il est clair que l'on s'est engagé à vous tenir au courant et à discuter de l'évolution du projet, et donc c'est ce que l'on appelle l'après débat. De toute façon, la loi Grenelle 2 l'a mis à son compte mais c'était notre intention (même si la loi ne l'avait pas imposé) de pouvoir le faire, c'était évident pour nous compte tenu du besoin de concertation dans la zone de Fos-sur-Mer de pouvoir le réaliser. Voilà ce que je voulais vous dire. Merci.

Antoine DUBOUT

Merci et bravo pour avoir tenu le délai. Maintenant, je vais demander maintenant à Bernard Guedj pour Fos Tonkin, et à Sylvie Monnet pour Fos Faster, de faire le bilan des questions réponses de ces quatre derniers mois.

V. Bilan des questions/réponses

Bernard GUEDJ, membre de la CPDP Fos Tonkin

Bonsoir à toutes et à tous. Nous vous rappelons que depuis l'ouverture du débat public le 6 septembre, chaque citoyen, chaque personne du territoire ou pas du territoire, avait la possibilité de poser des questions, soit sur le site dédié pour les questions, soit par l'intermédiaire des formulaires qui sont encore ce soir dans la salle d'ailleurs, soit aussi par courrier. Ces questions étaient adressées aux maîtres d'ouvrage, Elengy d'une part et Fos Faster d'autre part, elles ont pu être orientées aussi vers d'autres acteurs ou d'autres autorités qui étaient plus aptes à répondre à ces questions. Les maîtres d'ouvrage avaient trois semaines pour répondre aux questions. Les réponses devaient être validées par un membre de la commission particulière de débat public, qui ne validait pas dans le fond parce que nous n'allions pas nous mêler de la nature des réponses, mais il est arrivé très souvent qu'un membre de la commission demande au maître d'ouvrage de préciser sa réponse, de la compléter parce que la première réponse était insuffisante. Nous vous rappelons qu'il est encore possible de poser des questions jusqu'au 17 décembre au soir, clôture des débats publics. Toutes les questions posées jusqu'à cette date recevront bien évidemment une réponse dans le délai de trois semaines. Ensuite, les questions et les réponses sont consultables pendant un an sur le site.

Alors on peut voir le bilan global des questions qui devrait s'afficher : il y a eu sur les deux projets 169 questions, 83 questions pour le projet Fos Tonkin, 86 questions pour le projet Fos Faster. Et il y a eu, cela ce n'est pas inscrit sur le tableau, 7 avis pour ce Fos Tonkin et 19 avis pour Fos Faster. Donc les questions étaient regroupées par thèmes. Vous voyez les thèmes communs : politique énergétique et stratégie de GPMM, et les couleurs vous montrent les correspondances entre les deux projets. Les thèmes ne sont pas intitulés de la même manière selon les deux projets. Pour Tonkin, c'est « historique projet » alors que pour Faster, c'est « le projet et son chantier » et « techniques de construction ». Pareillement pour les risques industriels et la sécurité ; pour Fos Faster, il y avait aussi la sécurité maritime. Et pour l'environnement, la problématique de Fos Faster était plus portée sur la géologie, la sismicité et la courantologie, c'est pour cela que les définitions des thèmes sont un petit peu différentes. Voilà pour ce qui concerne les thèmes.

Ce qu'il faut dire dans un premier temps, c'est que beaucoup d'acteurs de ce débat se sont fortement impliqués dans le questionnement et il y a eu au total 48 questionneurs. Aujourd'hui, sur Fos

Tonkin, sur le nombre de questions qui ont été posées, il y a eu 71 questions qui ont reçu une réponse, soit un taux de 85 % ; et sur Fos Faster, le taux est de 82 %. Maintenant, Sylvie Monnet va vous présenter les sujets des questions qui ont été abordées dans les deux thèmes communs qui sont la politique énergétique et la stratégie du GPMM.

Sylvie MONNET, membre de la CPDP Fos Faster

Oui, alors pour des questions de commodité, on a regroupé un petit peu les questions en fonction de la manière dont les réunions s'étaient tenues et puisque sur la question et de la politique énergétique, et de la stratégie du GPMM, les réunions étaient communes, nous avons fait une synthèse des questions. Au total, 7 questions portant sur l'avenir de la consommation de gaz naturel en France, sur l'utilité d'un troisième terminal méthanier pour Fos Faster ; et pour Fos Tonkin, 1 question sur le respect des règles européennes pour ne pas se retrouver en position dominante sur le marché. 18 questions interrogent les maîtres d'ouvrage et le Grand port maritime de Marseille sur l'ensemble de l'aménagement de la zone, 11 questions sur le site de Fos Faster et 7 sur le site de Fos Tonkin. Il s'agit essentiellement de questions portant sur la possibilité d'étendre la zone industrialoportuaire sur le domaine maritime, des zones de clapage disponibles, des nuisances causées par le trafic routier, et de l'aménagement urbain en périphérie de la ZIP ; une association s'interroge aussi sur la difficulté du dialogue avec les autorités du port. Mais comme on vous l'a précisé depuis le début, n'est-ce pas, les deux projets sont bien différenciés, donc chaque projet avait aussi une batterie de questions très spécifiques, même si les thèmes avaient un intitulé commun. Et donc Bernard Guedj reprend ce qui concerne le Tonkin et après je reprendrai la parole.

Bernard GUEDJ

Sur les thèmes spécifiques à chaque projet, concernant le projet Fos Tonkin, présenté par Elengy, sur l'historique et le projet, vous ne serez pas étonnés de retrouver, excusez-nous, des redites par rapport à tout ce qui a été dit depuis le début des débats et par rapport à ce qu'ont exposé les maîtres d'ouvrage : on retrouve bien évidemment, et c'est cohérent, toujours les mêmes sujets.

On a trouvé des questions sur l'appointement, sur l'alternative possible de construire le nouveau réservoir sur l'emplacement des deux anciens réservoirs, c'est-à-dire sans consommer la parcelle est, sur le devenir des terrains libérés des anciens réservoirs, sur l'éventuelle création d'une ZPE, une zone de protection éloignée, et concernant le chantier, les quatre questions portent essentiellement sur l'utilisation des ressources en eau pendant le chantier et sur le maintien des promenades, sur les rives du secteur. En ce qui concerne les risques industriels et la sécurité, il y a eu 10 questions comme vous le voyez et on retrouve le suivi des risques industriels, c'est-à-dire une demande de statistiques précises sur les accidents qui ont éventuellement eu lieu dans le secteur, sur les risques relatifs à l'arrivée et au déchargement des navires méthaniers, les responsabilités par exemple s'il y a un incident dans le golfe ou à quai, les responsabilités respectives des transporteurs et des opérateurs, les risques induits par la coactivité pendant la construction par rapport au maintien de l'exploitation, les risques relatifs au trafic routier, les poids lourds et le transport des matières dangereuses, et le risque même, il y avait une question là-dessus, de rupture du barrage de Serre-Ponçon. C'est loin mais cela avait un rapport. Evidemment, le thème principal, c'est le thème de l'environnement puisque là, il y a eu 28 questions et les questions posées portaient sur les économies réalisées en consommation d'énergie et rejet de carbone dans le cadre de la nouvelle installation : est-ce que le nouveau projet de Fos Tonkin amène des économies (pour reprendre un

mot qui a été prononcé tout à l'heure : un mieux industriel) dans le cadre des nouvelles pompes, des nouveaux vaporisateurs et des nouveaux compresseurs, la réduction des impacts individuels, bien évidemment le problème de la hauteur du nouveau réservoir, l'intégration paysagère, et aussi une question sur éventuellement la gêne, la nuit, par un halo lumineux, créé par l'installation. Il y avait des questions aussi sur le pompage et les rejets d'eau : l'analyse des eaux au pompage, les conséquences des rejets d'eau chlorée sur la faune marine et la possibilité éventuellement de rejeter cette eau chlorée plus loin en mer, les seuils de mesure du chlore et la possibilité de réaliser un circuit fermé. Autres questions : les composés organiques volatils, l'impact sur la nappe phréatique de la Crau, la gêne pour la plaisance et la pêche, et les possibilités de nouvelles synergies industrielles de type Air liquide. Voilà pour ce qui concerne les questions, les sujets abordés dans les questions, concernant Fos Tonkin, les sujets spécifiques.

Sylvie MONNET

Alors, pour Fos Faster évidemment c'est un projet nouveau, c'est un projet très spécifique. Alors il y a eu 15 questions sur le chantier lui-même. Les préoccupations concernent essentiellement le dragage, le clapage, l'apport des matériaux nécessaires à la construction de la plate-forme (origine, mode de transport), et la taille des réservoirs. Un citoyen a posé la question de l'éventualité d'un stockage souterrain. Autre thème bien sûr : l'impact environnemental, 21 questions, avec des inquiétudes sur les conséquences des dragages sur les fonds marins et surtout, de très nombreuses questions sur le rejet des eaux chlorées et ses effets sur le milieu marin. Trois questions aussi sur les conséquences du projet sur la pêche et la conchyliculture. Enfin, une vingtaine de questions sur les risques liés non plus aux chantiers, mais au projet lui-même dans sa phase d'exploitation, ressortent le risque sismique et géologique, 3 questions, 1 question sur l'éventualité d'une attaque terroriste, la sécurité des installations et du raccordement au réseau GRTgaz, mais l'essentiel des questions a porté sur les problèmes de la navigation, manœuvre et accostage de très gros méthanier, déchargement des navires, surcroît de pollution et de risques engendrés par le surcroît de navigation, et pertinence au vu de ces problèmes d'une implantation sur la terre ferme. Un internaute, enfin, s'interroge sur l'absence d'études sanitaires récentes sur l'impact de ces projets industriels. Voilà pour, synthétiquement, la teneur des questions qui concernaient le projet Faster et puis bien sûr de manière commune des questions sur le poids économique de ces projets. Mais là, ce sont des questions communes.

Bernard GUEDJ

Désolé pour cette litanie mais pour parler des sujets, des questions, on est bien obligés de les énumérer ! Donc maintenant pour terminer, le développement économique qui était un thème commun et là sur les deux projets bien évidemment, on retrouve toujours les mêmes préoccupations dans les questions : les prévisions d'emploi et les possibilités de favoriser l'emploi local, les responsabilités justement respectives des maîtres d'ouvrage Elengy et Fos Faster, et des maîtres d'œuvre chargés de réaliser la construction, dans le recrutement et dans le respect de cette volonté d'emploi local, on va dire, la formation, le profil de compétence requis, les instituts de formation adaptés dans la région, les retombées économiques pour les communes après la suppression de la taxe professionnelle et une question aussi sur la desserte en place du quartier Saint-Gervais. En conclusion, ce que nous pouvons dire, c'est que les deux maîtres d'ouvrage sont prêtés très correctement au jeu de ces questions réponses et ont essayé à chaque fois d'apporter des réponses argumentées et documentées. Les réponses apportées ont très souvent permis de compléter ou de

préciser les éléments qui ont pu être communiqués dans les réunions publiques, donc vraiment d'apporter des précisions, et il y a quelques questions d'ailleurs où quand les maîtres d'ouvrage étaient incapables d'apporter une réponse, ils ont pris l'engagement de le faire dans la phase d'après débat. Donc le site questions réponses a plutôt bien fonctionné.

Antoine DUBOUT

Merci ! Je vous propose maintenant de demander à un certain nombre de personnes qui ont été directement, et qui sont fortement impliquées dans ces projets, de venir commenter les débats qui ont eu lieu, d'abord René Raimondi, ensuite Jean-Claude Terrier et puis ensuite Romuald Meunier. Monsieur le maire, vous êtes le bienvenu.

VI. Bilan des acteurs

1. Intervention des acteurs

René RAIMONDI, maire de Fos-sur-Mer et conseiller général

Ce soir, pour la dernière fois, après, comme le disait le président, 40 heures de débats auxquels j'ai essayé de participer (souvent très tardivement, au risque effectivement de ne plus trouver personne chez moi), qu'est-ce qu'il faut penser de ce débat ? Sur la forme en particulier, beaucoup de choses à dire. Quoi qu'il en soit, des réunions, je vous le dis Monsieur le président, trop tardives pour chez nous, nous ne sommes pas en région parisienne ! 19 heures, c'est un horaire tardif. J'ai eu l'occasion de vous le faire remarquer mais rien n'a changé. Trois heures de débats, finir à 23 heures, 23 heures 30, cela faisait effectivement un petit peu tard. Parfois des débats décentralisés, Port-de-Bouc, Istres, on se pose la parfois la question, nous les Fosséens et les Saint-Louisiens qui allons être impactés, pourquoi être obligés de se déplacer, où est le développement durable dans tout cela ? Effectivement, cela pose quelques interrogations. Mais toujours sur la forme en particulier, voilà quelques images effectivement de salles relativement abandonnées, le photographe a peut-être pris des photos un peu tardives, je ne sais pas... Quoi qu'il en soit, un débat qui a été parfois un petit peu pénible, parce qu'il y avait des sujets où on se demandait qu'est-ce que l'on faisait là. La régulation du gaz en France, écoutez, cela ne m'a rien apporté de particulier. Quoi qu'il en soit, moi j'avais des préoccupations très terre à terre, excusez-moi. Le fonctionnement du Pôle emploi, moi personnellement je savais comment cela fonctionnait, mais les gens qui venaient effectivement pour parler des installations, cela les a peut-être petit peu agacés. Le fonctionnement du SDIF, là aussi, moi je connais bien, je fais partie du CA, cela a pu intéresser certaines personnes mais pour le fond du débat, cela restait quand même quelque chose d'un peu compliqué. On nous a dit aussi, et je vais passer sur le fond, cela c'était pour montrer effectivement qu'il y avait eu une débauche de moyens, tant mieux, je le disais tout à l'heure : une faible participation. Et moi, je voudrais pointer du doigt, et Gilbert Sandon est là, l'absence des services de l'Etat. Parce qu'il y a eu des questions qui concernaient directement l'Etat et malheureusement, sur les trois dernières réunions et notamment sur les installations industrielles, l'Etat n'était pas là. Moi je trouve que dans un débat, c'est une chose qui nous a manqué. C'était important, je pense qu'il fallait le dire.

Sur le fond maintenant, le gaz, l'après-pétrole, les énergies renouvelables dans tout cela, qu'est-ce qu'elles deviennent ? Moi j'ai une question de fond, c'est effectivement le coup de le dire. Fos-sur-Mer au centre d'une stratégie nationale. Gilbert Sandon est en face de moi cela tombe bien, il me

remémore certaines choses : je me suis trouvé dans une réunion à la préfecture où on parlait de *pipe* et de GRTgaz, et j'ai dit : « Mais pourquoi Fos-sur-Mer ? » « Vous vous rendez compte, Monsieur le maire, l'indépendance énergétique... » L'indépendance énergétique, je crois que rien qu'à Fos-sur-Mer, le golfe, Lavera et le reste, je pense que l'on a l'indépendance totale du département et qu'en plus déjà on exporte. Donc je ne suis pas sûr effectivement que l'on ait besoin d'autant de cogénérateurs chez nous. Mais j'ai posé la question en disant : « Et le Var ? Et les Alpes-Maritimes dans tout cela ? Qu'est-ce qu'ils font ? » « Ah, Monsieur le maire, ils ne voudront pas ! » Mais Gilbert Sandon, je vous rassure : nous non plus, on ne veut pas. Nous non plus ! Sauf qu'apparemment chez nous cela ne se passe pas de la même manière. C'est-à-dire que quand les Alpes-Maritimes disent « non », c'est non. Quand le Var dit « non », c'est non. Mais quand les Bouches-du-Rhône disent « non », certainement on est trop d'habitants, 2 millions par rapport à quelques centaines de milliers de l'autre côté, les choses ne sont pas tout à fait du même ordre. Ou alors il y a quelques ministres qui promènent par là-bas, je ne sais pas, c'est assez bizarre. Regardez, c'est une carte très intéressante : plus c'est foncé et plus c'est industrialisé. C'est bizarre, c'est toujours chez nous. Et puis on recentre : c'est pareil, plus les ronds sont gros et plus c'est dangereux ! C'est bizarre, c'est encore nous. Et on se rapproche. Mais encore plus bizarre : tout est à Fos-sur-Mer. Cela, c'est quelque chose effectivement qu'il va falloir commencer à intégrer parce qu'à un moment donné, je dois le dire, y a quand même des populations qui sont là. Concernant les emplois, les emplois moi je suis preneur. Et il y a eu des tas de projets à Fos-sur-Mer où on a essayé effectivement d'avancer sur les emplois, de faire en sorte que. Au bout du compte, je reçois toujours autant de demandeurs d'emploi, je reçois toujours autant de jeunes en difficulté, je reçois toujours autant de femmes dans un embarras extraordinaire... Moi j'ai peur parce que les engagements aujourd'hui des industriels seront-ils tenus demain ? Cela reste toujours une grande incertitude. Pour l'instant, l'expérience qui est la mienne, cela fait quand même six ans que je suis maire, ne m'a pas démontré effectivement que les promesses étaient suivies d'effets. Donc bon, les promesses, on verra si effectivement au bout du compte, les choses ont changé. Voilà quelques petites photos qui montrent quand même que chez nous, il y a quand même des ouvriers qui sont là et qui essaient effectivement de vivre. Donc l'industrie est importante, elle apporte effectivement une certaine richesse, mais elle apporte aussi un certain nombre de revendications et je crois que là aussi, les choses doivent être à un moment entendues.

Sur les retombées économiques, j'ai eu l'occasion de m'exprimer, sur la suppression de la TP là aussi on a essayé au Congrès des maires, de rappeler que cette déliaison entre les territoires et effectivement les industriels était quelque chose qui allait coûter cher à l'économie française. J'espère que là, un jour, on sera entendus. Et moi je compte sur les industriels parce que les industriels me disent : « Aujourd'hui, Monsieur le maire, la TP a été supprimée ? Nous, quand on finit le compte d'exploitation, on ne s'en est pas rendu compte. On a payé toujours autant de taxes. » Et pourtant ! Elle a bien été supprimée. Là aussi, il va falloir essayer d'effacer cette incohérence parce qu'encore une fois, l'Etat doit prendre ses responsabilités. Sur les responsabilités de l'Etat en particulier, cet Etat pour qui on nous dit qu'il est endetté, demande de plus en plus aux collectivités territoriales de payer, on l'a dit tout à l'heure. Le contournement de Miramas, financé par le Grand port maritime de Marseille, par les collectivités territoriales, jusqu'où ira-t-on ? Comme le disait mon ami le maire de Grans, être cocu est une chose mais payer la chambre en est une autre, effectivement.

Ce n'est pas de moi... Donc sur les routes en particulier, je vais vous montrer quelques photos quand même qui appellent des réflexions. Vous voyez ce magnifique poids-lourd, là : il est garé au bord d'une voie rapide limitée à 110 km/heure, cela n'émeut personne à Fos-sur-Mer. Vous voyez toute la lignée, là ? Ces poids-lourds ne sont pas en train de rouler, ils sont garés là au bord de la

route, avec des petits losanges orange à l'arrière, ils sont garés, pas de problème, cela ne gêne personne. C'est formidable ! Apparemment, Los Alfaques, etc., cela a été déjà largement... Regardez ce petit losange derrière orange, formidable ! On vit effectivement un monde formidable chez nous. Alors regardez ce qui s'est passé : ce camion a juste brûlé sur la route à Fos-sur-Mer. On voit le feu sur le côté. On est arrivés un peu tard... Le pneu avait brûlé, le petit trou sur le côté... Ce n'est pas très grave ! C'est à Fos-sur-Mer. Voilà encore un autre accident, et puis un autre. Regardez un petit camion qui s'est renversé : ce n'est pas très grave ! Encore un ! Mince alors ! Ça alors ! Encore un autre... Celui-là alors, vraiment, il n'a pas eu de chance. De qui se moque-t-on ? Il y a des habitants qui habitent là à côté et qui essayent effectivement de survivre, d'emmener leurs enfants à l'école, d'aller chercher le pain et peut-être un peu d'aller travailler et gagner effectivement chèrement leur vie. Et puis cette route, Messieurs les prospects qui voulez venir vous installer chez nous, je ne sais pas à quelle heure vous avez visité la zone mais voilà la zone en réalité ! C'est formidable. Il y a une fluidité extraordinaire. Et puis à Fos-sur-Mer, c'est un site, un site, et puis un autre site, et on oublie effectivement de nous parler de cette accumulation.

Je rassure quand même les deux futurs exploitants : c'est vrai que leurs industries sont très peu polluantes, ce qui n'empêche que le chlore est là, et que ce chlore il se rajoute, il se rajoute, il se rajoute à tout le reste. Tout le reste, on ne le voit pas beaucoup parce que cette photo, normalement c'était pour montrer la zone industrielle et puis au fond il y a un petit rond, c'est la ville de Fos-sur-Mer. Le voilà, le petit rond ! Là c'est la ville et tout cela, c'est la commune de Fos-sur-Mer avec le Grand port maritime de Marseille. C'est vrai que l'on ne représente pas grand-chose, des millions de mètres cubes de rejets, regardez les petits rejets... Personne ne les a vus, ceux-là, tant pis ! C'est la photo que l'on nous a montrée sur Faster. Excusez-moi, mais on a construit pendant longtemps sur notre terre, maintenant on veut nous construire sur la mer. Là aussi cela me pose un gros souci et un gros problème. Les sédiments bien sûr, j'ai soulevé le problème du dragage. Aujourd'hui, saucissonnage du projet : rien n'est prévu pour le clapage, rien. Cela a été démontré. Les paysages, voilà quelques images que tout le monde connaît maintenant, pour donner les hauteurs, ce que cela peut produire à un moment donné.

Les mesures compensatoires, où sont-elles ? C'est vrai que le monsieur du Conservatoire du littoral à Port-Saint-Louis-du-Rhône, comme je l'avais un peu secoué, il est venu me voir en me disant : « Monsieur le maire, j'arrive ! » Toujours pas vu. Je ne sais pas s'il s'est perdu, dans la zone industrielle certainement. Quelques photos qui illustrent, tout le monde connaît, il y avait un joli village quelques bacs derrière, quelques pêcheurs qui essayent là aussi, une plage... L'herbe, de la même manière, Daniel Moutet pourrait nous apporter des dizaines de photos aussi : tout n'est pas rose à Fos-sur-Mer. Pas toujours. Cela, c'est triché ! C'était un feu. Mais la photo était belle, donc on s'est permis de la passer quand même. Et l'image du village dans tout cela ? Moi je voudrais dire au maire d'Istres qui tout à l'heure a dit : « Dans les années 60 on avait décidé de faire à Fos-sur-Mer des usines et à Istres de l'urbanisme. » Mon cher François, il y a 17 000 habitants à Fos-sur-Mer qui voudraient bien survivre, qui voudraient bien exister. On n'est pas à Savines-le-Lac ! On ne les a pas rasés. On les a laissés s'implanter. Nous aussi on veut pouvoir vivre et survivre dans un territoire qui a beaucoup souffert et qui voudrait un petit peu moins souffrir que ce qu'il a souffert dans le passé.

Les choses s'améliorent. Je dois le dire. Même vous voyez quelques coupures de journaux : « Pollution et cancer à Fos-sur-Mer »... Voilà. C'est vrai que cela n'a rien à voir avec les deux implantations que l'on nous propose, les deux implantations que l'on nous propose, pour moi, les choses sont très claires : que ce soit effectivement le Tonkin, là-dessus il n'y a rien à dire, on est sur de la reconstruction, j'ai entendu que l'on allait peut-être plus facilement implanter la digue là où

elle était et donc tenir compte effectivement du fait que l'on n'a plus d'endroit pour claper. Il faut maintenir de l'emploi sur cette zone. Il faut maintenir de l'économie. On aurait pu imaginer bien sûr raser et reconstruire : ce n'est pas le cas. On se contentera de tout cela. Je voudrais dire à mes amis de Fos Faster que quoi qu'il arrive, on ne veut pas qu'une usine se construise sur l'eau. Parce qu'encore une fois, une et puis une et puis une autre. Non, il y a assez de place sur terre. Effectivement, vos terminaux méthaniers, effectivement les cogénérateurs qui peuvent arriver par la suite, c'est certainement des usines moins polluantes que ce que l'on a pu connaître dans le passé. Donc s'il reste du territoire, utilisons-le ! Il y a une magnifique usine de charbon propre que l'on veut nous faire. Faisons-la ! Effectivement un terminal méthanier. Il faut arrêter de nous dire que tout n'est pas possible. On a connu cela déjà dans le passé pour l'implantation au Cavaou, ne recommençons pas les mêmes erreurs. Donc pourquoi pas un troisième terminal méthanier, certainement pas dans les conditions qui nous sont proposées aujourd'hui ! Je voudrais vous le redire et de manière forte : quoi qu'il en soit, il y a des gens qui habitent ici.

Et en conclusion, dire au port que je réclame une fois de plus un débat général. Je réclame une fois de plus en tant que maire de Fos-sur-Mer et donc aménageur aussi de cette zone quoi qu'il en soit, ce n'est pas parce que le port aménage pour l'Etat que les documents graphiques des élus, élus pour cela sur ce territoire, doivent être tenus au même rang que les autres au courant. Je pense que l'on devrait pouvoir travailler ensemble sur ce qui est bon ou n'est pas bon. Monsieur le sous-préfet le dit souvent : « Ecoutez les élus. Ils ont du bon sens ! » C'est bien cela que vous dites souvent, Monsieur le sous-préfet ? Donc appliquons-le ! Faisons en sorte effectivement que l'on avance dans ce dossier. Messieurs les services de l'Etat, depuis des années les habitants de cette zone vous réclament une étude épidémiologique, une vraie. Allons-y ! Faisons-la. Vous avez peur de quoi ?

Si vous avez peur, dites-nous-le ! On déménage tous. Mais que l'on soit franc. À ce moment-là, vous pourrez faire ce que vous voulez, on sera partis, les choses seront réglées. Là aussi, je le redis : les études partielles, cela suffit. Le dragage aurait dû être prévu avant de nous présenter un quelconque projet. Quoi qu'il en soit encore une fois, il est indispensable que l'on puisse avancer dans tout cela. Donc je le redis : 2004, le port s'était engagé effectivement à plus de concertation. 2009, on devait faire un grand débat, il n'a pas eu lieu. L'Etat doit prendre effectivement ses responsabilités, mais je lui dis haut et fort : pas tout à Fos-sur-Mer ! Pas les petits oiseaux, les plages en Lozère et dans les Alpes-Maritimes, et toute la merde, excusez-moi du terme, toujours au même endroit. Cela ne peut plus durer comme cela. Cela ne peut plus durer comme cela. Voilà. Je redis aussi que rien n'a été fait, les associations, les élus ne le supportent plus : là-dessus, les choses sont claires. Les promesses à un moment donné il va falloir que chacun en tienne compte. Les choix imposés, on en a marre. Le mépris de la santé, de l'environnement et de la sécurité, on en a marre aussi. On était en CLIE hier matin, GDF vient nous présenter les problèmes effectivement qu'il y avait eu dans l'année. Je dis : « Et la fuite de gaz ? » « Ce n'est pas nous, c'est GRTgaz. » Gilbert Sandon, la fuite de gaz ? Cela n'est pas dans la réglementation PPRT. Alors voilà : si vous avez des fuites de gaz dans les *pipes*, c'est la faute à personne et effectivement cela ne rentre dans aucune mesure de sécurité. Et d'autres posaient une autre question en disant : « Et les rejets du bateau méthanier qui avait jeté du pétrole ? » « Ah, cela n'est pas nous. Ce n'est pas du gaz, c'est du pétrole. Et puis c'est dans l'eau, ce n'est pas la DREAL. » Comprenez effectivement qu'à un moment donné, on a un peu de mal. Et le mépris de l'expression démocratique, je le redis, les élus sont là pour cela, la décentralisation normalement a fait son œuvre et on devrait effectivement en tenir compte à un moment donné. Je m'arrête là de suite parce que je sais que j'ai commencé à beaucoup dépasser. Je vous redis tout simplement : il y a des gens qui vivent ici.

Antoine DUBOUT

Monsieur le maire, vous avez votre applaudissement. Bravo ! Je vais demander maintenant à Jean-Claude Terrier, le directeur général du Grand port maritime, de venir commenter ce débat et ses conclusions.

Jean-Claude TERRIER, directeur général du Grand port maritime de Marseille

Bonsoir à toutes et à tous. Merci d'être là. Je vais essayer de synthétiser ce que le Grand port maritime a retenu de ces débats riches. Et je le ferai sur un ton plus général – mais c'est aussi une question de tempérament et de rôles respectifs – sans doute moins passionné que l'orateur auquel je succède.

Les apports du débat public : premier point, les apports sur les projets. Trois confirmations essentielles pour le port : la première, c'est la confirmation de l'enjeu stratégique de ces deux projets pour la France et pour la région. Pour être tout à fait franc, je suis rentré dans ce débat avec un préjugé favorable, je dois l'avouer, mais ce qui s'est dit et ce qui s'est échangé n'a pas infléchi fortement notre opinion sur cette question. Il y a là pour nous un enjeu stratégique, sur ces deux projets, et pour la France, et pour la région. Confirmation également selon nous de leur enjeu économique et ceci de plusieurs points de vue. Du point de vue de l'énergie, on en a parlé, c'est d'un côté la pérennisation d'un terminal, 450 millions d'euros, je m'excuse auprès de Gilles Bavuz, cela a grossi de 20 millions rapport à son chiffre de tout à l'heure. Et un autre pour 800 millions d'euros. Bien évidemment, le montant d'un investissement ne suffit jamais à fonder sa pertinence. Mais ce sont des chiffres qu'il faut quand même garder en mémoire, en ayant conscience de leur impact sur le développement d'un territoire. Confirmation également de l'enjeu, ça a été rappelé pour la filière portuaire, avec les filières supplémentaires que cela représente pour toute une série de métiers associés à ces activités de nature nautique, les pilotes, les remorqueurs, les lamaners. Enjeu également pour la construction et le génie civil : 600 à 800 employés durant la phase travaux. Et enjeu enfin pour les territoires avec la pérennisation et le développement des emplois liés à la tentation. Bien évidemment, cela a été rappelé par en tout cas deux orateurs : la modification de la fiscalité locale vient un peu nous ôter ce qui a souvent été un argument commode, pour ne pas dire facile, pour justifier et pour faire comprendre quel était l'intérêt d'un projet. Mais je sais gré au maire d'Istres d'avoir aussi rappelé que l'impact d'un projet, d'une implantation, ne se résume jamais aux taxes qui sont versées dans le budget des collectivités : il y a aussi toute la richesse créée, l'emploi et l'activité associés.

Troisième confirmation : c'est la confirmation de leur impact maîtrisable sur l'environnement. Je m'arrête deux minutes : j'ai longtemps hésité sur l'adjectif que je devais choisir pour qualifier ce thème. Je ne voulais pas de dire bien sûr « impact limité ». Cela n'aurait pas été intellectuellement honnête. Je ne voulais pas dire « impact supportable » car cela serait revenu à substituer ma propre appréciation par rapport à l'appréciation des populations qui supportent ces impacts, René Raimondi l'a fortement rappelé. Le terme « maîtrisable » est venu comme celui le plus équilibré, notamment en prenant en compte les optimisations avec les synergies identifiées, on a parlé sur les frigories, et potentielles sur la production électrique et également l'exportation du CO₂ dans le cadre du projet Vasco si nous arrivons bien sûr aux avancées technologiques importantes qui y sont associées.

Les apports du débat public sur le second thème qui est celui de l'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. En retenant ici quatre éléments qui paraissent essentiels : d'abord la frustration des acteurs du territoire face à la carence en matière de débat et de concertation. Je rappelle simplement que le terme « carence » signale un manque et pas une absence totale. Mais c'est effectivement un message qui a été fortement exprimé que je ne pouvais pas ne pas entendre, y compris quand il s'exprimait parfois dans des termes qui m'ont semblé un peu vifs, mais c'est aussi la richesse, l'intérêt et la règle du jeu de ce type de débat, et je ne m'en suis pas formalisé outre mesure.

Deuxièmement, la prégnance de l'attente du territoire sur le partage d'une vision globale, cela vient d'être évoqué par Monsieur le maire de Fos-sur-Mer, et à long terme autour du développement du port.

Le troisième thème, c'était un manque de lisibilité du bilan des engagements du débat public du débat de Fos 2XL, j'avais entamé mon intervention lors du premier débat pour dire qu'il était excessif de dire que rien n'avait été fait sur ce sujet mais il est évident que tout n'avait pas été fait ou tout n'avait pas été fait totalement et donc là, il y a un vrai thème de travail. Et puis c'est une sensibilité plus particulière sur les dossiers des dessertes terrestres. Cela a été assez largement évoqué. La manière dont le port entend prendre en compte cette problématique avec les horizons de développement qui maintenant se rapprochent, avec par exemple les terminaux, un container de Fos 2XL qui vont entrer dans des phases très actives. Il y a là des dessertes terrestres bien sûr routières mais aussi les autres, il y a donc un thème sur lequel on doit travailler fortement. Et puis la préservation du cadre de vie, l'impact visuel par exemple a été rappelé récemment sur ces deux sujets.

Alors face à ces problématiques qui sont ressorties, quelles sont aujourd'hui les propositions du port ?

Première rubrique : progresser concrètement sur l'intégration territoriale de la politique de développement du port dans le respect des compétences réciproques. Il ne s'agit pas bien sûr de généraliser une sorte de cogestion ou de codécision, mais il s'agit, dans le respect des prérogatives de chacun, de développer une écoute, et de la développer assez largement. On peut ouvrir plus que l'on ne le fait des espaces d'information et de concertation autour des enjeux de développement durable, et je rappellerai que le développement durable, c'est faire les choses autrement, cela n'est pas ne pas faire. Tout cela en liaison avec le conseil de développement qui est un outil de grande qualité qui fait partie de la nouvelle gouvernance des ports. Je rappelle qu'il y a 40 membres dans cette institution et, je peux en témoigner, c'est de tous les ports de France celui qui fonctionne le mieux à Marseille Fos-sur-Mer, qui travaille, qui s'est organisé, non seulement en sessions plénières mais en groupes de travail, qui produit, qui fait travailler des services du port, mais ils sont aussi là pour cela, et qui a une vraie valeur ajoutée, et c'est un vrai espace où on peut débattre et s'interpeller.

Deuxième thème : développer les politiques contractuelles avec le territoire. Là, il s'agit d'incarner très clairement sur des dossiers précis et concrets cette démarche de concertation et de partenariat. Parfois, cela peut paraître toucher des thèmes mineurs mais il n'en est rien. L'implication du port sur les opérations routières, cela a été rappelé, c'est quelque chose de très concret et nous continuerons à être à ce rendez-vous. C'est vrai que lors du dernier conseil de surveillance, on a à la fois acté les participations du port aux deux opérations Miramas, plus immédiate, et un peu décalée sans doute Port-de-Bouc, et même si au sein de ce conseil de surveillance certains à un moment

donné ont posé la question de la pertinence pour le port d'intervenir à l'extérieur de son territoire, très clairement, les décisions ont été prises et confirmées de la légitimité du port d'aider à ce que se fassent, bien sûr il ne peut pas tout porter tout seul, mais d'aider à ce que se fassent et se bouclent certaines opérations qui sont pour lui tout à fait vitales dans le cadre de son développement. Il y a à un moment donné une acceptabilité économique et sociale de ce développement qui passe par des opérations comme celle-ci et ce d'autant plus qu'on le sait bien, on part d'une situation de long sommeil. Même si on peut se féliciter que les opérations soient aujourd'hui inscrites aussi bien au schéma national des infrastructures routières qu'au PDMI. Et puis, ce sont des opérations comme on a pu en conduire récemment et je m'en félicite avec la commune de Fos-sur-Mer et avec le SAN, autour de la plage du Cavaou. Cela sert à cela, le débat, René Raimondi, aussi. Et puis la convention que je vais signer demain sur l'emploi sur la ZIP pour optimiser l'impact pour le développement du territoire. Et puis aussi affiner notre connaissance de notre suivi du territoire en partenariat avec les réseaux de compétences qui existent. Là, on peut penser à toute une série d'opérations, de programmes d'études, de conventions, de partenariats. Le port l'a déjà fait et il est encore ouvert à développer ce thème et notamment sur les thèmes de la synergie industrielle, du mieux industriel et des impacts sur les milieux.

Ensuite, proposition du port concernant l'amélioration de la lisibilité et de la concertation autour de nos politiques. Là, je crois que c'est aussi un thème très important et je pointerai quatre rubriques. La première, c'est de développer une approche globale sur le dossier des dessertes terrestres. Là aussi, elles sont routières avec les problématiques que l'on connaît, elles sont aussi, vous le savez, fluviales et ferroviaires, puisqu'a été assigné au port un objectif clair de report modal des trafics, mais cet objectif est d'autant plus ambitieux que nous ne raisonnerons pas à trafic constant et que même lorsque nous aurons basculé les pourcentages d'un certain nombre de conteneurs, 60 % demain j'espère de 2 millions de boîtes en mode routier, cela fait toujours plus de 81 % ou 82 % aujourd'hui de 6 ou 700 000. Donc il y a là un vrai défi. Il ne faut pas opposer les dessertes routières et les autres : on a aussi une problématique, vous le savez, avec la liaison fluviale en fond de darse, qui est inscrite au contrat de plan, qui est financée et qui se heurte à des difficultés et à des problématiques de respect de la législation sur les espèces protégées. Il faut que l'on travaille sur ce dossier. Ce n'est pas parce que quelque chose est difficile que c'est infaisable. Il faut avoir cela en mémoire.

Deuxième thème : il faut associer je pense les élus avec les services de l'Etat au processus de recherche des mesures compensatoires sur la biodiversité. Là, un certain nombre de choses se font. Se font-elles au bon endroit ? Nous, nous respectons, nous essayons de faire mais il y a sans doute une piste à travailler pour que les compensations soient peut-être plus immédiates, plus proches et plus visibles et contribuent ainsi à une meilleure acceptation du projet par les populations qui sont directement au contact de ces projets et des inévitables nuisances que certains d'entre eux procurent.

Troisième thème : viser une plus grande insertion sociale et environnementale des projets de développement portuaire. C'est, là aussi, une thématique sur laquelle nous devons travailler et échanger.

Et puis enfin, je ne sais pas si j'ai gardé le meilleur pour la fin, c'est contribuer à la relance de la concertation locale à travers un nouveau pacte de concertation qui intègre l'existence du conseil de développement qui est une nouveauté. Et là, j'aimerais dire que j'ai demandé à Monsieur le sous-préfet d'Istres qui a bien voulu accepter d'organiser dès le premier trimestre 2011 une première réunion à la sous-préfecture pour se mettre autour de la table et commencer à partager les problématiques, à échanger : le grand débat d'orientation, il n'est pas dans la main directe du Grand

port maritime mais il est de la responsabilité de l'Etat. Je crois qu'en amont de cela, il y a déjà un échelon de proximité de cette concertation, en élargissant, que nous pouvons conduire. Il est vrai que c'était un des thèmes et un des engagements forts de 2XL qui n'a pas été tenu historiquement sans doute pour d'autres raisons qu'une problématique purement portuaire. En tout cas portuaire au sens de trafic. Mais je crois que maintenant, un certain nombre de choses sont derrière nous et il faut absolument renouer les fils de cet engagement, sous peine d'aller vers des incompréhensions croissantes. Et ce n'est sans doute pas dans la douleur et dans l'opposition que l'on construira le développement du port. Vous le savez : le port a adopté un projet stratégique qui doit être d'ailleurs amendé, modifié au fur et à mesure qu'il se déroule. Je suis prêt, je l'ai déjà fait, avec les autres membres du directoire à venir l'exposer, l'expliquer à l'ensemble des collectivités ou à tel ou tel autre aréopage pour lequel cela paraîtra nécessaire. Le port a sans doute à la fois des efforts à faire pour expliquer ce qu'il fait, car il fait des choses et parfois il ne le dit pas, il ne le fait pas savoir. Et puis là aussi, plus à se projeter, à expliquer son comportement, à expliquer ses projets, à expliquer son grand projet stratégique. Les blocages sont parfois culturels, il faut qu'il aille expliquer, il faut qu'il aille faire de la pédagogie et puis parfois aussi le service après-vente d'un certain nombre d'implantations car les grands projets, ils se conçoivent, ils se réalisent et puis après ils vivent peut-être. Ils peuvent vivre un peu différemment de ce qui avait été prévu. Il faut écouter ce qui se dit, y compris en apportant telle ou telle mesure correctrice. Je crois que cette démarche, elle est de plus en plus à souligner. Moi je m'y emploierai et je suis d'une totale disponibilité en termes de temps vis-à-vis de l'ensemble notamment des locaux pour aller expliquer ces projets. Voilà. Voilà, Monsieur le président, ce que le port a retenu de ces débats.

Antoine DUBOUT

Merci. Merci de ces précisions. Merci de la clarté des engagements que vous avez pris et je propose maintenant à Romuald Meunier de venir. Je ne le vois pas ! Ah, le voilà.

Romuald MEUNIER, président de l'association Mouvement des citoyens de tous bords (MCTB) golfe de Fos environnement

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je vous remercie de nous laisser l'occasion de nous exprimer, et puis je remercie cette très belle assemblée d'être présente. Cela fait vraiment plaisir de voir autant de monde. Pour ceux qui ne me connaissent pas, je représente une association, une association fosséenne, de Fos-sur-Mer, à ne pas confondre avec le « PH ». Et nous nous préoccupons de protection de l'environnement et du cadre de vie des habitants du golfe de Fos-sur-Mer. Donc nous n'avons pas d'autre ambition que celle-ci. Et donc je tenais à vous le préciser.

Ce soir, on nous a demandé de faire une synthèse des débats et donc je voudrais, avant de la faire, vous préciser que notre association est pour les nouveaux projets, mais sous certaines réserves et notamment celle de l'apport d'emploi local, celle de richesses économiques locales, et celle du respect du cadre de vie. Ce qui n'est pas forcément le cas de tous les projets que l'on nous présente ou de l'activité du port autonome. Je viendrai tout à l'heure à le détailler.

Vous avez remarqué derrière moi la présentation ou en tout cas la déclaration préliminaire que nous faisons : c'est que nous demandons bien évidemment que tous les nouveaux projets ou toutes les améliorations des installations existantes soient faits dans une optique de réduction des impacts quels qu'ils soient. Les impacts visuels, lumineux, les impacts polluants, les impacts de sécurité, de

limitation des risques majeurs : voilà ce que nous demandons en général. Mais nous sommes encore une fois pour le développement de l'industrie à partir du moment où elle compose avec un développement durable et équilibré, qu'elle compose avec les habitants, les locaux.

Alors je vais aborder donc le projet Fos Faster. Fos Faster nous a appris pas mal de choses, comme GDF : les débats ont été riches d'enseignements. Nous avons appris que Fos Faster proposait une synergie très intéressante avec Combigolfe. Et à ce titre-là, cela nous semble être un projet très intéressant. Il reste tout de même quelques réserves.

La première, on l'a déjà formulée ce soir, d'autres intervenants l'ont dit : c'est l'impact visuel qui doit être particulièrement surveillé puisque cet impact visuel sera visible de tous les coins du golfe de Fos-sur-Mer. Donc il est important d'essayer de le réduire au maximum. Nous avons pris un mètre étalon qui est celui des citernes du Cavaou que nous avons fait dresser à l'époque.

La deuxième réserve, c'est que Fos Faster doit proposer une solution alternative au rejet de ses eaux traitées, au cas où l'accord avec Combigolfe ne serait pas suivi d'effets. Cela peut arriver aujourd'hui, c'est une hypothèse de travail.

La troisième réserve, c'est que les services de l'Etat et le GPMM intègrent dans les études de danger les dangers que représente la présence des terminaux méthaniers au mouillage dans le golfe de Fos-sur-Mer. J'apporte une précision pour ceux qui ne verraient pas ce que cela représente : aujourd'hui, les études de danger ne considèrent le danger du terminal méthanier que lorsqu'il est à quai. Or, on l'a vu pendant les événements récents, le golfe de Fos-sur-Mer supporte un certain nombre de mouillages de navires. En l'occurrence, il y en avait 80 je crois pendant ces événements et il y avait 13 méthaniers. Ces 13 méthaniers représentent, ou même un seul, représentent un danger aussi important que celui du terminal méthanier lui-même. Pour vous donner un ordre d'idées, les quatre cuves du projet Fos Faster devraient contenir 720 000 mètres cubes alors que les terminaux méthaniers attendus vont grosso modo supporter 260 000 à 280 000 mètres cubes. Donc s'il y a un incident qui est considéré comme tel, ou en tout cas considéré dans le cadre du risque Seveso pour les installations terrestres, il faut absolument considérer le danger que représentent aussi ces navires sur l'eau. Donc nous aimerions que cet aspect-là soit intégré dans les études de danger.

La quatrième réserve que nous émettons, c'est sur les études et les expertises qui ont révélé pour certaines des partis pris. Quand on dit « partis pris », c'est par exemple préciser dans une étude préliminaire des dangers et des impacts visuels, que ceux-ci sont à relativiser du fait qu'ils sont dans une zone industrielle. Et moi je dis non, notre association dit non. Ce doit être particulièrement surveillé parce que c'est une zone très impactée par les impacts visuels, polluants, de risques, et tutti quanti, je ne vous fais pas la leçon sur le reste.

Ce sont les réserves que nous émettons sur le projet Fos Faster. J'aborde le projet Cap Tonkin : là, ce n'est pas tout à fait un projet, il se situe entre deux, c'est donc GDF qui améliore ses installations. Très bien, cela lui permettra de rester un peu plus longtemps, il apportera forcément plus de sécurité à ses processus donc il n'y a rien à dire encore une fois sur ce projet. Sauf que lui aussi, il prévoit des implantations de citernes à 50 mètres de haut et là, on dit non, ce n'est pas possible. Il faut encore une fois que ce soit réduit. Pas limité parce que GDF répond un peu trop souvent sur l'idée de la limitation qu'il s'est donnée, la limitation à ce qui existait auparavant en hauteur, alors que non, c'est bien une réduction que nous voulons.

Là, notre conclusion a un petit peu changé. Nous avons demandé à ce que GDF fasse des recherches pour limiter ses traitements et ses rejets d'eau mais en fait, les débats, je vous le disais tout à l'heure, ont été riches et ont apporté des solutions. GDF a apporté des pistes qui sont très intéressantes, notamment donc l'injection par intermittence de chlore. Et donc nous aimerions être informés à ce sujet au fur et à mesure des avancées de ces études.

Nous avons apporté une troisième conclusion sur les débats eux-mêmes. Et on s'est aperçus pendant les débats qu'il y avait des grands absents, et d'autres l'ont précisé avant moi tout à l'heure : j'emploierais d'autres mots pour le dire mais en tout cas donc, nous avons remarqué que la canalisation des trafics générés par tous ces nouveaux projets ou même tout simplement par les industriels sur le Grand port, ne sont pas examinés. On trouve cela vraiment regrettable. Et puis une vue globale des impacts. Cette vue globale n'existe pas et on voudrait qu'elle existe parce que quand on parle pour Fos Faster de 60 000 mètres cubes/heure de rejets d'eau traitée, pour GDF un peu moins mais au Cavaou, l'équivalent, quand on cumule le tout on s'aperçoit que l'on a 270 000 ou 280 000 mètres cubes d'eau traitée qui sont évacués sur le golfe de Fos-sur-Mer tous les jours ou dans les darses. Dans les grands absents, je voulais aussi préciser, je le regrette, la présence de certaines associations qui ont décidé, c'est leur choix, de ne pas participer aux débats. Je regrette qu'ils aient fait ce choix-là parce qu'ils avaient des choses très intéressantes à dire et leur rapport aurait fait sûrement avancer les débats. Cela dit, je les rejoins parce que la raison qu'ils sont invoquée est bien que nous n'avons pas de concertation ou pas suffisamment de concertation, et ils sont mécontents du fait que l'on ne les entende pas. Donc je rejoins bien leur état d'esprit. Par contre, nous avons décidé, nous, de participer au débat.

Je vais essayer de vous montrer très rapidement maintenant, dans les quelques *slides* qui vont suivre, comment les riverains du golfe de Fos-sur-Mer, et particulièrement ceux de Fos-sur-Mer, vivent la présence des industriels, uniquement pour vous éclairer de cette situation-là. Je l'avais fait précédemment : je vous avais montré comment s'insérait le GPMM dans le golfe de Fos-sur-Mer. Le golfe de Fos-sur-Mer, ce sont d'abord des plages. Après les plages, nous avons des ports de plaisance. Ces ports de plaisance sont inscrits dans des villes qui constituent toujours le golfe de Fos-sur-Mer. Le golfe de Fos-sur-Mer est peuplé d'environ 90 000 habitants et ensuite, seulement ensuite, le GPMM s'inscrit à l'intérieur de cette géographie. Si on la regarde autrement, on s'approche un petit peu et on visualise toujours le GPMM, un petit peu de la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône, et la ville de Fos-sur-Mer. Et je vais vous montrer grosso modo les contraintes que nous, nous voyons. Déjà la contrainte de la base aérienne qui enserme, qui bloque Fos-sur-Mer et son développement sur le nord, ensuite nous avons les contraintes de Natura 2000, après les contraintes de Natura 2000, d'autres espaces protégés qui nous empêchent évidemment encore une fois de nous développer, ensuite nous avons les ZNIEFF qui continuent à nous empêcher à nous développer, le GPMM lui-même, et puis quand nous nous approchons un tout petit peu, nous voyons toujours le GPMM sur la partie gauche, Fos-sur-Mer très urbanisé, la ZIP de Fos-sur-Mer elle-même, et puis toujours cette barrière à l'est qui nous empêche de nous développer. Et donc grosso modo, cela représente un étai : à droite, interdiction de construire, au nord pareil, le GPMM, la base aérienne, à l'ouest la ZIP de Fos-sur-Mer, le GPMM. Seuls débouchés existant a priori : ce serait vers la mer pour essayer de développer des activités de loisirs. Alors ce ne sont pas les seules contraintes. Il y en a d'autres. Aujourd'hui, on parle des contraintes, certains ne sont pas au courant de ces nouvelles contraintes. Mais les PPRT sont des plans de prévention des risques technologiques. C'est une nouvelle décision législative qui est inique, donc injuste, et qui grosso modo oblige le riverain à payer pour se protéger des risques induits par les industriels. J'espère que je me suis bien fait comprendre. C'est assez difficile à situer. Mais grosso modo, ces PPRT sont dessinés autour des risques industriels existants et, selon la situation par rapport au centre de laquelle se situe votre

maison, vous aurez droit à une expropriation, ou à du délaissement, ou à l'obligation de faire des travaux dans votre maison pour vous protéger. Donc contraintes supplémentaires. En dernier, les routes. Les routes, on l'a vu tout à l'heure, elles ne sont pas développées pour l'industrialisation du port autonome. Nous avons une route qui traverse Fos-sur-Mer et un projet qui n'est pas si vieux, qui était le contournement de Fos-sur-Mer pour éviter que les Fosséens supportent l'augmentation de ce trafic de camions, de matières dangereuses. Je crois que l'on est aux environs de 50 000 véhicules/jour actuellement sur la 568. Eh bien le projet du contournement de Fos-sur-Mer a été abandonné. On ne sait pas pourquoi. Cela a été abandonné par les services de l'Etat. C'est totalement contraire aux besoins du port autonome qui a besoin de desserte. C'est totalement contraire aux industriels qui ont besoin de faire véhiculer leurs marchandises. Et c'est totalement contraire aux besoins des habitants de Fos-sur-Mer qui, eux, aimeraient bien que cette route soit enfin désenclavée. Et forcément, cela bouche un petit peu plus le peu d'espoirs que vous avez, tournés vers la mer. Alors bon, ce sont les contraintes. Je voulais préciser cette forme.

Mais nous sommes porteurs d'espoir dans notre association. Nous espérons en l'avenir. On ne veut pas rester négatifs. Et donc nous espérons que chacun accepte de vivre ensemble, notamment les habitants de Fos-sur-Mer vis-à-vis du GPMM, mais aussi le GPMM considérer la présence des riverains autour de chez lui, respecter le cadre de vie. Nous espérons que les industriels amélioreront leur outil. Alors quand je dis « amélioreront leur outil », ne nous trompons pas : je suis persuadé que les outils sont tout à fait adéquats et conformes économiquement, mais améliorer leur outil pour réduire les pollutions, les impacts. Et cela, c'est absolument nécessaire de le développer. Nous espérons que quelqu'un pensera un jour aux infrastructures routières chez nous. Nous sommes prêts à nous intégrer dans cette réflexion. Et puis évidemment, pour mettre tout cela au point, nous espérons le développement de la concertation, et je pense que peut-être nous arriverons un jour à la vivre, vu les déclarations de Jean-Claude Terrier tout à l'heure. Voilà : je vous remercie de votre écoute.

Antoine DUBOUT

Merci. Je vais laisser maintenant la parole à la salle.

2. Avis de la salle

Antoine DUBOUT

Je vois un certain nombre de mains qui se tendent. Nous avons pris donc environ trois quarts d'heure de retard. Néanmoins, je pense que le jeu en vaut la chandelle. Donc je vais commencer par Monsieur. Il y avait des dames ! Je vous prie de m'excuser. Vous me rappelez à l'ordre, alors ? Jamais je ne vous vois ? Je n'aurai pas la cruauté, Daniel Moutet, de vous rappeler que sur les 30 ou 35 heures de débats, vous avez parlé deux heures ! Allez-y, Monsieur. N'oubliez pas de vous présenter s'il vous plaît.

Gérard CASANOVA, collectif de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Monsieur le sous-préfet, Monsieur le président de la commission particulière des débats publics, Mesdames et Messieurs les membres des commissions particulières des débats publics, Mesdames et Messieurs les élus, et Mesdames et Messieurs. Nos associations, NACICCA, la DPLGF, les

Marais du Vigueirat, ESPEREN, Eau et vie pour l'environnement, la LPO et le collectif citoyen Santé environnement de Port-Saint-Louis-du-Rhône, qui ont fait le choix de ne pas participer aux débats, ont pu constater la très faible participation du public aux réunions organisées autour de projets des méthaniers Fos Faster et Elengy. Cette désaffection témoigne de la prise de conscience des limites imposées à la concertation telle qu'elle est aujourd'hui organisée et qui de fait n'a plus aucun crédit auprès de la population. Notre refus de participation, essentiellement suscité par le non-respect des engagements pris lors des précédents débats et l'absence des données objectives fournies sur les projets, est conforté aujourd'hui par l'indigence des réponses apportées aux questions posées par les très rares participants.

Cyril GIRARD, représentant de l'association NACICCA

Je vais faire une petite digression par rapport à ce que je dois dire et au communiqué commun, et rappeler que le joyau industriel qui nous a été loué au début de la réunion en introduction, c'est 70 % de la pollution en microparticules de la région, ce sont des taux de cancer supérieurs à la moyenne nationale, et ce sont des taux de chômage sur Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, supérieurs à la moyenne nationale. C'est un joyau industriel et quant à la confiance dans les règlements qu'il peut y avoir, on sait que les différentes condamnations qu'il y a eu récemment sur les terminaux des fabricants de meubles ou des incinérateurs prouvent que l'on a l'habitude de respecter les réglementations sur le Grand port maritime de Marseille.

Je reprends le fil de mon communiqué, il me reste du temps : l'analyse des réponses qui ont été apportées à l'étude des dossiers nous conduit à confirmer notre proposition au projet Fos Faster qui en plus de n'avoir aucun sens pour les riverains présente de réels dangers pour les milieux marins et les activités qui en dépendent malgré les promesses, la pêche, la conchyliculture, le tourisme, tant par l'importance des volumes d'eau électrochlorée rejetée, que par les modifications de la courantologie à craindre, qui n'ont pas été étudiés.

Nous émettons également de sérieuses réserves sur le projet Elengy, ce projet présente aussi la problématique des rejets cumulés d'eau électrochlorée, et ne prend pas suffisamment en compte les impacts environnementaux sur les populations animales terrestres. En outre, il va peut-être nécessiter des travaux de dragage de nature à remettre en suspension de grandes quantités de sédiments chargés en polluants organiques persistants et métaux lourds. Dans de précédentes études d'impact, on peut attester des fortes concentrations.

Pierre CASEL, habitant d'Istres, association ESPEREN

Je reprends le fil et la démarche de mes collègues. Nous déplorons malheureusement et enfin que la démarche proposée par Monsieur le président de la commission particulière du débat public, pour réunir l'ensemble des acteurs afin de relancer le processus de mise en place un organe de concertation permanent, initié lors du débat 2XL, n'ait toujours pas abouti. La radicalisation des positions autour d'une forme de concertation qui ne répond ni aux attentes du public, ni aux exigences de démocratie de proximité, conduira inévitablement à de nouvelles tensions. Pour notre part, nous poursuivrons notre engagement et invitons tous les acteurs locaux, les élus, les citoyens, comme nous l'avions déjà fait sur la première réunion publique de Fos-sur-Mer, à nous rejoindre dans cette lutte en faveur de la création d'un outil de concertation, dont la seule échelle pertinente ne doit pas être que celle du territoire dans son ensemble. Merci.

Sophie CAMARD, conseillère régionale Europe écologie

Bonsoir. En deux mots, moi je voulais dire un peu ce que l'on retient un peu de ce débat et ce que l'on en attend encore aujourd'hui. René Raimondi a dit tout à l'heure que la question de la régulation du marché du gaz était pour lui hors sujet. Nous, on ne voulait pas tomber dans un débat pour ou contre le GNL, mais la réponse que l'on n'a pas eue sur Fos Faster, c'est finalement quand on fait de gros investissements comme cela, dans quelle politique énergétique on s'inscrit ? Pour quoi faire ? Quels sont les besoins aux niveaux régional, européen, etc. ? Et finalement cela a confirmé que dans ce débat-là on fait ce genre d'investissement sans avoir cette vision un petit peu globale de la politique énergétique, et sans avoir cette réflexion sur : aujourd'hui les populations pour accepter ce type d'investissement, elles doivent aussi comprendre et on doit aussi nous expliquer pourquoi on fait cela et dans quel objectif et dans quel besoin et dans quelle durée. Et donc sur ce point-là, je pense que l'on en tire la conclusion que c'est un objet de débat et finalement, on s'est aperçus que le débat restait ouvert sur ce point.

Après, ce que je voulais dire, c'est que nous, on attend encore de ce débat que le développement durable, ce ne soit plus seulement un mot, un objectif pour la stratégie du GPMM affichée. On en attend des réalisations concrètes. Voilà. Et je pense qu'aujourd'hui, le développement durable, c'est pour cela que l'on a beaucoup poussé et on pousse encore aujourd'hui pour que ce débat, s'il doit servir à quelque chose, c'est qu'effectivement il débouche sur des engagements précis et des réalisations précises par rapport notamment aux installations que l'on peut avoir sur l'espace libéré de Fos Tonkin. Je me félicite qu'il y ait eu un compte rendu de l'atelier sur ce point, sur comment on peut recycler les frigories, voir comment on peut limiter voire supprimer les rejets polluants, chlorés, etc. et je pense que l'on n'avancera pas aujourd'hui dans le débat sur l'aménagement de la zone de Fos-sur-Mer et la politique industrielle sur ce territoire si on n'est pas capables de montrer concrètement aux habitants et aux élus les réalisations concrètes qui feraient de ce port un port beaucoup plus exemplaire en la matière. Donc j'étais un petit peu inquiète que le compte rendu de l'atelier se termine par les obstacles : j'espère vraiment que cela va continuer et que l'ensemble des acteurs de la zone pourront déboucher sur ce point parce qu'il y a besoin de l'exemplarité et d'avancer pour sortir des effets d'affichage. Je pense que cela permettrait d'avancer pour la suite. Merci.

Daniel MOUTET, président de l'Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos-sur-Mer (ADPLGF)

Merci. Tout d'abord, je vais dire que j'en aurai pour plus de trois minutes. Excusez-moi, mais c'est comme cela. D'abord, je vais ouvrir ma veste parce que je suis fier de porter le tee-shirt de l'association dont bon nombre étaient ici présents et qui sont partis par la durée de ce débat. Président de l'association ADPLGF, mon intervention se veut aussi le résumé des inquiétudes de nombreux citoyens qui n'ont pas pu s'exprimer.

En premier lieu, nous devons bien séparer les deux projets qui ne révèlent pas de la même importance. Fos Tonkin, déjà implanté, n'a pas l'importance sur les risques écologiques et environnementaux de son homologue, bien que certains problèmes doivent être évoqués.

La hauteur de la cuve : nous nous sommes battus, et nous avons gagné notre demande de faire diminuer la hauteur des cuves de GDF au Cavaou : cette sage décision doit faire jurisprudence pour garder la haute hauteur même hauteur au Tonkin. La création de l'appontement côté est nécessitant

des dragages va augmenter fortement la pollution de la darse ainsi que celle du golfe. Ce qui, s'il se faisait, détruirait la frayère qui se trouve à la limite de la construction. La solution d'une réfection du quai existant ne nécessiterait aucun dragage, évitant ainsi les graves conséquences citées sur l'écosystème marin déjà bien troublé. Depuis bientôt plus de 37 ans, Fos Tonkin rejette l'eau chlorée dans la darse et je pense qu'il est temps de procéder à la réfection des cuves pour trouver une solution qui porte moins atteinte à l'environnement du milieu marin.

Projet de Faster. La problématique principale reste la localisation de son implantation. J'aimerais que l'on passe la diapo que j'ai portée. La réponse que j'ai eue sur ce problème de la part de Fos Faster au cours du débat ne me satisfait aucunement. Si pour leurs propres bateaux, cela reste un lieu idéal pour tourner et accoster, ce projet semble oublier que Fos Faster n'est pas le seul utilisateur de ce lieu. Le danger se profile tout autour de cette implantation. Le danger vient des bateaux qui naviguent pour entrer dans la darse une. Je suis formel et je l'ai démontré à travers une projection de photos lors d'une réunion précédente : l'implantation de ce terminal se situe en plein dans le virage d'entrée sud de la darse. Le fait s'est déjà produit : si la panne de gouvernail se produisait, celui-ci continuerait tout droit devant vers les bateaux à quai de Fos Faster. Après des recherches intensives, je n'ai trouvé aucun terminal dans le monde se situant à l'entrée d'un chenal en plein virage. Tous les chenaux des terminaux méthaniers existants sont en ligne droite, ce qui dégage le danger d'une perte de gouvernail. Bien que nous sachions que les gros bateaux rentrent dans les darses avec remorqueurs, mais d'autres causes peuvent faire même effet, et que dire des bateaux moins importants qui rentrent au niveau du port pétrolier d'ArcelorMittal et du quai public minéralier ? Ces derniers naviguent sans l'aide des remorqueurs et l'incident peut survenir à tout moment. Même si les remorqueurs sont à proximité, le temps d'action serait trop court pour secourir le bateau en difficulté et l'accident serait inévitable.

Deuxième gros problème, c'est le dragage et le remblaiement sur l'eau qui est prévu pour ce projet. En effet, après avoir parlé plusieurs fois lors des précédentes réunions, je me dois de relever à nouveau cette question. Nous savons tous ici l'importance des coups de vent dans le golfe et surtout ces dernières années : il est alors utopique de dire que la mise en place de filets de sécurité permettrait d'éviter avec efficacité l'arrêt des résidus s'échappant de ces travaux. Le golfe tout entier, par sa conception de mer fermée, pourrait être gravement pollué. Mais en premier lieu, il ne faut pas oublier que face à ce projet se trouvent les parcs à moules issus de l'anse de Carteau. La moule de Carteau, ce sont 104 tables à moules réparties entre 39 conchyliculteurs. La production annuelle est de 30 000 tonnes environ. Les parcs occupent une superficie de 1 700 hectares avec une profondeur de 4 à 7 mètres. De plus, comme pour Fos Tonkin, le rejet d'eau chlorée pose problème pour le milieu marin. L'agglomération de tous ces rejets s'ajoutant aux rejets déjà existants n'a pas assez été prise en compte dans une véritable étude sur les conséquences en niveau marin. Dans l'hypothèse d'une synergie avec Combigolfe, une étude appropriée serait nécessaire afin de contrôler tous les rejets issus des industriels situés autour du golfe.

Antoine DUBOUT

Vous en avez encore pour longtemps, Daniel Moutet ?

Daniel MOUTET

Si vous commencez à me couper, j'en aurai pour fort longtemps, cela c'est sûr ! Je vous le garantis.

Antoine DUBOUT

Sinon, je coupe le micro.

Daniel MOUTET

Allez-y ! Coupez-le, coupez-le !

Cette étude permettrait de constater l'impact global sur le milieu marin.

En conclusion, l'association ADPLGF que je préside s'est déterminée en conseil pour affirmer son opposition à ce nouveau projet Fos Faster. Ce projet doit être arrêté. Si les contradictions qui sont apparues tout au long des réunions sont sans conséquence, cela prouvera une fois de plus le constat souvent évoqué au cours de ces dernières années : le principe du débat public est avouable mais risque de n'être encore qu'un simulacre de démocratie. Comme celles que nous avons déjà connues, ces réunions semblent se dérouler à sens unique où tout est déjà organisé et planifié. J'émet beaucoup de doutes sur les résultats de ce débat. Nous avons vécu depuis quelques années beaucoup de moments identiques et nous en connaissons hélas les aboutissements. S'il y a une justice, si le principal but avoué est le combat contre la pollution, alors le projet Fos Faster ne doit pas être réalisé. Merci.

Yves FONTAINE, Association de défense des riverains de la RN568

J'ai posé deux fois la question aux deux dernières réunions s'il était possible pour les projets Fos Faster et Fos Tonkin de faire passer des véhicules par les installations du port autonome : le carrefour Saint-Gervais, passer par ArcelorMittal pour rejoindre la Fossette. Je n'ai pas eu de réponse encore. Je voudrais savoir si possible d'en avoir une ce soir puisque c'est la fin du débat public.

Antoine DUBOUT

Yves Fontaine, je vous rappelle que ce soir, on ne repose pas de questions.

Yves FONTAINE

Non, mais je n'ai pas eu de réponse alors j'aimerais bien avoir une réponse quand même. Et je voulais signaler aussi qu'il y a quelques années, la vitesse sur autoroute entre Martigues et Marseille a été limitée de 130 à 110 et que chez nous, la vitesse sur la nationale est passée de 90 à 110. Alors il y a quand même une incohérence de ce côté-là. Voilà.

Anne-Laure FAUGERE, Europe écologie Marseille

Je veux redire avec force l'opposition d'Europe écologie au développement du projet Fos Faster car il s'agit bien de rajouter encore des difficultés à un secteur qui est déjà largement tourmenté par son exploitation industrielle. Nous avons jugé opportun de ne pas nous opposer au projet Fos Tonkin, notamment parce que le maître d'ouvrage a écouté et aussi a eu l'air de comprendre la nécessité de

mettre en place un développement industriel qui paraît plus conforme aux notions de développement durable qui sont portées par notre mouvement. Il est évident actuellement que la stratégie du Grand port de Marseille qui privilégie essentiellement l'utilisation de ressources fossiles nous paraît absolument incohérente au regard du développement stratégique, développement durable qui est nécessaire sur ce territoire notamment.

Deuxièmement, bien sûr on parle de Fos-sur-Mer et c'est important parce que ce sont les principaux habitants qui sont victimes des nuisances occasionnées par ce développement industriel, mais je voudrais que l'on dézone un peu notre vision et que l'on regarde ce que seront les impacts d'un trafic maritime accru sur l'ensemble des routes maritimes. Cela, c'est quelque chose que nous n'avons pas abordé. Il va y avoir une multiplication non seulement des terminaux méthaniers, et là je veux redire à René Raimondi que c'est très important, la dérégulation justement du marché du gaz parce que c'est ce qui amène la multiplication des terminaux méthaniers sur les territoires aussi. C'est important et il fallait en parler. Je pense qu'il faut que l'on ait une vision globale de ce qu'induit et de ce qu'implique aujourd'hui la focalisation sur des énergies fossiles qui nécessitent des équipements susceptibles de produire de nombreuses pollutions. Voilà ce que je voulais dire.

Jacques CARLE, président du collectif citoyen Santé environnement de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Je souhaitais reprendre la parole. À la sortie de la première réunion sur les deux projets, j'avais évoqué avec les journalistes un débat qui avait l'air de se passer d'une certaine manière, un débat *in* et un débat *on*, et j'avais expliqué que certains acteurs du golfe, pourtant normalement partie prenante, ne s'étaient pas exprimés et ne s'exprimaient jamais durant ces débats. C'est une chose regrettable puisque l'on sait du reste qu'ils s'expriment mais ils ne s'expriment pas publiquement. Et on a donc affaire sûrement à des arrangements entre le Grand port maritime et ces acteurs-là. C'est une chose qui est à regretter et qu'il faudrait quand même relever de temps à autre. Je pense que votre structure devrait relever ce genre de faits.

D'autre part, on a pu constater aussi qu'il y avait très peu de participants, même si des fois dans la salle il y avait des personnes, elles se sont rarement exprimées. On se demande si elles n'étaient pas là un petit peu missionnées par les entreprises du golfe pour certaines, je voulais le relever aussi.

Quant à revenir à ce que l'association FIDEA avait proposé et donc soi-disant un petit peu trop en retard, je pense que la commission aurait quand même pu se préoccuper des procédés qui vont être employés, notamment en Californie. Je pense qu'avec les méthodes modernes que l'on a, il n'était sûrement pas envisageable de se déplacer sur site pour voir ce qui s'y passait mais je pense que par Internet actuellement, on aurait très bien pu demander par quoi allaient être remplacés les procédés qui sont interdits là-bas. Je pense que cela aurait été a minima que l'on se renseigne sur les procédés qui vont être employés. Parce que l'on nous a dit que ce n'était que pour les centrales nucléaires : c'est complètement faux. C'est le procédé par lui-même qui est interdit aux Etats-Unis, notamment dans certaines provinces des Etats-Unis. On aurait pu a minima se renseigner sur site. Je ne sais pas si c'est parce que personne ne parle anglais, je ne sais pas. C'est à regretter, voilà. C'est ce que j'avais à dire, merci.

Frédéric SERRE, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Bonsoir. Jean-Claude Terrier tout à l'heure a exprimé sa volonté de faire avancer la concertation. Moi, ces dernières semaines, j'ai plutôt eu l'impression qu'elle reculait, la concertation. Un simple exemple, je vous le cite tout de suite : depuis le mois de février, je représente mon association à ce que l'on appelle les groupes de travail du conseil de développement du Grand port maritime. Depuis le mois de février, je suis convié aux réunions du Grand port maritime, le plus souvent à Marseille d'ailleurs, je n'en rate aucune. Et dernièrement, il y a eu des réunions entre fin octobre et début novembre, qui concernaient justement la présentation du nouveau plan stratégique du port et je n'ai pas été invité. Ni moi, ni aucun autre représentant associatif local qui eux aussi d'habitude viennent à ces réunions. Précisément sur un projet dont nous, on aurait bien aimé discuter quelques points. Et comme par hasard, à ce moment-là, ne sommes pas invités, nous ne sommes plus invités. Là, j'aurais aimé avoir une explication parce que je n'ai pas du tout apprécié de recevoir les comptes rendus des réunions auxquelles j'aurais bien aimé assister en tant que représentant de mon association et auxquelles ni moi ni aucune autre association locale, qu'elle soit à Fos-sur-Mer ou à Port-Saint-Louis-du-Rhône, n'a été convié. N'ont été conviés que les dirigeants du port et les entreprises du port. À part cela...

Antoine DUBOUT

Merci. C'est une remarque qui n'est pas directement liée au débat public mais à la concertation proprement dite. Y a-t-il d'autres prises de parole ? Non ? Dans ces conditions, je vous propose de passer maintenant à la dernière partie et de donner la parole à Jean-Marc Charrier. Monsieur le maire, si vous voulez bien nous faire part de vos conclusions sur les débats.

3. Intervention des acteurs**Jean-Marc CHARRIER, maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône**

Je vous remercie. Mesdames, Messieurs, comme l'ont rappelé un certain nombre d'intervenants avant moi, nous arrivons au terme de ces 12 réunions publiques organisées par la commission nationale sur les projets Fos Tonkin et Fos Faster. Un certain nombre d'interrogations et de préoccupations se sont exprimées au cours de ces trois derniers mois sur les enjeux et les objectifs de ces deux projets.

Première question qui se pose à nous : ces deux projets pour répondre à quels objectifs ? Quel impact sur les populations des territoires ? Quel impact sur l'environnement, riche dans sa biodiversité ? Comment créer les conditions d'une nouvelle information des populations du territoire du golfe de Fos-sur-Mer ? Combien d'emplois créés ? Quels types d'emplois ? Quelles mesures de sécurité pour les populations avoisinantes ?

Pour un certain nombre de questions, aucune réponse claire n'a été apportée à mes yeux. Je crois que la première question que l'on doit se poser aujourd'hui, et qui n'a pas été abordée ou très peu, est bien celle des défis énergétiques. On ne peut débattre de ces deux projets sans avoir la connaissance des défis auxquels nous devons répondre. La commission nationale du débat public ne doit pas statuer sur un projet qui pose simplement une conception économique, mais sur un projet qui prenne en compte les aspects économiques bien sûr, mais aussi et surtout sociaux et environnementaux. Lors de la première réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône, j'avais moi-

même exprimé quelques inquiétudes. En tant que maire, je travaille à répondre aux besoins de tous les habitants de ma commune. De ce point de vue, le service public, l'implication des Port-Saint-Louisiens dans chaque projet impliqué à la ville est pour moi une priorité. C'est la raison pour laquelle, pour décider de l'implantation de ces deux projets, l'ensemble des habitants du golfe de Fos-sur-Mer aurait dû avoir tous les éléments, enjeux techniques, enjeux économiques, enjeux énergétiques, du plan local au plan international, en passant bien entendu par un niveau européen. Mon engagement sur les enjeux aussi importants que l'énergie, que l'eau (je mène une réunion là-dessus d'ailleurs), vous le connaissez. Ils sont des biens particuliers dont dépend la qualité de vie de nos populations. Ils doivent donc faire l'objet d'une maîtrise publique, maîtrise publique pour répondre aux besoins de la population sur l'ensemble du territoire national, maîtrise publique pour maîtriser les coûts et le prix. Alors, c'est bien à partir de cette conception de l'énergie qu'il nous faut interroger le projet Fos Tonkin mais surtout celui de Fos Faster. Le projet de construction d'un nouveau réservoir, d'un nouvel appontement, va permettre de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin. Et donc répondre aux nouvelles exigences et aux nouveaux besoins dans ce domaine, permettant ainsi d'améliorer les techniques, la sécurité des salariés et des populations avoisinantes. Elengy est certes une entreprise privée, mais elle a conservé la culture de la conception publique de l'approvisionnement en gaz, pour une approche solidaire du territoire. Elle reste une garantie à mes yeux dans la gestion du projet. Je serai néanmoins très vigilant au suivi et à l'évolution de ce terminal méthanier.

En revanche, comme je l'ai déjà annoncé, je reste assez dubitatif sur l'opportunité économique, sociale, environnementale de Fos Faster. Lorsqu'une entreprise privée vient s'installer pour augmenter les capacités de stockage du gaz, cette situation ne peut que m'interpeller. M'interpeller sur les objectifs, sur les débouchés réels du projet, m'interroger sur le projet industriel lui-même. Ne faut-il pas, pour nous prononcer en toute connaissance de cause, un plan ambitieux de développement du réseau de distribution de gaz dans notre pays, en fonction des besoins des populations ? Ce sont ces questions qui restent en suspens et sans réponse au travers du projet Fos Faster.

Les installations actuelles de stockage de gaz de GDF Suez sont capables de subvenir aux besoins des installations de gaz des particuliers et des industriels en France, avec de très bons rendements énergétiques. Par ailleurs, une entreprise comme Elengy qui est déjà implantée sur le territoire, pourquoi ne pourrait-elle pas répondre aux besoins de demain ? Oui, les questions énergétiques ne peuvent se concevoir à court terme. Il en va de l'avenir solidaire de l'aménagement de nos territoires et donc des populations qui y vivent. C'est la libéralisation des questions énergétiques à laquelle il s'agit aujourd'hui de s'opposer. Ce sont les populations qui vont subir les conséquences désastreuses de ces politiques, déréglementation du tarifaire pour les usagers, fragilisation accrue de la dépendance énergétique dans notre pays, risque sur la sécurité, dès lors que la rentabilité sera le seul critère dans ces usines. Je citerai l'exemple de la loi NOME votée dernièrement. La Commission de régulation de l'énergie estime que cette nouvelle stratégie pourrait se traduire par une augmentation de 25 % des tarifs d'ici 2015. Certes, le port de Marseille-Fos-sur-Mer, troisième port européen, vise, comme le dit son projet stratégique, à devenir le port de toutes les énergies. Mais cela ne doit pas se faire au détriment des populations du territoire du golfe de Fos-sur-Mer. Je partage par ailleurs les inquiétudes des associations, elles se sont exprimées ce soir, et des habitants du territoire sur les risques en termes de pollutions qui pèseront sur nos populations. Notre territoire, riche de sa biodiversité, doit en être préservé. Il en va de l'avenir du territoire et c'est la raison pour laquelle une emprise supplémentaire sur la mer comme le prévoit Fos Faster risque de modifier et peut-être détruire la richesse environnementale du golfe de Fos-sur-Mer. Enfin, dernier point : l'information, la concertation des habitants de ce territoire. Nous avons rencontré tout au long de ces

réunions publiques des associations, des personnalités qui demandent (comme c'était déjà le cas à la Commission nationale débat public pour Fos 2XL) la création d'une commission de suivi pendant toute la durée de réalisation de l'exploitation. Je partage cette conception de participation citoyenne. Pourtant interpellée à plusieurs reprises sur cette question, la commission nationale n'aurait-elle pas dû, n'aurait-elle pas pu prendre en compte ces remarques, et revoir donc l'organisation ? Alors vous l'aurez compris tout au long de mon propos : les réunions publiques n'ont pas permis d'obtenir des réponses claires aux préoccupations exprimées par les associations, par les populations et par nous, élus locaux.

Je reste donc sur ma position initiale, c'est-à-dire l'opposition au projet Fos Faster. Je vous remercie de votre attention.

Antoine DUBOUT

Merci. Maintenant, je vais demander à Raymond Vidil, vice-président de la chambre de commerce et d'industrie, de bien vouloir tirer les conclusions de ce débat.

Raymond VIDIL, vice-président de la chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence (CCI MP)

Bonsoir à tous. Je n'ai pas du tout la prétention de tirer des conclusions de ce débat. J'éprouve même quelques scrupules à intervenir après des élus politiques de leur territoire et je ne vais pas du tout laisser supposer que c'est l'économie qui a le dernier mot. Je dirige une entreprise en plus de mes fonctions consulaires, mais je n'ai jamais considéré que l'économie était au-dessus des acteurs politiques qui doivent toujours avoir le dernier mot. L'économie est au service de l'homme et la démocratie est au-dessus des entreprises qui doivent se plier à cette règle.

Je me suis largement exprimé à Fos-sur-Mer où la réunion avait pour vocation l'économie et l'emploi, et donc je ne reprendrai pas tout ce que nous avons dit à ce moment-là. Mais simplement, vous dire ce que j'ai retiré du débat, les enseignements positifs, les corrections qu'il a apportées sur notre approche, et ce sont donc plus des commentaires personnels.

Les moments de joie que l'on a dans notre existence, et ce sont peut-être les fêtes qui approchent qui me font avoir cette réflexion, sont très souvent des moments collectifs. En entreprise, on connaît cela, mais aussi sur le plan familial. Et donc je veux rendre hommage à cette démarche collective que l'on a eue tous ensemble, à la qualité des débats qui ont exprimé comme encore ce soir des divergences, mais j'en ai retiré des enseignements très positifs. Le jeu collectif, c'est ce que prône la chambre de commerce de notre territoire de Marseille-Provence, parce que l'on a le sentiment que ce n'est que comme cela que l'on peut y arriver. Et d'ailleurs, il s'agit bien de responsabilité collective. L'économie de demain, on a la responsabilité de l'inventer. Il n'y a personne qui peut prétendre qu'elle sera la simple reproduction de celle d'hier. Et donc si nous ne faisons rien, eh bien nous mettrons notre territoire en danger. Alors j'ai entendu : il y aurait donc des dangers à ne rien faire, ce que je vous exprime, et il y aurait des dangers à faire, comme on l'a entendu par quelques interventions. L'économie de demain doit se fabriquer bien sûr en tenant compte des nouvelles technologies, et elle doit intégrer (ce que je n'ai pas beaucoup entendu, mais que le débat a apporté) la dimension plus mondiale de nos enjeux. Et notre territoire, il s'agit bien qu'il garde une place

dans les grandes aires économiques mondiales. Il y a en gros trois points qui ont accroché notre débat, que je retiendrai de mon point de vue : l'énergie, l'industrie, le territoire.

Dépendance, pas dépendance : selon que l'on met le focus, comme cela a été fait habilement, sur un tout petit point, le territoire, on est autosuffisants, mais si on ne regarde que notre région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, on n'est pas du tout autosuffisants. On ne produit même pas le tiers de ce que nous consommons dans cette région. Personne ne condamne le travail qu'il faut faire sur les énergies renouvelables. Mais qui peut prétendre qu'il était faux, comme cela a été dit dans le débat, que le besoin en gaz va augmenter de 6 % par an pendant 20 ans pour répondre aux besoins de ces mêmes populations, ici comme ailleurs ? Moi, ce territoire, je le vois souvent de loin parce que j'ai un métier d'armateur : je ne suis pas un transporteur gazier, je ne transporte que des marchandises diverses et des containers. Mais je connais bien ce métier aussi. Et de loin, ce territoire, il est identifié par ce choix, ce formidable pari qui a été fait dans les années 60 de l'industrie au bord de l'eau. Et je pense que ce modèle, il est pertinent. Même si les populations, aujourd'hui, décrivent des sacrifices sur le fait qu'il se soit tant développé. L'énergie, c'est aussi la construction d'une filière. Une filière de ce mix énergétique qui a été décrit, qui comprend à la fois énergies renouvelables, mais tous ces acteurs de l'énergie, ils vont nous aider à construire une nouvelle filière d'activités dans ce territoire. Donc je vous disais que ce territoire, je le voyais de loin. Et je crois que l'on doit continuer à être fiers de ce pari qui a été fait et que je crois que ce n'est pas recevable que l'énoncé des objections soit un argument suffisant pour condamner le projet. En revanche, cela ne serait pas non plus acceptable de ne pas les entendre et de ne pas y apporter des réponses satisfaisantes.

Alors j'en viens à l'industrie, à ce que cela apporte dans notre territoire. On rêve tous de services, semble-t-il aujourd'hui. Mais franchement, je crois que ce serait une grave erreur d'abandonner les pays industriels pour notre pays. Toute la journée, on se plaint que l'on n'a pas assez d'emplois manufacturiers, que l'on n'a pas assez d'emplois d'industrie, et on doit recevoir ce projet, d'autant que les objections environnementales, me semble-t-il, ont reçu des réponses satisfaisantes. Personne n'a condamné. Peut-être qu'il y a eu des objections sur la construction mais pas du tout sur le fonctionnement et sur les émissions.

Sur le territoire, le port a largement été cité. Le port, c'est un acteur majeur de ce territoire et il doit continuer donc à garder ce rang, on a dit troisième rang européen, mais il est déjà le premier port européen pour l'approvisionnement en gaz. Est-ce que l'on doit continuer à n'être approvisionnés que par l'Europe de l'Est et majoritairement de la Russie, ou au contraire utiliser la Méditerranée, ce chemin du monde qui nous a été donné, pour mieux maîtriser nos approvisionnements ? Des questions ont été posées sur les routes maritimes. Est-ce que l'on doit accepter que la Méditerranée, elle ne serve qu'aux autres, c'est-à-dire comme une surface de transport pour les marchandises qui viennent d'Asie vers l'Europe du Nord, sans aucune valeur ajoutée pour les pays riverains ? Ou au contraire, comme nous l'a appris Braudel, la richesse elle vient des flux, elle vient des échanges et c'est à nous à savoir les capter. Donc énergie, industrie et territoire.

Alors je ne veux pas échapper (bien que je n'en aie pas les compétences), parce que cela m'a touché, je pense comme beaucoup d'entre vous, à toutes les objections qui ont été citées. Je ferai un commentaire sur la nature de ces objections et puis après, donc, je reprendrai quelques pistes pour y répondre. J'ai trouvé que ces objections étaient exprimées de façon souvent très sévère, comme si ces deux derniers projets devaient recevoir toutes les accusations et toutes les flèches pour ceux qui auraient été pas bien faits précédemment, sans doute parce que le débat public n'a pas eu la même qualité (souvent on a cité que sur Fos 2XL ou que sur le port, les débats n'avaient pas été aussi bien

compris, aussi bien construits). Donc je trouve injuste que ces deux derniers projets qui ont été très bien exposés, avec beaucoup de responsabilité, et que nous soutenons, reçoivent toutes ces objections parce qu'ils arrivent en dernier. Alors que du point de vue de l'impact écologique, il a été démontré en matière d'émissions qu'il n'y avait que peu de conséquences et que, ne serait-ce qu'en matière de transports, ils ne mettraient pas du tout de camions sur les routes.

En revanche, je trouve tout à fait recevable ce qui a été dit sur l'emploi. Moi, je suis arrivé avec l'idée qu'effectivement industrie, innovation, investissements, c'était fait pour générer de l'emploi. Mais force est de constater que la population a émis des réserves fondées sur ce sujet. Fondées parce que pendant les travaux, il n'a pas été assez démontré, et il faut progresser sur ce domaine, que cela ferait plus travailler des emplois locaux, et que pendant l'exploitation, on devait faire un effort considérable de formation et d'adaptation pour que cela n'entraîne pas plus de migration journalière sur les routes, pour faire venir travailler des gens qui viennent de l'extérieur du périmètre tandis que ceux qui seraient à l'intérieur ne trouveraient toujours pas d'emploi adapté à la formation.

Et puis j'ai entendu une autre objection qui me paraît plutôt bien résumer le point de vue des acteurs politiques. C'est-à-dire qu'au final, si pour la stratégie française et européenne de la maîtrise énergétique, de cette phase de transition donc par le gaz, on doit faire ces implantations et on ne peut les faire qu'à Fos-sur-Mer, dans la région, quand on entend d'aller voir si on ne peut pas les mettre dans le Var ou dans les Alpes-Maritimes, je pense que cela fait rire la salle mais...

Moi, j'habite pas loin d'ici. Mais on est tous d'ici. J'en viens donc à ce que j'ai compris de l'objection des politiques. Mais moi, je suis intervenu, je n'ai jamais coupé personne, j'ai toujours écouté chacun et je suis prêt, dans la mesure de mes compétences, à corriger mon point de vue s'il y a des erreurs. Mais franchement, je ne vois pas où est-ce que l'on peut faire un port en eaux profondes ailleurs sur le périmètre de notre région qui a trois départements maritimes. Voilà, c'est simplement cela que je dis et je ne crois pas que ce soit contestable, et en plus c'est mon métier d'être armateur.

Mais j'en viens donc à la dernière objection que j'ai entendue et qui me paraît tout à fait recevable du point de vue que l'on pourrait résumer des compensations. En gros, les maires disent : si on doit implanter ces industries comme celles précédentes et que l'on soit amenés à recevoir moins de contributions fiscales, parce que les règles ont changé, et que l'industrie est moins taxée que précédemment, au détriment des services, et que les services ne sont pas ici, alors je trouve que ce point de vue est tout à fait recevable. Je n'ai pas, moi, les moyens de les corriger mais je pense qu'il est tout à fait normal de se mettre autour de la table pour que les compensations pour traiter les objections qui ont été traitées en termes d'amélioration des transports, et là je suis complètement d'accord avec vous : on ne peut pas continuer à desservir Fos-sur-Mer avec les moyens routiers existants, il faut les améliorer, donc je trouve que ce débat doit être prolongé.

Pour terminer, je voudrais à la fois vous dire nos attentes vis-à-vis des deux investisseurs, et les engagements que nous pouvons prendre. Les attentes, c'est que les investisseurs s'inscrivent justement dans la durée, dans le moyen et dans le long terme, qu'ils prolongent leur activité et qu'ils développent plus précisément les engagements qu'ils veulent prendre pour que les entreprises locales puissent y trouver leur compte, y trouver leur place, parce que ce sont très souvent des appels d'offres publics où des PME ne sont pas toujours bien préparées et donc il faut en tenir compte. Et donc j'en viens à l'engagement de notre chambre qui est justement d'accompagner ces entreprises et d'affiner l'étude d'impact économique. Donc je suis désolé que dans mon propos il ait

pu y avoir quelque chose qui ait été mal compris pour faire réagir cette partie-là de la salle. Donc moi, je respecte tout le monde. Je me livre à l'exercice.

Et pour terminer, je voudrais confirmer ce que j'ai dit en introduction : j'ai beaucoup apprécié la qualité du débat, j'ai beaucoup apprécié le rôle qu'a joué la commission particulière et je pense que cela honore notre communauté d'avoir tenu ce débat en toute transparence alors qu'aucune décision, comme cela a été dit, n'avait été prise par avance. Merci de votre attention.

Antoine DUBOUT

Merci. Et maintenant, j'appelle donc Bernard Granié, notre dernier intervenant, avant la conclusion.

Bernard GRANIE, président du SAN Ouest Provence

Monsieur le président, rassurez-vous : je vais être bref. Une fois de plus, après un deuxième débat public, force est de constater, cela a été dit par quelques intervenants, que la population n'a pas suivi. La population n'a pas été au rendez-vous que l'on souhaitait les uns les autres. Ceci est dû à mon avis au fait qu'une fois de plus, on a mis la charrue avant les bœufs. Forts de l'expérience du premier débat sur Fos 2XL, il aurait été important et intéressant de faire un débat public sur l'ensemble de la zone industrialo-portuaire, et de voir à ce moment-là les contraintes du territoire qui est le nôtre, et de savoir par exemple si les implantations qui existaient déjà, nos 14 sites Seveso et les autres entreprises présentes, n'étaient pas jugés par les habitants de ce territoire comme un phénomène de saturation ou l'incapacité que nous avons, au moins dans la compréhension et dans l'acceptation, allaient au-delà de ce qui existait déjà. Je crois qu'il est bon de rappeler que les implantations se sont faites en plusieurs phases, coupées et entrecoupées de périodes plus sombres : la crise pétrolière de 73 qui est venue rogner tous les espoirs des implantations de cette zone, du moins beaucoup d'espoirs ; et puis après d'autres crises qui sont venues, la dernière effectivement il y a deux ans. Donc j'aurais souhaité ce débat général qui aurait pu nous permettre de caler, de positionner ce territoire. Et à partir de là, de la réponse que nous aurions pu collectivement apporter, de voir s'il était intéressant de continuer le développement de ce territoire. Je le dis de suite : j'en suis un farouche partisan, mais pas dans quel n'importe quelles conditions. Et de regarder la même manière si l'enjeu qui était celui au-delà du territoire, Raymond Vidil en a parlé tout à l'heure, dépassant largement du département, de la région, éventuellement de l'enjeu national qui est derrière cela, de savoir ce territoire était adapté à recevoir de nouvelles industries puisqu'il s'agit là effectivement d'industrie. Et cela nous aurait permis de ne pas être en réponse face à deux représentants d'industries qui veulent s'implanter sur ce territoire en opposant, à un moment donné, le manque d'accès. Cela veut dire que l'on a été tous mauvais ! En quarante ans, on n'a pas été foutus de faire les accès nécessaires pour venir à cette zone de premier plan. Pourquoi n'avons-nous pas fait ? Et aujourd'hui, on se retourne contre Fos Faster, contre Elengy là-dedans. Cela c'est le premier problème. Je crois que nous avons intérêt à l'avenir à mettre cela sur la table et après à nous positionner si effectivement les investisseurs sont intéressés, sont toujours là, n'ont pas été refroidis au cours du débat public que l'on vient de connaître. Et c'est dire, à partir de là, l'image de ce qu'est la réalité de la prise en compte industrielle de ce département et de ce territoire.

Et puis il se trouve que demain, je suis invité par le sénateur Bourquin qui est président la commission de la désindustrialisation, pour justement faire un rapport de proposition sur la réindustrialisation du pays France. Et je me disais tout à l'heure en venant : « Qu'est-ce que je vais

bien pouvoir lui raconter qu'il n'a déjà entendu à travers toutes ses auditions d'un représentant d'une plate-forme importante, il y en a trois ou quatre comme la nôtre, en France, qui représente un peu plus de 10 000 hectares sur deux communes dont une commune effectivement la plus grosse touchée qui est celle de Fos-sur-Mer ? » J'avais envie et j'aurais envie de dire ce soir et de lui dire demain : « À travers cela, la première problématique, c'est l'aménagement du territoire. » La législation, le législateur a donné aux élus que nous sommes, pouvoir de rédiger les documents graphiques, les POS, les PLU. Donc de donner les autorisations d'implantation. Il y a quelques exceptions, notamment sur des implantations ou des permis énergie. On a connu effectivement des grandes implantations avec peu d'énergie, mais qui aussi étaient restées ou étaient des permis Etat. Il faut que le législateur change cela. On ne peut pas avoir à un moment donné la responsabilité de cet aménagement à travers les documents graphiques, la signature auprès d'un papier qui nous engage, et à un moment donné être débordés, dans tous les sens du terme, par les services de l'Etat. À travers des permis qu'ils attribueraient ou à travers des ICPE qui seraient trop précocement données avec un avis négatif des élus que nous sommes et avec les résultats que l'on connaît. On est dans des situations, on se retrouve dans des situations qui sont effectivement pour le moins difficile. Et malgré effectivement le regard que peuvent porter pour accompagner ces industriels les élus, voire les associations, je crois qu'il faut les saluer dans leurs responsabilités, cela pose certains problèmes. Et je n'ai pas connu au cours de ces quinze dernières années de grandes implantations où il n'y ait pas eu ce genre de problème. Donc il faut que l'on se mette autour d'une table, que l'on réfléchisse à cela et demain je le dirai à la mission sénatoriale.

Deuxième point : on en a parlé, excusez-moi mais je vais y revenir quand même, le président de la République en tête, tout le monde nous parle de réindustrialisation. Et je crois qu'à gauche comme à droite, tout le monde a raison : quand on a vu effectivement ce qui se passait en France par rapport à nos voisins d'Allemagne, donc avec cet effritement année après année de la part industrielle de notre pays. Quand la réforme a été proposée un peu trop rapidement par le président de la République concernant la taxe professionnelle, personne ne pensait, surtout pas les services de l'Etat, des conséquences que cela allait générer. Quand on a mis en avant la problématique des territoires industriels, du lien de l'industrie au territoire, et quand on a commencé à faire quelques comptes que personne n'avait faits, on s'est aperçus que demain, pour les deux industries qui viennent de nous présenter leur projet, les deux industriels, ce sont 14 % de recettes sur ce qu'était jusqu'à présent à la taxe professionnelle. 14 %. Pas 15. 14 %. Cela veut dire qu'il y a 86 % qui se sont évaporés en fumée. Pourquoi ils se sont évaporés ? Parce que c'est l'Etat qui les payait. Croyez-vous que les industriels ont fait quelques économies ? Que nenni ! Croyez-vous que l'Etat ait fait quelques économies ? Que nenni. L'Etat, qui pensait mettre au pot 4 milliards d'euros, en mettra à 8,4 aux dernières nouvelles, selon le rapporteur général du budget qui l'a dit. Je le crois, ayant travaillé avec lui à de nombreuses reprises. Cela veut dire que quelque part, on a fait payer, Raymond Vidil l'a dit à l'instant, les services et très largement on les a fait payer, pour avoir retrouvé un certain équilibre, et aujourd'hui, on va demander à ces services de faire le joint, on va demander aux territoires qui vont recevoir des recettes complémentaires, de faire jouer la solidarité avec les territoires industriels qui en perdent. Les amis, cela ne va durer qu'un temps. Moi je les entends au comité des finances locales : « OK pour 2011, mais qu'en sera-t-il de 2012 ? » Que va-t-on faire ? Je m'éloigne un peu du sujet de Fos Faster et d'Elengy, pour y revenir aussitôt. Il y a un vrai problème là-dessus. Et si demain on ne peut pas garantir aux territoires industriels, aux élus de ces territoires qui généralement supportent sur ces territoires des populations et notamment des ouvriers et des employés qui ont des recettes qui sont nettement inférieures à la moyenne nationale, et dont les compensations peuvent ou pouvaient se faire jusqu'à présent, à travers ces recettes qui étaient certes supérieures aux autres territoires mais cet équilibre, si jamais on le détruit demain, il

n'y aura malheureusement pas de possibilité à un moment donné de réindustrialiser ces territoires, les territoires concernés. Il faut que chacun ait cela en tête et demain, je le dirai au nom des élus, des populations de ce territoire, à la mission sénatoriale. Il faut que l'on trouve une solution.

Je terminerai là-dessus : un centre commercial de 2 à 3 000 mètres carrés, aujourd'hui, rapportera autant que l'implantation de ce qui s'est fait à Fos Cavaou il y a quelques mois, avec plus d'emplois que ce qu'a porté Fos-sur-Mer, avec un investissement initial dix fois inférieur. Je dis dix, certainement un peu plus, avec des contraintes moins grandes, et en termes de sécurité certainement moins de problèmes. Donc il va bien falloir pour ceux qui veulent défendre l'industrie, ceux qui veulent défendre les territoires industriels, que des solutions soient trouvées et des équilibres soient trouvés. Et puis je passe rapidement là-dessus : la péréquation, c'est quelque chose qui arrive au mois d'avril, qui sera votée par le législateur. Où on va encore demander à ceux que l'on pointe comme territoires ou communes riches de vouloir donner aux autres sans pour le moment prendre en compte le revenu des populations de ce territoire. Sans prendre en compte les équilibres de ces territoires par rapport à leurs populations. Si on ne fait pas cela, demain, Messieurs les industriels, vous ne vous implanterez pas sur ce territoire. Il faut bien se le dire.

Et puis j'ai été long, je terminerai là-dessus : au-delà des contraintes qui ont été pointées par les uns et par les autres, par les élus, par le maire de Fos-sur-Mer qui a été très complet, par les associations, que ce soit sur Fos Faster où il y a des problèmes particuliers en termes d'aménagement et notamment de comblement, on aura l'occasion d'y revenir si effectivement vous poursuivez, sur les propositions qui seront faites, et puis on verra avec beaucoup de vigilance ce que vous avez à nous proposer. Sur Elengy, avec moins de problèmes mais il y a quand même, sciemment ou inconsciemment, je vais dire sciemment, l'acceptation du fait que vous êtes là déjà depuis des décennies et que l'on souhaite que vous y restiez. Comme cela les choses sont claires, même si effectivement les uns et les autres ont dit que l'on souhaitait avoir quelques améliorations. La problématique du chlore, ce qui a été exposé, ou de la chloration, quand on va commencer à ajouter Fos Tonkin plus Fos Cavaou, Fos Tonkin new-look et Fos Faster, cela va quand même faire beaucoup dans le golfe. Je pense que là-dessus, cela a été bien dit tout à l'heure, on a quelque chose à trouver.

Et j'en terminerai, décidément j'avais dit que je ne serais pas long, par les propos de Jean-Claude Terrier, Monsieur le directeur. Moi j'ai été très intéressé par vos propositions qui vont dans le bon sens, et je crois qu'il faut persévérer là-dessus. Ce qu'il faut aujourd'hui, Monsieur le directeur, c'est crédibiliser les propos et les propositions. La problématique aujourd'hui, et c'est pour cela que la parole des industriels est devenue suspecte, mais au-delà des industriels, la parole du port est devenue suspecte. Parce que des engagements, il y en a eu. Pas toujours tenus. Et je mets « toujours » entre guillemets. C'est dire que si demain on est en capacité au niveau du port de mettre tous ceux qui aujourd'hui représentent les populations, les élus, les associations et tous ceux qui font je dirais ce cercle social d'intérêt par rapport à ce territoire, je crois qu'il faut aller jusqu'au bout de la démarche en les écoutant, en les faisant participer, et à un moment donné on trouvera des solutions qui tomberont sous le bon sens.

Et pour terminer là-dessus, au-delà des engagements qui sont les vôtres, je souhaiterais en ce qui me concerne que l'on puisse proposer à l'ensemble du mode associatif, ils ne sont pas très nombreux, au-delà des élus qui sont déjà présents mais si peu, au conseil de surveillance, un peu plus, je dois le reconnaître, au conseil de développement, que l'on puisse régulièrement se rencontrer. On a commencé à le faire : il n'y a pas de raison que cela ne continue pas, pour essayer de trouver des solutions qui nous permettent de parler d'avenir de ce territoire. Et aussi bien au port qu'aux

personnes qui viennent investir. Vous avez entendu les besoins en demande d'emploi : territoires industriels où le taux de chômage est plus élevé que sur les autres territoires. Dans les propositions qui sont faites, dans les engagements que vous prenez, soyez très prudents. Très prudents. Parce qu'aujourd'hui, toutes les promesses qui ont été faites n'ont jamais été tenues. Donc je souhaiterais que si vous persévérez, et vous persistez, dans les implantations que vous venez de nous proposer, dans les deux projets, que vous vous engagiez fermement par rapport aux habitants de ce territoire. Et si vous ne trouvez pas des personnes sur ce territoire, dûment habilitées et dûment formées, moi je m'engage dans la concertation qui est la nôtre, au titre des élus qui sont là et au titre de l'intercommunalité, à accompagner et à payer ces formations. Il faudra bien qu'à un moment donné, donc, les emplois que vous nous proposez puissent retomber sur les gens de ce territoire. Merci.

Antoine DUBOUT

Merci. Bien, nous arrivons donc au terme de ce débat, au terme de ces débats et je voudrais d'abord dire merci aux différents responsables élus qui ont parlé au nom de la population. Merci à vous, Monsieur le sous-préfet, d'avoir bien voulu écouter les conclusions de ce débat. Merci aux industriels et aux maîtres d'ouvrage. Nous avons entendu des propos clairs des uns et des autres. Je n'ai pas, les commissions n'ont pas à juger de leur teneur. Mais en réalité, nous les relaterons. Vous m'accorderez cependant la possibilité de les apprécier comme des positions claires, en même temps que pour certaines et en particulier ce soir, certaines positions d'ouverture pour l'avenir. C'était sans doute ce que le débat permettait d'espérer de mieux. Le temps est venu de conclure cette soirée comme de confirmer le terme du débat public que nous avons ouvert le 6 septembre 2010 et qui sera clos le 17 décembre prochain. Quatre mois de travail, je l'ai dit, 11 réunions, près de 40 heures de débat et de réflexion, dans le cadre des réunions publiques, comme des différents échanges et des contributions reçues.

En premier lieu, je voudrais faire quelques remarques. J'ai envie de vous dire que les commissions particulières ont beaucoup travaillé, je l'ai dit, entre nos réunions. Leur travail n'est pas terminé puisqu'il reste à faire le plus important, c'est-à-dire l'écriture des comptes rendus. Certes, ils ne sont pas là pour entendre des compliments mais je suis convaincu qu'ils apprécieront que leur tâche soit ainsi reconnue.

En second lieu, je relève plusieurs points qui caractérisent la richesse de ces débats et qui confirment me semble-t-il leur opportunité. L'information a été correctement partagée, largement mise à disposition, et les interventions diversifiées. Nous en avons encore eu la preuve ce soir. Certaines ont dépassé en durée le cadre imparti, mais comment pouvait-il en être autrement dans le contexte local ? Toutes ont témoigné d'un intérêt réel aux dossiers qui étaient soumis au débat. Les débats sont restés ouverts, même si trop peu de personnes, je le reconnais, se les sont accaparés. Encore que, et c'est probablement l'une des conclusions auxquelles je viendrai, le débat a été important aussi sur Internet. Il est moins spectaculaire, moins visuel que lors de nos débats publics mais vous le verrez : il y a eu de très nombreuses interventions sur Internet. Le terme de notre débat sera le 17 décembre prochain. Aujourd'hui, les avis exprimés, les points de vue et les suggestions contribuent à donner aux maîtres d'ouvrage, chacun pour leur projet, le maximum d'indications leur permettant d'aborder en connaissance de cause la phase durant laquelle ils ont à préparer les décisions qui leur incombent. Et je rappelle qu'ils ont trois mois. Abandonner, poursuivre, modifier, sous quelle forme ? Elengy comme Faster ont pu recenser les attentes et les préoccupations des uns et des autres. Ils ont entendu et relevé je l'espère différentes attentes et dans ce sens aussi, je le pense, le débat a prouvé son utilité. Vous le savez : le débat public est une institution récente en

France, encore insuffisamment connue. Certains en réfutent l'opportunité car ils craignent la mise en cause des autorités responsables. D'autres s'étonnent de la place offerte à l'expression des opposants. La démarche est sans doute perfectible et elle appelle, et j'y contribuerai à l'échelle nationale, et elle appelle une large réflexion sur les moyens d'intéresser un public le plus diversifié possible. Aujourd'hui, on constate ici comme dans d'autres débats que le public est trop restreint et est souvent constitué d'opposants aux projets. Il y a sans doute encore du chemin à faire pour que le débat public prenne sa vraie dimension et qu'il trouve toute sa place dans notre société. Mes collègues et moi gardons l'espoir dans cette perspective, en étant bien conscients que dans l'immédiat, en qualité de représentants de la commission nationale du débat public, nous avons à veiller au recueil des arguments développés par les uns et les autres et à leur prise en considération par les maîtres d'ouvrage. Je l'ai dit : le débat public se termine officiellement le 17 décembre à minuit. Nos bureaux seront donc fermés, la ligne téléphonique des commissions particulières sera suspendue et l'interactivité de nos sites Internet sera interrompue. Pour autant, les sites des commissions particulières resteront consultables durant un an.

Je profite de cet instant pour saluer les nombreux internautes qui ont participé à la démarche, certes d'une manière par définition plus discrète, je l'ai déjà dit, et d'ailleurs nous avons eu pour Fos Tonkin près de 7 000 connexions Internet et plus de 23 000 pages vues, et pour Fos Faster, plus de 8 000 connexions Internet et près de 30 000 pages lues. Toute cette documentation constituera la mémoire vivante des débats et c'est probablement le bémol qu'il fallait mettre au fait que nombreuses des réunions, ou un certain nombre des réunions, avaient une assistance insuffisante.

Un autre bilan peut être tiré dès ce soir : celui des contributions reçues, auxquelles il a été fait allusion tout à l'heure. 17 cahiers d'acteurs, 26 avis, 169 questions dont 17 restent en attente de réponses et qui parviendront à leurs auteurs même après la date du 17 décembre. Un tel bilan peut paraître faible à certains. Pour notre part, nous le considérons comme riche, eu égard au caractère particulier des débats. Les commissions vont maintenant se retirer, ce qui ne veut pas dire qu'elles vont interrompre leur travail, je l'ai dit. Elles vont maintenant travailler chacune à la rédaction des comptes rendus qui complétera le bilan que dressera le préfet Philippe Deslandes, président de la Commission nationale du débat public. Comme je l'ai dit à plusieurs reprises, l'ensemble des documents sera rendu public à mi-février lors d'une conférence de presse qui est normalement prévue le 17 février 2011 et qui donnera le point de départ des trois mois qu'auront les deux investisseurs pour définir leur position sur les projets. Quelques points malgré tout, trois points importants que je tenais à souligner, qui ne dévoilent pas nos comptes rendus mais donnent une orientation de nos réflexions : l'importance du suivi des engagements qui ont été pris, la nécessité d'un débat général d'aménagement sur cette zone industrialo-portuaire et probablement au-delà de la zone industrialo-portuaire sur les questions de desserte et les questions urbaines, et la nécessité d'un dialogue tout au long de la suite de ces débats.

Avant de clore définitivement cette soirée et les débats publics, vous me permettrez de remercier tout particulièrement les personnes qui ont été des acteurs de ces débats. Bien sûr, les associations, bien sûr les élus, mais aussi les maîtres d'ouvrage, et particulièrement Gilles Bavuz, Pierre Bréban et Monsieur Le Bail pour Elengy, Philippe Cracowski, Alexandre Bocquillon et Monsieur Le Coz pour Fos Faster. Nous avons entretenu d'excellentes relations de travail pendant ces quatre mois, tout en respectant évidemment l'indépendance, notre indépendance qui a été totalement assurée, je parle de l'indépendance évidemment des commissions. Je remercie également la presse écrite, télévisée, radiophonique : le nombre d'interventions et le nombre d'articles de presse ont été importants, et à un point important de l'information de la population. Presse donc qui s'est particulièrement mobilisée pour ces débats et qui par sa participation a contribué à nos

communications. Ceci dans l'intérêt général. Je voudrais également remercier tous ceux qui nous ont aidés dans l'organisation et la bonne tenue de ces débats. Je pense naturellement, et je le disais à chaque fois, aux communes, au président du SAN Ouest Provence qui nous ont accueillis, et à tous ceux qui ont réservé notamment des espaces d'exposition ou des affichages dans les locaux et les mobiliers urbains. Je tiens également à remercier aussi les différents prestataires, vous ne les voyez pas mais ils étaient sur les tables, ils travaillaient pour nous. J'y tiens particulièrement : Laurent Porta, Marie Allamel et Sophie Dulibeau, qui sont ici, et de l'agence Vae Solis ; aussi leur partenaire Bettina Mannina, la société Aléaur qui a eu la charge de nos sites Internet, la société Ubiquis qui a été capable de transcrire dans la nuit les verbatim de toutes les réunions, la société Encore Nous Event pour la logistique de nos réunions, et leurs prestataires pour la sécurité. Je ne saurais oublier nos charmantes hôtesse qui ont pu, une fois qu'elles ont changé de chaussures, suivre la vitesse à laquelle vous demandiez les micros. Je conclus en vous remerciant toutes et tous, en vous remerciant très chaleureusement. Je le dis avec toute ma sincérité. Je vous remercie parce que vous avez été, les uns et les autres, disponibles. Votre participation a été active et comme nous nous plaisons à le souligner, nous l'avons dit à plusieurs reprises, dans le respect et l'écoute des uns et des autres. C'est très important, c'est une des clés essentielles d'un débat public. Je ne voudrais pas non plus conclure sans remercier à nouveau les différents membres des deux commissions que je ne citerai pas mais que vous avez à la table, je n'oublierai pas effectivement ceux que vous avez eus quelquefois au téléphone et qui ont répondu à vos coups de téléphone ou que vous avez vus dans la salle. Evidemment, Christine Girbeau qui est peut-être dans la salle et qui nous avait quittés pendant le cours du débat, Laurence Scottis et Audrey Chambouleron, ainsi qu'un grand merci pour Jennifer Cibot qui a été recrutée comme chargée de mission et webmaster, et qui, par son grand intérêt porté aux débats et ses qualités personnelles et professionnelles remarquables, a rapidement évolué vers d'autres tâches. Et bien sûr, un grand merci pour Frédéric Aucher, le secrétaire général de ces deux commissions dont vous avez pu mesurer le professionnalisme, l'écoute et le courage puisque sa hanche est dans un tel état qu'il aurait dû être opéré, il est resté jusqu'au terme des débats et il va être opéré dans quelques jours. Voilà : la voie maintenant est tracée pour la conclusion définitive de nos débats. Je vous remercie tous du travail que vous avez fait, des questions que vous avez posées, et je vous souhaite une très bonne soirée et de bonnes fêtes de fin d'année. Merci !

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