

PROJET

DE CRÉATION D'UN NOUVEAU TERMINAL MÉTHANIER **FOS FASTER**

PROJET

DE PROLONGEMENT DE L'EXPLOITATION DU TERMINAL MÉTHANIER **FOS TONKIN**



cndp
Commission particulière
du débat public

DÉCEMBRE 2010



▶ INTRODUCTION

Fos-sur-Mer est particulièrement concernée par la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) et son développement depuis 1965. En effet, sur les 9 231 ha que compte la commune, 7 300 ha sont en zone industrielle. Cette ZIP aux portes de la ville fait, depuis des décennies, partie intégrante de la vie des Fosséens.

Les projets Fos Faster et Fos Tonkin nous posent alors d'importantes questions. C'est pourquoi le maire et la majorité municipale se sont fortement engagés durant les débats.

Présenté comme une chance, en termes d'emplois et de retombées économiques, le Port est aussi source de nombreux inconvénients pour la sécurité, la santé, l'environnement, les transports, ...

Cela concerne les Fosséens mais aussi les habitants de Port-St-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Martigues, Istres, Miramas et d'autres communes plus éloignées.

La ville de Fos-sur-Mer reste vigilante pour que les projets du GPMM prennent en compte les trois axes du développement durable de la zone : développement économique, développement social et préservation de l'environnement. Or les projets Fos Faster et Fos Tonkin appellent à une analyse nuancée de ces trois axes.

Contribution de :

● Monsieur le Maire
de Fos-sur-Mer
Hôtel de Ville
Avenue René Cassin
BP 5
13371 Fos-sur-Mer cedex

▶ LE POINT DE VUE ECONOMIQUE ET SOCIAL

Les besoins nationaux

Les deux projets s'inscrivent dans l'intérêt stratégique du maintien et de la diversité d'approvisionnement en gaz naturel. Le gaz est moins polluant que le pétrole et le charbon et s'inscrit dans « l'après pétrole »

Cependant, deux réserves s'imposent :

- > les habitants de la zone ont déjà beaucoup donné pour l'intérêt national avec les installations déjà présentes. **Pourquoi ne pas partager les efforts et répartir les industries sur le territoire national ?**
- > dans la prise en compte de « l'après pétrole » est-il vraiment judicieux de tout miser sur le gaz ? **Pourquoi ne pas diversifier les activités du Port dans la production d'énergies renouvelables ou de solutions techniques d'économie d'énergie ?**

L'emploi et les salariés

Le projet Fos Tonkin prolongerait la vie d'un outil industriel existant. La phase d'exploitation ne créerait donc pas d'emplois mais pérenniserait l'existant. Les travaux demanderont en revanche la présence de 200 personnes en moyenne pendant 4 ans.

Le projet Fos Faster est un nouveau terminal qui créerait 50 à 80 emplois directs pour la phase d'exploitation. Le chantier mobiliserait 400 à 600 personnes pendant 3 à 4 ans.

Pour la commune, il est évident que les emplois doivent bénéficier à la population de la zone qui supporte déjà les inconvénients et les risques des industries.

Le maire demande un engagement fort des porteurs de projet pour que les emplois induits profitent en priorité aux

populations locales, ce qui — jusqu'à présent — n'a pas été le cas.

Il alerte également les acteurs sur l'emploi des femmes dont le taux de chômage reste élevé, et sur la création d'emplois durables et qualifiés.

Les chantiers passés ont connu des accidents nécessitant des arrêts de travaux. **Les conditions de travail et de sécurité pendant les chantiers et l'exploitation doivent être exemplaires.**

Enfin, si des emplois sont créés par les activités de la ZIP, celles-ci ne doivent pas être dommageables aux autres activités. Comme développé ci-dessous **le maire demande à ce que les nouveaux projets n'impactent pas la pêche, la conchyliculture, le tourisme etc.**

Les retombées financières

Autrefois le GPMM et l'Etat assuraient via la taxe professionnelle (TP) une « compensation » pour les inconvénients des activités. Cette taxe permettait aux communes d'investir pour le bien de la population.

Hélas la réforme de la TP prive les collectivités de cette retombée : l'Etat reversera la différence jusqu'en 2011, sans aucune garantie pour les années suivantes. L'indépendance financière des collectivités est donc supprimée. De plus les entreprises créées depuis la fin 2009 ne rentrent pas dans le calcul. Bref, Fos Faster et toutes les futures industries du GPMM n'engendreront pas de retombées en terme de TP pour les communes de la zone !

Pire, l'Etat étant dangereusement endetté, il n'investit plus dans les projets d'aménagement. On l'a constaté avec le réseau routier de tout le territoire SAN et CAPM : l'Etat a des projets minimalistes pour lequel le financement n'est prévu qu'à 10% !

Ainsi si le GPMM avait des retombées financières intéressantes pour les communes, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Au contraire, l'Etat sollicite les acteurs locaux pour payer les investissements à réaliser ! Le GPMM s'est d'ailleurs engagé à participer à ces investissements même si cela reste trop faible au regard des sommes nécessaires.

Le GPMM et les industriels doivent améliorer leur position sur ce point. Leur contribution financière doit être exemplaire pour réaliser les investissements d'intérêt général que leurs activités rendent nécessaires. Le maire interpelle également l'Etat : son désengagement est inadmissible dans cette zone « d'intérêt national ».

Le logement

Le logement dans le territoire est un problème. **Il reste peu de possibilités d'urbanisation complémentaire : les salariés devront s'éloigner de leur lieu de travail.**

▶ LE POINT DE VUE ENVIRONNEMENTAL

La mer, la conchyliculture et la pêche

L'utilisation d'eau de mer chlorée pour réchauffer et regazéifier le gaz liquéfié entraînera des rejets de chlore et d'eau froide. Les conséquences sont mal connues sur la qualité de l'eau dans le Golfe et sur la vie aquatique (pêche, conchyliculture). Le bon sens impose l'application du principe de précaution pour minimiser de tels rejets, interdits dans certains Etats.

Nous saluons donc les efforts faits pour :

- > **rechercher, concrétiser et pérenniser les échanges de chaleur avec les industriels voisins ;**

> **minimiser le chlore ajouté (injection pulsée, recherche de solutions alternatives...)** ;

> **étudier le réchauffement en circuit fermé ou par d'autres sources de chaleur pour éviter le pompage et le traitement de l'eau de mer.**

Ces efforts doivent être poursuivis et étendus à l'ensemble des installations comparables du GPMM car le cumul des rejets accentue le problème.

Ensuite, les dragages, rejets et travaux impacteront la qualité de l'eau, la vie marine et l'économie conchylicole de l'anse de Carteau. Pour créer sa nouvelle île artificielle, Fos Faster prévoit le dragage de 1 à 2 000 000 m³ et le nouvel appontement de Fos Tonkin 400 000 m³. **Le confinement complet des zones de travaux est évidemment indispensable.**

Le choix à Fos Tonkin de rénover l'appontement actuel plutôt que d'en créer un nouveau est encouragé. Enfin, les casiers de clapage du GPMM sont pleins : à l'heure actuelle les débouchés pour les sédiments dragués sont incertains.

Les transports

En phase d'exploitation, les deux projets engendrent uniquement la circulation du personnel. Cependant les chantiers généreront une importante circulation de poids-lourds sur des routes déjà surchargées, dangereuses et traversant des zones urbanisées. Les pétitionnaires cherchent des moyens de transport alternatifs (barges, train...) mais les infrastructures sont obsolètes et sous-dimensionnées.

Le maire demande à ce que les porteurs de projet :

- > **déterminent des circuits poids-lourds évitant les zones urbaines et les points routiers déjà encombrés,**
- > **favorisent les transports alternatifs,**
- > **définissent un plan de déplacement entreprise pour les salariés.**

Il demande aussi à l'Etat et au GPMM de prendre leurs responsabilités pour que les infrastructures de la ZIP soient à l'échelle de celle-ci et donc de :

- > **raisonner au niveau global pour améliorer la desserte routière et ferroviaire de l'ensemble de l'hinterland ;**
- > **réaliser le plus vite possible la déviation de Martigues et Port de Bouc et le contournement de Fos-sur-Mer pour éviter la traversée des zones urbaines ;**
- > **réaménager les voies surchargées et dangereuses dans leur globalité ;**
- > **doubler les voies ferrées de desserte du port : les trains ne peuvent pas se croiser, c'est inadmissible ;**
- > **débloquer les moyens financiers adaptés et ambitieux que la population et les industriels sont en droit d'attendre pour cette zone « d'intérêt national ».**

La faune et la flore

De manière générale, en cas de destruction d'espèces protégées les industriels et le GPMM proposent des mesures compensatoires. **Ces mesures consistent quasiment toujours en l'achat et la protection de terrains situés sur d'autres communes. Ces mesures doivent bénéficier en priorité aux communes impactées.**

L'air et le sol

D'après les porteurs de projet, l'air et le sol seront peu impactés par les deux installations. **Le maire demande de prendre en compte dans les calculs de bilan carbone ce qui ne pourra plus être traité par les micro-organismes tués par le chlore. Il constate qu'une fois encore les impacts des sites sont étudiés un à un et non globalement pour l'ensemble des sites de la ZIP.**

Le paysage

Les projets prévoient l'implantation de bacs de dimensions gigantesques visibles à des km. **Le Maire demande à ce que les porteurs de projet diminuent au maximum la hauteur des bacs. Il demande à ce que les installations techniques, les abords des sites et l'ensemble du port fassent l'objet d'aménagements paysagers : choix des matériaux, des peintures, plantation de végétaux et d'arbres coupe-vue, aménagement général...**

Les matériaux

Outre les sédiments dragués devant faire l'objet d'analyses et d'une gestion adaptée, tous les matériaux utilisés doivent être gérés au mieux. **Le maire demande à ce que les matériaux locaux et à moindre impact soient préférés et que les déchets soient correctement triés et traités.**

La sécurité industrielle

Toutes les mesures doivent être prises pour minimiser les risques. Les choix effectués sur les procédés et matériels (bras de dépotage, cuve à rétention intégrée) vont dans le bon sens. **La question de la sécurité doit rester**

au cœur des préoccupations et tout doit être mis en œuvre pour protéger les populations.

CONCLUSION

Comme pour Fos 2XL, ces débats publics mettent en évidence les dysfonctionnements dans l'aménagement du GPMM en terme de concertation et de vision globale.

En effet, c'est à l'échelle de toute la zone que doivent être étudiés les impacts sociaux, économiques, environnementaux et la sécurité, car c'est l'addition de toutes les émissions, de tous les transports, de tous les risques qui impacte la population.

C'est aussi à l'échelle du GPMM que doivent être effectuées les études sur la desserte de l'hinterland mais aussi sur les réseaux de chaleur, les transports mutualisés, l'« écologie industrielle »... Or on assiste encore et toujours à une fragmentation de l'analyse dans le temps et l'espace :

- > les impacts ne sont pas étudiés à l'échelle du GPMM,
- > les perspectives de développement à moyen et long terme ne sont pas connues et donc pas prises en compte,
- > les aménagements (routes, réseaux, communications) ne sont pas prévus de manière globale.

C'est pourquoi, comme nous le demandons depuis des années avec les associations, il faut rattraper ce retard en :

- > **créant un véritable outil de gestion concertée du GPMM intégrant l'ensemble des données économiques, écologiques et sanitaires ainsi que les données du programme « Aigrette » du SAN OP ;**
- > **réalisant TOUS les aménagements nécessaires (routes, voies ferrées, réseaux de chaleur ...) pour sécuriser et fluidifier l'accès aux communes voisines. Ces investissements doivent être réalisés par ceux qui demandent ces efforts à la population au nom de l'intérêt national : l'Etat et le GPMM ;**
- > **menant des études globales pour déterminer les impacts cumulés des installations du GPMM et leurs conséquences sur la santé (étude épidémiologique), l'environnement, l'économie, les transports... ;**
- > **réalisant le contrat de baie promis lors du débat Fos 2XL et tous les engagements pris lors de ce débat ou toute autre instance de concertation.**

Ces engagements doivent être appliqués dès maintenant et réalisés en préalable à toute nouvelle implantation ou extension d'installation.

Car les populations n'en peuvent plus de ce manque de considération, de ce manque d'information, de ce manque d'investissement dans les infrastructures et du manque de concertation en général.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs. Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 1 200 exemplaires

©Vae Solis Corporate

