

Réunion thématique Fos Tonkin L'historique, le projet

Verbatim

I.	Ouverture	2
II.	Première partie – De la création de Fos Tonkin aux besoins actuels	5
	1. Présentation par le maître d'ouvrage, Elengy	5
	2. Echanges avec la salle	12
	3. Interventions	19
	4. Echanges avec la salle	23
III.	Deuxième partie – Le projet	28
	1. Présentation par le maître d'ouvrage, Elengy	28
	2. Echanges avec la salle	32
	3. Interventions	40
	4. Echanges avec la salle	47
IV.	Clôture de la réunion	53

I. Ouverture

Monsieur Michel STEINER, membre de la CPDP Fos Tonkin

Fosséens, Fosséennes, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Vous serez peut-être étonnés de me trouver là ce soir, pour animer cette réunion à la place de Monsieur Antoine DUBOUT. Mais le Président de la Commission Particulière du débat public a été retenu à Paris. Et vous connaissez la situation actuelle dans les transports en commun. Il ne pouvait plus nous rejoindre à temps ce soir, et m'a chargé de vous transmettre ses excuses et d'animer cette réunion.

Je vais laisser d'abord la parole à Monsieur RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, qui nous accueille dans sa ville pour la troisième fois, et qui suit scrupuleusement nos débats de semaine en semaine.

Monsieur René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer

A Fos et ailleurs. Ecoutez, bienvenue dans notre théâtre, effectivement, magnifique théâtre qui restera quoi qu'il arrive le symbole de ce que l'on pouvait faire à l'époque où les entreprises payaient des taxes professionnelles. Mais il faut le dire ! Il faut le dire ! Tout ce qui a pu se construire dans des villes qui sont des villes nouvelles a été le fruit effectivement des inconvénients que l'on pouvait rencontrer au travers des industries qui étaient venues nous envahir, envahir notre territoire, notre espace et notre environnement. Ce soir, nous allons parler effectivement d'une usine que l'on connaît déjà, et qui est là déjà depuis plusieurs décennies. Une usine qui veut se rénover, et en tout cas se reconstruire. Je n'aurais de cesse de vous rappeler effectivement ce que j'avais dit lors du premier débat. Penser effectivement à cet environnement certes morcelé aujourd'hui, puisque les industries malheureusement là aussi se sont implantées de manière un peu trop disséminée sur ce territoire. Certes. Il était prévu beaucoup de choses qui ne se sont peut-être pas faites. Mais dans tous les cas, les Fosséens se sont réapproprié petit à petit ces espaces. Et donc, chaque fois que les industriels remettent la main sur ces espaces, il y a effectivement quelque part un sentiment de perte, quoi qu'il en soit.

Moi, ce soir, je suis quand même triste de voir effectivement que ces débats publics sont si peu suivis. Et que quoi qu'il en soit, le désintéressement, malgré les appels que j'ai pu faire et que chacun d'entre vous a certainement fait, le désintéressement est là. Fruit je le crois et je le pense vraiment de ces quelques années difficiles, des 10 années difficiles que l'on a pu connaître dans le passé. Malheureusement, c'est comme ça. Dans tous les cas, merci à ceux qui sont là de continuer à m'accompagner. Je me sens un peu moins seul, quand même, malgré tout. J'espère que ce soir, vous nous apporterez comme les autres soirs, quelques réponses, bien que, encore une fois, de nombreuses questions restent en suspens.

Voilà. Bonne soirée à tous, qui va être encore longue, mais on sera encore là.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur le Maire pour votre intervention. Et merci à tous ici pour votre présence dans ce magnifique théâtre qui a été mis à notre disposition par le Président du SAN Ouest Provence que je salue, que je n'ai pas vu, mais que je remercie également.

Nous voici déjà à notre cinquième réunion, première du genre pour le projet de Fos Tonkin, présenté par Elengy, après celles des semaines passées au cours desquelles nous avons abordé des sujets transversaux aux deux projets, tels la politique énergétique européenne et française, la stratégie du Grand Port Maritime de Marseille, et les risques et les impacts des projets.

Lors de la réunion d'ouverture qui s'est tenue le 9 septembre dernier, les responsables de Fos Tonkin ont présenté de façon globale leur projet. Aujourd'hui, l'exercice sera un peu différent puisque nous avons demandé à l'équipe d'Elengy de présenter ce projet en mettant en exergue son histoire – rappelons-le, le terminal méthanier de Fos Tonkin date de 1972 – de nous parler aussi de sa capacité de stockage et de regazéification, et du marché spécifique qui s'y attache.

Puis l'équipe d'Elengy nous exposera plus précisément le projet, en présentant et en explicitant les études qui ont été menées sur la conception du réservoir, sur la réhabilitation de l'apponnement ou la réalisation d'un nouvel apponnement, sur les réalisations annexes et le devenir du site démantelé. Tous ces points feront l'objet de la seconde partie.

Les réunions publiques sont l'occasion de recueillir vos remarques et suggestions et de poser vos questions sur ce projet. Elles vont contribuer à nourrir le débat. Gageons que la réunion de ce soir puisse développer votre information et que vos interventions participent à la meilleure compréhension de tous, voire permettent au maître d'ouvrage d'améliorer ou tout au moins d'en tenir compte dans la finalisation de son projet s'il venait à le poursuivre.

La commission particulière créée pour ce débat est composée de quatre membres, ici présents à mes côtés. Dans l'ordre, Georges JAIS, Chloé BASVILLE, Bernard GUEDJ. Notre rôle est important. Nous sommes les garants du bon déroulement des débats. Nous vérifions que vos questions ont reçu une réponse complète et compréhensible et prenons les notes utiles à l'élaboration du compte-rendu final rédigé sous la responsabilité de notre Président.

Je vous l'ai dit, dans les semaines qui viennent, nous tiendrons d'autres réunions alternativement par projet. Vous trouverez le calendrier complet et détaillé à l'écran, et à l'entrée de la salle. C'est donc dans cet esprit que s'ouvre cette réunion consacrée au projet Fos Tonkin. Je sais que déjà, de nombreuses interrogations de votre part émergent. Nous avons pu nous en apercevoir hier lors de la visite que nous avons organisée sur le site de Fos Tonkin. Nous ne pouvions pas y répondre, mais ce soir, vous aurez tout au long de la soirée des temps qui vous seront réservés pour vous exprimer et formuler vos remarques, questions, avis. Et je vous encourage également à utiliser les imprimés qui sont sur vos chaises pour nous faire parvenir vos questions, vos remarques.

Je vous précise que toutes les questions écrites feront l'objet d'une réponse écrite complète, et seront accessibles à la lecture de tous sur notre site internet. Dès à présent, je tiens à remercier tous les intervenants qui ont accepté d'être des nôtres ce soir. C'est ainsi que pour ce soir, notre réunion se déroulera en deux parties. La première partie sera consacrée à la création de Fos Tonkin et à ses besoins actuels, et sera faite par le maître d'ouvrage. Ensuite, vous aurez tout le loisir de poser vos questions. Nous entendrons ensuite deux intervenants, Monsieur Renaud SPAZZI, Directeur de l'aménagement du Grand Port Maritime de Marseille, et Monsieur Daniel MOUTET, Président de l'association ADPLGF. En ensuite, vous pourrez leur poser toutes les questions que vous souhaitez.

En deuxième partie, nous aurons le projet, présenté naturellement par le maître d'ouvrage, ensuite vos questions. Vous pourrez les interroger sur tout ce qui aura été dit. Et ensuite, nous aurons l'intervention de trois personnes, Monsieur Romuald MEUNIER, Président des Citoyens de Tous Bords, Monsieur Reda SAKER qui est délégué CGT d'Elengy, et Monsieur Robert ROZY,

secrétaire CHSCT des sites de Cavaou et Tonkin. Et ensuite, ce sera à vous de leur poser vos questions.

Je souhaite que pour la bonne tenue de notre réunion, chacun s'astreigne à respecter des règles que nous avons édictées, et plus particulièrement sur la prise de parole. Nous allons dans un instant vous en faire la lecture. En effet, la semaine passée, lors de la réunion consacrée à Fos FASTER à Port-Saint-Louis-du-Rhône, certains ont pris la parole sans y avoir été invités, sans se présenter. Il en est résulté un brouhaha inaudible qui n'a pu être retranscrit dans le verbatim, ce qui est préjudiciable à la qualité du débat public. Ici, à Fos-sur-Mer, je me plais à espérer que la sérénité des échanges sera le meilleur gage de la richesse du débat.

J'invite maintenant mon collègue George JAIS à nous rappeler les règles.

Monsieur Georges JAIS, membre de la CPDP Fos Tonkin

Je vais donc vous rappeler les règles, y compris à la petite grenouille à ma droite. Donc pour cette soirée, nous vous demandons de respecter quelques règles. Pour des raisons pratiques, ne pas prendre la parole tant que le Président de séance ne l'a pas donnée. Pour toutes les interventions, y compris celles des maîtres d'ouvrage, un temps de parole est fixé par la CPDP, que nous vous demandons de respecter.

Pour avoir la parole, merci de vous signaler en levant la main, et d'attendre pour vous exprimer que le Président vous y invite. Une hôtesse vous donnera alors un micro, qu'il faudra lui restituer après avoir posé votre question. Il est inutile de demander aux hôtesse d'avoir un micro pour vous exprimer sans que le Président de séance ne vous y ait autorisé : elles ne vous le donneront pas. Pour chacun, quel qu'il soit, y compris les élus, un temps de parole de trois minutes est accordé pour poser sa question. Merci de bien respecter ce temps de parole.

Lorsque le Président de séance donne la parole, nous vous demandons à chaque fois que vous êtes amené à prendre la parole de systématiquement vous présenter. Ce n'est pour nous qu'une mesure pratique pour pouvoir lors de la retranscription de l'enregistrement de la soirée attribuer chaque prise de parole à son auteur. Vous serez donc amené à donner votre nom, votre prénom, éventuellement votre fonction ou représentant de telle structure ou telle commune. Une hôtesse viendra après votre intervention vous demander confirmation de vos coordonnées et de son orthographe.

Nous vous rappelons également que les questions écrites sont les bienvenues. Vous trouverez sur vos chaises des imprimés qui vous permettront de poser vos questions par écrit, en les remettant aux hôtesse. Chaque question recevra une réponse, peut-être dans le temps de la soirée, mais toujours par écrit sous trois semaines. Elles seront alors consultables sur notre site internet. N'oubliez pas d'indiquer clairement vos coordonnées. Merci de votre attention.

Monsieur STEINER

Merci Georges.

II. Première partie – De la création de Fos Tonkin aux besoins actuels

Monsieur STEINER

Je me tourne maintenant vers le maître d'ouvrage, représenté par Messieurs Gilles BAVUZ, Christian MALACAN, et Pierre BREBAN.

Avant de vous laisser la parole, j'aimerais vous poser une question. Elengy est propriétaire de trois terminaux en France. Un à Montoir-de-Bretagne, en Loire-Atlantique, sur la façade atlantique, près de Saint-Nazaire, pour lequel Elengy vient d'annoncer une rénovation pour un investissement de 150 millions, qui ne nécessite pas de débat public, pour permettre de prolonger l'exploitation jusqu'en 2035. Par ailleurs, Fos Tonkin, créé en 1972 et pour lequel vous envisagez d'investir 450 millions d'euros, pour sa modernisation et la prolongation de son exploitation pour 20 ans. Enfin, Fos Cavaou, un site exploité depuis peu à 100 %, qui a nécessité un investissement de 800 millions d'euros. Pourquoi trois sites en France ? Pourquoi deux sites à Fos ? Pourquoi ne pas les avoir rassemblés sur un seul site plus important ? Ces trois sites sont-ils sous un marché régulé ?

Pour comprendre votre motivation, peut-être pourriez-vous rappeler l'origine de Fos Tonkin, son développement, ses particularités. Je vous laisse la parole.

1. Présentation par le maître d'ouvrage, Elengy

Monsieur Gilles BAVUZ, Directeur technique Elengy

Merci de cette introduction. Tout d'abord, je vais évidemment répondre à la question qui est posée par Monsieur STEINER. Avant de répondre, tout d'abord très heureux de vous retrouver ici pour continuer le débat avec vous. Nous allons répondre à un certain nombre de questions que l'on a déjà notées pendant les trois réunions qui étaient communes aux deux projets. Nous avons pris le parti de plutôt axer nos présentations pour tenter de répondre aux questions que les uns et les autres avez posées, et que je résumerai après avoir répondu à la question de Monsieur STEINER.

Tout d'abord, pour bien préciser de quoi on parle, effectivement, Elengy est propriétaire de deux terminaux méthaniers en France, celui situé à Fos Tonkin depuis 1972 et celui de Montoir-de-Bretagne qui a démarré en 1980. Il exploite aussi le terminal méthanier de Fos Cavaou, mais dont la propriété n'est pas celle d'Elengy. C'est la propriété d'une filiale d'Elengy, qui s'appelle la société du terminal méthanier Fos Cavaou, qui est filiale environ à 70 % d'Elengy et à 30 % de Total.

Alors effectivement, les sites se sont développés à des histoires différentes, dans un contexte bien différent de celui d'aujourd'hui, à une époque où Gaz de France avait le monopole de l'importation du gaz en France. Je dirais que les chaînes se sont développées sur une structure intégrée entre un approvisionnement, un transport maritime, des terminaux et le réseau de transport en France. Tout ça était d'ailleurs regroupé au sein d'une même direction à l'époque, Gaz de France. Contexte qui a bien changé aujourd'hui avec l'ouverture des marchés, la dérégulation. Elengy, créé depuis 2 ans, assure uniquement un service de regazéification, et se doit d'assurer ce service de manière transparente et non discriminatoire à tous les clients qui le demandent, que ce soit des clients internes au Groupe GDF-Suez ou d'autres clients. Et aujourd'hui, Elengy a plus de 15 clients qu'il sert sur ces terminaux méthaniers.

Donc effectivement, aujourd'hui nous rénovons le terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne, qui est uniquement une rénovation d'installation en place puisque les installations sont plus récentes, ont dix ans de moins à Montoir. Notamment les réservoirs, ce sont tous des réservoirs béton qui sont déjà aux meilleures technologies disponibles. Donc le contexte de rénovation n'est pas le même que celui de Fos Tonkin. Nous y investissons des sommes moindres d'ailleurs puisque l'investissement est de 150 millions d'euros, sur des installations qui ont dix ans de moins.

Je rappelle au passage déjà que pour Fos Tonkin, nous avons à la fin des années 1990, entre 1995 et 2000, développé des projets de rénovation, notamment des installations électriques, des salles de contrôle, qui n'avaient pas fait l'objet non plus de procédure puisque nous modernisons des installations existantes. Le contexte est différent, et l'ampleur des investissements, on va y revenir dans l'exposé de la construction d'un réservoir, fait que nous avons souhaité, on l'avait dit lors de la première séance, soumettre ce projet de rénovation au débat public. C'est pour cela que nous avons nous-mêmes saisi la commission courant octobre de l'année dernière.

Et puis le terminal de Fos Cavaou, lui, répond au besoin d'accueillir sur la façade méditerranéenne des méthaniers de grande taille. Projet qui est né aussi à l'époque où Gaz de France, puisqu'on était dans cette période, avait signé un contrat avec l'Egypte, qui est toujours en vigueur. Et donc correspondait aussi à ce développement. Et puis après, l'ouverture des marchés est arrivée. Nous travaillons aussi dans ce contexte-là.

Donc le besoin de ces terminaux est avéré. Je dirais que le seul juge, au final, est le client, qui souscrit des capacités dans ces terminaux et qui justifie soit leur développement, soit leur maintien, soit leur rénovation. C'est bien cette phase-là qui se développera aussi pour Tonkin.

Enfin, pour terminer, puisque vous aviez une question complète, les trois terminaux d'Elengy sont bien des terminaux, dans notre jargon, on dit « régulés ». C'est-à-dire que les tarifs d'accès aux terminaux sont fixés par l'Etat, sur proposition de la commission de régulation de l'énergie et sur lesquels nous devons effectivement discuter avec cette commission pour fixer les tarifs. Il y a un accès des tiers, c'est-à-dire que nous devons offrir un accès transparent et non discriminatoire à tous les clients qui le souhaitent, mais le tarif n'est pas fixé par Elengy mais par une commission de régulation qui, après avoir examiné nos coûts, propose un tarif au Ministre qui l'approuve.

Voilà. Je ne sais pas si la réponse est complète à la question que vous avez posée, Monsieur STEINER, pour brosser le contexte dans lequel se développe ce projet Cap Tonkin.

Je propose de continuer...

Monsieur STEINER

Oui, oui, continuez.

Monsieur BAVUZ

Donc je l'ai dit en deux mots, et je vais être bref. Nous avons effectivement... Le contexte de la réunion a été rappelé par le Président de séance. Le projet était l'histoire de Tonkin, comment il a vécu pendant 40 ans, et ce que nous souhaitons y faire. Au lieu de vous faire une présentation séquentielle sur ces 40 ans d'histoire, on a pris le parti de dire que pendant les trois premières réunions, nous avons noté finalement plusieurs catégories de questions, dont deux majeures.

Comment finalement réchauffe-t-on le GNL dans nos terminaux méthaniers et notamment à Fos Tonkin ? On a survolé la question. Se pose la question notamment de la chloration. Donc on a pris le parti... Et c'est Christian MALACAN, et ça me donne l'occasion de Présenter Christian, qui est Directeur de l'exploitation des deux terminaux de Fos, Fos Tonkin et Fos Cavaou. Christian vous expliquera quelles sont les différentes techniques utilisées à Tonkin. Vous verrez que l'on utilise les trois techniques qui sont disponibles. Quelle est leur part ? Quels sont leurs avantages et leurs inconvénients ? Pour tenter de répondre aux questions que vous avez posées sur l'impact notamment du prélèvement d'eau, de sa chloration, de son refroidissement avant son rejet dans la darse. Cette question paraît importante, et nous y apporterons des réponses, sachant qu'il y a encore une autre réunion du débat qui est prévue le 4 novembre, qui est peut-être plus spécialisée, durant laquelle on aura l'occasion de revenir sur ce sujet.

Une autre série de questions qui nous a paru importante, ça se voit aussi dans les questions écrites qui nous sont soumises, c'est l'utilisation d'espace supplémentaire pour développer notre projet. Et les questions : faut-il utiliser cette parcelle supplémentaire ? Qu'allez-vous faire du terrain rendu disponible ? N'y a-t-il pas d'autres solutions ? Et là, c'est Pierre BREBAN, qui est donc le Directeur du projet, dénommé dans notre jargon Cap Tonkin, qui vous expliquera pourquoi on a fait ces choix et qu'est-ce qui les motive pour tenter de répondre à ces questions que vous posez.

Néanmoins, avant de leur passer la parole, je voudrais simplement préciser ce dont nous parlons quand on parle du projet Cap Tonkin. Ça a été dit rapidement, le terminal a démarré en 1972, donc ça fait bientôt 40 ans qu'il fonctionne. On a reçu l'année dernière, c'était d'ailleurs, pour ceux qui s'en souviennent, quand il y avait 40 centimètres de neige à Fos, le 5 000^{ème} navire qui a accosté au terminal de Tonkin. D'ailleurs, à ce moment-là, l'approvisionnement était, je vous le signale, en pleine crise russo-ukrainienne. Donc les installations étaient nécessaires, et le fait que l'on ait pu rentrer ce 5 000^{ème} navire ce jour-là a permis de contribuer à l'approvisionnement du gaz en France. C'était une période où il faisait froid, et où il y avait une crise sur le marché international. Donc il a démarré en 1972. On y a donc déchargé 5 000 navires. Je dirais 90 personnes, 90 salariés qui y travaillent. Nous y employons à travers les contrats de sous-traitance, de gardiennage, environ l'équivalent de 60 personnes par an. Donc je dirais que ça fait vivre dans la région 150 familles. Et puis, je pense que jusqu'à il y a peu, peu avaient entendu parler du fonctionnement du terminal de Tonkin puisque depuis ces 40 ans, il n'y a pas eu d'évènement industriel significatif qui ait pu avoir un impact à l'extérieur de la clôture du terminal. Ce qui montre aussi, je pense, la preuve de notre maîtrise de l'exploitation, sachant que la sécurité est notre préoccupation première.

Voilà résumés 40 ans d'exploitation, rapidement. Et maintenant, que veut-on faire ? Alors ça a été dit, on veut repartir pour 20 années supplémentaires. On pense qu'il y a une place pour poursuivre l'exploitation pendant 20 ans supplémentaires. Là aussi, ça a été dit, la particularité du terminal de Tonkin est que l'on ne peut pas accueillir tous les navires méthaniers qui existent de par le monde, notamment les plus récents, ou même les plus anciens. On est limité à une taille de 75 000 mètres cubes du fait que la darse n'a pas le gabarit, c'est-à-dire ni la profondeur ni la largeur, permettant d'accueillir de plus gros navires. Néanmoins, il y a des méthaniers récents, il y en a au moins trois qui sont tout à fait récents, qui datent de quelques années, qui ont été construits soit par GDF-Suez soit par la Sonatrach, la compagnie gazière algérienne, donc qui sont tout neufs, et qui permettent, me semble-t-il, d'assurer durablement un avenir à ce terminal.

C'est vrai que la presse a pas mal écrit sur les projets. Alors on parle du projet Cap Tonkin, comme une extension, un développement, un nouveau terminal... Donc je voulais aussi préciser de quoi on parlait dans le projet. Donc le projet, si on peut afficher le seul transparent que j'avais... Il va arriver. Donc le projet. Aujourd'hui, on a une capacité d'émission de gaz sur le réseau de 7 milliards Fos-sur-Mer, le 14 octobre 2010

de mètres cubes gazeux. Alors 7 milliards de mètres cubes, qu'est-ce que ça représente ? Pour avoir un ordre d'idée, de grandeur, de comparaison, le gaz consommé en France, ce sont 50 milliards de mètres cubes. Donc cette capacité d'émission, de sortie, de mise sur le réseau de transport de 7 milliards de mètres cubes ne changera pas. Donc il ne s'agit pas d'augmenter la capacité d'émission du réseau de transport. Donc c'est ce que l'on voit sur les chiffres. Aujourd'hui, on est à 7 milliards de mètres cubes, demain, au plus, la capacité restera limitée à 7 milliards de mètres cubes.

Par contre, effectivement, aujourd'hui nous avons une capacité de stockage liquide à travers trois réservoirs, et Pierre y reviendra, de 150 000 mètres cubes. Nous proposons au maximum, *via* la construction du nouveau réservoir, d'avoir 240 000 mètres cubes de capacité, en maintenant le réservoir le plus récent, et en en construisant un nouveau. Alors c'est vrai que l'on pourrait dire : ils augmentent la capacité de stockage liquide, donc ils vont augmenter la capacité du terminal. Ce que nous voulons simplement assurer, c'est un service au client à peu près similaire à ce que l'on est capable d'offrir sur tous les terminaux qui se construisent aujourd'hui. Effectivement, cette capacité de stockage permet de pallier les aléas d'arrivée des navires qui sont soumis à des aléas au chargement, et notamment des aléas sur leur transport maritime, en fonction de la météo. Et avec cette capacité supplémentaire de stockage, on se remettrait encore dans des ratios plutôt bas par rapport aux terminaux qui existent. On maintiendrait la capacité d'émission, et à ce titre-là, on maintiendrait les capacités de regazéification, par contre, avec cette capacité de stockage supplémentaire, on pourrait assurer, et nos clients nous le demandent, un service de flexibilité et de souplesse un peu plus intéressant.

Enfin, puisqu'effectivement c'est une dernière question, sur les bateaux, le maximum de bateaux que l'on ait reçu au terminal est de 235 par an, c'était en 2002. En 2000, on en a reçu 200. Donc c'est facile de s'en souvenir. 235 en 2002. Et même en maintenant une capacité équivalente d'émission, le nombre de bateaux que l'on va recevoir dans l'avenir devrait diminuer pour avoisiner à peu près 150 par an, du fait de la taille moyenne des navires. Et dans les quelques années à venir, on ne devrait recevoir plus que des méthaniers de la classe des 75 000 mètres cubes. Donc par une simple règle de trois, le nombre de bateaux transitant par le port de Fos pour accéder au terminal de Tonkin devrait diminuer.

Voilà. Je voulais simplement préciser, parce que c'est vrai qu'il s'est écrit beaucoup de choses, et je comprends qu'il est un peu difficile, avec un nouveau projet, le projet Faster qui fait aussi l'objet d'un autre débat et le nôtre... Les projets sont différents, notamment en termes de maintien de l'activité. Il s'agit bien de maintenir l'activité, de maintenir la capacité d'émission, et d'assurer un service au client adapté, comme nous le réclamons nos clients.

Voilà ce que je voulais dire brièvement en introduction. Et donc je propose de passer la parole à Christian, qui va donc revenir sur une des questions majeures, à savoir comment, et quels sont les impacts de la regazéification du GNL dans les terminaux.

Merci.

Monsieur Christian MALACAN, Directeur des sites Elengy Fos-sur-Mer

Merci Gilles. Bonsoir à tous. Je vais vous parler du cœur du procédé du terminal méthanier de Fos Tonkin, en quelques minutes. Et je vais essayer d'être le plus pédagogique possible. Je vais aussi lever la main pour... Je n'ai qu'un transparent à vous passer. Voilà.

Donc vous savez que nous recevons sur le site du gaz naturel sous forme liquide, qui est à une température très basse, puisqu'il est à -162° . Notre travail est de le faire passer à une forme gazeuse, à la température ambiante. Alors comment allons-nous faire ? A Tonkin, vous comprenez bien que pour passer de -160° à 0° , il faut un apport de chaleur. Pour ceci, nous avons trois modes pour pouvoir trouver cette source d'énergie.

Première façon de faire, c'est d'aller la prendre chez les autres. Nous avons eu la chance, quand nous avons construit Tonkin, de nous mettre à côté d'un industriel, Air Liquide, qui lui, disposait de sources chaudes. Et donc, nous avons créé très tôt, dès 1972, deux boucles chaudes. Ils nous apportent de l'eau chaude, qu'on leur rend froide, et ils nous apportent de l'azote, on va dire chaud puisqu'il est à 15° , qui ressort à -150° . Donc ce sont des boucles fermées, qui fonctionnent depuis 38 ans.

Deuxième façon d'avoir une source d'énergie, c'est de considérer l'eau de la mer comme une source chaude. Nous avons décidé, dix ans après la mise en service, de mettre en place un système de pompage, et nous avons pompé l'eau dans le canal d'Arles à Fos. L'eau transite sur le site, elle ne s'arrête pas. On ne la stocke pas. On la fait ruisseler dans des équipements, et elle ressort sur deux points. Soit elle longe le site sur la façade est, soit elle passe par la Roubine des Platanes. Et donc elle arrive dans la darse.

Troisième façon de trouver une source d'énergie : brûler du gaz naturel. Cela consiste à faire passer du gaz naturel liquéfié dans un équipement que vous voyez. C'est une cuve béton pleine d'eau, et on chauffe l'eau qui s'y trouve. Le gaz naturel liquéfié entre sous forme liquide, et sort sous forme gaz. Evidemment, l'eau se refroidit très vite, donc il faut que l'on chauffe cette eau. Et on chauffe cette eau par le biais de brûleur à gaz.

Voilà de façon très schématique les trois sources : soit synergies, soit eau de mer, soit on brûle du gaz naturel.

Ce qu'il est intéressant de voir, c'est comment les trois modes impactent l'environnement. Quand on parle d'environnement, on parle d'abord de l'eau de mer. Gilles l'a dit, c'est un sujet qui est ressorti. Quel est l'impact de l'eau sur l'eau de mer lorsqu'on a des boucles de synergies ? Vous vous en doutez, il n'y en a aucun puisqu'on ne pompe pas d'eau. Donc c'est un procédé qui est plutôt favorable vis-à-vis de l'eau de mer.

Deuxième procédé, l'eau de mer. Donc là, elle est évidemment impactée, concernée. Pourquoi ? Parce que tout d'abord, c'est une source chaude. Elle arrive à une certaine température, et elle perd quelques degrés. C'est de l'ordre de 7 à 8 degrés quand elle sort de chez nous. Autre impact, comme on l'a déjà évoqué, l'eau de javel que l'on injecte à des quantités très faibles. On parle de ppm. C'est-à-dire qu'en équivalent de chlore – alors je ne vais pas vous faire un cours de chimie, je n'en suis pas capable – mais on parle de chlore libre, équivalent chlore libre de 1 milligramme par litre. Ce qu'il faut savoir, c'est que la quantité de chlore libre qui rentre chez nous, quand elle en sort, elle a été divisée par dix. Parce que l'eau de javel est un produit qui n'est pas stable, et qui se décompose très très vite.

Alors un point aussi important qu'il faut signaler tout de suite. On en reparlera le 4 novembre. Les études prouvent qu'il n'y a pas d'accumulation dans la chaîne alimentaire du chlore. Alors quand je vois les gros poissons que l'on observe de notre appontement, et quand je vois les pêcheurs qui viennent pêcher à côté de chez nous, quand je vois la qualité des loups qui frayent dans le coin, on peut quand même penser que les études ne sont pas complètement fausses.

Deuxième point, on peut se demander quand le chlore libre ressort du terminal et puis arrive dans la darse, quel est l'effet biocide qu'il a encore dans la darse et quel est l'impact. Des études vous seront présentées le 4 novembre. Des études récentes, qui prouvent qu'il n'y a pas de chlore retrouvé dans les moules que l'on trouve à côté. Et pour preuve, c'est que sur l'appontement de notre terminal, nous avons des piliers, et nous devons systématiquement gratter les piliers puisque les moules prolifèrent. Et nous avons même surpris des pêcheurs sous-marins, la nuit, venir gratter ces moules-là pour aller les mettre dans des parcs, je suppose.

Troisième façon : brûler du gaz naturel. Donc là, évidemment, très vite, l'impact est nul sur l'eau de mer.

Deuxième volet d'impact sur l'environnement, l'énergie. L'énergie nécessaire. Quand c'est de la synergie avec Air Liquide, la consommation d'énergie est faible. Il suffit de mettre en place des pompes qui vont pousser l'eau, l'azote, d'un site sur l'autre. De même, en ce qui concerne la pomperie d'eau de mer, avec six petites pompes, on est capable de faire une boucle ouverte d'eau, et donc une puissance installée qui est faible. De l'ordre de 2 mégawatts. Par contre, dès que l'on brûle du gaz, vous comprendrez très bien que là, on a des puissances thermiques installées qui sont beaucoup plus grandes. Et là, c'est de l'ordre de 100 mégawatts.

Troisième volet sur l'environnement, évidemment l'air. Alors tout d'abord un petit flash sur l'impact que nous avons sur l'air. Parce que nous n'en avons pas encore parlé de façon nette. Le gaz naturel est un produit propre. Il n'a pas de poussière, il n'a pas de particule. Donc il n'émet pas de particule quand on le brûle. Il ne possède pas de soufre, ce qui signifie qu'il ne produit pas d'oxyde de soufre. Donc ce sont des gaz dont on parle dans la zone évidemment. Et il produit par contre du gaz carbonique, du CO₂, des oxydes d'azote, NO_x, et des composés organiques volatiles que l'on appelle les COV. Donc ce sont les trois gaz majeurs.

Donc vous voyez, vous avez des pourcentages : 0,08 % de tout ce qui est émis dans la zone de Fos. Alors ce n'est peut-être pas très parlant 0,08 ou 0,06. Alors il y a une autre comparaison possible, c'est d'essayer de voir en combien de temps les autres industriels de la zone produisent ce que nous produisons en un an. Et là, on voit vraiment des chiffres qui sont très petits. Concernant le CO₂ et le NO_x, les industriels de la zone de Fos produisent en 5 à 6 heures de fonctionnement ce que nous produisons sur un an. Concernant les COV, l'échelle est encore plus petite. Ils produisent en 30 minutes ce que nous produisons par an. Voilà. Je crois que c'était important de faire un point sur cet impact sur l'air.

Si nous revenons à nos trois procédés pour voir l'impact qu'ils ont sur l'air. Premier procédé, synergie, vous l'avez encore compris, ce sont des boucles fermées, donc il n'y a aucun impact sur l'air. L'eau de mer, pareil, aucun impact sur l'air. Par contre, le troisième cas, quand on brûle évidemment du gaz naturel, on produit du gaz carbonique et on produit des oxydes d'azote.

Alors que va apporter notre projet ? Dans le premier domaine des synergies, il faut savoir que nous avons déjà signé un nouveau partenariat avec Air Liquide pendant 15 ans. Donc nous allons poursuivre ces deux boucles que je vous ai montrées, d'eau chaude et d'azote, pendant 15 ans. Nous allons participer aussi, dans le cadre des synergies, à des études qui sont en cours, dont a parlé le Port Autonome. Des études qui consistent, puisque nous avons une source froide, nous avons des frigories, il est intéressant de les utiliser par exemple pour liquéfier du CO₂. Ça, c'est le projet VASCO. Entre autres. Enfin c'est une partie du projet VASCO. Il est aussi intéressant de produire de l'électricité à partir du froid. Ça, ce sont des cycles de Rankine. Donc ce sont des projets dont on parle, et ce sont des synergies possibles que nous allons mettre en œuvre.

Deuxième domaine, l'eau de mer. Qu'apportera notre projet ? Alors les équipements, à ce jour, ne changeront pas. Par contre, on se dit que nous pourrions injecter le chlore de façon différente. A ce jour, nous l'injectons de façon continue. Alors on voit bien que quand une moule est ouverte et quand elle reçoit un peu de chlore, elle se ferme. Et donc ça ne sert à rien d'en envoyer d'autre. A ce jour, nous envoyons du chlore en continu. Donc nous allons nous associer aux études qui sont faites, qui ne sont pas des études faciles, pour essayer d'injecter de l'eau de javel de façon pulsée, c'est-à-dire être beaucoup plus performant afin de réduire de façon notable les quantités de javel que nous allons injecter dans l'eau de mer.

Autre piste, qui est sous forme d'étude : ne peut-on pas remplacer l'eau de javel ? La réponse à ce jour est plutôt non. Même s'il existe des pistes, on travaille sur d'autres produits, des enzymes, pour essayer justement de trouver un produit différent, mais tout aussi efficace.

Troisième domaine, la combustion du gaz naturel pour chauffer l'eau. Il a déjà été décidé de remplacer les 9 regazéificateurs autonomes que vous avez vus tout à l'heure par un seul. Evidemment, nous allons réduire, déjà par le nombre, même si ça va être un plus gros, l'effet sur l'air, puisqu'on va produire moins de NO_x et moins de CO₂. Une comparaison simpliste : les voitures construites dans les années 1970 polluaient différemment, je vais dire plus, que celles que l'on peut faire aujourd'hui. C'est un petit peu pareil. Nous avons des équipements réglementaires, mais il se trouve quand même qu'ils sont d'une conception ancienne.

Pour conclure cette présentation rapide, vous avez vu que l'ordre de présentation de ces trois domaines n'est pas neutre. Pourquoi ? Parce que la synergie fonctionne depuis 38 ans. Elle va fonctionner 15 ans de plus au moins. Et tous les jours, elle tourne en base. On se sert de ces deux boucles, d'eau chaude et d'azote, en base. En ce qui concerne les deux autres domaines, il fallait faire un choix, et le choix a donc été fait dans les années 1980. Est-ce que l'on impacte l'eau ou est-ce que l'on impacte l'air ? Parce que vous avez bien vu, dans la ligne de l'eau de mer, l'impact c'est l'eau de mer, et dans l'autre domaine où on brûle du gaz, l'impact ce n'est pas l'eau, c'est l'air. Le choix a été fait de dire : l'impact sur l'eau de mer étant très faible, étant mineur, on privilégie le circuit d'eau de mer. Et c'est pour cela que l'on fait tourner en base, on va dire, à 98 % du temps, cette boucle-là. Les 2 petits pourcents qui restent, en fait, sont utilisés dans les regazéificateurs autonomes dont on se sert essentiellement en cas de crise.

J'espère que j'ai été suffisamment clair dans cette présentation, et évidemment je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

Merci.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur MALACAN pour ces explications très pédagogiques.

2. Echanges avec la salle

Monsieur STEINER

Je me tourne maintenant vers la salle pour les questions, les avis, les suggestions que vous pourriez adresser aux responsables du projet. Excusez-moi, je ne vois pas très bien. Monsieur, là-bas. N'oubliez pas de vous présenter, et trois minutes pour la question. C'est un petit rappel.

Monsieur Maurice ESCOUBET

Bonjour. Je m'appelle Maurice ESCOUBET, j'avais quelques questions à vous poser. Au sujet du chlore qui est rejeté dans l'eau, c'est-à-dire à l'entrée vous avez 1 milligramme par litre, et à la sortie, vous avez 0,1. Où passent les autres molécules ?

Monsieur STEINER

Merci. Je pense que vous pouvez répondre...

Monsieur MALACAN

Répondre, je ne suis pas chimiste. Nous présenterons ça de façon détaillée le 4 novembre. Il faudra montrer une équation chimique pour comprendre que l'eau de javel est un produit complexe, qui, en présence d'eau de mer, change. Je ne peux pas comme ça entrer dans le détail, parler des chlores libres, *et cætera*. Je voulais simplement dire que les chlores libres étaient divisés par dix, puisque le chlore, avec le sodium, fait du sel par exemple. Donc il y a une partie qui se retrouve sous forme de sel. Il y a une partie qui passe sous forme de gaz. Voilà. Je pense que l'on en parlera le 4.

Monsieur STEINER

Oui, c'est prévu le 4. Est-ce que vous vous contentez pour l'instant de cette réponse ? Est-ce que vous pouvez attendre jusqu'au 4 ?

Monsieur MALACAN

On peut attendre jusqu'au 4. Mais ce que je peux dire, c'est que la concentration, quand je parlais de 0,1 milligramme de chlore libre par litre, c'est la concentration que l'on trouve dans l'eau potable. Voilà pour vous donner un ordre d'idée. Je ne réponds pas complètement à votre question, c'est clair, parce qu'elle est trop complexe pour pouvoir vous la donner comme ça.

Monsieur STEINER

Mais on n'éludera pas cette question. On y reviendra.

Monsieur MALACAN

Bien sûr, on la note pour le 4 novembre.

Monsieur STEINER

Peut-être une autre personne, et après éventuellement... Y a-t-il une autre question ? Oui, Monsieur.

Monsieur Romuald MEUNIER, membre de l'association MCTB Golfe de Fos environnement

Bonsoir, Romuald MEUNIER, association MCTB Golfe de Fos environnement. Ce qui m'intéresserait ce soir serait d'apprendre ce que vous allez faire des espaces libérés par les deux réservoirs une fois qu'ils seront démantelés. C'est-à-dire, sous-jacent derrière la question : n'envisagez-vous pas dans les dix ans ou dans les vingt ans de construire un nouveau réservoir et d'augmenter vos capacités en occupant cette place libre ?

Monsieur BAVUZ

Vous anticipez la présentation de Pierre BREBAN. Puisque nous avons prévu d'y répondre dans la présentation de Pierre BREBAN, ce que je peux simplement vous dire, c'est que l'on n'envisage pas de construire un nouveau réservoir. Ça, c'est sûr. Ce que l'on va en faire, je vous propose de ne pas déflorer la présentation de Pierre, si vous en êtes d'accord. Il y a une certaine homogénéité, donc c'est prévu dans sa présentation. Mais en tout cas, je peux vous garantir que quand on aura construit un réservoir, on ne reconstruira pas un autre réservoir sur la place restée disponible.

Monsieur STEINER

Monsieur BREBAN y revient en deuxième partie, c'est ça ?

Monsieur BAVUZ

Oui, c'est ça. Donc pour la cohérence de sa présentation, je proposais de...

Monsieur STEINER

Très bien. Une autre question ? Il y avait une main là-bas. Monsieur ?

Monsieur Philippe TROUSSIER, deuxième adjoint de la ville de Fos-sur-Mer

Bonsoir. Philippe TROUSSIER, deuxième adjoint à la ville de Fos. Je voulais revenir sur le chlore. On a très bien compris que le 4 vous entrez plus dans les détails, mais ce que je voudrais savoir, simplement, c'est combien de mètres cubes d'eau de javel rejetez-vous par jour dans la mer ? Tout simplement. Vous avez fait une comparaison sur un litre d'eau de mer, mais je voulais savoir combien de mètres cubes d'eau de javel vous rejetez par jour. Voilà.

Monsieur STEINER

Monsieur MALACAN ?

Monsieur MALACAN

Je ne vais pas vous donner le chiffre par jour. Je vais vous donner le chiffre par an. Sinon, il faut que je divise. Parce que je connais le chiffre par an, il faut que je divise. Sinon, vous me laissez 30 secondes, le temps de faire l'opération. En 2009, nous avons injecté 850 mètres cubes d'eau de javel. Pour une quantité d'eau de 100 millions de mètres cubes.

De la salle

2,32 mètres cubes par jour.

Monsieur MALACAN

2,32 mètres cubes par jour, moyenne 2009. Sachant que ça varie évidemment d'un jour sur l'autre.

Monsieur STEINER

Cette réponse vous convient ? Très bien. Une autre question ? Monsieur, dans le fond.

Monsieur Bernard FOURNIER

Bonsoir à tous. Bernard FOURNIER, je suis membre de l'association Respiraid. Nous avons quitté le débat public à la première séance. Ce qui m'inquiète depuis ce temps-là, c'est que nous avons toujours autant de Fosséens depuis le temps. Alors que comme vous le savez, nous avons fait un référendum en 2002, dont je faisais partie. Nous avons refusé l'installation de votre méthanier sur le Cavaou. Vous aviez invoqué des problèmes de profondeur au niveau de l'accueil des bateaux. Et nous avons proposé de mettre ce méthanier que vous avez mis sur la plage, de l'installer au Tonkin, comme il était prévu. Vous n'avez jamais voulu le faire.

Ensuite, vous n'avez pas tenu compte non plus de ce référendum qui a été fait à l'unanimité très forte par les Fosséens. Vous n'avez pas tenu compte non plus du débat public qui a été fait contre l'incinérateur. Et aujourd'hui, je ne sais pas pourquoi vous continuez à espérer que vous allez pouvoir construire ce méthanier sur le port de Tonkin, même réhabiliter une usine qui existe depuis 1972. Pour ma part, elle n'est pas nécessaire vu la capacité de gaz qui peut être dépensé en France, parce que d'autres régions ont été sollicitées, comme Dunkerque, Le Havre et tout. Partout dans ces régions-là, on a dit non. Nous, on a dit non aussi. Et malgré tout, vous êtes toujours là en train de nous dire « on va le faire ». Vous nous expliquez qu'il y aura moins de méthanol, qu'il y aura moins ... non pas de méthanol. De produits chimiques qui vont être rejetés dans l'eau, qu'il y aura moins de produits chimiques qui vont être dans l'espace. Nous, les Fosséens, on le dit depuis 2002, on n'en veut pas, et vous le faites quand même malgré notre opposition. Alors si les débats publics ne servent à rien, je ne vois pas pourquoi on continue à les faire. Je pense qu'à Port-Saint-Louis, il va y avoir un référendum, et qu'il serait peut-être temps que la commission du débat public écoute enfin

les personnes. Ce n'est pas en donnant des équations sur les utilisations de produits chimiques, de produits gazeux... On n'en veut pas. Point à la ligne.

Alors donc allez vous installer ailleurs, ce sera beaucoup plus simple pour tout le monde. Parce que si au départ vous aviez écouté le peuple fosséen, la population de Fos, on n'aurait pas ce méthanier sur la plage, qui pose des risques pendant l'été. Parce que vous avez quand même une partie de la population nationale et même internationale qui vient se faire dorer pendant l'été, pendant deux mois. Même s'il y a des couloirs qui sont prévus en cas d'accident ou autre chose, il y a toujours un risque d'explosion. Il n'y a pas de structure d'évacuation à part le pont Saint-Gervais. Le pont bleu, on nous a dit il n'y a pas longtemps qu'il n'aurait qu'un usage industriel. Donc la population, si jamais il y a un problème, n'a pas d'accès pour se protéger. On n'a pas d'accès pour sortir. Donc tout cela veut dire – je ne l'espère pas bien sûr – que si un jour il y a un problème grave, je me demande comment on pourrait évacuer tous ces pauvres gens qui seraient sur la plage. Voilà.

Monsieur STEINER

Bien. Ecoutez Monsieur, on vous a bien entendu. C'est beaucoup de questions à la fois. Pour ma part, je peux vous dire que pour l'incinérateur, il n'y a pas eu de débat public. Pour le reste, peut-être voulez-vous intervenir ?

Monsieur BAVUZ

Oui. Effectivement, il y a beaucoup de points dans votre question. Je vais essayer d'être synthétique et de répondre, je dirais, aux points majeurs que vous posez.

Sans revenir sur le débat Fos Cavaou/ Fos Tonkin, je rappelle simplement que notre projet aujourd'hui consiste à moderniser une installation qui est là depuis, on l'a dit en introduction, 1972. Vu le nombre de méthaniers qui a accosté, vu l'expérience, je pense qu'au-delà de tous les discours, sans fanfaronner, on a fait la preuve du sérieux de l'exploitation pendant ces 40 ans. Notre projet consiste à maintenir la capacité maritime à ce qu'elle est, c'est-à-dire de ne pas accueillir – puisque nous pensons que ce n'est pas économiquement raisonnable, ce que l'on disait il y a 10 ans n'a pas changé – des méthaniers qui ont maintenant une taille de 267 000 mètres cubes. Ce sont les plus grands méthaniers, et il n'est pas question de les accueillir à Tonkin puisque ça nécessiterait des travaux maritimes qui sont à la limite de la technique et qui ne sont économiquement pas raisonnables. Donc on va poursuivre ce que nous faisons depuis 40 ans. Je pense, et ce sera expliqué, que notre projet consiste à moderniser des installations et à aller vers – ça a été dit par Bernard GRANIER, le Président d'Ouest Provence – un mieux industriel, mais en essayant d'améliorer nos techniques de chloration. Christian MALACAN vient d'en parler. Et puis, au point de vue des risques industriels, Pierre BREBAN en parlera. Donc on veut moderniser. On a déjà fait des étapes de rénovation, et on veut à nouveau en faire, pour poursuivre, avec les meilleures technologies disponibles, de manière sûre et fiable. Sûre vis-à-vis des populations, des sites industriels qui nous entourent, et fiable vis-à-vis des clients puisqu'on doit un service fiable à nos clients. Donc en investissant 430 millions d'euros. Donc effectivement, on veut maintenir cette exploitation. Et on est bien là devant vous pour débattre de ce projet de poursuivre l'exploitation.

Vous avez posé quelques questions relatives à Cavaou. Donc effectivement, Elengy est l'exploitant du terminal de Cavaou. Même si ce n'est pas l'objet du débat, je voulais simplement rappeler que les risques sur la plage, et je pense que maintenant c'est bien connu, même si ça a pu faire débat à

un moment, sont engendrés par d'autres installations industrielles et pas par le terminal méthanier en lui-même. Par les travaux que l'on nous a imposés, notamment à travers ce pont bleu, je pense que l'on a su – après, on ne se le cache pas, des moments un peu difficiles de discussions – mais *in fine*, on a su trouver avec tous les acteurs un accord qui va dans le bon sens pour que toutes les parties prenantes y trouvent leur intérêt. Que ce soit les Fosséens, que ce soit les industriels, on a su trouver un accord avec les équipements que l'on a pu construire.

Voilà ce que je pouvais répondre rapidement à vos multiples questions.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur BAVUZ. Je voulais simplement vous rappeler aussi à cette occasion que la Commission nationale du débat public ne rend pas d'avis. Elle est chargée de faire remonter les expressions de tous, pour enrichir le projet du maître d'ouvrage. Et on a depuis cette année un droit de suivi, entre guillemets, puisqu'il faut un garant pour l'application du projet s'il est accepté. Et notre rôle se limite à ça. Nous n'avons pas à rendre un avis. Nous sommes chargés, j'allais dire, de vous faire parler, de faire remonter toutes vos remarques, vos critiques.

Y a-t-il une autre question ? Excusez-moi Monsieur MEUNIER mais il y a... Monsieur a déjà parlé. Bon sa deuxième question alors.

Monsieur ESCOUBET

Excusez-moi, mais j'avais plusieurs questions à vous poser au sujet des rejets dans la mer. Je voulais savoir aussi si vous rejetez des métaux lourds par l'intermédiaire de vos tuyauteries. Autres questions : sur l'air, j'aurais d'autres questions à vous poser. Je ne sais pas si je vous les pose en vrac ou si on les prend une par une.

Monsieur STEINER

Si les questions sont proches, vous pouvez les formuler toutes les deux et il y aura une réponse commune. Si elles sont différentes...

Monsieur ESCOUBET

Elles sont différentes puisqu'il y en a une qui concerne les rejets atmosphériques et une les rejets dans le milieu aquatique.

Monsieur STEINER

Donnez votre nom et votre appartenance, même si vous posez plusieurs questions.

Monsieur ESCOUBET

Maurice ESCOUBET.

Monsieur STEINER

Quelqu'un de vous veut répondre maintenant ?

Monsieur MALACAN

Oui. Concernant les métaux lourds, en fait, nous pompons de l'eau de mer, nous ajoutons, comme je vous l'ai dit, un seul produit. Un seul produit, et l'eau ne fait que ruisseler sur des équipements. Donc sur de l'acier, sur de l'aluminium, sur du béton. Voilà. Donc en fait ne sortent du site que les métaux lourds qu'il y avait peut-être quand l'eau est entrée chez nous. Mais il n'y a pas de prise de métaux lourds dans notre site.

Monsieur STEINER

Bien. Monsieur MEUNIER avait de nouveau levé la main.

Monsieur MEUNIER

Merci. Romuald MEUNIER pour MCTB Golfe de Fos Environnement. Je reviens sur le chlore. Tout à l'heure, on a parlé de mètres cubes. J'aimerais juste éclairer autrement la chose. Pour moi, 850 mètres cubes, ça fait 850 000 litres. Et si je les divise par 365, j'arrive à peu près à 2 500 litres par jour. Je le présente sous cette forme, c'est différent. J'y reviendrai un petit peu tout à l'heure dans ma présentation, mais il me semble nécessaire de le préciser, d'autant plus qu'il ne s'agit pas du seul rejet de Tonkin. Il y en a beaucoup d'autres. Tonkin rejette *grosso modo* 15 000 mètres cubes heure aujourd'hui, mais la totalité de la ZIP de Fos rejette 270 000 mètres cubes heure. Ce qui fait *grosso modo* 6,5 millions de mètres cubes par jour. Tous additionnés de chlore ou d'eau de javel.

Monsieur STEINER

Qui veut répondre dans cette guerre des chiffres ?

Monsieur BAVUZ

On confirme effectivement, puisqu'on l'a dit tout à l'heure, que 2,56 mètres cubes ça fait 2 560 litres. C'est une autre façon de présenter le même chiffre. Quant au chiffre global de la zone de Fos, je n'ai pas d'élément. Je pense que c'est plutôt à l'administration qui est en charge de vérifier les études d'impact des différents industriels de vérifier qu'il n'y a pas d'effet cumulatif d'une prise d'eau et d'un rejet vers une prise. Cet effet cumulatif, c'est l'administration. C'est bien le rôle de Madame BERTRANDI qui est intervenue à l'une des réunions. Quand les études d'impact des différents projets lui sont soumis, elle vérifie effectivement que ces effets cumulatifs, additifs je dirais, d'un industriel vers l'autre sont bien pris en compte, et qu'il n'y a pas d'effet dans les différentes études d'impact. Je n'ai pas à commenter... D'ailleurs je ne connais pas le chiffre de l'ensemble de la zone de Fos. Mais je pense qu'il faut se retourner vers l'administration pour avoir une réponse à cette question-là.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur BAVUZ. Monsieur MEUNIER veut surenchérir ? Dernière question, après on...

Monsieur MEUNIER

Oui, à ce sujet-là, je me permets juste de rapprocher les informations. Le projet Fos Faster a présenté une étude faite par la société SOGREAH. Je vous la présenterai, ou en tout cas une partie de cette étude, tout à l'heure. Elle présente tous les rejets de la ZIP de Fos, et ce sont les chiffres que je vous ai donnés. Donc il n'y a pas de hasard.

Monsieur STEINER

Monsieur MEUNIER, posez votre question par écrit, je crois que ce sera la meilleure façon d'avoir une réponse précise. Je pense que personne n'a de calculatrice dans ses poches. On fait comme ça ?

Bien, écoutez, nous allons passer à la fin de cette... Ah pardonnez-moi. Alors dernière question parce que nous sommes déjà en retard.

Daniel DRENTIET

Bonsoir. Daniel DRENTIET, je suis habitant de Fos-sur-Mer. Je voulais juste faire une remarque à ce qu'avait dit Monsieur MALACAN. Il a cité le fait qu'il y avait des poissons et des coquillages sur les pourtours du terminal méthanier. Ce n'est pas du tout une preuve. On sait très bien que le mercure et le plomb, les animaux les ingèrent très bien. Ce n'est pas pour ça qu'ils ne survivent pas, et qu'ils ne sont pas dangereux pour l'homme. Donc de dire qu'il y a des poissons et qu'il y a beaucoup de loups et beaucoup de moules directement à la sortie du terminal, ce n'est pas du tout une preuve qu'il n'y a pas de rejets polluants.

Monsieur STEINER

Bien. Une réponse très courte ?

Monsieur MALACAN

Je parlais simplement du chlore. C'est-à-dire que lorsque l'on utilise du chlore pour tuer des microorganismes dans l'eau, chose que l'on fait dans les tuyauteries, les échangeurs chez nous, on peut se demander si lorsque ce chlore sort dans la darse, il agit de même. Voilà. C'est à ce titre que je disais que vu la quantité de moules et de poissons, et comme ça ne se cumule pas dans le corps, qu'il y ait des métaux lourds à côté, des poissons qui ont du mercure ou autre... ce sont des métaux qui n'existent pas chez nous.

Monsieur BAVUZ

Simplement, en 10 secondes. Effectivement, la question posée est importante. Ce n'est pas parce que les animaux vivent qu'ils sont forcément aptes à la consommation humaine. Ce que l'on peut
Fos-sur-Mer, le 14 octobre 2010

simplement dire, et je pense que l'on y reviendra le 4 novembre, c'est que l'on a fait des prélèvements récemment, dans le cadre des études que l'on prépare. Parce qu'à l'issue du débat public, il y aura une enquête publique, s'il on continue notre projet. Et là, on est obligé, c'est la réglementation, de présenter une étude d'impact. Donc on a fait des prélèvements de moules et on ne voit aucune accumulation de chlore dans ces moules. Donc on a des preuves. Des prélèvements, des mesures scientifiques sur ces moules montrent qu'il n'y a pas d'accumulation et qu'on ne détecte pas d'accumulation dans ces moules, par des prélèvements *in situ* de moules. En plus, ce que tous les spécialistes disent – je n'en suis pas un mais je les écoute – c'est qu'autant pour des métaux lourds il peut y avoir une accumulation dans la chaîne alimentaire, autant ce n'est pas le cas du chlore. Et en plus, il n'y en a pas à la source. Voilà ce que l'on pourra, par les études, vous montrer de manière plus chiffrée lors de la réunion du 4 novembre qui permettra d'entrer dans ces chiffres-là. Voilà quelques éléments de réponses. Excusez-moi.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur BAVUZ. Nous allons passer à la fin de cette première partie. Je voudrais Monsieur Renaud SPAZZI, qui est Directeur de l'aménagement du Grand Port Maritime de Marseille. Et nous avons aussi Monsieur Daniel MOUTET, qui, lui, souhaite simplement intervenir à partir de la salle. C'est son droit.

3. Interventions

Monsieur Renaud SPAZZI, Directeur de l'aménagement du GPMM

Merci Monsieur le Président. Bonsoir à tous. Renaud SPAZZI, je suis le Directeur de l'aménagement du Grand Port Maritime de Marseille. Je voulais vous présenter en quelques minutes la position du Port vis-à-vis du projet de Cap Tonkin qui vous a été présenté par Elengy. Et peut-être un peu plus précisément vis-à-vis de l'implantation qui est retenue par définition pour ce projet.

J'ai un petit transparent qui va passer à l'écran. Donc d'abord, pourquoi est-ce que ce projet a été implanté dans les années 1970 ici ? Et bien, on ne va pas entrer dans les méandres de l'histoire. On a un certain nombre de raisons qui tiennent aux réalités historiques de l'époque, dont une était la volonté de développer un pôle pétrochimique d'ampleur internationale, qui évidemment ne s'est mis en œuvre que très partiellement et en particulier dans ce secteur. On a aussi, vous le voyez sur les plans et sur les cartes de l'époque, des raisons économiques tout à fait naturelles qui consistaient à optimiser les mouvements de matériaux entre les zones draguées, c'est-à-dire l'extrémité nord de la darse 1, où se trouve le projet, et les zones remblayées sur lesquelles ont été bâtis les réservoirs et l'ensemble des équipements industriels. Donc ça, ce sont des raisons qui ont déterminé un choix qui était fait il y a très longtemps maintenant, il y a 38 ans, à une époque où les conditions économiques, les conditions techniques, les conditions financières n'étaient pas celles qui prévalent aujourd'hui. La question qui se pose maintenant, c'est la pertinence de ce site ou en tout cas en ce qui me concerne, la vision du Port vis-à-vis de la pertinence de ce site dans le cadre de l'aménagement actuel et de sa pérennisation.

Alors ce qui est clair et ce qui a été dit à de nombreuses reprises est que ce site est évidemment inapte à recevoir des navires de très grandes caractéristiques comme ceux qui sont prévus soit pour le projet Faster, soit depuis sa mise en service maintenant pour le projet Fos Cavaou, mais qui par

contre est tout à fait adapté aux navires de petites tailles. Donc les navires de type MedMax, comme ils sont représentés à l'écran. Ces navires, que l'on appelle quelquefois MedMax, 75 000 mètres cubes, 9,75 mètres de tirant d'eau, sont aptes à cheminer le long de la darse 1, donc une darse qui n'a été aménagée que partiellement comparé à ces plans historiques des années 1970. Et donc ces navires ont toutes les caractéristiques et gardent toutes les caractéristiques pour utiliser ce terminal.

Alors ici, une petite image. Ce sont des plans batimétriques, c'est-à-dire des plans des profondeurs du plan d'eau et du cercle d'évitage. Visiblement je n'ai pas de pointeur, donc on ne le visualise pas très bien à l'écran. On a l'appontement existant qui est à l'extrémité haute de l'image, et le cercle d'évitage, c'est-à-dire l'endroit où les navires font leurs mouvements de rotation pour se présenter sur l'appontement ou pour repartir dans de bonnes dispositions. Et ce cercle d'évitage permet aujourd'hui l'accueil de cette classe de navire, qui sont typiquement les navires qui font la navette entre ce port et les ports situés sur la rive opposée de la Méditerranée.

Toujours sur l'aspect nautique, ce site est évidemment parfaitement adapté au vent dominant. Vous avez la superposition de l'implantation de l'appontement, donc qui est dans un axe nord-nord ouest, et d'une rose des vents qui nous montre que les vents dominants sur la zone de Fos, évidemment, sont le mistral, et que l'appontement a été parfaitement conçu vis-à-vis de cette contrainte qui est une contrainte de tout temps sur la zone de Fos, et qui reste d'actualité. Donc sur le plan nautique, qui est une des dimensions importantes dans la conception d'un terminal pour l'accueil des navires, ce terminal reste parfaitement adapté à cette classe très spécifique de navires qui sont ceux donc des échanges entre le nord et le sud de la Méditerranée, et qui est la clientèle visée par le porteur de projet.

Sur l'aspect un peu plus industriel, l'aménagement d'un terminal – alors là aussi, la photo est un petit peu sombre – à l'image de l'ensemble de la zone de Fos, l'aménagement et la pérennisation d'un terminal en extrémité nord de la darse 1 permet d'avoir un site qui assure la mise à quai des navires en dehors des chenaux de navigation, critère déterminant pour un terminal méthanier. C'est-à-dire un site qui n'est aujourd'hui avoisiné que par des barges ou par du trafic très modeste. Donc ça permet d'avoir un site où on est relativement à l'abri des risques de collision ou autres de la part d'autres navires. Et bien sûr, ça permet d'utiliser cette partie nord, qui n'est pas accessible par des grands navires, par du trafic qui lui y est parfaitement adapté. Alors dans une logique également industrielle, évidemment, cela va sans dire, mais c'est la raison d'être majeure du projet, sous l'angle de l'aménageur, non pas sous l'angle de l'industriel, il s'agit de rentabiliser les emprises existantes. Donc des emprises et des connexions industrielles. Entre autres, de limiter autant que possible la consommation d'espace, donc on est sur un espace qui est déjà artificialisé et qui est déjà aménagé : autant l'exploiter autant que possible dans une logique de densification et de valorisation industrielle.

Autre aspect bien sûr, ça a déjà été évoqué tout à l'heure, cette implantation permet des synergies industrielles et environnementales avec Air Liquide, de manière à ce que les frigories de l'un alimentent les besoins de l'autre, et réciproquement en thermie. Et donc, l'optimisation qui a été décrite par Christian MALACAN en termes de *process* industriel et de limitation des consommations énergétiques ou limitation des impacts sur l'environnement dans le cadre du processus de regazéification est rendu possible par le maintien du site existant.

Dernier sujet bien sûr, le site de Fos Tonkin est connecté à un réseau de *pipe* historique. Dans la mesure où le projet ne prévoit pas de nouveaux développements de capacité, le site de Fos Tonkin permet de rentabiliser et de réutiliser la desserte par *pipe*.

Donc voilà ce que je voulais dire. Je ne vais pas entrer plus dans le détail dans l'immédiat. Ce site est un site un peu marginal à l'échelle de l'ensemble de la zone portuaire. Par contre, c'est un site qui reste un site idéal en termes de desserte nautique pour cette classe très spécifique de petits navires, sensiblement différents des grands navires que l'on accueille sur le reste de la zone portuaire. Et bien sûr, la possibilité de réutiliser un site existant nous permet de valoriser économiquement et environnementalement des infrastructures et des connexions existantes.

Voilà. Je n'en ai pas plus à dire pour le moment. Et je suis bien sûr à votre disposition pour répondre à toutes vos questions.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur SPAZZI. Ne nous quittez pas, vous restez là pour que vous puissiez répondre aux questions de la salle.

Je voudrais... Monsieur MOUTET, je ne le vois pas. Ah très bien. Monsieur MOUTET va nous faire un petit exposé de 8 minutes, à sa demande. Mais il ne veut pas monter sur scène. Vous avez un pupitre. Non ?

Monsieur Daniel MOUTET, habitant de Fos-sur-Mer

Non, ça ne sert à rien. Bonsoir tout le monde. Je vais redire pourquoi je ne monte pas sur scène : pour suivre mes camarades d'autres associations qui ont boycotté, je vais dire, le débat public. Je n'étais pas de cet avis-là, et j'ai regagné la salle comme toute personne citoyenne de la ville, pour occuper le débat public et parler en mon nom. Donc ce soir, je continuerai à parler en mon nom. Mais c'est dommage de ne pas parler au nom de l'association. Mais c'est comme ça, et on tiendra encore quelques temps en parlant en mon nom.

Ce soir, dans cette salle, Monsieur le Maire a parlé du théâtre d'une certaine façon, moi je vais en parler d'une autre façon, en revenant 7 ans en arrière dans des grands souvenirs d'une enquête publique, avec une réunion publique qui s'était tenue ici même, avec une salle comble, avec des heures et des heures de débat, qu'avait généré en 2003 la venue de GDF au Cavaou. Ce retour en arrière me fait dire que Fos était rentré dans un combat, et ça a continué pendant quelques années, parce qu'on a eu une même enquête publique sur l'incinérateur. Mais malheureusement, il a été implanté aussi pareil sur la force des citoyens de se battre. On l'a quand même implanté. Ce soir, c'est vrai que ce n'est pas la même situation. On parle exclusivement ce soir d'une réfection d'un terminal qui vient au bout de 40 ans d'usage, qu'il faut refaire. Mais le combat qui avait été mené à l'époque sur GDF le Cavaou, d'ailleurs ça a été repris par Monsieur SPAZZI tout à l'heure, sur l'emplacement de Fos Tonkin. Fos Tonkin, à l'époque, c'est vrai que la situation avait voulu implanter ce terminal à l'abri de tout croisement de bateaux qui pouvaient chenaler à proximité. C'est pour cela que ça avait été implanté au fond de la darse. Et c'est pour ça aussi qu'on a implanté le nouveau terminal de GDF au Cavaou, parce qu'il n'y avait aucun autre bateau qui chenailait à proximité d'un bateau en train d'être déchargé de son gaz. Monsieur SPAZZI l'a dit tout à l'heure, cette situation-là est unique. La deuxième situation avait été Fos Cavaou. Et aujourd'hui, alors ce n'est pas le lieu d'en parler, mais en entendant parler Monsieur SPAZZI, ce n'est pas du tout le même discours qui a été dit la semaine dernière au débat public à Port-Saint-Louis-du-Rhône en voulant implanter un terminal à la croisée de tous les chenaux, à l'entrée de tous les chenaux, et dans un virage pour entrer dans une darse. Donc ça me fait quand même rire et presque pleurer à

côté. Deux débats, deux contradictions complètes. Véritablement, c'est quand même ahurissant de voir ça. Mais, je vais dire, le débat fera j'espère preuve de son efficacité, et la copie sera revue pour corriger le tir de l'implantation de ce terminal. En cherchant bien, il y aura peut-être d'autres solutions, d'autres implantations, mais pas dans une arrivée dans un port, dans un virage situé où c'est. Voilà ce que je voulais dire sur cette situation-là.

Et je voulais revenir un petit peu sur les rejets d'eau et la situation sur Fos Tonkin, en bout de la darse, et comme l'a dit Monsieur BAVUZ – ou Monsieur MALACAN, je ne sais plus – c'est une frayère à poissons. C'est vrai. J'en avais parlé à Monsieur MALACAN. Les poissons vont frayer là-bas au fond, très peu d'eau, une situation vraiment parfaite. Il ne faudrait pas déranger ces poissons qui viennent frayer. Le loup, la daurade essentiellement, qui sont des poissons presque en raréfaction. Il ne faudrait pas déranger cette frayère-là. Pour cela, j'avais entendu qu'il y avait dans le projet le déplacement du ponton d'appontement, de le mettre de l'autre côté de la darse, dans la frayère, justement, en question. Et je pense que ce serait une grosse erreur, pour les Fosséens, pour tous les pêcheurs qui encore pratiquent ce sport-là. Ce serait vraiment dommage de créer une situation d'arrêter complètement ces frayères-là.

Donc le projet, j'espère qu'il en tiendra compte, surtout un deuxième appontement pour éliminer le premier. Le premier, s'il faut le refaire, il n'y a qu'à le refaire, mais surtout pas le déplacer. Et voir comment une fois pour toutes réduire ces rejets d'eau de mer chlorée. Parce qu'on l'a entendu, le cumul fait que, moi je le dis depuis pratiquement un an, la diminution des naissains de moules se fait ressentir énormément. Les pêcheurs de moules vont faire les moules dans l'Etang de Berre, où la moule revient en force, et ne le font pratiquement plus dans les darses. Alors qu'avant, ils passaient pratiquement l'été, trois semaines un mois, à faire les naissains de moules. Aujourd'hui, ils ne passent pratiquement plus. Ce qui veut dire qu'il n'y a plus de naissains de moules sur les quais, sur les rochers, tout le long de la darse, il y en a de moins en moins.

Donc il y a un danger. Je ne sais pas d'où il vient, si c'est vraiment le rejet d'eau chlorée, si c'est vraiment ça, mais le fait est qu'il y a de moins en moins de moules, et qu'elles ne reviennent plus. Il y a des coins de quai où il n'y a plus une trace de moules. Pour moi, c'est quand même dangereux de voir ça.

Voilà. Je ne suis pas plus long, je ne vais pas m'étaler longtemps. J'ai tenu quand même à intervenir ce soir, mais sans monter sur l'estrade, et j'aimerais quand même que les associations reviennent discuter comme je le fais, parce que sinon, le débat n'a rien à voir s'il n'y a pas les associations qui prennent le débat.

Merci.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur MOUTET. Nous souhaitons aussi que ces associations reviennent. Simplement je voulais vous dire que nous avons invité l'association des poissons migrateurs, une association, et que notre invitation a été déclinée.

Je vais donc laisser maintenant la parole à Monsieur SPAZZI, que vous avez mis un peu en cause, pour lui laisser deux minutes pour répondre. Puis deux minutes pour le Port, et après, les questions de la salle. Monsieur SPAZZI, à vous.

Monsieur SPAZZI

Je répondrais en moins de deux minutes. On parle aujourd'hui de Fos Tonkin, donc c'est plutôt dans une réunion sur Fos Faster que l'on reparlera probablement de la localisation du terminal. Cependant, je rappelle et je confirme ce qui a été dit en termes de localisation. La nécessité pour un terminal méthanier est de ne pas le mettre sur un chenal de navigation. Donc soit on a la possibilité comme c'est le cas pour Fos Tonkin de le mettre en extrémité d'une darse sur un site qui n'est fréquenté que par des barges aujourd'hui, soit on a la possibilité, comme vous l'avez dit sur Fos Cavaou, de le mettre de manière complètement isolée d'une voie de navigation, c'est-à-dire qu'on sort d'un chenal pour accéder à une darse spécifique qui est quasiment dédiée à elle seule à cet appontement. Soit on est dans la logique de Fos Faster, où il faut effectivement faire en sorte que l'appontement soit excentré par rapport aux chenaux de navigation, et soit donc dans les dispositions géométriques qui sont celles qui ont été présentées la dernière fois et qui ont fait l'objet des discussions avec la capitainerie et le pilotage, et qui peut-être referont l'objet de discussions dans le cadre des réunions qui seront de nouveau dédiées au projet de Fos Faster.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur SPAZZI. Deux minutes pour... Souhaitez-vous répondre ? Non. Monsieur BAVUZ alors.

Monsieur BAVUZ

On a bien noté effectivement le souhait de Monsieur MOUTET, sa préférence pour la rénovation de l'appontement en place. Effectivement, nous n'avons pas fait de choix. Nous avons présenté au débat deux solutions, soit la rénovation en place, soit effectivement la construction d'un nouvel appontement plus à l'est. Donc on aura... Je ne veux pas entrer dans le détail des justifications de l'intérêt de l'une et l'autre des deux solutions. Je dirais qu'aujourd'hui, il n'y a vraiment pas de choix qui est fait. On peut avoir une préférence pour maintenir, il y a des arguments qui sont importants, ceux que vous signalez. Ce que je voulais simplement dire, c'est que le 4 novembre, la réunion va parler aussi de l'aménagement de la darse, et on entrera plus dans cette alternative le 4 novembre. Mais on a bien noté cet argument et effectivement, ça peut être un élément de choix.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur BAVUZ.

4. Echanges avec la salle**Monsieur STEINER**

Maintenant, vos questions sur nos deux interventions, nos deux dernières interventions. A vous.

Monsieur Jean HETSCH, Conseiller municipal, Fos-sur-Mer

Bonsoir, Jean HETSCH, je suis conseiller municipal à Fos-sur-Mer. Je voulais poser une question aux aménageurs du Port. Lors de la première réunion de ce débat, c'était il y a presque un mois, la question du saucissonnage a été évoquée, avec effectivement la présentation de projets qui arrivaient les uns après les autres, mais sans qu'il y ait un lien entre tous ces projets. Et tous les cinq ans ou six ans, on arrive avec un nouveau projet qui impacte de manière différente telle ou telle zone. Est-ce que vous pouvez nous présenter avant la fin de l'ensemble des débats publics votre stratégie sur les dix ou quinze ans à venir pour que l'on sache, j'allais dire, à quelle sauce on sera mangés par la suite ? Si c'est simplement pour faire des débats au coup par coup tous les six ans, on va effectivement s'envoyer des chiffres, des réactions, mais on n'aura pas une vision globale. Et on va remettre sur le tapis des questions qui ont déjà été posées. Je crois que dans l'intérêt du débat, vous auriez intérêt à donner votre stratégie sur les quinze ans pour que l'on sache quel va être le paysage qui va nous entourer bientôt, ou qui ne va pas nous entourer.

Monsieur STEINER

Je peux vous dire que la commission nationale attend une saisine générale, mais je ne peux pas en dire plus. Monsieur SPAZZI ?

Monsieur SPAZZI

La question que vous posez est une question qui s'inscrit dans... Enfin une attente est formulée dans le cadre des deux débats organisés actuellement. Exposer la vision du Port ne pose pas de difficulté, et si la commission particulière du débat public le souhaite, ce sera fait bien volontiers. Cela étant, nous avons aussi un certain nombre de contraintes, qui sont des réalités de fait, des réalités économiques essentiellement. C'est-à-dire que la vision de l'aménagement de la zone de Fos est quelque chose qui existe, quelque chose qui a été structuré, qui a été pensé, mais c'est quelque chose aussi qui est tributaire des réalités économiques qui sont des données qui évoluent et qui dépendent d'un contexte qui échappe aussi aux aménageurs. Donc le fait que tous les cinq ans ou tous les six ans, comme ça a été dit, un nouveau projet se présente et que ce nouveau projet soit porteur de son lot de nouveautés ou de nouvelles perspectives, c'est aussi une réalité et c'est aussi une réalité dont il est difficile de préjuger définitivement *a priori*. Donc tout le métier de l'aménagement, c'est quelque chose qui est un peu difficile, c'est de planifier de façon suffisamment claire les choses pour avoir une orientation sur une politique de développement à long terme, tout en laissant la place à la satisfaction ou la réponse à des besoins économiques qui s'expriment en fonction d'une conjoncture qui est une conjoncture mondiale, et qui est elle-même évolutive. Mais pour répondre à votre question, évidemment, aucune difficulté pour présenter la vision du Port en termes d'aménagement de la zone.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur SPAZZI, est-ce qu'il y a une autre question dans la salle ? Je vois plein de mains. Monsieur ?

Monsieur Marc REVERCHON, Président du conseil de développement du GPMM

Bonjour, Marc REVERCHON, Président du conseil de développement du Grand Port Maritime de Marseille. Ce n'est pas une question, c'est un prolongement de ce que vient de dire Renaud SPAZZI. C'est justement dans la mission du conseil de développement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos d'apporter son écho et sa réflexion au projet d'aménagement à long terme du Grand Port, puisque dans ses responsabilités, il y a de fournir des avis sur les plans stratégiques de développement du Port à cet horizon. Et c'est une instance, indépendante bien sûr du Port, mais qui fonctionne un petit peu comme aujourd'hui, c'est-à-dire avec des représentants de différentes origines, aussi bien des professionnels portuaires que des représentants d'associations, des élus ou des représentants du monde syndical. Donc c'est quelque chose qui se fait déjà mais dans une autre forme que la forme très contrainte du débat public, qui aujourd'hui ne le permet pas. C'est-à-dire une vision qui consiste à regarder quelle opinion on se fait, quelle stratégie on a sur le schéma de développement de la zone industrialo-portuaire de Fos à un horizon de quinze ou vingt ans, et les conséquences qui vont avec. C'est-à-dire les schémas routiers, les schémas de desserte ferroviaire, et des choses comme ça. Et c'est vrai, c'est ce que disait Renaud SPAZZI, on a conjointement essayé d'amorcer une discussion avec les équipes du débat public, la commission du débat public, pour voir si dans le futur on ne pouvait pas imaginer que ces réflexions de long terme, qui aujourd'hui ne sont pas possibles... Le débat public se réunit et s'organise sur des projets précis, avec des maîtres d'ouvrage, *et cætera*, et pas sur des schémas d'aménagement. C'est en discussion pour voir si on peut faire évoluer cette chose. Je ne sais pas si on peut en dire plus. Voilà, je voulais le signaler. Je ne dis pas que ça va se faire, je dis que c'est une idée qui chemine.

Monsieur STEINER

Je veux rajouter que la commission particulière des débats publics ne peut pas demander au Grand Port de présenter son projet au cours de ce débat-ci. Nous ne pouvons pas nous autosaisir, la commission ne peut pas s'autosaisir sur un projet de ce genre.

Une autre question ? Monsieur le Maire.

Monsieur RAIMONDI

René RAIMONDI, Maire de Fos. Moi je ne peux pas laisser dire ce genre de chose. Monsieur REVERCHON, je fais partie du conseil de surveillance du Port et je faisais partie du conseil d'administration précédent. Il était prévu en septembre 2009 que le Port fasse un grand débat public sur son futur. Ce qui n'a pas été fait. Donc j'ai presque envie de poser la question : pourquoi est-ce que ça n'a pas été fait ? Est-ce que c'était en prévision de ces deux débats, on a préféré taire ? Ou est-ce qu'il y a d'autres raisons plus obscures ? Donc ne faisons pas des réponses que l'on attribue d'habitude aux politiques, qui sont des réponses de langue de bois.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur le Maire. Monsieur MEUNIER ?

Monsieur MEUNIER

Oui, Romuald MEUNIER pour MCTB Golfe de Fos Environnement. Je profite de la présence d'un représentant du Port autonome pour évoquer un problème que nous comptons évoquer le 18 novembre, lors de la réunion sur Fos Faster. Ce soir, on est en train d'y venir tout doucement. En fait, nous sommes surpris de voir arriver un nouveau projet sur des terres qui n'existent pas. Qui n'existent encore pas. C'est-à-dire sur la mer. Là, on commence à se demander si la ZIP de Fos, qui est une ZIP normalement délimitée par un territoire, par des terres donc, est-ce que cette ZIP de Fos devient extensible ? Et puis, en regardant un petit peu mieux les documents, et notamment le point de vue du Grand Port de Marseille qui a été présenté dans les documents sur Fos Faster, on s'aperçoit que dans la nouvelle carte intitulée « PADD ZIP 2010 », il y a trois nouvelles zones sur la mer qui apparaissent. Donc, ça conforte un petit peu notre interrogation. Est-ce que la ZIP de Fos est extensible, et est-ce que vous pouvez vous installer comme ça au milieu de la mer, même si c'est au bout du môle central, ou au bout du Gloria ou au bout ou à côté de GDF Cavaou ? Est-ce que vous pouvez vous installer comme ça, sans en référer à personne, sans jamais avoir fait de débat public à ce sujet-là ? Et puis, si c'est possible, qu'est-ce qu'il adviendra du Golfe de Fos dans dix ans ou dans quinze ans ? Parce qu'aujourd'hui, c'est le bout de la ZIP de Fos, mais ça reste quand même la mer. Mais demain, est-ce que c'est au milieu du Golfe de Fos, devant nos maisons, en face de Port-de-Bouc, en face de Fos-sur-Mer ? Voilà la question. Est-ce que la ZIP de Fos-sur-Mer est extensible, et avec quelles autorisations ?

Monsieur STEINER

Merci Monsieur MEUNIER. On sort un peu de notre projet Fos Tonkin là. Mais enfin, on va profiter de la présence de Monsieur SPAZZI, s'il veut bien répondre.

Monsieur SPAZZI

Alors une zone portuaire, ce sont des espaces terrestres et des plans d'eau. Et des appontements. Par définition, un port c'est à la fois de la terre et de la mer. C'est un lieu d'interfaces entre des navires qui flottent et des moyens de transport terrestres qui sont des routes, des voies navigables, des voies ferrées, des pipes qui sont sur la terre. Donc par définition, l'aménagement d'une zone portuaire se fait sous la forme de quais, sous la forme d'infrastructure qui sont en interface entre la terre et la mer. Et la frontière entre les deux peut par moment évoluer. Donc la logique qui prévaut dans les réflexions d'aménagement à long terme, qui ne sont que des réflexions aujourd'hui, est de se dire qu'effectivement, certains espaces qui sont à la frontière entre la terre et la mer et la presqu'île sur laquelle est envisagé aujourd'hui l'aménagement de Fos Faster en fait partie, certains espaces peuvent effectivement, à terme, faire l'objet d'aménagement. Donc ça, c'est une réflexion que l'on a sur le long terme. Par contre, pour répondre à la question que vous avez posée, il n'est évidemment pas question que ces aménagements se fassent sans concertation, sans procédure réglementaire, sans débat public ou autre.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur SPAZZI. On sort un peu du cadre de notre débat ce soir, mais bon. La dernière question, très courte...

Monsieur RAIMONDI

Excusez-moi, mais je n'ai pas eu de réponse à ma question. Il me semblait avoir posé une question.

Monsieur STEINER

Alors qui veut répondre ?

Monsieur SPAZZI

Effectivement, je peux y répondre.

Monsieur STEINER

Pardonnez-moi Monsieur le Maire.

Monsieur SPAZZI

Monsieur le Maire, en sa qualité d'administrateur du Port autonome puis du Grand Port Maritime, s'interrogeait sur les raisons de la non réalisation d'un débat public qui avait été envisagé il y a quelques mois ou quelques années maintenant, portant non pas sur les projets qui se présentent aujourd'hui, mais portant sur une réflexion globale sur l'aménagement de la zone de Fos. Alors une des raisons qui ont conduit à ce que ce débat public ne se réalise pas – il y en a deux principales – la première c'est que le contexte de réforme, que tout le monde connaît ne serait-ce que du fait des retentissements qu'il a aujourd'hui dans la presse, qui s'est produit donc entre l'été 2008, l'année 2009 et qui se met en œuvre aujourd'hui, et qui a assez profondément rénové la structure, l'organisation et la gouvernance du Port. C'est d'ailleurs dans ce cadre qu'a été mis en place le conseil de développement que préside Marc REVERCHON qui vient de prendre la parole. La logique qui a été poursuivie consiste à ce que, si un débat est envisagé, et si un débat se met en place, il soit construit, il s'appuie sur les nouvelles instances de gouvernance du port, il s'inscrit dans la vision stratégique que le Port a été appelé à construire dans le cadre de cette réforme. Donc ça, c'est la principale raison. La deuxième raison, c'est une raison qui est, elle, d'ordre plus juridique ou administrative. C'est que le cadre de réalisation d'un tel débat vis-à-vis de la commission nationale du débat public est un petit peu compliqué à mettre en œuvre, fait intervenir à la fois le Port et sa tutelle ministérielle, et c'est un sujet qui est aujourd'hui en court de réflexion.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur SPAZZI. Je voudrais préciser aussi que le code de l'environnement prévoit que les projets d'aménagement peuvent être soumis au débat public sur saisine exclusive du Ministre de l'environnement.

Bien. Ecoutez, nous avons pris beaucoup de retard, mais c'était intéressant. Monsieur SPAZZI, vous pouvez rester là ou aller dans la salle.

III. Deuxième partie – Le projet

Monsieur STEINER

Nous allons passer à la deuxième partie de notre débat de ce soir. Nous allons revenir vers le maître d'ouvrage. Dans la première partie, vous nous avez expliqué vos motivations, ce qui vous amène aujourd'hui à envisager la prolongation de l'exploitation de Fos Tonkin par la modernisation de vos installations industrielles. Il est temps maintenant que vous nous expliquiez, en vous rappelant des questions posées, pourquoi telle hauteur de réservoir, quelle occupation des terrains restés libres après le démantèlement, les installations annexes, l'apponnement... Toute une série de questions qui intéresse notre public.

Je vous laisse la parole.

1. Présentation par le maître d'ouvrage, Elengy

Monsieur BAVUZ

Je l'ai présenté, donc c'est effectivement Pierre BREBAN qui pilote et qui dirige le projet qui va vous présenter ces éléments de réponse.

Monsieur Pierre BREBAN, Directeur du projet Elengy

Bonsoir. Merci de nous accueillir ici. Donc effectivement, on va vous présenter quelques éléments, sachant que l'on a déjà un peu parlé du projet. Christian MALACAN a donné quelques perspectives sur les améliorations que l'on comptait amener. Donc comme Gilles BAVUZ l'a introduit tout à l'heure, j'ai structuré notre présentation pour répondre principalement aux questions qui ont été posées dans les premières séances ou que vous avez posées par écrit depuis le début du débat public.

Les trois questions auxquelles je vais donner des réponses et que vous avez posées c'est : Pourquoi construire sur la parcelle à l'est du terminal ? On va revenir sur la question de Monsieur MEUNIER de tout à l'heure. Quel est l'impact visuel du nouveau réservoir ? Comment la sécurité industrielle sera-t-elle améliorée avec le nouveau projet Cap Tonkin ?

Donc je vais passer à la première question. Je vais abandonner ce petit outil qui n'a pas l'air de fonctionner. Donc là, vous avez une vue aérienne du terminal de Fos Tonkin actuelle. Je voudrais souligner juste que sur cette photo on ne voit pas seulement le terminal de Fos Tonkin. On voit également l'usine d'Air Liquide qui est derrière, et la synergie dont Christian MALACAN vous a parlé tout à l'heure et qu'il a bien développé. Donc nous, le terminal, ce sont bien seulement les trois réservoirs et l'installation qui vous est montrée par la souris, la flèche. Donc vous voyez à côté, à l'est du terminal, une parcelle... D'ailleurs, sur la vue qu'a montrée Monsieur SPAZZI, on a vu qu'avant c'était la mer. C'est donc une parcelle de remblaiement. Et cette parcelle, nous souhaitons l'utiliser pour le projet, pour construire le nouveau réservoir, pour deux objectifs principaux. Le premier objectif est de maintenir un haut niveau de sécurité, aussi bien pour l'exploitation actuelle que pour le chantier. Quand on construit de nouvelles installations, il est très important d'avoir un chantier clos, et indépendant de l'exploitation pour maîtriser les interfaces entre le chantier d'une part, et l'exploitation d'autre part. Donc en utilisant la parcelle à l'est du terminal, nous remplissons

ces conditions. Nous maîtrisons la sécurité des entreprises qui interviennent, mais nous maîtrisons aussi la sécurité de l'exploitation actuelle, qui nécessite des autorisations particulières. On ne peut pas travailler n'importe comment bien sûr sur une installation, et ça nous y veillons tous les jours. Néanmoins, on a quand même essayé de ne pas utiliser toute cette parcelle, qui est entre le terminal actuel et la Roubine des Platanes, puisque nous avons commencé par faire une évaluation faune et flore de cette parcelle, et effectivement vous le voyez, au nord est, il y a une zone humide, que l'on voit très très bien sur cette photo, qui est propice au développement de batraciens qui sont protégés. Et le long de notre rejet, mais là c'est peut-être dû à notre rejet d'ailleurs, il y a un développement d'une saladelle, la saladelle de Girard qui est également une espace protégée. Pour ces raisons-là, nous n'utilisons pas toute la parcelle. Nous utilisons seulement ce qui est plus au sud et plus à l'est, et nous évitons cette zone qui possède des espèces protégées.

Donc premier objectif, la maîtrise, garder un haut niveau de sécurité. On l'a déjà dit, Christian l'a dit, Gilles l'a dit, c'est vraiment notre premier objectif.

Le second objectif, c'est de maintenir les services à nos clients. Si on n'a pas de clients, on n'a pas de services, on n'a plus de projet. Nos clients ont réservé le terminal jusqu'en 2014. Donc si on veut mettre en service un réservoir dans les années 2015, il faudra arrêter l'exploitation, si on veut utiliser une partie de cette exploitation, il faudra d'abord démanteler les deux réservoirs, il faudra construire dans une zone qui est aujourd'hui une zone en exploitation. Donc voilà. Ce sont les deux objectifs pour lesquels nous avons souhaité nous rapprocher du Port, pour signer avec eux une convention d'option – puisque ce n'est pas encore décidé, le projet n'est pas décidé – convention d'option préalable pour pouvoir commencer à étudier l'implantation du nouveau réservoir. Donc la diapositive suivante montre une simulation du nouveau réservoir, avec ce biais qui évite le nord-est de la parcelle. On veut d'abord construire le nouveau réservoir, sur cette parcelle à côté. On le construit, on le met en service, pendant ce temps, on peut répondre aux besoins de nos clients. Et une fois que l'on a mis en service le réservoir, on démantèle les deux petits réservoirs métalliques, qui ont pour objectif de disparaître.

Ce que je voudrais rajouter, et ça, c'est pour répondre plus directement à la question de Monsieur MEUNIER qui disait : qu'est-ce que vous allez faire de la parcelle qui va être libérée, de la partie du terminal actuel qui va être libérée par le démantèlement des deux anciens réservoirs ? C'est un point qui a un peu été évoqué par Christian MALACAN. On va avoir une parcelle disponible dans notre enceinte. On ne veut pas construire de nouveaux réservoirs, ce n'est pas du tout l'objectif du projet d'Elengy dans les années à venir. Ce que nous voudrions, c'est développer de nouvelles synergies par l'intermédiaire d'études de projet qui sont en cours. Donc on a parlé du projet VASCO, projet porté par d'autres industriels, mais auquel nous pouvons contribuer en apportant des frigories pour liquéfier le CO₂. D'autre part, nous avons aussi des études pour produire de l'électricité à l'aide de ces frigories, et c'est un moyen qui est très respectueux de l'environnement de produire de l'électricité avec des frigories. Ça s'appelle le cycle de Rankine, donc c'est un procédé très particulier. On pourrait imaginer aussi d'autres solutions qui diminuent l'empreinte environnementale du terminal. Il y a d'autres solutions qui pourraient être étudiées. Nous serions actuellement preneurs d'avis. Mais c'est vrai que nous pensons utiliser cet espace libéré pour cet objectif-là.

Je voudrais donc maintenant donner des réponses à la deuxième question qui est : quel est l'impact visuel du nouveau réservoir ?

Donc sur le schéma en bas à droite de l'écran, vous avez le point de prise de vue sur la route 268, entre la Fossette, et vers Port-Saint-Louis, qui fait cet arc de cercle. Et là, on a pris cette photo

depuis la flèche que vous voyez, qui est au beau milieu des marais, vers le terminal méthanier. Et donc vous voyez bien le réservoir 3 en béton ici. Vous voyez les installations d'Air Liquide, et les deux petits réservoirs métalliques que nous voulons démanteler. La photo suivante montre une simulation. Il faut un peu avoir l'œil perçant, parce que le projecteur n'est pas assez... Et donc, vous voyez l'encombrement du réservoir numéro 4. Nous avons pris comme critère d'impact visuel de prendre pour ce réservoir une hauteur pas plus importante que le réservoir 3 qui restera sur ce terminal. Sur cette photo, le réservoir 4 paraît un petit peu plus bas, mais en fait il serait de même hauteur. Il paraît plus bas parce qu'il est plus loin. Donc un effet d'optique qui fait qu'il paraît plus bas, mais il sera de la même hauteur que le réservoir numéro 3. Donc voilà vu de ce point de la route. Nous avons essayé... Alors moi j'ai parcouru cette route, je la parcours très souvent parce que je viens très souvent à Tonkin, mais je l'ai parcourue plusieurs fois avec l'envie de voir quel était l'impact. Une chose que je voudrais ajouter est que le terminal de Fos Tonkin est loin de toute habitation. Donc c'est un terminal que l'on voit très peu. Si vous allez dans le milieu de Fos, en haut, sur le fort, vous ne verrez pas le terminal de Fos Tonkin. Donc il faut parcourir cette route pour le voir de plus près. Il y a la photo précédente, qui est prise d'un endroit où on le voit pendant une certaine durée dans une voiture. Et il y a un moment où on le voit, un court instant, très rapide, c'est quand on passe le pont sur le canal. Et c'est là où on est le plus près. Donc c'est là où il y a l'impact le plus fort. Alors comme on est sur une route, ça passe vite, mais c'est là où on a l'impact le plus fort. Et donc là, c'est une vue qui est prise de la route. Vous voyez la voie ferrée qui est devant, avec le pont ferroviaire, et vous voyez les réservoirs, qui paraissent effectivement plus gros que ce que vous avez vu sur la photo précédente. Le réservoir 4 sera en fait dans l'alignement des deux petits réservoirs, et à la même hauteur que le réservoir 3, qui restera, lui, maintenu pour l'exploitation future, et dans le cadre du projet. Donc voilà un petit peu les points que je voulais souligner en termes d'impact, sachant que c'est principalement de cette route-là que nous voyons le terminal.

Ensuite, je souhaiterais répondre à un point également important qui a été soulevé en particulier, il y a eu des exposés lors de la réunion du 23 septembre sur les risques industriels, où nous avons parlé bien sûr des effets dans des scénarios que nous étudions dans les études de danger. Je rappellerais que depuis 38 ans, on n'a pas eu d'incident ou d'accident qui ont eu des effets à l'extérieur de la clôture. Mais néanmoins, on étudie quand même des scénarios graves, pour en voir les conséquences. A gauche de l'écran, vous voyez le terminal actuel. Et aujourd'hui, nos études de danger que nous avons déjà réalisées dans le passé mettent en évidence deux zones d'effet : une zone jaune que vous voyez avec la flèche, qui est la zone dite Z1, et une zone verte, qui a des effets moins graves mais qui est regardée aussi, qui est cette ligne verte, qui est parcourue par la flèche, car elle ne se voit pas très bien sur l'écran. Ça, ce sont des zones qui intéressent la maîtrise de l'urbanisation. Or, ces deux zones-là sont seulement sur des zones industrielles, et impactent seulement Air Liquide ou Ascométal, mais n'impactent pas d'habitations. Donc on n'a pas de problème ou de questionnement sur la maîtrise de constructions de bâtiments recevant du public ou sur des habitations. Par contre, nous devons avoir et nous avons des plans qui ont été bâtis avec l'aide d'Air Liquide en partie, puisqu'Air Liquide est impacté par ces zones, ou avec Ascométal qui est impacté par la zone verte. Donc pour bien maîtriser les risques qui seraient dus à notre activité, nous travaillons avec ces deux industriels pour que nous puissions mettre en œuvre les moyens de lutte contre l'incendie par exemple, ou les évacuations de ces sites.

Sur la droite, nous avons repris une carte que vous connaissez sans doute, qui a été diffusée à tous les habitants de Fos et de la région, qui est la carte des cercles dits PPI. Ce sont des cartes qui montrent des cercles. Vous voyez notre cercle autour de notre installation, avec la flèche. Ce sont des cercles qui nécessitent une information des populations. Alors notre cercle n'impacte pas

d'habitant. Néanmoins, nous participons à l'information des habitants qui sont concernés par tous ces cercles. Et nous contribuons à la diffusion de cette information. Mais notre cercle n'impacte pas d'habitation. Alors bien sûr quand même, il y a des choses qui sont liées aux industriels adjacents.

Néanmoins, bien que nous soyons dans une situation très favorable du point de vue des risques industriels, le projet va apporter des améliorations que je voudrais souligner ce soir. Deux améliorations principales. Nous allons tout d'abord supprimer des réservoirs métalliques à simple intégrité. C'est le schéma que vous avez à gauche. Donc on imagine bien qu'un réservoir métallique simple intégrité, c'est-à-dire qu'il n'y a qu'une cuve métallique, comporte plus de risques que le nouveau réservoir du projet, qui lui a une enveloppe complète en béton armé précontraint, qui fait environ 90 centimètres d'épaisseur et qui permet non seulement de protéger une deuxième cuve interne, mais ensuite de maintenir confinée une fuite éventuelle de cette cuve interne. Donc nos études de danger aujourd'hui sont faites avec les réservoirs métalliques que vous voyez sur la gauche. Mais ces études de danger font l'hypothèse – ça ne s'est jamais passé depuis 40 ans et on espère que ça ne se passera jamais – font l'hypothèse que le GNL se retrouve dans la cuvette de rétention qui est autour du réservoir. Donc vous voyez la cuvette de rétention. On suppose qu'il y a eu un accident qui a fait que le GNL s'est répandu dans cette cuvette, sur les deux réservoirs métalliques, et c'est cela qui conduit aux distances d'effet que je viens de vous montrer, les distances Z1 et Z2, les cercles jaune et vert que je vous ai montrés.

Avec le nouveau réservoir que nous allons construire dans le cadre du projet, du fait de cette enveloppe béton de 90 centimètres d'épaisseur, on fait l'hypothèse qu'il n'y a que le dôme qui a subi une rupture. Déjà il faut le faire, parce que c'est du béton armé. Et donc, la rupture ne concerne que le dôme du réservoir. De passer de cette ancienne technologie à la nouvelle technologie, qui est la meilleure technologie disponible aujourd'hui, ça permet de réduire les distances d'effet telles que calculées, telles que montrées sur le schéma, de 50 %. Donc c'est quand même un gain très important.

Donc la deuxième amélioration très importante du projet concerne les bras de déchargement. Quand nous allons rénover l'appontement, qu'il soit rénové proche de l'appontement actuel ou le nouvel appontement, nous allons changer les bras de déchargement. Vous avez une vue des bras de déchargement à gauche. Vous avez deux petits réservoirs au fond. Actuellement, si vous voulez, comme l'a expliqué Monsieur SPAZZI, on est au fond d'une darse. Il n'y a pas de courant, il n'y a pas de marée. Nous sommes dans l'axe du mistral, qui est le vent dominant, donc nous sommes très bien protégés, et nous n'avons eu aucun accident d'amarrage avec les bateaux depuis 38 ans. Néanmoins, on étudie la possibilité qu'un navire casse ses amarres et parte de l'appontement. Et dans ces cas-là, il y a conséquemment une rupture de ces bras de déchargement. Et cette rupture, donc, donne lieu à un scénario, qui est donc un scénario étudié dans une étude de danger, et qui conduit aussi à la construction de ces zones d'effet, de ces distances d'effet. Avec le projet Cap Tonkin, nous allons construire des bras tout neufs, qui seront dans la meilleure technologie disponible, avec un système de déconnexion d'urgence que vous voyez sur les trois photos qui sont à droite. Vous avez la connexion... Alors ces photos ont été réalisées en usine, pour montrer le bon fonctionnement de ces déconnexions d'urgence. C'est une photo un peu animée de cette déconnexion. A gauche, vous avez la connexion entre le bras et le coude du navire. Si le navire rompt ses amarres et s'éloigne de l'appontement, il y a une déconnexion d'urgence très rapide qui permet au bateau de partir sans qu'il y ait rupture des bras. Et en plus, il y a deux robinets qui se ferment pour éviter qu'il y ait du GNL qui parte à l'extérieur. Ce nouveau système va nous permettre de réduire les distances d'effet que je vous ai montrées auparavant de 35 %. Donc là

aussi, il y a une amélioration, un mieux industriel sur la réduction des risques que comportent notre installation.

Voilà. Je ne veux pas être plus long sur ces sujets, pour répondre à vos questions. Donc je rappelle les questions qui ont émergé principalement dans les débats. C'était sur l'utilisation de la parcelle est : je vous ai apporté quelques éléments de réponse. Sur également tout ce qui est lié au risque industriel et à l'impact visuel. Et je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

2. Echanges avec la salle

Monsieur STEINER

J'invite maintenant la salle à poser des questions au staff d'Elengy. Monsieur avait levé la main avant vous, je vous prends tout de suite après. Le monsieur là-bas.

Monsieur Alain LAURENT, habitant de Fos-sur-Mer

Bonsoir à tous. Il faut se lever ? Excusez-moi. Monsieur LAURENT, je suis Fosséen depuis 1942. Je ne serai pas le premier à voir un peu et à essayer d'expliquer tout ce qui s'est passé sur cette zone depuis cette arrivée. La première question que je voudrais poser, c'est à Monsieur BREBAN, concernant cette fameuse zone qui va être occupée dorénavant par le bac qui va se construire. Et je voudrais savoir si à terme, cette construction va générer une ZPE comme au Cavaou. Est-ce qu'on va dépasser cette fameuse Roubine des Platanes ? C'est-à-dire que l'impact où les gens avaient l'habitude d'aller, les chasseurs, les promeneurs... Parce que c'est une zone riche. Il ne faut pas l'oublier ça non plus. Et bien c'est une zone qui va devenir une zone interdite. J'ai très bien compris tout à l'heure que vous évoquiez de gros problèmes de sécurité, et que tout doit être isolé. C'était une question que je voulais poser. Ça veut dire qu'au-delà du schéma que vous nous avez présenté, s'il y a une ZPE, ça va aller encore plus loin, et donc encore moins d'espace pour ceux qui auraient envie de venir dans cette zone.

Merci.

Monsieur STEINER

Merci de votre question. Je pense que vous allez répondre.

Monsieur BREBAN

Oui, tout à fait. Donc on a déjà vu sur le schéma que je vous ai présenté les zones d'effet, dites Z1 et Z2. On peut peut-être les remonter. Voilà. Alors la zone jaune est tangente à la Roubine des Platanes, et la zone verte est au-delà de la Roubine des Platanes. Et au-delà de la Roubine des Platanes, il y a effectivement des zones riches, où il y a des chasseurs, des promeneurs, dès aujourd'hui. C'est-à-dire que dès aujourd'hui, malgré ces distances d'effet, ces zones-là ne sont pas interdites. Elles ne sont pas interdites. Donc dès maintenant, il peut y avoir des distances d'effet, ça ne veut pas dire qu'il y ait des zones interdites. Par contre, ce sont des zones où on ne peut pas

accepter de recevoir des quantités de public, de construire un bâtiment qui reçoit du public par exemple. Donc ça c'est bien clair, il faudra maîtriser l'urbanisme dans ces zones-là.

Demain, que va-t-il se passer ? Il y a Gilbert SANDON, de la DREAL, qui s'occupe de nos études de danger, avec qui nous travaillons actuellement. Nous allons revoir la maîtrise de l'urbanisation. Il vous a présenté un exemple, qui était celui d'Arcelor. Nous allons retravailler complètement nos zones d'effet. Mais ces zones d'effet vont être nécessaires pour maîtriser également l'urbanisation. Donc voilà, c'est surtout là-dessus que ça porte. Après, la ZPE telle qu'elle se présente à Cavaou, c'est déjà une façon passée de regarder la maîtrise de l'urbanisation. Et demain, une autre façon de faire sera adoptée.

Monsieur STEINER

Merci de cette réponse. Cette réponse vous satisfait-elle ? Vous pouvez toujours la repreciser par écrit.

Monsieur LAURENT

Je n'ai qu'une peur, c'est que cette fameuse ZPE aille au-delà de cette zone jaune que vous nous avez présentée. C'est tout. Ça veut dire que si on prend l'exemple de Cavaou, vous venez de me dire à l'instant que ce n'est plus d'actualité le Cavaou. Pourtant, c'est quand même très récent. Et si par exemple on part sur les bases de ce qui se fait au Cavaou, si on ajoute encore 600 mètres d'exclusion à partir de votre zone jaune, il est certain que la partie qui sera impactée, donc absence de gens qui pourront s'y promener, sera à mes yeux très importante. C'est la peur que j'ai. C'est tout.

Monsieur STEINER

Merci. Nous enregistrons votre crainte. Voulez-vous répondre ? Non ? Bien. Ah attendez. Deux petites secondes. Monsieur BAVUZ ?

Monsieur BAVUZ

Je voulais simplement apporter un élément de réponse complémentaire à la réponse qu'a faite Pierre BREBAN à Alain LAURENT. La problématique de Cavaou était effectivement d'avoir une zone à proximité du terminal, même si on a dit tout à l'heure qu'effectivement le terminal de Cavaou ne générerait pas d'effet de risque sur la plage concernée. Néanmoins, l'administration à l'époque a eu la préoccupation d'éviter qu'un nombre important de population, quand on sait l'occupation de la plage du Cavaou, se rapproche trop du terminal. D'où cette notion de ZPE, qui effectivement dans la réglementation d'aujourd'hui n'existe plus en tant que telle. Et effectivement, demain, la question va être de définir des zones dans les PPRT, avec des zones d'aléas forts, faibles et moyens pour la maîtrise de l'urbanisation. Aujourd'hui, il n'est pas interdit de pénétrer dans des zones Z1 et Z2 dans l'ensemble de la zone. Ce qui est important, c'est que le public sache quoi faire en cas d'alerte par exemple d'une sirène – ça vaut pour n'importe quel industriel – qu'il ait la conduite à tenir. Et d'autre part, ce que l'on peut dire effectivement, c'est que le réservoir que l'on va construire, qui consomme un peu d'espace, en lui-même, grâce à la technique que l'on vient de préciser, où effectivement il n'y a plus de cuvette de rétention... Ce qui sert de cuvette de rétention

ce sont les parois mêmes du réservoir. Si on regarde bien, finalement, les cuvettes de rétention, on les a rapprochées de la cuve interne. Et donc, les scénarios qui sont générés par les réservoirs sont moindres que d'autres scénarios. Et effectivement, on a plutôt tendance dans nos conceptions à mettre les réservoirs bétons plus proches des clôtures, et de mettre le process en lui-même plus à l'intérieur du site. Parce que c'est le process lui-même qui génère les risques, par les canalisations notamment, alors que le réservoir en tant que tel, le seul scénario qui est pris aujourd'hui, qui est extrêmement improbable, est qu'il y ait un problème sur le dôme, une fissuration, et qu'il y ait une fuite sur le dôme. Puis il y a quelques scénarios moindres, des inflammations de soupapes en cas d'orage, *et cætera*, qui sont pris en compte, mais qui sont sans commune mesure en termes de distance. D'où cette conception avec les équipements les plus robustes plutôt à l'extérieur et pour laisser le process à l'intérieur du site.

Monsieur STEINER

Votre inquiétude est-elle un peu levée ? En partie. D'accord. Nous avons promis la parole à Monsieur MOUTET.

Monsieur MOUTET

Oui, Daniel MOUTET. Je souhaiterais revenir sur la vision que l'on a de l'extérieur, sur les vues que vous nous avez présentées. Ça sert à minimiser l'impact visuel. L'appareil photo fait dire ce que l'on veut. Ce n'est pas la vision de l'œil humain que l'on nous a présentée. Ce n'est pas du tout la représentation de l'œil humain. Ça éloigne les réservoirs de ce que nous pouvons observer avec l'œil. Donc ça minimise la hauteur, ça minimise pas mal les trucs. Sur la photo que vous avez passée, avec le réservoir qu'il y a en fond, que vous avez dit derrière, qui est bien moins haut, de la vision de là où ça a été pris, ce n'est pas vrai. Il est pratiquement à la même hauteur. Je vais dire même qu'il devrait être à la même hauteur par rapport à la perspective qu'il y avait de l'angle de vision que vous avez donné. Donc je ne vois pas pourquoi on l'a fait plus bas. Encore une fois, pour minimiser ce que l'on voit à l'œil nu. Donc j'en ai l'habitude, j'ai pris énormément de photos, surtout de par la route d'Arles. Je sais ce que l'on voit de la route d'Arles, qui est plus loin encore que ce que l'on voit de la route de Port-Saint-Louis-du-Rhône, et ce n'est fait que pour diminuer la vision de l'œil. Donc c'est vrai que ce n'est pas trop gênant. On ne le voit pas de Fos, on ne le voit pas de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Ce qui n'empêche que ça impacte l'œil, ça impacte la vision. On a deux petits réservoirs, on va en avoir un beaucoup plus gros. Et ça impactera la vision de l'œil de Monsieur tout-le-monde qui passera là-bas. C'est obligé, l'œil est porté dessus. Voilà ce que je voulais dire.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur MOUTET. Je pense que notre photographe, Monsieur BREBAN, est-ce vous qui avez pris les photos ?

Monsieur BREBAN

Non, non. Ce n'est pas moi qui ai pris les photos. Alors d'abord, je note bien votre remarque. C'est-à-dire que vous nous dites que ça ne devrait pas être plus bas. Je vais vérifier. Notre but n'est pas de minimiser. Je n'ai pas dit qu'il y avait moins d'impact visuel, plus, moins. J'ai dit : voilà ce que l'on
Fos-sur-Mer, le 14 octobre 2010

voit. C'est vrai que l'on confie cela à un bureau d'études. Je pense, j'espère qu'il l'a bien fait. On va le vérifier. Je reviendrai dans les prochaines séances pour vous dire effectivement la vision que l'on a. On veut montrer les choses telles qu'elles sont. On ne cherche pas à diminuer. C'est vrai que le réservoir est plus gros. Un réservoir de 160 000 mètres cubes est plus gros que deux petits réservoirs de 35 000 mètres cubes. Je vais vous donner les dimensions exactes du réservoir. Les dimensions sont de 90 mètres de diamètre, et donc de 53 mètres de hauteur, comme le réservoir actuel. Ce sont les dimensions.

Monsieur STEINER

Bien. Vous apporterez vos photos l'un et l'autre, et puis on comparera. Il y avait un monsieur dans la salle qui voulait la parole.

Monsieur ESCOUBET

Oui, Maurice ESCOUBET. Je voudrais si c'est possible que l'on puisse revenir sur la diapo que vous avez présentée. La première diapo.

Monsieur BREBAN

Oui, donc la première, on va vous la montrer. La première de la présentation ?

Monsieur ESCOUBET

Oui. Voilà, c'était celle-ci. Je vois une coloration de l'eau. Donc je voudrais savoir si c'était vous qui génériez toute cette pollution, qui est certainement à base de matière en suspension. Et l'autre question, j'avais une autre question, je pose la deuxième question cette fois-ci, parce que tout à l'heure, on ne m'a pas redonné la parole. La deuxième question est qu'à un moment donné, vous allez mettre en service une installation. Et votre autre installation fonctionnera encore. Donc vous aurez deux installations en fonctionnement, et je voulais savoir quelles précautions vous envisagiez à ce sujet.

Monsieur BREBAN

Je vais répondre à la première question. Donc effectivement, vous voyez sur la photo en bas à droite un aspect plus sombre. Ce n'est pas du tout la couleur de l'eau que vous voyez. C'est en fait que les fonds sont très hauts, c'est-à-dire qu'il n'y a pratiquement pas de fonds. Peut-on laisser la photo ? En fait, dans cette partie-là de la darse, il y a des gens qui marchent. Il y a très peu de profondeur. Et donc c'est le fond que vous voyez. Les sédiments que vous voyez. L'eau, c'est exactement la même. Il y a un effet d'eau très bleue sur la gauche et d'eau sombre sur la droite. Et c'est la profondeur qui donne cette couleur. Ce qu'a dit Christian MALACAN tout à l'heure, en termes de couleur, de rejets, ce n'est pas quelque chose que vous pouvez voir. C'est un petit peu de chlore qui est mis, un petit peu d'eau de javel qui est injectée, mais il n'y a pas d'autre rejet. On prend l'eau de mer, on la remet, il n'y a pas d'autre chose. Donc ça ne se voit pas, il n'y a pas de couleur particulière. Et là, c'est bien l'aspect du fond que vous voyez. Donc ça, c'est la première question.

La deuxième question, je ne m'en souviens plus, excusez-moi... Ah oui, la mise en service. Donc c'est un point important. C'est-à-dire qu'effectivement, on va continuer l'exploitation des deux petits réservoirs, et à un moment donné, on va mettre en exploitation le nouveau gros réservoir. Mais ça ne va pas se faire en un jour. Ça va se faire progressivement, et quand on commencera à remplir le nouveau réservoir, ça voudra dire qu'on le mettra en service, et donc on arrêtera les petits réservoirs. Donc je ne veux pas cacher qu'il y aura des mesures particulières d'exploitation qui seront examinées avec l'administration. A un moment donné, il y aura effectivement du gaz dans les petits réservoirs, et on commencera à mettre en service le troisième réservoir. Donc ce sont des choses que nous maîtrisons parfaitement, que nous avons l'habitude de faire. Effectivement, il y a des précautions à prendre, parce qu'il y a plus d'installations en service, mais ça demande des règles d'exploitation somme toute que nous maîtrisons bien.

Monsieur STEINER

Bien, merci. Y a-t-il une dernière question dans la salle ? Il y avait une question écrite. Elle n'est plus là, mais on aurait pu la traiter éventuellement. Voilà. La guerre des chiffres, ça va faire plaisir à Monsieur MEUNIER. La question, vous la voyez qui s'affiche, de Michel DUVAL de Fos-sur-Mer. *« Vous avez dit injecter 2,56 mètres cubes de javel par jour, qui sont rejetés dans la mer. Combien de mètres cubes d'eau prélevez-vous par jour pour ces 2,56 mètres cubes d'eau de javel ? »* Allez. Ça ressemble à un problème de robinet. A vous.

Monsieur MALACAN

Nous avons déjà fait les calculs, cela fait 300 000 mètres cubes d'eau de mer par jour. Et si vous multipliez, comme j'ai dit tout à l'heure, par 365, vous allez trouver 110 millions.

Monsieur STEINER

Je ne sais pas si Monsieur DUVAL est dans la salle. Non ? Non. C'était une question écrite. Il y a une main qui se lève encore là-bas ? Une deuxième.

Monsieur GARCIA, habitant de Fos-sur-Mer

Monsieur GARCIA de Fos-sur-Mer, habitant à Fos-sur-Mer et travaillant à Fos-sur-Mer. Si le projet devait être abandonné, où serait-il fait ? Etant donné que ce sont quand même des créations d'emplois. Ça crée des emplois. Si le projet, comme c'est un terminal qui a 40 ans, qui est en ferraille, si le projet est refusé, où sera-t-il fait ? S'il est refusé à Fos-sur-Mer. Parce qu'il y a beaucoup de contestations, mais l'emploi aujourd'hui est important. Tout le monde parle de contestation, mais je vois que personne ne parle de la vérité. Ça fera vivre beaucoup de monde pendant la construction, et beaucoup de monde pendant l'exploitation.

Monsieur STEINER

Merci. Monsieur BAVUZ ?

Monsieur BAVUZ

Alors effectivement, le projet, je pense qu'aujourd'hui on est en débat public pour recueillir l'avis du public quant au projet que propose Elengy en tant que maître d'ouvrage. Au bout du bout, effectivement, la CPDP rendra un rapport sur la façon dont s'est déroulé le débat. Et le maître d'ouvrage aura à se prononcer. La CPDP a deux mois pour rendre compte du débat, et le maître d'ouvrage a trois mois pour dire ce qu'il fait à l'issue de ce débat, comment il intègre ou non les remarques, les préconisations, les souhaits des différentes parties prenantes qui se sont exprimées. Ça, c'est la partie administrative. Effectivement, en parallèle, il y a notre projet. Et il faut qu'il y ait des clients. Aujourd'hui, on l'a dit, nous avons des capacités qui sont souscrites jusqu'en 2014 sur ce terminal. Au-delà, nous sommes en phase commerciale pour rechercher des clients. Il ne faut pas oublier que nous sommes sur une activité commerciale qui ne peut pas se développer sans qu'il y ait des clients qui aient souscrit des capacités dans ce terminal. Donc effectivement, ce processus se déroule de manière parallèle.

Nous sommes confiants dans l'aboutissement de cette discussion, comme je l'ai dit tout à l'heure, du fait qu'il y ait des navires. Et au bout du bout, effectivement, le maître d'ouvrage prendra sa décision au vu des remarques du public, suite à ce débat, et amènera ou pas, en fonction de son projet, en fonction de ce qui est possible, tout en restant économiquement viable pour ce qu'attendent les clients d'un service de regazéification d'un terminal. Donc il faudra trouver cet équilibre pour poursuivre. Maintenant, effectivement, s'il n'y a pas de clients, il n'y a pas de projet. Comme toute activité économique. On ne développera pas un projet sans client. Puisque, je veux dire, si on investit 430 millions d'euros, et c'est un investissement considérable, il faut bien que quelqu'un paye cet investissement. Parce qu'aujourd'hui, Gaz de France n'a jamais été... Je ne réponds pas à votre question, mais je n'ai pas d'autres réponses. Nous, on croit à notre projet. On ne se positionne pas dans le fait que l'on va l'abandonner. Donc je ne vais pas vous répondre que l'on va abandonner ce projet-là. On y croit, et on pense qu'on a la conviction de trouver des clients, par notre activité commerciale, par le sérieux de notre exploitation, par la fiabilité, la sécurité de notre exploitation. Et on pense modestement pouvoir convaincre de l'intérêt de notre projet. Donc on est porteur de ce projet. On y croit, et on veut le faire avancer. Donc je ne me positionne pas dans l'abandon de ce projet-là. Sinon je ne serai pas à le défendre à cette table.

Monsieur STEINER

Attendez d'avoir un micro.

Monsieur GARCIA

Vous êtes une entreprise française, Gaz de France, mais je ne parle pas de l'abandon. Mais je vois les difficultés qu'il y a pour pouvoir rénover. Vous ne faites qu'une rénovation, avec une extension. Le fait que le marché du gaz sera amené à se développer, c'est le marché du XXI^{ème} siècle, s'il n'y a plus de pétrole. Donc je parle par rapport aux emplois de nos gamins. Parce qu'il y a des gens qui sont à la retraite là. Moi j'en ai 45. Mais il y en a derrière qui aimeraient bien travailler et vivre en France.

Monsieur BAVUZ

Je suis complètement d'accord.

Monsieur GARCIA

C'est par rapport à ça. Je sais que vous êtes motivés pour le faire, c'est pour ça que vous êtes là. Mais c'est pour faire comprendre aux gens aussi que ça crée des emplois, et ça nous permet de vivre et de bouffer. C'est ce qui a permis à Fos-sur-Mer de se développer.

Monsieur BAVUZ

Je ne peux être que d'accord avec votre proposition.

Monsieur STEINER

D'accord. Bien. Une dernière question ? Puis nous allons passer à la suite de notre programme. Monsieur ?

Monsieur Philippe POMAR, adjoint au Maire de Fos-sur-Mer

Philippe POMAR, adjoint au Maire de Fos-sur-Mer. Plus qu'une question, ce sont plutôt deux remarques, par rapport aux propos de Monsieur BREBAN, qui ne sont pas forcément anodines. La première, vous en avez parlé aussi, de l'impact visuel. Simple anecdote pour certains, mais importante pour nous. Les petits bacs actuels, comme on a entendu, se voient depuis Cornillon. Cornillon, c'est la commune la plus éloignée de Ouest-Provence, à 30 kilomètres à peu près d'ici. Et on voit les bacs actuels. Alors qu'en sera-t-il effectivement du plus grand ? Il serait bon peut-être de nous présenter à la prochaine réunion une photo prise depuis Cornillon-Confoux avec le petit montage sur le nouveau bac, puisqu'on les voit depuis là-bas.

La deuxième est quand même moins anecdotique, et peut-être plus sérieuse. J'ai cru entendre tout à l'heure que depuis 38 ans d'exploitation, il n'y avait eu aucun incident qui ait eu un impact au-delà des grilles. Alors mes informations sont peut-être erronées, mais il me semble qu'il y a environ trois semaines, un mois, un incident relativement important s'est produit, qui a produit une purge. Il y a peut-être eu un impact atmosphérique à ce moment-là. C'est au-delà des limites du grillage de l'entreprise actuelle.

Monsieur STEINER

Merci. Pour le problème des photos, je crois que Monsieur MOUTET et Monsieur BREBAN résoudront le problème. Pour le reste, Monsieur BAVUZ ?

Monsieur BAVUZ

Effectivement, les photos je vais répondre. On a bien entendu ce qu'avait dit déjà Monsieur le Maire de Fos à une précédente réunion. Donc on est allés voir depuis. Et c'est vrai, je confirme que l'on
Fos-sur-Mer, le 14 octobre 2010

voit effectivement à l'œil nu. On nous l'a dit, on est allé vérifier, on a pris des photos, et on les voit. Et on les a disponibles. Donc on peut les présenter à la prochaine réunion. Elles ne sont pas disponibles là, mais on est bien allé vérifier. Si on peut présenter ces photos, on les a, vu depuis Cornillon-Confoux. Voilà effectivement ce que l'on voit depuis Cornillon-Confoux. C'est toujours pareil : l'œil humain voit en trois dimensions. Une photo, c'est en deux dimensions. Donc il y aura toujours une différence entre la photo et l'œil humain, par essence même. Donc voilà ce que l'on voit de Cornillon-Confoux, pris avec un 50 millimètres, qui est la focale à peu près de l'œil humain. Effectivement, on voit ça. On ne peut pas vous dire que l'on ne voit pas le terminal. Alors on verra ce que donne le réservoir supplémentaire. Donc on est allé vérifier, et on confirme qu'on voit le terminal depuis Cornillon-Confoux.

L'autre sujet, effectivement, peut-être de manière plus sérieuse, comme vous l'avez dit vous-même, il y a eu sur un méthanier qui était à quai au terminal de Tonkin il y a quelques semaines un problème d'avitaillement en fioul. Parce que les méthaniers, quand ils sont vides notamment, ont besoin de fioul lourd pour aller dans leurs escales techniques. Donc c'était un problème, et ça a été dit, qui ne concernait pas le GNL et qui aurait pu se produire sur n'importe quel avitaillement de n'importe quel navire, que ce soit un porte-container ou autres, situé à quai. Il s'avère que ça s'est passé quand il était à quai au terminal de Tonkin. Donc on ne le nie pas. Ce qu'on voulait simplement dire, c'est que ce n'était pas un problème lié au GNL. Et les opérations, c'est important de le dire, n'étaient pas sous l'autorité de Christian MALACAN et de ses équipes. C'est une opération qui est faite sous la responsabilité du commandant du navire. Donc les équipes d'exploitation du terminal ne sont pas concernées par cette opération.

Monsieur STEINER

Bien. Merci Monsieur BAVUZ. Oui, Monsieur MOUTET ? Avant de vous reprendre, il faudrait que l'avant-dernière personne qui a posé une question donne son nom aux hôtes. Elles vous ont demandé ? Parfait. Monsieur MOUTET, à vous.

Monsieur MOUTET

Je souhaiterais revenir quand même sur les incidents sur le Tonkin. Depuis 38 ans d'activité, il y a eu malheureusement des accidents avec des morts. C'est vrai que ce n'est pas sorti de l'enceinte du terminal, mais bon. A savoir le dernier gros incident qu'il y avait eu était l'incident en bas de la torchère. Le gaz accumulé dans le bas de la torchère a provoqué une explosion, et la porte est partie à plus de 30 mètres, si mes souvenirs sont bons, et s'est encastrée dans un bâtiment administratif. Sans heureusement faire de victime, mais ça aurait pu en faire. Et il y a quand même quelques années, si mes souvenirs sont bons, il y a quand même eu un mort sur une intervention sur un bac. Et il y en avait eu deux autres durant l'existence du terminal. Donc on ne peut pas dire quand même qu'il n'y a aucun risque sur le terminal.

Monsieur BAVUZ

Pour être clair effectivement la réponse à cette question-là. Ce que l'on a dit, c'est qu'il n'y avait jamais eu d'incident pour des tiers à l'extérieur du terminal. L'incident sur la torche, effectivement, on l'a signalé. D'ailleurs, si vous lisez le document du maître d'ouvrage, cet incident, on l'a signalé. Donc il ne s'agit pas de le cacher. On l'a fait figurer en toutes lettres dans le dossier du maître

d'ouvrage qui est disponible à l'entrée ou à la sortie de cette salle. Effectivement, nous sommes sur une installation industrielle. Nous tirons les enseignements des incidents que nous avons. Nous avons un système de management de la sécurité. Et cet incident, effectivement, a eu lieu. On a modifié la torche en conséquence, et cet incident n'a pas eu d'impact à l'extérieur du terminal. Quant aux situations que vous signalez, de morts sur le terminal, je n'en ai pas connaissance. Il y a un marin un jour qui est tombé d'une remorque. Il a été blessé gravement, parce qu'il véhiculait, et il est tombé de la remorque avec un tracteur. Mais des accidents industriels avec des morts sur le terminal, je ne suis pas depuis 40 ans sur le terminal, mais dans toutes nos statistiques, nous n'avons jamais eu de mort sur le terminal méthanier de Fos-Tonkin. Je peux vous le garantir. Je ne sais pas comment vous prouver le contraire, mais les plus anciens...

Monsieur MOUTET

C'était sur un bac, avec du GNL qui fuyait. Il est mort de froid.

Monsieur BAVUZ

Non. Il n'y en a jamais eu ; il y en a peut-être eu d'autres sur d'autres installations, mais il n'y a jamais eu ce type d'accident. On peut vous le garantir. C'est une certitude.

Monsieur MOUTET

Ça avait été dit en 2003 lors de l'enquête publique.

Monsieur BAVUZ

Ce que dit Alain GOY, qui est responsable du service technique d'Elengy, c'est que ça a effectivement eu lieu sur d'autres installations, à l'étranger, mais pas sur le terminal méthanier de Fos Tonkin, on peut vous le garantir.

Monsieur STEINER

Bien. On ne va pas vous mettre d'accord ce soir. Monsieur MOUTET, vous apportez éventuellement les preuves. C'est tout ce que l'on peut vous dire.

3. Interventions

Monsieur STEINER

Nous allons passer à la dernière partie de notre débat de ce soir. Je souhaiterais que Monsieur Reda SAKER, et Monsieur Robert ROZY, l'un étant délégué CGT d'Elengy, le second secrétaire de CHSCT des sites de Cavaou et de Tonkin, viennent témoigner sur scène. Et Monsieur MEUNIER. Nous ferons passer Monsieur SAKER et Monsieur ROZY en premier, Monsieur MEUNIER, parce que je crois qu'ils ont un emploi du temps très chargé ce soir.

Prenez place. Je vous ferai passer en dernier. On va libérer ces messieurs. Qui veut commencer ? Monsieur SAKER ? Monsieur ROZY ?

Monsieur Reda SAKER, délégué syndical CGT Elengy

Je vais commencer. Donc je me présente, je suis Reda SAKER, je suis le délégué syndical CGT d'Elengy, de toute l'entreprise Elengy, 430 salariés, 3 sites industriels, et le siège qui se trouve à Paris. Donc vous connaissez un petit peu l'actualité qui est sur la France en ce moment. Nous sommes très très pris en ce moment par la grève qui concerne les retraites. Donc grosse grosse actualité. On passe de grosses journées en ce moment sur le terminal.

Pour parler d'Elengy, parler du terminal de Fos Tonkin, moi ça fait le troisième débat auquel j'assiste. J'entends des contre-vérités, des bêtises. Monsieur MOUTET, des bêtises. Il n'y a pas eu de mort sur le terminal dû au gaz. Ce sont des bêtises. Nous, on est exploitant. Moi je suis exploitant. Ça va faire dix ans que je travaille pour GDF. J'ai fait 4 ans l'exploitant. Donc j'ai branché des navires, j'ai débranché des navires. J'ai fait des tournées sur le terminal. Voilà. Donc la sécurité du site, c'est notre métier de tous les jours. Moi j'ai des enfants, j'ai deux filles, j'habite à Istres, je suis né à Istres. J'ai 33 ans. Comme disait le Monsieur là-bas, il y a aussi le travail, il y a aussi le boulot, il y a tout ça qui entre en ligne de compte. Aujourd'hui, il y a près de 90 personnes qui travaillent sur le site. On a embauché beaucoup de nouveaux, des gens qui sortent des écoles, des gens qui étaient au chômage, grâce à la construction du terminal de Fos Cavaou. Tout ça, c'est important pour nous. Les agents de chez nous se posent beaucoup de questions sur l'avenir de Tonkin. 2014, c'est demain dans le monde industriel. Je vous avoue qu'aujourd'hui, personne n'a envie d'aller pointer au chômage. 150 familles disait le Directeur tout à l'heure. Ce n'est pas rien.

Pour ce qui est de l'environnement, moi j'ai travaillé à l'exploitation, et nous, les ostréiculteurs, on les faisait partir Monsieur MOUTET, parce qu'ils venaient chercher des moules sur les piles. Les moules que les Fosséens mangeaient aux Festives. Vous savez l'été. Et ça continue. Ne vous inquiétez pas. Ils viennent, on les fait partir, ils reviennent... Voilà. Non Monsieur, je ne peux pas vous laisser dire ça.

Monsieur STEINER

Pas de dialogue.

Monsieur SAKER

Il n'y en a pas de moins en moins. Il y en a toujours des moules, ils viennent les chercher. Quant aux poissons, il y en a aussi, il y en a encore, il y en aura encore. On est un site industriel. Là-dessus, on ne va pas vous mentir. On est un site industriel. On a un impact sur l'environnement. Un impact que l'on essaye de maîtriser, de réguler. Là-dessus, on ne peut pas vous inventer n'importe quoi. Le terminal de Tonkin, si mes souvenirs sont bons, personne à Fos ne devait le connaître, si ce ne sont les pêcheurs. On l'a connu grâce à quoi ? Grâce à Cavaou. Grâce à l'installation du terminal de Cavaou. On était les premiers à dire à notre Direction de ne pas l'installer là. Il y avait d'autres endroits peut-être pour l'installer, pour trouver une autre solution. On a été les premiers à leur dire. Voilà. Je peux vous assurer que nous, agents, on a souffert de cette image. En plus, on nous collait à l'incinérateur. On a souffert de cette image. Parce que malgré tout, comme disait le directeur, en

2009, quand il y a eu la neige, les gens de chez nous se sont astreints à venir travailler au travail, au péril de leur vie. Franchement, c'était au péril de leur vie pour venir assurer...

Vous rigolez ! Mais quand vous roulez avec 40 centimètres de neige, je suis désolé Monsieur, vous pouvez vous retrouver facilement dans une roubine. Quand vous ne voyez pas où est la roubine et où est la route, voilà. C'est ça notre quotidien. C'est ça notre quotidien. Après, vous pouvez en rire, mais c'est ça notre quotidien. Donc nous, on n'est pas des héros, mais on assure, on essaye d'assurer en tout cas l'approvisionnement de la France en gaz. On est un service public. On est une entreprise qui a été privatisée il n'y a pas très longtemps. On s'est battus contre la privatisation de notre entreprise, parce qu'on savait ce que ça allait provoquer. Regardez vos factures de gaz et d'électricité, vous voyez ce qu'est la privatisation. Voilà. Donc à un moment donné, nous on fait des choix. On a fait des choix personnels d'être dans ces entreprises-là. D'autres font d'autres choix. Travailler à Ascométal, travailler à Sollac, travailler à Arkéma, travailler au Port Autonome de Marseille. Défendre leur intérêt comme ils peuvent, comme ils le conçoivent. Voilà. On est dans une situation où le marché du travail est très compliqué, où c'est de plus en plus difficile de trouver des emplois. Il faut savoir aussi que si on regarde tous les lycées, tous les collèges qui nous entourent, l'apprentissage, on a Latécoère, on a le lycée Langevin, que des lycées techniques, le lycée Dursa. Tous ces gens-là, tous ces jeunes-là, demain, on les forme pour aller dans ces entreprises.

Monsieur SAKER est vivement pris à partie.

Monsieur STEINER

Laissez-le s'exprimer quand même.

Monsieur SAKER

Attendez. Attendez. Comment ça ça n'a rien à voir avec le débat ! Messieurs...

Monsieur STEINER

Si, c'est son quotidien. Un peu de respect Monsieur. Un peu de respect. Non, vous n'en avez pas. De toute façon, ce que vous pouvez dire maintenant n'est pas enregistré, vous n'avez pas eu la parole et vous n'avez pas de micro.

Monsieur SAKER

Si vous pensez que ce sont des âneries, je vous laisse le penser Monsieur.

Monsieur STEINER

On s'arrête là. Monsieur SAKER, soyez plus raisonnable...

Monsieur SAKER

Je suis raisonnable. Je suis raisonnable.

Monsieur STEINER

Absolument. Ah non, taisez-vous ! On laisse la parole à Monsieur ROZY peut-être.

Monsieur Robert ROZY, Secrétaire CHSCT des sites de Cavaou et Tonkin

Bonsoir. Je me présente, Robert ROZY, je suis un ancien de Tonkin. J'ai été embauché en 1982, à Tonkin. J'ai passé 18 ans à l'exploiter, donc l'usine je la connais, les marais à côté, je les connais. Les marais aujourd'hui sont de plus en plus sales. J'y vais quand même assez souvent. On trouve des matelas, des dépôts d'ordures. Il n'y a pas longtemps – mon chef il va peut-être un peu gueuler là-bas – je me suis permis d'envoyer une société qui fait le ménage chez nous pour aller ramasser : quelqu'un avait jeté sa salle de bain. Il y avait la cuvette des WC, il y avait la baignoire. Voilà aussi ce que l'on trouve dans la zone derrière Tonkin. Il faut le savoir.

Je suis aussi Sapeur-pompier volontaire, et régulièrement on intervient pour des incendies. Pour des voitures volées qui sont brûlées là-bas derrière. Tonkin c'est bien, c'est vrai qu'il y a la faune, la flore, les animaux et tout, mais ça devient un peu un dépotoir aussi. Et ça, il faut le savoir.

J'ai en charge aussi la sécurité incendie du terminal. Donc le feu, le secourisme, c'est mon métier. Monsieur MOUTET, il y a eu effectivement un mort, un jour à Tonkin. C'est un accident de travail. C'est un marin d'un bateau qui déchargeait les ordures entre le bateau et le parking pour évacuer ces ordures. Malheureusement pour lui, il était debout sur une remorque en tenant des poubelles à la main. En prenant une bosse, les poubelles se sont renversées. Lui est tombé dans la remorque, il est resté trois semaines dans le coma, il avait 32 ans, père de deux enfants. C'est vrai, il y a eu un mort un jour à Tonkin. Je peux vous le dire. Voilà. Après des morts par le gaz, je n'en connais pas.

Il y a beaucoup de questions. J'ai noté pas mal de trucs. Le chlore, oui, on en injecte dans l'eau. Monsieur MALACAN, je me permets de vous reprendre. L'eau que nous pompons n'est pas forcément de l'eau de mer. C'est aussi de l'eau qui arrive du canal du Rhône. Le canal du Rhône descend beaucoup de métaux lourds. On en a parlé. Je me rappelle il y a quelques années, j'avais aussi en charge les analyses d'eau. L'eau qui arrive du Rhône, on y trouve du plomb, du mercure, des trucs comme ça. Nous on la pompe, on la rejette dans la mer, et quelque part, ça se dépose aussi dans nos installations. Sur les installations qui servent à regazéifier le GNL, et ça nous fait pas mal de dégâts ces métaux lourds.

On rejette du chlore, oui. On est quand même surveillés. Il y a des organismes, il y a la police de l'eau, qui est gérée par la Préfecture, la DREAL maintenant, qui contrôle combien on rejette, la température de l'eau, tout ça. Les poissons, je peux vous dire que des moules, j'en ai mangé et j'en mange encore. Peut-être, c'est vrai qu'elles avalent du chlore. Mais elles ne sont pas plus mauvaises pour ça.

On a parlé de pourquoi il y a trois terminaux en France, pourquoi à Fos. A l'époque, avant Fos, il y avait un terminal qui était au Havre, qui était encore plus près qu'ici puisque ce terminal était presque dans la ville du Havre. Nous, le gaz qu'on reçoit, il arrive d'Algérie. Donc pour aller au Havre, il fallait que les bateaux contournent toute la côte espagnole, remontent toute la France, pour Fos-sur-Mer, le 14 octobre 2010

aller dans des pays qui sont loin de chez nous. Fos, c'est en face de l'Algérie, donc c'est vrai que les rotations sont assez rapides. Je pense que c'est aussi une question financière.

Voilà les questions que j'ai notées. Maintenant, je ne sais pas si vous avez des questions à poser ?

Monsieur STEINER

Oui, nous allons passer à la série de questions. Mais Monsieur MEUNIER ? On va écouter Monsieur MEUNIER avant. Rappelez-nous, Monsieur MEUNIER, qui vous êtes, pour ceux qui ne vous connaissent pas.

Monsieur MEUNIER

Bonsoir à nouveau à tout le monde. Romuald MEUNIER, je suis président de l'association MCTB Golfe de Fos environnement. Je suis venu ce soir pour vous relater ce que nous avons retenu de ce projet, et les conclusions que nous en tirons.

Donc si vous voulez bien présenter le Power Point que je vous ai amené, ce serait une bonne chose. Donc si vous passez sur la page suivante, vous verrez une déclaration préalable que j'ai tenu à vous faire, et donc que je vais vous lire.

« Concernant la ZIP de Fos et compte tenu des accumulations des risques technologiques de trafic routier, d'infrastructures et de rejets polluants, notre association demande comme à chaque fois que chaque nouveau projet, mais aussi ceux qui modifient les installations existantes, les améliorations ou les extensions, prévoient une réduction des impacts des installations. Les impacts visuels, on en a parlé, les rejets eau-air, on en a parlé, risques technologiques, bruit, odeur, et tout un tas d'autres que j'oublie sûrement. En effet, ces améliorations ne doivent pas être au seul bénéfice des industriels. L'emploi de nouvelles technologies doit toujours aller dans le sens de la réduction des impacts afin de respecter la qualité de vie de chacun, que ce soit les riverains ou les employés des entreprises. »

Voilà. Donc ce soir on parle du projet. D'abord, Tonkin, on estime que c'est une entreprise qui est remarquable puisqu'elle existe depuis 40 ans sur le lieu. Comme ça a été dit tout à l'heure, *a priori*, il n'y a jamais eu d'incident majeur. Donc tant mieux, et tant mieux que cette entreprise reste. Tant mieux que cette entreprise améliore ses installations. Ce ne peut être qu'un bien pour tout le monde.

Si on passe sur la page suivante, on va parler du projet. Alors le projet qu'est-ce que c'est ? C'est d'abord la suppression des deux réservoirs, et puis la création d'un autre réservoir pour remplacer ces deux là. Si le *slide* le présente comme ça, c'est inverse à la situation, mais c'était beaucoup plus visuel. C'est-à-dire qu'on va d'abord construire le nouveau réservoir et ensuite supprimer les deux petits.

La suite du projet, c'est aussi adapter l'apponnement, le quai d'apponnement. Et là, GDF nous propose un choix. Soit la création d'un nouveau quai puis la suppression de l'ancien, soit la modification du quai existant. Puisque ce choix existait, nous en avons retenu un. Il s'agit pour nous d'une préférence pour le remplacement du quai plutôt que l'aménagement du quai existant. Pourquoi ? C'est pour les trois raisons qui sont définies ici. C'est-à-dire qu'*a priori*, le dérangement de la faune et de la flore restera le même que ce soit pour l'aménagement du quai existant ou la création d'un nouveau. Mais par contre, la création d'un nouveau quai apportera plus de sécurité

pendant les moments de manutention. J'entends par là que sur le quai existant, si on fait un aménagement, il faudra faire côtoyer les aménagements et les opérations de manutention. Ce qui nous semble être *a priori* quelque chose de moins sécuritaire que la création d'un nouvel appontement, puis la destruction du premier.

Ensuite, on pense que la création ce de deuxième appontement, que vous voyez là sous la forme d'une ligne rouge, puis la suppression du quai existant, libérera une plus grande aire de retournement pour les navires. Et donc ça apportera une sécurité supplémentaire pour les navires qui sont amenés à arriver au Tonkin, mais aussi sur la zone 56 juste en face, qui est libre si je me souviens bien, pour laquelle le Port Autonome cherche un occupant.

Après l'appontement, nous avons regardé les réservoirs et la hauteur des réservoirs. Et là, on a eu une grosse surprise. On s'est aperçu que GDF ne prévoyait pas de réduction de l'impact visuel. On en a parlé tout à l'heure, mais on le retrouve aussi dans les documents, et là, c'est souligné. Vous avez les déclarations de GDF, qui disent que la hauteur du nouveau réservoir ne sera pas supérieure à la hauteur du réservoir existant. Et c'est le genre de raisonnement que l'on entend un petit peu trop souvent. Nous, ce que l'on voudrait entendre, c'est : « on va faire moins que ce qui existait ». Parce qu'on connaît tous les cumuls qu'il peut y avoir, notamment le cumul des infrastructures, et on voudrait qu'à chaque fois l'industriel fasse un effort. C'est ce qui était précisé en préalable. Alors pour vous donner un ordre d'idée, c'est un vieil ordre d'idée puisqu'en 2003 on avait le même, on en parlera tout à l'heure, Fos Tonkin, la citerne représentera 53 mètres de haut. 50 mètres de haut, c'est la hauteur du pont de Martigues. Ça vous donne une idée pour relativiser les choses. Donc cette question est récurrente. Elle est récurrente depuis longtemps. On l'a eue sur le Cavaou, on l'a actuellement sur les deux projets qui nous sont présentés, et on l'aura encore avec de nouveaux projets.

Le problème est que bien souvent, quand on accepte une situation comme celle-ci, on crée un précédent. Et puis ensuite, le nouvel industriel qui a envie de s'installer dit : « Attendez. Eux ont droit à une hauteur de 53 mètres, pourquoi pas nous ? Pourquoi ne pas faire plus ? » Et on va présenter 60 mètres. Donc c'est la peur que nous avons. Encore une fois, on constate que c'est récurrent. Pour vous rappeler ce que vous connaissez sans doute tous, c'est que généralement, dans vos habitations, dans les villes dans lesquelles vous habitez, il y a des règlements qui régissent vos rapports avec vos voisins. Ça s'appelle un POS. En tout cas ça régit les règlements des constructions. Vous ne risquez pas de vous retrouver avec un immeuble d'une hauteur aberrante à côté de chez vous. Généralement, bien entendu. Et là, il se trouve qu'à l'intérieur du port, il n'y a pas ce genre de règlement. Ou alors, on n'en a pas connaissance. Et c'est bien dans cette idée-là, qu'au fur et à mesure des années précédentes, lors des différents autres débats, nous avons demandé qu'il y ait un pacte de concertation mis en œuvre. Ce pacte de concertation, qui était mis en œuvre avec beaucoup d'intervenants, le Port Autonome lui-même, les industriels, les élus, les associations, les riverains, est toujours en attente de signature. Et on voit là un vieux document, il s'agit d'un article de presse, qui relatait que ce pacte de concertation était en attente de signature. Nous l'attendons toujours et on sollicite à ce sujet-là l'aide de la commission nationale du débat public pour nous aider à l'obtenir. Ce genre de règlement peut nous aider à mieux faire face aux nouvelles installations industrielles dans l'avenir. Donc je répète, je réitère cette demande.

Après les réservoirs, nous avons regardé le fonctionnement. Et tout à l'heure, ça a été très bien expliqué par Monsieur MALACAN. Je vais le reprendre avec mes propres mots. Ce genre d'industrie a un principe très simple. Elle stocke du GNL, du gaz liquide, à -170°. Et pour le renvoyer sur le réseau, elle a tout simplement besoin de le réchauffer. Les moyens de le réchauffer sont les trois moyens qui sont utilisés ou présentés ici. Tout à l'heure, on vous a parlé du circuit de

base. Alors je dis le circuit de base, parce que c'est dans l'ordre des préférences d'utilisation de GDF. Ils utilisent d'abord le circuit de base, et ensuite les autres. Donc d'abord ce circuit de base. GDF était très novateur en la matière à l'époque, et il l'est toujours puisqu'il semblerait qu'il n'y ait qu'une autre usine dans le monde qui utilise ce genre de procédé, c'est-à-dire donc un circuit fermé entre une industrie qui a besoin de chaleur et une autre qui a besoin de fraîcheur. Résultat, zéro rejet. Donc tant mieux pour nous, c'est parfait. Ensuite, GDF utilise un deuxième système de réchauffement, qui est l'utilisation de l'eau de mer. Donc eau du canal ou eau de mer, on considérera que c'est à peu près la même chose. En tout cas, c'est un pompage et un rejet après traitement des eaux par le chlore. Aujourd'hui donc, GDF Tonkin utilise 110 millions de mètres cubes à l'année. Ensuite, le dernier système de réchauffement, ce sont des vaporisateurs à combustion submergée. Il y en a neuf. Ils seront tous supprimés, et trois seulement seront remplacés. Alors entre parenthèses, c'est un qui aura la même puissance que trois anciens. Il reste tout de même qu'il en manque six. Et donc il y aura un déficit de production au moment où on en aura besoin, et ça va nous ramener sans doute sur les cumuls, puisque s'il y a un déficit au moment de la production, on va augmenter le pompage et les rejets d'eau de mer. Par conséquent, l'électro chloration ou l'utilisation de l'eau de javel.

Ici, je vous montre ce qui existe déjà dans la ZIP de Fos. Je ne sais pas si c'est très lisible pour vous, mais en tout cas il s'agit d'un *slide* de l'étude SOGREAH qui est présentée dans le projet Fos Faster. Et donc on voit que la prise Tonkin, ce sont 15 000 mètres cubes. Sollac, une de ses prises 19 000. Alors tout ça c'est par heure bien entendu. Ensuite, 10 000. 45 000. *Grosso modo*, on est à 89 000 pour Combigolfe. Et puis à cela il faut ajouter aussi le nouveau projet de Fos Faster, qui prévoit 60 000 mètres cubes heure. Le tout, je vous l'ai dit tout à l'heure, ça représente 270 000 mètres cubes. C'est énorme. 270 000 mètres cubes traités tous les jours. Pour ceux qui sont fâchés avec les chiffres, il y a peut-être un élément de référence qui vous permettra de comprendre : pour chaque réservoir qui est construit, celui-ci a besoin du double de son volume en eau chaque jour pour fonctionner. Pour vous donner un élément de référence visuel.

Après le fonctionnement, nous avons fait un bilan. Et le bilan, il est très vite fait pour les sujets qui nous intéressent. La hauteur des réservoirs n'est pas diminuée, on a bien entendu et on a bien lu sur les dossiers que le nouveau réservoir ne sera pas plus haut que l'ancien. Donc ça veut dire même hauteur. Et puis ensuite, les rejets d'eau chlorée ne seront pas réduits. Alors il y a peut-être une petite différence puisque tout à l'heure on a entendu des nouvelles pistes à suivre, ou en tout cas que compte suivre GDF à ce niveau-là. Mais le fait est qu'aujourd'hui, les rejets d'eau chlorée ne seront pas réduits.

Après le bilan, voici nos conclusions. On estime que si GDF améliore son outil de travail, c'est très bien. C'est très bien pour tout le monde. Il améliore en même temps la sécurité. Donc tant mieux. C'est parfait. Il n'y a rien à dire. Mais par contre, il faut qu'ils examinent les deux points que nous avons soulevés et puis ceux que d'autres auront soulevés bien entendu. En tout cas, GDF doit proposer des solutions pour calquer la hauteur du réservoir sur la hauteur maximum que nous avons définie à Cavaou, c'est-à-dire aux environ de 40 mètres. Et puis dernière chose, GDF devrait préciser quelles mesures seront prises pour réduire les rejets d'eau traitée. On en a obtenu tout à l'heure quelques-unes, mais nous aimerions avoir plus de détails.

Merci à vous.

Monsieur STEINER

Je pense que nous notre secrétaire général, Monsieur Frédéric AUCHER, a quelque chose à vous signaler concernant le pacte de concertation.

Monsieur Frédéric AUCHER, Secrétaire général

Merci. Simplement pour vous dire que la commission particulière, enfin le Président de la commission particulière et la commission nationale, travaillent actuellement avec le Port pour le pacte de concertation de 2004. Dans quelques jours, nous aurons quelques nouvelles à vous annoncer.

Monsieur MEUNIER

Je vous remercie de la précision. Je vous ai apporté dans le dossier que je vous ai déposé tout à l'heure la liste des destinataires pour la création du pacte de concertation. La liste initiale. Et donc il serait souhaitable que tout le monde soit au courant de ce genre de choses. Et qui plus est, je vous ai mis un exemplaire du pacte définitif que nous avons signé tous ensemble.

Monsieur STEINER

Bien. Merci Monsieur MEUNIER. Peut-être qu'avant de donner la parole à la salle, Monsieur BAVUZ ?

Monsieur BAVUZ

Je n'ai rien à ajouter de particulier, si ce n'est simplement quelques précisions sur le transparent de Monsieur. Ce que l'on voyait, ce n'était pas le rejet de chlore, c'est un générateur à mousse qui entre dans les process de sécurité. C'est simplement une petite précision sur les transparents qu'a présentés Monsieur MEUNIER. Sur le reste, je pense qu'il a décrit d'une autre façon notre projet. Et je pense que nos présentations liminaires ont apporté des éléments de réponse par avance. Donc je ne voudrais pas rajouter dans ce débat... Simplement apporter cette petite précision technique.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur BAVUZ.

4. Echanges avec la salle

Monsieur STEINER

Monsieur RAIMONDI, puis j'essayerai de ne pas oublier la réponse cette fois.

Monsieur RAIMONDI

Ce n'est pas une vraie question. Tout d'abord, vous dire le profond respect que les élus qui sont ici présents ont pour les syndicalistes et pour le travail qu'ils font, qui est un travail qui s'apparente effectivement aux droits de l'homme. Je comprends aussi que vous défendiez l'outil de travail, ça reste aussi bien évidemment le travail des syndicats. Mais il faut que vous compreniez que sur cette zone, la ville de Fos, ce sont 9 000 hectares, dont 7 000 hectares consacrés à la ZIP. A ces 7 000 hectares, vous devez ajouter l'emprise Esso, qui est hors ZIP, qui correspond à peu près à 500 hectares. Il ne reste donc d'espace pour les habitants que 1 500 hectares. Vous retirez à nouveau l'emprise routière et les étangs, qui sont magnifiques mais sur lesquels effectivement on ne va pas, et vous voyez effectivement ce qu'il reste à la commune. Ensuite, vous rajoutez – vous l'avez évoqué en début d'intervention – le premier traumatisme et la première attaque de cet équilibre qui existait dans le passé entre les populations et l'industrie. Je parle là bien sûr de Fos au Cavaou. J'entends souvent Fos Cavaou, Fos à Cavaou... c'est Fos au Cavaou pour les Fosséens. Retenez bien ça. Essayez au moins de respecter l'étymologie qui existe depuis toujours sur ce secteur. Une première attaque a été portée. Puis d'autres derrière. Puis pas mal d'installations, puis un manque évident de transparence de la part du Port Autonome. Et vous comprendrez les interventions qu'il y a eu dans la salle tout à l'heure. Parce qu'aujourd'hui, tous les dossiers restent épidermiques pour les habitants de cette zone.

Vous habitez Istres. Tant mieux. Istres a été construit en grande partie pour pouvoir accueillir effectivement les employés qui allaient travailler sur la zone d'Istres. Cependant, la ville de Fos a continué à s'agrandir. C'est peut-être un malheur, ce n'est peut-être pas comme ça que ça aurait dû se faire. Mais dans tous les cas, sachez que lorsque vous voyez les cercles PPI que l'on vous a présentés, demain vous verrez les cercles de danger. Encore une fois, GDF n'est pas compris dedans. Les cercles de danger couvrent aux trois quarts la ville de Fos. Donc là aussi, comprenez que les habitants puissent, à chaque fois que l'on parle de projets industriels, avoir un sentiment quelque part de rejet.

Concernant Fos Tonkin, très honnêtement, je ne pense pas que les gens qui sont dans la salle soient farouchement opposés à ce qu'effectivement l'usine continue à vivre. Et on sait très bien qu'une usine qui a 40 ans doit être renouvelée, pour le bien de tout le monde. D'abord pour les employés qui sont à l'intérieur, parce que les risques sont grands, même si les choses sont bien menées et la sécurité est certainement parfaite puisque vous l'avez évoqué tout à l'heure, le mort qu'il y a eu n'avait rien à voir avec tout ça. Mais là aussi, on est sur un débat, et donc effectivement, comme l'a fait Monsieur MEUNIER il y a quelques secondes, on est là pour essayer d'apporter notre pierre à l'édifice, de faire en sorte que si on peut diminuer les impacts, visuels ou sur l'environnement, on est bien là dans le sujet du débat.

Et j'en viens effectivement à l'intervention de Monsieur MEUNIER, pour dire que lors de ma première intervention, certes très tardive puisqu'il était plus de 23 heures 30 le soir de la première réunion, j'avais essayé de dire moi aussi quelles étaient les attentes. Les attentes sont bien sûr dans les rejets, parce que quoi qu'il en soit, encore une fois, le cumul est évident, et le cumul est grandissant sur cette zone industrielle. Alors certes, c'est vrai que c'est une industrie qui est « peu polluante » (on va mettre ça entre guillemets, quoi qu'il en soit). Parce que même si... Et j'ai du mal dans votre présentation. Vous présentez à nouveau une présentation en parallèle avec les autres. Je crois qu'il faut l'oublier ça. Parce qu'en filigrane, qu'est-ce qu'on entend quand vous faites cette présentation ? On entend que cette zone est déjà beaucoup polluée. Et nous, on ne pollue pas beaucoup. Ce n'est pas bien de présenter les choses comme ça, ce n'est pas bien de rappeler aux Fosséens que si demain ils meurent d'une quelconque maladie, vous n'y êtes pour pas grand-chose.

Ce n'est pas comme ça qu'il faut faire les choses. Là aussi, et Monsieur MEUNIER a encore une fois raison, il y a 40 ans, on avait des process qui étaient ce qu'ils étaient, on avait des pollutions qui étaient ce qu'elles étaient, et chaque industriel, à sa mesure et en fonction de la pollution qu'il amenait, a essayé de faire en sorte, effectivement, de réduire. Et bien, là, vous avez l'occasion de le faire, même encore une fois si c'est minime. Vous avez l'occasion de le faire, parce que vous allez recréer une nouvelle installation, et vous allez avoir l'opportunité effectivement de faire en sorte de réduire ces rejets. Donc essayez de le faire. Il faut partir dans ce sens.

Et puis je finirai par quelque chose qui m'a un petit peu choqué dans votre intervention Monsieur SAKER. Vous n'avez pas le droit de dire que les mytiliculteurs vont ramasser les moules pour aller les servir le lendemain aux Festines. Ce n'est pas bien. Ce n'est pas beau. Si quelques mytiliculteurs vont chercher quelques naissains de moules, c'est certainement pour les remettre en culture. Et quelques années après, lorsqu'elles ont fait leur vie dans un autre lieu, elles sont prêtes à la consommation, passées par les bacs de purification qui se trouvent à Carteau. Voilà la réalité des choses. Alors dire que c'est vendu aux Festines à Fos, je trouve ça un peu réducteur. Parce qu'à ce moment-là, c'est vendu aux Festines à Fos, et puis à Marignane, et puis à Istres et ailleurs. Parce qu'excusez-moi, à moins qu'ils aient vraiment l'intention de faire disparaître le Fosséen de base, je ne vois pas pourquoi les mytiliculteurs s'en prendraient exclusivement à nous.

Ensuite, et pour finir, vous êtes allés travailler par temps de neige. Et bien écoutez, vous avez pris cette responsabilité. D'autres ont pris d'autres responsabilités ce soir-là. Je sortais d'un accident très grave, avec des côtes toutes cassées, et je suis allé porter des couvertures ce même soir, dans la nuit. Effectivement, c'était tout noir, c'était tout bizarre, mais bon. Comme vous l'avez dit, nous ne sommes pas des héros, et quoi qu'il en soit, nous avons aussi des familles à nourrir, et c'est bien souvent ce qui guide notre action. Donc je vous demande de temporiser. Quoi qu'il en soit, il faut que vous preniez en compte la souffrance des habitants de Fos. Certes, encore une fois, ce n'est pas la faute à GDF Tonkin, ce n'est pas la faute à GDF en général, c'est la faute à un contexte, c'est la faute à un ensemble, et on a bien besoin effectivement de revenir à des choses plus normales.

Et puis je finirai sur le pacte. Parce que je n'étais pas présent, mais on m'a rapporté que j'avais été un petit peu attaqué par Monsieur MEUNIER, à la séance de Port-Saint-Louis, en disant que c'était René RAIMONDI qui avait effectivement fait capoter le pacte. Alors j'ai lu un article du 23 septembre, je devais déjà avoir... Je n'étais pas maire, mais je devais déjà avoir un pouvoir assez puissant à cette époque pour avoir fait capoter. Moi je vais vous dire ce qui a fait capoter. Effectivement, je me suis mis très en colère dans la dernière réunion que nous avons eue à Port-Saint-Louis, avec Monsieur PERONNET. Pourquoi étais-je en colère ? J'étais en colère parce qu'en même temps qu'on nous emmenait le texte du pacte, venait de sortir dans les journaux le matin même, le matin même, un article sur l'installation d'éoliennes à Fos-sur-Mer, et que le Port Autonome n'était venu présenter aucun dossier à la Ville de Fos, que c'était déjà sorti dans les journaux. De la même manière, on peut reprendre d'autres dossiers de la même teneur. On parle aujourd'hui de Fos Faster. Et bien cette fois-ci, j'étais maire, et le maire de Fos-sur-Mer a appris, apparemment par l'organe officiel du Port Autonome de l'époque, qui était La Provence, que l'on allait construire, un de ces quatre matins, un nouveau terminal méthanier. Donc moi, je reste effectivement très prudent sur ce que l'on va appeler demain le pacte de concertation. Parce que faire un pacte de concertation, c'est une chose. Mais il faut que tout le monde soit sincère. Et il faut que tout le monde, ensuite, respecte ces choses-là. Et quand j'ai entendu Monsieur SPAZZI tout à l'heure agiter à nouveau la langue de bois... Parce que la réponse qu'il a donnée à ma question ne me convient pas du tout. Du tout. Je mets en garde. Parce que si c'est simplement de créer un lobbying qui permettra effectivement d'apaiser, d'essayer d'apaiser sans nous donner les véritables

informations de ce qu'il se passe, ça ne marchera pas. Et si on se retranche comme on s'est toujours retranché au Port Autonome derrière le secret de l'instruction de dossier qu'il faut cacher parce qu'on ne sait jamais, vous comprenez, il ne faut pas en parler, ça reste... ça ne me conviendra pas. Quoi qu'il en soit. On nous a présenté, en conseil de surveillance, je le redis encore, des perspectives à 2013. Excusez-moi, mais 2013, c'est demain matin. Les perspectives 2013 sont déjà enclenchées et signées depuis déjà deux ans. Donc oui pour un pacte de concertation, mais encore une fois sincère et honnête de la part de tout le monde.

Merci

Applaudissements.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur le Maire. Je vais laisser la parole à... Monsieur MOUTET veut répondre je crois.

Monsieur MOUTET

Oui tout à fait. Tout à l'heure je me suis senti agressé personnellement en citant plusieurs fois mon nom, et je ne l'admets pas. Parce que le combat que je mène depuis 2003 en tant que président d'association, je l'ai toujours mené vis-à-vis de GDF. Non pas contre GDF, à l'époque, mais bien sur la situation du projet. Aujourd'hui, le combat qui est mené n'est pas contre Elengy, contre GDF, c'est pour essayer d'améliorer la situation que nous avons à l'heure d'aujourd'hui sur l'impact visuel, sur l'impact de la faune et la flore, sur l'impact dans la mer. C'est vraiment pour essayer de discuter dans le cadre du débat public, pour réduire tous ces impacts, et non pas pour faire fermer ou envisager une réduction de GDF.

Ce que je veux préciser aussi, c'est que c'est bien entendu le doublement des années à venir pour GDF au Tonkin, pour vingt ans, et ce sera le même nombre de travailleurs qu'il y aura pour vingt ans dessus. Ce n'est pas augmenter le niveau d'ouvriers sur GDF le Tonkin. C'est pour préserver le nombre d'ouvriers. Ça, on l'a très bien compris. Et je ne suis pas là pour diminuer le nombre d'ouvriers ou faire fermer, mais bien pour améliorer l'agression que l'on a sur toutes les industries.

Ce que je voulais dire aussi, ce que nous a présenté Romuald MEUNIER tout à l'heure, j'aimerais comparer sa carte avec le quai qui est prévu d'être refait, et la carte que GDF a montrée, avec l'implantation du nouveau quai. Parce que je crois que la situation n'est pas du tout la même. C'est beaucoup plus loin je vais dire sur la partie est de l'emplacement. Et ça impacterait beaucoup plus la frayère dont je parlais tout à l'heure, qui est quand même très importante au sein de ce bassin. Voilà, on voit que celle-là est face au chemin. Et le quai qui doit être construit, je crois si mes souvenirs sont bons, est plus loin vers l'est.

Monsieur BREBAN

Je crois que le mieux est de le voir, parce qu'on a effectivement une diapositive qui va montrer l'emplacement du nouveau quai. Voilà le nouveau quai. Malheureusement, peut-être que l'on ne voit pas très bien là-dessus la position. Donc on pourra vous la repréciser ultérieurement pour qu'on vous donne le vrai positionnement. C'est peut-être un peu plus à l'est, mais c'est assez proche.

Monsieur MOUTET

Ça montre bien quand même où sont les frayères. L'eau vient jusqu'à... Revenez sur la précédente.

Monsieur STEINER

Pas de dialogue comme ça. Posez une question, puis réponse.

Monsieur MOUTET

C'est la situation que je veux montrer. L'eau vient jusqu'au chemin blanc, et toute cette partie marron que l'on voit par rapport au bleu de la profondeur, ce sont les frayères des poissons, où viennent pondre les poissons. Donc ce serait complètement anéantir, je vais dire, cette situation, à cet emplacement.

Par contre, le problème de dangerosité par rapport au quai dont parlait Monsieur MEUNIER, c'est aux aménageurs de régler ce problème. Ce n'est pas à nous de dire qu'un nouveau quai assurerait la sécurité de l'autre. Je pense que ceux qui savent faire, en refaisant un quai... Au Cavaou, il a été refait, les bras de déchargement ont été refaits, sans faire quoi que ce soit au quai.

Et je voulais demander aussi à Elengy si les bras de déchargement, les nouveaux bras de déchargement qu'il y a à Fos Cavaou, sont de la même sorte que celle présentée par Monsieur BREBAN, si c'est la même sorte de bras, qui sont à déconnexion rapide.

Monsieur STEINER

Monsieur BAVUZ, deux mots ?

Monsieur BAVUZ

Oui, deux mots. Déjà, pour la dernière question, pour confirmer qu'à Cavaou, c'est bien ce type de bras qui est installé, puisque tous les bras modernes sont faits comme ça. Puis pour répondre à votre question, pour rénover l'appontement en place, il faudra prendre certaines précautions, et avoir des courtes périodes, une, deux ou trois fois trois semaines, pour des choses qui ne pourront pas être faites pour la rénovation pendant l'exploitation commerciale. Mais limité à des courtes périodes pour pouvoir faire ces travaux-là. Donc effectivement, il faut intégrer, puisqu'on a dit qu'il fallait maintenir l'exploitation, tout en rénovant, quelques contraintes particulières que l'on pourra programmer vis-à-vis de nos clients et des périodes limitées dans le temps. C'est bien une dimension que l'on a intégrée pour faire nos interventions en sécurité.

Monsieur STEINER

Merci Monsieur BAVUZ. Oui, je vous ai bien vu, j'aimerais laisser la parole...

Monsieur SAKER

J'aimerais répondre au Maire de Fos.

Monsieur STEINER

Brièvement, parce qu'on est vraiment en retard.

Monsieur SAKER

Brièvement. Avant d'être salarié on est citoyen. Il y a des Fosséens qui travaillent sur le terminal, il y a des Istréens. Manque de pot, mes parents ont décidé d'habiter à Istres. Voilà. Mais sachez qu'avant tout on est citoyen, on est administré. Voilà. D'accord ?

Monsieur STEINER

Il y avait une main qui s'est levée, ce sera la dernière, parce que nous sommes déjà très en retard.

Monsieur GARCIA

Alors je voulais parler à Monsieur MEUNIER par rapport à la hauteur des cuves. Donc si on prend... Je tiens à remercier Monsieur le Maire qui n'a pas du tout été contre le projet Ikea, qui est un projet qui est très haut. Le bâtiment, on le voit depuis la Fossette. Tout le monde le voit. Un rond-point a été créé pour ce projet. Donc aujourd'hui, faire un plat... Le DPF a monté quatre fois ses cuves de hauteur. Ça veut dire que ça a commencé à 15 mètres, aujourd'hui ils sont à 25 mètres. Ou 26 mètres, ou 30 mètres. Tandis que dans le gaz, je ne pense pas que ce soit possible de monter. Sinon on le ferait. Ils ont commencé petit, et tous les trois ans, ils remontent les cuves. Vous pouvez le voir, ils sont en train de faire des travaux, en passant par le pont d'Arcelor.

Monsieur STEINER

Merci. Monsieur MEUNIER ? Deux mots, vraiment.

Monsieur MEUNIER

Oui, je remercie l'intervention de ce monsieur. Ça justifie bien l'urgence et le besoin de créer une réglementation. Chacun peut construire ce qu'il veut et à n'importe quelle hauteur, et on se retrouve dans chacun des projets à être obligé de répéter les mêmes questions, les mêmes problèmes. Encore une fois, ce sont des questions récurrentes.

Tout à l'heure, Monsieur RAIMONDI a parlé du pacte, et j'apprécie les précisions qu'il a données. Je voudrais moi préciser aussi autre chose, c'est que je préfère avoir un point de vue résolument optimiste sur l'avenir de nos rapports entre les industriels et le Port Autonome, avec les riverains et les associations. Je crois que ce qu'il se passe depuis 4 ou 5 ans, ou en tout cas depuis 2003 me donne raison. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, ce débat existe, et s'il n'y avait pas eu cette volonté des

uns ou des autres, il n'existerait pas. Donc encore une fois, j'observe un point de vue résolument optimiste pour que nos rapports s'arrangent.

Et pour finir sur le projet des éoliennes, c'était le projet Opale. Et celui-ci a depuis complètement capoté, puisqu'il y a eu une notice ministérielle qui interdit la construction d'éoliennes dans un rayon de 30 kilomètres autour de la base aérienne d'Istres.

Voilà.

Monsieur STEINER

Merci. C'était plus que deux mots. Avez-vous quelque chose à ajouter ? Deux mots aussi.

Monsieur BAVUZ

Deux mots. Je pense que l'on a un peu progressé dans le débat ce soir, même si toutes les réponses n'ont pas été apportées. Il y a encore une réunion importante, qui est celle du 4 novembre, où d'autres points de vue seront apportés. Peut-être des points de vue plus experts que ce que nous avons pu faire en tant que porteurs du projet. Et puis d'autres réunions sur le chantier, donc je vous invite à poursuivre ce débat dans ces réunions supplémentaires qui arriveront.

Je vous remercie.

IV. Clôture de la réunion

Monsieur STEINER

Nous voici au terme de notre réunion. Nous sommes un peu plus informés, comme l'a dit Monsieur BAVUZ, sur ce projet Fos Tonkin. Merci à tous les intervenants qui se sont succédés sur la scène, et qui auront permis je l'espère à chacun de mieux appréhender les travaux de réhabilitation du terminal de Tonkin pour lui permettre une prolongation de son exploitation. Encore merci à vous tous ici, public, de votre participation. J'espère que chacun d'entre vous a pu s'exprimer comme il l'avait souhaité, et a pu recevoir une réponse à ses interrogations. Il est toujours possible, je vous le rappelle, de poursuivre cette réunion grâce aux questions écrites que vous pouvez rédiger en utilisant les cartes T reçues dans votre boîte à lettre, ou les imprimés mis à disposition dans cette salle, ou encore *via* le site internet.

Quelques points importants qui émergent de cette réunion : il y a d'abord de grosses interrogations sur les risques industriels, la pollution, les rejets chlorés, entre autres, et de grosses attentes sur la stratégie à long terme d'aménagement, les espaces libérés.

Je vous rappelle que la prochaine réunion sera la deuxième réunion spécifique du projet Fos Faster – ça ne nous concerne pas directement là – sur la biodiversité marine et les usages de la mer. Elle aura lieu le 21 octobre, c'est-à-dire la semaine prochaine, salle Gagarine à Port-de-Bouc.

Je vous donne enfin, et j'en aurai terminé, des nouvelles de nos activités. Nous avons reçu la contribution de quatre cahiers d'acteur. Deux pour chaque projet, Faster et Tonkin. Nous avons reçu

66 questions écrites. Vous pouvez découvrir les premières réponses sur le site de débat public dédié à chacun des projets, tout comme vous pouvez prendre connaissance des 13 avis dans ce dossier.

Sites dont le succès ne se dément pas. Ce soir, nous comptabilisons 3 685 connexions effectuées depuis l'ouverture du site, 15 839 pages lues depuis le lancement du débat en ce qui concerne Fos Faster. 3 211 connexions effectuées pour Tonkin, 12 164 pages lues depuis le lancement du débat.

J'en ai terminé. Je vous invite à nous retrouver autour d'un pot amical. Je ne sais pas s'il est au fond de la salle ou à l'entrée. Il est à côté me dit-on. Nous pourrions continuer d'une façon plus décontractée et plus conviviale à discuter sur ce projet.

Encore merci à tous.

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

Index

Nous vous signalons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms et sigle suivants :

lycée Dursa, 42