

Réunion thématique Fos Tonkin

Le chantier et les modalités de l'après débat

Synthèse

Date et heure : 25 novembre 2010 à 19 heures

Lieu : Salle Gagarine à Port-de-Bouc

Durée : 3 heures 55

Participants : Environ 50 personnes

I. Ouverture

Madame Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI, Maire de Port-de-Bouc, est heureuse d'accueillir la CNDP dans la salle Gagarine, lieu de rassemblement de la ville. Elle regrette la faible participation à cette concertation, qui ne reflète pas l'intérêt des habitants pour ce projet. Port-de-Bouc accueille les populations salariées de la zone de Fos-sur-Mer, et à ce titre, la ville s'intéresse aux problèmes sanitaires générés par les chantiers. Il importe de les prendre en compte dès la concertation.

Monsieur Antoine DUBOUT, Président de la Commission Particulière du Débat Public, indique que le cycle de débat public thématique se termine avec cette réunion qui doit permettre d'aborder le déroulement du chantier et l'après débat public. Le chantier en question n'est pas anodin, car il perturbera la vie des populations pendant trois à quatre ans.

Monsieur Georges JAIS, membre de la CPDP Fos Tonkin, rappelle les règles à respecter pour la bonne tenue des réunions.

II. Première partie – Le déroulement du chantier

Monsieur DUBOUT estime que la problématique routière, qui était déjà d'actualité lors du projet 2XL, devra être traitée dans son intégralité. Il importe d'obtenir des engagements de la part de l'Etat, du Département et du GPMM sur la remise en état des routes et l'extension du réseau routier.

1. Présentation par le maître d'ouvrage Fos Tonkin : sur terre et dans la darse

Monsieur Pierre BREBAN, Directeur du projet Elengy, rappelle que le terminal de Fos Tonkin a été mis en service en 1972, en complète synergie avec l'usine d'Air Liquide. Aujourd'hui, l'ambition est de prolonger de 20 ans son exploitation en maintenant sa capacité d'émission et en augmentant sa capacité de stockage grâce à la construction d'un nouveau réservoir.

Le chantier se déroulera en quatre phases : la préparation du site (6 mois) ; la construction des fondations du réservoir (6 mois) ; la construction du réservoir et des installations procédés (21 mois) ; le raccordement au site existant, les épreuves et le démarrage (7 mois). Durant les 40 mois que durera le chantier, le terminal continuera à fonctionner. La dernière étape consistera à démanteler les anciens réservoirs.

Au moment de la construction, les effectifs pourront atteindre 400 personnes, dont la moitié consacrée au réservoir. S'agissant du trafic, le nombre de camions sera le plus important durant les phases de préparation du site et de démantèlement des anciens réservoirs. Un plan prévisionnel de circulation poids lourds a donc été envisagé.

Le chantier comprendra également une partie maritime puisqu'il sera nécessaire soit de rénover le ponton existant (20 mois de travaux seront nécessaires), soit de construire un nouveau ponton (six mois de dragage supplémentaires devront alors être réalisés).

En termes d'organisation du chantier, Elengy a choisi de lancer un appel d'offre pour la construction du réservoir, et de conserver la responsabilité des autres travaux. Un travail est nécessaire en amont pour identifier les compétences disponibles localement.

Monsieur Christian MALACAN, Directeur des sites Elengy Fos-sur-Mer, aborde la problématique de la sécurité du chantier. Il importe d'assurer la sécurité de l'exploitation habituelle, mais également celle des entreprises venant quotidiennement sur le chantier. Des plans de prévention seront rédigés avec chacune des entreprises, et un plan général de sécurité sera établi. Il convient de souligner que la parcelle est serait la plus propice au maintien d'un haut niveau de sécurité sur le site.

2. Echanges avec la salle

Monsieur Frédéric SERRE, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône, s'interroge sur la provenance des matériaux nécessaires à la préparation du site et sur le lieu d'évacuation des déchets.

Monsieur BREBAN répond qu'il ne sait pas encore d'où viendront les quelques milliers de mètres cubes de matériaux nécessaires. Il précise que l'évacuation des déchets ne constitue pas un point critique du chantier.

Monsieur Romuald MEUNIER, Président de l'association MCTB Golfe de Fos environnement, souhaite savoir si certaines évacuations de matière pourraient intéresser Fos Faster.

Monsieur DUBOUT précise que les deux projets ne sont ni alternatifs, ni liés l'un à l'autre.

Monsieur BREBAN répond qu'il s'agira surtout de retirer des végétaux et d'apporter du remblai : il semble difficile d'organiser une synergie avec Fos Faster à ce niveau.

Monsieur MEUNIER demande si le maître d'œuvre sera obligé de prendre des engagements quant à l'emploi de main-d'œuvre locale.

Monsieur Gilles BAVUZ, Directeur technique Elengy, souligne la nécessité d'anticiper les besoins en compétences et d'identifier celles qui pourraient être utilisées par le maître d'œuvre.

Monsieur DUBOUT ajoute qu'il est également possible d'imposer des contraintes dans un contrat clé en main.

Madame FERNANDEZ-PEDINIELLI demande des précisions sur l'emploi de main-d'œuvre locale et sur les conditions de travail constatées sur les chantiers de cette envergure.

Monsieur BREBAN indique être en relation avec la maison de l'emploi de Fos-sur-Mer. S'agissant des conditions de travail, des analyses sont menées à chaque accident ou presque accident constatés sur les chantiers afin d'améliorer la sécurité.

Madame Anne-Laure FAUGERE, Europe Ecologie, note qu'il est prévu de valoriser les matériaux issus du démantèlement des deux cuves. Elle souhaite savoir s'il est possible d'envisager plus globalement un chantier industriel à faible nuisance.

Monsieur BREBAN affirme que telle est la volonté d'Elengy sur ses différents chantiers, en termes de consommation d'énergie, d'utilisation de l'eau, ou encore de tri des déchets.

Monsieur BAVUZ précise que l'étude d'impact reviendra sur ces problématiques.

Monsieur René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, revient sur la problématique du dragage. Il importe de déterminer rapidement les tonnages à draguer pour la construction et pour la rénovation, sachant que le dossier de dragage pourrait ne pas aboutir.

Monsieur BREBAN indique qu'en cas de construction d'un nouveau ponton, 400 000 mètres cubes de matériaux devront être enlevés. En cas de rénovation du ponton, aucun dragage ne sera nécessaire.

Monsieur Daniel MOUTET, habitant de Fos-sur-Mer, craint que le nombre de rotations de camions ne soit sous-estimé, notamment au vu des matériaux issus du démantèlement des réservoirs à évacuer.

Monsieur BREBAN affirme que les données sont correctes, et précise que le démantèlement de ce type de réservoir ne pose aucun problème.

Monsieur MOUTET juge indispensable de réaliser des travaux d'infrastructures routières pour désengorger les axes entourant Fos-sur-Mer.

Monsieur DUBOUT s'interroge sur l'utilisation des terrains libérés par le démantèlement des réservoirs.

Monsieur BAVUZ répond que pourront être développées des synergies supplémentaires autour de la valorisation du CO₂ ou de la production d'énergie.

Monsieur MEUNIER demande si des formations sont prévues pour adapter les compétences locales aux besoins du chantier.

Monsieur BAVUZ répète qu'un travail est déjà engagé avec les services de l'emploi, mais souligne que le chantier ne débutera qu'en 2013. Des pistes sont toutefois étudiées pour former sur certaines compétences spécifiques.

Monsieur SERRE souligne la nécessité de ne pas terminer les travaux de stabilisation durant une période très sèche.

Pierre BREBAN affirme que les problématiques de la tenue des sols et des vents sont prises en compte.

3. Interventions

Madame Florence RIVET, Géologue risque BRGM, propose de présenter le contexte sismo-tectonique de la région. Elle indique qu'un séisme est une rupture d'une cassure ou d'une faille dans l'écorce terrestre, et que son intensité exprime les effets ressentis par la population.

Le bassin méditerranéen est un lieu de rencontre entre deux grandes plaques (Afrique et Eurasie), ce qui a une influence sur le sud-est de la France. Pour autant, la région de Fos-sur-Mer est qualifiée de région à sismicité modérée, dans laquelle 40 séismes historiques d'intensité supérieure à V ont été recensés dans un rayon inférieur à 100 kilomètres.

Madame Monique TERRIER, Experte nationale BRGM, indique que la faille active la plus proche de Fos-sur-Mer est la faille arlésienne. Elle est cependant moins active que des failles plus éloignées telles que les systèmes de failles de Salon-Cavaillon, de la Fare et d'Aix-Eguilles ou que la faille de la Trévaresse.

Monsieur Marc DEL CORSO, habitant de Fos-sur-Mer, s'interroge sur le nouveau tracé de la faille active de Salon-Cavaillon et sur la microsismicité.

Madame TERRIER explique qu'il existe de nombreuses failles actives, dont certaines ont pu être reliées à la faille de Salon grâce à des études récentes. Par ailleurs, les séismes de très faible magnitude sont fréquents, et peuvent difficilement être rattachés à une faille précise.

Monsieur MOUTET rappelle qu'en 2003 la société Elengy a été obligée par le Préfet de consolider sa construction à cause de l'existence d'une faille dans le Golfe de Fos. Il est donc inconcevable qu'elle s'arrête aujourd'hui au nord d'Istres.

Madame TERRIER répond qu'en 2003 l'évaluation avait été menée sur la base de la faille de la Trévaresse. Or, en 2005, il est apparu que des failles comparables étaient situées plus au sud. De nouveaux calculs de dimensionnement ont donc été nécessaires et ont contraint certains industriels à revoir leurs installations.

4. Table ronde

Monsieur Philippe BLANC, responsable d'opération desserte du GPMM au service transport infrastructures à la DREAL, indique que le domaine d'intervention de l'Etat n'a cessé de se réduire dans le secteur routier. Désormais, la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement sur le réseau routier national est assurée localement par les DREAL.

Les années 1970 ont vu la mise en place de la ZIP de Fos-sur-Mer et le développement du réseau routier. Aujourd'hui, cette ZIP est insuffisamment desservie et deux des trois axes de l'hinterland du port posent problème et méritent d'être améliorés : l'axe en direction du couloir rhodanien et l'axe en direction du sud-est. Par ailleurs, les projets routiers prévoient d'assurer la desserte à partir de deux points d'accès, à savoir le carrefour de la Fossette et le carrefour Saint-Gervais. Ainsi, le PDMI PACA 2009-2014 et le SNIT permettront d'améliorer la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer.

Monsieur RAIMONDI déplore le manque de concertation dans ces projets décidés unilatéralement par l'Etat, qui s'est pourtant débarrassé de ses compétences en matière routière.

Monsieur Michel SPAGNULO, Directeur des routes du Conseil général, indique que la RD 268 a pour fonction de désenclaver Port-Saint-Louis et de desservir le bassin de la ZIP. Le trafic y est modéré, mais le taux de poids lourds y est de 30 % : ainsi, la chaussée est dégradée, des accidents surviennent fréquemment aux carrefours, l'exploitation est difficile lors des chantiers, et à terme, la capacité sera insuffisante. Des projets sont actuellement envisagés tels que la mise à 2x2 voies de la chaussée entre la Fossette et Mât de Ricca ; l'intégration et la mise en cohérence des différents carrefours ; la prise en compte des modes doux, des deux roues motorisés et des transports en commun. Ces projets devront s'accompagner de la prise en compte du projet darse 2 du GPMM et de la mise en cohérence avec l'échangeur de la Fossette et le schéma de desserte autoroutière.

Un tel projet aurait un coût de 40 millions d'euros et s'étalerait jusqu'en 2017. Une intervention urgente d'entretien et de renforcement de la structure de chaussée dans les emprises actuelles est donc nécessaire, ainsi que l'aménagement des carrefours d'accès à la zone portuaire. Les premiers travaux seront ainsi engagés fin 2011, pour un montant de 14 millions d'euros.

Monsieur Jean-Marc GRINO, Chef du département environnement et aménagement GPMM, indique que les actions du port portent sur le raccord de ses infrastructures avec le système routier national et départemental (d'importants efforts sont engagés pour faciliter les connexions) et sur la gestion du réseau routier de la ZIP. Les projets envisagés seront proposés à la validation du Conseil de surveillance.

Monsieur Yvon FONTAINE, Président de l'association de défense des riverains de la RN 568, présente un historique de la RN 568, et indique que dès la fin des années 1990, les nuisances sonores deviennent insupportables. Des écrans acoustiques sont construits, mais la limitation de vitesse est ensuite augmentée à 110 kilomètres/heure : sous la pression des riverains, des engagements sont pris pour la réduire à 90 kilomètres/heure, sans effet jusqu'à présent. De plus, la circulation des poids lourds est importante, avec toutes les nuisances et les risques que cela génère. Il est donc souhaitable que les poids lourds du chantier empruntent les routes du port autonome et non le réseau routier national.

Monsieur DUBOUT souhaite obtenir une réponse de la part des représentants de l'Etat quant à la problématique de la limitation de vitesse.

5. Echanges avec la salle

Monsieur XENIDES, habitant de Port-de-Bouc, rappelle qu'initialement, la RN 568 n'était prévue que pour 8 000 véhicules par jour. Il est incompréhensible de constater que rien n'est fait pour limiter le trafic.

Monsieur MEUNIER juge scandaleux les projets présentés par Monsieur Blanc, qui ne sont pas à la hauteur des enjeux et ne sont basés sur aucune consultation. Les décisions prises sont pourtant lourdes de conséquences pour les habitants des communes du secteur.

Monsieur BLANC affirme que l'Etat prend en compte les avis des riverains en engageant des débats et des concertations publiques. Par ailleurs, l'Etat investit de l'argent pour améliorer ces dessertes, en fonction de certaines priorités.

Monsieur MOUTET estime que les débats publics ne servent à rien si les travaux prévus ne sont pas engagés. S'il le faut, les habitants de Fos-sur-Mer organiseront des actions musclées pour se faire entendre.

Madame FERNANDEZ-PEDINIELLI confirme que l'Etat doit prendre en compte les réalités locales, car les projets impactent la vie quotidienne des riverains. Le contournement de Martigues devrait être réalisé avant le début des travaux, afin de limiter le trafic des poids lourds sur la zone. En outre, une stratégie cohérente entre l'hinterland et le développement urbain des villes avoisinante est nécessaire.

Monsieur DUBOUT précise que le débat public porte sur deux investissements portuaires, qui impactent les accès routiers. Son objectif n'est pas de se prononcer sur l'aménagement du port. Cependant, les rapporteurs peuvent faire remonter ces doléances.

Monsieur MEUNIER affirme que les Fosséens n'ont jamais été consultés sur un éventuel projet de contournement de Fos-sur-Mer. Ils pourraient pourtant permettre d'améliorer les projets routiers envisagés.

Monsieur RAIMONDI estime que la concertation ne consiste pas à proposer des projets déjà arrêtés. Par ailleurs, 18 millions d'euros sont largement insuffisants pour réaliser le contournement de Martigues. Enfin, des aménagements seraient nécessaires pour sécuriser la RN 568, empruntée par de nombreux camions.

III. Deuxième partie – L'après débat public

1. Présentation par le maître d'ouvrage, Fos Tonkin

Monsieur BAVUZ indique que le débat public se clôturera le 14 décembre. La CPDP fera ensuite son compte-rendu, et le maître d'ouvrage disposera de trois mois pour dire ce qu'il advient du projet. Si le projet se poursuit, une enquête publique sera nécessaire.

Selon l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, modifié le 12 juillet 2010, « *Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet informe la Commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de leur évaluation* ».

Afin de poursuivre la concertation, le maître d'ouvrage propose de mettre en place une Commission locale d'information et d'échanges (CLIE) commune aux deux terminaux méthaniers exploités par Elengy à Fos-sur-Mer et d'intégrer Port-Saint-Louis-du-Rhône dans les circuits de communication. Il s'engage également à faire vivre le site Internet du projet en offrant la possibilité d'un système de questions/réponses ; à diffuser une lettre d'information auprès des habitants des communes de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis ; à organiser une réunion publique avant l'enquête publique ; à désigner un interlocuteur privilégié ; et à présenter l'évolution du projet aux instances *ad hoc*.

Monsieur MEUNIER demande des précisions sur le site internet et sur le principe de questions/réponses.

Monsieur BAVUZ répond qu'il s'agit du site internet d'Elengy qui permettra de communiquer des informations sur le projet. Toute personne posant une question recevra une réponse, qui pourrait être rendue publique.

Monsieur DUBOUT ajoute que le site de la CPDP restera consultable un an après le débat, mais ne sera plus interactif.

Monsieur DEL CORSO demande si une étude a été menée sur les procédés de synergies qui permettraient de diminuer les rejets d'eau de mer, et si les avancées pourraient être communiquées *via* le site internet.

Monsieur BAVUZ estime que la future CLIE qu'Elengy mettra en place après le débat public sera le moment propice pour présenter l'avancement de ces études.

Monsieur MEUNIER souhaiterait qu'une réunion soit consacrée aux infrastructures.

2. Interventions

Madame Anne-Laure FAUGERE, Europe Ecologie, se félicite de la tenue d'un grand débat public, mais déplore que le développement choisi par le GPMM s'articule autour d'énergies fossiles non renouvelables. Le projet stratégique du GPMM doit selon elle se construire en concertation avec les collectivités et les habitants.

Par ailleurs, les projets Fos Tonkin et Fos Faster aggraveraient les conditions environnementales du Golfe de Fos. Cap Tonkin a cependant l'avantage de pérenniser les installations existantes et de ne pas être contraire au Grenelle de l'environnement, contrairement au projet Fos Faster. Europe Ecologie ne s'oppose donc pas au projet Fos Tonkin, sous réserves qu'Elengy prenne certains engagements en termes environnementaux et en termes d'emploi local notamment.

Monsieur René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, tient à souligner l'absence de la DREAL au cours des trois dernières réunions. Il indique par ailleurs qu'au congrès des maires, un débat s'est tenu sur le lien entre les territoires et les industries, et tous les maires ont fait part des difficultés engendrées par la disparition de la taxe professionnelle. Les habitants de Fos-sur-Mer ont vu disparaître une de leur plage, et n'en retireront pas un centime. Ainsi, il semble difficile d'engager des projets d'envergure sans disposer des ressources suffisantes.

Fos Tonkin consiste en une reconstruction visant à pérenniser l'outil de travail, et les élus ne peuvent qu'y être favorable. Il convient cependant de souligner qu'ensuite, les communes n'auront plus les moyens d'accompagner les populations en construisant des routes, des écoles ou des crèches.

IV. Clôture de la réunion

Monsieur DUBOUT rappelle les points importants abordés durant la réunion, à savoir les infrastructures routières ou la problématique de la concertation. Il indique que la conclusion de l'atelier sera rapportée lors de la réunion de clôture.

Monsieur DUBOUT conclut la réunion en annonçant que les CPDP ont reçu neuf cahiers d'acteurs (cinq pour Fasteur et quatre pour Tonkin), et 121 questions écrites. Par ailleurs, le succès des sites ne se dément pas.

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