

**Bilan**  
**du débat public**  
**Projet de prolongement**  
**de l'exploitation**  
**du terminal méthanier**  
**Fos Tonkin**

**dressé par le Président**  
**de la Commission nationale**  
**du débat public**

**16 février 2011**

Sur saisine du Directeur général de la société ELENGY en date du 26 octobre 2009, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 2 décembre 2009 d'organiser elle-même un débat public sur le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a en effet considéré que ce projet, dit « Cap Tonkin », ayant pour objet de prolonger de 20 ans l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin installé sur la zone industrielle et portuaire de Fos, revêt un caractère d'intérêt national, en application des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique nationale et visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement par la diversification de ses sources ; elle a également pris en considération les enjeux socio-économiques du projet pour le maintien des activités du Grand Port Maritime de Marseille ainsi que les impacts possibles sur l'environnement et les risques liés à cette activité.

Le même jour, elle a nommé M. Antoine Dubout président de la CPDP. Tenant compte de l'existence sur le même site de Fos-sur-Mer des projets « Cap Tonkin » et « Fos Faster », la CNDP a décidé de confier à M. Antoine Dubout la présidence des deux commissions particulières correspondantes.

Les membres de la commission particulière ont été nommés le 3 février (M. Bernard Guedj et M. Georges Jais), le 3 mars (Melle Chloé Basville) et le 7 avril 2010 (M. Michel Steiner). Le 5 mai, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Le 2 juin, elle a arrêté le calendrier du débat (du 6 septembre au 17 décembre 2010, comme pour le débat Fos Faster) et approuvé ses modalités d'organisation.

## **DEUX DÉBATS SUR LA MÊME AIRE GÉOGRAPHIQUE ET PENDANT LA MÊME PÉRIODE**

La Commission nationale du débat public, saisie simultanément par deux opérateurs concurrents<sup>1</sup> pour des projets d'intérêt national, indépendants l'un de l'autre et situés tous deux sur le port de Fos-sur-Mer, a donc pris la décision d'organiser deux débats publics avec deux commissions particulières, dédiées chacune à un projet. Chaque commission était composée de quatre membres différents. La particularité voulue par la CNDP est que ces deux commissions, comme je l'ai dit plus haut, soient présidées par une même personnalité.

La finalité de ces projets étant de même nature, les CPDP ont souhaité traiter des thèmes qui leur sont communs lors de réunions conjointes. Cinq réunions de ce type (dont une de présentation des débats et une de conclusion) ont ainsi été organisées afin d'aborder des thèmes généraux : la politique énergétique et la stratégie du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) ; les risques industriels et les impacts sur l'air, la mer et la santé ; le développement économique. C'est pourquoi les bilans de ces deux débats ont une partie commune relative aux premières réunions publiques consacrées à ces deux projets. Nous y retrouvons d'ailleurs, et ce n'est pas étonnant, des thèmes abordés lors du débat « Fos 2XL » organisé par la CNDP en 2004.

## **REFUS DES DÉBATS, AMÉNAGEMENT DE L'ENSEMBLE DE LA ZONE INDUSTRIELLE**

### **Des associations et des élus contrariés**

La première réunion publique a été marquée par l'annonce de diverses associations<sup>2</sup> de ne pas participer aux deux débats. Elles ont dénoncé l'absence de suite donnée au « pacte de concertation » élaboré en 2004 dans la foulée du débat public Fos 2XL, l'approche « fragmentaire » du débat choisie par la CPDP et l'insuffisance des études présentées par les maîtres d'ouvrage. Cette décision du milieu associatif s'est inévitablement traduite par une assistance relativement réduite lors des réunions publiques<sup>3</sup>.

De son côté, le président du syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) Ouest Provence a regretté que l'avis des élus n'ait pas été pris en compte dans la stratégie de l'Etat, les conduisant à se montrer circonspects quant à la procédure de débat public en cours. Les élus souhaitent en effet depuis longtemps être de véritables décideurs

---

1/ Elengy pour Fos-Tonkin et Fos Faster LNG Terminal SAS pour Fos Faster.

2/ Collectif citoyen santé environnement de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Nacicca, Esperen, Marais du Vigueirat, Ligue de protection des oiseaux Paca, DPLGF, Eau et vie pour l'environnement.

3/ Cependant, certains des membres des associations ont occasionnellement participé aux réunions publiques, en précisant qu'ils le faisaient à titre personnel et en qualité d'habitant.

en matière d'implantations industrielles locales et soulignent que si jusqu'à présent ces dernières suscitaient des recettes pour les collectivités, la suppression de la taxe professionnelle remet à leurs yeux fondamentalement en cause cet apport financier ; ce qui risque d'atténuer, selon le maire d'Istres, l'intérêt qu'ils peuvent porter au monde industriel. Il est dommage que les services de l'Etat compétents n'aient pu répondre à l'invitation des CPDP de détailler à l'attention du public et de ses représentants les conséquences de cette réforme fiscale sur les budgets locaux.

Mais les acteurs du territoire n'expriment pas tous de telles réticences. Le président du Conseil régional PACA souligne l'importance des débats pour l'avenir de la région, l'Union syndicale CGT du port de Fos ne s'oppose pas aux projets et souhaite que soient abordées les questions relatives entre autres au traitement réservé aux professions portuaires<sup>4</sup> ainsi qu'à la sécurité des salariés. La Chambre de commerce et d'industrie Méditerranée Provence (CCIMP) juge que ces nouvelles installations feront entrer le territoire régional dans la compétition des grandes aires économiques européennes et mondiales. Si pour le représentant du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE) l'opportunité de ces projets ne soulève pas d'interrogations, ce sont les modalités de leur mise en œuvre qui devront être affinées.

### **Une remise en cause de la pertinence des projets et des choix énergétiques qui les sous-tendent**

La représentante de la Commission de Régulation de l'Energie (CRE) a retracé les perspectives d'évolution du marché national et international de l'énergie. Comme les bilans dressés à l'occasion des précédents débats portant sur des projets de terminaux méthaniers le précisaient, la politique énergétique appelle la mise en œuvre de quatre grands axes de développement : la maîtrise de la demande énergétique de notre pays ; la diversification de notre politique énergétique ; le développement de la recherche ; l'adéquation des infrastructures essentielles en termes de transport et de stockage. Les projets de terminaux méthaniers s'inscrivent dans la ligne de ce dernier aspect de la politique visant à assurer notre sécurité d'approvisionnement et donc l'indépendance énergétique de notre pays.

Les critiques se sont développées principalement autour de trois thèmes : le choix du développement du GNL (priorité devrait être donnée ont dit certains aux économies d'énergie, à la lutte contre le gaspillage et au développement des énergies renouvelables), le cumul des installations (outre l'évocation des risques induits, l'assistance doute des estimations des besoins réels de la France et de l'Europe), et l'aspect capitalistique des projets, tout particulièrement de Fos Faster (faut-il produire du GNL pour satisfaire des intérêts privés s'interroge-t-on ?).

### **Un débat « d'options générales » sur l'aménagement de la zone industrielle ?**

Un souhait a été fortement exprimé : que soit organisé un débat sur la totalité de la zone industrielle et portuaire (ZIP) et gelé, en attendant, l'ensemble des projets de développement en cours.

La Commission nationale avait déjà, voici deux ans, sensibilisé l'Etat sur l'intérêt que pouvait présenter l'organisation d'un tel débat public. En effet, la saisine sur une problématique de cette nature ne peut relever<sup>5</sup> que de deux ministres (le ministre concerné et le ministre en charge de l'écologie) ; mais pour le moment aucune suite n'a été donnée à cette suggestion. On peut à ce sujet établir un parallèle avec la question de la création de parcs éoliens en mer : convient-il d'organiser un débat pour chaque projet ou n'en faut-il pas un seul par façade maritime comme l'évoque le bilan du débat de fin 2009 sur le projet des Deux Côtes au large du Tréport porté par la Compagnie du Vent ?

Au cas où serait retenue une telle démarche dans le cas de Fos-sur-Mer, ceci permettrait de débattre utilement des perspectives globales de développement et d'aménagement puis de discuter ultérieurement - dans le cadre de concertations moins lourdes et moins onéreuses que les débats publics - des caractéristiques et impacts de chaque nouveau projet.

---

4/ D'autant plus que se déroulaient parallèlement au sein du GPMM les discussions sur la mise en œuvre de la réforme portuaire.

5/ Du fait des dispositions de la loi du 27 février 2002.

## L'évocation de questions récurrentes

Lors de ces réunions communes, ont été abordées des questions systématiquement soulevées lors de débats concernant des projets industriels dans le domaine de l'énergie ou déjà discutées au temps de Fos 2XL ; citons entre autres :

- la santé des riverains ;
- les risques industriels<sup>6</sup>, avec les « effets domino » qui peuvent les accompagner<sup>7</sup> ;
- la pollution atmosphérique ;
- la création – qui reste à concrétiser – d'un registre local des cancers ;
- le rôle (important) de l'association AIRFOBEP<sup>8</sup> ;
- l'état d'avancement des diverses études en cours et leur financement ;
- l'agressivité pour l'environnement des dispositifs techniques retenus (appelant le recours au chlore, en l'occurrence) ;
- l'engorgement des infrastructures routières, problème chronique sur ce territoire ;
- les modalités d'accueil réservées aux travailleurs des entreprises ;
- la sensibilité du territoire de Fos-sur-Mer, jugé important du point de vue de la biodiversité.

Les ressentiments et les inquiétudes exprimés par la population sont alimentés par les insatisfactions nées d'événements passés (l'implantation du terminal méthanier par Elengy et Total sur la plage du Cavaou et la construction de l'incinérateur de la communauté urbaine de Marseille) ou liés à la perspectives d'autres opérations : l'accueil éventuel d'un projet de stockage des produits pétroliers raffinés en provenance des pays producteurs, d'une ou de plate-formes de stockage de produits générés par des pollutions maritimes ou encore de deux centrales électriques à charbon propre, la création d'une liaison fluviale reliant la darse n°2 au canal du Rhône, la révision du plan de protection des risques technologiques (PPRT) susceptible d'entraîner des mesures drastiques vis-à-vis du PLU de Fos.

L'insistance avec laquelle ont été soulevés les problèmes de circulation témoigne des retards pris dans la nécessaire amélioration des conditions de déplacement tant des transports liés à l'activité portuaire et industrielle que des particuliers résidant dans cette région. On ne peut que s'étonner de la patience témoignée par tous ceux qui en souffrent quotidiennement depuis de longues années.

J'en tire la conclusion que si un débat sur l'ensemble de la zone industrielle devait être organisé, il conviendrait de ne pas le restreindre à l'aménagement du seul territoire de la ZIP mais l'étendre aux conditions d'accès (voies routières, voies ferrées,...), à l'irrigation multimodale des territoires qui lui sont adjacents, aux questions d'aménagement et d'urbanisme, relativement peu abordées lors de ces deux débats, ainsi qu'aux relations entre la ZIP et son « hinterland ».

## LE PROJET CAP TONKIN

Le maître d'ouvrage du projet est Elengy, société du groupe GDF SUEZ, créée en décembre 2008. Elle exploite trois terminaux méthaniers sur le territoire français : Montoir-de Bretagne (Loire-Atlantique), Fos Cavaou et Fos Tonkin à Fos-sur-Mer.

### Les objectifs poursuivis

L'actuel terminal est adapté à l'accueil des navires qui desservent actuellement la Méditerranée, mais la flotte de méthaniers a récemment été renouvelée, ce qui se traduit par l'apparition de navires de dimensions nettement accrues. En conséquence, la darse n°1 au fond de laquelle est situé Fos Tonkin ne permet pas d'accueillir ces navires d'une capacité bien plus élevée que précédemment.

Ainsi, le site de liquéfaction de Skikda (Algérie) investit actuellement dans de nouvelles installations et les méthaniers qui déchargent au terminal de Fos Tonkin ont déjà été renouvelés. Il convient en outre de rappeler que la majorité du gaz naturel actuellement importé en France arrive par la moitié nord du pays, ce qui rend le sud plus fragile sur le plan de son approvisionnement. Le gaz naturel arrivant à Fos-sur-Mer permettrait de résoudre en partie ce problème.

---

6/ Les Bouches-du-Rhône sont concernées par la quasi-totalité des risques naturels et technologiques et, comme le mentionne le président d'Ouest Provence, on ajouterait deux sites Seveso sur un territoire qui en compte déjà treize.

7/ Comme à l'habitude, quelques personnes se sont interrogées sur la résistance des équipements à une chute d'aéronef, d'un missile ou d'un obus perforant.

8/ Qui surveille la qualité de l'air autour de l'étang de Berre et de l'ouest du département.

## Ses principales caractéristiques

Le terminal méthanier est situé sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, au lieu dit « Le Tonkin ». Il est localisé au fond de la darse n° 1, permettant aux navires, d'une capacité maximale de 75 000 m<sup>3</sup>, de décharger le GNL. Il dispose de 3 réservoirs de stockage, pour une capacité totale de 150 000 m<sup>3</sup>. En 2009, il a reçu 165 navires méthaniers. Le terminal est situé, par la route, à environ 7,5 km de la commune de Fos-sur-Mer et 8 km de celle de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Les installations actuelles, mises en service en 1972, sont parmi les plus anciennes en France. Le projet présenté au débat consiste à :

- Construire un nouveau réservoir de stockage du gaz naturel liquéfié d'une capacité de 80 000 à 160 000 m<sup>3</sup>, deux anciens réservoirs étant démantelés ; à terme, le terminal ne comporterait ainsi plus que deux réservoirs au lieu de trois, leur hauteur n'excédant pas la hauteur actuelle. Ce projet améliorerait la sécurité puisque les actuels réservoirs à simple intégrité seraient remplacés par un réservoir à intégrité totale construit selon des techniques plus récentes.
- Mettre à disposition un nouvel appontement pour l'amarrage et le déchargement des navires méthaniers, soit en construisant un nouvel appontement, soit en adaptant l'équipement existant.

Il n'est pas question d'augmenter la capacité d'émission, qui resterait à 7 milliards de mètres cubes, mais le projet vise à accroître la capacité de stockage à 240 000 mètres cubes afin d'offrir davantage de souplesse aux clients.

Sachant que le rôle d'Elengy est de regazéifier le gaz naturel arrivant au terminal sous forme liquide à -160°, la méthode de réchauffement pour y parvenir consisterait à profiter de la présence de la société Air Liquide, à recourir à l'eau de mer comme source chaude, enfin à brûler du gaz naturel ; ces trois modes ont des conséquences différentes sur l'environnement.

L'investissement, de l'ordre de 430 millions €, permettrait de prolonger l'activité commerciale du terminal jusqu'en 2034.

## L'ENVIRONNEMENT : IMPACT VISUEL DU RÉSERVOIR ET PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ

Selon Elengy, Cap Tonkin permettrait de réduire l'empreinte environnementale du terminal grâce à la réduction d'environ 20% de la consommation électrique du terminal liée à l'installation de nouvelles pompes à haute pression, à une baisse de l'ordre de 30% du gaz brûlé à la torche permise par un nouveau système de récupération des évaporations de GNL et à une diminution des deux tiers du gaz consommé résultant du remplacement des regazéificateurs actuels par un seul regazéificateur à combustion submergée de plus grande capacité.

### La visibilité du nouveau réservoir

Le projet permettrait de remplacer deux réservoirs métalliques par un unique réservoir d'une capacité supérieure. Afin de limiter au maximum l'impact visuel, le maître d'ouvrage s'est fixé comme contrainte que le nouveau réservoir ne soit pas plus haut que les réservoirs existants (53 m), ce que regrettent néanmoins certains membres de l'assistance qui demandent que cette hauteur soit révisée à la baisse (on a entendu le chiffre de 39 mètres). Une crainte identique, encore plus vive, s'est exprimée à l'encontre du projet Fos Faster. Ce thème revient systématiquement lorsqu'est envisagée une installation prévoyant la construction de superstructures de hauteur importante, telles des éoliennes, des pylônes électriques, des réservoirs...

## La protection de la biodiversité terrestre et marine

Elengy a fait réaliser par le cabinet Biotope, au cours de l'année 2009, un inventaire de la faune et de la flore présentes sur la parcelle destinée à accueillir les nouvelles installations (document mis en ligne sur le site Internet de la CPDP). Cet inventaire a permis de prendre en compte l'existence d'une zone d'habitat potentiel d'un batracien protégé et sur laquelle se trouve également un grand nombre de pieds de saladelle de Girard. Le maître d'ouvrage précise que son projet évite cette zone, sans pouvoir cependant éviter une station, d'étendue très limitée, de saladelle de Provence. S'il est donné suite au projet, et conformément à la réglementation, des démarches seront entreprises par Elengy auprès du Conseil National de Protection de la Nature afin de déterminer les mesures (foncières, financières ou d'accompagnement) permettant de compenser l'aménagement de cette zone, tout en associant les partenaires concernés. Egalement, les représentants des associations doutent de la nécessité de « consommer » la parcelle dite « Est » pour l'installation du projet, et réclament au minimum de protéger la partie évitée de ce terrain en suggérant qu'elle fasse l'objet d'un don au Conservatoire du littoral.

En ce qui concerne le milieu marin, le fond de la darse n°1 est un milieu peu riche. On note simplement la présence d'herbiers remarquables situés sur la rive Est de la darse, à bonne distance des installations du terminal. Ils ne devraient donc pas être impactés par le projet. Néanmoins, dans l'hypothèse de la création d'un nouvel appontement, des travaux de dragage seraient nécessaires, ce qui modifierait la bathymétrie de la darse. Dans ce cas, des études de courantologie seraient conduites pour étudier le mouvement des masses d'eau dans la darse concernée et préciser l'impact sur le milieu marin. Ceci n'empêche pas la majorité de l'assistance de préférer la rénovation de l'installation existante<sup>9</sup> à la construction d'un nouvel appontement. Le maître d'ouvrage semble avoir enregistré parfaitement cette préférence.

La salle s'inquiète aussi du volume d'eau de javel rejeté en mer et des mesures pouvant être prises pour réduire les rejets d'eau traitée.

## LA SÉCURITÉ : LES MESURES ENVISAGÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE NE HEURTENT PAS LE PUBLIC

Le maître d'ouvrage souligne que le projet Cap Tonkin apportera diverses améliorations en matière de sécurité. Citons notamment : suppression des réservoirs métalliques à simple intégrité ; nouveau réservoir doté d'une enveloppe d'environ 90 centimètres d'épaisseur en béton armé précontraint, destinée à protéger une deuxième cuve interne et à assurer le confinement d'une fuite éventuelle de cette dernière ; nouveaux bras de déchargement dotés d'un système de déconnexion d'urgence. Il n'est pas interdit de penser que le public a en général été convaincu par ces informations. Mais encore faut-il que ces propos soient suivis d'effets. Ce sera aux partenaires locaux d'y être attentifs dans le cadre des commissions locales d'information et d'échanges que le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place.

## LES ÉLUS ATTENTIFS AUX RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Le maître d'ouvrage précise qu'au cours des dix dernières années en moyenne 10 millions € ont été investis chaque année sur le terminal. Les méthaniers qui déchargent leur cargaison génèrent environ 5 millions € de chiffre d'affaires annuel pour les activités portuaires. Sur le site, une centaine de salariés d'Elengy interviendrait ainsi que l'équivalent d'une soixantaine de salariés sous-traitants. L'activité générerait également 4 millions € de taxes locales. En outre, des retombées indirectes seraient à attendre (hébergement, restauration, location de matériels, transport, etc.).

Mais comme nous l'avons mentionné, la suppression de la taxe professionnelle inquiète fortement les élus qui s'interrogent sur les rentrées financières que pourraient permettre la construction et le fonctionnement de ces installations. Il semble qu'ils soient restés quelque peu sur leur faim et que la période à venir, s'il est donné suite au projet, devrait être consacrée, entre autres choses, à l'éclaircissement de cette question, sans oublier l'approfondissement des effets sur l'emploi local et des modalités de formation aux métiers requis. La participation du maître d'ouvrage à une éventuelle maison de l'emploi évoquée au cours du débat Fos Faster constituerait en l'occurrence un signe encourageant.

---

9/ Egalement en raison de l'existence de frayères.

## LE CHANTIER

Les travaux de construction et de démantèlement devraient employer 400 à 600 personnes en moyenne pendant trois ans et demi à quatre ans. Les difficultés rencontrées sur le réseau routier, déjà évoquées, incitent l'assistance à s'inquiéter à juste titre des modalités d'accès au chantier. Ce dernier serait également sources de nuisances ; comment les réduira-t-on ? Et divers intervenants mettent en avant l'indispensable respect des normes sismiques pendant la construction des installations. Enfin, et nous retrouvons ici une préoccupation s'exprimant à l'occasion de presque tous les débats publics, les acteurs locaux ont souhaité unanimement que soit fait appel à la main d'œuvre locale.

## QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

### Une assistance réduite mais assidue

La décision de la plupart des associations de ne pas participer au débat a évidemment eu comme conséquence de limiter le nombre de personnes ayant participé aux échanges. Cependant, si on peut le regretter, il n'en demeure pas moins que ces treize semaines de débat ont permis de faire le tour des arguments. En ce sens, on peut dire que ces discussions ont permis que des réponses soient généralement apportées aux questions posées par les habitants et leurs représentants (à l'exception néanmoins de celles qui concernaient les conséquences de la suppression de la taxe professionnelle) et que le maître d'ouvrage puisse apprécier plus finement les efforts qui lui resteraient à faire en vue de lever les critiques soulevées.

### Un projet ne se heurtant pas à une opposition virulente

Lors de la réunion de clôture, si un représentant d'association émet « de sérieuses réserves » sur le projet en raison des rejets cumulés d'eau chlorée et d'une prise en compte insuffisante de ses effets sur les populations animales terrestres, aucun autre intervenant ne s'y est opposé de manière radicale mais tous souhaitent cependant que le maître d'ouvrage en profite pour que soient apportées diverses améliorations dans une optique de réduction des impacts quels qu'ils soient.

Le maître d'ouvrage a sans doute bénéficié de deux avantages : d'une part, le projet consiste à moderniser des installations qui n'ont pas posé de problèmes notables en termes de sécurité ; d'autre part, la comparaison avec le projet Fos Faster, qui recueille un avis nettement plus mitigé de la population, a sans doute milité en sa faveur. Ajoutons aussi que quelques jours avant le lancement du débat un accord intervenu au sujet de la concession d'une plage au profit de la commune de Fos-sur-Mer et d'aménagements routiers destinés à séparer les trafics touristiques et industriels a sans doute contribué à l'apaisement des tensions.

C'est donc à un débat que l'on pourrait qualifier de serein et traditionnel auquel nous avons assisté. Serein, car les critiques n'ont pas été virulentes et que le maître d'ouvrage a, semble-t-il, répondu honnêtement aux questions posées et inquiétudes soulevées ; traditionnel, car l'ensemble des thèmes traités habituellement dans le cadre d'un débat concernant une installation industrielle, et en particulier un terminal méthanier, ont été abordées : visibilité de l'installation, atteintes à l'environnement et notamment au milieu marin, risques industriels vus souvent sous l'angle de leur accumulation au sein d'un même territoire, technologies mises en œuvre...

### Une population responsable, une porte ouverte sur une concertation renforcée

Lors de ces treize semaines de débat, les interventions du public comme de leurs représentants élus et associatifs ont témoigné du même sens de responsabilité qu'il fut donné de constater pendant le débat Fos 2XL. En effet, nous pourrions reprendre sans en changer un mot ce que disait le compte rendu de ce débat au sujet de l'esprit qui avait présidé aux propos tenus à l'époque par les divers acteurs locaux : « il ne faut pas nous faire dire que nous sommes opposés au développement économique de la zone industrielle, nous y sommes favorables. Mais nous ne pouvons accepter que ce développement se fasse au prix de notre sécurité ou de la qualité de notre cadre de vie. »

Un pas vers une meilleure compréhension entre le Grand Port Maritime de Marseille et les autres acteurs du territoire semble avoir été franchi. L'intervention du directeur général du GPMM en réunion de clôture ouvre en effet des portes sur l'intégration territoriale de la politique de développement du port dans le respect des prérogatives de chacun et sur un futur développement des politiques contractuelles. On ne peut que s'en féliciter.

### Honorer les engagements pris

Au cas où le maître d'ouvrage donnerait suite à son projet et en fonction des engagements qu'il a publiquement pris, il ne pourrait éviter de :

- dresser des bilans carbone de son opération ;
- étudier les moyens susceptibles d'atténuer davantage la visibilité des réservoirs ;
- choisir entre la construction d'un nouvel appontement et l'amélioration de l'équipement existant, en se souvenant de la préférence exprimée par les partenaires locaux pour la seconde hypothèse ;
- approfondir les possibilités de synergies envisageables avec d'autres industriels présents sur le site, en particulier en matière de valorisation des frigories ;
- associer les partenaires concernés à la définition des compensations en cas d'atteintes à l'environnement ;
- prendre les dispositions propres à assurer la sécurité maximale pendant les opérations de chantier, notamment en mettant en place un plan de circulation pour les camions ;
- mettre en place les outils nécessaires à une pérennisation de la concertation avec les partenaires locaux ;
- contribuer à la réalisation d'une maison locale de l'emploi et au développement de formations adaptées ;
- préserver la biodiversité grâce à une stratégie d'évitement et définir les mesures compensatoires avec les différents acteurs concernés ;
- améliorer le procédé de traitement de l'eau de mer ;
- renforcer la maîtrise de la sécurité industrielle avec les nouveaux équipements du projet « Cap Tonkin » ;
- étudier comment rendre les marchés de travaux plus accessibles aux entreprises locales.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe Deslandes



**cndp**  
Commission nationale  
du débat public

Commission nationale du débat public (CNDP)  
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS  
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)