

Réunion thématique Fos Faster

Le projet Fos Faster et son chantier

Synthèse

Date et heure : 18 novembre 2010 à 19 heures

Lieu : Maison de la mer, à Fos-sur-Mer

Durée : 3 heures 20

Participants : environ 60 personnes

I. Ouverture

Monsieur René RAIMONDI, Maire et Conseiller général de Fos-sur-Mer, souligne l'importance d'un des sujets qui seront évoqués en la présente séance : la problématique routière. Il est probable que la thématique des échanges s'élargira et que les participants évoqueront la D268, la D568 ou le contournement Martigues-Port-de-Bouc.

Monsieur Antoine DUBOUT, Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), explique que les parties prenantes entrent dans le dernier tiers de la procédure de débat public. En la présente séance, le projet Fos Faster sera évoqué en tant que chantier. Monsieur DUBOUT présente ensuite la procédure de débat public ainsi que le rôle de la CPDP.

Madame Sylvie MONNET, Membre de la CPDP Fos Faster, expose les règles à respecter pour la bonne tenue des débats.

II. Le projet

1. Présentation

Monsieur DUBOUT rappelle les thématiques qui ont été évoquées au cours des rencontres précédentes, et qui devront être approfondies au cours de la présentation :

- les caractéristiques des réservoirs (forme, hauteur, contenance, possibilité éventuelle de les rabaisser, modalités d'éclairage) ;
- le raccordement de l'installation au réseau de distribution de gaz.

Monsieur Philippe CRACOWSKI, Président de Fos Faster SAS et chef de projet, rappelle que Fos Faster est un projet de terminal méthanier qui serait implanté sur une plateforme de 13 hectares (deux réservoirs) en phase initiale, pouvant ensuite être amenée à 19 hectares (quatre réservoirs).

Le maître d'ouvrage a choisi de construire une digue sous-marine tout autour de sa plateforme avant de remblayer celle-ci. Il est envisagé d'implanter sur la plateforme des réservoirs de 180 000 mètres cubes, ce qui constitue le volume minimal nécessaire pour offrir une flexibilité suffisante aux clients de Fos Faster LNG terminal. Le diamètre des réservoirs atteint 90 mètres et leur hauteur 50 mètres. Ces réservoirs à intégrité totale, parfaitement étanches, permettent un stockage tout à fait sécuriser tout en préservant la température du gaz liquéfié.

Des installations de regazéification seront installées à proximité des réservoirs. L'objet de ces équipements est de ramener le GNL à son état gazeux avant de l'acheminer dans le réseau de transport national.

En ce qui concerne les installations maritimes, il est prévu de construire un à deux postes d'accostage permettant d'accueillir des navires de dimensions inférieures ou égales à 270 000 mètres cubes. La zone sera draguée jusqu'à 13,50 mètres de profondeur, ce qui implique de déplacer 1 à 2 millions de mètres cubes de matériaux. Des bras de déchargement dotés de dispositifs de sécurité permettront de transférer le GNL depuis les navires vers les réservoirs.

Monsieur Georges SEIMANDI, GRTgaz, souligne la place prometteuse du gaz naturel dans le cocktail énergétique mondial. Les réserves de gaz ont récemment été réévaluées à l'équivalent de deux siècles de consommation. La France, et notamment Fos-sur-Mer, peuvent occuper une place stratégique dans ce secteur.

Pour raccorder le terminal au réseau de transport de gaz naturel, il faudra construire une canalisation d'acier d'une dizaine de kilomètres ainsi qu'une installation de comptage et d'odorisation. GRTgaz investira 60 à 75 millions d'euros dans ces installations, en tant que constructeur et exploitant du réseau gaz français.

Deux options sont à l'étude pour la canalisation d'acheminement du gaz : l'option dite « La Fossette » et l'option « Flamants ». Cette canalisation d'un mètre de diamètre sera enfouie sous au moins un mètre de terre. La pression admissible sera bien sûr adaptée à la pression d'émission du terminal.

La station d'odorisation et de comptage, quant à elle, serait implantée à proximité immédiate du terminal, sur le terre-plein de Caban, au sein d'une enceinte dont la surface devrait être comprise entre un et deux hectares. Les cuves de cette installation seraient enterrées.

La sécurité et la préservation de l'environnement sont les deux préoccupations majeures de GRTgaz dans ce chantier. Une étude d'impact et une étude de sécurité sont en cours de réalisation.

Monsieur SEIMANDI considère que le projet Fos Faster est pertinent pour assurer la sécurité de l'approvisionnement de la France en énergie. Le sud de la France est un espace stratégique pour multiplier les sources d'approvisionnement, et donc favoriser la concurrence.

2. Echanges avec les intervenants et la salle

Monsieur Romuald MEUNIER, Président de l'association Mouvement des Citoyens de Tous Bords (MCTB) Golfe de Fos Environnement, souhaite savoir s'il est habituel que les stations de comptage et d'odorisation soient situées à l'extérieur du terminal.

Monsieur SEIMANDI répond par l'affirmative.

Monsieur Frédéric SERRES, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône, signale que la station de comptage du terminal de Fos Cavaou est intégrée sur le site. Il est donc possible d'intégrer la station de comptage de Fos Faster sur le site Fos Faster.

Monsieur SEIMANDI précise que le terminal Fos Cavaou a été construit alors que l'exploitant du terminal et le transporteur de gaz étaient une seule entreprise. Dorénavant, puisque les

deux entreprises sont distinctes, celles-ci préfèrent séparer leurs installations. En outre, installer la station de comptage de Fos Faster à l'extérieur du site permet de limiter les surfaces remblayées sur la mer. Enfin, les intervenants GRTgaz doivent pouvoir se rendre rapidement sur la station de comptage, sans avoir à passer par le contrôle d'accès du terminal Fos Faster.

Madame Annick DELHAYE, Europe Ecologie/les Verts, se félicite de l'organisation d'un grand débat sur les projets industriels à venir dans la zone de Fos. Elle rappelle que plusieurs associations ont souhaité quitter le débat car les engagements pris au cours du débat public Fos 2XL n'ont pas été respectés : création d'un observatoire de l'environnement, mise en place d'un contrat de baie, construction d'une structure pérenne de concertation etc. Madame DELHAYE souhaite que la parole des associations soit entendue et prise en compte car il en va de la crédibilité des procédures de concertation à venir. Le Conseil de développement du GPMM, par exemple, devrait comporter davantage de représentants du monde associatif.

Madame DELHAYE déplore ensuite que l'énergie ne paraisse pas être une priorité du nouveau gouvernement français, ce qui constitue un important recul. Pourtant, la problématique de l'énergie est primordiale dans un contexte de réchauffement climatique et de préparation de l'après-pétrole. Le gaz, même s'il est moins polluant que le pétrole et ses autres dérivés, n'en reste pas moins une ressource fossile, qui deviendra de plus en plus coûteuse à extraire. Il peut s'agir d'une énergie de transition, mais le gaz n'est pas la solution ultime.

Madame DELHAYE s'inquiète ensuite du risque de surcapacité que font courir les projets de construction de terminaux méthaniers. Pour Madame DELHAYE, les projets se multiplient sans cohérence et au risque d'empêcher la France de respecter ses objectifs de préservation de l'environnement. Les pouvoirs publics devraient plutôt investir massivement dans l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables.

Madame DELHAYE s'inquiète ensuite du gigantisme du projet Fos Faster, qui ne peut que générer des impacts importants sur l'environnement. Le maître d'ouvrage ne semble pas connaître le volume de matériaux de dragage nécessaires pour remblayer la plateforme de Fos Faster. Or le clapage entraînera un déversement conséquent de contaminants en mer. Le projet entraîne d'autres effets sur l'environnement et probablement sur la santé des riverains.

Pour conclure, Madame DELHAYE souligne la course au suréquipement à laquelle se livrent les entreprises privées. Elle se demande si les nouvelles constructions se font dans l'intérêt public, et si leur développement est raisonné alors même qu'il est nécessaire de préparer l'après-pétrole. Madame DELHAYE appelle de ses vœux la mise en œuvre d'un projet alternatif de reconstruction industrielle. Europe Ecologie/les Verts/le parti occitan rédigeront des propositions à ce propos, ainsi que des cahiers d'acteurs sur les projets Fos Faster et Fos Tonkin soumis au débat public.

Monsieur DUBOUT invite les participants au débat public à remettre leurs cahiers d'acteurs avant le 1^{er} décembre 2010 pour qu'ils puissent être diffusés.

Monsieur Jean VANACKER, membre du Pôle écologique de Martigues, s'interroge sur l'utilité de l'écluse à construire dans le cadre du projet Fos Faster. Il sollicite également quelques détails sur l'enrochement de la plateforme.

Monsieur CRACOWSKI explique la construction d'une écluse sur le site par les synergies recherchées avec le site voisin du terminal, Electrabel. L'écluse permettra de créer un réservoir d'eau chaude provenant d'Electrabel. Cette eau sera utilisée dans le *process* de regazéification.

En ce qui concerne l'enrochement, il est envisagé de déposer des roches de gros volume à l'extérieur du site, pour assurer la solidité de l'ouvrage, puis d'installer vers l'intérieur du site des roches plus petites, pour assurer l'étanchéité de la plateforme.

Monsieur DUBOUT demande si ces roches sont des roches naturelles.

Monsieur CRACOWSKI le confirme.

Monsieur MEUNIER signale que le GPMM oublie parfois les riverains de la Zone Industriale Portuaire de Fos. Or le golfe de Fos rassemble environ 90 000 habitants. Monsieur MEUNIER indique ensuite que le projet Fos Faster consiste en la création d'une île. Il craint que la ZIP de Fos s'étende progressivement vers la mer, alors que le GPMM ne mobilise pas son emprise foncière à terre.

Le projet Fos Faster présente des avantages. Il ne génère quasiment aucun impact sur l'air ni aucun trafic routier en phase d'exploitation. En revanche, il consomme une emprise sur le domaine maritime. Il génère également une augmentation du trafic de méthaniers, et donc des risques supplémentaires, ainsi qu'une forte consommation d'eau.

Monsieur MEUNIER signale que selon le bureau Veritas, l'emprise totale du terminal Fos Faster représente 56 hectares au lieu des 19 hectares annoncés. En outre, le *process* du terminal entraîne une consommation d'eau phénoménale. Monsieur MEUNIER signale ensuite que la hauteur des réservoirs du terminal atteint 50 mètres, ce qui est énorme. L'impact visuel du projet doit, selon le maître d'ouvrage, être « relativisé », le projet étant implanté dans une zone déjà industrialisée. Monsieur MEUNIER se déclare choqué par cette affirmation.

Monsieur MEUNIER met également en doute les études réalisées car celles-ci lui paraissent minimisées, inexactes, voire inexistantes. Une seule simulation d'accostage a été réalisée en considérant la configuration des vents la plus favorable. D'autres variations importantes ont été remarquées sur les distances mesurées par les différents experts.

Monsieur MEUNIER signale enfin que les zones de danger définies pour l'installation excluent le risque généré par les navires qui accostent. Or un sinistre sur un navire devrait être considéré dans le cadre du scénario maximum de risque. Le risque généré par un navire au mouillage dans la ZIP n'est pas non plus pris en compte.

En conclusion, Monsieur MEUNIER demande que l'impact visuel du terminal soit particulièrement surveillé, et que la hauteur des réservoirs de Fos Faster n'excède pas celles des réservoirs de Fos Cavaou. Fos Faster doit proposer une solution alternative au cas où l'accord qui doit être conclu avec Combigo n'aboutirait pas sur les rejets d'eaux traitées. Les navires au mouillage doivent être intégrés dans les études de danger. Enfin, l'ensemble des études doivent être complètes et sans parti pris. Monsieur MEUNIER ne se déclare pas opposé au projet : il demande que celui-ci soit amélioré.

Monsieur CRACOWSKI souhaite répondre à la question posée quant à la superficie. La zone de 56 hectares correspond à la totalité de la zone mise à disposition par le GPMM. La surface de 19 hectares est celle de la plateforme telle qu'elle apparaît en surface, c'est-à-dire 28 hectares d'emprise sur le sous-sol marin.

En ce qui concerne les distances, Monsieur CRACOWSKI indique que celle-ci s'établit à 3,6 kilomètres depuis la pointe de la Gracieuse, c'est-à-dire à 5 kilomètres depuis la plage.

S'agissant des caractéristiques des réservoirs, Monsieur CRACOWSKI rappelle que le terminal Fos Faster devra être accessible à plusieurs clients. Il est donc nécessaire de déployer deux points d'accostage. Il était envisagé de construire des réservoirs de 56 mètres de haut ; le maître d'ouvrage a déjà minimisé l'impact visuel de son projet en rabaisant ses réservoirs. Il ne paraît pas possible, pour Monsieur CRACOWSKI, de réduire davantage la hauteur des réservoirs.

S'agissant de l'étude de manœuvrabilité des navires, une seule simulation d'accostage a été réalisée mais l'impact du mistral n'est pas négligeable sur cette manœuvre. Monsieur CRACOWSKI s'engage à faire construire une autre simulation en considérant l'impact du vent d'Est sur la manœuvre d'accostage.

Monsieur Jean-Marc CHARRIER, Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, revient sur le débat public lui-même. Certaines associations ont fait le choix de ne pas participer au débat. Ces associations sont des spécialistes du sujet, dont les éclairages sont importants. Néanmoins, Monsieur CHARRIER aimerait aussi que l'avis des habitants du territoire ainsi que des travailleurs impliqués sur le territoire soit connu. Or ces personnes se sentent dépassées par le débat, qui leur paraît être un échange entre spécialistes. Pourtant, la participation active des populations dans les décisions qui les concernent est une clé du succès des différents projets engagés. Monsieur CHARRIER souhaite en outre que les populations reçoivent tous les éléments d'information sur les enjeux liés aux projets mis au débat.

Pour Monsieur CHARRIER, les questions énergétiques ne peuvent pas se concevoir à court terme. Les atouts du territoire de Fos sont nombreux, mais les ambitions liées à ce territoire ne doivent pas être nourries au détriment des populations. Il convient par exemple de développer le service public sur le territoire, ce qui implique une véritable volonté politique. Monsieur CHARRIER suggère la construction d'un plan ambitieux de distribution de gaz basé sur les besoins des populations plutôt que sur les initiatives des entreprises.

Monsieur CHARRIER s'inquiète des conséquences du projet pour l'environnement, la santé, et notamment la situation des 150 familles qui vivent de la pêche et de la conchyliculture dans le golfe de Fos. En outre, il est nécessaire de construire une infrastructure de transport, notamment ferroviaire et fluviale, sur la zone. Il s'agit d'un enjeu de sécurité : la D268 dessert à la fois la ZIP et la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Pendant le chantier de Fos Faster, il est inéluctable que le trafic augmentera sur cette route où ont déjà eu lieu de trop nombreux accidents mortels. La D268 doit être sécurisée.

Monsieur CHARRIER exprime son scepticisme quant à l'opportunité environnementale, économique, sociale et humaine du projet Fos Faster. Il signale qu'un certain nombre d'associations et d'habitants partagent son avis.

Monsieur DUBOUT invite Monsieur MEUNIER et son association à rédiger, s'il le souhaite, un cahier d'acteurs.

Monsieur MEUNIER s'y montre disposé, si son association en a le temps.

III. Le chantier

1. Présentation

Monsieur CRACOWSKI explique que le chantier occupera 400 à 600 personnes pendant trois à quatre ans. Autant que possible, les matériels et matériaux seront acheminés par la voie maritime, fluviale et ferroviaire. La sécurité est une priorité du chantier. Un plan général de coordination sera rédigé. Un coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (SPS) sera nommé. La formation à la sécurité sera obligatoire pour tous les intervenants. Des réunions régulières seront organisées, ainsi que des audits de chantier et des actions préventives.

Le rythme de travail sur le chantier sera un rythme à la journée. Le maître d'ouvrage recourra exceptionnellement au rythme en 2x8. Le chantier sera sécurisé et un contrôle d'accès sera mis en place.

Monsieur CRACOWSKI présente les différents matériaux utilisés (roche, matériaux de remblais dont 1,3 million de mètres cubes d'apport externe). Il est envisagé de réutiliser les rejets de dragage du chantier, mais aussi de rechercher des matériaux à l'intérieur de l'enceinte de la ZIP, afin de minimiser les impacts des travaux. Les carrières de proximité seront privilégiées pour l'approvisionnement en matériaux depuis l'extérieur de la ZIP.

Pendant la période de pointe (trois à quatre mois), le site pourrait accueillir 150 poids-lourds par jour (65 poids-lourds pendant les autres phases du chantier). La zone de dragage correspond pour l'essentiel à la zone d'accostage. La zone de remblai, quant à elle, dépendra des options et des phases de construction.

Le maître d'ouvrage a pour objectif de ne pas nuire à la production conchylicole locale. Les méthodes de dragage et de remblai les moins impactantes seront utilisées. Des systèmes de protection seront déployés autour de la future plateforme. La turbidité de l'eau sera mesurée en continu et des niveaux d'alerte seront définis avec les services de l'Etat.

Madame Magalie DEVEZE, Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), expose les caractéristiques de la zone de clapage mise en œuvre dans le cadre du chantier Fos 2XL. La constitution de cette zone d'environ 7 kilomètres carrés a été autorisée par arrêté le 8 octobre 2002 (pour une durée de dix ans et une quantité de matériaux immergés de 14 millions de mètres cubes). Jusqu'ici, 13 860 000 mètres cubes de sédiments ont été déversés. Ces sédiments sont totalement exempts de pollution au regard de la législation en vigueur.

La zone d'immersion fait l'objet d'un suivi étroit, notamment sur la thématique environnementale (bathymétrie, c'est-à-dire quantité des sédiments, qualité des sédiments). Des bio-indicateurs (cages de moules) permettent de suivre l'accumulation de toxiques et de polluants dans la matière vivante pendant les différentes étapes du fonctionnement de la zone d'immersion.

Une thèse a été réalisée sur la réaction de la matière vivante par rapport aux clapages. Selon ces recherches, le milieu est recolonisé sous un délai courant entre 6 et 18 mois après le dernier clapage.

Monsieur DUBOUT remarque que la zone d'immersion arrive aux limites de sa capacité.

Madame DEVEZE répond qu'une nouvelle procédure devra être mise en œuvre pour obtenir l'autorisation de mettre en œuvre une nouvelle zone d'immersion.

2. Echanges avec les intervenants et la salle

Monsieur William TILLET, Prud'homme de pêche de Martigues, signale que la zone de clapage évoquée par Madame DEVEZE est devenue impraticable pour la pêche. Le GPMM s'est engagé à immerger des récifs de production afin de multiplier la population de poissons. Si de nouvelles zones de clapage sont créées dans la même zone, la pêche sera pénalisée pour de nombreuses années puisque le terminal empêchera les pêcheurs d'accéder à terre alors qu'ils ne pourront plus non plus pêcher au large de la zone.

Madame DEVEZE confirme que le GPMM plantera des récifs artificiels sur la zone.

Monsieur FONTAINE, association de riverains de la RN568, propose que les camions de chantier circulent par l'emprise d'ArcelorMittal pour préserver les riverains de la pollution liée à leur passage. Il souligne par ailleurs les problèmes de bruit rencontrés par les riverains, pour lesquels seul le SAN Ouest Provence s'est impliqué dans la construction de murs anti-bruits. Monsieur FONTAINE appelle de ses vœux une limitation de vitesse sur la route. Il craint en outre que les produits conchyliques de l'anse de Carreau soient condamnés par ce projet et ses rejets de chlore.

Monsieur SERRES s'enquiert de la localisation des zones de clapage qui accueilleront les rejets de dragage du projet Fos Faster et d'autres projets à venir (Fos 4XL).

Madame DEVEZE indique que des études doivent être réalisées et qu'une concertation doit avoir lieu avant que cet emplacement puisse être défini.

Monsieur Renaud SPAZZI, Directeur de l'aménagement du GPMM, signale que le GPMM détient une solide expérience de la constitution de zones de clapage, qui l'aidera à mener à bien cette opération dans les meilleures conditions possibles. La procédure de constitution d'une zone de clapage devra être entreprise en étroite collaboration avec les représentants des professions de la pêche et de la conchyliculture.

Monsieur René RAIMONDI, Conseiller général de Fos-sur-Mer, souligne l'importance des dragages qui devront être effectués pour réaliser les projets Fos Faster et Fos Tonkin. Il déplore que les maîtres d'ouvrage ne se soient pas interrogés sur le lieu et les conditions d'évacuation des rejets de dragage. Monsieur RAIMONDI s'étonne en outre que des constructions puissent être réalisées sur l'eau.

En ce qui concerne le transport de matériaux par voie ferroviaire, Monsieur RAIMONDI considère que les espoirs de Monsieur CRACOWSKI seront déçus car l'infrastructure ferroviaire est insuffisante. L'infrastructure routière (D268) est dangereuse et saturée ; il paraît impossible d'y accueillir 130 à 300 poids-lourds supplémentaires, qui s'ajoutent d'ailleurs aux véhicules du chantier Fos Tonkin et d'autres projets de la ZIP.

Les travaux réalisés sur le rond-point de la Fossette sont encore largement insuffisants car des moyens dérisoires y ont été investis. La réflexion relative à la déviation Martigues-Port-de-Bouc est

censée progresser mais il semble que certains acteurs locaux soient opposés à la construction de cette route sur leurs terres.

En tant que Maire, Monsieur RAIMONDI a demandé une limitation de la vitesse sur la D568, mais la zone où la limitation s'applique est largement insuffisante. Monsieur RAIMONDI indique qu'il connaît de nombreux autres exemples d'incohérence dans l'infrastructure routière locale.

Les retombées économiques liées aux projets industriels s'amenuisent (disparition de la taxe professionnelle, rareté des emplois dont bénéficient les populations locales). Les contraintes des projets deviennent plus importantes que leurs avantages. Dans ce contexte, Monsieur RAIMONDI s'oppose à la mise en œuvre d'une quelconque nouvelle implantation. Il souhaite que l'ensemble des parties prenantes s'attachent à éviter les cumuls d'impacts en menant une réflexion globale sur la ZIP, mais aussi à faire en sorte que les infrastructures de transport soient conformes aux ambitions des porteurs de projet.

Monsieur Michel SPAGNULO, Directeur des routes, Conseil général des Bouches-du-Rhône, souligne les particularités de la RD268, qui est une ancienne route nationale très dégradée. Cette infrastructure est centrale pour la Zip de Fos, ce qui en fait la route la plus fréquentée par les poids-lourds des Bouches-du-Rhône. Enfin, la RD268 est la seule qui desserve la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Les prévisions de trafic effectuées, ainsi que l'accidentologie, démontrent qu'il est indispensable de modifier la RD268. Cependant, il est très difficile d'intervenir sur cette infrastructure en raison du caractère permanent du trafic.

Il est prévu de faire de la chaussée entre la Fossette et le Mât de Ricca une chaussée à deux fois deux voies. La RD268 sera également homogénéisée afin d'améliorer la lisibilité de l'infrastructure. Le Conseil général souhaite également prendre en compte les modes doux de déplacement, et rendre les différents carrefours sur cette route plus cohérents, notamment avec la desserte autoroutière.

Le Conseil général souhaite investir 40 millions d'euros dans ces travaux qui devraient être livrés dans l'idéal en 2017. Dans l'attente de ce chantier d'importance, le Conseil général interviendra dès 2011 pour renforcer la structure de chaussée actuelle. Des carrefours seront aménagés pour l'accès à la ZIP (carrefour du Relai).

Monsieur SPAGNULO admet que les conditions de circulation sont difficiles sur la RD268 mais il signale que la circulation générée par le chantier Fos Faster n'entraînera pas d'impact significatif sur un trafic déjà dense. La plus grande difficulté concernant cette infrastructure est l'état dans laquelle elle a été confiée au Conseil général par l'Etat.

Monsieur Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE (Centre d'Etudes et de Recherches sur les Hommes et les Entreprises), déplore que de nouvelles études soient réalisées à chaque nouveau projet. Il serait utile de rédiger des cahiers des charges plus globaux pour ces différentes études. Il signale en outre que la construction du terminal Fos 2XL devait s'accompagner dès 2004 de travaux d'aménagement des infrastructures de transport ferroviaires et routières. Pour Monsieur ESTELA, il est temps de lancer un débat global sur l'accessibilité du territoire. Les partenaires du pacte de concertation conclu dans le cadre du débat public Fos 2XL pourraient être mobilisés dans ce cadre.

Monsieur DUBOUT rappelle qu'il a pris note de la nécessité d'organiser un tel débat.

Monsieur MEUNIER signale que MCTB Golfe de Fos Environnement a rédigé un cahier d'acteur dans le cadre du débat public relatif au projet Fos 2XL. Il regrette que les préconisations de ce cahier d'acteur relatives à l'infrastructure routière n'aient pas été suivies d'effet. Par ailleurs, Monsieur MEUNIER sollicite quelques détails sur la desserte autoroutière évoquée par Monsieur SPAGNULO.

Monsieur SPAGNULO indique qu'il s'agit de la desserte de la zone de Salon. En effet, la réfection de la RD268 ne suffira pas à absorber le trafic : il convient de s'assurer que le reste du réseau le permette.

Monsieur Bernard GRANIE, Président du SAN Ouest Provence, souhaite savoir comment le maître d'ouvrage réagirait s'il était mis à contribution dans l'aménagement de l'infrastructure de transport. En effet, cette participation suffirait à régler le problème d'accessibilité de la zone. L'investissement nécessaire à l'accessibilité de la zone de Fos représente 300 millions d'euros à répartir entre l'ensemble des parties prenantes.

Monsieur CRACOWSKI souligne la contrainte liée à l'équilibre financier du projet. Il évoque la contribution versée par les terminaux méthaniers aux collectivités territoriales au titre de la taxe professionnelle.

Monsieur GRANIE signale que la disparition de la taxe professionnelle entraîne une très forte diminution des ressources des collectivités, alors que celles-ci sont sollicitées pour des investissements de plus en plus importants. Si ni l'Etat, ni les collectivités territoriales ne peuvent financer les investissements qui s'imposent, les industriels eux-mêmes en pâtiront car plus aucune nouvelle implantation ne sera possible.

Monsieur TILLET interroge le maître d'ouvrage sur le nombre de navettes qui transporteront les matériaux par la voie fluviale ou terrestre, et sur les modalités de leur déchargement.

Monsieur CRACOWSKI répond que le nombre de navettes n'est pas encore connu. Des bacs de transbordement seront utilisés pour amener les matériaux sur site. Aucun matériau ne sera déversé à l'extérieur de la plateforme car des mesures de protection seront mises en œuvre.

IV. L'après-débat public

1. Présentation

Monsieur CRACOWSKI explique que la loi Grenelle II apporte un complément à la procédure de débat public. A compter de la publication de la décision du maître d'ouvrage, et jusqu'au début de l'enquête publique, la CPDP poursuivra son suivi de la concertation liée au chantier. Il s'agit d'informer les parties prenantes de l'avancement du projet et de suivre les engagements pris dans le cadre du débat public.

Fos Faster LNG propose de concrétiser ce suivi de la manière suivante :

- organiser une réunion publique avec les habitants avant l'enquête publique ;
- rester à la disposition des collectivités locales pour leur présenter l'avancement du projet ;
- réaliser des insertions dans les périodiques des collectivités territoriales ;

- présenter l'avancement du projet au Conseil de développement du GPMM ;
- dresser le bilan de cette phase de suivi post-débat public ;
- tenir à jour le site internet du projet.

Monsieur CRACOWSKI précise qu'il était dans les intentions de Fos Faster LNG d'organiser un tel suivi, que la loi l'y oblige ou pas.

Monsieur SERRES demande au GPMM de saisir la Commission Nationale du Débat Public afin qu'un débat global soit organisé sur l'avenir de la ZIP. Il déplore que le GPMM refuse d'évoquer les projets à venir, tels que la construction d'une centrale à charbon, qui figure pourtant dans son plan stratégique. Monsieur SERRES souhaite que le GPMM fasse preuve d'une plus grande transparence.

Monsieur RAIMONDI s'étonne que la DREAL ne soit pas représentée en la présente séance.

Monsieur MEUNIER remarque qu'aucun intervenant ne représente la commune de Port-de-Bouc.

V. Clôture de la réunion

Monsieur DUBOUT indique que la CPDP a pris bonne note des points suivants :

- la nécessité de programmer les investissements à venir sur la ZIP, même s'il est délicat pour le GPMM de réaliser une programmation à long terme ;
- les impacts potentiels du chantier Fos Faster sur la conchyliculture et la pêche ;
- les questions relatives au dragage, qui ne sont pas résolues ;
- la problématique d'accessibilité de la zone.

Monsieur DUBOUT annonce ensuite que les CPDP des deux projets Fos Tonkin et Fos Faster ont reçu 8 cahiers d'acteurs, 117 questions écrites et 23 avis. Plus de 10 700 connexions ont été enregistrées sur les sites des débats publics (5 688 connexions pour le site du débat public Fos Faster).

Les prochaines réunions du débat public auront lieu :

- jeudi 25 novembre, à 19 heures (Réunion thématique Fos Tonkin : le chantier, Salle Gagarine, Port-de-Bouc) ;
- jeudi 2 décembre, à 19 heures (Réunion thématique commune : le développement économique, au Théâtre de Fos-sur-Mer).
- Mardi 14 décembre, à 19 heures (Réunion de synthèse au Théâtre de l'Olivier à Istres)

L'atelier thématique chargé de débattre sur les solutions d'échanges de frigories et de calories aura lieu le 19 novembre 2010 à 14 heures, Maison de la Mer à Fos-sur-Mer.

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