

Réunion thématique Fos Faster
Le projet Fos Faster et son
chantier
Verbatim

I.	Ouverture	2
II.	Le projet	4
1.	Présentation	4
2.	Echanges avec les intervenants et la salle	11
III.	Le chantier	30
1.	Présentation	30
2.	Echanges avec les intervenants et la salle	35
IV.	L'après-débat public	53
1.	Présentation	56
V.	Clôture de la réunion	60

I. Ouverture

Monsieur Antoine DUBOUT, Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP)

Bonsoir. Je vais tout de suite appeler Monsieur le Maire. Monsieur RAIMONDI, si vous voulez ouvrir notre séance de ce soir. Vous arrivez par là ? Voulez-vous que je vous aide ?

Monsieur René RAIMONDI, Maire et Conseiller général de Fos-sur-Mer

Bonsoir à tous. Nous revoilà effectivement sur le débat public. Ce soir, c'est un sujet très, très important, que nous allons traiter, puisqu'on va parler de la problématique routière. Alors, moi, je m'en excuse déjà auprès des exploitants. Je pense que cela va beaucoup dérapier et s'élargir sur la problématique générale, que ce soit effectivement de la D268, mais je laisserai effectivement au Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône le soin d'en parler, de la D568 ou effectivement du contournement Martigues-Port-de-Bouc. Je crois que cela reste un des problèmes primordiaux, quoi qu'il en soit, de cette zone industrielle et de son devenir. Voilà. Donc, bon débat à tous et je reprendrai la parole un peu plus tard.

Monsieur DUBOUT

Merci, Monsieur le Maire, merci encore une fois de nous accueillir dans votre ville. Nous sommes réunis, donc, pour la huitième fois pour l'ensemble des deux débats publics et pour concentrer sur Fos Faster ; pour la sixième fois si on intègre les trois débats qui ont été communs aux deux projets. Nous aurons dans quelques jours, sur le même thème, une réunion pour Fos Tonkin. Et puis ensuite, une réunion générale sur le développement économique, et puis enfin la réunion de conclusion. Donc, nous arrivons – pas au terme, mais nous sommes, disons, dans le dernier tiers de nos débats.

Jusqu'alors, nous avons eu des réunions, d'abord, outre les réunions générales sur la politique énergétique, les risques industriels et leurs impacts, nous avons eu une réunion sur le choix du site et puis, une réunion sur la biodiversité et les usages de la mer. Aujourd'hui, et Monsieur le Maire l'a rappelé, nous allons évoquer des points très importants. Nous abordons les projets, mais les projets en tant que projets techniques et le chantier et les conséquences de ce projet en tant que tel sur les chantiers et sur les constructions proprement dites des installations.

Notre débat va se dérouler aujourd'hui en trois temps. Un premier temps sera sur les chantiers. J'y reviendrai. Sur les projets, plus exactement, sur le projet en tant que tel. Un deuxième temps sur le chantier, et puis un troisième temps, j'y reviendrai, qui est rendu obligatoire par le Grenelle II, c'est-à-dire une loi du 12 juillet, qui est de débattre sur les conditions de conservation et d'information entre la fin de ce débat et l'éventuelle enquête publique dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage déciderait de poursuivre.

Vous le savez, nos réunions publiques sont une occasion – et c'est leur objectif – d'information de l'assistance, de vous-mêmes, pour comprendre, pour approuver, pour critiquer, pour refuser les projets pour certains. Mais au moins, en connaissance de cause. Et réciproquement, pour que le

maître d'ouvrage prenne en compte les souhaits, les réactions, les craintes, les interrogations de la population sur les projets, disons sur les sites desquels vont se tenir ces projets.

La Commission particulière, vous le savez maintenant, je ne vais pas la représenter, suit ce débat. Non seulement elle le suit, mais au cours de réunions inter-débats, permet d'affiner les questions, de recadrer les interventions et de travailler avec les maîtres d'ouvrage pour les pousser dans leurs retranchements et pour essayer d'obtenir des réponses à un certain nombre de questions. Vous trouverez évidemment le calendrier des différentes réunions, comme d'habitude, sur vos chaises et au bout de la salle.

Donc, aujourd'hui, la réunion va parler du chantier proprement dit. Elle va se dérouler, je vous l'ai dit, en deux temps. Une première partie qui tiendra un peu plus d'une heure sera consacrée à la présentation détaillée du projet par le maître d'ouvrage, allant depuis la construction de la plateforme en mer, les appontements, les réservoirs, les installations de regazéification et le réseau d'évacuation du gaz jusqu'au réseau national à partir de la Fossette.

Nous avons demandé à Monsieur MEUNIER, Président du Mouvement des Citoyens de Tout Bord (MCTB) du Golfe de Fos, Monsieur Jean-Marc CHARRIER, le Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, et à Madame DELHAY, d'Europe écologie, de venir nous donner leur sentiment sur ce projet. Je leur demanderai tout à l'heure de monter sur la scène.

Cette première partie, donc, tiendra un peu plus d'une heure. Une deuxième partie, de l'ordre d'une heure aussi, sera sur le chantier proprement dit, l'installation, les installations de chantier. Je vous rappelle que ce chantier devrait durer trois à quatre ans. Il aura des impacts tant sur la mer que sur la terre et c'est bien les questions que nous poserons, la façon de réaliser le chantier, par où viennent les matériaux, quels sont les types de matériaux, où sont les zones de clapage... Nous avons invité pour cette deuxième partie Monsieur SPAGNULO, qui est le Directeur des routes du Conseil général des Bouches-du-Rhône, et Monsieur RAIMONDI, qui sera présent aussi sur la scène en tant que Conseiller général de Fos-sur-Mer.

Enfin, la dernière partie, qui durera de l'ordre d'une demi-heure, est une partie qui est récente. Nous sommes les premiers à en essayer les plâtres, mais ce sont de bons plâtres, quand on sait effectivement ce qui s'est passé il y a quelques années, qui est que la loi du Grenelle II de l'Environnement, le 12 juillet 2010, donc il y a quatre mois, indique désormais que la Commission nationale du débat public a pour compétence le suivi de l'après-débat et les modalités envisagées par le maître d'ouvrage doivent être soumises aux échanges avec la population durant le temps du débat public.

Il n'y a pas, donc, d'expérience sur ce type de suivi de débats et ce sera donc un des éléments de la fin de cette réunion.

Alors, comme d'habitude, vous le savez, pour la bonne tenue de notre réunion, j'espère que chacun doit s'astreindre à un certain nombre de règles. Elles seront rappelées tout à l'heure par Madame MONNET et je vous confirme que vous avez la possibilité de répondre ou de donner des questions écrites et que les prises de parole seront entrecoupées de vos interventions, soit écrites évidemment, soit verbales bien sûr, lors des différentes périodes de débat.

Voilà. Je vous remercie du calme et de la sérénité de nos débats, de l'intensité. Je pense qu'un certain nombre de débats maintenant entrent dans le vif du sujet. En tous les cas, c'est ce que nous

souhaitons tous. Et je passe la parole à Madame MONNET pour vous rappeler le processus du débat.

Madame Sylvie MONNET, Membre de la CPDP Fos Faster

Bonsoir. Le rappel des règles sera rapide parce que vous connaissez à tous très bien les connaître. Puisque Monsieur le Président a évoqué les questions écrites, je vous rappelle que vous trouvez sur vos chaises des imprimés sur lesquels vous pouvez écrire vos questions qui trouveront éventuellement une réponse au cours de la séance si c'est possible, mais sinon, une réponse qui sera consultable sur le site internet dans un délai de trois semaines si la réponse appelle une réflexion un petit peu plus approfondie.

Pour le déroulement du débat, quelques points à vous rappeler. D'abord, bien sûr, la nécessaire courtoisie qui consiste à écouter les questions des autres et à ne pas couper la parole sans les laisser aller jusqu'au bout de leur argumentation. Mais ceci relève de règles de politesse élémentaires.

Il y a également des questions pratiques auxquelles on vous demande de vous plier. D'abord, ne prendre la parole que lorsque le Président l'a distribuée et à ce moment-là, une hôtesse vous donnera un micro pour que vous puissiez poser votre question mais les hôtesse ne sont pas habilitées à passer les micros sans que le Président ne les y aient autorisées.

Le temps de parole pour les questions est de trois minutes, de manière à ce que le plus de monde puisse s'exprimer. Là aussi, essayez de respecter ce temps pour que le débat gagne en clarté. Et puis, également, chaque fois que vous prenez la parole, n'oubliez pas de vous présenter, parce que nous sommes dans la salle et nous nous voyons les uns les autres mais il y a un verbatim de la réunion qui est rédigé et la personne qui le fait est à Paris et ne vous voit pas, ne nous voit pas et pour la commodité et la clarté du compte-rendu, pliez-vous à la petite discipline de rappeler chaque fois votre nom et votre qualité lorsque vous prenez la parole.

Le temps de parole des intervenants est lui aussi bien sûr chronométré de manière à ce que le débat puisse se dérouler de manière équilibrée. Merci.

II. Le projet

1. Présentation

Monsieur DUBOUT

Bien. Alors, avant de passer la parole à Monsieur CRACOWSKI et Monsieur SEIMANDI, Monsieur SEIMANDI est là au titre de GRTgaz puisque la question du raccordement des installations à la Fossette relève de lui. Je vous propose que les personnes qui vont participer à la table ronde viennent dès maintenant sur la scène. Donc, Monsieur CHARRIER, Monsieur le Maire, Monsieur MEUNIER et Madame DELHAYE, si vous voulez bien monter. C'est par là qu'il faut monter, ou il y a un escalier là. Il vaut mieux que vous passiez par là, ou alors je peux vous aider à monter sur la scène. Tout le monde n'est pas aussi jeune et dynamique que le Maire qui monte directement.

Donc, je vais passer la parole à Monsieur CRACOWSKI. Alors, avant de vous passer la parole, je vais quand même vous poser un certain nombre de questions. En réalité, je reprends un certain nombre de questions – de thèmes importants qu'il faudrait que vous puissiez traiter, qui se sont retrouvés dans les différents débats depuis ces quatre ou cinq réunions que nous avons eues ensemble. Une interrogation importante, et on le remet dans le chantier, c'est celle des réservoirs proprement dits : leur forme, leur hauteur, leur largeur. C'est une interrogation qui aurait pu être abordée lors du débat sur la biodiversité, puisque cela avait été évoqué lors de la biodiversité, mais je pensais que c'était, que ce n'est pas la même chose que la biodiversité. Donc, on a préféré le reprendre et vous poser cette question aujourd'hui. La forme des réservoirs, leur hauteur, leur contenance, leur diamètre. Est-il possible de les abaisser ? C'est une question qui est arrivée souvent. Et on l'a retrouvée, cette question, non seulement d'ailleurs pendant la journée mais aussi la nuit : quel sera le type d'éclairage la nuit ? La zone industrielle, qui est un peu un arbre de Noël parce qu'on voit des éclairages de tous les côtés, et que votre installation si elle se réalise sera tout à fait au début de la darse.

Enfin, c'est une question qui n'a pas été abordée mais qui est sous-jacente et au moins qui a été abordée au départ, c'est effectivement celle du raccordement de l'installation au réseau. Voilà, Monsieur CRACOWSKI, je vous laisse la parole pour la présentation du projet sur les différents thèmes, la plateforme, les réservoirs, le raccordement et autres.

Monsieur Philippe CRACOWSKI, Président de Fos Faster SAS et chef de projet

Merci, Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs, bonsoir Messieurs les élus. Je vais donc, à l'intérieur de ma présentation, revenir sur les trois points notamment, en tous cas deux pour ma part et Georges SEIMANDI sur le troisième pour le raccordement, pour répondre à vos questions.

Voilà, donc, le premier point que je souhaitais aborder en liminaire, c'est tout simplement vous rappeler une version simplifiée et rapide du projet, notamment s'il y a de nouveaux venus dans la salle. Donc, on va faire court mais quand même c'est important, je pense, de rappeler les caractéristiques de notre projet. Donc, on a un petit film d'animation pour ce faire. Voilà. Le projet, donc, est un projet de terminal méthanier d'une capacité maximum de 16 milliards de mètres cubes. C'est Fos-sur-Mer qui a été sélectionnée, considérant que cette localisation est extrêmement bien placée stratégiquement en pleine Méditerranée, face à 45 % des réserves gazières mondiales.

A l'image, vous voyez donc notre projet proposé sur une plateforme, là en phase initiale, de 13 hectares avec un accostage et deux réservoirs de 180 000 mètres cubes. Cette première phase, donc, pourrait être ensuite en phase maximum doublée, puisqu'on pourrait accueillir jusqu'à deux bateaux, navires méthaniers, quatre réservoirs de même taille que les deux premiers (180 000 mètres cubes chacun) sur une plateforme d'environ 19 hectares. Une question avait été posée d'ailleurs sur l'emprise totale, c'est 28 hectares en comprenant le sous-sol et les bordures.

Sur l'animation que vous voyez, on va très rapidement suivre le parcours des molécules de gaz naturel liquéfié, qui arrivent je vous le rappelle à -162 degrés dans ces bateaux à stockage cryogénique. Par des pompes, elles sont envoyées dans des réservoirs cryogéniques eux aussi. A la demande du marché, ces molécules seront envoyées dans des regazéificateurs, que vous voyez en gris, qui vont redonner une forme gazeuse aux molécules de gaz naturel pour ensuite pouvoir être évacuées dans le réseau de gaz naturel GRTgaz.

C'est un projet, donc, d'1,2 milliard d'euros dans sa phase maximum. C'est 400 à 600 personnes, avec des pointes jusqu'à 800 et 1 000 personnes sur le chantier. Donc, à peu près 50 à 80 emplois pérennes en phase d'exploitation.

On va maintenant prendre le calendrier et je m'arrêterai là sur le projet en lui-même. Je vous rappelle qu'en 2010, on est sur la fin de débat public. A l'issue de ce débat public, donc, un rapport sera fait par la Commission nationale du débat public. A la suite de ce rapport, donc, le maître d'ouvrage devra prendre sa décision en cas de poursuite ou de non-poursuite du projet ou des éventuelles améliorations du projet.

Ensuite arrivera une période qui est donc une période ensuite de dépôt, si le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre le projet, de dépôt de demande d'autorisation avec notamment l'enquête publique. Puis, une décision finale d'investissement au printemps 2013, pour un début de chantier immédiat. On avait dit tout à l'heure, Monsieur le Président l'a rappelé, trois ans et demi à quatre ans de chantier pour une ouverture commerciale fin 2016. Voici les principales étapes du calendrier.

Alors, on entre maintenant directement dans le descriptif du projet. Premier élément, la plateforme, c'est un élément essentiel, il y a eu beaucoup de questions sur ce sujet, tout à fait pertinentes. Donc, je vais essayer d'être concis sur cet aspect-là. D'abord, la constitution. Cela, c'est un élément important. Le choix qu'on a fait, compte tenu de nos objectifs, est de pouvoir constituer un enrochement de digue sous-marine, de pouvoir les constituer tout en pourtour de cette plateforme. Le but étant de pouvoir, comme vous le voyez sur la petite animation à l'écran, de pouvoir créer ce réservoir, en quelque sorte, endigué, pour pouvoir ensuite recevoir des matériaux qui vont servir au remblaiement de la plateforme. L'objectif de cette méthode, c'est une méthode qui permet de pouvoir créer une étanchéité et une fois que la digue est créée, de pouvoir remplir progressivement la plateforme et de la constituer.

Suite à cette constitution de plateforme, ensuite, on remblaie donc en commençant par la zone des réservoirs. La construction des réservoirs est sur le chemin critique d'un terminal méthanier. C'est trois ans pour construire un réservoir. C'est le plus long. Donc, il faut commencer le plus tôt possible. Ensuite, la zone de *process* qui est plus au Nord. Et donc, voilà sur l'image l'ensemble réalisé.

Les réservoirs, maintenant, le deuxième point. Je viens notamment à votre question sur les réservoirs. Donc, quel type de réservoirs est-il envisagé sur notre terminal méthanier ? D'abord, la capacité. : 180 000 mètres cubes, pourquoi ? 180 000 mètres cubes, cela correspond à une capacité, avec deux bacs, de 360 000 mètres cubes dès le démarrage au minimum ce qui constitue le volume minimal qu'il nous faut pour répondre à notre offre. Je vous rappelle que ce qu'on propose avec ce projet, c'est un terminal indépendant, c'est un terminal multi-clients, qui va s'adresser donc pas à un seul client mais à plusieurs et qui donc va nécessiter une certaine flexibilité pour pouvoir se faire.

Cela signifie aussi que chaque client a la possibilité de pouvoir aussi avoir un stockage un peu plus important, d'autres un peu moins, et au total, le fait qu'il y ait plusieurs clients implique une quantité de stockage qui soit suffisante. C'est quelque chose qui est essentiel dans notre offre clientèle. 180 000 mètres cubes, avec un diamètre de 90 mètres qui arrive à des diamètres qui sont parmi les plus importants dans les terminaux méthaniers qui sont réalisés. On en arrive à 50 mètres qui est la conséquence de 180 000 mètres cubes et de 90 mètres de diamètre. La technologie, maintenant, en termes de robustesse, de ces réservoirs, c'est un réservoir à intégrité totale. Ce sont des réservoirs qui ont entre 80 et 90 centimètres d'épaisseur de murs sur les côtés, donc, avec du

béton armé précontraint à l'extérieur et à l'intérieur, une enveloppe qui elle-même peut contenir tout le liquide d'une manière indépendante. Bien sûr, la partie isolante thermique fait partie de cette enveloppe, pour maintenir, je vous rappelle qu'en fait, ces réservoirs sont de gros thermos qui ont pour objectif de maintenir le froid, -160 degrés, ce qui n'est pas simple. Et ensuite, on a le dôme qui est une partie essentielle pour assurer l'étanchéité de l'ensemble, puisque notre installation doit être étanche. Je vous rappelle que c'est pour cela notamment qu'un terminal méthanier, avec la technologie de réchauffement qu'on a choisie, tend vers zéro émission puisque le principe, c'est d'être étanche.

Très rapidement, mais quand même, cela mérite le détour. Si vous voyez l'image de droite, alors, c'est sûr que ce n'est pas un endroit où on va habituellement mais l'intérieur d'un réservoir, si on se penche vers le haut et on regarde ce fameux dôme, on s'aperçoit donc de la taille de ce dôme. Pour information, quand on construit ce dôme, la taille et le poids sont tels qu'il est construit sur place, à l'intérieur du réservoir, et donc il n'y a pas de possibilité de pouvoir lever par des moyens extérieurs. A ce moment-là, compte tenu que le réservoir est étanche, on met des ventilateurs sous le « chapeau », en quelque sorte, et le chapeau monte progressivement sur un coussin d'air. Et donc, au bout de trois jours, on arrive à avoir monté le chapeau jusqu'en haut. C'est la manière de faire. C'est quelque chose, d'ailleurs, qui s'est passé à Fos Cavaou, c'est quelque chose qui est très, très spécifique à ce type de réservoirs.

La regazéification, le troisième élément-clé de ce type d'usines. Donc, là, c'est vraiment le principe de base d'un terminal méthanier, c'est de réchauffer le gaz naturel puisque je vous le rappelle, cela nous permettra de pouvoir retrouver 600 fois le volume du gaz quand il passe à l'état gazeux. Donc, là, vous avez à l'image, sur la droite, des regazéificateurs. En fait, si je voulais simplifier le processus de regazéification, pour être simple, prenons le radiateur d'une voiture automobile avec à l'intérieur ce gaz naturel liquéfié qui est dans le radiateur en aluminium, sur lequel on fait couler de l'eau de mer et cela fait un échange thermique qui, progressivement, arrive à réchauffer le gaz naturel liquéfié pour lui rendre son état gazeux et en étant ensuite à une température supérieure à zéro degré. C'est exactement, en simplifié, le processus d'échange thermique qui se passe. Dans notre projet, on varie entre 5 et 10 unités de regazéificateurs par rapport, en ligne avec les capacités qu'on souhaite développer.

Enfin, la partie maritime, tout ce qui est jetées et appontements. Là, je vous rappelle que dans l'offre de notre terminal, ce qu'on envisage, c'est de pouvoir accueillir tous types de bateaux, jusqu'aux plus gros bateaux, avec la possibilité d'étendre entre un et deux accostages en fonction des besoins du marché. Les bateaux méthaniers qu'on se propose d'accueillir sont des bateaux qui ont des tirants d'eau finalement assez bas, c'est 12 mètres de tirant d'eau pour ce type de bateaux. Même les plus gros n'ont pas de tirant d'eau plus élevés. Il faut savoir que ces bateaux sont par contre assez larges et plus hauts. Donc, ils ont un peu plus de fardage et des tirants d'eau plus bas. Cela signifie qu'avec un tirant d'eau de 12 mètres, il faut draguer environ à 13,50 mètres parce qu'il faut toujours garder une marge de sécurité compte tenu des hélices et pour l'accostage. Donc, c'est ce qu'on a envisagé : 13,50 mètres.

Pour information, aujourd'hui, notre triangle en moyenne est à peu près un triangle avec 5 à 6 mètres de profondeur. Donc, pour passer à 13,50 mètres, cela nécessitera de draguer cette zone d'accostage pour pouvoir réaliser et je vous ai indiqué donc les quantités en fonction des étapes du projet entre 1 et 2 millions de mètres cubes sont nécessaire pour draguer cette zone d'accostage.

Au niveau des appontements eux-mêmes, les points spécifiques, ce sont notamment, on a six systèmes de crochets, d'amarres spécifiques aux méthaniers. C'est une règle internationale. Ces

amarres, donc, je vous rappelle que ce sont les lamaners, une des professions maritimes dans le port de Fos qui ont la responsabilité de l'amarrage. Ils ont ceci de spécifique, c'est qu'il y a une possibilité de découplage rapide sur ces amarrages, sur la demande spécifique du capitaine du vaisseau. Donc, on peut, il y a des systèmes en cas d'urgence qui permettent de le faire très rapidement. Le deuxième et dernier point qui est vraiment spécifique à notre activité sur une jetée, ce sont les bras de déchargement puisqu'on doit, l'objet, c'est de décharger ce gaz naturel liquéfié. Et notamment en termes de sécurité industrielle, donc, on a un système de PERC, qui est un système là encore qui permet de pouvoir découpler très rapidement et d'une manière automatique, cette fois, le bateau de ses bras de déchargement. En même temps, cela coupe sur terre immédiatement l'ensemble des tuyauteries, donc il n'y a plus de possibilité de passage. Cela coupe en même temps sur le bateau et cela arrête immédiatement les pompes du bateau, qui en temps normal, quand on décharge, poussent le GNL vers la terre. Donc, cela, c'est le système PERC, c'est un système de sécurité.

Je termine sur les types de bateaux des méthaniers dans le monde. Il y a en gros deux types, il y a donc le type prismatique, il y en a 60 % dans le monde aujourd'hui pour 40 % de sphériques. Le sphérique, en fait, ce sont, comme on le voit, des boules. Donc, c'est la première technologie de bateaux qui ait été utilisée. Le prismatique, ce sont plutôt des bateaux récents. Plus de 80 % des commandes de bateaux GNL sont en prismatique. L'avantage, c'est tout simplement le volume, c'est qu'avec des sphères on perd un peu de volume autour des sphères. Dans l'autre cas, on utilise la totalité de la coque du bateau. Je précise que du point de vue de la sécurité maritime, tous ces bateaux, qu'ils soient de modèle ancien ou nouveau, sont systématiquement en double coque et aux dernières normes maritimes. Donc, il n'y a pas de simple coque dans les méthaniers de cette catégorie.

Je laisse la parole à Georges SEIMANDI.

Monsieur DUBOUT

Monsieur SEIMANDI, sur le raccordement.

Monsieur Georges SEIMANDI, GRTgaz

Oui. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous, GRTgaz, nous intervenons effectivement pour le raccordement du terminal au réseau de transport. A ce titre, je voulais dire que nous sommes pleinement partenaires de la société Fos Faster LNG. D'ailleurs, en tant que partenaire, je crois que nous partageons, nous, transporteur de gaz naturel en France, une double conviction. D'une part, sur la place prometteuse pour le gaz naturel demain dans le concert énergétique français, européen et mondial. Je ne sais pas, Monsieur le Président, si l'information est parvenue jusqu'ici mais lors du dernier Congrès mondial de l'énergie, c'était il n'y a pas longtemps au Canada, les réserves de gaz naturel exploitables dans le monde ont été réévaluées à deux siècles. C'est une nouvelle donnée très importante.

Deuxième conviction que nous partageons, je crois, c'est que dans ce contexte très prometteur, la France, plus particulièrement dans la zone Sud, peut occuper une place stratégique très importante. C'est une vraie opportunité aussi.

Ce raccordement au réseau de gaz permettrait bien entendu au terminal d'émettre le gaz sur le réseau français et européen. De quoi s'agit-il et comment cela se passe ? Je vous propose une présentation assez courte et puis, avec mes collègues présents dans la salle, Thierry GOBE et Antoine ESPOSITO, on répondra à vos questions.

Raccorder le terminal au réseau existant, il s'agit de quoi ? Il s'agit de construire, c'est sur la partie droite de la diapositive et d'ailleurs, le chronomètre est mal placé ou c'est la diapositive, je ne sais pas. Il s'agit de construire une canalisation en acier sur une dizaine de kilomètres depuis le site du terminal jusqu'au réseau principal. Il s'agit de construire une installation pour odoriser le gaz naturel puisque le produit n'a pas d'odeur, je dirais, lorsqu'il sort du terminal méthanier. Et c'est une obligation réglementaire, en France. Et il s'agit de mesurer les quantités de gaz qui sortent du terminal et qui entrent sur le réseau. Cela, c'est un projet en soi. C'est évalué aujourd'hui à 60 à 70 millions d'euros. C'est financé entièrement par GRTgaz conformément à nos missions de transporteur puisque nous devons exploiter, développer, maintenir le réseau en toute sécurité sous le contrôle de la Commission de régulation de l'énergie.

Puisqu'on parle de chantiers, ce soir, en bas à droite, vous avez une photo de ce qu'est un chantier de pose de ce type de canalisations. Et d'ailleurs, puisqu'on est à Fos, il y a actuellement un chantier similaire entre la Fossette et Martigues. Je dis « similaire », même si les diamètres de canalisation concernés ne sont pas les mêmes. Sur la partie gauche, à votre gauche de la diapositive, vous reconnaissez tous le schéma de la zone de Fos. En vert, nous avons représenté les canalisations de transport existantes, et dans une autre couleur, les deux options de tracé qui sont actuellement à l'étude. Une en direction de La Fossette, une autre en direction de la route de l'Audience, vers l'entrée sud de Sollac, nous l'avons baptisée « Flamants » du nom d'une installation que nous avons à cet endroit-là.

Que dire de ces deux tracés ? Vous voyez, c'est pointé par une petite lumière rouge. Nous avons le site de Fos Faster qui est au bout de Caban. Dans une première variante, nous emprunterions la route de desserte de Caban, avant de traverser le quartier de Tonkin, le canal un peu plus haut. Traverser le canal au niveau de Tonkin, rejoindre le carrefour de la Fossette en longeant la route de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Deuxième option : toujours pareil, on part du bout de Caban, on prend la route de desserte, on traverse la darse dans son endroit le plus étroit et en laissant les bâtiments d'ArcelorMittal, les installations à bonne distance au Sud, on rejoint cette installation sur la route de l'Audience. Voilà les deux options actuellement à l'étude et je dis « actuellement à l'étude » parce qu'on est en débat public. Tout n'est pas décidé, bien entendu. Les études se poursuivent.

Quant à la station d'odorisation et de comptage, elle est prévue bien entendu au plus près du terminal méthanier, sans la mettre sur le remblai pour des raisons évidentes d'économie d'espace sur ce remblai. On a prévu de l'implanter, si les études confirment la faisabilité, à proximité immédiate, sur le terre-plein de Caban. On peut aller à la diapositive suivante. C'est moi qui dois le faire.

Alors, les ouvrages projetés, maintenant qu'on les a localisés, bien entendu, la préoccupation principale, ce qui guide la conception des ouvrages, ce sont les questions de sécurité et d'environnement. Une canalisation, c'est un objet technique très simple, qui se caractérise je crois avant tout par sa discrétion puisque notre principale préoccupation, en tant qu'exploitant, c'est qu'on ne les oublie pas une fois qu'elles sont posées. C'est un tube en acier d'un mètre de diamètre. Il est enfoui sous au moins un mètre de terre. C'est la réglementation. Et éventuellement, si l'étude

de sécurité le demande, c'est plus profond que cela. Ce sont des tubes de 15 mètres environ de longueur, soudés bout à bout et enfouis dans la tranchée qui est creusée. C'est dans ce cas-là adapté à la pression d'émission du terminal, 95 bars, et c'est raccordé aux extrémités aux postes. Vous voyez sur ces photos, au pied des Alpilles, un chantier qu'on a mené il y a maintenant cinq ans et ce sont des tubes à peu près du même diamètre que ceux projetés ici.

L'installation d'odorisation et de comptage. Odoriser le gaz naturel, c'est lui injecter très, très finement, à raison de 20 milligrammes par mètre cube, un produit très odorisant, le mercaptan (tétra-hydrothiophène pour les chimistes). Ce produit est stocké dans des cuves enterrées de 20 à 25 mètres cubes selon les besoins. Une installation, on peut pointer peut-être le bâtiment, merci. Dans ce bâtiment, des pompes d'injection du produit, des automatismes parce que tout cela, c'est assez, cela doit être assez précis, on le comprend bien. Tout cela, c'est dans une enceinte clôturée qui fait un à deux hectares. Voilà une vue de synthèse de ce que cela pourrait donner. Encore une fois, ce n'est qu'une vue de synthèse. Puisqu'on est à Fos, à côté du terminal de Tonkin, vous avez une station d'odorisation qui occupe la même fonction.

Une fois les installations dimensionnées – on peut revenir sur tout cela, n'hésitez pas, pendant les questions – bien entendu, la sécurité et l'environnement sont au centre des études et notamment, deux études que nous venons d'engager sont très importantes et affinent l'implantation. Ce sont les études d'impact sur l'environnement et l'étude de sécurité. Ces deux études sont réglementaires. Elles sont rendues publiques au moment de l'enquête publique, et donc portées à la connaissance de tout le monde, et toutes les remarques sont bien sûr les bienvenues et surtout, elles sont examinées très scrupuleusement par l'administration qui délivre, le cas échéant, un arrêté préfectoral qui nous autorise à construire et à exploiter ces ouvrages et qui déclare la canalisation d'utilité publique parce que le transport de gaz naturel en France est soumis à des obligations de service public.

Pour terminer sur le projet, et avant de conclure, dans le planning, ce n'est pas très compliqué. On s'inscrit dans le planning de Fos Faster, finalement. Il ne s'agirait pas que le terminal soit prêt et que le tuyau ne soit pas au rendez-vous. Ce sera d'autant plus facile que nous n'avons que 10 mois de travaux, même si les travaux sur la zone industrielle de Fos sont des travaux qu'il faut faire avec beaucoup de précaution, on le comprend bien vu l'encombrement de la zone. Dix mois de travaux, un peu plus d'un an pour obtenir les autorisations, faire l'enquête publique. C'est ce qui est qualifié « d'instruction administrative » sur cette diapositive. Et actuellement, nous engageons les études qui vont contribuer à faire ces dossiers de demande d'autorisation. Et nous attendons le cas échéant du débat public un apport sur ce sujet.

Une fois que les ouvrages sont construits, on les exploite. Nous sommes aussi exploitants. On a une politique très volontariste pour être au plus près du terrain. Nous avons une base d'exploitation très près d'ici, à Saint-Martin-de-Crau, disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, toute l'année, par un système d'astreintes. Cette base trouve éventuellement un appui logistique et humain à l'agence du Midi à Marseille et notre dispatching régional à Lyon assure les télé-surveillances, les télé-exploitations de ces installations.

Je ne voudrais pas terminer, c'est ma dernière diapositive, sans dire combien, vu du transporteur que nous sommes, les projets de terminaux méthaniers en débat public à Fos-sur-Mer sont pertinents dans le cadre de la nécessaire sécurité de l'approvisionnement qu'il nous faut tous aborder pour demain. Vous voyez, sur ce réseau, c'est la carte du réseau français de transport de gaz naturel. En rouge nous avons mis les développements que nous pourrions réaliser. Sur ce réseau, on voit que la carte, les infrastructures de transport de gaz naturel sont bien plus denses au nord du pays qu'au sud. Alors, bien sûr, il y a la région parisienne qui est un gros pôle de consommation mais c'est surtout Fos-sur-Mer, le 18 novembre 2010

parce que les approvisionnements en gaz naturel, en France et en Europe, viennent essentiellement du nord de l'Europe. Au moins la moitié, Pays Bas et Norvège. Demain, les gisements de mer du Nord, de Norvège et des Pays Bas auront diminué de moitié. Quand je dis « demain », c'est d'ici quinze ou vingt ans. Il faut trouver d'autres sources. Pour cela, le sud de la France est une place idéale. C'est une place stratégique très importante. De ce point de vue, les deux projets Fos Faster et Cap Tonkin trouvent tout leur intérêt. Je vous remercie.

2. Echanges avec les intervenants et la salle

Monsieur DUBOUT

Merci. On va aborder le débat mais avant d'aborder le débat, j'aurais voulu demander à Monsieur MEUNIER si vous avez une réaction sur le projet proprement dit.

Monsieur Romuald MEUNIER, Président de l'association Mouvement des Citoyens de Tout Bord (MCTB) Golfe de Fos environnement

Sur la présentation ?

Monsieur DUBOUT

Absolument.

Monsieur MEUNIER

Je suis surpris, je découvre que les stations d'odorisation et de comptage soient externes au projet lui-même. J'étais en train de me demander si c'était habituel, dans les projets d'installation de terminaux méthaniers, ou si c'était exceptionnel.

Monsieur SEIMANDI

C'est tout à fait – ce n'est pas exceptionnel, c'est toujours comme cela. L'odorisation du gaz naturel est une obligation qui est donnée au transporteur et nous l'assurons de manière centralisée à la sortie de tous les points d'injection du gaz naturel sur le réseau français, par exemple dans les terminaux méthaniers, ou à l'entrée du gaz naturel qui viendrait d'autres pays s'il n'est pas odorisé, comme par exemple en Allemagne. Donc, la réponse est « oui, c'est habituel ».

Monsieur DUBOUT

Je vous propose de donner la parole à la salle. Même si vous vous connaissez, vous vous représentez, on l'a bien dit.

Monsieur Frédéric SERRES, Habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Bonsoir. J'aimerais contredire Monsieur SEIMANDI puisque je sais, parce que je travaille dans les douanes, que la station de comptage et d'odorisation, par exemple, du terminal de Fos Cavaou est intégrée au site lui-même. Il est donc tout à fait possible d'avoir cette station intégrée au site Fos Faster, par exemple.

Monsieur SEIMANDI

Merci pour la contradiction. Vive le débat public. Vous avez raison : sur le site de Fos Cavaou, la station est dans l'enceinte du terminal. Elle est exploitée par les gens du terminal mais elle est sous la responsabilité de GRTgaz qui est le transporteur. Alors, j'ai peut-être répondu de manière imprécise à Monsieur MEUNIER. J'ai répondu, en fait, à la question de qui était le maître d'ouvrage de ces installations-là. C'était un raccourci, premièrement.

Deuxièmement, le site de Cavaou n'est pas un bon exemple parce qu'il a été conçu lorsque le gaz naturel, en France, était géré par une entreprise intégrée. C'est-à-dire que ceux qui faisaient les terminaux et ceux qui faisaient les tuyaux de gaz, c'était la même boîte. Aujourd'hui que ces entreprises sont séparées et bien séparées, on tient à une séparation plus marquée.

Monsieur DUBOUT

J'allais vous poser la question : est-ce que le fait que le terminal soit régulé ou non régulé peut jouer sur l'implantation de l'installation ou pas ?

Monsieur SEIMANDI

Non, ce n'est pas une question de régulation. Là, typiquement, plusieurs paramètres nous poussent (et on y réfléchit ensemble avec notre partenaire) à avoir des installations bien séparées. D'abord, quand on crée un remblai, je parle sous le contrôle de Philippe CRACOWSKI, il y a une question de l'économie de l'espace remblayé qui, je crois, tombe sous le sens. Donc, on consacre ce remblai au cœur du *process* et l'odorisation et le comptage, ce n'est pas vraiment le cœur du *process*. Par contre, il n'est pas question de transporter des quantités de gaz non odorisées sur de trop grandes distances, même s'il y a un cas actuellement dans le Nord Pas-de-Calais qui est en train d'être étudié. Donc, on se met au plus près. Donc on se mettra, j'allais dire « au bord de l'eau », au bout de la presqu'île du Caban.

Deuxième chose qui milite pour reprendre ce que dit Monsieur, et il a raison, à cette séparation, et mon collègue exploitant est dans la salle, c'est que nous sommes responsables de l'odorisation et du comptage. Il est indispensable, pour des raisons d'exploitation, de pouvoir aller rapidement sur ce site-là. Cela veut dire, sans passer forcément par les contrôles d'accès du terminal, et d'avoir notre indépendance. Donc, ce qui a été fait à Cavaou, ce qui a été fait à Tonkin dans le passé, ce sont des choses qu'on essaie de faire de manière différente aujourd'hui

Monsieur DUBOUT

Merci. Autre question ? Sinon, on pourra y revenir au fut et à mesure. Madame DELHAYE, avez-vous un commentaire. Je précise quelque chose. Vous êtes là au titre de votre parti politique et non pas en tant que représentante de la Région. Donc, vous représentez Europe écologie. Allez-y.

Madame Annick DELHAYE, Europe Ecologie/les Verts

Je représente Europe écologie, les Verts et le Parti occitan puisque les élus régionaux sont sous ces trois partis.

Monsieur DUBOUT

Très bien. Ecoutez, si vous avez un commentaire ou une réaction à la fois sur le projet et sur ce qui a été présenté ou des questions...

Madame DELHAYE

Pas particulièrement sur ce qui a été présenté. Après, j'ai pas mal de réflexions qui ont été menées donc par le groupe, puisqu'on a participé depuis le début, depuis le 9 septembre 2010, donc, au débat public. Je vais intervenir dans ce sens-là.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Allez-y.

Madame DELHAYE

On a suivi, comme je viens de le dire, ce débat public depuis le 9 septembre. C'était la première réunion. Je l'ai suivie, moi, particulièrement. Ce que je voudrais dire en premier, c'est qu'on se félicite bien sûr qu'il y ait un grand débat qui se tienne enfin sur une construction industrielle dans cette zone. Evidemment, c'est aussi obligatoire puisque l'Etat oblige, la législation oblige à avoir un débat public sur des projets, évidemment, d'une telle envergure.

J'ai quand même un souvenir marquant de la réunion du 9 septembre 2010, c'est le départ en pleine réunion de plusieurs associations, après la lecture d'un discours sur les raisons d'un tel boycott du débat public. Les associations, en effet, se sont insurgées contre les engagements qui n'ont pas été tenus, justement, lors du débat public sur Fos 2XL, qui datait de 2004. Parmi les engagements, il y avait des choses auxquelles ils tenaient particulièrement, qui étaient la création d'un observatoire de l'environnement, la mise en place d'un contrat de baie pour le golfe de Fos et la construction d'une structure pérenne de concertation, justement. Donc, où les associations auraient eu toute leur place.

Comment effectivement ne pas comprendre ce ras-le-bol des associations qu'on consulte, qu'on n'entend pas et je dirais même qu'on ne respecte pas ? Un exemple : 3 sièges sur 42 pour les associations au Conseil de développement du Grand Port autonome de Marseille. Est-ce que c'est suffisant ? Donc, ce que nous demandons, c'est que la parole des citoyens, la parole des associations

soit enfin écoutée, entendue et bien entendu respectée. Il en va finalement de la crédibilité du débat public.

Je voudrais dire quelques mots sur la politique énergétique de la région, de la France et de l'Europe. Je ne peux pas parler, évidemment, du projet de Fos Faster sans évoquer la politique énergétique. Fos Faster est un projet sur l'énergie, sur le gaz naturel liquéfié et moi-même, en tant que chargée de ces questions au Conseil régional, puisque je suis Vice-présidente, donc, au développement soutenable, à l'énergie, à l'environnement et au climat, l'énergie, donc, qui est dans ma délégation mais, un petit clin d'œil, qui n'est plus dans celle, même pas d'ailleurs d'un Ministère puisqu'elle n'est plus Ministère d'Etat, de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET. Donc, ce nouveau Ministère, donc, qui n'est plus d'Etat, laisse de côté l'énergie qui est transférée à Bercy. L'énergie ne me semble donc pas une priorité du gouvernement actuel et pas une priorité en tous cas écologique et je trouve que c'est (nous trouvons, nous, le Groupe) que c'est vingt ans en arrière.

Or le secteur de l'énergie représente l'un des plus grands enjeux de ce XXI^e siècle, tout simplement face au dérèglement climatique. On doit se poser la question : comment allons-nous passer à l'après-pétrole ? Comment allons-nous passer aussi aux énergies renouvelables, à l'efficacité énergétique, à la sobriété énergétique ? Une chose qu'on ne dit pas suffisamment, c'est : nous devons premièrement économiser l'énergie.

Un petit mot sur le gaz, évidemment liquéfié. Le gaz est, certes, l'énergie fossile la moins émettrice de gaz de serre, moins émettrice évidemment que le fioul et que le charbon mais le gaz reste quand même une énergie fossile, qui d'après ce que j'ai lu, moi, n'a qu'un sursis de vingt ans après le pétrole. Evidemment, nous sommes sur le pic de HUBBERT et nous sommes probablement en haut ou même en légère descente. Alors, je viens d'entendre ce que vient de dire Monsieur SEIMANDI. Donc, deux siècles, 200 ans quoi, deux siècles de réserve de gaz mais probablement à quel prix l'extraire ? Donc, ce coût va s'envoler, probablement, le coût du gaz et qu'on soit optimiste ou pessimiste, il s'envolera. De plus, l'importation du GNL n'est pas aujourd'hui un objectif politique affiché par les instances françaises ou même européennes. Alors, comme l'affirme la Commission de régulation de l'énergie, donc la CRE, nous avons interrogé la CRE qui nous a répondu à notre question, qui était : quels sont les objectifs chiffrés de GNL ? Ne risque-t-on pas une surcapacité d'importation de GNL en France ? Et la réponse était : « il n'existe pas d'objectif chiffré d'importation du GNL en France ». Point d'interrogation, point de suspension. Cet aveu révèle bien la confusion actuelle.

Les projets de terminaux méthaniers se multiplient, à notre avis sans cohérence et à l'encontre des objectifs en termes de développement soutenable, c'est-à-dire de développement des énergies renouvelables. Je tiens ici à rappeler les engagements de la région Provence Alpes Côte d'Azur, qui suivent les engagements de l'Union européenne, c'est-à-dire les fameux trois fois vingt : -20 % de gaz à effet de serre, 20 % d'énergies renouvelables et 20 % d'efficacité énergétique. Et puis, nous sommes engagés à diviser par quatre d'ici 2050, ce sont aussi les engagements de l'Europe. Et pour atteindre ces objectifs, nous devons investir massivement dans l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables. Il faut auparavant, je l'ai déjà dit mais je pense qu'il faut vraiment avoir cela dans la tête, il faut réduire notre consommation énergétique. « Economisons, économisons » devrait être le maître mot.

Le gouvernement actuel n'a pas pris à notre avis conscience de l'urgence. Il n'y a pas d'ambition, je dirais presque « aucune » ambition dans ce domaine. Dans ce cadre actuel, les vendeurs de gaz et d'électricité ont intérêt, du reste, et les deux siècles de réserve nous parlent parce qu'ils ont intérêt à perpétuer, finalement, le gaspillage. Le développement des terminaux méthaniers, comme des Fos-sur-Mer, le 18 novembre 2010

centrales électriques à gaz, repose sur un besoin d'une croissance qu'on pourrait dire presque sans fin de la demande d'énergie, en dehors de toute stratégie cohérente. Et cette stratégie devrait être évidemment de passer aux énergies propres. Alors, le gaz, et je l'ai dit, est un gaz, donc, moins polluant, moins émetteur de gaz à effet de serre mais cela peut être une énergie, donc, de transition mais en tous cas pas la solution.

Je voudrais évoquer le projet Fos Faster en lui-même. Je vais être courte et me concentrer sur deux aspects qui nous posent, à nous écologistes, des questions, particulièrement sur le gigantisme du projet, ses effets sur l'environnement et puis la course au suréquipement industriel entre les grandes multinationales de l'énergie. Concernant le gigantisme, il a été rappelé tout à l'heure, donc, le projet Fos Faster qui est important puisque c'est un projet d'une anse artificielle entre 13 et 19 hectares, ce qui montre quand même, ce projet est tout à fait colossal. Et les risques environnementaux seront bien sûr nombreux. Je voudrais insister sur ce que vous avez dit tout à l'heure, c'est sur l'aspect du dragage, il s'agit si j'ai bien lu dans le dossier du maître d'ouvrage d'une quantité de 1 à 2 millions de mètres cubes de matériaux qu'il est envisagé de draguer. Vous, maître d'ouvrage Shell/Vopak, vous ne semblez pas connaître la portion de matériaux qui pourra être récupérée du dragage pour la création de l'anse artificielle. En effet, on a aussi posé une question, donc, par internet et il nous a été répondu à propos du dragage de matériaux sableux que la proportion, et je cite, « la proportion de matériaux issus du dragage de notre zone d'accostage récupérés varierait entre 25 % et 75 % ». Et les matériaux non récupérés feraient l'objet d'un clapage en mer dans le cadre d'une autorisation préfectorale.

Monsieur DUBOUT

On va en parler dans la deuxième phase, du dragage, spécifiquement, des zones de clapage, de l'origine des matériaux et autres. On en parle dans la deuxième partie de notre réunion.

Madame DELHAYE

D'accord. Le clapage, qui est le déversement en mer, d'une telle proportion, nous semble vraiment présenter un risque considérable. Les fines particules chargées de composants contaminants chimiques seront transportées par les courants et entraîneront de graves perturbations du milieu marin et les pêcheurs n'ont pas besoin encore d'être impactés par ces contaminants. Nous ne pouvons évidemment, en tant que groupe écologiste qu'être très inquiets de tels déversements dans cette zone marine qui est déjà perturbée.

Monsieur DUBOUT

Puis-je vous demander d'accélérer un petit peu ?

Madame DELHAYE

J'ai bientôt fini. Sur l'environnement, si j'avais eu le temps, il aurait fallu évoquer les risques en termes de biodiversité terrestre et marine, les risques sur la santé et on sait que malheureusement, déjà, à Fos, la population est impactée par un cocktail de polluants.

Alors, sur la course au suréquipement, et j'en finirai par là, le projet Fos Faster semble révéler une course effrénée à la concurrence qui existe aujourd'hui dans le secteur du GNL. Comme je l'ai dit, il n'existe pas aujourd'hui d'objectif chiffré d'importation en France et en Europe. Les projets de construction de terminaux méthaniers relèvent d'initiatives d'entreprises privées. Est-ce que ces nouvelles constructions répondent réellement à l'intérêt et français et européen ? On peut se poser la question. Or que constate-t-on ? On constate que cette course au suréquipement, dont les conséquences peuvent être très néfastes, donc, c'est un développement irraisonné qui retarderait le passage, évidemment aux énergies propres, et qu'il est urgent de développer (je l'ai déjà dit).

L'incertitude quant au devenir économique même du GNL fait craindre un avenir sombre sur l'ouest de l'étang de Berre. Ce territoire a évidemment besoin d'une vision à long terme et non pas à court terme comme actuellement. Or le GNL, énergie fossile, il est donc grand temps de porter un véritable projet alternatif de reconstruction industrielle de cette zone de tout l'ouest de l'étang de Berre et il y a actuellement les Etats généraux de l'Emploi. Donc, notre groupe Europe Ecologie/les Verts/ parti occitan y travaille et fera des propositions très concrètes dans quelques mois. Et je terminerai par dire que nous allons participer, faire un cahier d'acteur pour ce projet, donc, Fos Faster, et on en fera un deuxième pour le projet de Fos Tonkin. Voilà, je vous remercie, excusez-moi d'avoir été un petit peu longue.

Monsieur DUBOUT

Merci, Madame. Vous avez posé un certain nombre de questions importantes. Malgré tout, ces différentes questions, on a tenté déjà de les aborder un peu au cours des réunions précédentes et moi, j'interprète votre intervention comme une forme de réponse à l'insatisfaction probablement d'un certain nombre sur la façon dont ont été traités un certain nombre de thèmes. Je vous propose néanmoins que l'assistance ne revienne pas sur ces thèmes qu'on a déjà abordés, mais qu'on essaie. Par contre, on prendra en compte évidemment votre intervention. En ce qui concerne, j'ai bien noté, je comptais le dire à la fin, vous avez évoqué donc les cahiers d'acteurs. Je vous rappelle qu'on a une contrainte formelle de pouvoir les imprimer et donc il est souhaitable, il est même indispensable qu'on puisse avoir la rédaction de ces cahiers d'acteurs avant le 1^{er} décembre 2010. Parce que sinon, on n'aura pas formellement le temps de les imprimer, dans le délai qui nous est imparti, qui est un délai légal. Donc, je voulais vous le rappeler.

On est donc à votre disposition pour travailler dessus mais il faut que ce soit avant le 1^{er} décembre. Donc, je vous propose malgré tout que les questions se concentrent sur la question du projet proprement dit, le chantier étant dans la deuxième phase. J'ai noté malgré tout, et je le regrette, vous le savez, je l'ai déjà dit plusieurs fois, votre premier point qui est très important qui est le regret que les associations aient quitté notre débat. Nous essayons de tout faire pour les faire revenir, ce qui n'est pas simple.

Question dans la salle ? Toujours sur le projet proprement dit. Y a-t-il d'autres questions sur ce qu'a présenté Monsieur CRACOWSKI ? Allez-y, et si vous voulez bien vous présenter.

Monsieur Jean VANACKER, membre du Pôle écologique de Martigues

Bonsoir. Je suis du pôle écologique de Martigues vis-à-vis de la Municipalité. Moi, je voudrais un complément d'information sur l'utilité de l'écluse qui existe et puis, comment vous allez réaliser cet enrochement qui vous permettra de déposer, après, les matériaux.

Monsieur DUBOUT

Vous pouvez répondre.

Monsieur CRACOWSKI

Merci pour cette question. L'utilité de l'écluse, en fait, est basée sur le fait que nous souhaitons développer une synergie avec notre voisin Electrabel, qui a une usine de production électrique qui fonctionne au gaz naturel. Cette proposition de synergie aurait comme avantage de pouvoir réduire les impacts d'écart de température dans l'eau lors de nos rejets et de réduire les quantités de chlore à l'intérieur de nos rejets. C'est cela, l'objet, la raison pour laquelle. Pourquoi l'écluse ? C'est qu'en fait on a besoin de créer un réservoir d'eau chaude qui vienne de notre voisin pour pouvoir le récupérer, le faire passer dans notre processus qui va refroidir l'eau pour le remettre à l'eau à une température quasiment très proche de la température de l'eau de mer à laquelle on l'a prise. Donc, une écluse, on comprend pourquoi. La deuxième permet aussi d'éviter les phénomènes de recyclage et que l'eau rejetée puisse revenir au moment où on l'aspire. Donc, cela, c'est pour bien séparer cet aspect-là. Donc, l'écluse est faite pour cela.

Monsieur DUBOUT

La deuxième question : l'enrochement.

Monsieur CRACOWSKI

Le deuxième point, l'enrochement, on va en reparler tout à l'heure, de cet enrochement. Comment on le réalise ? Si c'est d'où viennent les matériaux, on va en parler tout à l'heure. Si c'est comment le mettre en œuvre à l'intérieur, donc, c'est amener, c'est commencer par des rocs de l'ordre de trois tonnes. C'est ce qu'on envisage. Et réduire ensuite la taille des rocs jusqu'à trois kilogrammes. Donc, l'essentiel de l'extérieur est entre 3 tonnes et 30 kilogrammes, ce qui va permettre de pouvoir asseoir les bordures de la plateforme, avec aussi une structure à l'intérieur pour la robustesse. Et une fois que les gros rochers sont à l'extérieur pour la résistance, alors on va amener des rochers beaucoup plus petits qui permettent, eux, comme fonction, de pouvoir faire l'étanchéité à l'intérieur de ce bac endiguement nouvellement créé.

Monsieur DUBOUT

Il s'agit d'enrochements naturels ou d'enrochements artificiels ?

Monsieur CRACOWSKI

Il s'agit de roches qui vont être cherchées dans des carrières.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Ce n'est pas du béton, ce ne sont pas des blocs.

Monsieur CRACOWSKI

Ce n'est pas du béton, ce sont des roches de carrière, tout à fait. Est-ce que je réponds à votre question ? Sachant que la provenance des roches, dans la deuxième partie, je compte en parler.

Monsieur DUBOUT

Ce sera abordé tout à l'heure. Représentez-vous, je suis désolé.

Monsieur VANACKER

Je voulais savoir comment ces roches auraient été fixées dans le fond. C'est-à-dire : est-ce que vous faites une tranchée pour trouver déjà du dur ou est-ce que vous les posez sur le sol existant, le sol marin existant ?

Monsieur CRACOWSKI

Non. Alors, on les pose sur le sol existant. On retire simplement la pellicule de vase au dessus et ensuite, on assoit les rochers à ce moment-là.

Monsieur DUBOUT

Mais cela, on va le présenter tout à l'heure je suppose dans le projet.

Monsieur CRACOWSKI

Voilà. Alors, je ne réponds pas à cette question tout de suite. J'y reviendrai.

Madame MONNET

Monsieur CRACOWSKI, comme les autres, quand vous prenez la parole, merci de rappeler qui vous êtes pour le verbatim.

Monsieur CRACOWSKI

Très bien, Madame.

Monsieur DUBOUT

Monsieur Romuald MEUNIER avait aussi une question, je crois.

Monsieur MEUNIER

Merci. Si on veut bien mettre le petit document que je vous ai apporté tout à l'heure, ce serait gentil de le présenter à l'écran. Nous sommes une association basée à Fos-sur-Mer et nous nous préoccupons d'environnement et de cadre de vie. Localement, bien entendu. Nous n'avons pas d'ambition autre que celle du golfe de Fos.

Nous avons fait, nous vous présentons ici une déclaration liminaire qui rappelle un petit peu nos buts, pourquoi est-ce que nous participons à ces débats publics et notre but est bien, à chaque fois, de faire réduire à la source tous les risques, quels qu'ils soient, tous les impacts, quels qu'ils soient. C'est une présentation rapide de notre association.

Pour en venir au projet de ce soir, le projet de ce soir est donc bien dans le golfe de Fos, à l'intérieur de la ZIP du Grand Port Maritime de Marseille et le GPMM a tendance à se croire un petit peu seul lorsqu'il présente ses projets. Et il oublie de regarder ce qui se passe autour de lui. Donc, le golfe de Fos est quand même constitué d'un certain nombre de plages. C'est aussi constitué d'un certain nombre de ports de plaisance, qui eux-mêmes sont à l'intérieur d'un certain nombre de villes, on retrouve Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône. Cela représente à peu près 90 000 habitants et ensuite, le Port autonome vient s'inscrire dans le golfe de Fos. Donc, ce petit rappel me paraît nécessaire. Il ne faut pas que le GPMM se croie seul à vivre sur les rives du golfe de Fos.

Le projet qui nous préoccupe ce soir amène une question particulière, c'est : est-ce que la ZIP de Fos est extensible et est-ce qu'elle est extensible sur la mer ? Parce que là, ce soir, on nous présente un projet qui vient s'installer sur le domaine maritime. Donc, on crée une île. Alors, cette question est amenée aussi par une carte qui est présentée dans un des documents, la carte qui s'appelle PADDZIP 2010 du GPMM et qui présente deux nouveaux emplacements qui sont des aménagements probables futurs. Donc, on en voit un qui est au droit du Gloria et puis un autre sur la partie ouest du Cavaou. Alors, on se demande : est-ce que demain on ne risque pas de voir fleurir de nouveaux îlots comme cela sur lesquels des industries vont venir s'installer ? Et puis pourquoi pas, après-demain, est-ce que le golfe de Fos ne pourrait pas s'agrandir de cette manière-là ? C'est-à-dire que le GPMM aujourd'hui n'utilise pas ses réserves foncières. Il utilise aussi le domaine maritime. Et donc, pour nous, cela semble important d'apporter cette précision qui nous étonne.

Alors, pour revenir au projet de ce soir, il s'agit bien de la création d'une île.

Monsieur DUBOUT

Je voudrais justement faire apparaître le temps parce que je vois que vous voulez présenter 24 diapositives.

Monsieur MEUNIER

Oui, j'en ai pour 13 minutes.

Monsieur DUBOUT

Ah, bon. D'accord. Parce qu'à ce rythme-là, on en a pour une demi-heure, trois quarts d'heure.

Monsieur MEUNIER

D'accord. J'en aurai pour 13 minutes. En tous cas, il s'agit bien ce soir d'un projet qui est créé sur une île de toutes pièces.

Qu'est-ce que c'est que ce projet ? C'est un stockage de 720 000 mètres cubes dans trois réservoirs, émission, on l'a vu tout à l'heure, de 16 millions de mètres cubes de gaz par an sur le réseau. Pour réaliser ces émissions, il y a besoin d'un traitement des eaux et cela représente 60 000 mètres cubes par heure. Coût du projet, 800 millions d'euros. Ce n'est pas rien.

Monsieur DUBOUT

On parlait plutôt d'1,2 milliard d'euros.

Monsieur MEUNIER

Oui, pardon, 1,2 milliard d'euros. Quand on parlait de gigantisme, on est bien dans le gigantisme. Quels sont les avantages de ce projet ? On peut les regarder tout de même. L'impact sur l'air est quasiment inexistant. Il n'y a pas de trafic routier puisque toute la distribution est souterraine. L'industrie est silencieuse. Il n'y a pas de trafic routier. Il n'y a pas de bruit sur ce processus. Et puis, particulièrement pour ce projet-là, il y a une possible synergie avec un autre industriel pour réduire les rejets d'eau. Donc, c'est quand même des parties intéressantes.

Par contre, il y a aussi pas mal d'inconvénients. Les inconvénients, c'est l'emprise sur le domaine maritime. Et là, on verra tout à l'heure que nous avons des différences d'interprétation. L'augmentation du trafic de méthaniers. On va avoir un navire de plus tous les trois jours dans le golfe de Fos. On a vu ce que cela donnait dernièrement avec les grèves puisqu'on s'est retrouvés avec 13 méthaniers côte à côte dans le golfe de Fos. Toujours le traitement des eaux, bien entendu, et puis l'impact sur les communes riveraines dû à la construction de quatre réservoirs. Cet impact n'est pas négligeable, on va en parler un petit peu plus longuement tout à l'heure.

On parlait de l'emprise sur le domaine maritime. On a vu que le projet, on nous a présenté un projet à mi-parcours, 13 hectares et puis en totalité, 19 hectares. Et puis, tout à l'heure, Monsieur CRACOWSKI nous a lancé qu'il aurait une emprise de 28 hectares. Oui, mais quand on regarde l'étude du bureau Veritas, on nous écrit que la surface maritime recouverte par les travaux de création du terminal représente 56 hectares. Donc, là, il y a incohérence, on aimerait bien savoir à quoi on va faire face.

Pour poursuivre, sur le trafic maritime, on a vu, l'augmentation du trafic de terminaux méthaniers, 120 navires par an, cela représente à peu près un navire tous les trois jours. Mais il y a aussi la représentation du danger supplémentaire que provoque la présence de ces navires dans le golfe de Fos. Ensuite, le traitement des eaux. On y revient. Le traitement des eaux de 60 000 mètres cubes heure, pour donner une représentation aux gens qui ne se rendent pas compte de ce que cela représente, c'est le processus dont a besoin le système pour fonctionner. Et le volume représente deux fois le volume de chacune de ses citernes par jour. C'est-à-dire donc qu'aujourd'hui on construit 720 000 mètres cubes en quatre citernes. Chaque jour, le terminal, pour fonctionner, a besoin d'1,440 million de mètres cubes pour faire fonctionner son processus. Cela vous donne une idée du gigantisme du besoin.

Ici, on a une représentation d'une étude de la SOGREAH qui nous montre les différents rejets actuels, existants, sur la zone. Donc, on a Fos Tonkin, on a Combigolfe, ArcelorMittal, le Cavaou et le total cumulé nous amène à 270 000 mètres cubes heure par jour. Donc, c'est énorme. Donc, cela fait toujours partie de ces inconvénients.

Un autre inconvénient, c'est la construction des citernes. Alors là, encore une fois, la course au gigantisme. On a démarré avec des citernes qui faisaient 25 mètres de haut et puis on est arrivés à des citernes GDF au Cavaou de 40 mètres de haut et puis aujourd'hui, on est en train de parler de Fos Faster, 50 mètres de haut. 50 mètres de haut, c'est le pont de Martigues, c'est énorme.

Ce qui nous ennuie aussi, dans la présentation de ce projet, c'est que bien souvent, on élimine certains éléments. Là, en l'occurrence, puisqu'on est en train de parler de la hauteur des citernes, on peut lire (alors, je vais me retourner parce que ma vue n'est plus tout à fait bonne) dans l'extrait du bureau Veritas, dans l'intégration paysagère en journée, que l'impact visuel du projet Fos Faster doit être « relativisé », du fait de l'implantation du projet dans une zone déjà très industrialisée. Nous, nous sommes choqués de lire cela parce que nous nous disons « attendez, s'il y a des crottes sur notre trottoir, mettons-en un petit peu plus puisqu'il y en a déjà. N'hésitons pas ». Nous, cela nous paraît très choquant.

Cela nous paraissait tellement choquant qu'on a voulu vous donner une représentation de ce que nous, nous voyons, et nous nous voyons cela tous les jours. Et donc, ce n'est pas Fos Faster, en l'occurrence, puisque ce sont les citernes de GDF. On a donc là une vue, en faisant le tour du golfe de Fos, en commençant par Port-de-Bouc. Voici les trois citernes. Ici, nous sommes sur Saint-Gervais, sur le port Saint-Gervais à Fos-sur-Mer, voici les trois citernes. Là, nous avons à nouveau une petite plage sur Fos. Nous avons à nouveau les trois citernes. Et on continue comme cela, vous les voyez, elles font partie de notre présent, de notre paysage visuel au quotidien. Là, ici, on finit par le Gloria et les trois citernes de GDF.

Donc, par comparaison, imaginez que les citernes dont on parle ce soit feront dix mètres de plus et il y en aura quatre au lieu d'y en avoir trois. D'accord ? Cela nous paraît très important et cet impact visuel n'est pas à négliger, bien loin de là.

Ensuite, sur les expertises et les études. En regardant le dossier, on s'aperçoit que les études sont la plupart du temps minimisées. On l'a vu tout à l'heure lorsqu'il s'agissait de la superficie du projet, 13 hectares dans un cas, 19 dans un autre, 28 plus tard et puis 56 dans les études. On voit aussi que certaines choses sont inexactes ou d'autres études sont inexistantes. Alors, elles auront trait, je vais vous en parler rapidement, aux simulations des zones d'accostage, aux distances variables, au périmètre des dangers sans navires à quai et aux méthaniers au mouillage qui ne sont pas considérés.

Pour continuer dans cette idée-là, on a ici une représentation d'une étude faite par la société Alkyon, qui est présentée dans le projet, et qui dit bien que les deux directions principales de vent considérées pour ce projet sont bien celle du nord-nord ouest et celle du sud-est. On prend une deuxième étude juste après, qui est celle de la SOGREAH, et qui nous dit que les vents les plus importants et les plus impactants sur le projet sont ceux du sud-ouest, sud et sud-est. Ces trois secteurs sont les secteurs par lesquels l'agitation du large pénètre dans le golfe de Fos soient ceux potentiellement les plus impactants pour le projet. On se demande pourquoi seule la simulation de l'accostage des navires a été réalisée face au mistral.

Pour poursuivre dans cette idée des incohérences, nous avons là encore une carte de la SOGREAH. Quand je dis « une carte de la SOGREAH », je dois préciser tout de même qu'après avoir bien lu les

études, celle de la SOGREAH me paraît particulièrement bien faite, ce n'est pas du tout une critique. Seulement, là, ici, la SOGREAH nous présente 3,5 kilomètres de distance entre le môle central et la pointe de la Gracieuse. Et puis, vous regardez juste après une étude qui, elle, vient du bureau Veritas et qui vous présente la même chose et là, on vous dit que la distance entre le quai de la Gracieuse et la limite de propriété de la plateforme est de 5 kilomètres. Vous voyez des écarts qui nous paraissent vraiment très, très, très importants et anormaux. Qui a raison, qui a tort, je n'en sais rien. Moi, je suis allé voir sur Google, tout simplement, j'ai tapé les deux points GPS des deux points qui m'intéressaient et la réponse, c'est 3,8 kilomètres. Je ne dis pas que j'en ai la certitude, bien entendu, mais simplement quand on présente des expertises, on s'attend au minimum à quelque chose de sérieux. Et là, les variations sont telles qu'elles nous paraissent vraiment incohérentes.

Pour finir, les dangers des navires, toujours dans la représentation des risques industriels par le bureau Veritas, nous avons là deux risques qui sont modélisés, l'un, c'est l'effet thermique d'un feu de nuage et l'autre, c'est l'effet thermique d'un feu de nappe. Ces deux représentations excluent qu'un risque arrive aux navires. Je rappelle tout de même que si on considère qu'il est très dangereux, et très important de s'intéresser à un site comme celui-ci parce que chacune de ces citernes représente 160 000 mètres cubes, un des navires qui viendra accoster représente deux fois chacune de ces citernes. Donc, il est tout aussi important de s'y intéresser. Malheureusement, on ne s'y intéresse pas et on voit un petit peu plus tard que le bureau Veritas précise que le risque de collision de navire sur un méthanier à la jetée sera étudié au cours d'une étude ultérieure concernant les risques nautiques. Nous, cela nous semble anormal parce que de toute façon, cela fait partie des scénarios maximums de risque et ces scénarios maximum de risque doivent être examinés avant tout projet et non pas après qu'on ait décidé de faire le projet.

Pour finir, encore une fois, sur les dangers des navires, inexistence d'une étude des dangers sur les risques que représente le navire au mouillage lorsqu'il stationne dans le golfe de Fos. Et là, on voit bien, on a donc le site projeté, Fos Faster, un navire qui sera au mouillage à un moment donné ou à un autre, qui est un risque potentiellement aussi important que celui du site lui-même. Rappelons encore une fois, le site lui-même fait 720 000 mètres cubes de stockage, ou peut-être la moitié puisqu'on a vu qu'il est en deux parties, et un Q-max représente 270 000 mètres cubes de stockage. Donc, il n'est pas question de se voiler la face et de dire comme j'ai entendu un peu trop souvent ici dans le débat que ce n'est pas notre problème parce que cela n'entre pas dans notre compétence. Non, nous, on s'en fiche, que cela entre dans la compétence de celui-ci ou de celui-là. Ce qu'on veut, c'est que le risque soit examiné parce qu'il existe et il existe uniquement parce que ce projet vient sur les rives du golfe de Fos. Donc, juste pour conclure, j'en arrive vous voyez à 13 minutes, j'essaie de faire vite.

Monsieur DUBOUT

Je vous ai fait parler quelques minutes de plus.

Monsieur MEUNIER

Nos conclusions, c'est que l'impact visuel doit être particulièrement surveillé, au contraire de ce que disent certaines études et en tous cas, les citernes devraient être construites au maximum à la hauteur définie pour les réservoirs au Cavaou. Fos Faster doit proposer une solution alternative au rejet d'eau traitée pour le cas où l'accord avec CombigoGolfe ne serait pas signé. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, n'oublions pas que c'est une hypothèse de travail. Peut-être que cela ne verra jamais

le jour. Ce serait bien dommage d'ailleurs mais peut-être que cela ne verra jamais le jour. En tous cas, si cela ne voyait pas le jour, si cela n'existait pas, il resterait que nous aurions des rejets maximum d'eau traitée. Donc, il faut prévoir une alternative au cas où.

Troisièmement, les services de l'Etat et le GPMM doivent intégrer les navires au mouillage dans les études de danger. On l'a vu, c'est un danger, un danger existant, on ne peut pas ne pas le regarder. Et quatrièmement, les études doivent être complètes et sans parti pris parce que malheureusement, il y en a trop dans ce qu'on nous a présenté. Cela dit, je précise encore une fois, je ne suis pas contre ce projet mais il a besoin d'être amélioré.

Monsieur DUBOUT

Merci pour cette étude. Merci pour la précision des questions que vous posez, qui d'ailleurs reprennent un certain nombre de questions que vous avez posées tout au long du débat, en particulier sur les distances, sur les navires au mouillage. Monsieur CRACOWSKI, pouvez-vous dire quelque chose, répondre à certaines des questions ?

Monsieur CRACOWSKI

Cela fait beaucoup de questions donc je vais essayer de répondre déjà à certaines. Monsieur MEUNIER, vous avez posé une question par rapport aux superficies, notamment fait référence à 56 hectares, 19 hectares et 28 hectares. Je vais préciser de quoi il s'agit. 56 hectares, c'est exactement la superficie du triangle qui est loué, donc qui est mis à disposition par le GPMM. C'est la totalité du triangle sur lequel nous avons travaillé. Donc, c'est la surface totale, pas du projet mais de la mise à disposition du triangle.

Monsieur DUBOUT

C'est la surface de l'amodiation du sol par le Port, en quelque sorte.

Monsieur CRACOWSKI

Exactement. De la partie de la mer par le Port.

Monsieur DUBOUT

De la concession ou de l'amodiation, voilà.

Monsieur CRACOWSKI

De la concession. Donc, cela, c'est 56 hectares. 19 hectares, c'est la partie visible de la plateforme qui est sur les schémas, qu'on a indiquée depuis longtemps 13 hectares dans une phase première. 28 hectares, c'était rapport à votre question au dernier débat, où vous aviez indiqué d'accord, 19 hectares, c'est au dessus, mais quelle est la superficie à la base sous-marine ? » On a fait le calcul, c'est donc 28 hectares pour la phase maximum et pour la phase de 13 hectares dessus, c'est

18 hectares dessous. Donc, voilà, j'espère que je vous ai répondu sur les chiffres au niveau des surfaces parce que cela, on doit au moins être d'accord sur les mathématiques parce que les chiffres sont les chiffres.

Au niveau des distances, je suis désolé si l'étude a montré une confusion. En fait, nous, ce qu'on a noté, et là encore ce sont des chiffres qu'on peut facilement vérifier sur Google par exemple. 2,5 ou 3,6 kilomètres, en fait, c'est par rapport à la pointe et on a pratiquement 5 kilomètres quand on va à la plage. Donc voilà, la différence, c'est à partir d'où on prend la mesure, c'est où 3,6 kilomètres ou 5 kilomètres selon qu'on va au bout de la plage Napoléon ou si on est au bout du point de la Gracieuse. Donc, cela, c'est la distance.

Au niveau de la hauteur des réservoirs, j'ai bien entendu vos remarques. Elles sont ancrées dans mon esprit. Mais néanmoins, j'aimerais quand même revenir très brièvement là-dessus. J'ai moi aussi préparé une petite présentation simple. Rappeler certains éléments de notre proposition de projet. Donc, pourquoi la capacité ? Pourquoi ce volume ? D'abord, il faut partir quand même de l'offre commerciale qu'on souhaite proposer à nos clients. C'est intégrant, c'est vraiment inhérent à notre projet. Je vous rappelle que c'est un terminal indépendant, qui aura plusieurs clients. On n'est pas un seul terminal avec un client. Depuis l'ouverture du marché qui a été décidée par nos dirigeants au niveau européen et entérinée par les pays comme la France, on a effectivement une concurrence au niveau des marchés de l'énergie qui s'est instaurée et à ce titre, on est passés d'un acteur historique, qui était Gaz de France, à plusieurs acteurs. A ce titre-là, le terminal Fos Faster est un terminal effectivement qui n'est pas issu du monopole historique mais qui effectivement est un terminal concurrent et qui ont comme proposition d'avoir des clients et ce nombre de clients, un certain nombre de contraintes et de demandes. Certains ont des plus petits bateaux, ont besoin de beaucoup d'accostages. D'autres ont de plus gros bateaux et donc ils viennent moins souvent mais ils ont besoin de plus gros stockages. Certains ont besoin d'émissions un peu plus fortes dans le réseau GRTgaz parce qu'ils ont un nombre important de petits clients à servir sur le territoire.

Donc, pour arriver à répondre à cela avec un modèle opératoire qui fonctionne, tout ceci explique qu'on puisse avoir besoin de deux accostages, voire des quantités de volume suffisantes pour pouvoir répondre à notre offre. Donc, cela, c'est le point on va dire « de démarrage » pour nous.

Le deuxième – maintenant, je viens au niveau des dimensions. Si on avait – et on a fait un petit schéma qu'on peut peut-être expliquer. On va s'arrêter là pour l'instant. A l'origine, le premier schéma qu'on avait sur ce terminal, si on prend les standards de la profession par rapport à tout ce qui est fait et recommandé, c'est 56 mètres de hauteur qui initialement étaient prévus pour un diamètre d'environ 87 mètres. C'était vraiment le standard pour un réservoir de 180 000 mètres cubes. On s'est déjà dit, on n'a pas attendu le débat public pour ce faire, on a dit « oui, mais quand même, c'est un impact visuel qui est important, on ne peut pas rester avec 56 mètres, que peut-on faire pour essayer de minimiser, de réduire cet impact ? » Et donc, on a travaillé sur le sujet et on s'est dit : « essayons d'élargir le diamètre ». Du coup, en conservant notre volume, on va réussir à tomber. On a gagné environ 6 mètres. C'est un effort qui était énorme, qu'on a réussi à faire. Il faut savoir qu'au-delà d'un certain diamètre, et à 90 mètres les experts (je ne suis pas expert) sont clairs sur ce sujet, on tangente le maximum. C'est-à-dire qu'il arrive un moment où si on arrive – imaginons qu'on passe à 95 ou à 100 mètres de diamètre pour essayer de dire qu'on va essayer d'augmenter le diamètre encore, pour faire plutôt un camembert et abaisser plutôt la hauteur. Il arrive un moment où le chapeau, le dôme, compte tenu de ses contraintes de robustesse, doit retrouver de la courbure supplémentaire pour compenser son grand diamètre. Et donc, finalement, on gagne en baissant d'un côté et on est obligés de remonter par la courbure du dôme. On n'en finit plus. C'est-à-dire qu'on arrive à un moment où cela ne vaut plus le coup de vouloir descendre. Et là,

Fos-sur-Mer, le 18 novembre 2010

je peux vous dire, Monsieur MEUNIER, et je comprends, je ne dis pas que je n'ai pas compris votre préoccupation. Je vous l'ai dit, c'est ancré et c'est noté. Il n'empêche qu'on a vraiment tangenté, on est là sur vraiment des maximums que l'on peut faire. Cela, c'était un point, je ne réponds pas complètement à votre question mais j'essaie au moins de vous expliquer nos contraintes qu'on a été aussi obligés de prendre en compte.

Je regarde rapidement s'il y a quelques questions de plus auxquelles je pourrais apporter une réponse.

Monsieur DUBOUT

Immédiate. Les autres, il faudra quand même y répondre.

Monsieur CRACOWSKI

De toute façon, à toutes les questions, il y aura une réponse écrite, on a l'habitude de le faire. Au niveau quand même d'Alkyon, Monsieur MEUNIER, je sais qu'on n'est pas tout à fait d'accord sur le sujet.

Monsieur DUBOUT

De quoi ?

Monsieur CRACOWSKI

Pardon : de l'étude d'Alkyon, c'est l'étude de manœuvrabilité qui a été réalisée, que Monsieur MEUNIER a indiquée. C'est vrai qu'on n'a fait à ce stade qu'une seule simulation qui est par vent de mistral. On a considéré que le mistral, c'est quand même un vent dominant, d'une manière générale, sur des cycles de plusieurs dizaines d'années. On est conscients que le vent d'Est est aussi un vent qui est important et fort et c'est vrai des fois très – plus destructeur que le mistral, si vous voulez, par moments.

Au niveau – quand vous pivotez le bateau pour entrer là où on est, par mistral, c'est compliqué. Et ce n'est pas moi qui parle, ce sont les marins qui nous l'ont indiqué. A l'heure actuelle, un pilote va vous dire, un pilote de Marseille, eux, ce qu'ils préféreraient, c'est entrer directement droit devant sans tourner le bateau. Par temps de mistral, ils arrivent direct et ils accostent. Vous pouvez le leur demander. Alors là, je peux vous dire que pour eux, c'est vraiment leur préférence. A l'inverse, par vent d'Est, ils vont préférer pivoter parce que le vent d'Est va les faire pivoter beaucoup plus facilement et ils rentrent comme cela.

Tout cela pour vous dire que la simulation de mistral où on pivote avant et la manœuvre est une manœuvre très compliquée, ce n'est pas qu'on a voulu minimiser. Maintenant, il est vrai qu'on aurait peut-être pu aller jusqu'au vent d'Est en plus. On ne l'a pas fait. On s'engage à le faire dès qu'on a pris une décision, et sous réserve qu'elle soit positive pour le faire. C'est vrai. Par contre, on n'a pas minimisé : on n'en a fait qu'une.

Monsieur DUBOUT

Ce qui est dit, c'était effectivement les vents de mer, ce n'est pas – il n'y a pas que l'effet du vent qui a été posé mais il y a des questions de houle liée au vent de mer. Avec le mistral, il n'y a pas de lit du vent, donc il y a très peu d'agitation du plan d'eau. C'est ce que j'ai cru comprendre.

Monsieur CRACOWSKI

Oui, mais le problème c'est que quand on manœuvre cette taille de bateaux, la petite agitation qu'on a constatée, justement, dans le test, n'a absolument aucun impact ou quasiment aucun impact sur la manœuvre.

Monsieur DUBOUT

D'accord.

Monsieur CRACOWSKI

Par contre, la force du mistral, vu le fardage de ces bateaux qui ont peu de tirant d'eau et qui sont par contre très hauts et très larges, là je peux vous dire que par contre cela a un impact non négligeable malgré la puissance des moteurs. Donc, on s'engage bien sûr à faire la deuxième, on est conscients que le vent d'Est est important dans la région aussi. On a fait le mistral, on est en études préliminaires.

Monsieur DUBOUT

Je vous propose qu'on continue à avancer. Monsieur le Maire, puisqu'on a pris beaucoup de retard. Cela dit, les questions nécessitaient des réponses. Monsieur le Maire ?

Monsieur Jean-Marc CHARRIER, Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Monsieur le Président, tout d'abord, je tenais à remercier le Maire de Fos-sur-Mer, qui nous accueille dans sa commune sur ce débat, la Ville de Fos, qui a une grosse responsabilité sur ce territoire puisqu'elle est la ville où un grand nombre d'industries se sont implantées depuis maintenant quarante ans. Et je dois dire que c'est très important pour nous de pouvoir aujourd'hui avoir un débat. Je tiens à saluer également le Maire de Miramas, Monsieur VIGOUROUX, ainsi que le Président GRANIE qui, lui, a la responsabilité d'organiser tout le territoire et nous travaillons en bonne intelligence là-dessus et avec Madame la Conseillère régionale.

Je dirai que nous sommes aujourd'hui à deux réunions avant (deux ou trois, d'ailleurs, parce que je crois que vous en avez gardée une de réserve au cas où le débat ne serait pas suffisant) la synthèse du débat public sur les deux projets. Mais avant d'aborder la question du chantier, j'ai eu l'occasion de m'exprimer là-dessus et sur le projet Fos Faster, si vous me le permettez, Monsieur le Président, je voudrais amener quelques réflexions sur le débat public lui-même.

Il me semble que dans le cadre de l'organisation du débat public, on ne peut que regretter de ne pas avoir (de mon point de vue) suffisamment pris en compte le temps de créer les conditions de la concertation la plus large possible. Certes, il y a eu un certain nombre de réunions, je ne peux pas le nier, mais en même temps on doit quand même s'interroger. Lors de ces réunions, et d'autres l'ont dit avant moi, certaines associations ont fait le choix de ne pas participer à ce débat. Et bien souvent, que ce soit sur les enjeux liés à Fos Faster ou à Fos Tonkin, bien souvent, les responsables des associations ou les personnes qui y participent sont, qu'elles soient convaincues ou pas, un peu en débat de spécialistes. Mais qu'en est-il réellement, aujourd'hui, de l'état d'esprit de nos populations de ce territoire sur ces sujets ? Qu'en est-il également de l'interrogation que peuvent avoir les salariés concernés puisqu'il y a quand même 712 salariés qui sont sur ce secteur ? Et je crois qu'il est important aujourd'hui de connaître l'avis et les conséquences de telles décisions qui vont jouer sur les hommes et les femmes de ce territoire.

Je dois dire que dans ma commune, nous avons participé, ou du moins la Ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône a participé à un certain nombre de réunions. J'ai interrogé un peu certains de mes concitoyens sur le fait qu'ils ne participaient pas beaucoup, hormis les responsables associatifs, certains d'entre eux en tous les cas, à ces débats publics. Ils ont le sentiment que c'est une question qui les dépasse, qui est l'objet de spécialistes. Et pour ma part, je crois qu'il est aujourd'hui intéressant de mieux réfléchir et je dirais qu'à l'avenir, on a à tout organiser. En tous les cas, ce n'est pas ma conception, en ce qui me concerne, ni de la concertation, ni de la démocratie.

Sur ma ville, je m'excuse de faire cette parenthèse et je pense que d'autres maires comme moi le font, nous travaillons avec la participation active de la population aux enjeux, aux choix et aux décisions qui les concernent au quotidien. Faire des habitants des citoyens actifs et favoriser leur participation, c'est aussi s'assurer du succès de tel ou tel projet. Et je crois qu'il faut créer les conditions, et mettre en œuvre ce type de débats. En même temps, je crois également qu'il faut donner tous les éléments, dédramatiser mais donner tous les éléments à la population sur les enjeux de ces choix et dans tous les cas de ces projets. Et je pense également que ce débat public, et la « non-participation » de la population, je dirais, porte aussi les fruits de la non-réponse apportée au débat public Fos 2XL et en tous cas du non-accompagnement dans la réalisation de 2XL des populations concernées. Je crois qu'il est encore temps de prendre le temps de quelques mesures pour pouvoir permettre à la population de s'approprier ce débat et cette réflexion.

La seconde réflexion concerne avant tout les questions énergétiques liées aux deux projets, qui n'ont pas, de mon point de vue, suffisamment été abordées alors qu'ils sont – la militante d'Europe écologie vient d'en donner quelques éléments à l'instant – une préoccupation essentielle pour justifier ces projets et pour construire, je dirais, ils constituent un enjeu de société.

J'ai eu l'occasion de m'exprimer sur ce sujet lors de la réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 16 septembre dernier. Je ne vais pas y revenir dans le détail. Mais je crois que les questions énergétiques ne doivent pas se concevoir à court terme. Il en va de l'avenir solidaire de l'aménagement de nos territoires et donc de nos populations. Bien sûr, je le dis souvent, le territoire du golfe de Fos possède de réels atouts. Sa localisation géographique, ses réserves foncières le positionnent comme un acteur au niveau international et je pense d'ailleurs que nous pouvons avoir de réelles ambitions quant à l'avenir industriel du golfe de Fos. Mais cette ambition ne peut pas se faire au détriment des hommes et des femmes qui y vivent et des hommes et des femmes qui y travaillent. Mon engagement sur l'énergie, chacun le connaît ici. Je considère que l'énergie est un bien commun de l'humanité et qu'elle doit donc être du ressort du service public pour répondre aux besoins des populations sur l'ensemble du territoire national, voire européen.

Pour cela, il faut qu'il y ait une véritable volonté politique. Volonté politique d'implanter de manière cohérente sur l'ensemble du territoire des sites de production et de prévoir le développement des moyens de production, les infrastructures nécessaires aux transports et à la distribution de cette énergie.

Ne faut-il pas, pour nous prononcer en toute connaissance de cause, construire (mais je pense, puisque nous sommes dans un débat public) un plan ambitieux de développement des réseaux de distribution de gaz dans notre pays, en fonction des besoins des populations et pas forcément en fonction des souhaits d'entreprises qui sont là pour rentabiliser leur investissement ? D'ailleurs, je m'interroge. Quelles sont les réelles intentions de Vopak ou de Shell dans ce projet Fos Faster ?

La méthode, également, proposée pour construire la plateforme, appelle un certain nombre d'interrogations. Il vient d'être évoqué les mesures de sécurité, l'impact sur la mer, la biodiversité, le milieu marin et donc sur les populations. Ne va-t-on pas encore aggraver la santé de l'écosystème du golfe de Fos ? Et bien entendu, en tant que Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône et Conseiller général délégué aux ports et à la pêche, je m'interroge sur les conséquences que vont avoir ce projet pour les 150 familles de Port-Saint-Louis-du-Rhône et du golfe de Fos qui vivent de la pêche et de la conchyliculture. Le projet propose 50 à 80 emplois. Aujourd'hui, au moment où je vous parle, il y a 150 familles qui vivent de la pêche et de la conchyliculture. Quel va être leur devenir ?

En ce sens, le développement économique du golfe de Fos ne peut pas se concevoir sans que les nécessaires moyens de transport ferré, également, (c'est un sujet qu'abordera tout à l'heure le Maire de Fos) soient mis en reliefs. Bien sûr, la question du fret ferroviaire, et le Maire de Miramas en sait quelque chose avec la gare qui a été sauvée dernièrement par les salariés de la SNCF, mais pour le moment, les réponses ne sont pas à la hauteur des ambitions de développement du territoire. Pour Fos Faster mais pour aussi d'autres projets que nous avons sur le golfe de Fos il faut que nous gouvernants entendons les exigences et les besoins de développer des transports ferroviaire et fluviaux à la hauteur des besoins du développement du golfe de Fos.

Il s'agit pour nous d'un enjeu économique, bien entendu, mais aussi d'un enjeu de sécurité pour nos populations car je dois quand même rappeler que si la D268 est une desserte pour le golfe de Fos, pour les industriels, c'est aussi avant tout la route qui dessert ma commune et qu'emprunte au quotidien ma population. Donc, je ne peux que me réjouir des choix faits pour le contournement de la ville de Miramas. Mon inquiétude, comme le Maire de Fos, sur la non-réponse sur le contournement, certes, Martigues-Port-de-Bouc, mais qui doit se prolonger pour pouvoir relier l'autre côté de la ville de Fos et épargner la population fosséenne de ces nombreux camions sur la route. Certes, le gaz ne passe pas sur la route mais pendant la période de travaux, si ce projet voit le jour, on va être aussi impactés de ce côté-là. Et Monsieur SPAGNULO, qui est le Directeur des services des routes, du Conseil général, vous le présentera tout à l'heure, mais je ne pouvais pas m'adresser à vous ce soir sans évoquer la D268. Je dois dire que nombre de familles de Port-Saint-Louis-du-Rhône ont été endeuillées sur cette route. Il y passe au quotidien plusieurs milliers de véhicules et notamment des poids-lourds. Et donc, j'avais à cœur depuis plusieurs années, depuis en tous les cas que j'ai ces responsabilités au Département, de pouvoir sécuriser cet axe. Et je dois dire que le Président GUERINI a eu une oreille attentive, avec ses services, sur cette question. La D268 doit être sécurisée. Être sécurisée pour permettre de développer l'activité Fos 2XL, Fos 3XL ou 4XL demain, ou encore d'autres projets, mais également sécurisée pour les populations qui vivent au bout de cette route, puisque Port-Saint-Louis-du-Rhône est au bout de cette route.

Et je dois dire que la présentation qui vous sera faite tout à l'heure de mise en deux fois deux voies de cette voie à l'horizon 2017 sera précédée d'une série d'aménagements qui permettront de sécuriser cet axe mais, Monsieur le Directeur mieux que moi vous l'expliquera.

Voilà, je tenais à ne pas être plus long dans mon propos, 11 minutes c'est déjà beaucoup trop, mais vous l'aurez compris, je l'ai déjà réaffirmé en tant que Maire de ma commune et des valeurs que je défends, je suis sceptique, très sceptique quant à l'opportunité environnementale (cela vient d'être évoqué à l'instant), économique, sociale et humaine du projet Fos Faster. Je l'ai dit, je le redis, et je sais qu'un certain nombre d'associations et de populations partagent cet avis. Merci.

Monsieur DUBOUT

Merci, Monsieur le Maire. Je crois que votre témoignage est suffisamment important et suffisamment éclairant. Vous l'aviez déjà dit d'ailleurs lors des premières réunions. Je ne pense pas, je ne sais pas s'il appelle une réponse de Monsieur CRACOWSKI immédiatement ? Ce que je propose, parce que nous avons pris énormément de retard, cela dit je pense que cela en valait la peine, ce que je vous propose dans ce cas-là, c'est que nous passions tout de suite à la seconde phase qui est celle du chantier proprement dit, de la réalisation du chantier et que nous reprenions les questions éventuellement puisqu'on s'aperçoit qu'il n'y a pas vraiment de différence très importante entre le projet et le chantier. En tous les cas, merci, merci de vos témoignages.

J'avais une question. Monsieur MEUNIER, compte tenu de ce que vous avez projeté, voudriez-vous le transformer en cahier d'acteur ?

Monsieur MEUNIER

Si nous avons le temps, sans problème.

Monsieur DUBOUT

Avec les services et compte tenu de ce que vous avez présenté, peut-être que nous y arriverions dans les temps nécessaires. Très bien. Je vous propose donc de passer à la deuxième phase, merci et donc la deuxième phase va être sur le chantier proprement dit. Je demande à Monsieur RAIMONDI et Monsieur SPAGNULO de monter sur la scène.

Monsieur RAIMONDI

Nous avons le temps, le temps que cela arrive à nous.

Monsieur DUBOUT

Vous préférez le voir de là ? Très bien. Et puis, il y aura Madame DEVEZE, du GPMM. Il vaut peut-être mieux que vous veniez tout de suite pour parler des dragages.

III. Le chantier

1. Présentation

Monsieur DUBOUT

Donc, nous attaquons tout de suite cette deuxième partie. La deuxième partie, elle, c'est sur le chantier proprement dit. Alors, c'est quelque chose qui a été récurrent pendant tous les débats que nous avons eus. Cette question des chantiers, elle a été réévoquée, on l'a vu : les enrochements, la surface des dragages, les approvisionnements en matériaux, les circulations routières, les types de circulations pour approvisionner en matériaux, le clapage, c'est-à-dire les rejets des sables et des vases en mer, toutes ces questions sont des questions qui ont été récurrentes tout au long du débat et j'espère qu'on va pouvoir les aborder un peu plus à fond. Je vous passe la parole, Monsieur CRACOWSKI.

Monsieur CRACOWSKI

Alors, le chantier. Voilà ce que je vous propose de regarder ensemble. Donc, la gestion, la provenance des matériaux, Monsieur le Président, comme vous l'indiquiez, les dragages, cela a été évoqué à plusieurs reprises, les protections du milieu marin, comment on traite ces rejets de dragage et ensuite je laisserai la parole à Magalie DEVEZE, du GPMM.

Alors, la gestion. Donc, les éléments généraux. Je rappelle les points structurants de notre chantier. Donc, trois années et demi à quatre ans, 400 à 600 personnes sur le chantier avec des pointes pouvant aller à 800, probablement dans les derniers 18 mois du chantier, jusqu'à 800 à 1 000. En termes d'exécution de travaux et surtout d'approvisionnement des matériaux de chantier, donc, là, il est évident qu'à Fos, on a la chance d'avoir le Rhône et donc effectivement, on peut utiliser des voies alternatives pour apporter les matériaux. Donc, ce sera notre préférence chaque fois que cela sera possible. Cela, ce sont les éléments généraux. Au niveau des éléments généraux, mais vraiment spécifiques qui sont pour nous essentiels, et numéro 1 par rapport à l'ensemble de ce qu'on peut indiquer, c'est clairement la sécurité. C'est quelque chose qui n'est pas une option. C'est quelque chose qui est de base et complètement essentiel et obligatoire, avec notamment, donc, la mise en place d'un coordinateur Sécurité dès le démarrage du chantier, sans attendre. Des formations qui là encore ne sont pas optionnelles. Il n'est pas question de pouvoir pénétrer sur ce chantier sans faire une formation qui n'est pas une demi-heure de prise de contact, mais qui est quelque chose qui est beaucoup plus important et qui sera testé pour s'assurer que la compréhension est totale par rapport à nos partenaires.

Ce qui signifie qu'il y aura des plans d'action, donc, HSE, Hygiène, Sécurité et Environnement, qui seront au quotidien. Donc, ce n'est pas quelque chose aussi de mensuel ou d'hebdomadaire, c'est systématique et le seul moyen de s'assurer que c'est compris et que cela fonctionne, ce sont des audits récurrents sur l'ensemble du chantier.

La prévention, nous semble-t-il, est le plan d'actions qui est l'essentiel pour réussir à atteindre ces objectifs, et notamment la mise en place d'une politique de presque accidents. Je ne sais pas si, bon, c'est un principe qui est connu. Le presque accident, c'est constater que si quelqu'un, finalement, a failli se tordre la cheville dans un trou, le signaler plutôt que de passer son chemin pour s'assurer

que ce presque accident ne devienne pas un accident pour son voisin ou pour son collègue qui vient juste après. Et le faire d'une manière systématique. Et on s'aperçoit que ce type de politiques et de prise de conscience est quelque chose d'essentiel. Donc, voilà pour ce qui est des éléments en termes de sécurité.

L'organisation de ces types de chantier, on envisage ce qu'on appelle « un huit », c'est-à-dire une journée normale de travail. Bien sûr, en cas de retard sur un chantier, ou surtout en cas de travaux très spécifiques dans certains domaines de compétences, on pourrait avoir recours au 2x8 en cas de besoin mais ce n'est pas la norme. Ce serait quelque chose qui serait tout à fait spécifique et uniquement très localisé. Là, c'est plus courant, sécurisation des accès au chantier. Sauf sur la partie GRTgaz qui devra être autonome et indépendante, comme on vous l'a indiqué tout à l'heure.

La provenance des matériaux de remblai. On a consulté, on a commencé à regarder cela on va dire d'une manière relativement approfondie, maintenant. On est, je le pense, conscients maintenant qu'il y a la possibilité de pouvoir réaliser cette plateforme, on a les matériaux dans la région en qualité et en quantité. C'est une chose qui est tout à fait possible et réaliste par rapport au temps où on envisage de faire ce chantier. Le contour de la plateforme, comme je vous l'avais indiqué, c'est de l'enrochement trois tonnes, 30 kilogrammes pour l'essentiel, entre 350 000 et 450 000 mètres cubes. Cela, c'est le premier aspect. Le second, ce sont les matériaux de remblai qui viendront ensuite se positionner à l'intérieur de ces bacs d'enrochement, de ces endiguements. La première estimation nécessaire d'apport externe serait de l'ordre de 1,3 million de mètres cubes.

Monsieur DUBOUT

C'est pour la phase complète.

Monsieur CRACOWSKI

Oui. L'origine des matériaux. Alors là, il y a une priorité qu'on souhaiterait se fixer, c'est d'essayer de trouver, d'explorer une solution en partenariat avec le Grand port maritime de Marseille, consistant à trouver des matériaux à l'intérieur de l'enceinte du port, ce qui aurait comme avantage, bien sûr, de pouvoir minimiser les transports et les impacts puisque ce serait pratiquement à proximité immédiate de notre projet. Donc, à aujourd'hui, on travaille en commun avec le GPMM sur ce sujet pour voir si cette chose est possible en tout de nos besoins ou en partie de nos besoins en quantité. Cela, c'est la piste qui est privilégiée, qui serait la piste préférable.

Si des matériaux à l'intérieur du port ne peuvent pas être trouvés, c'est forcément à l'extérieur et alors dans ce cas-là, à l'extérieur, on est, l'ensemble, le défi qui se propose à nous c'est d'essayer de trouver un bon mix entre le ferroviaire, on va dire tout ce qui est non-route et tout ce qui est route. Le but, c'est d'éviter le plus la route mais de manière réaliste, la route sera quand même, aura un aspect quand même non négligeable. Donc, à aujourd'hui, on a identifié un certain nombre de partenaires et de localisations pour ces carrières.

En termes de trafic, on parlait tout à l'heure de trafic, selon nos estimations, on estime pendant une période de pointe de trois à quatre mois début 2014, on pourrait avoir 150 camions par jour. Ma manière de parler, c'est 150 camions, c'est-à-dire qu'en termes de Direction des routes, ce serait 300 puisqu'ils comptent dans les deux sens, ils viennent et ils repartent.

Monsieur RAIMONDI

On avait fait le calcul, on avait multiplié par deux.

Monsieur CRACOWSKI

Et donc, pendant trois ou quatre mois, parce que c'est un moment où il y a à la fois le cumul de l'apport de matériaux pour constituer la plateforme, encore à ce moment-là, plus le chantier qui a démarré. Sinon, on ne devrait pas dépasser 65 camions, donc 130 dans les deux sens, pour un chantier, une fois qu'on a constitué la plateforme.

Au niveau des localisations, ce qu'on a commencé à identifier. D'abord, au niveau fluvial, là encore, pour essayer de bénéficier du Rhône, qui est relié au port de Fos, on a trouvé une carrière du côté de Châteauneuf-du-Pape qui pourrait répondre à ce besoin, qui a l'avantage de disposer d'un port fluvial et avec un système de chargement automatique. On est à trois écluses uniquement de notre site et donc, cela nous paraît une piste très intéressante à creuser. Surtout que sur le Rhône, on peut très bien avoir deux barges l'une derrière l'autre et on pourrait arriver même à doubler, en deux fois douze, ce système. Donc, on a quand même du potentiel. Ce qui est certain, c'est que les quantités dont on a besoin, on ne peut pas trouver la solution par un seul mode. Il faut forcément avoir un mix de plusieurs modes. Une autre solution, c'est le maritime, mais là on a vu que, que ce soit sur Sète ou que ce soit sur la Seyne-sur-Mer, il y a la possibilité de pouvoir charger des matériaux dans ces deux ports.

Un autre point qu'on a décidé aussi de creuser, c'est le rail avec la SNCF. Et donc, les partenaires avec qui on travaille sont en train de regarder cette possibilité-là, notamment à Cabriès, le long de l'autoroute entre Aix et Marseille. Il y a un Plan de Campagne juste à côté. Là, il y a une carrière avec une liaison ferroviaire. On a la chance, à l'endroit où on est, d'avoir le fer qui arrive juste à côté pour Carfos et donc, cela serait quelque chose qui est tout à fait réaliste.

Au niveau, enfin, des routes, les deux carrières qu'on a identifiées à la fois au niveau qualitatif et quantitatif des matériaux, et si possible qu'ils soient les plus proches, à moins de 40 kilomètres, c'est à Châteauneuf-les-Martigues où il y a deux carrières qui pourraient répondre à nos besoins.

Voilà le système, très vite, pour imager, de rail, de combiné. Donc, c'est un système où on limite la rupture de charge puisqu'en fait la partie wagonnet est transférée directement sur un camion et le camion peut aller au site. Donc, c'est assez efficace et cela limite les ruptures de charge. Le transport fluvial, c'est un système de rouleaux sur lequel les matériaux sont posés, sont amenés jusqu'au dessus de la barge et tombent ensuite dans la barge. Cela, c'est je dirais plus courant. Et le transport maritime, là, c'est quelque chose qui est très courant et qui n'a rien d'extraordinaire en charge de bateaux.

Au niveau dragage/turbidité, donc, les éléments du projet, donc on a reconstitué, pour se rappeler les quantités, donc, qu'il faut traiter, on a – la zone de dragage est essentiellement constituée par la zone d'accostage puisqu'on doit draguer à 13,50 mètres. La zone de remblai, quant à elle, par contre, effectivement, on l'a en rouge. Avec ces quantités, en fonction des phases du projet et des options de construction.

Un objectif, je rappelle que notre objectif est, puisque Monsieur le Maire de Port-Saint-Louis est là, je veux le dire de vive voix, et je dirais que c'est vraiment notre objectif qu'on s'est fixés et

l'ensemble des moyens qu'on mettra en œuvre sont là pour servir cet objectif en termes d'environnement. Notre souhait, c'est de ne pas impacter (notre objectif, c'est plus qu'un souhait), c'est de ne pas impacter la production conchylicole de l'anse de Carteau. J'ai bien noté les 150 personnes qui vivent à Port-Saint-Louis autour de cette exploitation de coquillages et de la pêche.

Pour arriver à cela, ce n'est pas simple, on est conscients que c'est un défi, on est tout à fait d'accord avec vous sur ce point. Et donc, effectivement, il faut avoir des méthodes de dragage qui soient adaptées à cet objectif. Donc, cela, c'est quelque chose, et pareil pour le remblai, pour limiter les impacts. En termes de dragage, il y a plusieurs moyens. Il y a des dragages par aspiration automatique, il y a des dragages par pelle. Donc, l'ensemble, je dirais, des techniques de dragage, c'est clair que c'est vraiment l'objet d'un partenaire de haute qualité qu'il nous faut là-dessus et j'espère qu'on arrivera à avoir une stratégie de dragage qui sera vraiment à la hauteur de l'enjeu. En tous cas, c'est clairement notre objectif.

Au niveau des remblais, je crois que l'élément essentiel à retenir, c'est qu'en constituant cette digue d'enrochement étanche et ensuite en remplissant l'intérieur des digues pour éviter justement que cela puisse déborder de cet espace, je crois que cela, c'est l'élément majeur qu'on peut comprendre en termes de protection. Un autre point essentiel, c'est que pour éviter la turbidité, puisque ce qui a été identifié comme chose à éviter, par rapport à l'anse de Carteau et pour les moules, c'est surtout les phénomènes de turbidité et de sédiments en suspension. Ce sont les deux points qu'il faut surveiller et être très vigilants. Donc, l'idée, c'est effectivement de mettre en place des systèmes de protection autour de cette plateforme. Il y a plusieurs systèmes. Il y a des systèmes plus robustes et pérennes, qui probablement apporteraient, je pense, la solution à Fos compte tenu qu'on est situés à proximité de vagues d'étrave d'entrée en darse 2.

Ceux-ci sont par exemple le système de palplanches, qui certainement est une solution efficace pour protéger. Il peut y avoir en plus, en complément des palplanches, des rideaux géotextiles mais simplement pour des moments particuliers, en des zones particulières, voire aussi un système de rideau à bulles qui est un petit peu encore (comment dire) pas « expérimental » mais en tous cas qui n'a pas encore prouvé son efficacité, mais qui commence à être utilisé, qui en fait est une clarinette de compresseurs mis au fond de l'eau, qui envoie une quantité et une densité de bulles très importante, qui a l'avantage d'empêcher les sédiments en suspension de passer mais qui n'empêche pas et n'entrave pas le passage de bateaux. Donc, cela peut être, c'est quelque chose qu'on souhaiterait tester sur le site.

En plus de ces systèmes de protection, il est clair qu'on travaillera en collaboration avec les services de l'Etat, police de l'eau, afin de mettre en place des contrôles et notamment des niveaux d'alerte. Donc, on a sur le sujet, donc, un niveau de vigilance et un niveau d'alerte et là, sur ces sujets, on sait, on a déjà commencé à regarder avec le Grand Port Maritime de Marseille pour tirer les expériences qu'ils ont eues sur 2XL et pour pouvoir apporter toutes les améliorations et certaines questions-réponses puisque c'est un chantier qui s'est vraiment passé réellement. Et donc, notamment, ces niveaux de vigilance et ces niveaux d'alerte qui ont été mis en place nous semblent intéressants et cela permet de nous contrôler en continu le niveau de turbidité. Si jamais, même, dans des cas, on était défavorables, on irait bien sûr jusqu'à fermer le chantier en attendant des jours meilleurs, comme on dit, pour s'assurer qu'il n'y ait pas de niveau qui soit dépassé, toujours pour servir notre objectif de ne pas impacter la production conchylicole de l'anse de Carteau.

Voilà l'ensemble des points que nous souhaitons mettre en œuvre. Au niveau des traitements de rejets de dragage, voilà ce que je souhaitais vous illustrer sur la plateforme. Donc, la manière de la Fos-sur-Mer, le 18 novembre 2010

constituer, une fois que l'endiguement est réalisé, c'est apporter des matériaux de remblai, installer des chicanes à l'intérieur, au dessus de la plateforme, progressivement constituer la plateforme. On ajoute les matériaux qui sont aussi mélangés avec de l'eau. Ces matériaux, au fur et à mesure qu'ils avancent au travers des chicanes, des plus gros jusqu'aux plus fins, les matériaux étant plus lourds que l'eau tombent sur la plateforme et la constituent progressivement. L'eau s'éclaircit de plus en plus et à la sortie de ce qu'on appelle les fines ou ce qu'il y a de plus fin comme matériaux, on peut soit les eaux qui sont clarifiées, puisque l'ensemble est tombé et a eu le temps de se déposer, les jours après, par surverse, sortent de ce système puisqu'au fur et à mesure que l'eau monte, les eaux s'échappent. Voilà le principe qui nous semble être le plus adapté au site où on envisage de faire ce projet. Je laisse la parole à Magalie DEVEZE.

Monsieur DUBOUT

Oui. Les zones de clapage, donc.

Madame Magalie DEVEZE, Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)

Bonsoir. Pour compléter les propos de Philippe CRACOWSKI, je vais vous présenter la zone de clapage qui a été mise en place dans le cadre des travaux de Fos 2XL. Pour un peu situer les choses dans le golfe de Fos, voilà une carte qui représente un petit peu toutes les zones qui sont soit inventoriées, soit réglementées, avec une erreur que vous m'excuserez, c'est au niveau du zonage au niveau de Natura 2000 puisqu'aujourd'hui, ces zones ont évolué, donc leur contour n'est pas identique à ce qui est présenté. Mais en tous cas, cette carte permet de localiser à la fois les deux zones d'immersion qui sont autorisées au port pour faire des clapages : une petite zone, donc, qui a une forme trapézoïdale bleue, située entre le vert et le chenal d'accès, qui est la zone pour les travaux d'entretien, et une enveloppe beaucoup plus large et beaucoup plus au large qui correspond à la zone qui a été autorisée pour les travaux 2XL.

Donc, cette zone, elle découle d'un processus administratif. Une zone d'immersion passe par une instruction au titre du code de l'environnement. Donc, c'est un processus qui a démarré en 2001, période de l'étude d'impact, période au cours de laquelle on a mené la concertation pour choisir ce site avec les usagers du golfe. L'enquête publique remonte à 2002 et l'arrêté préfectoral d'autorisation d'immersion date du 8 octobre 2002. Donc, cet arrêté portait sur une période de dix ans et pour un flux d'immersion de 14 millions de mètres cubes. Cette zone représente une superficie d'un peu plus de 7 kilomètres carrés. Elle est distante d'un peu plus de 15 kilomètres de la darse 2 et elle a une profondeur qui se situe entre les isobathes 50 et 63 mètres.

Depuis 2002, on a connu trois phases d'immersion majeures. La première entre avril et septembre 2003, qui correspondait aux travaux d'approfondissement de la darse 2 et du chenal au droit du terminal existant, donc, Graveleau. Donc, quelques 6 millions de mètres cubes ont été immergés. Ensuite, cette zone a été également utilisée pour la construction du poste 5. Donc, là, sur le terminal pétrolier de Fos, sur l'année 2006. Et 1,5 million de sédiments ont été immergés. Et enfin, la dernière période qui s'est étalée sur un peu moins de trois ans correspond à un peu plus de 6 millions de mètres cubes et correspond à la période de construction des terminaux de Fos 2XL et la création du cercle d'évitage. Donc, ces presque 14 millions de mètres cubes représentent des sédiments qui sont complètement exempts de pollution au regard de la législation en vigueur.

Deux mots sur le suivi environnemental qui est relativement significatif et important sur cette zone d'immersion. Donc, l'arrêté préfectoral que je vous ai cité, d'octobre 2002, prescrivait un suivi environnemental soutenu de cette zone. Donc, ce suivi, il est encadré par l'arrêté mais il est aussi suivi par un comité de pilotage présidé par Monsieur le Sous-préfet d'Istres. Donc, au cours de ces Comités de pilotage et pour vérifier le respect par l'autorité portuaire de cet arrêté, on passe en revue les différents aspects de ce suivi. Donc, ce suivi porte sur de la bathymétrie, donc sur la mesure des fonds au niveau de la zone avant et après chaque période de dragage, mais aussi trois ans après la fin des immersions, pour voir dans le temps l'évolution du site. Ce suivi porte également sur la qualité des sédiments. Donc, qualités tant physico-chimiques, en termes de granulométrie, mais aussi en termes de teneur en métaux, en Polychlorobiphényles ou PCB, en Hydrocarbures Polycycliques ou HAP, en matières organiques et également en matière de biodiversité sous-marine par les peuplements benthiques qui habitent cette zone. Donc, vous avez à titre d'illustration le quadrillage et le nombre de points significatifs qui sont suivis régulièrement. Donc, toujours à l'occasion des périodes de dragage, mais également jusqu'après les immersions, et jusqu'au retour à un équilibre du milieu. Donc, ce qui peut signifier, effectivement, une durée relativement significative.

Autres aspects sur ce suivi, la mise en place pour chaque opération d'immersion de cages de moules, ce qu'on appelle des bio-indicateurs. Donc, ce sont des organismes filtreurs, qui ont la particularité de filtrer et de pouvoir accumuler des polluants. Donc, c'est un protocole qui a été mis en place par l'IFREMER et qui permet de suivre sur la période des immersions l'accumulation de toxiques et de polluants par la matière vivante. Enfin, à signaler, pendant toute la période de la phase 1 d'immersion, une thèse a été menée au Centre océanographique de Marseille, qui portait spécifiquement sur la réaction de la matière vivante et donc de la biocénose présente sur le site par rapport aux clapages et aux nouvelles conditions, et donc au stress qu'elle pouvait subir du fait de ces différents clapages. Cette thèse a conclu à une recolonisation du milieu sous une durée qui peut varier entre 6 et 18 mois. Voilà. Donc, sur la zone de clapage.

Monsieur DUBOUT

Une question immédiate. L'arrêté préfectoral autorise 14 millions de mètres cubes et vous êtes à 13 860 000 mètres cubes. Comment cela va-t-il se passer ?

Madame DEVEZE

Autrement dit, aujourd'hui, l'arrêté préfectoral n'est plus actif, donc il faudra recommencer un processus et donc passer par un processus administratif d'étude d'impact et d'enquête publique pour avoir un nouvel arrêté préfectoral.

Monsieur DUBOUT

Ce qui veut dire que la question n'est pas résolue dans le cadre actuel.

Madame DEVEZE

Non. Il faudra effectivement que les calendriers soient mis en synergie avec ceux de Fos Faster, bien sûr.

2. Echanges avec les intervenants et la salle

Monsieur DUBOUT

Bien. Si vous avez terminé, si vous voulez bien rester pour répondre aux questions. Avant de demander à Monsieur RAIMONDI et Monsieur SPAGNULO de monter sur la scène, y a-t-il des questions ? Monsieur ?

Monsieur William TILLET, Prud'homme de pêche du quartier de Martigues

Au sujet de la zone de clapage, tel que présenté, on pourrait penser que cette zone va être celle des clapages. On ne peut pas l'accepter. Pourquoi ? Parce que cette zone, elle a fait l'objet de négociations avec le Grand Port pour Fos 2XL. Au début, c'était 13 millions de mètres cubes. On a rajouté le poste, après beaucoup de discussions en Sous-préfecture. On a rajouté un million de mètres cubes. Il y en a eu 1,5 million. On n'arrive pas aux 14 millions mais on n'en est pas loin. Il s'est avéré que si la nature a repris à peu près ses droits, cette zone est devenue impraticable pour la pêche. Le GPMM a pris ses responsabilités et nous a fait la proposition, à l'emplacement, donc, dans ces cases que nous avons vues, d'immerger des récifs de production. Des récifs de production qui ont été testés au parc marin de la côte bleue et qui prouvent que le poisson se multiplie par sept ou huit en une année, le poisson s'y installe. Donc, si on part du principe que dans quelques années il va y avoir de nouveau des clapages dans cette zone, cela veut dire que le projet du GPMM pour faire des réserves va être reculé de quelques années et la pêche sera encore pénalisée. Là, Monsieur CRACOWSKI, ce n'est plus ce que vous allez donner comme mesure compensatoire pour occuper le territoire de la pêche, ce sont carrément des indemnités qu'on va vous demander, là. Parce que vous occupez la partie terre, vous nous bloquez la partie large, entre les deux il y a les bateaux qui font l'aller retour, donc pour nous, c'est notre arrêt de mort. Cela, c'est une chose que la pêche ne pourra jamais accepter.

Monsieur DUBOUT

Réponse ?

Madame DEVEZE

Je ne peux effectivement que confirmer les discussions qu'on a avec la prud'homie sur notre volonté d'implanter sur une partie des casiers, effectivement, des récifs artificiels et on se met en situation de, bien évidemment.

Monsieur DUBOUT

Il y aura quand même la question de l'extension. Oui, Monsieur ?

Monsieur Yvon FONTAINE, association de défense des riverains de la RN568

C'est au sujet des travaux qui vont durer environ trois à quatre ans, comme vous le dites, et un nombre important de camions vont se greffer à la circulation ambiante, déjà. Nous n'allons pas échapper à la pollution de bruit, de gaz de ces véhicules. Serait-il possible, pour ces travaux, de faire passer ces camions par ArcelorMittal dans la zone industrielle du Port autonome ? Lors de la dernière réunion, ici même, en matière de sécurité, Monsieur CRACOWSKI nous a affirmé que l'engagement de l'Etat était sans ambiguïté. Nous avons des doutes à ce sujet. Pour preuve, nous avons créé notre association en 1998. Nous avons écrit à cette époque au Premier ministre, qui a transmis notre réclamation au Ministre des transports. A ce jour, nous attendons encore sa réponse.

Si nous avons obtenu la tranquillité avec les écrans antibruit, nous le devons à Monsieur GRANIE qui par sa compétence et ses appuis a obtenu d'avoir le financement des écrans sans un centime de l'Etat. Une fois cette réalisation terminée, les services de l'Etat ont passé la limitation de vitesse de 90 à 110 kilomètres par heure sans s'inquiéter des nuisances car les études qui ont été réalisées ont été faites pour une vitesse maximale de 90 kilomètres par heure.

Il y a environ deux ans, j'ai écrit à Monsieur le Sous-préfet à Istres, qui n'a même pas daigné nous répondre. Vous avez précisé que Fos Faster serait implanté sur un triangle isocèle d'un kilomètre de côté. Nous avons donc de grandes craintes au sujet du sérieux de votre étude.

Quant à la présence de chlore dans le golfe de Fos, nous pensons que les produits de Carreau sont condamnés à brève échéance. Les effets de la rumeur sont dangereux et quand les gens sauront qu'il y a du chlore dans le golfe, les produits de Carreau n'auront plus bonne presse. C'est ce que j'avais à dire. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Monsieur DUBOUT

Merci. Y a-t-il des éléments sur lesquels vous pouvez répondre ? En ce qui concerne la circulation, on l'évoquera tout à l'heure avec Monsieur SPAGNULO. En ce qui concerne la question des rejets, les lettres que vous avez envoyées, le problème, c'est qu'on ne sait pas ce qu'il y a dans les lettres, quand vous avez dit que vous avez écrit au Premier ministre, c'était pour quoi ? C'était pour les murs ?

Monsieur FONTAINE

A l'époque, il y avait une norme je crois qui était de 65 décibels en façade et nous, nos habitations, il y avait des pointes de 88. Alors, l'Etat s'en fiche royalement, de cela. Il fait des lois pour que nous les respections, nous, mais dans l'autre sens, cela ne marche pas. Voilà.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Bien. Monsieur SERRES ?

Monsieur SERRES

Je me pose la question sur les clapages et là, il faudrait avoir une vision globale. Je m'adresse aux autorités portuaires. On a vu que le premier arrêté préfectoral, non seulement va arriver à terme si ce n'est pas déjà le cas, mais en plus que la quantité accordée est quasiment à 100 % écoulée. On peut se poser déjà la question de savoir où vont être clapés les sédiments concernant le projet Fos Faster et ceux de Fos Tonkin. On peut aussi se poser la question des futurs dragages pour Fos 4XL, des extensions, donc, on a vu, qui nous ont été présentées par Monsieur MEUNIER. Cela va encore représenter peut-être 10 à 15 millions de mètres cubes. Est-ce que ce sera clapé sur le même site, à l'appui d'un nouvel arrêté préfectoral, ou est-ce que vous allez choisir un autre site encore plus au large ?

Monsieur DUBOUT

Madame DEVEZE ?

Madame DEVEZE

Je n'ai pas la réponse. Cela, je pense que c'est à l'issue des études d'impact qu'on déterminera la meilleure zone mais si je vous disais qu'aujourd'hui on avait la zone, vous nous diriez qu'on a déjà tout ficelé. Donc, là, je ne peux pas vous répondre.

Monsieur DUBOUT

Monsieur RAIMONDI, ne réagissez pas trop vite. C'est clair que malgré tout, à partir du moment où vous êtes à 13 860 000 mètres cubes et que la limite est de 14 millions de mètres cubes...

Madame DEVEZE

On redémarre un processus administratif complet.

Monsieur DUBOUT

Et ce processus doit intervenir ?

Madame DEVEZE

Il n'a pas démarré aujourd'hui.

Monsieur DUBOUT

Oui, mais il doit intervenir de toute façon.

Madame DEVEZE

Il va intervenir de toute façon, bien évidemment.

Monsieur DUBOUT

Quel est le délai sous lequel vous envisagez de le faire ? Parce que ce n'est même pas la question ni de Fos Faster ni de Fos Tonkin.

Madame DEVEZE

Ce sera une démarche, effectivement, qu'on essaiera la plus globale pour permettre de subvenir à tous nos besoins de dragage, et ce sera donc une intervention pour tous les dragages du port. Un complément de Monsieur SPAZZI ?

Monsieur Renaud SPAZZI, Directeur de l'aménagement du GPMM

Bonsoir. Peut-être, pour compléter ce que dit Magalie et pour répondre aux questions qui ont été posées, effectivement, pour que les choses soient claires, les 14 millions de mètres cubes qui sont prévus dans l'arrêté préfectoral seront arrivés à leur terme et cela, c'est terminé, c'est derrière nous. Donc, si cette opération a été présentée, c'est avant tout pour mettre en perspective et pour présenter la façon dont on peut s'y prendre pour produire à la fois un processus d'instruction administrative et un processus de suivi avec des impacts aussi limités que possible sur l'environnement d'une opération de dragage qui est une opération de dragage massive. On était sur 14 millions de mètres cubes. Là, on a parlé tout à l'heure d'un ou deux millions pour Fos Faster. Donc, on était sur le cumul de toutes les opérations 2XL, c'est-à-dire l'approfondissement du chenal et la construction du nouveau terminal, qui sont des opérations lourdes. L'objectif était de montrer que c'est une opération dont on a l'expérience et qu'on sait conduire dans des conditions satisfaisantes, administrativement et environnementalement.

Evidemment, les opérations à venir, cela a été cité pour ce qui concerne les opérations dont on parle aujourd'hui, c'est-à-dire Fos Faster qui a un projet important mais nettement moins important en termes de dragage, j'entends, que ne l'était Fos 2XL. *A fortiori* Fos Tonkin, qui est encore plus modeste. Il s'agira donc de réfléchir au dragage et cette problématique doit être également étendue à d'autres projets qui ont été cités qui sont des projets d'aménagement de grande envergure, d'envergure importante à l'échelle du golfe.

La démarche qui a été conduite en 2002 pour déterminer les conditions d'accueil des dragages sur une zone de clapage devra être reconduite, en partenariat avec tous les acteurs du golfe et en premier lieu avec les représentants de la profession de la pêche et de la conchyliculture. Simplement, c'est une démarche à laquelle il faut qu'on réfléchisse. Ce sont des études complexes. Ce sont des études qui feront l'objet, le moment venu, d'une concertation et d'une enquête publique. Ce sont des études vastes et on est aujourd'hui en amont du processus, de la même façon que sur le débat public, on est en amont du processus fin d'analyse de chacune des études. Donc, pour synthétiser, il s'agit de démarches dont nous avons l'expérience et que nous avons su conduire et de démarches qui seront à reprendre et à reconduire à l'échelle de l'ensemble des projets qui nous restent à réaliser.

Monsieur RAIMONDI

Si vous voulez, je monte là-bas.

Monsieur DUBOUT

De toute façon, je vous invite à monter ainsi que Monsieur SPAGNULO.

Monsieur RAIMONDI

Si vous permettez, moi, je vais déjà m'interroger sur cela. A Port-Saint-Louis-du-Rhône, j'avais soulevé déjà cette problématique mais je vais me mettre avec vous, Monsieur SPAGNULO, vous n'allez pas rester tout seul dans un coin. J'avais déjà posé cette question du dragage et on avait, parce que Fos Tonkin, lorsqu'ils ont positionné leur digue, ils nous disaient pour l'instant être dans l'incapacité – alors, j'entends ce soir que cela va être plus faible – dans l'incapacité de dire ce qu'il fallait draguer.

Moi, je peux vous dire que là-bas, l'endroit où ils veulent draguer, aujourd'hui vous avez de l'eau à peine aux genoux. Cela veut dire qu'il va falloir descendre quand même à une certaine profondeur pour pouvoir y accepter un bateau, même si effectivement son tirant d'eau sera plus faible.

Mais c'est symptomatique, quand même, de ce qu'on vit ici. C'est-à-dire qu'on vient nous présenter deux projets dans lesquels il y a du dragage et on nous dit « excusez-nous, on ne s'est pas encore interrogés sur le lieu, on n'a pas encore commencé la démarche administrative et on verra si effectivement on obtient une autorisation ». Excusez-moi : je ne comprends pas. Ce n'est pas comme cela qu'on mène un dossier. Et on en revient encore une fois au vrai débat public qui devrait être celui que nous devrions aborder ici, c'est : qu'est-ce qu'on fait sur toute cette zone ? Qu'est-ce qu'on fait, effectivement, sur terre ? Qu'est-ce qu'on fait dans l'eau ? Parce que dans l'eau, encore une fois, et je vais anticiper sur mon intervention, excusez-moi (je vais la faire tout de suite, comme cela, les choses seront faites).

Aujourd'hui, moi, en tant que Maire, je m'interroge. C'est-à-dire qu'en tant que Maire et avec l'intercommunalité, on nous demande de faire des documents graphiques et de dire, sur cet espace de terre, qu'est-ce que la Municipalité a l'intention d'accepter ou de ne pas accepter. Et bien là, pour moi, c'est une nouveauté ce soir – enfin, depuis quelques soirs – parce que sur mes documents graphiques, il n'a jamais été indiqué, effectivement, que j'avais le droit de faire des choses sur l'eau. Certes, peut-être c'est possible. Je ne suis pas un grand spécialiste. Moi, je connais effectivement quelques restaurants qui s'installent au bord de l'eau mais qui sont obligés de démonter quand l'hiver arrive. Je ne pense pas que cela puisse effectivement s'adapter. Ce n'est pas comme cela que les choses doivent se voir.

Moi, je le redis ce soir : là, on est face à de vraies problématiques. Tout à l'heure, on parlait effectivement de réseau ferré. On parlait de réseau routier. Et bien on est dans le même exemple que le dragage. C'est-à-dire, moi, je vous le dis tout de suite, Monsieur CRACOWSKI : n'oubliez pas faire venir quelque chose par le fer. Il n'y a qu'une voie ferrée, c'est-à-dire que quand un train s'engage et qu'un autre veut repartir, il faut attendre, effectivement, que celui-ci soit passé pour qu'il puisse partir dans l'autre sens. Entretemps, on a fait venir effectivement un incinérateur qui a rajouté, effectivement, du trafic. On a implanté IKEA, qui a rajouté et qui rajoutera certainement du

trafic, peut-être, avant que vous vous installiez. Donc, aujourd'hui, il n'y a qu'une voie ferrée. Donc, n' imaginez pas venir, effectivement, par la voie ferrée.

Par la route, c'est encore pire. Par la route, effectivement, on viendra nous expliquer tout à l'heure comment faire en sorte, effectivement, que la D268 devienne une voie d'accès à peu près acceptable. Aujourd'hui, c'est une des rares trois voies qui doit rester en France avec sa dangerosité et les difficultés qu'on rencontre sur cette route. Mais quand je lis 300 camions, quand je lis 130 camions, cela devient impossible. Impossible ! Parce qu'à cela il faudra ajouter, effectivement, les camions de Fos Tonkin, il faudra ajouter bien sûr le démarrage de 2XL, même s'il n'est pas à la hauteur de ce qui avait été envisagé à l'époque. Mais on est effectivement dans un système qui ne peut pas fonctionner, parce que lorsque vous êtes sorti de la D268, que vous accédez effectivement au rond-point de la Fossette, là, on a commencé à travailler. On a commencé, mais l'Etat nous dit avoir mis une ligne budgétaire de 4 millions d'euros. Quand on connaît le prix d'un rond-point et du rond-point qu'il faudrait faire à la Fossette pour que cela devienne acceptable, il faut y ajouter non pas un zéro, mais enfin quelques chiffres devant pour pouvoir arriver à faire quelque chose, à condition qu'on puisse mettre d'accord et à condition effectivement qu'on trouve des lignes budgétaires. Mais alors, on n'est qu'à la Fossette. Et vous parliez tout à l'heure, effectivement, d'aller chercher des matériaux peut-être à Châteauneuf ?

Alors là, se pose le grand problème : la déviation Martigues-Port-de-Bouc. On nous annonce de manière épisodique qu'on a un petit peu avancé, que les choses vont se régler. Nous, on a reçu il y a encore quinze jours Kerneos. La déviation doit aboutir dans Kerneos. Kerneos, il nous dit : « ils ne mettront pas les pieds chez nous. Il est hors de question que la déviation traverse notre implantation ». Hors de question. Moi, je m'interroge. Comment on va faire en sorte, effectivement, d'acheminer encore des matériaux supplémentaires ? Se pose bien sûr derrière la déviation, certes hypothétique, en tous cas nous on essaie d'y travailler, on aura dans quelques jours une séance de présentation de ce que pourrait être la déviation, la continuité de la déviation Martigues-Port-de-Bouc, en passant par la zone des étangs. Mais là aussi, l'Etat refuse qu'on puisse imaginer passer par là. Un étang complètement salé, et qui est devenu un étang industriel, serait effectivement de qualité environnementale exceptionnelle. Bon. Il vaut mieux, effectivement, continuer à polluer les gens qui se trouvent le long de la D268.

Et pour finir sur les courriers qui ont été faits aux services de l'Etat, en tant que Maire, j'ai essayé d'aller dans le sens, effectivement, de ces riverains et réclamer de manière très forte que la vitesse soit limitée. Et un jour, j'ai reçu un courrier me disant « ça y est, Monsieur le Maire, nous allons limiter la vitesse ». J'étais heureux, je suis allé voir Yvon en lui disant que ça y est, on avait gagné. Sauf que je n'avais pas bien lu, derrière, ils avaient fait un tracé. On passait à 90 dès qu'on avait fini de contourner la ville, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, cette fameuse D568 passe à 90 après le rond-point des Vallins, c'est-à-dire que dès qu'on se retrouve face aux bacs de SPSE, certainement que cela doit déranger le brut, effectivement, cette fois-ci, on ralentit et on passe à 90. Que d'incohérences dans cette zone ! Que d'incohérences ! C'est une véritable folie.

Je vous en citerais des exemples comme cela jusqu'à plus soif. Moi, je le redis de manière très claire : un terminal méthanier de plus sur Fos, pose effectivement un certain nombre de problèmes. Il pose le problème effectivement des rejets dans l'eau. Tout à l'heure, on a dit qu'on sait faire, on va rejeter en mer, on sait faire. Oui, mais on en a marre, nous, qu'on rejette en mer devant chez nous. On en a marre de voir effectivement le sel de Manosque débarquer dans le golfe depuis deux ans. « Non, mais cela ne fait rien Monsieur le Maire, ne vous inquiétez pas, vous savez, le sel ce n'est rien, la mer en est pleine ». Oui, mais sur combien de mètres tout est mort ? Cela, c'est tout nouveau aussi. On est allés rejeter cela un peu plus loin au large. On n'a rien dit, on n'a pas fait une Fos-sur-Mer, le 18 novembre 2010

séance publique pour venir le dire ici mais en tous cas, cela s'est passé. Donc, on a jeté 14 millions de mètres cubes au large et puis on nous dit « écoutez, on va en rejeter encore quelques millions mais ce n'est pas très grave, que quelques millions ». Jusqu'au prochain projet. Jusqu'au prochain projet ! Et c'est bien là, encore une fois, que se pose le problème, le problème de ce qu'on fait sur cette zone, est-ce qu'on continue à en faire des tonnes ou, à un moment donné, est-ce qu'on est obligés de s'arrêter ou en tous cas est-ce qu'on est obligés peut-être de réfléchir à éviter ces cumuls ? Le cumul du chlore, le cumul des rejets, le cumul de tout, le cumul des camions sur la route etc.

Donc, je crois que Monsieur MEUNIER l'a démontré tout à l'heure, le Port autonome, vous n'êtes pas tous seuls dans cette zone. Il y a des habitants, des habitants qui au quotidien effectivement, essaient de vivre dans cette zone industrielle. Cela reste compliqué quand on nous dit aujourd'hui « Monsieur le Maire, ne vous inquiétez pas, vous allez avoir des retombées ». Bon, les retombées se sont amenuisées, plus de taxe professionnelle mais « vous allez avoir des emplois ». Les emplois, effectivement, on nous les annonce avant la construction. Après la construction, les heureux élus qui ont trouvé un emploi sur cette zone, levez le doigt. C'est plus compliqué. D'un coup, les entrepreneurs oublient un petit peu le chemin de la mairie. Cela devient plus anonyme, les embauches.

Donc, aujourd'hui, très honnêtement, moi, je le redis. Ce débat public, il doit encore une fois se faire de manière générale. Il faut que le réseau routier soit adapté, sinon on ne pourra plus rien accepter sur cette zone. Il faut effectivement que le réseau ferré maillé avec Miramas, cher Monsieur le Maire de Miramas, soit à la hauteur des ambitions de cette zone industrielle. Sinon, encore une fois, les contraintes seront plus fortes que les avantages et il ne sera plus question encore une fois d'accepter ce genre de choses.

Alors, je ne me fais plus d'illusion. Depuis six ans, sept ans, dix ans qu'on se bat sur ce secteur contre des implantations, on a bien vu comment la marche en avant des services de l'Etat permet que tout puisse se faire au bout du compte. Mais un jour, cela s'arrêtera, tout cela. Un jour, il faudra bien que les gens deviennent raisonnables et responsables parce que cela va craquer, un de ces quatre matins. Un de ces quatre matins, il y aura effectivement une catastrophe industrielle, il y aura un camion qui se renversera, il y aura un *pipe* qui se crèvera, il y aura tout un tas de choses qui se passeront et puis là, on dira « finalement, ils avaient raison ». Mais ils ne diront pas cela : ils diront « mais au fait, ce n'était pas à vous, Monsieur le Maire, d'organiser effectivement la sécurité de votre ville ? C'est de votre faute, Monsieur le Maire ». Et effectivement, comme je le dis souvent, ce sera là qu'on me clouera à la croix et on aura trouvé effectivement un bouc émissaire et un fautif. Donc, ne comptez pas sur moi pour défendre effectivement des implantations nouvelles sur ce secteur tant qu'on n'aura pas réglé définitivement les problèmes importants de cette zone.

Un débat public général, qu'est-ce qu'on fait sur cette zone, qu'est-ce qu'on continue à accepter ou à ne pas accepter sur cette zone. Comment on accède à cette zone : voie ferrée, route, et après on discute effectivement d'implantations nouvelles.

Monsieur DUBOUT

Merci. Je vais demander, donc, au Directeur des routes du Conseil général, Monsieur SPAGNULO, de commenter les problèmes des accès routiers.

Monsieur Michel SPAGNULO, Directeur des routes, Conseil général des Bouches-du-Rhône

Des accès routiers, tout à fait. Bonsoir. Alors, on ne peut pas, je pense, parler des problèmes d'accès routier sans faire un peu d'histoire et sans présenter cet itinéraire qui est un itinéraire, effectivement, qui a des caractéristiques un peu particulières. Parce que le réseau routier départemental, pour ramener un peu les choses à leurs proportions, le réseau départemental, c'est 3 050 kilomètres de routes. Celle-ci est très particulière, dans l'histoire du réseau routier départemental, et elle est particulière aussi par ses caractéristiques et surtout par ses fonctions.

Donc, particulière dans son histoire parce que c'est une route dont le Conseil général a hérité il y a très peu. C'était au 1^{er} janvier 2006. C'est une ancienne route nationale que l'Etat a rétrocédée telle qu'elle est aujourd'hui, dans l'état où elle est aujourd'hui, au Conseil général. Elle est particulière aussi dans ses fonctions car en fait, elle dessert une zone très particulière, qui est la zone du GPMM, qui lui donne du coup des fonctions telles en matière de déplacement, de transport de marchandises, que cela va être la route qui va supporter le plus de poids-lourds parmi les routes départementales des Bouches-du-Rhône et comme les Bouches-du-Rhône sont un département très spécifique sur le plan de l'économie, c'est sûr que par rapport à la Lozère et à d'autres départements, vous pouvez déjà sentir que cette route-là, pour une départementale, c'est quelque chose d'exceptionnel. Elle est exceptionnelle aussi parce que tout simplement, elle est une antenne. Ce n'est pas une route qui est réseau, qui peut être maillée. En fait, c'est une antenne et cela va être la seule desserte réelle d'une commune qui est Port-Saint-Louis-du-Rhône qui a besoin de cet itinéraire-là qui est un itinéraire qui en fait supporte un trafic qui est un trafic extrêmement spécifique. Donc, elle est très, très particulière. Donc, il faut avoir cela en tête lorsqu'on va l'analyser.

Pour vous la présenter un peu, quand même, bien sûr vous la connaissez, mais quand même, mon rôle, c'est de la présenter avec mes yeux de techniciens. Vous, vous avez des yeux d'utilisateur. Alors, j'ai amené ma petite machine. Vous avez ici la Fossette et vous avez ici Port-Saint-Louis-du-Rhône et la caractéristique de cette route, c'est qu'effectivement elle a deux sections différentes, à partir à peu près – ce n'est pas tout à fait le milieu, mais à partir du Relai jusqu'à la Fossette, c'est une route relativement large, qui fait 16 mètres, qui a trois voies. Tout à l'heure, il en a déjà été question. C'est vrai que ce sont des caractéristiques qu'aujourd'hui on fait disparaître. Moi-même, j'ai à mener un certain nombre de projets, en particulier la route départementale 7N, l'ancienne nationale 7, avec des sections à trois voies. Nous les avons déjà supprimées. Celle-ci, on ne l'a pas fait, tout simplement parce que je vais y venir tout à l'heure, le trafic est tel qu'on ne peut pas, techniquement, le supprimer sans remettre en cause la fonctionnalité de la route. Donc, effectivement, c'est une route qui pose des problèmes, on va y revenir, de sécurité.

Deuxième section, entre le Relai et Port-Saint-Louis-du-Rhône, c'est une section de plateforme en 11 mètres, deux voies de circulation, c'est une route beaucoup plus classique et pourtant, comme je vais vous le montrer tout à l'heure, c'est une route qui va poser des problèmes du point de vue du trafic. Alors, cela pose des problèmes du point de vue du trafic tout simplement parce que c'est une route exceptionnelle par le trafic. Il y a d'autres routes départementales qui ont un trafic plus gros que cela. Si vous connaissez un peu votre département, vous savez que lorsqu'on va d'Aix à l'aéroport ou d'Aix, ne serait-ce qu'à Vitrolles, au droit de la gare TGV, on a 30 000 véhicules par jour, on avait 30 000 véhicules par jour au dernier comptage et 35 000 véhicules par jour, alors qu'ici, on n'en a que 21 000 sur des caractéristiques totalement identiques. Donc, ce n'est pas la plus importante, mais elle fait partie du *top*, je dirais, des routes départementales et donc, c'est vrai qu'un trafic exceptionnel, aujourd'hui, 21 000 véhicules par jour dans la section qui est ici à trois voies, dont 6 000 poids-lourds. 6 000 poids-lourds, c'est très, très important bien sûr, vous l'avez tous senti.

Dans la section qui est au-delà du Relai, on a quand même 16 000 véhicules par jour, dont 4 500 poids-lourds, c'est quand même des trafics très, très élevés.

On a commencé à faire quelques projections mais ce sont des projections qui devront être un peu calées. Tout à l'heure, Monsieur le Conseiller général de Fos l'a dit.

Monsieur RAIMONDI

Je parlais d'Istres-Sud.

Monsieur SPAGNULO

D'Istres-Sud, Monsieur le Maire de Fos, tout à l'heure, nous a dit effectivement qu'il y avait dans ce secteur-là – vous m'avez troublé – vous avez dans ce secteur-là une difficulté, c'est qu'il faut se projeter dans l'avenir. On ne peut pas faire vraiment des vraies projections dans le trafic si on ne sait pas ce qu'il y a sur ce territoire. C'est vrai que pour regarder l'avenir, il va falloir qu'on ait quand même, qu'on ait avancé sur ce qu'on veut faire sur ces territoires. Pourquoi ? Si on regarde au fil de l'eau, ne serait-ce qu'au fil de l'eau, si on regarde ce qui se passera dans dix ans, c'est +15 000 véhicules qui viendront, +2 800 poids-lourds. Si on se projette au fil de l'eau, simplement en regardant comment les choses se passent aujourd'hui sans indication supplémentaire, c'est : dans vingt ans, 20 000 de plus, c'est-à-dire 35 000 véhicules de plus par rapport aux 21 000 et c'est 2 600 véhicules poids lourds de plus que les 2 800 par rapport aux 6 000. Donc, on a besoin quand même, quand on voit ces chiffres-là, d'avoir une assurance en termes d'avenir et de prospective et de perspectives. Donc, il faut avoir des choses un peu plus précises.

Aujourd'hui, on a ces éléments-là qui nous ont fait dire qu'il est temps. On le sentait un peu, vous savez, le cadeau, quand on a reçu cette route en 2006, on se doutait que ce n'était pas un cadeau très, très intéressant. On nous a donné cette route, on a dit : « débrouillez-vous ». En gros, c'est cela. Et à l'échelle d'une route, je vais y revenir tout à l'heure quand je montrerai des plannings, c'est hier, 2006.

Monsieur RAIMONDI

Et sans la taxe professionnelle.

Monsieur SPAGNULO

Et sans la taxe professionnelle, tout à fait. Donc, une petite précision quand même sur le trafic, c'est que le trafic pendulaire, c'est-à-dire, si vous voulez, « l'heure de pointe », on va dire, représente 10 % du trafic qui est concentré entre 7 heures 30 et 8 heures 30. Et le soir, c'est entre 16 heures et 17 heures 30, le trafic est un peu plus concentré, il n'est pas régulier.

Quand cette route-là nous a été donnée, on a essayé d'en faire un diagnostic. Effectivement, cela a été relativement rapide pour dire quels étaient les problèmes dont elle souffrait. Alors, premièrement, on a constaté qu'il y avait un certain nombre d'accidents, en particulier aux carrefours. Ils sont effectivement remarquables, c'est-à-dire que par rapport à ce que l'on peut avoir sur d'autres routes départementales, on a un taux d'accidents supérieur. Donc, c'est un premier

problème qu'on met toujours en avant parce que nos Conseillers généraux sont bien sûr très sensibles à la sécurité routière. Derrière, ce sont des vies humaines, ce sont des enjeux fondamentaux.

Deuxième chose, il y a une chaussée très, très dégradée. On en a hérité comme cela. C'est-à-dire qu'on a hérité d'un patrimoine en très mauvais état. Il faut savoir que sur une voie comme celle-ci, avec autant de poids-lourds, les remises en état sont extrêmement coûteuses. Je donnerai quelques chiffres. Ensuite, on a une route qui, de par ses caractéristiques (on l'a dit tout à l'heure : trois voies, deux voies, c'est-à-dire en fait très étroit, pas beaucoup de place par rapport au trafic qu'elle supporte), on a des difficultés pour pouvoir exploiter, c'est-à-dire intervenir sur cette route-là. Non seulement elle est en mauvais état, on le sait mais quand on veut venir, ne serait-ce que boucher un trou, on a d'énormes bouchons qui se forment parce qu'il n'y a pas tellement de possibilité, il n'y a pas de créneau pour pouvoir vraiment travailler.

Et bien entendu vous l'avez compris, parce que vous la vivez au quotidien, tout à l'heure je vous ai montré les chiffres, elle a une capacité totalement insuffisante. Donc, ce diagnostic qui a déjà été tout à l'heure dressé par Monsieur le Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, en nous disant que bien sûr il fallait faire quelque chose, on a fait le même diagnostic que l'Etat avait fait en son temps mais qu'il n'avait pas pu faire. Il fallait qu'on trouve un aménagement pour résoudre ce problème-là. Vous en avez eu déjà un peu, quelques révélations tout à l'heure par Monsieur CHARRIER, qui connaît bien ce dossier puisqu'il le suit d'extrêmement près. On a étudié ce qui semblait s'imposer, c'est effectivement la mise à deux fois deux voies, c'est ce qui a été dit tout à l'heure, entre ici, la Fossette, et le Mât de Ricca. C'est l'endroit où effectivement nous avons du trafic, on l'a dit tout à l'heure, extrêmement élevé dans cette partie-là, un peu moins dans celle-ci, mais qui quand même nécessite un passage à deux fois deux voies si on a envie de répondre à la problématique qui se pose aujourd'hui.

Donc, aujourd'hui, nous avons lancé déjà les études. Alors, quand je dis « aujourd'hui », c'est même depuis hier, cela fait un an qu'on y travaille de façon précise, on a lancé des études pour la mise à deux fois deux voies de la chaussée entre la Fossette, et le Mât de Ricca. En intégrant effectivement une mise en cohérence des carrefours. Aujourd'hui, on a un peu de tout, vous avez un giratoire à certains endroits, vous avez des tourne-à-gauche ailleurs, vous avez ce qu'on appelle un « trompette », un dénivelé par ailleurs. On va essayer de rendre cet itinéraire homogène dans sa compréhension, dans sa lisibilité, pour que l'usager le comprenne, le lise et donc que cela se passe bien sur la route.

Et bien entendu, cela peut être curieux dans un endroit où il y a 6 000 poids-lourds par jour mais il n'empêche, d'ailleurs la loi nous l'impose, on va prendre en compte les modes doux parce que c'est incontournable aujourd'hui. Il y a une demande très forte et puis même si, encore une fois, c'est anachronique, c'est imposé par la réglementation donc nous le ferons.

Bien entendu, dans ce projet-là, on va intégrer quelque chose qui est ici, qui est le projet de darse 2, donc, du GPMM, qui va être une particularité. Il faut bien sûr qu'on en tienne compte dans notre projet. C'est une spécificité un peu particulière. Et puis, bien entendu, ici à la Fossette, tout à l'heure on vous a dit que quand on arrive à la Fossette, il y a peut-être des choses à faire. C'est Monsieur RAIMONDI qui nous a dit que l'Etat avait mis 4 millions d'euros. C'est vrai que ce n'est pas à l'échelle de la Fossette. La Fossette, c'est un point singulier. Il n'appartient pas au Département. Il appartient à l'Etat. Et effectivement, on peut faire tout ce qu'on veut sur la D268, si on ne règle pas la Fossette, on n'aura rien réglé, on sera devant un mur. Donc, il y a aussi cette

problématique-là, mais qui échappe aux Conseillers généraux, donc je ne vous en parlerai pas parce que ce n'est pas à moi à le faire.

Alors, un planning, pour cela. D'abord, une évaluation. Je vous ai dit qu'on a parlé de sous, ce sont les gros sous. Il faut savoir que le Conseil général est prêt à consacrer 40 millions d'euros pour une opération comme celle-ci. Cela, c'est à rapporter, c'est l'investissement total pour ce type d'opérations. Chaque année, le Département arrive à consacrer 35 millions d'euros. Donc, vous voyez, c'est plus qu'un budget annuel d'opérations importantes. Donc, ce sera un peu étalé dans le temps. Ce sont des travaux exceptionnels pour le Département, quand même. C'est un très gros niveau d'investissement. Mais pour mener une opération comme celle-ci, c'est une opération extrêmement lourde, qui va nous amener quand même à nous projeter dans l'avenir. Il n'est pas possible de faire cela demain. Tout simplement, parce qu'au-delà des études qui sont relativement courtes, il y a des enquêtes réglementaires qui font qu'on va devoir faire des études approfondies, légitimes, je ne les remets pas en cause, mais qui prennent du temps, sur la faune, sur la flore, sur les impacts. Et cela, cela va nous amener effectivement à avoir au mieux un dossier de DUP, comme on peut le voir ici, début 2014. Et puis, de toute façon, on n'est pas propriétaires des terrains et si on prend en compte la procédure normale d'acquisition foncière et d'expropriation si nécessaire, de toute façon cela nous amène effectivement à une échéance qui, au mieux, après les appels d'offres réglementaires, nous ferait des travaux début 2016 pour fin 2017, deux ans de travaux.

Pas la peine de vous dire que cela, ce n'est pas possible d'attendre. C'est clair, on ne peut pas attendre et le Président, là-dessus, a été très clair, et nous avons mandat pour faire des travaux en phase transitoire pour attendre cette échéance-là qui, nous l'espérons, résoudra tous les problèmes. Alors, pour attendre cela, on va essayer d'intervenir tout de suite (quand je dis « tout de suite », c'est dès 2011, le temps de préparer les dossiers, de faire les appels d'offre) pour en premier lieu essayer de renforcer la structure de chaussée. C'est-à-dire qu'on va revenir pour faire une vraie chaussée de telle façon qu'on n'ait plus à intervenir jusqu'en 2017, il n'y aura plus d'agent en jaune sur la route qui viendra boucher un trou parce que cela, c'est quelque chose de trop compliqué. On envoie nos gars dans des conditions de sécurité terribles, et puis cela perturbe trop le trafic, cela bloque tout le monde. Donc, nous allons effectivement remettre à niveau cette structure de chaussée pour pouvoir supporter, en particulier, les 6 000 poids-lourds et les 21 000 véhicules par jour que nous comptons aujourd'hui.

Deuxièmement, comme je vous ai dit qu'il y avait effectivement des problèmes de sécurité aux carrefours, on ne va pas attendre bien sûr 2017, on va tout de suite intervenir sur ces carrefours-là pour pouvoir les mettre en sécurité. Donc, cela, ce sont des travaux immédiats. Ce sont les seuls, malheureusement, que nous pouvons faire pour attendre les travaux qui vont, nous l'espérons tous en tous cas, résoudre les problèmes. Donc, cela, c'est quand même des choses importantes à signaler, c'est quand même – voilà, il me manque quelque chose, je vais vous le dire de tête, c'est 14 millions d'euros quand même qu'il faudra mettre en évidence tout de suite. Donc, ce sont quand même des sommes phénoménales pour attendre 2017. 14 millions d'euros, c'est 50 % du budget d'investissement des grosses opérations du Département. C'est quand même un effort extraordinaire que le Département va faire sur ce secteur-là.

Pour vous montrer, quand même, ce qu'on va faire à court terme, voilà le Relai. Aujourd'hui, le Relai, on peut le deviner dessous, et vous le connaissez tous, c'est une marée de bitume avec plein de petites voies de partout. C'est vrai que ce n'est pas lisible. Cela pose des problèmes de sécurité. Voilà ce que nous allons faire au Relai. Cela, on va le faire extrêmement rapidement puisque c'est prévu, je crois que c'est en phase pour 2012. Oui, c'est un des premiers travaux que nous faisons,

tout à fait. Voilà. Donc, effectivement, c'est en 2012 que nous attaquons ce carrefour. Ce sera le premier. Et tout simplement aussi parce que quoi qu'il se passe pour Fos Faster, je vais revenir après en parlant du trafic de Fos Faster, il faut aussi qu'on s'inscrive dans un *timing* qui permette de ne pas cumuler un surcroît de charroi avec le chantier. Donc, on commencera tout de suite par ce carrefour-là, de telle façon qu'il n'y ait pas des carrefours, si vous voulez, en travaux au moment où quelque part il risque d'y avoir un surcroît de circulation. Voilà la présentation que je voulais vous faire.

Sur cette route départementale, maintenant, parlons des 150 poids-lourds, c'est-à-dire les 300 passages. C'est vrai que 300 poids-lourds, vous avez réagi tout à l'heure, cela peut paraître beaucoup. Comme dit Monsieur RAIMONDI, ce sont 300 ici, s'il n'y avait que ces 300, mais il y a 300 là, il y a 150 là, il y en a 200 ici. C'est peut-être cela qui pose problème. En tous cas, c'est vrai que si on ramène les 300 allers-retours par rapport aux 21 000 passages qu'il y a et aux 6 000 poids-lourds qu'il y a aujourd'hui, à la limite, c'est plus effectivement une vision globale qui pose problème. C'est ce que vous avez dit, Monsieur RAIMONDI, c'est le fait que c'est 300 de plus plutôt que les 300 en valeur absolue. Et c'est vrai qu'aujourd'hui, on a des conditions qui sont difficiles, des conditions qui sont on ne peut plus limite. Ce n'est pas cela qui va faire changer la donne, qui va faire basculer la circulation dans des bouchons terribles ou au contraire les libérer. Cela ne changera en fait – il n'y aura pas d'impact significatif. Quand même, ce sont 300 poids-lourds mais ce n'est pas un impact significatif. En fait, la problématique, c'est que cette voie n'est pas du tout adaptée. Cette voie, elle a été laissée telle quelle par l'Etat pendant des années alors qu'effectivement, il s'est implanté un certain nombre d'exploitations qui ont généré du trafic sans que ce trafic-là ait été pris en charge. Voilà, maintenant, je veux bien répondre à vos questions.

Monsieur DUBOUT

Merci. Monsieur RAIMONDI ?

Monsieur RAIMONDI

Je rajoute juste deux petits mots si vous voulez, pour dire que là où on ne parle que de la D268, et que la complexité effectivement, encore une fois, c'est tout le reste. Et là, on dit 20 ou 25 000 véhicules par jour. La route qui est là-devant, c'est 55 000 véhicules par jour, voire 60 000 véhicules par jour. Donc, 300 de plus, si on arrive de Châteauneuf, et j'ai oublié de vous dire effectivement que là-bas il y avait des associations très militantes qui militent contre cette carrière qui fait trembler toutes les maisons parce qu'ArcelorMittal se sert du calcaire de cette carrière-là. Donc, vous allez avoir Châteauneuf et des associations de Châteauneuf qui ne vont pas être contentes si elles entendent cela, mais bon. La problématique routière, effectivement, ne s'arrête pas au rond-point de la Fossette, et si on ne travaille pas sur la globalité, on se trouvera dans de grandes difficultés.

Monsieur DUBOUT

Merci. Monsieur le Maire, on a entendu votre plaidoyer. Soyez sûr que nous en sommes convaincus. Alors, de la salle ? Monsieur ?

Monsieur Jean-Pierre ESTELA, Président du CERHE et membre du Conseil de développement du GPMM

Moi, je vais apporter un petit témoignage par rapport à ces problèmes routiers et ces problèmes ferroviaires qui ne concernent pas forcément, je dirais, directement les projets comme Fos Faster. Mais moi, ce qui m'étonnera toujours dans cette zone, c'est qu'on a un vrai problème, une maladie qu'on appellerait « l'étudite ». Parce qu'au fond, on étudie, si vous voulez, la zone, en permanence, et chaque fois qu'il y a un projet, on recommence une série d'études. Peut-être qu'il faudrait une bonne fois pour toutes faire un certain nombre d'études et définir un certain nombre de cahiers des charges et d'obligations. Ce serait peut-être un peu plus simple mais peut-être que là, je rêve.

Par contre, en ce qui concerne les trafics, au débat Fos 2XL, puisqu'on en parle, ces problèmes de trafic routier ont été évoqués, je dirais de manière « forte ». Or il se trouve que j'étais le rapporteur, si vous voulez, pour l'accessibilité du projet. Donc, à Miramas. Donc, je me rappelle ce que j'ai dit. Et à l'époque, on avait dit que ce projet ne pouvait se faire que dans la mesure où, entre le moment où le projet était décidé et le moment où on allait le mettre en route, c'est-à-dire entre 2004 et 2010, puisqu'initialement c'était 2010, on avait six ans et compte tenu qu'il fallait à peu près 5 ans, pour compte tenu des obligations faire en sorte de mettre en route les choses, on avait à la fois le temps, on avait la prévision, on avait les trafics, on avait les engagements, donc on pouvait, en même temps qu'on menait à bien les travaux de Fos 2XL mener à bien les travaux d'aménagement de l'accessibilité, aussi bien ferroviaire que routière. Le ferroviaire, moi, j'arrêterai si vous voulez de parler du doublement de la voie parce que j'ai l'impression, si vous voulez, de devenir fou. Six ans après, on est toujours en train de me dire qu'il faudra attendre 2014. Bon, mais peut-être si vous voulez qu'on le doublera un jour. Il faut rêver.

Au-delà de l'anecdote, ce qui est important dans cette affaire-là, c'est que tout retard que l'on prend, on est toujours avec un problème de fond qui est qu'on doit faire avec l'Etat et contre l'Etat. Et moi, j'aimerais bien un jour ici qu'on m'explique qui c'est, l'Etat. Parce que je n'arrive pas à comprendre où il est, l'Etat, dans cette affaire-là. Qu'est-ce ? C'est la DREAL, l'Etat ? C'est le service instructeur qui demande les compensations ? C'est celui, si vous voulez, qui autorise ? Qui c'est, l'Etat, dans cette affaire-là ? Et donc, on a un vrai problème, à moi, me semble-t-il, de devoir toujours faire des projets nécessairement avec l'Etat et nécessairement contre l'Etat. Et alors, dans cette affaire-là, les communautés de communes, les communes, elles sont toujours placées, elles, devant le fait d'être, comme le disait Monsieur le Maire tout à l'heure, en fin de compte c'est elles les responsables. In fine, si vous voulez, ce sera elles les responsables. Et c'est logique d'ailleurs, ils ont été élus, ils ont été élus pour cela. Mais c'est vrai, en plus.

Ceci étant dit, pour terminer mon propos, il est temps me semble-t-il (et on est au bout du projet), on a effectivement deux ou trois voire quatre milliards d'euros d'investissement sur cette zone. On a des projets qui impactent les trafics routiers, les trafics maritimes etc. Donc, on peut, on est capables de faire, dans le cadre de la révision du plan stratégique, un certain nombre de travaux. Et le fameux débat, si vous voulez, global qu'on doit faire sur ce territoire, sur le comment on vient, où on va si vous voulez sur le territoire, il faut le faire. Et de doute façon, cela dépasse largement Monsieur le Président, l'appel que j'ai fait dans une réunion en demandant à Monsieur TERRIER, éventuellement, de réunir les douze « mousquetaires », si vous voulez, qui avaient signé le pacte de concertation. On est encore vivants, qu'il en profite si vous voulez, on n'est pas encore trop vieux pour ne plus pouvoir se souvenir de ce qu'on a fait. Donc, il peut nous réunir si vous voulez, il n'y a pas – on ne mange pas beaucoup, il peut même nous offrir à manger si vous voulez, cela ne serait pas si mal que cela.

Trêve de plaisanteries : il n'est pas là, d'ailleurs, et on ne le lui répètera pas, si vous voulez. Comme je lui ai dit ce matin en réunion du Conseil de développement, il ne l'a peut-être pas entendu donc, je vais lui écrire encore une fois. Et je pense qu'on peut le faire, mais cela ne résoudra pas tout. Le problème, c'est effectivement maintenant de décider un débat sur ce territoire de manière à savoir où on va, comment on y va et avec qui on y va.

Monsieur DUBOUT

Très bien. Le message, je vous l'ai dit, on sera peut-être amenés dans les conclusions à le dire, le message est entendu. Il ne fait pas partie de ce débat-là, je vous l'avais dit dès le départ, mais nous savons et le Président de la Commission nationale, Philippe DESLANDES, lors de la conférence de presse inaugurale, l'avait dit. Nous savons que cette question est une question essentielle et elle sera rappelée en temps et en heure. Monsieur MEUNIER ?

Monsieur MEUNIER

Merci. Bonsoir à nouveau. En fait, je rejoins le dialogue de Jean-Pierre ESTELA. Notre association faisait partie des douze signataires en 2004. Nous avons suivi Fos 2XL. Nous avons écrit à l'époque un cahier d'acteur qui était titré « Fos 2XL et les infrastructures routières », qui avait obtenu un consensus de la part de tout le monde sur les nouvelles dessertes à réaliser et les autoroutes ou en tous cas les contournements à prévoir. Et aujourd'hui, on ne voit strictement rien, rien, rien, rien n'a été fait et c'est bien dommage. Alors, on se retrouve confrontés systématiquement à de nouveaux projets qui, eux, ont besoin d'emprunter les routes, ont besoin d'emprunter les voies ferrées. Donc, cela, c'était le constat pour rejoindre celui de Jean-Pierre ESTELA.

Et puis, une petite question. J'ai vu tout à l'heure dans la présentation de Monsieur SPAGNULO, dans une de ses diapositives, il représentait la RD268, rejointe sur le rond-point de la Fossette, et au dessous était inscrit « avec liaison sur les dessertes autoroutières » ou « le schéma de desserte autoroutière ». Là, j'aimerais en apprendre un petit peu plus sur ce sujet parce qu'étant très intéressé à cette situation depuis de nombreuses années, je ne sais pas ce que cela veut dire. Merci.

Monsieur DUBOUT

Monsieur SPAGNULO ?

Monsieur SPAGNULO

Ce que cela veut dire, c'est qu'effectivement, je pense que cela ne fonctionne, comme je vous l'ai dit, notre voie, notre projet qui permet en termes de capacité théorique d'absorber le trafic n'a de fonction que si au bout il n'y a pas de bouchon. Si effectivement on arrive sur la Fossette et que derrière il n'y a pas des équipements de niveau au moins équivalents à ceux que nous, nous apportons, ce ne sera pas pleinement satisfaisant. On va dire cela. Cela servira toujours mais ce sera parfois un parking à voitures et à camions. Donc, ce qu'il faut, c'est qu'au-delà de la Fossette, il y ait effectivement un vrai réseau.

Là-dessus, la seule petite lueur, la seule petite lueur que nous ayons, excusez-moi de dire « nous » mais je me mets, je suis aussi habitant des Bouches-du-Rhône, c'est que dans le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), il y a l'étude (il n'y a pas la décision de réalisation) de la liaison Salon-Fos. Sans dire ce qu'il en est et ce qu'il en sera, c'est-à-dire ni l'itinéraire, ni quoi que ce soit. Il n'y a pas la réalisation, il y a l'étude. Donc, voilà. C'est cela, que cela veut dire. Derrière, il faut que Fos-Salon se fasse parce que si Fos-Salon ne se fait pas, quelque part – alors, je n'ai pas dit comment mais s'il n'y a pas un gros tuyau derrière, en fait, on aura des problèmes énormes dans ce secteur-là. Voilà ce que j'ai voulu dire.

Monsieur DUBOUT

Monsieur GRANIE ?

Monsieur Bernard GRANIE, Président du SAN Ouest Provence

Juste une question, peut-être une boutade mais pour moi elle a son importance Monsieur CRACOWSKI. Monsieur CRACOWSKI, on vous dit que les études sont faites pour installer Fos Faster. Vous êtes passé au crible de l'ensemble des commissions, de l'ensemble des débats, de l'ensemble des commissions. Et en fin de compte, pour votre investissement, on vous dit : « vous savez, votre investissement est conditionné par les accès, par une amélioration des accès ». Pour avoir cette autorisation, on vous dit « vous allez participer à ces accès ». Et cela vous coûte entre 3 et 5 % de plus.

Quelle sera votre réaction, Monsieur CRACOWSKI ?

Monsieur CRACOWSKI

Question pas facile.

Monsieur GRANIE

Pourquoi je dis cela ? Ce n'est pas compliqué. Je l'ai dit l'autre jour dans une des réunions. On n'était pas tout à fait d'accord avec Monsieur SPAZZI sur les chiffres. Nous avons aujourd'hui comme investissement, depuis quelques mois, il y a eu quoi ? Il y a eu le terminal méthanier de GDF, donc, un peu plus de 600 millions d'euros. Les deux cogénérations, 250 millions d'euros chacune. Cap Vrac, je n'ai pas le prix, IKEA et j'en passe et des meilleures. C'est-à-dire entre 1 milliard et 1,8 milliard d'euros investis.

On nous propose, entre vous et Fos Tonkin, vous entre 800 millions d'euros et 1,2 milliard, on va dire un milliard – on va faire tout à 1 milliard, à la louche. Fos Tonkin, on est à combien ? 400 millions d'euros ? Allez, on va dire un milliard de plus. Cela fait déjà 3 milliards d'euros de plus. On n'est pas encore au bout, effectivement, des propositions qu'on nous fait, effectivement, d'implantation sur la zone. Je n'ai pas parlé de Fos 2XL, ni de Fos 3XL, ni de Fos 4XL, je n'ai parlé de rien. Donc, à un moment donné, si on avait pris la peine (et cela, c'est un problème d'aménagement du territoire, c'est l'Etat, c'est le Port qui est le bras armé mais c'est l'Etat parce que le Port, donc, avait ses prérogatives mais il n'avait pas dans ses prérogatives l'aménagement. On en a parlé, donc, je ne veux pas mettre sur la tête du Port ce qu'on ne doit pas lui mettre). Si on

avait pris aux personnes qui venaient s'implanter, « écoutez, vous avez un projet qui nous intéresse, qui peut nous intéresser ». Pour le moment, je fais abstraction du reste parce qu'il peut effectivement y avoir beaucoup de choses à dire sur le reste. « Mais vous payez 3 à 4 % de plus ». Vous croyez qu'on serait là, en train d'en discuter, les uns et les autres ? On aurait réglé ce problème depuis belle lurette. C'est pour cela que je pose la question à Monsieur CRACOWSKI, excusez-moi.

A tous, cela fait 300 millions d'euros, quand même, c'est pour cela que je parle de 3 à 4 %.

Monsieur CRACOWSKI

J'ai conscience que le chiffre que vous indiquez est un chiffre qui est énorme. La réponse à cela, c'est clair que la réponse, on ne fera pas le projet tout simplement parce qu'on a des clients.

Monsieur GRANIE

Alors, il faut arrêter de parler.

Monsieur CRACOWSKI

On doit avoir des tarifs qui soient compétitifs. On est dans un monde compétitif. Si jamais on arrive à avoir des coûts trop élevés, on n'aura pas de clients. Donc, pas de client, pas de projet, l'affaire est pliée, il n'y aura pas de trafic non plus. Donc, je comprends la problématique que vous évoquez.

Monsieur GRANIE

C'est le maître d'ouvrage qui doit payer cela à un moment donné.

Monsieur CRACOWSKI

J'ai noté que la taxe professionnelle avait une réponse qui, effectivement, n'est pas positive, notamment pour – certainement pour une commune comme Fos ou pour une intercommunalité, je ne sais pas comment cela se répartit. Néanmoins, on en parlera à la prochaine réunion, il reste quand même un certain nombre de taxes. Tout n'a pas été retiré. Il y a même un certain nombre, j'ai vu ce matin une petite polémique à Paris au sujet d'une taxe qui pourrait toucher d'ailleurs le transport de gaz, d'ailleurs, les terminaux méthaniers avec un forfait qui est quand même, on parle de 2,5 millions d'euros par an, par terminal méthanier, à verser à l'intercommunalité, Vice-président, Président, voilà. Donc, on ne parle pas des mêmes montants mais, bon, voilà.

Monsieur DUBOUT

Monsieur GRANIE.

Monsieur GRANIE

Si le Président le permet, quelques chiffres. Le terminal méthanier GDF, on n'a pas fait les calculs encore en ce qui concerne Fos Faster. Le terminal méthanier GDF devait rapporter à l'intercommunalité, qui le distribue après, donc, aux communes, en gros 15 millions d'euros de taxe professionnelle. Sur ces 15 millions d'euros que percevait jusqu'à présent, donc, l'intercommunalité, en réalité, l'entreprise payait hier un peu plus d'un million d'euros : 1 200 000 euros. Elle paiera demain, avec la réforme de la taxe professionnelle, 900 000 euros. Ce n'est pas l'entreprise qui va faire la grosse économie là dedans. Quand on cumule tout, la CVAE, la CVET etc. Donc, on en est là aujourd'hui. C'est-à-dire que l'Etat, dans ce contexte-là, fait l'économie des dégrèvements puisque c'est l'Etat qui nous les versait, des dégrèvements qui ont été faits pour la part salaires, pour tout un tas de choses, qui faisaient là-dessus l'économie de 13 millions d'euros et quelques. Mais la problématique, c'est que demain, pour le même terminal, si c'était le même qui venait s'implanter, là où on touchait 15 millions d'euros, nous n'allons en toucher dorénavant que 0,9 million d'euros. Voilà la problématique.

Comment voulez-vous que dans ce cadre-là, quand on nous demande à nous, au niveau des infrastructures, comme on l'a fait encore dernièrement avec le Port pour IKEA – je parle du Département, de la Région et du SAN où nous avons mis 15 millions d'euros. Comment voulez-vous qu'on trouve les 15 millions d'euros ? Je vais aller plus loin : quand on nous l'a présenté, l'ancien Trésorier général, donc, qui était particulier parce qu'il venait et il s'occupait avant des jeux de la Française des jeux, des Lotos et tout cela, je lui disais souvent « vous allez toucher le *jackpot*, nous, ce n'est pas cela ». Il avait fait, pour les présentations, ce qui a été tout à fait nouveau, il avait fait les présentations maintenant dans chaque projet, alors que ce n'était pas du tout l'habitude du Port, de bien noter ce qui serait dorénavant la perception au niveau des collectivités territoriales, notamment de la taxe professionnelle, là dedans. On en est où, de la taxe professionnelle, maintenant ? Mais dans les engagements qui sont les nôtres, nous, tous les ans, quand le Port fait des travaux, on cotise puisqu'ils nous font les appels d'offres, les appels à due concurrence de nos engagements. Nous, par exemple, sur IKEA, 5 millions d'euros. Il faut qu'on les trouve et la TP, elle n'est plus là, mes amis, il faut bien qu'on les trouve quelque part. Donc, cette problématique, quand on parle avec Monsieur CRACOWSKI, de toute manière, à un moment donné, l'Etat ne peut plus payer, il n'y a plus de sous dans la caisse. Nous, on ne pourra plus payer, on nous a taxé la TP. Il faudra bien que quelqu'un le paye, sinon vous ne viendrez pas longtemps. Je dis « vous », mais ce n'est pas la problématique de Fos Faster, vous le comprendrez bien, mais toutes les entreprises qui voudront s'implanter, si on ne trouve pas une solution, une péréquation pour pouvoir le faire, cela ne pourra plus se faire. Je crois qu'il faut en être conscients, les uns et les autres.

Monsieur DUBOUT

Merci. Monsieur TILLET, je crois, voulait dire quelque chose ? Représentez-vous.

Monsieur TILLET

Moi, je crois que dans notre cas, à nous, la pêche, on oublie la route. Pour l'instant, le Département a lancé la fusée, mais on a vu que ce sera pour pas demain. L'appel d'offres, Monsieur CRACOWSKI vient de le refuser, il ne veut pas payer non plus. Donc, il lui reste son joker, ce sont les voies fluviales.

J'avais deux questions, une sur la route. Vous parlez de 150 camions, 150 camions qui amènent je ne sais pas combien de tonnes de matériaux. Et vous nous parlez d'un autre côté de faire un petit bassin au large de la pointe, en commençant à le combler par l'extérieur. Comment vos 150 camions vont-ils arriver jusqu'à l'extérieur ? Par quel moyen ? Mécanique, cela, vous ne nous l'avez pas expliqué.

Et inversement, si vous prenez la voie fluviale, on a le même problème : combien va-t-il y avoir de navettes par jour ? Ces navettes, on sait qu'elles sont chargées sur la carrière parce qu'ils ont les moyens mécaniques de le faire. Mais quand vous allez arriver sur site, comment allez-vous transvaser ces matériaux dans vos petits bassins ? Sans en mettre de partout ? Et à quelle cadence ?

Monsieur CRACOWSKI

Très clairement, je vais vous répondre d'abord que ce niveau de point que vous indiquez n'a pas été étudié à ce niveau de détail. On a regardé des moyens qui permettaient de rentrer sur le site pour pouvoir combler. Comme par exemple des barges autovideuses, en se mettant au dessus du site, qui puissent vider à l'intérieur du site. Par exemple, comme moyen technique, il y a les barges. Pour les camions, la possibilité de pouvoir, sur un côté d'une digue, élargir cette digue pour pouvoir établir une route où les camions peuvent accéder soit par la voie ferrée, si tout au moins on peut utiliser le fer, ou tout du moins par la route, et transverser ensuite leur chargement à l'intérieur des bacs.

Par contre, il y a une chose, je ne sais pas si on s'est compris, vous parlez de « petits bacs ». Ce ne sont pas des petits bacs, ce sont de grands endiguements. Voilà, c'est cela, ce sont des bacs qui sont suffisamment importants pour pouvoir faire intervenir des camions sur le côté, sur une route, et verser leur chargement à l'intérieur.

Donc, il n'y a rien qui soit versé à l'extérieur, si c'est cela le point.

Monsieur TILLET

Si vous prenez une péniche pour entrer à l'intérieur, à ce moment-là, vous n'êtes plus étanche par rapport à l'extérieur du bassin.

Monsieur CRACOWSKI

C'est pour cela que – je ne suis peut-être pas entré suffisamment dans le détail tout à l'heure.

Monsieur TILLET

C'est important, ce détail.

Monsieur CRACOWSKI

Tout à fait.

Monsieur TILLET

On est en plein dans la phase où il y a le plus de fines, le plus de matériaux qui s'en vont dans l'eau, c'est au déversement ou au clapage ou au comblement.

C'est là qu'il y a le plus de possibilité de dégât, quoi.

Monsieur CRACOWSKI

Tout à fait. C'est tout à fait vrai. C'est pour cela qu'il faudra prévoir, j'ai parlé de palplanches, par exemple, comme système possible, pour entourer l'ensemble. Il faut évidemment laisser un passage pour pouvoir accéder à l'intérieur de la plateforme pour déverser. C'est là qu'arrivent des moyens alternatifs aux palplanches, comme par exemple, je vous l'indiquais, des protections de type rideau à bulles, qui permettent de passer à la navigation, de pouvoir accéder, tout en faisant que les sédiments restent quand même bloqués.

Donc, il y a ce type de compléments qui sont à mettre aux palplanches. Je vous rappelle quand même que par contre, on est au débat public, on n'en est pas quand même encore – on n'a pas encore aujourd'hui sélectionné un partenaire qui va justement mettre en place sa stratégie de dragage. Donc, on est en préliminaire. On n'a pas encore décidé ce type de choses à ce niveau de détail que vous indiquez. On n'y est pas encore. Je vous le dis franchement quand même. Et je pense que ce n'est pas anormal au stade du débat public, sinon cela voudrait dire qu'on a déjà décidé le projet, ce qui n'est pas le cas.

Je vous rappelle qu'à l'issue du débat public, on décidera si on continue le projet ou pas, ce qui n'est pas encore décidé.

Monsieur DUBOUT

Non.

Monsieur CRACOWSKI

Mais j'ai bien noté la préoccupation sur cela.

Monsieur DUBOUT

La remarque. Y a-t-il d'autres questions ? Une remarque, Monsieur GRANIE. Je voulais faire une remarque. Il me semble bien, la question que vous avez posée à Monsieur CRACOWSKI se raccroche à la question générale de l'aménagement. Parce qu'il me semble bien, peut-être que j'ai oublié, que dans le cadre de la loi française, il est strictement interdit de demander à quelqu'un qui demande un permis de construire ou une implantation une participation. C'est à l'aménageur de s'assurer que les infrastructures nécessaires sont présentes pour pouvoir accueillir l'entreprise qu'il accueille sur son terrain.

Ce qui fait que votre question n'est pas uniquement, ou ne doit pas être uniquement pour un investisseur, mais pour l'aménageur, l'aménageur étant en charge de réaliser les infrastructures nécessaires.

Monsieur GRANIE

Je suis tout à fait d'accord avec vous, Monsieur le Président. C'était l'image dont je parlais. Il suffit effectivement que le GPMM, qui est le bras armé, qui a effectivement toute capacité, puisque c'est lui qui loue les terrains, non pas qui les vend mais qui les loue, à regarder le portage des aménagements extérieurs. Parce que par contre, au niveau du GPMM, il peut y avoir effectivement des conventions avec l'Etat, avec les collectivités, avec qui on veut. Prendre en charge l'équivalent effectivement de l'investissement, reporter sur les aménagements et de faire payer un loyer supplémentaire. C'est très simple à faire. Donc, voilà.

Monsieur DUBOUT

Je voulais simplement clarifier sur la forme.

Monsieur GRANIE

Voilà pour le détail.

Monsieur DUBOUT

Cela dit, cela nous renvoie à la question préalable et celle qui a été posée par Monsieur RAIMONDI tout à l'heure sur l'aménagement.

Monsieur RAIMONDI

Monsieur le Président...

Monsieur DUBOUT

Oui ?

Monsieur RAIMONDI

Si vous me le permettez, pour finir de casser l'ambiance, vous avez vu tout à l'heure dans la présentation de l'échéancier de la D268 qu'il y avait certaines dates. Il y a une date qui est importante à retenir, c'est 2014. 2014, c'est la mise en place effectivement de la réforme des institutions. Que sera devenu le Conseil général en 2014 ? C'est la grande question.

Monsieur DUBOUT

Là, cela sort du débat public, quand même.

Monsieur RAIMONDI

C'est un débat public.

Monsieur DUBOUT

C'est un débat public, mais ce n'est pas le nôtre. Y a-t-il d'autres questions ? Sinon, je vous propose de passer à la troisième phase, qui est importante. C'est, qu'est-ce qu'on va faire dans l'hypothèse d'un débat public qui conduit l'investisseur à se décider à poursuivre, que va-t-on faire entre cette période et le début de l'enquête publique ? Monsieur CRACOWSKI, c'est à vous la parole.

IV. L'après-débat public

1. Présentation

Monsieur CRACOWSKI

Les modalités de l'après-débat. Comme vous l'expliquait en début de réunion le Président Antoine DUBOUT, en fait, la loi Grenelle II a apporté un complément à la procédure de débat public. Donc, on s'inscrit, apparemment, j'entends que nous sommes les premiers à s'inscrire, à mettre en œuvre et à se plier à ce nouveau processus.

Monsieur DUBOUT

Qui n'est pas totalement défini.

Monsieur CRACOWSKI

Qui n'est pas totalement défini. Qu'on va essayer de défricher ensemble avec vous. Donc, on a préparé quelque chose. Donc, simplement, la période concernée, pour quand même cadrer de quoi il s'agit, la période concernée, c'est au moment où le maître d'ouvrage prendra sa décision pour savoir s'il continue le projet ou pas. Dans la mesure où il décide de continuer le projet, c'est à partir de ce moment-là, jusqu'au début, au démarrage de l'enquête publique. Donc, c'est cette période de temps qui est couverte et c'est cela qui est proposé pour suivre les discussions de débat public.

Les objectifs, c'est de l'information sur le projet, continuer à tenir cette information. Pouvoir aussi rendre des comptes sur les engagements qu'on aurait pu prendre à l'issue du débat public. Enfin, c'est vous tenir informés des modalités et du calendrier de l'enquête publique, forcément, puisque c'est avant.

Les acteurs concernés, on a considéré que c'étaient les populations des communes concernées, suivies des représentants économiques et sociaux, les associations et les élus. Avec un retour à la CNDP, puisque la CNDP a la responsabilité de la mise en œuvre de cette procédure.

La proposition, ce qu'on propose, nous, Fos Faster, ce sont les six points qu'on indique. Donc, le premier, c'est de faire, d'organiser une réunion publique telles qu'elles sont organisées pendant le débat public avec les habitants des populations concernées, avant l'enquête publique, pour un, d'abord, vous donner les informations du projet au stade où il en est avant l'enquête publique, premièrement, et deuxièmement se soumettre à l'ensemble de vos questions et de vos suggestions.

Deuxième point, c'est avec l'accord des collectivités locales et notamment mairies, intercommunalités, c'est de s'intégrer dans leurs instances habituelles, à leur convenance, pour pouvoir informer les représentants des communes. Enfin, un deuxième point qui est encore une autre demande aux élus, c'est de pouvoir bénéficier de l'aura de leurs journaux, qui est en règle générale quelque chose qui est lu, qui est connu et qui n'est pas quelque chose qui se rajoute. En permettant de pouvoir ajouter là encore en fonction des souhaits des élus, de pouvoir avoir un encart, en payant bien sûr, il n'y a pas de problème là-dessus, mais pour pouvoir ne pas créer un nouveau canal, une nouvelle chose dans la boîte aux lettres qui risque d'être jetée pour rien. On sait que vos magazines sont lus. Je m'en suis aperçu. Voilà.

Le Conseil de développement, pareil, avec l'accord bien sûr de Monsieur le Président du Conseil de développement, de pouvoir venir expliquer où en est le projet à l'ensemble des partenaires. Le bilan de cette phase post-débat public fera partie des obligations et des engagements qu'on aura vis à vis de la population et des élus. Enfin, bien sûr, un site internet qui sera tenu en permanence pour, les gens qui sont intéressés plus particulièrement et plus précisément par le projet, pour qu'ils puissent suivre pas à pas les évolutions des étapes majeures de notre projet. Voilà ce qu'on souhaite proposer et mettre pour cette novation, on va dire, du débat public. Mais je rappelle, à l'issue de la décision, si elle est positive, et jusqu'au début de l'enquête publique.

Monsieur DUBOUT

Merci. Je rappelle aussi que la CNDP, la Commission nationale du débat public (ce n'est donc pas la Commission particulière, c'est la Commission nationale) a dans les textes la possibilité... Non, c'est le maître d'ouvrage qui le demande.

Monsieur CRACOWSKI

Voilà, si nous le souhaitons, nous pouvons demander à la CNDP qu'elle puisse nommer un garant pour appuyer notre démarche.

Monsieur DUBOUT

Un garant qui est une personne physique, qui s'assure du suivi de la démarche entre maintenant, la fin du débat, et le début de l'enquête publique. C'est la loi du 12 juillet. (*Intervention hors micro depuis la salle*) Attendez, Monsieur ESTELA, on ne va pas revenir sur le passé. C'est nouveau parce que c'est la loi qui l'impose. C'est cela que je voulais dire et cela qui est nouveau. Y a-t-il des questions, dans la salle ? Monsieur SERRES ?

Monsieur CRACOWSKI

Excusez-moi, je vous rends tout de suite la parole. Je voulais juste préciser qu'effectivement, la loi nous y oblige. Ce n'est pas pour autant que l'on n'aurait pas souhaité le faire nous-mêmes. C'était dans notre intention. Ce que je voulais dire, simplement, la nouveauté, c'est la loi, ce n'est pas pour autant qu'on ne le faisait pas avant.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Monsieur SERRES ?

Monsieur SERRES

Moi, ce que je souhaite, c'est qu'un débat public global puisse être enfin envisagé et que ce soit le Port qui saisisse la Commission. Parce que pour l'instant, on ne discute que projet par projet. Ici, les habitants, même *a fortiori* les élus, n'ont aucune vision de ce que veut faire ici le Port de manière globale. A chaque fois qu'on les interpelle sur un projet à une échéance particulièrement longue, je prenais l'exemple, une fois, j'avais interpellé, lors de la réunion du 16 septembre, Monsieur TERRIER à propos d'une centrale à charbon, il nous a dit que ce n'était pas d'actualité. Or sur la dernière mouture de leur projet stratégique, il est effectivement prévu une centrale à charbon d'une capacité de 2 millions de tonnes par an, mise en service en 2022. Et pour l'instant, le Port refuse d'en parler. Et cela, les habitants et les associations en ont assez. C'est pour cela, d'ailleurs, qu'elles ne sont pas là ce soir.

Nous exigeons que le Port nous dise enfin ce qu'ils veulent faire. Ils ont des objectifs mais on aimerait qu'ils en discutent avec les élus, avec la population, avec les associations, qu'ils arrêtent justement de faire ces projets un peu dans notre dos. Et enfin, il faut qu'ils aient une démarche transparente à notre égard.

Monsieur DUBOUT

Merci. Bien, le débat public, au moins, celui-ci, a le mérite d'une certaine transparence mais on a bien noté votre question qui est la même, en réalité, que celle qui a été posée, la question qui a été posée par Monsieur RAIMONDI, par Monsieur GRANIE et puis par d'autres, par Monsieur CHARRIER. Y a-t-il d'autres questions ? Je ne vois pas ? Monsieur RAIMONDI.

Monsieur RAIMONDI

Est-ce qu'il y a quelqu'un de la DREAL ce soir ?

Monsieur DUBOUT

Non.

Monsieur RAIMONDI

Cela fait deux fois qu'ils ne viennent pas, je trouve cela bizarre quand même.

Monsieur DUBOUT

Monsieur RAIMONDI, si j'ai bien compris les gens, ils doivent venir lors de la prochaine réunion, le 25 novembre. J'allais le dire d'ailleurs. Mais ils sont venus de temps en temps.

Monsieur RAIMONDI

De temps en temps, oui.

Monsieur DUBOUT

Dernière question, alors ?

Monsieur MEUNIER

Merci. Puisqu'on en est à poser des questions sur les absents, je m'étonne depuis le début que nous n'ayons vu aucune personne de Port-de-Bouc et encore moins le Député. Je suis étonné parce que le golfe de Fos, les rivages du golfe de Fos sont occupés par la ville de Port-de-Bouc et ils ont tout autant que nous intérêt aux projets qui sont présentés ici, notamment lorsque les infrastructures sont aussi importantes que celles proposées ce soir. Donc, je suis étonné de n'avoir pas vu d'intervention de leur part.

Un intervenant

La Maire de Port-de-Bouc était là, elle était venue à la première réunion.

Monsieur DUBOUT

Elle était venue à la première réunion et elle avait dit qu'elle viendrait lors des réunions qui se passeraient sur sa commune. Malheureusement, il y a trois semaines, la réunion n'a pas pu avoir lieu. Celle de la semaine prochaine se passe à Port-de-Bouc.

Une intervenante

C'est pour Elengy.

Monsieur DUBOUT

C'est pour Elengy.

V. Clôture de la réunion

Monsieur DUBOUT

Ecoutez, je crois qu'on arrive au terme de cette réunion. Merci à tous. Je vous rappelle, je le redis, que le débat peut et doit se poursuivre par des questions écrites, par des cahiers d'acteurs, mais je le redis, nous sommes limités en temps. C'est pour des raisons matérielles. Donc, si Monsieur MEUNIER veut bien et si Madame DELHAYE le veut bien aussi – attendez, j'en ai pour quelques instants. Je voulais vous dire aussi que nous avons donc, nous allons tenir un atelier, comme cela a été convenu à la suite de la demande de FIDEA. Cet atelier se prépare et se tiendra demain sur les questions de rejets et en particulier de rejets de chaleur, de frigories et d'échanges de chaleur, de frigories et de calories. Il se tiendra demain.

Moi, j'ai noté effectivement, comme je le fais chaque fois, en synthèse, quelques points importants qui restent un peu les mêmes. C'est vrai, cela a été dit en introduction, la crédibilité du débat avec les deux questions qui sont différentes, celle du pacte qui avait été passé il y a quelques années, mais aussi celle de la nécessité impérieuse d'un débat public sur l'ensemble de l'aménagement, sachant que vous n'aurez pas la réponse à tout car développer un port est malgré tout quelque chose – on ne peut pas programmer dans le temps sur 25 ans toutes les infrastructures ou tous les investissements qui se feront. Donc, la question est difficile mais j'ai noté son importance.

J'ai noté aussi les inquiétudes sur les conséquences du projet sur la pêche, même si ce n'était pas directement la question d'aujourd'hui, sauf pour le chantier proprement dit. La question du dragage, qui pour une part n'est pas résolue puisqu'on dit qu'elle sera résolue en temps et en heure mais elle ne l'est pas. Et puis, cette question récurrente qui va avec l'aménagement, qui est celle des accès, de l'embolisation des accès qui est une inquiétude récurrente de la population.

Voilà. Alors, je vous rappelle que notre prochaine réunion, je l'ai dit, c'est le 25 novembre à Port-de-Bouc, mais c'est pour Elengy. Nous avons reçu 8 cahiers d'acteurs, 4 pour chaque projet. Je rappelle que – et je souhaite très vivement, s'il y a de nouveaux cahiers, il faut qu'ils soient déposés avant le 1^{er} décembre pour qu'on ait matériellement le temps de les éditer.

Nous avons eu 117 questions écrites dont vous pouvez découvrir les premières réponses sur les sites et vous pouvez prendre connaissance aussi de 23 avis. Alors, les sites, le succès ne s'en dément pas. D'ailleurs, ce qui pose la question de la salle que nous avons mise, puisque cela avait – on voit bien que le changement de l'information et qu'il n'y a pratiquement personne qui vienne dans la salle, par contre les sites sont très, très fréquentés. 5 688 connexions pour le site du débat public Fos Faster, avec 23 017 pages lues, et 5 019 connexions pour Fos Tonkin avec 17 708 pages lues. Voilà. J'en ai terminé. Comme d'habitude, nous avons un pot pour ensemble prendre un verre de l'amitié. Bonne soirée.

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