

Environnement

Edito

Le premier numéro de ce journal était titré « un bon départ » ; depuis, le débat se déroule dans de bonnes conditions, et notamment le 25 mai en Arles à l'occasion de la réunion consacrée aux questions environnementales. Cette réunion, particulièrement dense, a permis de constater que le débat s'élargit, que les arguments échangés concernent en priorité la place de Fos 2xl, et plus largement celle de la zone industrialo-portuaire, dans le territoire environnant, ainsi que leurs conséquences sur les conditions de vie quotidienne de chacun. Nullement étonnant, donc, que les questions de la qualité de l'air, ou de la sécurité, aient été nombreuses, ce qui a conduit le maître d'ouvrage à préciser ses engagements en la matière. Evident, aussi, que tous se soient interrogés sur le « périmètre » pertinent à retenir pour approfondir les réflexions, et sur la coordination des divers acteurs (administration, industriels, port autonome, etc.) appelés à intervenir.

Arles, le 25 mai

JEAN-STÉPHANE DEVISSE, représentant le mouvement associatif de l'environnement au sein de la Commission nationale de débat public, est membre de la CPDP ; il a plus particulièrement préparé et animé la réunion thématique du 25 mai, en Arles.

Comment avez-vous préparé la table ronde « Environnement » du débat public du 25 mai ?

J.S. Devisse : J'ai voulu rassembler des intervenants capables d'apporter des points de vues différents sur le projet 2XL que ceux entendus jusqu'alors. Des gens compétents, venant d'horizons variés : techniciens de la protection de l'environnement (Ligue de Protection des Oiseaux), fonctionnaires de l'Etat (DRIRE, DIREN, Affaires Maritimes) et acteurs issus de bureaux d'études ou des scientifiques (Ifremer, la Tour du Valat). Le but de cette démarche était d'entendre des personnes à même d'apprécier l'impact environnemental de Fos 2XL et d'appréhender ses possibles

conséquences sur la proche région. Si Fos 2XL est pour 2015, il faut s'y projeter.

Comment avez-vous conduit la table ronde ?

J.S.D. : Les représentants du PAM ont peu eu la parole. C'était voulu. Je souhaitais qu'ils écoutent, comme le public, les intervenants et des acteurs du territoire, comme le directeur d'Esso à Fos ou des membres d'associations. Il fallait sensibiliser le PAM sur des sujets qui dépassent ses compétences.

Quel résultat au final ?

J.S.D. : Le projet Fos 2XL a été replacé dans une vision plus large. Chacun a pu constater qu'il faut situer 2XL dans son environnement et que cela passe par la création d'un organe de réflexion sur l'avenir du territoire. Cette table ronde a permis d'appréhender ce projet depuis le territoire, au lieu de le voir depuis le PAM. Ce dernier reconnaît qu'il faut rassembler de nouveaux partenaires, comme les collectivités locales et les administrations compétentes. Le prolongement de cette table ronde aura lieu le 17 juin, à Istres.

Clapage et turbidité

CLAUDE ALZIEU, scientifique, membre de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), répond aux questions concernant le clapage et la turbidité.

Quels risques sont liés au clapage et à la turbidité ?

Claude Alzieu : Le clapage, qui consiste à déposer au fond de l'eau une certaine quantité de sédiments, comporte le risque d'écraser la faune vivant au fond de la mer. La turbidité, quant à elle, peut empêcher la lumière de pénétrer dans l'eau, ce qui limite la productivité primaire, c'est-à-dire la production de phytoplancton, à la base de toute vie animale.

Quelles recommandations avez-vous adressées au Port Autonome de Marseille ?

C.A : La recommandation globale a été d'éviter l'accroissement de la turbidité de l'eau. Pour le dragage, je lui ai conseillé d'utiliser de préférence une drague aspiratrice plutôt que la pelle à godets qui répand beaucoup de sédiments. Pour le transport des sédiments jusqu'à la zone de clapage, j'ai interdit la pratique de la surverse¹ à bord du bateau. Enfin, concernant la zone de clapage, de re-dépôt du sédiment au fond de la mer, je lui ai demandé de choisir un lieu étudié du point de vue de la courantologie, afin que les particules fines se dispersent vite.

Avez-vous été suivi ?

C.A : Oui. De plus, un contrôle continu de la turbidité a été mis en place. Deux capteurs de contrôle, des turbidimètres, surveillent que la drague se passe bien.

1 Les sédiments sont remontés à bord de la barge avec beaucoup d'eau. La surverse consiste à évacuer le trop plein d'eau par dessus bord. Mais cette eau est encore chargée de particules fines qui entraînent une turbidité importante de l'eau.

Comment contacter la CPDP ?

Commission particulière
du débat public
25, cours Landrivan
13110 Port-de-Bouc

Tél : 04 42 06 72 60
Fax : 04 42 06 38 62

Courriel :

cpdp.fos2xl@wanadoo.fr

Site Internet :

http://www.debatpublic-fos2xl.org



CALENDRIER des prochaines réunions

>>> MARDI 8 JUIN

Table ronde thématique " Développement économique " à Port-de-Bouc. Quels emplois directs et indirects Fos 2XL va-t-il créer ? Comment augmenter l'impact économique dans son territoire proche ?
18h, salle Gagarine, rue Charles Nedelec

>>> JEUDI 17 JUIN

Table ronde thématique " Prolongement du débat " à Istres. Quels prolongements permanents donner au dialogue amorcé sur Fos 2XL entre les partenaires et les territoires proches ? Les pratiques du débat public peuvent-elles aider à l'organiser ?
18h, salle Espace 233, maison pour tous, CEC Les Heures Claires

>>> JEUDI 24 JUIN

Synthèse du débat public, à Fos-sur-mer,
18h, Maison de la mer, 230 avenue sable d'or

Airfobep ?

GILBERT SANDON, chef de groupe des subdivisions des Bouches-du-Rhône au sein de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) a participé à la table ronde du 25 mai. Il explique le rôle d'Airfobep.

Qu'est-ce qu'Airfobep ?

Gilbert Sandon : Airfobep est une association de type loi 1901, créée dans les années 1970 et chargée de surveiller la qualité de l'air dans la région de Fos-sur-mer et de l'étang de Berre. Elle est financée par l'Etat, les collectivités locales et les industriels de la zone, pétroliers, chimiquiers, gaziers, etc.

Quel est son rôle ?

G.S : Airfobep est chargée de mesurer la qualité de l'air et d'informer la population. 36 capteurs répartis sur la zone surveillent certains polluants en continu, notamment l'oxyde de soufre et l'ozone.

Comment la population est-elle informée ?

G.S : Cela dépend du type de pollution. S'il s'agit d'une pollution à l'oxyde de soufre, Airfobep prévient d'un côté les élus et les associations concernées afin qu'ils relaient l'information, et de l'autre côté elle alerte les industriels qui doivent alors baisser leurs émanations. S'il s'agit d'une pollution à l'ozone, Airfobep informe directement le préfet.

Déballastage

MAGALI DEVÈZE, chef du service environnement au PAM, revient sur le traitement des déchets.

Que dit la loi en matière de traitement des déchets ?

Magali Devèze : La loi nous autorise à imposer une taxe, appelée droit de port, à tout navire qui refuse de nettoyer ses cales à quai. En pratique, ce droit de port est appliqué à chaque navire, mais celui qui décide de déballaster proprement est exempté de cette taxe.

A combien s'élève ce droit de port ?

M.D : La loi le fixe à 30% du coût de l'opération de déballastage. Au PAM, nous l'avons fixé à 30% du coût d'un navire de gros tonnage, en y incluant le coût des déchets solides et liquides. Donc, quelles que soient la taille du navire qui refuse de nettoyer ses cales et la nature de ses déchets, il paiera comme s'il était un navire de gros tonnage ayant des déchets solides et liquides. Le plus souvent cette taxe s'élève à 400€.

Mais si les raisons invoquées pour refuser de déballaster ne nous convainquent pas, nous avons le pouvoir, avec le concours des Affaires Maritimes, de bloquer le navire au port jusqu'à ce qu'il déballaste. Or en moyenne, pour un navire de taille standard, un jour de retard coûte 10000€.

Et combien cela coûte-t-il de déballaster au port ?

M.D : En moyenne, la prestation proposée par le PAM pour nettoyer les cales et récupérer jusqu'à 200m³ d'eaux souillées, les sluch, revient à 200€. Mais pour les autres déchets issus des hydrocarbures, appelés slops, les navires pétroliers doivent faire appel à des prestataires de service. Dans ce cas, le coût de nettoyage et de récupération des déchets s'élève environ à 50€ par mètre cube. Un navire de taille moyenne totalise à peu près 10 m³ d'effluents. Ce n'est rien à côté des 4 ou 500 000€ infligé par certains tribunaux français aux navires pollueurs.

