

Concertation Préalable Projet CARBON

Avis Au Fil du Rhône/FARE Sud

L'association Au Fil du Rhône et la Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement, par leur objet respectif, s'intéressent aux questions d'aménagements et d'urbanisme ainsi qu'aux conséquences environnementales et sanitaires en lien.

Membres de plusieurs Commissions de Suivi de Sites dont celles de Fos Est, Fos Ouest et EVERE, elles participent aussi depuis de nombreuses années aux concertations publiques menées dans le cadre du développement de la zone industrialo portuaire de Fos.

Remarques :

Sur la concertation :

Nous déplorons, comme beaucoup, que la durée de la concertation sur le projet Carbon ait été limitée à 7 semaines.

Le choix d'une concertation préalable, permis par l'évolution de la réglementation, répond certes à l'urgence décrétée mais n'est pas adaptée à la complexité des enjeux environnementaux et sanitaires du territoire.

D'autant que le projet s'inscrit dans une série d'aménagements dont les conséquences ne sauraient être correctement évaluées que de manière globale.

Il est difficile d'imaginer, quelle que soit la forme de concertation retenue, qu'un public non averti puisse en appréhender les effets intrinsèques et, a fortiori, leurs associations et cumuls avec ceux des activités industrielles actuelles et celles à venir, dans un tel laps de temps.

A titre de comparaison, le débat public EOS consacré au choix des zones d'implantations des projets d'éoliennes en mer, s'est étalé sur 16 semaines.

Sur le dossier de concertation :

Globalement, les informations fournies incomplètes ou imprécises, sont selon nous et quelle qu'en soit la raison, insuffisantes pour pouvoir estimer de l'opportunité du projet, principal objet de cette concertation préalable.

L'absence d'études d'impact et de danger notamment, rendue possible à ce stade de la procédure de demande d'autorisation environnementale pèse, selon nous, de manière rédhibitoire sur toute tentative d'évaluation objective.

Le pétitionnaire précise dans son dossier que des études *«sont en cours ou devront être envisagées»* et que *«les caractéristiques précises et exhaustives du projet ne pourront être arrêtées définitivement que dans les phases ultérieures...»*.¹

Des enjeux environnementaux et sanitaires :

Le tableau synthétique qui désigne les «sujets d'impact potentiel », réduit étonnamment la santé à un élément du cadre de vie, lui conférant un niveau «d'enjeu neutre».

La méthodologie retenue élude le lien environnement santé et l'analyse des enjeux croisés, qui sont des éléments indispensables pour apprécier le niveau d'intérêt d'un projet sur un territoire.

Ainsi, les impacts des trafics sur la santé et la biodiversité, au-delà du site ou ses abords immédiats n'est pas ou peu évoqué.

Le contexte sanitaire nous paraît être un élément déterminant dans le processus décisionnel.

¹ Chap 4 : enjeux environnementaux, p.46

L'état de santé des populations riveraines a été qualifié de «fragilisé» par l'ARS PACA et nombreuses études attestent d'une imprégnation des milieux et de la contamination du vivant.

Ces études, qui ont permis d'améliorer considérablement les connaissances sur les effets des activités industrielles portuaires, ne sont toutefois pas exhaustives, les liens probables entre l'exposition à certains polluants et plusieurs types de pathologies n'ayant toujours pas été investigués.

L'analyse des impacts globaux des projets attendus sur la zone doit impérativement intégrer ces données et tenir compte de l'évolution des connaissances sur les polluants *préoccupants pour l'avenir*, comme les particules fines, ultra fines et les effets combinés.

Les rejets atmosphériques constituent, fort légitimement, une préoccupation majeure pour les habitants du territoire déjà exposés à des concentrations de polluants élevées.

Or, la contribution détaillée de Carbon aux émissions, dans sa phase de travaux comme dans sa phase d'exploitation, ne sera disponible que dans l'étude d'impact de l'enquête publique dont nous ne pouvons qu'espérer que le périmètre d'analyse ne se réduise ni aux abords immédiats de la zone d'implantation, ni aux seules émissions canalisées.

En effets, si ces rejets sont pour la plupart des process industriels présents, relativement maîtrisés, hors incidents, nombreux et récurrents du fait de la densité des activités, les rejets diffus participent de manière importante aux cumuls de polluants enregistrés et à leur présence relevée dans les milieux.

Les rejets dans l'eau soulèvent des questions quant à leur impact sur un milieu marin spécifique qui témoigne déjà des marques de contamination avérée.

Même si les moyens de filtration et la surveillance prévus semble devoir garantir des teneurs inférieures aux niveaux réglementaires dans les volumes rejetés, ces apports supplémentaires, doivent être considérés au regard de l'état du milieu du Golfe de Fos et particulièrement de l'anse de Carreau.

Ce lieu qui abrite à la fois un riche écosystème et une importante activité conchylicole se caractérise par une courantologie particulière² qui le maintient sous l'influence d'apports rhodaniens dont une partie provient des canaux Saint Louis et du Rhône à Fos, ce dernier débouchant au nord de la darse 1.

La température des eaux rejetées constitue également une préoccupation. Si la réglementation impose une température inférieure à 30° l'importance des volumes cumulés des trois projets, Carbon, GravitHy, H2V s'élevant à près de 8 Mm³ peut créer un courant d'eau chaude susceptible d'influer la stratification de la colonne d'eau et d'impacter le milieu.

Les impacts liés au terrassement de la zone doivent faire l'objet d'une attention particulière, compte tenu du tonnage important de remblai nécessaire pour amener les parties aménagées à la hauteur déterminée pour les prémunir du risque de submersion marine, (Carbon 108 000 t, H2V, phase 1 + 2 : 125 000 t, GravitHy 150 000 à 300 000).

La nature et la provenance du remblai devra être précisée et accompagnée, compte tenu de la situation de la zone, d'une analyse des éléments constituants susceptibles de migrer dans les milieux naturels.

Protection de la biodiversité : une demande de dérogation «espèces protégées» accompagnera, conformément à la réglementation, la demande d'autorisation environnementale. La multiplication de ces dérogations sur ce territoire, induite par celle des projets qualifiés «d'intérêt majeur», laisse craindre des atteintes irréversibles à la biodiversité locale.

² Modélisation de la circulation dans le Golfe de Fos, Caroline ULSES, Laboratoire d'aérodynamique, Ecole Supérieure d'Ingénieurs de Marseille

Seule la publication d'un recensement de l'ensemble des dérogations accordées et demandées permettrait à chacun d'en estimer les conséquences globales et juger de leur intérêt. La préservation de la biodiversité est également érigée en enjeu majeur par l'Europe comme par la France.

De la mobilité :

Au fil de la concertation, les enjeux liés à la mobilité se sont imposés comme les plus prégnants aux yeux de la plupart des participants.

L'impréparation du territoire et le dimensionnement des accès à la zone portuaire ont motivés les échanges.

Nous avons noté que les souhaits des élus et industriels se heurtent à la fois à un calendrier de réalisation des aménagements, qui n'est pas en phase avec celui des porteurs de projets et aux difficultés de financement qui semblent remettre en cause certains.

L'évolution revendiquée du réseau routier repose essentiellement sur la réalisation de projets qui datent de plusieurs décennies et pensés selon les besoins et les prévisions de développement d'alors. Pour intéressante que soit la volonté de report modal du maître d'ouvrage, pour la part qu'elle réserve au transport ferroviaire, elle nous renvoie aux annonces qui avaient été faites lors du débat public FOS 2XL et dont les objectifs, plus modestes, ne furent jamais atteints.

La part ferroviaire envisagée repose essentiellement sur la réalisation du projet MODALIS, plateforme de transport combiné sur le site du Tonkin qui ne serait pas opérationnelle en 2028³.

Nous nous étonnons que le plan de transport imaginé prévoit un transfert par camions du site de production à la future plateforme, via la RD 268, alors que le réseau ferré du GPMM⁴ et la surface de la zone réservée à Carbon permettraient la création de sa propre installation terminale embranchée. Il est d'ailleurs envisagé la possibilité d'utiliser temporairement une partie des infrastructures ferroviaires inutilisées d'Ascometal ; solution qui, à défaut d'un raccordement propre, si elle était pérennisée supprimerait les transferts du site CARBON au TONKIN, réduisant d'autant les émissions particulières et de dioxyde d'azote sur la zone ainsi que l'empreinte carbone induite.

Plus généralement, le réseau ferroviaire sur les bassins ouest ne fait pas l'objet de projets ambitieux permettant de mettre en cohérence les développements souhaités avec les enjeux de réduction des pollutions et de santé pas plus qu'avec ceux nécessaires pour accompagner la transition écologique. Ainsi, plusieurs embranchements particuliers (Ascométal, Kem One, Solamat Merex...) sont inutilisés et la voie qui permettait la desserte de la CSMSE via le bac à sel a été abandonnée alors que de nouveaux trafics de sel à destination de la ZIP sont prévus.

Nous nous permettons de rappeler que des associations locales avaient proposé un raccordement du terminal Graveleau en double voie à l'embranchement de la voie de desserte du Môle central, entre le nord de la darse 2 et la RD 268.

Cette option, techniquement réalisable, permettrait de doter le terminal conteneurs d'une liaison plus efficace tout en conservant la voie unique existante, la création d'un pôle d'échange multimodal au poste du Viguérat, en aval du carrefour de la Fossette, en totale adéquation avec les volontés d'évolution des stratégies de mobilités formulées (PDU, PDE) et l'ouverture d'une gare à Port Saint Louis du Rhône.

Elle faciliterait aussi le «brouettage» par manœuvres ferroviaires des entrants du port à conteneurs au site de CARBON actuellement prévu par camions via la RD268.

³ Déclaration du représentant MODALIS, réunion thématique 4, intégration territoriale

⁴ Réseau ferré portuaire, document de référence 2024, GPMM

Du risque :

Le risque inondation qui conduit CARBON à prévoir une élévation des terrains à bâtir de +2,40 m NGF, est essentiellement déterminée par l'aléa submersion marine.

La ville de Fos ne possède pas de Plan de Prévention des Risques Inondation mais par analogie avec la commune de Port Saint Louis du Rhône, on peut penser que le niveau retenu, identique à celui de son PPRI approuvé en 2016⁵, a été évalué de la même manière.

Pour la nécessaire prise en compte du changement climatique les services instructeurs s'étaient basés sur les données du 4^{ème} rapport du GIEC rédigé en 2007.

Or, les prévisions d'augmentation des températures, notamment celle de la Méditerranée et l'évolution des méthodes de calcul, rendent obsolètes ces données qui semblent pourtant avoir été retenues pour l'ensemble des projets prévus sur la zone.

Le risque industriel qui selon la DREAL serait maîtrisé par le seul respect des mesures requises suscite tout de même quelques interrogations, d'une part sur l'effet domino sur lequel il conviendra de revenir lors de la concertation H2V et d'autre part, sur l'exposition aux risques des usagers de la RD 268 qui traverse sur près de 8 km le périmètre d'exposition aux risques défini par le PPRT Fos Ouest dont 3 km en zone à risques R et r.

Les dispositions réglementaires⁶ concernant l'utilisation de ces zones nous paraît d'ailleurs fort incompatible avec la volonté de favoriser les déplacements doux pour accéder au site CARBON, comme à toutes autres installations sur la zone du CABAN Sud.

En conclusion, l'Association Au Fil du Rhône et la Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement, compte tenu de l'absence de données détaillées sur les impacts environnementaux et sanitaires, de l'impréparation du territoire en particulier des voies d'accès et de desserte des infrastructures portuaires, du contexte environnemental local et de l'altération reconnue de l'état de santé des habitants, ne peuvent se prononcer sur l'opportunité du projet.

Elles regrettent que l'urgence imposée prive les habitants du territoire d'une vaste réflexion publique sur l'ensemble des projets et leurs impacts cumulés et considèrent que l'enchaînement des concertations préalables, rendu possible par la législation, n'est pas compatible avec l'évolution de la participation du public au processus décisionnel voire son association à la co-construction du territoire.

⁵ Calage des premiers planchers en zone d'influence de submersion marine, règlement PPRI commune de Port Saint Louis du Rhône, 21 juin 2016

⁶ Art II.3.3 et II.4.3, Conditions d'utilisation de la zone, Règlement PPRT Fos Ouest