

Débats publics Fos Faster – Fos Tonkin

Réunion thématique commune :

Le développement économique

Synthèse

Date et heure : 2 décembre 2010 à 19 heures

Lieu : Théâtre de Fos-sur-Mer

Durée : 3 heures 05

Participants : Environ 100 personnes

I. Ouverture

Monsieur Antoine DUBOUT, Président des Commissions Particulières du Débat Public (CPDP), indique que la présente réunion est la dixième et avant-dernière du débat public. A plusieurs reprises, l'impact des projets sur les populations a été évoqué. La question relative à leur apport économique a été posée. La présente réunion se propose d'y répondre.

II. Première partie : L'apport économique des projets

1. Rappel des données économiques des projets par les maîtres d'ouvrage

a. Elengy

Monsieur Gilles BAVUZ, Directeur technique, Elengy, rappelle les principaux éléments du projet Cap Tonkin, qui ont déjà été évoqués au cours des précédentes réunions. Il évoque ensuite les apports du terminal existant pour le territoire : depuis 1972, date de sa construction, le terminal Fos Tonkin a contribué à l'activité économique locale ainsi qu'au développement de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos.

Au cours des dix dernières années, 10 millions d'euros d'investissement ont été consentis en moyenne annuelle sur le terminal. Les navires méthaniers qui déchargent leur cargaison à Fos Tonkin génèrent environ 5 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel pour les activités portuaires. Sur le site de Fos Tonkin, une centaine de salariés Elengy interviennent, ainsi que l'équivalent d'une soixantaine de salariés sous-traitants. L'activité de Fos Tonkin génère également 4 millions d'euros de taxes locales.

Le projet Cap Tonkin a pour objet de poursuivre l'exploitation du terminal pendant vingt ans. Ce projet d'investissement présente un coût de 430 millions d'euros. A l'avenir, si les règles fiscales et sociales restent identiques, le niveau des taxes versées par Elengy au titre de Fos Tonkin devrait doubler.

Le chantier est également susceptible de générer en soi des apports économiques. D'ailleurs, le maître d'ouvrage a retenu un mode de lotissement de ses travaux qui rendra les marchés plus accessibles aux entreprises locales. Le chantier devrait mobiliser 200 personnes en moyenne pendant quatre ans. En outre, quelques millions d'euros de retombées indirectes sont à attendre, selon l'expérience d'Elengy (hébergement, restauration, location de matériels, transport etc.).

b. Fos Faster

Monsieur Philippe CRACOWSKI, Président de Fos Faster SAS et chef de projet, explique que le terminal Fos Faster est à créer de toutes pièces. L'investissement représente, dans sa phase maximale, 1,2 milliard d'euros.

Le chantier envisagé devrait employer 400 à 600 personnes en moyenne pendant trois années et demi à quatre ans. Il fera l'objet d'un contrat EPC pour la maîtrise d'œuvre. Une certification sera appliquée à l'installation. Par conséquent, les intervenants du chantier, puis les exploitants du terminal devront suivre des formations obligatoires.

Une équipe de Fos Faster LNG terminal pilotera le chantier. Une entreprise générale (partenaire EPC) assurera la maîtrise d'œuvre du chantier. Plusieurs entreprises de construction seront chargées de l'exécution des travaux.

En tout, 800 Equivalents Temps Plein (ETP) sont affectés au chantier proprement dit, et 180 ETP interviendront dans les fonctions support liées aux travaux. Au cours de la troisième année du chantier, l'effectif intervenant sur le chantier sera particulièrement important. Environ 80 ETP seront ensuite affectés à l'exploitation du terminal.

Fos Faster devrait générer, selon les estimations du maître d'ouvrage, 10 à 15 millions d'euros de retombées fiscales en fonction de la capacité du terminal. Les professions portuaires bénéficieront de 9 à 18 millions d'euros de retombées (environ 100 000 euros par escale).

Les retombées indirectes sont difficiles à estimer mais elles sont réelles dans les secteurs de l'immobilier, l'hébergement, la restauration, du commerce etc. Enfin, un investissement de 60 à 75 millions d'euros, qui créera 20 emplois, devra être effectué par GRTgaz pour raccorder Fos Faster au réseau de transport de gaz. Les installations de GRTgaz devraient générer des retombées économiques directes et indirectes atteignant environ 6 millions d'euros.

2. Interventions

Madame Nadine JOURDAN, Chef de projets Etudes et expertise auprès des services de l'Etat, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE PACA), explique qu'une étude a été réalisée début 2010 sur la thématique de l'emploi autour de l'étang de Berre (zones de Fos-sur-Mer, de Berre et de Salon).

Par comparaison avec d'autres territoires de la région, le territoire est fortement maillé dans les domaines routier, portuaire etc. Il s'agit d'un facteur d'attractivité important pour l'implantation des entreprises. Le pourtour de l'Etang de Berre est également une zone de mobilité très importante.

La vitalité démographique du territoire a été spectaculaire au cours des années 70 et 80. Ce dynamisme s'est ensuite infléchi à partir des années 90. Les échanges démographiques de la zone sont relativement équilibrés ; des personnes d'autres régions viennent s'installer sur le pourtour de l'étang de Berre, mais d'autres quittent le territoire. Les populations qui arrivent dans la zone sont plutôt des populations actives et qualifiées (cadres), alors que les ouvriers/employés et les personnes âgées de plus de 50 ans ont tendance à quitter la région. Les jeunes gens âgés de 18 à 25 ans ont également tendance à émigrer hors du territoire, ce qui s'explique probablement par l'absence de pôle universitaire dans la zone.

L'emploi est assez diversifié sur le territoire car la population industrielle y est moins importante que dans d'autres grands pôles industriels. Le développement des services a d'ailleurs été nourri par l'activité industrielle, du fait de l'externalisation de certaines activités. Cependant, la concentration des emplois industriels dans un nombre limité d'entreprises est une source de vulnérabilité.

La proportion d'ouvriers qualifiés est relativement importante sur la zone. Le taux de chômage est proche du niveau régional mais il s'agit plus fréquemment d'un chômage de longue durée. En outre, les navettes quotidiennes domicile-travail sont particulièrement nombreuses. Certains résidents de la zone travaillent ailleurs, alors que des résidents d'autres zones travaillent sur le pourtour de l'étang de Berre. En tout, 130 000 personnes changent de commune pour aller travailler.

Monsieur Didier MARTIN, Directeur territorial, Pôle Emploi Bouches-du-Rhône, indique que la zone d'emploi de Fos-sur-Mer est créatrice d'emploi depuis le début des années 2000. Les emplois créés sont plus nombreux sur la zone de Fos-sur-Mer qu'en moyenne nationale. Cependant, depuis 2007, le nombre de créations d'emploi diminue, ce qui s'explique par la crise économique et notamment industrielle. Le taux de chômage est presque identique à celui de la région PACA (10,3 % environ). Il est supérieur à la moyenne nationale et ce taux de chômage local augmente.

Le taux de chômage féminin est important, ce qui s'explique notamment par le fait que les emplois industriels sont majoritairement masculins. Des actions sont entreprises à ce propos. Depuis 2008, le nombre de licenciements économiques a augmenté de 12 %.

Monsieur Eric AMATO, Directeur de l'agence Pôle Emploi d'Istres, présente les caractéristiques de la demande d'emploi du territoire. Le chômage féminin y est prépondérant. Le chômage des jeunes peu qualifiés progresse. Les publics bénéficiaires de minima sociaux tendent à se précariser.

Le vivier de candidats est pourtant insuffisant pour couvrir les besoins dans certains secteurs (BTP, industrie). En effet, la main d'œuvre locale n'est pas qualifiée pour les emplois en question, qui sont peu attractifs.

Il est possible d'adapter la demande d'emploi à l'offre d'emploi. Des formations ont ainsi été mises en œuvre sur le territoire, en collaboration avec le Conseil régional. Des actions ont aussi été entreprises pour accompagner au cas par cas les candidats vers un emploi qualifié.

La méthode de recrutement par simulation est un autre moyen d'accompagner les candidats vers l'emploi. Cette méthode permet de repérer les habiletés d'un public non qualifié pour un emploi, mais qui pourrait le devenir en suivant une formation.

Monsieur MARTIN souligne l'effort accompli pour adapter la main d'œuvre locale à l'offre d'emploi. Pôle Emploi s'attache à anticiper sur les besoins des entreprises. La convention ZIP Fos poursuit cet objectif. Cette convention vise également à permettre aux acteurs de l'emploi de construire une offre de service commune à plusieurs entreprises. Enfin, la convention permet d'insérer dans l'emploi des personnes qui en sont éloignées.

Madame Isabelle VAUCHELET, responsable équipe industrie, Pôle Emploi, ajoute qu'un nombre important de candidats a été mobilisé. Le recrutement par simulation a permis que 95 % des candidats recrutés dans le cadre de la convention ZIP Fos soient des candidats locaux. La féminisation des recrutements a été privilégiée. Les publics en insertion représentent 63 % des candidats recrutés dans le cadre de la convention.

3. Echanges avec la salle

Monsieur Albin AYRAL, habitant de Fos-sur-Mer, exprime ses difficultés à trouver un emploi stable. Il souhaite que les habitants de Fos soient privilégiés dans les recrutements liés au projet Fos Faster. Monsieur AYRAL déplore que dans le cadre de la construction d'autres terminaux, les maîtres d'ouvrage aient recouru à de la main d'œuvre étrangère. Il souhaite savoir si Fos Faster LNG envisage d'employer des travailleurs étrangers.

Monsieur BAVUZ revient sur les précédents investissements réalisés sur la ZIP. Dans le cadre d'un chantier « clés en mains », il est difficile pour le maître d'ouvrage d'intervenir sur les caractéristiques de l'emploi sur son chantier. Cependant, une action a été entreprise afin de former et de recruter une dizaine de jeunes personnes. En outre, Elengy collabore avec les maisons de l'emploi et les syndicats professionnels pour former des apprentis et intervenir davantage auprès des populations du territoire.

Monsieur CRACOWSKI explique que les employeurs sont tenus de respecter certaines contraintes, et notamment l'obligation de non-discrimination. Cela dit, il n'est pas utile de rechercher des intervenants ailleurs si des compétences peuvent être sollicitées au niveau local. Par conséquent, il faut que les compétences nécessaires soient présentes sur le territoire. Pour y parvenir, Fos Faster LNG se montre prête à intervenir dans la création de filières de qualification locales.

Monsieur Daniel MOUTET, habitant de Fos-sur-Mer, déclare qu'il ne croit pas aux promesses des différents acteurs dans le domaine de l'emploi, car celles-ci n'ont pas été respectées dans le passé. En outre, Monsieur MOUTET souligne les inconvénients des chantiers pour le territoire. La création d'un terminal, par exemple, est un désastre pour le golfe de Fos (dragages, remblaiement, trafic routier). Il est impossible de mener les chantiers à bien sans les routes qui permettraient de desservir ceux-ci.

Monsieur Bernard GRANIE, Président du SAN Ouest Provence, signale lui aussi que les promesses effectuées ne se sont pas traduites dans les faits. Les populations du territoire subissent les contraintes liées aux différents investissements. Ce sont ces personnes qui doivent être considérées, plutôt que celles d'un territoire élargi tel que celui qui est pris en compte par l'INSEE. Monsieur GRANIE précise que la population de la zone est une population ouvrière plutôt qu'une population cadre. Ses revenus sont très inférieurs à ceux de la population du territoire élargi.

Sous le régime de la taxe professionnelle, les collectivités locales auraient engrangé une quinzaine de millions d'euros dans le cadre du projet Cap Tonkin (30 millions d'euros dans le cadre du projet Fos Faster). Avec la suppression de la taxe professionnelle, les collectivités du territoire percevront seulement 1,7 million d'euros au titre du projet Fos Tonkin et 3 millions d'euros au titre du projet Fos Faster.

Si les entreprises vont enregistrer des économies et donc gagner en compétitivité, c'est surtout l'Etat qui va économiser sur les divers dégrèvements applicables à la taxe professionnelle, et financés par ses soins.

Monsieur GRANIE évoque ensuite le projet IKEA, qui représente un investissement de 15 millions d'euros. Le SAN Ouest Provence, le Conseil général et le Conseil régional ont emprunté pour participer à cet investissement, en comptant sur les recettes liées à la taxe professionnelle. Or ces recettes ne se présenteront pas.

Jusqu'ici, les contraintes liées aux différentes implantations industrielles étaient compensées par leur intérêt pour les communes et les populations (développement de l'activité économique et de l'emploi). Si cette contrepartie n'existe plus, une situation de rupture est à craindre.

Les industriels et leurs sociétés d'ingénierie ont également une responsabilité vis-à-vis des entreprises du territoire. Au lieu de recourir à des entreprises étrangères pour effectuer leurs travaux, les industriels devraient faire appel aux entreprises locales, qui sont présentes sur la durée et assureront le suivi des travaux, contrairement à d'autres.

Monsieur Romuald MEUNIER, Président de l'association Mouvement des Citoyens de Tous Bords (MCTB) Golfe de Fos environnement, considère que les installations industrielles rapporteront 470 000 euros environ à la Municipalité de Fos-sur-Mer. Or leur construction ou leur entretien dégradent les infrastructures routières, pour un coût nettement supérieur à 470 000 euros. Par ailleurs, Monsieur MEUNIER souhaite que l'emploi local soit privilégié, ce qui passe selon lui par une contractualisation des engagements des maîtres d'ouvrage et de leurs maîtres d'œuvre.

Monsieur MEUNIER indique ensuite qu'il lui paraît incohérent de comparer le taux de chômage national ou régional avec le taux de chômage local, dans la mesure où le tissu entrepreneurial est très particulier.

Ensuite, Monsieur MEUNIER souhaite savoir si le quartier de Saint-Gervais pourrait être desservi en gaz dans le cadre des projets envisagés. Il demande si les contrats des maîtres d'œuvre des différents chantiers comporteront des engagements quant à l'emploi de main d'œuvre locale.

Monsieur Pierre BREBAN, Directeur du projet Elengy, répond qu'il est impossible d'introduire une préférence territoriale dans les marchés. En revanche, il est possible d'y intégrer des clauses d'insertion. En outre, le maître d'ouvrage peut faire en sorte que ses marchés soient accessibles aux entreprises locales. Enfin, Elengy collabore d'ores et déjà avec les acteurs de l'emploi pour améliorer l'adéquation entre l'offre d'emploi d'Elengy et la demande locale.

Monsieur CRACOWSKI ajoute qu'aucune nationalité ne peut être privilégiée dans les marchés. En revanche, des partenariats peuvent effectivement être tissés pour modifier la demande d'emploi locale afin qu'elle devienne adaptée à l'offre des maîtres d'ouvrage.

Monsieur MEUNIER considère que privilégier la population d'un territoire n'est pas une discrimination relative à la nationalité.

Monsieur David BOUSQUET, Directeur de la Maison de l'Emploi Ouest Provence, rappelle que 10 % du temps travaillé sur le terminal de Fos Cavaou ont été confiés à de la main d'œuvre locale. Lorsque les marchés ne sont pas des marchés européens, ils facilitent naturellement la réponse des entreprises locales. En outre, l'introduction de clauses d'insertion permet mécaniquement de favoriser l'emploi des populations locales. Monsieur BOUSQUET précise toutefois que les maîtres d'ouvrage doivent préparer la prise en compte de la population locale au plus tôt pour éviter d'être ensuite pris par le temps.

Monsieur Frédéric SERRES, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône, suggère que le bilan carbone des entreprises soit considéré dans l'examen de leur candidature. En effet, une entreprise située loin du golfe de Fos, en y intervenant, aura forcément un bilan carbone moins intéressant qu'une entreprise locale.

Monsieur René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, fait observer que les grandes entreprises, lorsqu'elles sont installées, font venir leur main d'œuvre de leurs autres sites extérieurs à la région. En outre, ces exploitants entretiennent des liens étroits avec les élus dans la phase de préparation de leurs projets, mais ils deviennent injoignables une fois ces projets réalisés. Monsieur RAIMONDI souligne enfin le trafic routier, qui montre qu'il est temps de faire en sorte que les populations travaillent plus près de leur domicile.

Monsieur MOUTET craint que les maîtres d'ouvrage sollicitent de grandes entreprises pour leurs chantiers. En effet, celles-ci vont forcément recruter de la main d'œuvre étrangère, pour des raisons de coût. Or il est indispensable de faire travailler les populations locales.

Monsieur MEUNIER estime que la formation prodiguée au niveau local n'est pas adaptée à la structure de l'emploi. Il souhaite savoir si les porteurs de projet se sont rapprochés des instituts de formation pour organiser des formations adaptées à leurs besoins. Monsieur MEUNIER s'interroge également sur les instituts locaux de formation qui pourraient dispenser la formation obligatoire liée au projet Fos Faster.

Madame JOURDAN confirme que Monsieur GRANIE a raison lorsqu'il indique que la population est majoritairement ouvrière. Elle précise que les populations qui arrivent sur le territoire relèvent davantage des catégories intermédiaires et cadres. En ce qui concerne le bilan carbone du trajet domicile-travail, Madame JOURDAN confirme que le bilan carbone local est peu reluisant, selon une étude menée par l'INSEE.

Monsieur MARTIN signale que Pôle Emploi peut organiser des cursus de formation, à condition de préparer ceux-ci suffisamment tôt.

Madame Isabelle VAUCHELET, Pôle Emploi, ajoute que Pôle Emploi s'attache à organiser des formations au plus près des territoires, afin que celles-ci répondent aux besoins.

III. Deuxième partie : Le potentiel économique du golfe de Fos-sur-Mer

1. Données économiques de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, stratégie de développement de la ZIP

Monsieur Dirk BECQUART, Directeur du Développement du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), se montre conscient de l'importance des thématiques liées à l'emploi. Il explique que la zone portuaire est animée par deux vocations :

- la spécialisation (marchés de niche tels que les croisières ou la réparation navale) à Marseille ;
- la massification (vracs liquides et solides, gros volumes, plateformes logistiques) à Fos-sur-Mer.

La zone de Fos présente une surface proche de celle de la commune de Paris intra-muros. Contrairement à d'autres ports, le GPMM bénéficie d'une capacité foncière propice à son développement.

Monsieur BECQUART évoque ensuite le plan stratégique du GPMM à l'horizon 2025. La vision de ce plan est de faire du GPMM un port global, euro-méditerranéen et responsable. La mission économique du GPMM est de maximiser les tonnages maritimes. Cependant, sur le plan financier,

le GPMM doit aussi générer de la valeur ajoutée, c'est-à-dire qu'il ne doit pas se contenter d'échanger des marchandises. L'activité industrielle, de transformation, est primordiale à cet égard. Sur le plan social, le port doit créer des emplois. Dans le domaine de la gestion, le GPMM doit devenir une structure de gestion de l'espace portuaire, en optimisant les revenus de ce patrimoine. Cela signifie qu'au lieu de vendre les parcelles du port, le GPMM doit les louer à long terme. Enfin, sur le plan environnemental, le GPMM doit se préoccuper de développement durable, ce qui revient aussi à optimiser l'usage des parcelles.

Le programme d'investissements 2009-2013 représente une dépense de 600 millions d'euros, et il devrait permettre de créer plusieurs milliers d'emplois. Autour de la darse 2, les terminaux Fos 2XL, 3XL et 4XL ainsi que Distriport sont les principaux projets de développement.

En tout, 41 000 emplois sont liés à l'activité portuaire. Le nombre d'emplois à l'hectare est très comparable avec celui des autres ports européens. L'activité portuaire génère de la valeur :

- plusieurs milliards d'euros d'investissements ;
- plusieurs centaines de millions d'euros de taxes.

L'activité de logistique et de distribution bénéficie également de l'activité portuaire, en dehors de l'emprise du GPMM. Le GPMM est le premier port français et le quatrième port européen. Son ambition est de se maintenir à ce niveau à l'avenir.

2. Table ronde

Monsieur Jean-Pierre MOULARD, Président de la Maison de l'Emploi du SAN Ouest Provence, explique que la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) est une des principales activités de la Maison de l'Emploi. Cette gestion implique des contacts avec les entrepreneurs locaux. A ce titre, des travaux ont été entrepris avec Elengy. Monsieur MOULARD espère que Fos Faster LNG prendra ces travaux en exemple, mais il exprime ses craintes. En effet, un maître d'œuvre délégué, tel que Fos Faster LNG envisage d'en déployer, pourrait ne pas se préoccuper de recourir à la main d'œuvre locale.

Monsieur MOULARD signale par ailleurs que les projets de terminaux méthaniers nécessitent des investissements importants, sans pour autant être très contributifs dans le domaine de l'emploi. La zone portuaire génère des emplois peu qualifiés et précaires, des emplois permanents peu nombreux, pour un capital investi colossal. Il s'agit d'une contrainte structurelle liée à ces zones. Cependant, jusqu'ici, cette contrainte était compensée par le versement d'une taxe professionnelle, ce qui ne sera plus le cas à l'avenir.

Monsieur MOULARD évoque ensuite les actions partenariales entreprises dans le domaine de la formation, qui permettent effectivement d'adapter la demande d'emploi et l'offre. Il explique que les candidats de niveau Bac+2 manquent dans la région. Le niveau de financement des formations est problématique à cet égard. En effet, il est délicat de former à peu de frais un candidat pour l'amener à un niveau de qualification plutôt élevé. Les industriels doivent assumer seuls ce financement, ce qui n'est pas toujours possible, notamment dans un contexte de crise.

Monsieur Raymond VIDIL, Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCI MP), souligne l'intérêt de l'identité du GPMM. Ce port est le port de toutes les énergies. Or l'énergie est un enjeu prépondérant au plan mondial. Le gaz naturel est notamment une

énergie d'avenir. Au cours des années 60, il a été décidé d'implanter des structures industrielles « au bord de l'eau ». Monsieur VIDIL juge ce choix toujours pertinent. De plus, un territoire sans industrie n'aurait pas de sens. Les activités de service n'ont plus d'objet sans activité de transformation. Monsieur VIDIL soutient une vision du développement basée sur trois piliers : Investissement, Innovation, Industrie. Sans industrie, il n'y a pas d'investissement possible. En outre, la création de nouvelles filières est un des facteurs de développement à rechercher, une orientation créatrice d'emplois.

L'économie est devenue très innovante. Le pôle de compétitivité Cap Energie s'enrichira, si les projets Fos Tonkin et Fos Faster sont menés à bien, car les parties prenantes pourront ainsi démontrer leur capacité à créer de l'emploi dans le cadre de nouvelles filières.

Pour Monsieur VIDIL, le port est par nature ouvert sur le monde. Sa stratégie de développement doit forcément être différente de celle d'un territoire tel que l'Auvergne. Il convient par exemple de développer la filière logistique, qui est une filière créatrice d'emplois, et notamment d'emplois féminins. Cette filière ignorée des Français recrute à tous les niveaux de formation.

En ce qui concerne les retombées économiques des activités pour les communes, Monsieur VIDIL signale que les taxes ont aussi été transférées depuis le monde industriel vers les entreprises de services. Ce transfert est légitime dans une logique de développement industriel. En revanche, le niveau de recettes lié à l'ensemble des taxes doit être le même pour les collectivités locales. Il est légitime de compenser les impacts de l'activité industrielle. A cet effet, des lieux de partage et de redistribution des fonds doivent être trouvés entre les différentes parties prenantes.

Les maîtres d'ouvrage, quant à eux, doivent s'attacher à construire des marchés adaptés pour que les entreprises du territoire puissent s'inscrire pleinement dans la création de la filière énergétique locale. En tant qu'habitant du territoire, Monsieur VIDIL souligne l'attractivité des conditions de vie autour de l'étang de Berre. Ces conditions de vie ne doivent pas être sacrifiées au profit des projets d'investissement pour ne pas mettre en péril cette attractivité.

3. Echanges avec la salle

Monsieur RAIMONDI s'interroge sur la « diversification » apportée par l'implantation d'un incinérateur sur la zone de Fos. Il signale par ailleurs que le GPMM est une structure autonome. Cependant, celle-ci ne communique pas suffisamment sur ses initiatives auprès des populations, qui par conséquent ne peuvent adhérer aux projets de développement à venir. Par exemple, Monsieur RAIMONDI trouve le GPMM peu honnête lorsqu'il cache au public ses projets de production d'électricité au charbon.

Le GPMM doit se montrer totalement transparent vis-à-vis des populations. Monsieur RAIMONDI appelle de ses vœux un véritable débat, honnête et ouvert, sur le GPMM. En effet, sa gouvernance est confiée à des représentants du Gouvernement. Les élus locaux ne sont plus que quatre à participer au Conseil de Surveillance du GPMM. Ce mode de gouvernance paraît bizarre à Monsieur RAIMONDI.

Monsieur RAIMONDI signale que les Bouches-du-Rhône sont déjà excessivement dotées en centrales électriques. Le département reçoit des déchets provenant du Var et des Alpes-Maritimes. Les populations ne comprennent plus qu'on leur demande de supporter toutes les contraintes, alors que les résidents des autres départements n'en subissent apparemment aucune.

En ce qui concerne la taxation des entreprises, Monsieur RAIMONDI n'aspire pas à une redistribution. En revanche, il souhaite que la taxation soit adaptée aux réalités du territoire. Les habitants, quant à eux, se montrent désabusés mais ils pourraient également finir par exprimer de la colère face à cette situation.

Monsieur SERRES regrette que Monsieur VIDIL considère une énergie non renouvelable comme une énergie d'avenir. Le potentiel solaire et éolien de la région est énorme : dans ce contexte, le développement durable consisterait à exploiter cette ressource plutôt qu'à faire le pari des énergies fossiles. Par ailleurs, Monsieur SERRES exprime sa désapprobation quant aux projets qui se cumulent dans la zone de Fos. Il est temps que les projets soient réalisés en d'autres points du littoral. Les habitants ne veulent pas d'un développement économique qui sature le réseau routier et détruit les richesses environnementales en plus de nuire à leur santé.

Monsieur MEUNIER affirme que MCTB Golfe de Fos Environnement est favorable au développement économique de la région et du golfe de Fos, à condition qu'un compromis soit trouvé entre le développement et la qualité de vie sur le territoire. En outre, le GPMM refuse que les associations participent à son Conseil de Développement ou à son Conseil de Surveillance. Pour Monsieur MEUNIER, il est inacceptable que le GPMM prenne ses décisions sans tenir compte de l'avis des populations et de leurs représentants. Pour remédier aux frustrations des populations, le GPMM doit agir au quotidien dans une logique de véritable transparence.

Monsieur Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas, estime que la valeur ajoutée doit être partagée. Or en l'occurrence, le GPMM bénéficie des recettes liées à cette valeur ajoutée, alors que les élus gèrent ses inconvénients. En outre, le GPMM semble ignorer que les impacts de son développement dépassent largement la zone fosséenne. Une grande étude va être lancée afin de déterminer le volume de marchandises pouvant être acheminé par le moyen du ferroutage. Monsieur VIGOUROUX invite le GPMM à développer ce moyen de transport propre. En effet, les solutions de transport sont insuffisantes dans l'arrière pays pour pouvoir soutenir le développement du port.

Le GPMM devrait également développer des activités reposant sur les énergies renouvelables, pour préparer un autre mode de développement, plutôt que de faire reposer ses ambitions sur les produits pétroliers. Monsieur VIGOUROUX appelle le GPMM à la discussion afin qu'un véritable développement intégré puisse être conçu. Les chefs d'entreprises et les élus demandent l'organisation d'un débat public global sur le développement du golfe de Fos.

Monsieur Yvon FONTAINE, Association de défense des riverains de la RN568, souhaite que les trafics liés aux projets Fos Faster et Fos Tonkin circulent sur l'emprise du GPMM plutôt que sur la RN568.

Monsieur DUBOUT demande au GPMM de prendre note de cette question pour y apporter ultérieurement une réponse.

Monsieur Gérard GUILLEMONT, Adjoint au Maire de Miramas, fait observer que les projets du GPMM sont de nature à créer des emplois à caractère masculin. Or la région connaît un fort déficit d'emplois à caractère féminin. Les ressources fiscales ont permis aux collectivités de créer des emplois locaux, notamment féminins, mais cela pourrait n'être plus possible à l'avenir. Monsieur GUILLEMONT souhaite également que le GPMM et les services de l'Etat prennent en compte la nécessité de déployer une infrastructure routière suffisante pour que les populations locales puissent occuper les emplois créés dans de bonnes conditions.

Monsieur MOULARD confirme l'existence d'un déficit d'emplois féminins sur le territoire. Cette situation pourrait d'ailleurs s'aggraver. Monsieur MOULARD convient de l'intérêt de la filière logistique pour la féminisation de l'emploi, mais il précise que la filière génère aussi des emplois précaires. Monsieur MOULARD fait observer que la motivation unique du GPMM semble être de gérer l'interface entre la mer et la terre, dans une logique de pure massification, et sans tenir compte de la situation des territoires de l'arrière-pays.

Monsieur BECQUART considère que les territoires ont besoin d'activité industrielle. Le GPMM souhaite, plutôt que de se contenter d'échanger des marchandises, attirer des industries qui transforment les marchandises reçues. Par ailleurs, le GPMM s'attache à développer les transports par voie ferrée ainsi que par la voie fluviale. Cela nécessite un travail de pédagogie vis-à-vis des parties prenantes qui ont tendance à privilégier par défaut le transport routier.

Monsieur RAIMONDI déplore l'absence des services de l'Etat en la présente séance.

IV. Clôture de la réunion

Pour conclure, Monsieur DUBOUT indique que les sites internet ont enregistré plus de 7 500 connexions sur le projet Fos Faster et 5 941 connexions sur le projet Fos Tonkin. A ce jour, 150 questions écrites ont été posées et les CPDP ont reçu 17 cahiers d'acteurs.

La prochaine réunion aura lieu mardi 14 décembre à 19 heures, au théâtre de l'Olivier d'Istres (réunion de synthèse).