

Réunion thématique Fos Tonkin

Le chantier et les modalités de l'après débat

Verbatim

I.	Ouverture	2
II.	Première partie – Le déroulement du chantier	5
1.	Présentation par le maître d'ouvrage Fos Tonkin : sur terre et dans la darse	6
2.	Echanges avec la salle	12
3.	Interventions	23
4.	Table ronde	35
5.	Echanges avec la salle	46
III.	Deuxième partie – L'après débat public	54
1.	Présentation par le maître d'ouvrage, Fos Tonkin	54
2.	Interventions	58
IV.	Clôture de la réunion	64

I. Ouverture

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

Bonsoir à tous. Avant d'introduire notre séance, je vais demander à Madame le Maire, Madame la Maire de Port-de-Bouc si elle veut bien nous accueillir.

Madame Patricia FERNANDEZ-PEDINIELLI, Maire de Port-de-Bouc

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. J'espère que le mauvais temps n'aura pas raison de notre moment de concertation. Je suis très heureuse d'accueillir ici, dans la salle Gagarine, la Commission Nationale des Débats qui, ce soir, va s'intéresser au chantier de Fos Tonkin. Vous le savez, la salle Gagarine – ou peut-être ne le savez-vous pas – la salle Gagarine est le lieu de rassemblement de la ville de Port-de-Bouc. C'est une salle qui, si les murs pouvaient parler, vous raconterait bien des histoires, et notamment peut-être des histoires de chantiers. Mais chez nous, ce sont surtout les histoires de chantiers navals que l'on pourrait vous raconter. Et donc quelque part, quand on a l'habitude de construire, on se doute de ce que peut être un chantier.

Je suis un petit peu désolée que la participation ne soit, peut-être, pas à la hauteur de ce que nous voudrions. Nous étions dans l'échange tout à l'heure avec Monsieur le Président pour se dire que la concertation, si elle est nécessaire, n'est pas toujours facile à réaliser.

Vous dire que sur la ville de Port-de-Bouc, nous sommes très intéressés par cette question, même si malheureusement nous ne faisons pas forcément partie du périmètre qui nous permettra après de faire partie de cette enquête. Tout du moins, ce soir, si nous pouvions ensemble verser dans le débat les quelques préoccupations qui nous animent, et bien je crois que c'est le moment, c'est le lieu.

D'ores et déjà, ce pour quoi la population port de boucaine nous donne mandat, c'est de vous dire que la ville de Port-de-Bouc a toujours été placée dans un contexte de développement économique. Au début au cœur de la ville, et puis par la suite, avec la création de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, je dirais comme ville d'accueil des populations salariées qui de façon laborieuse font vivre ce lieu. C'est la raison pour laquelle nous sommes très très très intéressés à ce débat, même si je le répète peut-être la représentation de la salle aujourd'hui ne fait pas écho à mes paroles.

Et si ce fut en un temps fort lointain, Napoléon choisit la ville de Port-de-Bouc pour y creuser un canal. Nous avons dans nos fiches historiques mémoire que dès lors, les conditions naturelles déjà pouvaient poser quelques soucis de santé publique. Tout le monde pense bien sûr aux fièvres liées aux marécages, et peut-être aux ennuis que peuvent créer des chamboulements de terre et d'eau. Aujourd'hui, la question qui nous anime serait d'évaluer ce que le chantier de construction de cette extension, ou plutôt de cette adaptation de l'activité de Fos Tonkin, génèrera.

Vous dire que dans la ville de Port-de-Bouc ces questions-là nous animent depuis l'aube de notre création serait un pléonasme, mais nous le vivons au quotidien, y compris à travers la mise en place d'un réseau qui travaille quotidiennement sur les maladies créées au sein des lieux de travail, mais qui pourraient être éliminables. C'est dire dans quelles perspectives nous nous situons. C'est-à-dire que lorsqu'il y a un problème, il existe toujours des solutions, si tant est que les moyens soient mis à disposition, et si tant est que l'on se pose les bonnes questions. En tout cas, c'est ce que je vous

souhaite ce soir. De bons débats. Je les souhaite fructueux. Et nous souhaitons très fortement qu'un suivi soit réalisé à l'issue.

Je crois que je disposais de quelques minutes. J'espère que je n'ai pas trop débordé. Bonne soirée à toutes et à tous. Je prendrai le loisir d'intervenir à nouveau dans la salle au sein des débats.

Merci beaucoup de votre attention et place au débat.

Applaudissements

Monsieur DUBOUT

Merci. Merci Madame. Merci aussi pour votre accueil dans cette belle salle. Vous avez dit qu'elle était la mémoire de la vie de Port-de-Bouc. Néanmoins, c'est une très belle salle, et merci de l'avoir mise à notre disposition.

Nous arrivons maintenant au bout du cycle des débats publics. Pour les deux débats ensemble, c'est la neuvième séance. Trois qui ont été communes aux deux débats ; trois qui ont eu lieu sur Fos Faster ; et maintenant la troisième sur Fos Tonkin.

Alors vous vous souvenez, il y a eu d'abord deux réunions thématiques : une sur la politique énergétique et la stratégie du Grand Port de Marseille dans le domaine de l'énergie, et une autre sur les risques industriels et les impacts. C'étaient deux réunions communes. Puis les réunions spécifiques. Une pour la présentation du projet, et puis la seconde sur les conséquences environnementales de ce projet. Et maintenant, celle sur le chantier proprement dit, avant deux nouvelles réunions, j'y reviendrai tout à l'heure : une thématique sur le développement économique, et puis une autre qui sera une réunion de conclusion.

Notre réunion d'aujourd'hui se déroulera en deux temps. Première partie sur le chantier proprement dit. J'y reviendrai. Elle durera à peu près une heure et demie, avec un équilibre entre les intervenants et la salle. Et puis une deuxième partie qui sera sur l'après débat, le Grenelle de l'environnement, le Grenelle II de l'environnement, ayant par les textes et les lois qui ont suivi au mois de juillet 2010, demandé que les maîtres d'ouvrage répondent à cette question de suivi du débat entre la période du débat public et la période de l'enquête publique.

Concernant le chantier, c'est une période particulièrement importante, pour plusieurs raisons. La première est que ce n'est pas un chantier anodin. C'est un chantier qui dure trois ou quatre ans. C'est donc en lui-même... Ce n'est pas un chantier de construction qui peut durer une année. Ce sont trois à quatre ans. Trois à quatre ans qui perturbent la vie des populations par la circulation – on en parlera et c'est un des éléments importants – par tous les risques spécifiques du chantier, par les conséquences sur l'environnement des matériaux, par exemple, qui sont déplacés – vous y avez fait allusion – et puis dans le cas qui nous intéresse par les conséquences aussi sur la mer, en particulier sur la question de la ligne d'accostage des navires.

La réunion se déroulera donc dans une première partie avec une intervention évidemment des maîtres d'ouvrage qui sont ici présents. Et nous avons demandé, nous l'avons évoqué à diverses reprises, au BRGM – merci d'être venus nombreux – d'être présent ici. Donc nous aurons dans un premier temps les maîtres d'ouvrage avec Messieurs Bavuz, Breban et Malacan qui vont présenter le projet sous l'angle du chantier proprement dit. Et puis une intervention du BRGM avec

Madame Rivet, Madame Terrier, et Monsieur Dessandier qui était déjà venu. Et je vous remercie en tous les cas de vous être déplacés ce soir.

Puis nous aurons, toujours sur le chantier, une table ronde qui rassemblera Monsieur Blanc, de la DREAL, qui est responsable des opérations de desserte terrestre du Grand Port Maritime de Marseille à la DREAL. Monsieur Spagnulo, Directeur des routes du Conseil général. Monsieur Fontaine, qui est le Président de l'association de défense des riverains de la RN 568. Puis Monsieur Grino qui est le chef du département environnement et aménagement du Grand Port Maritime de Marseille. Ils viendront à la place des représentants du BRGM.

Dans un deuxième temps, nous aurons la présentation par le maître d'ouvrage... Et c'est une avant première puisque nous sommes le premier débat qui suit la loi de juillet 2010 qui impose au maître d'ouvrage de dire ce qu'il va faire pendant cette période entre le débat et l'enquête publique. Et puis nous aurons donc deux interventions : Madame Faugère d'Europe Ecologie, et Monsieur Raimondi le Maire de Fos-sur-Mer qui interviendra. Et puis il y aura les échanges avec la salle.

Alors vous le savez, les débats correspondent à un certain formalisme. Maintenant, je pense que vous vous y êtes habitués. Néanmoins, je vais demander à Georges Jaïs, donc avec les représentants de la Commission Particulière du Débat Public de Fos Tonkin de rappeler la procédure des prises de parole. Vous avez naturellement la prise de parole avec des micros, vous avez aussi la possibilité d'écrire des questions, et puis bien entendu, mais ce n'est pas ce soir, de poursuivre le débat sur notre site.

Voilà. George, c'est à vous.

Monsieur Georges JAIS, membre de la CPDP Fos Tonkin

Merci Monsieur le Président. Avec cette pluie, j'espère ne pas être interrompu par une grenouille qui apparaîtrait. Donc je vais vous lire... Pour la bonne tenue de la soirée, nous vous demandons de bien vouloir respecter les quelques règles suivantes. Ne pas confisquer le débat, ne réduisez pas le dialogue, respectez le droit des autres personnes à prendre la parole et à porter leurs arguments au débat. Ce respect s'applique également dans les savoir-être de chacun : correction, politesse, pas d'injure.

Pour d'évidente raisons pratiques, ne pas prendre la parole tant que le Président de séance ne l'a pas donnée. Rappel : pour toutes les interventions, y compris celles des maîtres d'ouvrage, un temps de parole est fixé par la CPDP, que nous vous demandons de respecter.

Pour avoir la parole, merci de vous signaler en levant la main, et d'attendre pour vous exprimer que le Président vous y invite. Une hôtesse vous donnera alors un micro, qu'il faudra lui restituer après avoir posé votre question. Il est inutile de demander aux hôtesse d'avoir un micro pour vous exprimer sans que le Président de séance ne vous y ait autorisé : elles ne vous le donneront pas. Pour chacun, quel qu'il soit, y compris les élus, un temps de parole de trois minutes est accordé pour poser sa question. Merci de bien respecter ce temps de parole.

Lorsque le Président de séance donne la parole, nous vous demandons à chaque fois que vous êtes amené à prendre la parole de systématiquement vous présenter. Ce n'est pour nous qu'une mesure pratique pour pouvoir lors de la retranscription de l'enregistrement de la soirée attribuer chaque prise de parole à son auteur. Nom, prénom, éventuellement fonction ou représentant de telle

structure et telle commune. Une hôtesse viendra après votre intervention vous demander confirmation de vos coordonnées et de son orthographe.

Nous vous rappelons également que les questions écrites sont les bienvenues. Vous trouverez sur vos chaises des imprimés qui vous permettront de poser vos questions par écrit, en les remettant à nos hôtesse. Chaque question recevra une réponse, peut-être dans le temps de la soirée, mais toujours par écrit sous trois semaines. Elles seront alors consultables sur nos sites internet. N'oubliez pas d'indiquer clairement vos coordonnées. Merci à tous et à toutes.

Monsieur DUBOUT

Merci. Bien, je vous propose maintenant d'entrer dans le vif du sujet.

II. Première partie – Le déroulement du chantier

Monsieur DUBOUT

Je vais poser une question. Peut-être que vous n'y répondrez pas tout de suite. Mais elle donne quand même une orientation sur les préoccupations de la population, des populations de toutes les communes qui sont autour. Vous n'y répondrez peut-être pas tout de suite. C'est peut-être d'ailleurs dans la deuxième partie, néanmoins je voudrais quand même qu'on la note.

En 2004, lors du projet 2XL, une question a été posée. Je la cite intégralement parce qu'elle reste à mon avis d'actualité.

« Au moment où le Port Autonome – à l'époque, c'était le Port Autonome – s'apprête à mettre en lumière un projet majeur, l'Etat se doit de réaliser un aménagement routier permettant de protéger notre population des nuisances engendrées par une augmentation du trafic déjà actuellement très important. »

Six ans plus tard, où en sommes-nous ? C'est une des premières questions. Le Grand Port Maritime aidé du Conseil général, du SAN Ouest, et des communes, a réalisé un certain nombre d'ouvrages. Mais qu'en est-il du contournement de Fos ? Qu'en est-il de la liaison Salon-Arles ? Qu'en est-il de la déviation de Martigues – Port-de-Bouc ?

Les travaux que nécessiteront ces projets ne sont pas non plus sans conséquences. Peut-on avoir, pourra-t-on avoir, des engagements de l'Etat, du Département et du Grand Port Maritime sur la remise en état des routes ? Je suis convaincu, et la Commission est convaincue, que la problématique routière devra être traitée dans son intégralité. Et elle devra être prise en compte dans sa globalité. Je rappelle tout de même que Fos est prise en tenaille entre divers accès, que ce soit l'accès marseillais, l'accès salonnais, ou l'accès arlésien. Et au bout de la tenaille, il y a 13 sites SEVESO, et bientôt 15 sites SEVESO.

En novembre 2004, c'est le travail de recherche qui a été fait par les commissions, un essai grandeur nature d'une catastrophe industrielle sur la zone a été réalisé, avec un confinement total des populations et une vérification de la maîtrise du réseau. On a très vite touché la limite de ce qu'était notre réseau routier, avec la difficulté de faire retourner les camions qui étaient bloqués à Morales et donc on a provoqué un blocage total de l'accès marseillais. Depuis, quelles sont les améliorations Port-de-Bouc, le 25 novembre 2010

routières qui ont été faites ou programmées ? C'est la question que je pose. C'est effectivement une question qui est probablement une question de conclusion, néanmoins, puisqu'on parle du chantier et des contraintes sur ce chantier – je les reprendrai, rassurez-vous, puisque je l'ai dit publiquement dans les conclusions – elles constituent en filigrane un des éléments des questions que nous poserons ce soir.

Voilà. Je vous laisse la parole. C'est Monsieur Bavuz qui prend la parole.

1. Présentation par le maître d'ouvrage Fos Tonkin : sur terre et dans la darse

Monsieur Gilles BAVUZ, Directeur technique Elengy

Donc bonsoir à tous. Elengy est très content d'être là ce soir pour cette seule réunion qui aura lieu à Port-de-Bouc. Et je remercie Madame la Maire pour son accueil ce soir, pour pouvoir expliquer effectivement ce que sera le chantier. Pour répondre à la question de Monsieur le Président : il pose des questions importantes, au moins l'intervention de Pierre Breban rappellera rapidement dans un premier temps ce qu'est le projet, puisqu'effectivement on a eu l'occasion de le présenter à plusieurs reprises, néanmoins, pour ceux qui n'ont pas pu assister aux précédentes réunions, il paraît important de, sans revenir sur tous les sujets, rapidement présenter ce qu'est le projet Cap Tonkin qui vise à prolonger l'exploitation de ce site qui est là depuis 1972. Il apportera quelques éléments d'éclairage sur ce qu'amènera le chantier en termes d'activité supplémentaire, et notamment de trafic routier. Donc ce sera quelques éléments à verser au débat des questions qui ont été posées, présentés par Pierre Breban, responsable du projet au niveau Elengy. Et puis donc, Christian Malacan, responsable de l'exploitation des deux sites qu'Elengy exploite à Fos-sur-Mer, donc le terminal situé au Tonkin et le terminal situé sur la presqu'île du Cavaou, expliquera en quoi finalement le management de la sécurité sur ce type de chantier est une préoccupation première et en quoi l'organisation de nos chantiers répond à ces questions de sécurité qui sont importantes sur un site classé SEVESO. Voilà. Donc je vais tout de suite passer la parole à Pierre pour cette présentation liminaire, et en étant à votre disposition par la suite pour répondre aux questions.

Monsieur Pierre BREBAN, Directeur du projet Elengy

Bonsoir à tous. Donc effectivement pour ceux qui n'étaient pas aux séances précédentes, je voudrais resituer tout d'abord le terminal de Fos Tonkin. Donc sur cette carte, on plante bien le décor. Vous avez Port-de-Bouc à droite de la carte, où nous sommes. Le Golfe de Fos, et le terminal de Fos Tonkin au fond de la darse 1. Sur la gauche, vous avez Port-Saint-Louis. Donc on est bien au fond de la darse 1.

Donc ce terminal méthanier de Fos Tonkin a été mis en service en 1972, dans des conditions assez particulières pour l'époque, car c'était en complète synergie avec une autre usine que vous voyez derrière le terminal. Les trois réservoirs du terminal d'un côté, et derrière il y a une usine qui est l'usine d'Air Liquide. Et à l'époque, on était en complète synergie, c'est-à-dire qu'il y avait un échange entre les deux usines, et chaque usine dépendait de l'autre.

Petit à petit, la capacité du terminal Fos Tonkin s'est accrue. Donc au départ il n'y avait que deux petits réservoirs, et un troisième réservoir plus important a été construit. Et les installations ont augmenté. Aujourd'hui, la question qui se pose à nous est un terminal qui va avoir bientôt 40 ans,

on veut le prolonger de 20 ans supplémentaires avec l'objectif de garder les capacités d'émission sur la zone transport de GRT Gaz, mais en augmentant néanmoins la capacité de stockage. Donc nous souhaitons construire un nouveau réservoir d'une capacité de 160 000 mètres cubes au maximum. La capacité finale n'est pas encore retenue, mais c'est la capacité maximum que pourrait avoir ce réservoir. Puis mettre en service ce réservoir, et une fois mis en service, on démantèlerait les deux petits réservoirs anciens qui ont été mis en service en 1972.

Ce que nous voulons également faire, c'est soit rénover l'apponement actuel qui reçoit les navires, soit construire un nouvel apponement plus à l'est de la darse. Aujourd'hui, nous proposons encore ces deux variantes, et nous approfondissons les études pour faire le choix entre ces deux variantes.

Donc voilà le projet. Aujourd'hui, on va se concentrer sur tous les aspects chantiers. On voudrait les présenter en trois volets : le premier volet, bien sûr, le déroulement du chantier dans ses différentes phases, au cours du temps. Les quatre ans dont parlait Monsieur Dubout. L'organisation du chantier en termes de comment les entreprises vont travailler sur ce chantier. Et parler également de la sécurité de ce chantier.

Donc je vais commencer par le déroulement du chantier. Il faut savoir que ce qui fait la durée aussi importante de ce chantier est la construction du réservoir. La durée totale du chantier est en fait la durée de construction du réservoir. Et tout le reste – il y aura d'autres choses à faire autour – entre dans ce délai, parce que c'est plus facile à construire.

Quatre phases principales. Tout d'abord, il faut faire ce que l'on appelle la préparation du site, donc des travaux de terrassement, et la construction de la base chantier qui va accueillir les bureaux, les ateliers, et l'ensemble des personnes qui vont travailler sur le chantier. Donc ça va durer 6 mois. Après, on va commencer le plus tôt possible par les fondations des réservoirs. Un réservoir, il faut le mettre sur environ 700 pieux, des pieux qui sont mis dans le sol jusqu'à 15 mètres de profondeur. Donc un travail très important qui est sur ce délai de 40 mois. Et après, il y aura à proprement parler les constructions du réservoir et de toutes les installations procédés sur la parcelle à l'est du terminal. Et ça, ça va durer 21 mois. Dernière phase de chantier de construction, c'est de raccorder toutes les installations de la parcelle est avec le terminal en exploitation, de faire les épreuves hydrauliques, de faire les démarrages. Ça se fait progressivement, donc ça demande un certain temps, et ça dure 7 mois. Donc ce qu'il est important de bien avoir en tête, c'est que pendant ces 40 mois, le terminal actuel de Fos Tonkin continue d'être exploité. Nous avons des clients qui ont réservé jusqu'en 2014, et nous tenons à continuer à leur rendre ce service. Donc indépendamment de ce chantier de construction, le terminal continue de fonctionner. Après il y aura une petite période d'environ 6 mois, où il n'y aura pas de travaux. On se préparera à faire le démantèlement des deux petits réservoirs, numéro 1 et numéro 2, et ce démantèlement lui-même prendra 6 à 9 mois.

Donc voilà les phases de ce chantier. Et je voudrais vous montrer cette diapositive pour entrer sur deux sujets principaux, qui sont je crois un peu les sujets centraux d'un chantier de ce type. C'est présenté sur ce schéma avec les histogrammes. Vous avez les phases que je viens de vous indiquer. Sur l'axe horizontal, vous avez donc la durée du chantier, et chaque subdivision, c'est 6 mois. Donc une subdivision avec des barres verticales, c'est 6 mois. Vous avez en bleu les effectifs qui travailleront sur ce chantier et en orange le nombre de camions moyen par jour. Et quand je dis camion, c'est une rotation. C'est-à-dire un camion qui vient et qui repart. Donc quand on dit 25 camions par jours, ce sont 25 rotations. J'y reviendrais.

Donc ce que l'on peut voir assez précisément sur cet histogramme, c'est que bien sûr le nombre de personnes sur le chantier va augmenter petit à petit. Il est assez faible au départ, de l'ordre de

20 personnes en moyenne lors des 6 premiers mois. C'est du terrassement, ce sont des conducteurs d'engins. Et il va augmenter petit à petit pour atteindre un maximum, une pointe de 400 personnes. Puis, petit à petit, cet effectif diminuera jusqu'à la fin de la construction et la mise en service. Et à nouveau, il y aura d'autres personnes qui viendront pour le démantèlement des deux petits réservoirs. Par contre, le nombre de camions n'évolue pas du tout de la même façon. Le nombre de camions sera important en début de chantier, parce qu'en début de chantier, on doit faire la préparation du site. Il y a des travaux de nettoyage du site, des travaux de terrassement, il faudra amener un peu de remblai pour avoir une certaine hauteur du site. Et donc on aura au début... Vous avez l'échelle à droite de l'histogramme, qui est le nombre de camions par jour, donc le nombre de rotations par jour. Et on pourra avoir jusqu'à 25 camions par jour. Donc ce ne sont pas non plus des quantités astronomiques. C'est quand même un chantier, on le redira, de taille modeste. Il va durer un certain temps, mais de taille relativement modeste. Ensuite, les camions vont diminuer. Il faudra bien sûr qu'il y en ait tous les jours pour apporter le matériel de construction, mais ils ne seront pas du tout dans les mêmes ordres de grandeur que les premiers 6 mois de ce chantier. Quand on aura fini la construction, donc on aura ces 6 mois de délai avant de commencer le démantèlement, et là, au démantèlement, il y aura à nouveau un nombre important de camions, de l'ordre de 15 camions, 15 rotations par jour, pour enlever les matériaux qui seront démontés pour ces deux petits réservoirs, et aussi de toutes les installations qui sont associées à ces petits réservoirs et que nous allons démonter.

Donc voilà un peu la perspective de ce chantier, en effectif d'une part, et en rotations de camions d'autre part.

Je voudrais revenir sur deux points. Tout d'abord, la base chantier que j'ai citée, qui va accueillir les bureaux, les ateliers, les vestiaires, tout ce qui est nécessaire pour qu'un chantier fonctionne, des parkings pour les voitures des personnes qui vont travailler. Il y a 3 endroits possibles pour cette base chantier. On privilégie la parcelle est, pour que les gens soient proches évidemment du chantier, mais on a aussi sélectionné deux autres emplacements possibles – on n'a pas encore choisi, ça va dépendre un peu des surfaces nécessaires – qui sont le long de la route d'accès au terminal de Fos Tonkin. C'est une route qui est seulement utilisée par les salariés du terminal Fos Tonkin et par les salariés d'Air Liquide. Donc ça, c'est l'aspect base chantier. Donc ce sont des installations provisoires qui dureront seulement pendant les 40 mois du chantier complet.

L'autre sujet important, qui a été cité par Monsieur Dubout et qui est une préoccupation manifeste effectivement des habitants de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis en particulier est : comment les camions vont-ils arriver sur le chantier ? Alors vous voyez une carte routière. Je reprécise un peu pour que vous vous situiez bien. Vous avez le rond-point de la Fossette au centre, et la route, la RD 268 qui va vers Port-Saint-Louis et qui est effectivement très pratiquée. Je crois que Monsieur Spagnulo y reviendra. Et à un moment donné, il y a un échangeur qui permet d'aller sur le terminal de Fos Tonkin. C'est l'ellipse jaune que vous voyez. Donc le chantier est à cet endroit. Donc ce que nous avons prévu, c'est d'avoir des camions qui arrivent par la flèche A, sur cette RD 268, donc qui prennent l'échangeur pour aller jusqu'au chantier, mais par contre, qui ne reviennent pas par la même route parce que d'abord il y aurait des croisements de camions, ce qui est un peu délicat, et en plus, pour revenir sur la RD 268, il faut retraverser la trois voies, routes très fréquentées et où les véhicules vont à une certaine vitesse. Donc il est prévu d'utiliser la route B, qui est une route existante, qui est en très bon état et qui a eu des aménagements très récents. Elle sera donc utilisée au retour et permettra d'éviter ce croisement de camions. Donc voilà. Nous pourrions répondre à vos questions si vous le souhaitez sur ce sujet-là.

Alors quelques chiffres clé pour ce chantier. Donc en moyenne, on ne l'a pas vu sur l'histogramme précédent, il y aura 200 personnes sur le chantier en moyenne pendant 40 mois. 400 personnes en pointe, comme je vous l'ai dit. Et sur cet effectif, la moitié est consacrée à la construction du réservoir, qui est l'ouvrage le plus important de notre prolongation et de notre projet. Ce que je voudrais juste citer, pour qu'on voie un peu ce que ce chantier représente pour la région... C'est un chantier que je disais relativement modeste. Il faut se rappeler qu'il existe des chantiers plus courts dans le temps mais qui ont des pointes d'effectif beaucoup plus importantes. Par exemple, vous avez pu voir dans La Provence il y a environ trois jours qu'ArcelorMittal a annoncé qu'il faisait la rénovation de son haut-fourneau. Donc c'est un chantier qui sera bien sûr beaucoup plus court, mais qui pourra aller jusqu'à un millier de personnes en pointe sur ce chantier. Un arrêt de raffinerie, c'est plusieurs centaines de personnes, et au dessus de 400 personnes.

Donc ce sont des choses que localement on connaît. On sait ce qu'est un chantier qui va avoir un effectif de 400 personnes en pointe. C'est important de le souligner et de redire que 25 camions par jour, c'est le maximum en début de chantier. Alors on a fait une étude pour pouvoir éventuellement amener les matériaux et éventuellement rapporter aussi de déblai par barges, sachant que l'intérêt d'une barge est qu'elle remplace une cinquantaine de camions. Donc tout ne pourra pas se faire par barge, mais si une partie pouvait se faire, ça éviterait l'utilisation de camions, et ça réduirait donc le trafic lié au chantier.

Diapositive suivante : l'autre chantier qui est successif au chantier de construction est le chantier de démantèlement. Là, il y aura un effectif en moyenne de 50 personnes avec 100 personnes en pointe. Et là, à nouveau il y aura 15 rotations par jour. Et on va principalement enlever les matériaux qui constituent les deux petits réservoirs mis en service en 1972, et tout ce qui est pomperie associée, tuyauterie associée. Ça va représenter 1 100 tonnes d'acier à récupérer, en particulier de l'acier Inox, et 660 tonnes d'aluminium. Tout ceci, ce sont des matériaux qui ont de la valeur, donc tous ces matériaux seront récupérés et seront réutilisés ultérieurement dans d'autres fabrications. Par ailleurs, il y a aussi l'isolation des réservoirs, qui représente un volume important, 15 000 mètres cubes. C'est en fait de la perlite, un matériau qui est inerte, minéral, issu des roches volcaniques. Donc ce matériau pourra être réutilisé dans des filières et mis éventuellement en décharge.

Voilà pour les chiffres clé de ces deux chantiers.

Alors on a vu la partie terrestre du chantier, il y a une partie maritime, puisque je vous ai expliqué qu'il y avait également soit la rénovation de l'appontement actuel, soit la création d'un nouvel appontement. En quoi ça consiste ? Aujourd'hui, ce que l'on utilise, ce sont des structures sur pieux, et c'est ce qui a le moins d'impact sur les sédiments et sur le fond de darse. Donc on met des pieux au fond de la darse, qui sont plantés dans le fond de la darse, et par-dessus, on met des structures. Vous le voyez bien sur cette image qui est un exemple d'installation récente. Et ça, ça change de la situation actuelle, où on a plutôt des piles en béton qui sont posées sur le fond. Donc l'avantage des pieux est que ça évite des opérations de préparation du terrain. D'autre part, c'est transparent au courant. C'est-à-dire que ça modifie beaucoup plus faiblement les courants, et ça a donc moins d'impact sur les courants de la darse.

Donc là, c'est un chantier plus petit en durée, qui durera seulement 20 mois. Alors si nous choisissons de créer le nouvel appontement, il y aura six mois de dragage en plus de ces 20 mois. Ce qui représente l'enlèvement de 400 000 mètres cubes de matériaux. C'est un sujet qui a été abordé lors de la séance de Fos Faster. Nous savons que pour pouvoir évacuer ces matériaux, il faudra relancer un processus d'autorisation de rejets en mer de ces matériaux. Donc c'est un processus

long, qui aujourd'hui n'est pas engagé. Donc ça, c'est effectivement un point particulier à mettre dans la comparaison des deux solutions.

Donc voilà pour le chantier maritime. Deuxième volet, je voudrais insister sur l'organisation du chantier, c'est-à-dire comment vont travailler les entreprises sur ce projet. Il y a deux façons un peu extrêmes de travailler. On confie l'ensemble de tous les travaux à une seule entreprise, un seul maître d'œuvre, qui fera du clé en main et qui aura la responsabilité de l'ensemble des travaux, de la construction, de la mise en service, et qui après nous remet ces installations toutes prêtes, et qui a toutes les responsabilités de construction, mais également du choix de ses sous-traitants. L'autre solution et que nous, Elengy, nous sommes le maître d'ouvrage, et donc nous avons la responsabilité de la construction *in fine* de ce projet. On peut s'adjoindre les services d'une ingénierie, lui demander de faire toutes les études, et c'est nous qui commandons tous les travaux par corps de métier. Donc on va commander à des tuyauteurs, à des électriciens, à des instrumentistes, l'ensemble des travaux à réaliser. Et chaque commande est placée sous notre responsabilité. Donc ça, ce sont les deux façons extrêmes de contractualiser avec les entreprises qui vont réaliser ces chantiers.

Ce que nous avons choisi, c'est quelque chose qui est un peu intermédiaire entre les deux, c'est d'avoir un seul contrat clé en main, confié à un maître d'œuvre, qui aura effectivement la responsabilité de construction du réservoir. Pourquoi ? Parce que le réservoir de gaz naturel liquéfié est quand même un ouvrage très spécifique. Il y a assez peu d'entreprises capables de les construire dans le monde. Il y en a des françaises, qui sont réputées. Donc elles sont connues, comme Vinci ou comme Bouygues. Mais il y a aussi des entreprises internationales, étrangères, qui sont capables de construire ces réservoirs. Donc il y aura un appel d'offres pour construire ce réservoir. Par contre, pour l'ensemble de tous les autres travaux, nous ferons appel au service d'une ingénierie justement, et toutes les autres commandes par corps de métier seront placées sous notre responsabilité. Donc on aura quand même une latitude plus importante pour à la fois choisir ces entreprises, c'est le premier point, et d'autre part, comme on fera plusieurs lots de travaux, ce sera des chantiers plus petits, des travaux plus petits, qui seront en particulier plus accessibles aux entreprises locales.

Je voudrais citer un exemple très similaire de rénovation, c'est celle que nous faisons aujourd'hui à Montoir-de-Bretagne, qui correspond en termes de montant d'investissement à peu près à ces travaux qui sont symbolisés en vert. Et effectivement, c'est nous qui menons les appels d'offre, et globalement, c'est bien sur Montoir, Nantes et Saint-Nazaire que nous avons trouvé des entreprises qui réalisent aujourd'hui cette rénovation.

Alors ce que nous avons aussi appris lors de ces chantiers importants, soit de travaux neufs soit de travaux de rénovation, c'est qu'il y a aussi un travail à faire en amont pour pouvoir voir dans quelles mesures les entreprises régionales sont capables de répondre à nos appels d'offre et aussi de voir de quelles compétences nous avons besoin régionalement. Et donc nous avons déjà des discussions avec la maison de l'emploi de Fos-sur-Mer pour voir dans quelles mesures on peut mettre en place des processus qui nous aideront dans ce cadre.

Donc une organisation de chantier très particulière. Je rajouterai que globalement, le contrat clé en main pour construire le réservoir et les autres lots de travaux représentent à peu près, chaque partie représente à peu près la moitié de l'investissement total. Je rappelle que l'investissement total est de l'ordre de 400 millions d'euros. Donc environ 200 millions d'euros pour chacun. Donc voilà les choses principales pour cette organisation de chantier.

Maintenant, je voudrais passer la parole à Christian Malacan pour parler de la sécurité de ce chantier.

Monsieur Christian MALACAN, Directeur des sites Elengy Fos-sur-Mer

Merci Pierre. Bonjour à tous. Bonsoir à tous plutôt. Bien. Ce que je voudrais d'abord rappeler, c'est que la sécurité des biens et des personnes est l'enjeu numéro 1 pour nous, ça l'a toujours été, et ça le restera. L'exploitant essaye de maîtriser les risques liés à sa propre activité. C'est-à-dire que nous manipulons du gaz, vous le savez, du gaz liquide, du gaz gazeux, mais nous devons aussi maîtriser les risques qui sont engendrés par les autres, c'est-à-dire les entreprises qui viennent tous les jours travailler sur notre site. Il y a plusieurs dizaines de personnes qui travaillent, qui viennent donc tous les jours travailler. Le rêve de l'exploitant est le maintenir le plus loin possible les zones de travaux, chantiers, des zones exploitées, c'est-à-dire des zones où transitent du courant électrique et du gaz. Alors évidemment, ce n'est qu'un rêve, et on n'y arrive pas. C'est pour cela – la réglementation aussi nous aide – que nous avons mis en place un système de prévention, une armada de prévention, qui fait que l'on maîtrise mieux les risques. Tout d'abord, l'entreprise qui vient travailler sur notre site est une entreprise MASE, donc une entreprise qui a reçu une certification. Les employés qu'elle utilise ont été formés à une formation particulière du groupement interentreprises de sécurité, donc le GIES. L'entreprise doit se présenter au moins 15 jours avant de faire les travaux, et nous allons faire avec elle un plan de prévention pour apprécier les risques de l'activité qu'elle va mettre sur site. Le jour J, quand elle se présente, on va l'autoriser à pouvoir travailler sur le site. C'est une autorisation qui dure un jour, même si un chantier dure 3 mois. Et tous les jours, elle devra demander l'autorisation de pouvoir entrer sur le site, circuler sur le site si elle a des camions, de pouvoir faire du feu si elle soude, si elle scie, si elle meule, de pouvoir faire des trous... Donc il faudra des permis de fouille, et dans certains cas, ces permis ne peuvent être que de 4 heures. Donc vous voyez, ce sont toutes ces contraintes que l'on appelle contraintes d'exploitation qui font que les travaux sur un site qui est en exploitation sont des travaux qui sont très encadrés, qui sont plus longs et plus coûteux. Mais il faut faire ça pour pouvoir maîtriser le risque et faire de telle sorte que... Vous l'avez bien vu, ce sont des contraintes que l'on n'aurait pas justement sur le côté est.

Cela ne veut pas dire que du côté est les entreprises feront ce qu'elles veulent. L'exploitant aura déjà un œil sur elles par le biais de notre CHSCT. Ensuite, elles vont être soumises à la loi du 31 décembre 1993, qui impose que l'on étudie l'activité de chaque entreprise, et que surtout on voie comment se passe l'interaction des entreprises les unes sur les autres. Et on va donc définir un plan général de sécurité, qui définira les règles à suivre. Il y aura des règles de circulation. Il y aura des règles pour souder. Il y aura des règles pour faire des trous. Mais il n'y aura plus cette contrainte quotidienne qui fait qu'on ne demandera pas l'autorisation tous les jours, pour quelques heures pour le faire. Et surtout, on n'aura plus le risque d'aller taper dans un tube de gaz, d'aller couper un câble électrique qui est sous tension.

Voilà. Donc pour l'exploitant que je représente, cette parcelle est un vrai atout, une vraie opportunité pour pouvoir maintenir sur le site de Fos Tonkin un haut niveau de sécurité. Je vous remercie.

Monsieur DUBOUT

Merci. Monsieur Bavuz, avez-vous terminé ? Bien. Donc je vous propose de laisser la parole à la salle s'il y a des questions sur le chantier et sa gestion.

2. Echanges avec la salle

Monsieur DUBOUT

Oui Monsieur. Vous vous rappelez que vous devez vous présenter.

Monsieur Frédéric SERRE, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Bonsoir. Frédéric Serre, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône. J'aurais donc deux questions pour les porteurs du projet. La première : les matériaux qui vont être utilisés pour les remblais, pour aménager la partie est, nous aimerions connaître leur provenance. D'un autre côté, les matériaux qui vont être évacués à l'occasion de cette opération, où seront-ils évacués ?

Monsieur BREBAN

Juste je voudrais dire qu'en fait, les matériaux que l'on va utiliser, donc 25 camions maximum par jour, ce ne sont pas des quantités très importantes. C'est juste pour niveler le sol à certains niveaux.

Monsieur DUBOUT

Ce sont 25 camions ou 25 rotations ?

Monsieur BREBAN

Ce sont 25 rotations. C'est vraiment un camion qui arrive et qui repart. Quand il arrive, on le compte bien, c'est bien une rotation. Donc à ce stade-là, on est dans une phase préliminaire du projet, on n'a pas déterminé exactement d'où vont venir ces matériaux. Ce ne sont pas des millions de mètres cubes, ce sont quelques milliers de mètres cubes. Donc actuellement, on sait que l'on n'aura pas de souci particulier pour trouver ces matériaux. Mais à ce jour, je ne connais pas l'endroit d'où ils vont venir. Je ne peux pas répondre à votre question aujourd'hui. On est dans une phase de faisabilité, et donc nous n'avons pas déterminé encore leur provenance.

Monsieur DUBOUT

Vous n'avez pas de mouvements de terre importants.

Monsieur BREBAN

Non, non. Aujourd'hui, vous avez la parcelle est, comme vous l'avez vue, il y a des végétaux dessus. Donc ces végétaux, il faudra les enlever. Il faudra nettoyer ce terrain, et les végétaux, il faudra les mettre quelque part. Mais les végétaux, on sait les traiter, on sait les mettre dans un endroit où ils seront retraités. Donc ça on sait le faire, et il n'y a pas de problématique particulière à bien le finaliser à l'avance. Pour nous, ce n'est pas un point critique du chantier.

Monsieur DUBOUT

Autre question ?

Monsieur Romuald MEUNIER, Président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement

Bonsoir, Romuald MEUNIER, Président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement. Est-ce que vous aurez des évacuations de matière qui pourraient intéresser Fos Faster ? Auquel cas, envisagez-vous une synergie pour les besoins de Fos Faster ?

Monsieur DUBOUT

Je peux peut-être... Un élément préalable que l'on avait évoqué au départ. Je laisserai répondre ensuite. Les deux projets ne sont ni alternatifs, ni liés l'un à l'autre. Donc vous le savez, les deux projets peuvent soit se faire, soit ne pas se faire, soit être modifiés. Donc il ne faut pas lier malgré tout les deux projets. Si on pose une question soit à l'un soit à l'autre, ça laisse supposer qu'ils sont liés l'un à l'autre. Maintenant je vous laisse la parole.

Monsieur BREBAN

Oui. Comme je disais juste à la question précédente, ce que nous allons faire, c'est de retirer des végétaux. Donc ça, je pense que ça ne les intéressera pas spécialement. Et ensuite, on a besoin d'avoir un certain niveau général de sol, et on va apporter en fait un peu de remblai. Fos Faster, lui, a besoin qu'on lui apporte des remblais pour sa plateforme. Donc nous, on n'a pas de matériaux en supplément que l'on pourrait lui donner. Donc à votre question, clairement, je ne pense pas que l'on puisse avoir de synergie sur les matériaux avec Fos Faster. Alors il y avait d'autres matériaux qui étaient des matériaux acier ou aluminium. Donc ça, ce sont des matériaux qui vont revenir chez les sidérurgistes ou chez les fondeurs d'aluminium. Et eux, ils vont reprendre ces matériaux comme matière première pour les reprendre dans leurs procédés de fabrication d'acier, de tôle ou de lingots d'aluminium. Donc on a besoin plutôt de remblais. Donc on ne pourra pas en donner pour créer la plateforme de Fos Faster.

Monsieur DUBOUT

Oui, Monsieur Meunier ?

Monsieur MEUNIER

Merci. A nouveau Romuald Meunier pour FCTB Golfe de Fos Environnement. Je pensais aussi, pourquoi pas, aux matériaux de déblaiement que vous allez faire pour l'installation de votre nouvel appontement, si vous faites un nouvel appontement. Cette partie matière pourrait intéresser Fos Faster. C'était juste une précision sur la question précédente.

Maintenant, je vais venir à celle que je voudrais vous poser. Concernant les engagements que vous avez pris sur l'emploi local pendant le chantier, j'aimerais savoir si le maître d'œuvre aura la

responsabilité, ou sera obligé de prendre les engagements que vous avez pris vis-à-vis de nous pendant le débat. Je précise le fond de ma pensée. On a vu pendant les travaux de GDF au Cavaou un dossier présenté par GDF. GDF est devenu très peu de temps plus tard GDF Suez, puis Elengy. Pendant la durée des travaux, on a eu la société STMFC, la Société du Terminal Méthanier Fos Cavaou. Et aujourd'hui, cette société STMFC est divisée, si j'ai bien compris ou si j'ai bien suivi, en 70 % appartenant à Elengy ou je ne sais plus si c'est GDF, et 30 % appartenant à Total. Au résultat, on ne sait plus tout à fait à quoi s'en tenir, alors qu'on a vu pendant la période de chantier une main-d'œuvre très importante venue d'ailleurs et peut-être pas forcément prise au maximum des possibilités locales. Donc je renouvelle ma question : est-ce que les engagements que vous prenez vis-à-vis de la main-d'œuvre locale seront répercutés en responsabilité sur le maître d'œuvre du chantier ?

Monsieur BAVUZ

Donc Gilles Bavuz pour répondre à cette question de Monsieur Meunier. Effectivement, la structure tout au long du chantier entre Gaz de France, GDF Suez, Elengy, la STMFC a évolué. Je pense que ce n'est pas cela qui a fait que d'éventuels engagements n'auraient pas pu être tenus. Je crois que l'enseignement que l'on a retiré de ce chantier-là, c'est notamment de travailler avec les services locaux de l'emploi, de bien anticiper suffisamment, ce que l'on n'a peut-être pas fait suffisamment pour le chantier de Cavaou. Quelles qu'aient été les structures juridiques qui se sont succédées et qui ont mené ce projet-là. Donc là, c'est ce que disais Pierre pendant sa présentation. On a capitalisé sur l'enseignement que l'on a tiré. On a des relations et je pense que la prochaine réunion, puisque c'est un sujet qui sera à la prochaine réunion où les services de l'emploi interviendront... Nous travaillons déjà avec eux, nous essayons de voir ce que nous voulons faire, et bien évidemment, si on travaille avec eux, c'est pour reporter auprès de notre maître d'œuvre ces engagements que l'on aura pris notamment en termes d'insertion, en termes de participation de certaines populations, de formations, d'apprentissage et d'autres formules auprès du maître d'œuvre. Puisque la structure du chantier, et là ce qu'a dit Pierre est important, c'est que c'est nous-mêmes, Elengy, qui passons commande auprès des entreprises. Alors que sur Cavaou, c'était un contrat clé en main, et pour des questions de responsabilités, il ne faut pas qu'il y ait une éviction du maître d'ouvrage. Donc le contractant principal avait la liberté du choix de ses sous-traitants. Donc ces questions ont été mieux anticipées. On capitalisera, et bien évidemment les engagements ou les discussions que l'on mène déjà aujourd'hui se poursuivront dans la durée, et je dirais, c'est un peu le deuxième point de la réponse, il y aura une continuité aussi de la concertation après le débat, avant l'enquête publique. Donc il y aura une certaine continuité sur les engagements que l'on aura pu prendre.

Et je pense, puisque les choses sont bien stables, vu la structure juridique, qu'il y a peu de chance qu'Elengy évolue. Il y a eu beaucoup d'évolutions dans la constitution des sociétés de l'ex-Gaz de France. Elengy sera là, je pense, durablement sur ce chantier-là.

Monsieur DUBOUT

Cela dit, vous pouvez peut-être porter dans les contrats, malgré tout, les contraintes. Même sur les contrats clé en main, vous pouvez reporter un certain nombre de contraintes que vous avez et sur lesquelles vous vous êtes engagés ce soir, c'est-à-dire de faire intervenir de la main-d'œuvre locale.

Monsieur BAVUZ

C'est vrai. Mais après, il y a une question de pouvoir retranscrire ces contraintes. C'est plus difficile dans un contrat clé en main, vu le montage juridique, que quand le maître d'ouvrage a directement la main et peut travailler en direct avec les entreprises.

Monsieur DUBOUT

Alors Monsieur Raimondi. Peut-être d'abord Madame Faugère.

Madame Anne-Laure FAUGERE, Europe Ecologie

D'abord, moi je voulais remercier Elengy...

Monsieur DUBOUT

Il faut que vous vous représentiez.

Madame FAUGERE

Pardon. Anne-Laure Faugère d'Europe Ecologie. Je m'excuse, j'ai la voix un peu prise ce soir. Je voulais remercier Elengy pour ses efforts explicatifs et cette transparence qu'aujourd'hui nous essayons tous d'obtenir. Moi j'ai des questions au sujet du chantier. J'ai bien compris que vous alliez valoriser les matériaux, et les déchets j'espère aussi, qui sont issus du démantèlement des deux cuves. Si le projet se fait bien sûr. D'une façon plus générale, je voudrais savoir si vous avez envisagé un chantier industriel à faible nuisance. Est-ce que c'est possible ? Je voudrais connaître votre position sur le sujet.

Monsieur BREBAN

Alors effectivement, on est, comme je le disais tout à l'heure, en phase de faisabilité, on a encore beaucoup de travail à faire, mais ça, c'est notre volonté dans les chantiers que nous menons. Actuellement, on a un chantier de rénovation à Montoir, et on a des chartes sur différents sujets que sont la sécurité – on en a vu des exemples avec Christian – et la partie environnementale et gestion du chantier également. Ça concerne effectivement la consommation d'énergie sur le chantier, tout ce qui est lié aux fluides, c'est-à-dire l'eau que l'on va utiliser, la récupération de l'eau, pouvoir être capable de retraiter cette eau et qu'elle soit utilisable, et également un tri spécifique des déchets. Et ça, on le pratique régulièrement sur nos chantiers pour, derrière, avoir tout à fait correctement le recyclage de ce qui pourra être recyclé. Il y aura quand même des déchets qui ne pourront pas être recyclés, mais on le sait tous. Dans nos chantiers, on essaye de progresser, et je crois qu'il y a des pistes pour pouvoir progresser et avoir des chantiers qui ont le moindre impact environnemental.

Monsieur DUBOUT

Merci. Je crois qu'il y avait une question de Monsieur Raimondi. Madame Fernandez-Pedinielli ?

Monsieur BAVUZ

Monsieur le Président, je voudrais simplement apporter un petit complément. Simplement pour dire que nous sommes dans une phase préliminaire. Dans un chantier de cette importance, la phase chantier fait partie de l'étude d'impact. Donc l'étude d'impact reviendra de manière plus approfondie et plus détaillée sur cette question-là, en disant pour chaque matériau quelle est la filière de retraitement, puisque cela fera partie de l'étude d'impact proprement dite.

Monsieur DUBOUT

Madame Fernandez- Pedinielli ?

Madame FERNANDEZ-PEDINIELLI

Merci pour ton élégance René. Dans le cadre du suivi du chantier que vous annoncez, deux questions se posent à nous. Comment allez-vous envisager effectivement, dans le cadre de la main-d'œuvre locale, de faire en sorte de considérer le territoire dans son ensemble ? Je vous ai entendu parler de la maison de l'emploi de Fos : je ne la connais pas. René, pourrais-tu me dire où elle est située ? Je sais qu'il y a la maison de l'emploi du pays de Martigues et son extension sur Istres qui parlent en fait d'une seule voix sur le territoire en général. Et donc comment, à partir de clauses sociales par exemple et aussi d'engagements... ? Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur cet état ?

Et dans la question du suivi aussi, comment à un moment donné allez-vous vous appuyer peut-être sur vos expériences passées de chantier pour établir le cadre dans lequel va se dérouler ce chantier-là, notamment au niveau des conditions de travail des employés par rapport à l'expérience vécue auparavant ? Vous avez normalement des suivis, vous avez à un moment donné normalement des archives ou des éléments de contexte pour faire en sorte que si, dans des chantiers précédents qui ressembleraient, vous avez noté des accidents de travail, des dangers quelconques... Que pouvez-vous nous dire du travail que vous êtes en train d'effectuer pour préparer ce chantier-là en ce qui concerne ces conditions de travail ?

Merci

Monsieur BREBAN

Je laisserais la parole à Monsieur le Maire de Fos-sur-Mer, Monsieur Raimondi, pour la partie maison de l'emploi de Fos. Donc c'est la maison de l'emploi de SAN Ouest Provence, et donc, nous avons des relations avec eux sur Fos. Après, eux ont des relations avec le reste des territoires. J'ai des interlocuteurs, mais je suis sûr qu'ils sont dans des réseaux où il n'y a pas seulement le SAN Ouest Provence. S'ils ne trouvent pas de compétence sur le site, je pense qu'ils sont en réseau. Mais je préférerais laisser la parole à ce sujet à Monsieur Raimondi.

Donc ensuite, c'était sur les conditions de travail. Donc le mieux est, je crois, de ne parler non pas de ce chantier et de ce qu'il va devenir, mais déjà de ce que nous faisons aujourd'hui. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, sur nos chantiers, que ce soit à Fos Tonkin ou à Montoir-de-Bretagne, on met en place des procédures qualité où effectivement il y a toujours la volonté, quand il y a un accident ou un presque accident même d'avoir des analyses et d'en tirer de l'expérience. Malheureusement il

peut y avoir des accidents, et de la même façon, on fera des analyses d'accident. On en retire des évolutions de nos procédures, des évolutions de travail. Et ça, c'est vraiment dans le cœur de nos travaux, de notre façon de travailler. C'est déjà bien engagé sur nos chantiers, déjà actuellement. C'est déjà ce que nous faisons aujourd'hui sur nos chantiers de rénovation, ou les chantiers qui sont menés dès aujourd'hui sur le terminal méthanier de Fos Tonkin. On a tous les jours des chantiers et on travaille avec ces méthodes.

Monsieur DUBOUT

Monsieur Raimondi ?

Monsieur René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer

Merci. Effectivement, les maisons de l'emploi... Alors je rappelle quand même que la maison de l'emploi d'Istres n'est pas une extension de celle de Martigues. J'en ai été le premier président, donc... C'est une création. Ce sont deux maisons de l'emploi qui travaillent ensemble. Malgré tout, après, quoi qu'il arrive, c'est bien le pôle emploi qui en bout de course fait ce qu'il a à faire. Et là, on raisonne bien sûr en termes de bassin d'emplois. Mais on peut faire confiance je crois aux deux maisons de l'emploi qui ont l'habitude depuis très très longtemps de travailler ensemble pour que cette synergie se fasse.

Alors moi, c'est une question, au risque de me répéter et de redire des choses qui ont déjà été dites, mais compte tenu du fait effectivement que nous avons deux débats en ce moment et que bien sûr les sujets sont parfois les mêmes, je voudrais reparler du dragage, même s'il a été évoqué de manière rapide tout à l'heure. Il a été dit que le dossier n'était pas déposé, mais qu'il n'y aurait pas de problème. Je voudrais souligner à nouveau que là, il y a un vrai problème. D'abord, lors de votre intervention à Port-Saint-Louis, vous avez dit ne pas connaître la quantité qui devrait être évacuée. Moi je crois que ça, c'est quelque chose que vous devrez affiner rapidement et que l'on puisse effectivement avoir les informations. Parce que si on se dit que vous nous donnez l'opportunité de nous exprimer sur un choix ou sur un autre, pour pouvoir effectivement exprimer ce choix, il faut qu'on le fasse en connaissance de cause. Donc la digue, si on la rénove, c'est combien de mètres cubes ? Et la digue, si on la reconstruit à côté, c'est combien de mètres cubes ? Et là, je le redis encore une fois, avec le risque que le dossier de dragage n'aboutisse pas. Je le redis ici. Même si on nous a dit qu'il n'y avait pas de souci, je ne suis pas tout à fait d'accord avec ça. On a entendu dire que les pêcheurs en avaient marre que ce soit rejeté dans le Golfe, et en tant que Maire de Fos, moi aussi j'en ai marre qu'on rejette dans ce Golfe. Donc je crois que là, il y a un point très précis qu'il faut que l'on fasse sur la rénovation et la construction, qu'est-ce que ça provoque en termes de tonnage... Et si le dossier administratif n'aboutit pas, qu'est-ce qu'il se passe ? Parce que ça, c'est une vraie question.

Monsieur DUBOUT

Nous l'avons bien notée. Monsieur BREBAN ?

Monsieur BREBAN

Donc je suis peut-être passé trop vite, et je voudrais ajouter deux choses. Tout d'abord, on connaît maintenant... Enfin, la personne qui s'était exprimée n'avait pas pu dire le chiffre, mais nous l'avions, et ce n'était pas vraiment le sujet du jour. Donc je confirme qu'il y a, c'était apparu sur un transparent, 400 000 mètres cubes de matériaux à enlever. Ce sera des sédiments, peut-être un peu aussi de la roche. Donc 400 000 mètres cubes.

Monsieur DUBOUT

En cas de création d'un nouveau.

Monsieur BREBAN

Pour le nouvel appontement oui. C'est vrai que vous posez la question dans les deux cas. Donc nouvel appontement, 400 000 mètres cubes à retirer. Si on rénove l'ancien appontement avec la technique de pieux que je vous ai montrée, il n'y aura pas de dragage.

Monsieur DUBOUT

Elément important que la salle et que nous ne savons pas : si vous rénovez l'appontement, vous démolissez l'appontement actuel et vous en refondez un ?

Monsieur BREBAN

Ce ne sera pas tout à fait comme ça. Alors on va garder une partie de l'appontement actuel. On va d'abord construire des installations nouvelles tout en gardant l'ancien appontement. Et effectivement, en fin de chantier, on enlèvera une partie seulement de l'appontement actuel. Mais il n'y a pas du tout de dragage.

Monsieur DUBOUT

La zone d'accostage sera la même.

Monsieur BREBAN

La zone pour les bateaux sera exactement au même endroit, donc il n'y aura pas de dragage. Donc là-dessus, c'est très clair. Et je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de problème pour le dragage. Je confirme effectivement que c'est une difficulté. Nous avons compris lors de la dernière séance de Fos Faster que le panier... Parce que nous, on passera par le Grand Port Maritime de Marseille pour le dragage, si on le fait. Nous avons compris que les capacités maximales du panier actuel étaient saturées actuellement, donc il faudra un nouveau processus. Donc je ne dis pas qu'il n'y a pas de problème. C'est une question à traiter, et qui n'est pas simple. Nous l'avons bien compris. Elle pèsera dans notre choix. On est bien d'accord là-dessus.

Monsieur DUBOUT

Oui, Monsieur Moutet.

Monsieur Daniel MOUTET, habitant de Fos-sur-Mer

Bonsoir. Monsieur Moutet, habitant de Fos-sur-Mer. Je voudrais revenir sur les tonnages annoncés tout à l'heure sur la moyenne des camions et tout ça. Vous avez parlé de 25 camions/jour, et vous parlez après à côté de 1 000 mètres cubes pour le remblaiement. C'est par jour ?

Monsieur BREBAN

Non. J'ai parlé... Donc les camions sont bien par jour, donc au début 25 camions. Ce sont des camions qui vont partir chargés, d'autres qui vont revenir avec des matériaux différents. Donc ce sont des dizaines de milliers de mètres cubes qui vont être concernés. Mais si vous voulez, il y aura les végétaux, qui représentent quand même plusieurs milliers de mètres cubes. Donc il y aura un ensemble de va-et-vient entre les matériaux qui vont venir et les matériaux qui vont partir. Mais ce ne sont pas non plus des quantités très importantes.

Monsieur MOUTET

Donc ce n'est pas considéré comme 25 camions/jour. Ce sera beaucoup plus d'allers/retours sur le chantier. Parce que 25 camions, ce n'est pas énorme.

Monsieur BREBAN

Mais ce ne sera pas énorme.

Monsieur MOUTET

25 camions représentent 650 tonnes. Que ce soient des matériaux de remblaiement ou autres.

Monsieur BREBAN

Oui. Mais pendant 6 mois, ça représente quand même beaucoup de camions. Ça représente plusieurs milliers de camions. On ne va pas faire tout ça en un jour. Ça va se faire en 6 mois.

Monsieur MOUTET

Je comprends très bien. Mais il me semble que c'est sous-estimé énormément. Vous ne parlez pas après des camions de béton qui seront nécessaires.

Monsieur BREBAN

Si, on comprend tout ça. Mais le béton, ce ne sont pas des quantités énormes. Ce n'est qu'un réservoir que nous faisons.

Monsieur MOUTET

D'accord ce ne sont pas trois, mais enfin...

Monsieur BREBAN

Je pourrais vous donner les chiffres précis, mais ce sont bien les fréquences de camions qui ont été calculées par notre bureau d'études. J'ai pu voir ces calculs, et c'est bien cela.

Monsieur MOUTET

Après, sur le démantèlement des deux réservoirs, si toutefois ça se faisait. Vous parlez en tout de 1 100 tonnes d'acier. Tout cela sera trié sur le chantier ? Entre l'acier, l'aluminium, le béton qui sera concassé bien sûr, les isolations aussi... Et tout ça va repartir par plusieurs transferts ? Chaque matériau va appeler des camions. Donc ce sera aussi énorme en camions.

Monsieur BREBAN

Tout ça va être trié. Il n'y a pas de difficulté à séparer l'acier de l'aluminium. Ce sont des tôles épaisses, ça va être découpé. Donc très facilement on sépare les matériaux. Ils seront coupés dans des dimensions transportables, et là ce ne sont pas non plus énormément de camions qui vont permettre d'enlever tout ça. 1 000 tonnes d'acier, sur 6 à 9 mois, ce ne sont pas des quantités très importantes. Ce sont les petits réservoirs que je vous ai montrés sur les photos. Donc ce sont des choses qui sont tout à fait accessibles. Je voudrais juste ajouter que l'on a déjà démantelé des terminaux méthaniers, puisqu'on avait un terminal méthanier au Havre, et on a également démantelé une station cryogénique à Nantes. Donc ce sont des technologies que l'on connaît bien. Le démantèlement de ce type de réservoir ne pose pas de problème. Ces deux réservoirs ne sont pas en béton, ils sont juste en aluminium acier, et il n'y a pas de difficulté particulière pour les démanteler. Ce sont des choses que l'on connaît bien.

Monsieur DUBOUT

Une autre question encore ?

Monsieur MOUTET

Oui, je voulais aussi préciser que c'est vrai que 25 camions/jour, d'accord. Mais si le chantier Fos Faster devait se faire, ce serait à peu près pareil. Donc il faudra ajouter ces camions, aussi bien sur l'aller que sur le retour. Parce que s'ils ne se croisent pas sur la route de Port-Saint-Louis-du-Rhône, ce sera après sur Fos. Et on sait très bien que l'on est déjà saturé sur les routes qui entourent Fos,

que ce soit la route qui va à Istres ou la route qui va à Port-de-Bouc. Il faudra bien qu'il s'attelle à faire un détournement comme il faut en suivant le détournement de Port-de-Bouc. Il faudra bien que cela se fasse. Parce que si les chantiers se font, vous parlez de deux gros chantiers, mais il y aura le reste à côté. Parce que l'implantation du Port Autonome n'est pas encore finie. S'il arrive encore d'autres chantiers sur les terrains libres, il ne faut pas compter que 25 camions/jour. Ce sera une multitude de camions, et il faut vraiment envisager ce que vous avez dit Monsieur Dubout, que cette réalisation de contournement se fasse. Donc je pose la question : quand l'Etat va-t-il faire quelque chose pour faire avancer ces deux chantiers ?

Monsieur DUBOUT

On a bien compris votre question. Malheureusement, je crains qu'Elengy ne puisse pas répondre. Une question que j'ai à vous poser moi aussi : qu'est-ce que vous allez faire, on l'a déjà posée, une fois que l'on aura démantelé les installations ? Comment vont être utilisés les terrains actuels ?

Monsieur BAVUZ

Effectivement, l'emplacement qui sera rendu vacant par le démantèlement des deux réservoirs, on a eu l'occasion d'en débattre déjà plusieurs fois, pour nous, c'est une opportunité de développer des synergies complémentaires par rapport à celles qui existent. Donc le Port instruit un projet qui s'appelle VASCO autour de la valorisation ou du traitement du CO₂ qui est produit sur la zone. Une des solutions possibles est de liquéfier ce CO₂ pour le transporter par bateau et le réinjecter dans les champs de production. Installer des échangeurs sur le site resté vacant est une solution. Une autre solution possible que l'on regarde serait de produire de l'électricité à partir d'un cycle thermodynamique qui s'appelle le cycle de Rankine et qui utilise la quantité d'énergie contenue dans les frigories. Donc ce sera aussi un lieu possible d'implantation de ce type d'installation.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Mais en tout état de cause, vous remettez en état le sol.

Monsieur BAVUZ

Nous avons une obligation interne vis-à-vis du Grand Port Maritime dans nos contrats de location du terrain de remettre effectivement en état quand on rend de façon définitive le terrain à son propriétaire, à savoir le Grand Port. C'est déjà précisé dans nos contrats de location. On le remettra propre pour une utilisation industrielle qui nous serait propre. Après, quand on rendra définitivement le site, dans 20 ans ou plus si le projet s'est fait, on remettra avec des obligations qui nous sont déjà imposées.

Monsieur DUBOUT

Très bien. Autre question ? Monsieur Meunier.

Monsieur MEUNIER

Je voudrais revenir sur l'emploi. Le chantier, c'est l'emploi. Dans ce cadre précis, en dehors du chantier, il n'y aura aucun emploi supplémentaire dans l'entreprise à Fos Tonkin. Et donc pendant le chantier, il y aura des pointes de 400 personnes. Donc c'est vraiment quelque chose de préoccupant. J'aimerais savoir si vous avez déjà prévu quelque chose pour adapter des formations aux besoins que vous aurez pendant le chantier. Je vous ai entendu dire tout à l'heure que vous faites appel à des entreprises accréditées, et tant mieux. Mais ces entreprises font elles-mêmes appel à des employés, qui eux-mêmes ont des formations spécifiques pour entrer sur des sites SEVESO et travailler sur votre site. J'aimerais savoir si vous avez réalisé quelque chose avec les organismes de formation locaux pour que des personnes en recherche d'emploi aujourd'hui soient prêtes à travailler pour vous dans 6 mois ou dans un an.

Monsieur DUBOUT

Merci. Répondez rapidement, parce qu'on dépasse de beaucoup de temps, et on va parler après un peu de géologie.

Monsieur BAVUZ

Alors pour une réponse rapide. Déjà, comme on le disait à l'instant, on travaille déjà avec les services de l'emploi pour ne pas être pris au dépourvu. Néanmoins, on est encore très en amont du premier coup de pioche. Donc sur ce chantier-là, au mieux, les travaux c'est en 2013. Il faut finir le débat, faire les dossiers, et faire l'enquête publique. Donc on a encore pas mal de temps devant nous. Néanmoins, c'est une préoccupation, et pas plus tard qu'hier, on rencontrait les représentants de l'IUMM, qui a un centre de formation à Istres, qui a mis en place un dispositif de qualification. On réfléchissait avec eux sur la manière d'évaluer le volume de compétences nécessaires à cet horizon, et on regardait les piste possibles avec des outils qui existent, qui sont en place, et avec le centre de formation qui est à Istres et qui peut préformer des gens que les entreprises viendraient utiliser pour faire face aux pointes, notamment sur des tuyauteurs, des soudeurs, des calorifugeurs. Donc c'est bien une préoccupation et on travaille déjà. On est encore trop en amont d'une formation pratique, mais c'est bien une préoccupation que l'on a et que l'on travaille.

Monsieur DUBOUT

Bien. Monsieur Serre.

Monsieur SERRES

J'avais une question concernant une phase précise du chantier, en voulant rappeler un incident qui s'est passé à l'été 2009. Lorsque vous allez déblayer la parcelle est de ses végétaux, et jusqu'au moment où vous allez commencer à construire les fondations pour le réservoir, il va y avoir un moment où le terrain sera nu, où il n'y aura plus rien pour retenir le sol. Et ce qu'il s'est passé au premier semestre 2009, c'est que des travaux de stabilisation d'un terrain qui se trouve au nord du futur terminal Fos 2XL ont été effectués de la même manière. Et ce qu'il s'est passé, c'est que ces travaux de stabilisation se sont terminés au beau milieu du printemps, où le temps était devenu très très sec, où l'été commençait pratiquement. Il y avait de très gros coups de mistral. Ce qu'il s'est

passé, c'est que des particules de poussière du sol ont été soulevées en un gigantesque nuage de poussière, qui a été jusqu'à noyer sous des nuages impensables tout ce qui trouvait sur le trajet du mistral. Et à cette époque, c'était tout le terminal container de Graveleau, y compris le centre tertiaire dans lequel je travaille. J'étais aux premières loges de ce nuage de poussière qui a été tel, que même le capteur de particules qui se trouve à Port-Saint-Louis-du-Rhône s'est affolé au point de franchir à deux reprises le seuil d'alerte. C'était le 27 mai et le 22 juin 2009. Si jamais cela se produit sur votre chantier, ce sera une partie des ouvriers à l'ouest de l'usine d'ArcelorMittal qui risque de se prendre ces nuisances qui sont très très graves. J'aimerais savoir si vous avez prévu que les travaux de stabilisation se finissent, on va dire, à la fin de l'été voire au début de l'automne, lorsque le temps sera à nouveau humide et que l'humidité du sol pourra retenir les particules lors des gros coups de vent.

Pierre BREBAN

La période à laquelle on fera ces travaux, on ne la connaît pas. Ce chantier commencera plutôt fin 2013, début 2014. Donc la date précise de début n'est pas connue. Ce que je note bien, et c'est aussi une expérience que l'on a eue sur certains chantiers où il faut faire attention à des périodes de vent et de poussière. C'est un pays quand même de vent. Donc je ne suis pas un spécialiste de la tenue de ces sols qui sont effectivement débarrassés de leurs végétaux. Je crois qu'il faut prendre cela en compte. On le note. Aujourd'hui, je ne vais pas vous dire comment on le fait parce que je ne suis pas un spécialiste, mais ce sont des choses qu'il faut que l'on regarde dans les études d'impact du chantier et que l'on prenne bien note de ça. C'est un risque, comme vous le dites, et il faut prendre des mesures : soit en choisissant la bonne époque, soit en prenant des mesures qui permettent d'éviter ces situations.

Monsieur DUBOUT

Des mesures d'aspersion ?

Monsieur BREBAN

Des mesures d'aspersion par exemple.

Monsieur DUBOUT

Bien. Je vous propose que l'on passe à la deuxième phase.

3. Interventions

Monsieur DUBOUT

Laissons la parole à Madame Rivet, Monsieur Dessandier et Madame Terrier pour une intervention que l'on avait prévue depuis longtemps, sur les questions de géologie et de sismicité. C'est vous qui prenez la parole ? Monsieur Dessandier.

Monsieur David DESSANDIER, Directeur régional BRGM

Merci Monsieur Dubout. Simplement quelques mots de rappel. Donc David Dessandier, je suis le Directeur régional du BRGM. Le BRGM est l'établissement public de recherche français de référence dans le domaine des sciences de la terre. On est service géologique national. Dans le cadre de nos missions, nous avons notamment des missions de recherche, et précisément sur la sismicité, les problèmes de tectonique régionale qui concernent la région PACA pour exemple. Et c'est un peu à ce titre-là que mes deux collègues ici présentes, Florence Rivet, qui est géologue risque au sein du service géologique régional de Marseille sous ma direction, et Monique Terrier, qui est experte nationale au sein du centre scientifique du BRGM à Orléans, vont vous présenter un petit peu ces éléments de contexte régional, et le cas échéant, on pourra répondre à des questions et faire un point rapide sur le cadre réglementaire liant construction – qui est vraiment le sujet de ce soir – et sismicité.

Monsieur DUBOUT

Très bien. C'est Madame Rivet qui prend la parole.

Madame Florence RIVET, Géologue risque BRGM

Bonsoir. Donc nous allons présenter le contexte sismotectonique dans la région de Fos-sur-Mer, c'est-à-dire : quelles sont les failles à proximité ? Est-ce qu'elles sont susceptibles de produire des séismes ? Et à quel type de séismes peut-on s'attendre ?

Brièvement, le plan de l'exposé est le suivant. Tout d'abord, on va resituer quelques notions de base pour vous permettre de suivre l'exposé, les failles, les séismes, *et cætera*. Le contexte sismotectonique en partant du contexte méditerranéen et en zoomant petit à petit sur la région de Fos-sur-Mer, et plus particulièrement une présentation des failles majeures actives à proximité. Et puis, éventuellement, s'il y a des questions, quelques diapos sur la réglementation.

Alors le séisme est donc une rupture d'une cassure ou d'une faille dans l'écorce terrestre, qui va produire des ondes qui vont se propager à travers les sols, qui pourront être amplifiées selon le type de sols, selon la topographie, *et cætera*, et qui vont être ressenties selon la magnitude à l'origine du séisme plus ou moins fortement par la population et au niveau des constructions.

Rapidement, il existe trois types de failles le long desquelles peuvent se produire des séismes. Les failles dites failles inverses, où c'est une rencontre entre deux blocs et un système de contrainte dites compressives. Des failles normales, où là, ce sera plutôt un mouvement de distorsion, avec un écartement des deux blocs. Ou encore des failles décrochantes, où là on a un coulissement des blocs les uns par rapport aux autres.

La magnitude des séismes exprime l'énergie qui est libérée par un séisme et elle est calculée à partir des stations de mesures des ondes sismiques. On va mesurer certaines valeurs qui vont permettre ensuite de calculer la magnitude des séismes, qui va caractériser le séisme en termes d'énergie.

L'intensité...

Monsieur DUBOUT

C'est difficilement lisible.

Madame RIVET

Oui. Parce qu'il y a beaucoup de... L'intensité, c'était juste pour vous situer, exprime les effets ressentis par la population et observés au niveau des constructions par le séisme.

Le contexte global méditerranéen : on a une rencontre entre deux plaques, la plaque eurasienne et la plaque africaine. Cette rencontre entre deux plaques va se traduire par des failles et des plis à l'intérieur des plaques. Vous avez une petite étoile pour resituer Fos. Même si la région PACA est assez loin de cette frontière de plaques que l'on voit au nord de l'Afrique, elle subit tout de même les effets de cette rencontre entre les plaques, et est amenée à avoir des failles sur son territoire.

Ici, vous avez un zoom sur le département des Bouches-du-Rhône et sur le contexte géodynamique. Donc le site de Fos est situé dans le bloc nord-provençal, qui est délimité par des grandes structures tectoniques actives telles que la faille de Nîmes, les chevauchements du Ventoux, de Lure, ou la faille de la moyenne Durance à l'est.

Les vitesses de déformation sont très lentes, inférieures au millimètre par an. Donc c'est une sismicité modérée par rapport au reste du monde. On ne s'attend pas non plus à des séismes aussi importants que ceux que l'on peut avoir dans le reste du globe. Mais ils existent.

Au niveau des séismes historiques, dont qui ont été ressentis. Cette carte est issue de la base de données SisFrance qui recense l'ensemble des séismes ressentis par la population. Il y a un travail de recherche en archive qui permet de remonter jusqu'à plus de 1 000 ans. Et là, on caractérise les séismes en termes d'intensité, donc comment le séisme a été ressenti par la population.

Monsieur DUBOUT

Donc là ce sont les séismes supérieurs à... On ne sait pas. Le cadran est juste sur l'intensité. Peut-on le déplacer ? Voilà. Donc supérieurs à V.

Madame RIVET

Donc une intensité de V, c'est une intensité qui est ressentie faiblement par la population mais qui est ressentie. Donc si on s'intéresse à un rayon à peu près de 100 kilomètres autour de la de Fos-sur-Mer, on a 40 séismes qui ont été recensés d'intensité supérieure à V. Donc parmi les plus élevés, on note le séisme de 1909, avec une intensité épiscopale, donc au niveau de la zone du séisme, au niveau de l'endroit où s'est produit le séisme, une intensité de VIII-XI. Et donc là, ce sont des gros dommages au niveau des constructions et des dommages aux personnes avec plusieurs dizaines de décès.

Et le séisme également de 1984, beaucoup moins fort, d'intensité VI, qui s'était produit au niveau de la chaîne de l'Etoile et qui a très peu été ressenti au niveau de la région de Fos. Au niveau des séismes instrumentaux, donc on enregistre les séismes depuis les années 1960, et on a depuis ces années plus de 500 séismes enregistrés dans un rayon inférieur à 60 kilomètres au niveau de Fos.

Mais il s'agit principalement de magnitude très faible, inférieure à III avec le plus fort séisme enregistré toujours au niveau du chaînon de l'Etoile, le même que celui de 1984.

A noter un essaim de séisme au niveau de l'Etoile au sud d'Aix. Il s'agit de séismes d'origine anthropique dus principalement à l'activité minière.

Alors maintenant, si on s'intéresse aux failles actives proches de Fos-sur-Mer, on peut en décrire les principales caractéristiques. Et là, je vais laisser la parole à Madame Monique Terrier qui a travaillé dessus.

Monsieur DUBOUT

Les documents seront sur le site de Fos Tonkin dès demain matin. Madame Terrier ?

Madame Monique TERRIER, Experte nationale BRGM

Alors concernant la Provence, le sud-est de la région provençale, on ne se situe pas très loin des Alpes, où l'essentiel de la déformation actuelle est ressentie aujourd'hui. Par contre, on a quand même une légère déformation dite alpine, c'est-à-dire qui s'exprime depuis 2 millions d'années à peu près, voire plus, jusqu'à aujourd'hui, soit par des séismes, soit pas des ruptures de failles que l'on peut remarquer sur le terrain occasionnellement.

Concernant cette partie de la Provence, on a deux types de déformations principales. Ce sont des failles compressives, dites inverses, comme l'a montré tout à l'heure Florence Rivet. Donc c'est un bloc qui vient chevaucher un autre. Donc sur cette carte, vous avez le nom du Lubéron, vous avez le nom de la Trévaresse qui est indiqué, le nom des Alpilles. Et le nom de la Fare. Ce sont des compartiments qui sont au nord, qui viennent chevaucher les terrains qui sont au sud. Donc ça, ce sont des failles qui sont aujourd'hui indiquées comme active parce que l'on a des séismes qui sont liés à ces structures, ou on a pu observer des déformations datées de 2 millions d'années voire plus récentes.

Hormis ces déformations dont la faille de Trévaresse qui a donné lieu au très célèbre séisme de 1909, avec un jeu en compression d'un compartiment qui était au nord de la faille de la Trévaresse vers le sud. Donc on a aussi des failles à jeu plutôt coulissant, c'est-à-dire un bloc qui vient plutôt horizontalement coulisser le long d'un autre. C'est notamment la faille de la moyenne Durance, et la faille de Nîmes. La faille de la moyenne Durance étant particulièrement active, avec plusieurs séismes d'intensité VII ou VIII. Une intensité VII : on a des dégâts observés aux constructions. Pour la Trévaresse, c'était VIII-IX. Donc un certain nombre de constructions, une majorité de constructions dans les communes ont pu être détruites. VII, c'est quelques constructions qui seront détruites. Donc le long de la moyenne Durance, on a 5 séismes d'intensité VII à VIII qui ont été ressentis depuis le XV^{ème} siècle, en tous les cas connus par les archives historiques. La faille de Nîmes est un peu moins active, mais par contre, on a des déformations dans les terrains qui sont datés de moins de 2 millions d'années qui montrent qu'elle peut être active et donner lieu à des séismes relativement importants.

Et puis on a d'autres failles comme celle de Salon-Cavaillon. C'est une faille qui a un jeu encore aujourd'hui mal connu, peut-être coulissant, peut-être aussi avec une composante extensive. C'est un bloc qui vient s'effondrer par rapport à un autre. Quoi qu'il en soit, on a quelques déformations

de terrain datées de moins de 2 millions d'années, on a quelques séismes, mais on a une déformation qui reste relativement faible en comparaison à la faille de la moyenne Durance. On va voir tout à l'heure d'autres informations sur la faille de Salon-Cavaillon.

Vous avez une autre faille qui doit attirer votre regard, c'est la faille de l'Arlésienne. Elle porte bien son nom parce qu'on la subodore en profondeur par des interprétations de forage, par des reconnaissances dites géophysiques, qui nous donnent une image des terrains géologiques en profondeur, mais on ne la voit pas en surface. Donc là aussi, on va revenir à une description un peu plus détaillée. Est-ce qu'elle est active ? Pour le moment, on a quelques séismes qui sont alignés le long de cette rupture, dont celui de 1727 qui est d'une intensité V à VI, donc qui est relativement faible. On a très peu de séismes, on n'a pas de déformation en surface. Donc ce n'est pas une faille très active. Elle est quand même indiquée, parce que structurellement, elle paraît avoir une histoire tectonique relativement importante il y a plusieurs de dizaines de millions d'années.

Monsieur DUBOUT

En plus de ça, elle est juste sur le site.

Madame TERRIER

C'est pour ça que je dis que ça a dû vous attirer le regard. Mais ceci dit, elle n'est pas si active que ça. Donc il faut quand même bien regarder aussi les autres failles qui, en termes d'activité actuelle, sont beaucoup plus importantes.

Donc là on en revient à la faille de l'Arlésienne. Vous voyez différents tracés. Ce sont des interprétations qui sont aujourd'hui assorties d'une incertitude importante. Il y a quelques points qui indiquent que dans la couverture datée de plusieurs millions d'années, elle a déformé de façon importante les terrains, mais en surface, on ne la reconnaît pas. Donc on n'arrive pas à la « carter ». C'est pour cela qu'elle a un tracé très incertain.

Sur cette carte, c'est une courbe interprétative. Donc ça ne vous dira peut-être pas grand-chose. En bleu, ce sont des terrains qui ont plus de 100 millions d'années ; en vert, ce sont des terrains qui ont 50 millions d'années. Donc pour vous, ça peut faire des choses très très lointaines. Tout à fait en surface, ce sont des terrains qui commencent à avoir 20 millions d'années. Ça reste encore très très ancien quand même quand on regarde aujourd'hui la période où on est. En termes géologiques, c'est quand même assez intéressant. Ce que l'on peut voir, c'est que les grands traits rouges verticaux décalent les terrains qui sont datés de la période dite secondaire, c'est-à-dire d'avant 60 millions d'années, avec un affaissement du compartiment est par rapport à celui qui est à l'ouest. C'est-à-dire si vous voulez que le bassin de l'Arc est affaissé par rapport à la Camargue. Je schématise.

Monsieur DUBOUT

Oui, schématisez un peu...

Madame TERRIER

Donc ça, on a pu le prouver, on a pu le démontrer à travers des profils sismiques qui n'ont pas été montrés ici, et à travers l'interprétation de sondages qui donnent des profondeurs de terrain à différentes profondeurs.

Autre faille importante, c'est la faille de Salon-Cavaillon. Donc là, en violet, c'est une ancienne interprétation dans laquelle on prolongeait ce système jusqu'au Golfe de Fos. En fait, des travaux assez récents ont montré que dans la couverture datée de moins 10 millions d'années, cette faille n'avait pas eu de déformation significative dans les terrains. En plus, sa cartographie n'était pas telle qu'on l'imaginait il y a une vingtaine d'années. Donc le nouveau tracé est celui qui est mis en rouge. En fait cette étude a nécessité une analyse de plusieurs centaines de sondages. Elle s'appuie aussi sur plusieurs profils sismiques profonds. Donc ça, c'est une image qui nous est donnée des terrains géologiques en profondeur. Et là, on voit s'il y a des décalages ou pas, et selon les décalages, on arrive éventuellement à interpréter la présence de failles. Et ça, on le relie avec les sondages, les observations en surface des terrains, *et cætera*.

Donc là en rouge, vous allez voir un profil géophysique correspondant à ce que l'on supposait auparavant être le passage lié au passage de la faille de Salon-Cavaillon. Et en fait, on a vu dans l'interprétation de ce profil sismique qu'il n'y avait pas de déformation significative au niveau de la faille Salon-Cavaillon. Par contre, il y avait quelques déformations plus anciennes et là ce sont des traits rouges, des chevauchements qui avaient 60 millions d'années, plus liés à la mise en place de massifs comme l'Etoile, la Nerthe, *et cætera*. Mais c'étaient des traces d'accidents très anciens et qui ne sont pas actifs aujourd'hui. Donc ce type de données nous a permis d'arrêter la faille de Salon-Cavaillon, en tous les cas dans sa partie active, au nord d'Istres.

Une autre faille proche de l'Etang de Berre et des complexes industriels de Fos-sur-Mer, ce sont les failles dites inverses alpines. Donc là, elles sont liées à la compression alpine, qui fait chevaucher les blocs situés au nord, vers le sud. Donc vous avez les Costes, la Trévaresse. Celles-là, elles se voient assez bien sur le terrain quand on va observer les différentes formations dans le paysage. Par contre, il y en a deux autres qui sont notées ici, la Fare et Aix-Eguilles, où là, quand on va sur le terrain, on ne voit pas grand-chose. C'est ce que l'on appelle des failles masquées, qui n'ont pas encore débouché en surface. Par contre, l'interprétation, là encore de profils sismiques, donc d'image en profondeur des terrains, nous a montré que concernant un grand forage qui avait été fait à Eguilles, on avait un doublement de séries, c'est-à-dire la trace d'un bloc qui était venu sur un autre, et qui était attribuée à une faille dite d'Aix-Eguilles, au sud de la Trévaresse.

Bon après, s'il y a des questions, je pourrais me ré-exprimer.

Monsieur DUBOUT

Oui parce que...

Madame TERRIER

C'est-à-dire que comme je ne peux pas montrer les traits de loin, c'est difficile. En gros, depuis peu, on a montré qu'hormis la faille de la Trévaresse qui a donné lieu au séisme de 1909, dans la couverture, on avait d'autres failles du même type, qui pouvaient avoir été mises en place il y a

moins de 10 millions d'années, et qui pouvaient, comme celle de la Trévaresse, rejouer aujourd'hui pour donner des séismes équivalents à celui de 1909. Donc ça, c'est quelque chose de nouveau, ce sont des résultats de 2006. Auparavant, on limitait ces failles à celle de la Trévaresse. On disait : au sud, il n'y en n'a plus. Mais ça, c'est important. En termes de risques sismiques, maintenant on suppose que des déformations type Trévaresse, donc type 1909, peuvent arriver bien plus au sud. Donc là, au niveau des failles qui sont ici notées en rouge. Sur l'image d'avant, sur ce que l'on appelle les failles d'Aix-Eguilles, voire de la Fare. En tous les cas, Aix-Eguilles c'est celle qui est visualisée dans le profil sismique. Pour la Fare, on a des indices. Comme ici, vous voyez – les géologues comprendront mieux, et je crois qu'il y en a quelques-uns dans la salle...

Monsieur DUBOUT

Il y a quelques géologues dans la salle ?

Madame TERRIER

Il me semble. Sur cette image, ce sont des choses que l'on peut voir quand on va se balader dans la nature. On voit ici des terrains qui sont datés de quelques milliers d'années, et qui sont déformés. C'est-à-dire qu'il y a une faille...

Monsieur DUBOUT

Je crois qu'il faut que vous accélériez un peu, parce que sinon...

Madame TERRIER

On continue.

Monsieur DUBOUT

Voulez-vous un pointeur ? Mais c'est là qu'il faut pointer.

Madame TERRIER

Donc voilà. Donc là vous voyez toutes ces failles aujourd'hui qui sont supposées actives, qui font chevaucher les compartiments nord vers le sud. Donc ici vous avez la faille de la Trévaresse, la faille d'Aix-Eguilles, le sondage d'Eguilles qui a atteint environ 5 000 mètres et qui a recoupé par deux fois des terrains du même âge. Et puis ici vous voyez une rupture. Alors celle-là, elle est importante de photo. C'est une rupture qui est actuellement attribuée au séisme de 1909, et on a ici des terrains très récents, déformés par ces ruptures. Alors quand on est géologue, ce n'est déjà pas évident ; quand on ne l'est pas, ça l'est encore moins. Et ce genre d'indice est très très rare. Donc c'est pour cela qu'en sismotectonique, on s'appuie beaucoup sur les séismes, on s'appuie beaucoup sur les sondages, beaucoup sur l'interprétation sismique des profils. Et quand on peut observer cela... Parce qu'en plus de ça, c'est très rare qu'une faille débouche en surface. Donc ça nous

permet quand même de dater le taux de déformation d'une faille et son activité. Sa vitesse de mouvement.

Monsieur DUBOUT

Il va falloir que je vous interrompe pour laisser la parole à la salle. Avez-vous encore d'autre... ?

Madame TERRIER

Voilà. Donc toutes ces informations scientifiques que l'on a acquises depuis une dizaine d'années, finalement on a essayé de caractériser les failles, celles qui sont à proximité de Fos, avec la faille de la Fare, où on associe une magnitude proche de VI, la faille de Salon-Cavaillon qui reste avec une magnitude relativement faible si on prend une période de retour de quelques centaines d'années. Et l'Arlésienne, qui a un taux de sismicité très faible, avec une période retour de fort séisme qui serait de plusieurs milliers d'années.

Voilà. Donc tout ça va servir après.

Monsieur DUBOUT

Merci. Donc ce que je vous propose, s'il y a des géologues, ou des non géologues d'ailleurs dans la salle, c'est de poser des questions et à ce moment-là, vous préciserez dans les réponses.

Y a-t-il des questions après ce cours de géologie et de sismologie ? Il y a Monsieur Moutet. On va peut-être passer derrière d'abord, Monsieur Del Corso. Allez-y. Vous vous représentez.

Monsieur Marc DEL CORSO, habitant de Fos-sur-Mer

Marc Del Corso, Fosséen. Et puis j'ai fait quelques années d'étude de géologie, et j'ai participé notamment dans le cadre du débat public de GDF Cavaou en 2003 au soulèvement, si on peut parler avec des termes géologiques, d'un pan du voile sur ce problème de la sismicité dans le Golfe de Fos.

Monsieur DUBOUT

Dans le cadre de l'enquête publique. Il n'y avait pas eu de débat public. Vous avez dit débat public, mais c'est de l'enquête publique.

Monsieur DEL CORSO

Oui, tout à fait. Donc pour rappeler l'historique un petit peu, c'est qu'en 2003 on ne parlait pas du tout de ce problème-là dans le Golfe de Fos. Il s'est trouvé que sur une carte géologique de Marseille au 100 000, on a découvert cette faille tracée en pointillée, puisqu'elle n'apparaît pas en surface. Donc on a soulevé ce problème en 2003, et bizarrement, trois ans plus tard, en 2006, on a commencé à voir la faille se déplacer vers le nord. En 2006, je crois qu'elle s'arrêtait à Istres. Maintenant, elle s'arrête encore plus haut, 10 kilomètres plus haut, à Entressen, et elle part un petit Port-de-Bouc, le 25 novembre 2010

peu côté ouest. Il me semble quand même que dans les études anciennes du BRGM, il apparaissait notamment dans le tracé sud, du côté du Golfe de Fos, une première discontinuité qui était visible sur le terrain, une branche du tronçon sud de la faille de Salon-Cavaillon qui passe dans les étangs de Lavalduc et de Langrenier, avec pour argumentaire sur ce tracé une différence d'à peu près 10 mètres dans les séries sédimentaires de part et d'autre de ces étangs. 10 mètres d'altitude entre les couches sédimentaires. Et également un relevé du trait de faille dans le canal d'Arles à Bouc, et là on est à Port-de-Bouc, et ce n'est justement pas très loin d'ici, au niveau du stade de Port-de-Bouc pour ceux qui habitent la ville. Un relevé qui avait été fait dans les années qui précédaient la construction du Port Autonome. Et d'autre part, deuxième indice qui avait été relevé à l'époque, c'était des discontinuités au niveau des sondages. En géologie, on utilise des vibrations pour avoir des échos sonores dans le sol. Il apparaissait notamment une discontinuité importante au niveau du sous-sol de la Fossette. Ça avait permis à l'époque de tracer au moins en pointillé deux branches dans la continuité sud de la faille de Salon-Cavaillon, et dont une débouchait dans Port-de-Bouc, pile dans l'alignement de la terminaison de la Nerthe. Et je pense que ce tronçon de la faille de Salon-Cavaillon est quand même difficile à éliminer. Il explique notamment la terminaison abrupte de la Nerthe, mieux que la faille de l'Arlésienne à mon avis qui elle est quasiment connue. Et d'autre part, les discontinuités qui sont sous la Fossette, à quoi sont-elles dues ? Si on n'a plus la terminaison de Salon-Cavaillon, que sont ces deux discontinuités ?

Voilà. Première partie de la question, désolée, c'est toujours long avec les géologues.

Monsieur DUBOUT

Celle-là, vous ne l'oubliez pas. On répond tout de suite ou deuxième partie ? Alors allez-y.

Monsieur DEL CORSO

La deuxième partie, c'est sur l'activité sismique dans le Golfe de Fos. Il y a eu une étude en 1996 du BRGM sur de la microsismicité dans la zone industrielle. Ça a duré 18 mois, et je crois qu'une quinzaine de microséismes a été enregistrée dans ce temps-là. Dont un qui était suffisamment important pour faire un calcul du déplacement qui avait eu lieu au moment de ce microséisme en profondeur. Donc est-ce que les déplacements que l'on avait mesurés en 1996 ne correspondent pas à une partie de la faille qui est enfouie ?

Monsieur DUBOUT

Bien. Deux questions. Allez-y.

Madame TERRIER

Concernant les études sur la Crau et la Fossette, je pense que c'est en référence à une étude hydrogéologique sur la Crau qui avait été faite par l'équipe de Delry, *et cetera*. Donc ça, je connais bien ces travaux. Pour ce qui concerne le nouveau tracé de la faille active de Salon, ce n'est pas question de vouloir diminuer les longueurs des failles au fur et à mesure des enjeux. Pas du tout. Ça a été fait de façon la plus factuelle possible. Donc je connais cette étude de Delry and Co. Ce qu'il faut savoir, c'est que sous la Crau, donc là j'ai parlé du système de faille de l'Arlésienne, il y a toute une série de petites failles, qui sont visibles dans le miocène. Le miocène, ce sont des terrains qui

ont quand même plusieurs millions d'années. Là, on parle de failles actives. Donc là, les relier au système de failles de Salon-Cavaillon, aujourd'hui, en s'appuyant sur les sondages, en s'appuyant sur le retraitement et la réinterprétation du profil sismique pétrolier qui avait été fait dans les années 1980 et qui a été retraité en 2005 avec les nouveaux logiciels *et cætera*, on n'observe en surface, dans les terrains du miocène supérieur et *a fortiori* plus récents, aucune déformation significative de la faille de Salon-Cavaillon dans cette partie sud. Ce qu'il y a aussi, c'est que d'autres travaux en parallèle sont menés par le laboratoire de Saint-Charles sur la formation du bassin de l'Arc, au crétacé, *et cætera*, et qui actuellement présentent des schémas d'évolution entre la Camargue et l'Arc qui sont très différents de ce que l'on avait pu interpréter il y a de cela 20 ans, voire 30 ans, où on n'avait pas beaucoup de données.

Donc pour ce qui concerne la partie sud de la faille de Salon, dans sa partie active, c'est-à-dire aujourd'hui, est-ce qu'elle peut être active entre Miramas, pour simplifier, jusqu'à la mer, jusqu'à la pointe de la Nerthe ? Aucun élément ne permet de montrer son activité. On ne la voit pas dans les terrains. Elle n'a pas de déformation significative pour pouvoir la relier à quelque chose d'important dans les terrains miocènes, et encore moins dans les terrains quaternaires.

Après, en ce qui concerne la microsismicité, des petits séismes, c'est-à-dire de magnitude I, II voire exceptionnellement III, il y en a beaucoup en Camargue. Alors après, déjà pour les gros séismes, on a du mal à les relier à une faille, alors pour les tout petits séismes comme ça, c'est encore plus dur. La campagne d'enregistrement qui avait été faite à Fos, il me semble que c'était pour caractériser les sols. Que ce n'était pas spécialement pour identifier les failles actives. C'était pour caractériser la réponse des sols. Alors là, mes collègues sismologues, s'ils les ont reliés à une quelconque faille liée à la faille de Salon, je pense qu'ils n'avaient pas suffisamment les éléments pour après dire : voilà, c'est la faille...

Dans la couverture, il peut y avoir des petites failles qui jouent. Mais ça reste des séismes de très faible magnitude. II, III, ce n'est pas grand-chose. Si on a un séisme de magnitude III, en Crau, il n'y en a pas beaucoup sur les catalogues.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Bien autre question ? Il y a Monsieur Moutet. Monsieur Del Corso, vous voulez... A condition que ce soit une question rapide. Sinon, on n'en sortira pas. Avec une réponse rapide.

Monsieur DEL CORSO

Juste une remarque sur l'étude de 1996. L'étude de 1996 est bien une étude de suivi de l'activité de la faille de Salon-Cavaillon. Elle est reliée clairement au tracé que l'on supposait à l'époque. Ça a été fait par une dizaine d'industriels de mémoire, qui ont commandé cette étude au BRGM. D'autre part, ces micro-activités, on peut penser qu'il n'y aura pas de séismes importants, néanmoins, est-ce qu'à la longue on ne risque pas d'avoir des déformations de surface entre différents compartiments, notamment quand ces compartiments sont sous des installations industrielles, ou sous des réseaux ? Je pense aux différents *pipe-lines* qui partent en étoile autour de la zone de Fos. Et troisièmement, je ne comprends pas que l'on puisse arrêter une faille... On a vu dans les premiers schémas qui ont été montrés, énormément de failles qui sont posées sans être raccordées à aucune structure. Donc qui sont là comme des tronçons de failles. Et on n'a jamais les terminaisons précisément.

Je résume la question. Y a-t-il des possibilités de déformation en surface avec plusieurs microséismes consécutifs ? Et deuxièmement, peut-on arrêter une faille comme ça, au milieu de la Crau, sans qu'elle soit reliée à un autre système de faille ou à une autre discontinuité ?

Madame TERRIER

Quand vous regardez les cartes des failles sur une carte géologique, vous voyez qu'une faille peut s'arrêter à un moment donné. Après, c'est vrai que sa disparition, quand on va à une échelle plus précise, elle va s'exprimer sous forme de fracturation, que l'on appelle des systèmes de queue de cheval ou autres, des foisonnements de fractures. A cette échelle-là, on n'a pas représenté tout cela. Mais par contre, tous les réseaux de failles ne sont pas nécessairement liés les uns aux autres. A un moment donné, une faille, ça s'arrête par un réseau de petites fractures ou autre, mais ça s'arrête. Je vous invite d'ailleurs à consulter la thèse qui vient d'être soutenue en 2009 par le CEREGE, et où une étude confirme la cartographie qui est faite, avec une indication sur la très faible probabilité, voire l'inactivité du site...

Monsieur DUBOUT

Cette étude est disponible ?

Madame TERRIER

Cette étude est disponible, c'est une thèse publique bien sûr.

Monsieur DUBOUT

On pourra la mettre sur le site des débats. On essaiera de la récupérer pour la mettre sur le site, si vous pouvez nous donner les références...

Madame TERRIER

C'est la thèse de Stéphane Molieix, du CEREGE, qui justement précise depuis 10 millions d'années comment ont pu bouger les failles inverses, et les failles de la moyenne Durance et de Salon, et comment aujourd'hui on peut expliquer l'activité sismique.

Monsieur DUBOUT

Très bien. Question suivante, Monsieur Moutet.

Monsieur MOUTET

Oui, Monsieur Moutet, habitant de Fos-sur-Mer. Moi, je ne suis pas géologue, je ne suis rien du tout, je suis simple ouvrier, mais j'ai quand même de la mémoire, et je me rends compte de beaucoup de choses. A l'époque, en 2003, quand il y avait eu une enquête publique menée par Elengy et GDF de l'époque, cette enquête publique avait réalisé des systèmes de fondations qui

étaient sur une base sans sismicité aggravée. On a relevé le point. On a fait des estimations, nous, de failles. Et ce dont je suis sûr, c'est que Monsieur le Préfet de région de l'époque en a tenu compte. Ce n'est pas pour ce que nous avons dit, c'est parce que ça existait vraiment. Monsieur le Préfet a obligé la société Elengy à doubler ou tripler les pieux prévus à l'origine sur l'enquête publique, a obligé à doubler ou tripler les systèmes de ferrailage. Ce n'est pas pour rien. Je crois que s'ils ont eu six ou huit mois de retard dans leurs travaux, ce n'est pas pour rien, c'est parce qu'une faille existait vraiment. Aujourd'hui, cette faille, par l'opération du Saint-Esprit, elle disparaît.

Madame TERRIER

Ce n'est pas la même.

Monsieur MOUTET

Je le prends dans ce sens-là, parce que je ne suis pas scientifique, je ne suis pas géologue. Je vous le dis, je suis un ouvrier. Mais enfin, ça ne doit pas amuser les messieurs d'Elengy et de GDF, parce qu'à l'époque, ça leur a coûté vraiment de l'argent. Donc je ne comprends pas qu'aujourd'hui, on puisse dire véritablement qu'elle s'arrête au nord d'Istres ou au nord de Miramas. La faille qui existait, moi, j'ai plongé avec des plongeurs dans le Golfe de Fos. Il existe une faille. On m'a rigolé au nez en disant : mais ce sont les dragues de l'époque, qui venaient draguer les darses 1, 2 et compagnie. Je leur ai dit : allez la voir la faille, une drague, ça fait une fente dans le sol. Ça ne fait pas une seule cassure, avec un plateau continental, six mètres en bas un autre plateau. Donc je ne comprends pas que l'on puisse dire aujourd'hui : non, la faille s'arrête là-bas.

Voilà. Je constate ce que j'ai vu, et je sais que tout le long entre Fos et Istres, il y a des cassures comme ça, de l'état du sol supérieur. Et je ne comprends pas que l'on puisse dire qu'elles n'existent pas. Et les microséismes dont on parle, ils existent toujours à l'heure actuelle. Donc...

Monsieur DUBOUT

D'accord. On a bien compris. Je ne sais pas si c'est une question proprement dite. C'est une constatation. Ce que je peux dire de plus, c'est que cette constatation, au jour d'aujourd'hui, devra, si tant est qu'ils poursuivent, être prise en compte dans la construction et dans les projets qui seront développés par Elengy ici. C'est bien votre... je ne pense pas qu'elle appelle de réponse...

Madame TERRIER

Quand même, juste pour dire qu'en 2003, l'évaluation qui avait été faite sur le séisme maximum historique et le séisme majoré de sécurité qui est retenu pour le dimensionnement des installations. Le séisme le plus fort était positionné sur la faille de la Trévaresse. En 2005, on a acquis de nouveaux résultats, qui ont montré que des failles comparables à la Trévaresse – ce sont les failles que je vous ai montrées tout à l'heure – étaient situées plusieurs kilomètres au sud de la Trévaresse. Donc un séisme de 1909, il n'était pas mis à la distance Trévaresse – le site industriel, mais il était rapproché d'une vingtaine de kilomètres entre la faille potentiellement active et le site. C'est ça qui a fait que ça a nécessité de nouveaux calculs de dimensionnement. En plus de ça, c'est la réévaluation de la magnitude associée à ce site de 1909. Auparavant, on estimait à V.V la magnitude de 1909. En reprenant tous les enregistrements de l'époque, en fait, on a évalué la magnitude à VI.

Donc outre le fait que l'on a déplacé de plusieurs kilomètres vers le sud le séisme de référence, plus l'augmentation de la magnitude, c'est ça qui a fait qu'un certain nombre d'industriels ont été obligé d'apporter des paramètres nouveaux pour le dimensionnement de leur structure, plus importante qu'auparavant.

Sinon, autre information complémentaire, il va y avoir des profils sismiques au large de Fos, qui vont permettre de connaître un peu mieux la structure.

Monsieur DUBOUT

Ça va être fait quand ?

Madame TERRIER

Ce sont des choses qui sont actuellement en cours, ce sont des projets de recherche entre la fac Saint-Charles et le BRGM. Donc c'est dans la rade au large de Marseille, et puis après, jusqu'à la Camargue, où on a du mal à connaître la structure en profondeur.

Monsieur DUBOUT

Merci. Nous avons pris beaucoup beaucoup de retard. Ce que je vous propose, c'est que nous passions à la table ronde maintenant, quitte à ce que vous puissiez poser des questions. Comme Monsieur et Mesdames vont rester dans la salle, éventuellement on pourra leur demander de reprendre la parole.

Merci.

4. Table ronde

Monsieur DUBOUT

Et je vais demander donc à la table ronde, c'est-à-dire à Messieurs Blanc, Spagnulo, Fontaine et Grino de bien vouloir monter sur scène.

Bien alors tout à l'heure, je vous ai dit les enjeux routiers, qui sont des enjeux majeurs, qui sont des enjeux de ce qui permet d'alimenter le port côté terrestre. Et donc, les personnes ici présentes sont concernées par ces enjeux. Alors dans le cadre des interventions, les premières questions, je pourrais peut-être les poser à Monsieur Blanc. Quelle est la vision de la DREAL, quels sont les enjeux en termes de circulation routière, en termes de desserte du Port pour vous ?

Monsieur Philippe BLANC, responsable d'opération desserte du GPMM au service transport infrastructures à la DREAL

Je vous propose de faire une petite présentation de ces enjeux de transport routier pour l'Etat. Si on peut mettre les transparents...

Une présentation rapide en trois parties. Quelques généralités au début sur le réseau routier national. Quelques éléments d'état des lieux sur les infrastructures routières autour de la ZIP de Fos-sur-Mer. Et enfin la présentation des projets que l'Etat porte pour mieux desservir cette zone industrielle.

Donc le réseau routier national. Vous le savez, l'Etat est compétent en matière routière depuis toujours, mais son domaine d'intervention n'a cessé de se réduire. La dernière évolution importante remonte à 2007 avec une deuxième vague de décentralisation qui faisait suite à celle des années 1980, et qui a conduit à faire évoluer le réseau national de l'image que vous avez à gauche à celle de droite, qui maintenant ne représente à peu près que 12 000 kilomètres de routes nationales, auxquels il faut ajouter 8 000 kilomètres d'autoroute concédés.

Aujourd'hui, dans l'organisation actuelle des services routiers de l'Etat, il faut retenir que la maîtrise d'ouvrage au plan local est assurée par les DREAL. Les DREAL, ce sont les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Ce sont des services déconcentrés du Ministère de l'écologie créés en 2009.

Concernant tous les projets routiers sur ce réseau que je vous ai présenté, en termes de programmation et de financement, jusqu'en 2008, toutes ces opérations faisaient l'objet de volets routiers des contrats de plan Etat-Région, ce que l'on appelait les CPER. Et les projets routiers que vous avez connus et qui sont encore en réalisation aujourd'hui, émergent au contrat de plan Etat-Région PACA de 2000-2006. Donc ça, c'est la situation avant 2008.

Après 2008, et notamment avec la mise en place du Grenelle de l'environnement, l'Etat a revu son mode de programmation de financement des projets routiers, en opérant une distinction importante entre les opérations qui relèvent d'interventions sur un réseau existant, pour améliorer ses caractéristiques et notamment traiter des problèmes de sécurité, d'engorgement, de fluidité, et d'un autre côté, les opérations beaucoup plus structurantes qui apportent des capacités nouvelles.

Tout ce qui concerne les opérations sur le réseau existant relève désormais de ce que l'on appelle le PDMI, programme de modernisation d'itinéraires, qui est donc un outil de programmation établi au niveau régional, sur une période de 5 années. Donc en 2008 a été mis en place un PDMI pour la région PACA, que je présenterai tout à l'heure, valable pour la période 2009-2014.

Pour les projets structurants devant apporter une capacité nouvelle, en application des principes du Grenelle de l'environnement, il a été décidé de les programmer au niveau national, sous la forme d'un schéma national des infrastructures de transport, qui est un schéma multimodal, qui met en concurrence les différents modes de transport, et programme à une échéance 2020-2025 les principales infrastructures de transport qui seront réalisées à l'initiative de l'Etat.

C'étaient des généralités sur la politique routière de l'Etat. Je passe maintenant à quelques états des lieux des infrastructures routières autour de la ZIP de Fos-sur-Mer. Quelques rapides rappels historiques pour dire qu'en matière routière, il y a une époque importante, qui sont les années 1970 avec la mise en place de la ZIP de Fos-sur-Mer. Elle est accompagnée d'un prolongement de l'A55 jusqu'à Martigues, qui a fait l'objet aussi de la création de la route nationale 1569 entre Istres et Miramas, qui venait doubler l'ancienne nationale 569. Il y avait aussi à l'époque un projet plus global et plus ambitieux de faire un couplage autoroutier au sud de l'étang de Berre, donc en prolongeant l'A55 jusqu'à l'A54 au niveau de Salon. C'est ce que l'on a appelé à l'époque le projet A56, qui a été abandonné par l'Etat.

Donc je suis désolé, ce n'est pas très lisible, mais c'est une cartographie du réseau routier actuel, avec différents codes couleur où on voit à la fois les autoroutes, qui sont de la compétence de l'Etat – A55, A7 – le réseau routier national – principalement la national 568, qui part en prolongement de l'A55 et qui remonte jusqu'à Arles, et la national 569 ou 1569 qui part de la ZIP de Fos-sur-Mer et qui remonte en haut. Autour de la ZIP de Fos-sur-Mer, voilà à quoi se résume le réseau national. Toutes les autres routes relèvent d'autres collectivités, notamment le Département – ici la départementale 268 – voire le Port, puisqu'à l'intérieur de Fos-sur-Mer, puisque suite à 2007, certaines routes nationales ont été transférées en compétences au GPMM.

Alors, ça c'est une carte un petit peu générale. Si on fait un zoom sur la situation actuelle du réseau routier de desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer, là on retrouve l'autoroute A55 qui s'arrête à Martigues, l'A7, et l'A54 au nord. Et on constate rapidement que la ZIP de Fos-sur-Mer n'est pas connectée au réseau autoroutier. Et donc pour accéder à la ZIP, pour passer de la ZIP de Fos-sur-Mer au réseau autoroutier, sur deux des trois axes de l'hinterland du Port, il y a un certain nombre de problèmes. En direction de Marseille, donc là on a la ZIP de Fos-sur-Mer, quand on veut aller de la ZIP à l'A55, on doit emprunter la RN 568 qui longe Fos et qui traverse les zones agglomérées de Port-de-Bouc et de Martigues.

Dans l'axe sud-nord en direction du couloir Rhodanien, pour passer de la ZIP de Fos-sur-Mer à l'A54 et ensuite surtout à l'A7 et au couloir rhodanien, l'itinéraire constitué par la RN, soit 569 soit 1569, est une 2x2 voies qui traverse au nord le centre-ville de Miramas.

Donc le constat est qu'effectivement aujourd'hui cette importante zone industrielle est très insuffisamment desservie au plan routier. Là, c'est par les mots ce que je vous disais. En plus de ça, des éléments de trafic. Sur le réseau que je vous ai présenté, on constate un trafic routier relativement important. Le plus important est sur la 568 où – ça, c'est le comptage 2007 – on avait à peu près 45 000 véhicules/jour qui transitaient, et ensuite sur la 568, en direction d'Arles, à peu près 24 000 véhicules, et environ 20 000 véhicules/jour sur l'A569. Bien évidemment, ce qui caractérise aussi ces trafics, c'est une part très importante de poids-lourds.

Donc en réponse à ce constat, l'Etat a un certain nombre de projets, qui répondent à des principes concernant la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer. Le principe est de maintenir un accès à la ZIP à partir de deux points d'accès : au nord le carrefour de la Fossette et au sud le carrefour Saint-Gervais. D'organiser cette desserte selon un réseau rayonnant depuis le port vers les trois axes de son hinterland. Et en accompagnement de cette politique, la volonté de créer les conditions pour que l'important trafic de transit que l'on constate aujourd'hui au sud, sur la 568, puisse être reporté au nord, sur un itinéraire A7-A54.

La mise en musique de ces principes se fait à travers des projets. Donc des projets qui relèvent à la fois du PDMI et du SNIT. Le PDMI de la région PACA, qui est valable pour la période 2009-2014, ce sont 27 opérations sur l'ensemble de la région, qui sont évaluées à un montant globale de 390 millions d'euros, pour lesquelles l'Etat s'est engagé à apporter 175 millions. Et donc sollicite les participations financières des autres collectivités à hauteur de 215 millions. C'est la globalité du PDMI sur l'ensemble de la région PACA.

A l'intérieur de ce programme d'opérations, 4 concernent directement la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer : la déviation de Miramas, le contournement de Martigues-Port-de-Bouc et le réaménagement du carrefour de la Fossette et du carrefour Saint-Gervais. Ensuite au titre du schéma national des infrastructures de transport, qui est un outil de planification un peu en retard par rapport au PDMI puisque ce schéma n'est toujours pas sorti, donc on a connu un avant-projet qui a été

rendu public cet été, et qui retient le principe de la liaison Fos-Salon. Donc ce sont les opérations, et je vais vous les présenter sur cette carte. Donc ici la déviation de Miramas, sur l'itinéraire 569-1569. Là la déviation de Martigues-Port-de-Bouc. Ensuite les réaménagements du carrefour de la Fossette ici et du carrefour Saint-Gervais là. Donc ça, ce sont les opérations propres au PDMI en bleu. Ensuite, au SNIT, on a la liaison Fos-Salon. J'ai un détail pour chacune de ces opérations.

Monsieur DUBOUT

Il faut que vous accélériez.

Monsieur BLANC

La déviation de Miramas. C'est la création d'une section neuve d'à peu près trois kilomètres en 2x2 voies entre le boulevard Aubanel et le secteur de Toupiguières. Aujourd'hui, on est en phase de préparation de l'enquête publique que l'on doit mener en 2011 avec une DUP attendue en 2011 et des travaux prévus entre 2013 et 2015.

Le contournement de Martigues – Port-de-Bouc est un projet plus important puisque ce sont 7,7 kilomètres de voies nouvelles à créer entre le vallon du Pauvre Homme à Martigues, en traversée de Port-de-Bouc, et en terminaison au niveau de Fos-sur-Mer. Donc c'est une opération pour laquelle on espère faire la concertation publique et l'enquête publique en 2011. Une DUP et les acquisitions foncières en 2012-2013 pour des premiers travaux en 2014.

Les réaménagements des carrefours de la Fossette et de Saint-Gervais, donc là je n'ai pas de plan parce que ce sont des opérations qui sont très en amont. Je rappelle simplement les objectifs : améliorer les conditions de sécurité et de fluidité au niveau de ces points d'accès qui sont essentiels pour le GPMM, et par ailleurs, au niveau du carrefour de la Fossette est prévue l'aménagement d'une aire de contrôle pour les poids lourds. Ces opérations plus modestes sont aujourd'hui évaluées à 4 millions d'euros chacune au titre du PDMI. Et on envisage les travaux entre 2013 et 2014.

Et pour finir, la liaison Fos-Salon, qui elle relève du SNIT, qui consiste à créer un itinéraire autoroutier d'à peu près 25 kilomètres entre la ZIP de Fos-sur-Mer et l'A54, dont le tracé aujourd'hui n'est pas déterminé. Ce qu'il faut retenir, c'est que si cette opération est inscrite au SNIT, elle fera vraisemblablement l'objet d'un débat public et donc à ce stade, on n'a pas plus d'information tangible sur le tracé potentiel de cette voie, si ce n'est peut-être dans la partie centrale, puisqu'à l'époque quand la 1569 a été aménagée, elle avait été conçue pour pouvoir être doublée à terme. Et donc peut-être accueillir une partie de cette liaison Fos-Salon.

Voilà rapidement présentés les projets.

Monsieur DUBOUT

Très bien. Attendez. Monsieur Raimondi. Mais après, je vous propose que l'on passe aux autres. Sinon, on ne va pas en terminer. Allez-y.

Monsieur RAIMONDI

Je vais aller très très vite. Il faut que l'exposé soit complet. Vous avez entendu beaucoup de choses. La première chose : l'Etat n'a plus la compétence. Non : l'Etat s'est débarrassé de ses compétences. Premièrement. D'accord ? Et nous a laissé des réseaux dans un état lamentable.

Deuxièmement, on annonce des sommes. Vous avez entendu ? 390 millions d'euros : l'Etat va mettre 170 millions d'euros. L'Etat n'a pas un kopeck sur ces 170 millions et réclame aux collectivités territoriales qui ont récupéré un certain nombre de compétences de faire le reste et d'avancer l'argent. Il n'y a pas d'argent au bout.

On entend parler du rond-point de la Fossette, on entend parler du rond-point... 4 millions d'euros ! Pour les spécialistes, ça ne représente rien. C'est-à-dire que l'on va faire semblant de faire quelque chose. Avec 4 millions d'euros, sur le rond-point de la Fossette, vous ne faites rien. Rien de rien. Et vous avez vu aussi que tout s'arrête à Fos. C'est-à-dire qu'on fait un joli rond, on dit : ça c'est la ZIP. Et puis vous voyez, toutes les routes arrivent à la ZIP. C'est ce que vous disiez tout à l'heure en introduction. La tenaille est bien là, et au bout du compte, on entend parler de promesses. Mais, ce que je remarque, c'est que l'Etat décide. Mais où est la concertation dans ce qui est présenté là ? Il n'y en a pas. L'Etat a décidé qu'il faisait comme ça, comme ça, que lui paierait et que les populations se tairaient. Voilà ce qui est présenté aujourd'hui. Il n'y a pas eu effectivement la moindre écoute de ce que les élus ont dit depuis bientôt 30 ans sur ce secteur. Et il faut le dire. Il faut que vous l'entendiez. Vous l'entendez pour la centième fois. Je sais que vous vous en foutez. Je vous l'ai dit déjà des centaines de fois. Mais c'est ça la réalité. Voilà ce qu'on nous présente ce soir.

Monsieur DUBOUT

Merci Monsieur le Maire. Je vous propose que l'on passe aux autres intervenants. Le suivant est le Conseil général, ensuite le Port, on descend au fur et à mesure, et puis les riverains. Je vous passerai la parole, c'est promis, Monsieur Meunier. Monsieur Spagnulo.

Monsieur Michel SPAGNULO, Directeur des routes du Conseil général

Merci. Bonsoir à tous. Je vais vous présenter effectivement, parmi les compétences du Conseil général, il y a aussi des compétences routières. Et le Conseil général lui, est compétent pour 3 040 kilomètres de route dans les Bouches-du-Rhône. C'est quand même un kilométrage très élevé. Des routes départementales très variées, qui vont de petites routes qui desservent la campagne, où il y a très peu de véhicules, quelques centaines, parfois 100 ou 200 qui circulent, jusqu'à des itinéraires très importants, qui vont jusqu'à 90 000 véhicules par jour. C'est le cas de la départementale 9 qui est entre Aix et Vitrolles.

L'itinéraire qui nous intéresse aujourd'hui est aussi particulier, historiquement particulier parce que ça fait partie, ça a été évoqué tout à l'heure par Monsieur le Maire de Fos, mais aussi par le représentant de la DREAL, ça fait partie d'un héritage. C'est un héritage que l'Etat nous a confié le 1^{er} janvier 2006, parmi les 350 kilomètres de routes nationales d'intérêt local qui ont été déclassées pour être remises au département, il y avait la 268. Donc c'est effectivement l'itinéraire qui va aujourd'hui de la Fossette jusqu'à Port-Saint-Louis. Et donc c'est un peu une antenne. Une antenne très particulière, parce qu'elle est un peu en cul-de-sac, on ne peut pas dire qu'elle débouche. Au-delà, c'est la Camargue. C'est la D35 vers Arles. C'est un itinéraire naturel pour Arles, même si

peut-être il y aura des questions tout à l'heure dessus. C'est essentiellement un cul-de-sac, qui a deux fonctions essentielles : désenclaver Port-Saint-Louis, parce que c'est l'itinéraire naturel pour les gens de Port-Saint-Louis, pour sortir de leur commune, mais aussi c'est la desserte de tout le bassin de la ZIP. Donc cette route départementale, je vais la détailler un peu plus. Elle part de la Fossette, avec une plateforme relativement large, qui est d'environ 16 mètres, qui permet trois voies de circulation – vous avez la photo ici – et qui va ainsi jusqu'au relais. Et au-delà du relais, c'est une plateforme un peu plus étroite, qui fait 11 mètres de large, qui va jusqu'à Port-Saint-Louis. C'est une route qui aujourd'hui, c'est important de le dire, est en très mauvais état structurel. Vous allez voir que ça va avoir un impact sur notre action. Donc trois voies de circulation dans la première section, deux voies de circulation au-delà du relais.

Alors sa caractéristique principale va être les trafics. Pas les trafics totaux. Encore une fois, on constate aujourd'hui 21 000 véhicules/jour dans la première section jusqu'au Relai, et 16 000 dans la seconde section jusqu'à Port-Saint-Louis. Ça a l'air d'être des chiffres importants. C'est relativement important. Je vous ai dit tout à l'heure que certaines routes départementales dans les Bouches-du-Rhône allaient jusqu'à 90 000 véhicules/jour. Ce n'est pas la caractéristique de cette voie. La caractéristique de cette voie, ce sont les poids lourds. Et effectivement, il y a des chiffres extraordinaires, puisqu'il y a 6 000 poids lourds aujourd'hui en 2010 comptés dans la section entre la Fossette et le Relai, et on en a encore 4 500 au-delà, jusqu'à Mât-de-Ricca. Donc ça, c'est une caractéristique tout à fait particulière, puisque ça veut dire que le taux de poids lourds est de 30 %. Et ça, ça va avoir des impacts dans la façon dont la route vit au quotidien. Ça va d'abord avoir un impact sur les structures de chaussée. Ce sont des choses que vous ne voyez pas toujours, si ce n'est lorsque vous dites : elle est déformée la route. Pour les techniciens, c'est quelque chose de très important. C'est le poids lourd qui abîme les structures de chaussée, et ça a un coût très important en matière de maintenance. Ça a aussi un impact très important en termes de nature de trafic. Et donc quelque part, quand on va mélanger ces 6 000 poids lourds avec les 15 000 véhicules ordinaires, des problèmes de vie au quotidien, des problèmes de sécurité se posent. Si on regarde aujourd'hui un peu plus ce qui pourrait se passer et là, c'est vrai que ce sont des projections qui vont peut-être faire peur, mais qui sont à prendre avec un peu de recul, puisqu'en fait ces projections sont faites sans connaître exactement ce qu'il va se passer demain sur le GPMM. Et il est certain qu'il va falloir que l'on affine l'avenir du GPMM, ce que l'on veut faire de ce secteur, pour approcher ce qu'il va y avoir en termes de circulation demain sur cette route, et donc du coup comment il faut qu'on l'aménage pour répondre aux besoins. Cette route, mais aussi éventuellement les autres routes. On a évoqué les ex-541, 542, 543 qui desservent l'est de la ZIP. Effectivement, elles auront un rôle important demain si on a envie de bien desservir cette zone. Ça ne peut pas être que la 268 qui peut à elle seule desservir cette zone.

Alors quand on se projette comme ça, on s'aperçoit que dans dix ans – ce n'est rien dix ans – on a 15 000 véhicules de plus, qui se rajoutent à 21, et 2 800 poids lourds de plus, qui se rajoutent aux 6 000. Dans 20 ans, bon 20 ans quand même, c'est du moyen terme, on a 20 000 qui se rajoutent aux 15 000 qui se rajoutent aux 21 000, et on a 2 600 qui se rajoutent aux 2 800 et aux 6 000. La seule évolution relativement naturelle du trafic nous donne ces chiffres-là malgré les hypothèses de report de trafic sur d'autres modes de transport. Donc ce sont quand même des chiffres colossaux qu'il faut prendre en compte dès aujourd'hui.

Alors c'est vrai que quand on regarde aujourd'hui les problèmes que l'on a sur cette voie, on constate quoi ? On constate d'abord qu'il y a un problème d'insécurité. En particulier aux carrefours. Il y a un certain nombre de carrefours vraiment très caractéristiques : il y a le Tonkin, le Relais, le Caban, Mât-de-Ricca ; les Bannes heureusement Dieu Merci, pour le moment ça se passe

bien. Il y a un certain nombre de carrefours sur lesquels on constate des accidentologies relativement élevées par rapport à ce que l'on peut trouver ailleurs, dans des circonstances non pas comparables, parce que c'est une route exceptionnelle de par le taux de poids lourds, mais par rapport au taux de trafic. On trouve quand même là des problèmes tout à fait particuliers.

Qu'est-ce qu'on constate aussi ? Je vous l'ai dit, chaussée très dégradée. Elle nous a été donnée en 2006 en très mauvais état, je ne reviendrai pas là-dessus, tout à l'heure Monsieur Raimondi en a dit assez comme ça. Je pense. Mais surtout aujourd'hui avec ce trafic qui continue, on atteint des niveaux de faiblesse dans les chaussées très importants. Et ensuite, on a une exploitation sous chantier qui est extrêmement difficile. A tel point qu'aujourd'hui, on n'intervient plus au quotidien sur cette voie. Hormis pour boucher les trous, parce que ça, c'est la sécurité qui est en jeu, que l'on fait de nuit, on n'intervient plus. Parce que chaque fois que l'on intervient, ça pose un problème énorme en termes de bouchons. Donc aujourd'hui, et d'ailleurs le Port est très vigilant, chaque fois qu'il y a un chantier, on essaye de se parler le plus en amont possible, de se prévenir, mais tout de suite on constate que ça devient très tendu, on se téléphone. Et je me souviens d'un certain nombre de conversations en direct avec les responsables du port qui étaient très inquiets de ce qu'il y avait sur cette voie. Cette voie aujourd'hui est extrêmement insuffisante. On est totalement en dessous des capacités normales qu'on devrait pouvoir lui donner. Donc il y a une insuffisance et il va falloir que l'on intervienne.

2006, c'est hier pour le Département. Quatre ans, ce n'est rien pour une histoire de route. Donc on commence à prendre en compte sa dimension, ses dimensions et ses problématiques, et d'ores et déjà, on a une idée de ce qu'il faudrait faire pour pouvoir résoudre ces problèmes. Alors il faudra l'affiner. Ce que je vais vous montrer, c'est à affiner. A affiner en particulier avec des études prospectives sur le devenir du Port, l'organisation du Port, ne serait-ce que pour confirmer les échanges et éventuellement les aménager différemment. Mais d'ores et déjà, on a une petite idée qui consiste à dire qu'aujourd'hui, vu le niveau de trafic, vu le niveau de poids lourds, il faut effectivement mettre à 2x2 voies entre la Fossette et Mât-de-Ricca. Il faut à tout prix que l'on reprenne tous les carrefours pour les rendre sûrs. Ça ne veut pas dire les niveler, ça veut dire les rendre sûrs pour que les échanges se fassent en sécurité. Donc il faudra que l'on reprenne l'ensemble de tous les carrefours. Il va falloir aussi que l'on prenne en compte des choses qui légalement doivent être prises en compte. Ça peut faire parfois sourire, mais les modes doux, même sur cette voie, méritent attention, et devront être pris en compte. C'est un enjeu important, et donc c'est l'occasion de ces travaux de prendre en compte la totalité des problèmes de modes doux, mais aussi de déplacement en matière de transports en commun, parce que ça peut être une réponse pour un certain nombre d'usagers, pour pouvoir se déplacer. Et puis ensuite, même si encore une fois les véhicules légers ne sont pas le problème, je pense que l'intermodalité aujourd'hui, et le fait qu'il faille essayer de retrouver ne serait-ce qu'une offre de trafic attractive pour les transports en commun, il faut qu'on prenne en compte dès la conception, dès nos études cette problématique.

Bien entendu, il y a aussi un petit problème particulier qu'il va falloir que l'on intègre, ça montre bien qu'on ne peut pas tout imaginer aujourd'hui, c'est que sur la darse 2, il y a un projet de traversée. Il faudra aussi que l'on intègre ce projet-là, qui est aujourd'hui mal connu. Et puis bien sûr, cette voie-là ne sert à rien si elle n'est pas raccordée au réseau et au réseau national. C'est ce qui vous a été expliqué. Et bien entendu, il faudra aussi que l'on tienne compte ici de ce qui va être fait à la Fossette, à terme, lorsque la Fossette aura été bien étudiée, donc fera en sorte de raccorder sur cet aménagement.

Ça, je vais maintenant vous faire un peu peur. Tous les projets routiers sont des projets difficiles. Ce sont des projets qui demandent beaucoup d'études. Des études d'abord préliminaires, des études

techniques, de comment concevoir une route. Ça demande des investigations. Ensuite, ça demande des autorisations réglementaires qui passent par des enquêtes publiques. Tout à l'heure on a évoqué une enquête de DUP. Ce sont des enquêtes qui nécessitent aussi des dossiers d'impact. On est là, on parle d'environnement depuis tout à l'heure. On est dans des zones effectivement où il y a des enjeux et donc il est normal qu'ils soient pris en compte et donc étudiés. Et puis ensuite, il y a des problèmes fonciers tout simplement. Il faudra prendre en compte l'ensemble du foncier disponible pour élargir. Qui dit élargissement dit bien entendu un impact sur le foncier. Et tout ça nous amène relativement loin. Je dis relativement, parce que quand même, c'est un planning, il faut que vous sachiez, très serré pour un projet routier. 2016-2017.

Alors 2017 c'est dans 7 ans. Aujourd'hui, on rencontre au quotidien des problèmes sur cette voie. Le département s'engage de façon volontariste dans ce planning. D'ores et déjà, il a décidé d'y consacrer non seulement de l'énergie mais aussi beaucoup d'argent. Je vous laisse juge de la somme qui est en haut : estimation grossière puisqu'effectivement on en est encore aux prémices de cette étude : 40 millions d'euros. Ce sont des sommes colossales pour un Département, qui a beaucoup d'autres routes à financer ailleurs. Je vous ai parlé tout à l'heure de 3 040 kilomètres de routes. Il y a beaucoup d'endroits où il y a des problèmes. 40 millions, c'est une somme colossale pour un budget routier. Pour vous donner une idée, c'est quasiment un an de budget routier. Il y a encore beaucoup d'autres projets à faire. Donc voilà, c'est un projet ambitieux. Alors 2017 ce n'est pas tout de suite. Aujourd'hui, on a au quotidien des problèmes, en particulier de sécurité. La sécurité est un impératif pour le Département. Le Président a dit : il faut que tout de suite on puisse intervenir, ne pas laisser la situation continuer à se dégrader, et en particulier s'intéresser à la sécurité. Donc essayer d'intervenir tout de suite sur les carrefours. Je vais vous montrer tout à l'heure ce que ça veut dire. Essayer de les sécuriser, de les améliorer.

Et aussi bien sûr sur la chaussée, pour deux aspects. Premièrement parce que c'est aussi la sécurité de boucher des trous, et parce que cette chaussée, si on n'intervient pas, elle va se dégrader de plus en plus vite. Et il arrivera un moment où on ne pourra pas faire autrement que de faire les travaux. Donc il vaut mieux faire du préventif que du curatif, d'abord ça coûte moins cher, puis c'est moins perturbant pour la circulation. Donc il y aura effectivement une intervention urgente à faire sur les structures de chaussée pour pouvoir lui donner les caractéristiques qui lui permettent de supporter le trafic, mais aussi qui permettra de ne pas avoir à intervenir au quotidien, et de ne pas perturber le trafic. Donc à très court terme, l'idée est d'intervenir tout de suite. Ça représente donc des aménagements carrefour, dont le Relai. Le Relai, aujourd'hui, c'est une mer de bitume, avec des îlots partout, comme on en faisait dans les années 1970. Je ne critique pas ce qui l'ont fait, je faisais la même chose dans les années 1970. C'est dépassé. Il faut aujourd'hui donner des caractéristiques beaucoup plus lisibles, pour que l'utilisateur comprenne mieux comment ça fonctionne. C'est assez bien adapté ici, mais le carrefour giratoire n'est pas une solution que l'on peut plaquer partout. Il est bien adapté ici, voilà le type d'aménagement que l'on fera. Et puis on le fera dans un délai très court, parce que l'idée c'est ça. Et dès l'année 2011, les premiers travaux commenceront, fin 2011 comme vous pouvez le voir sur le planning. Ce revient quand même à des travaux de 14 millions d'euros, qui s'ajoutent aux 40 qui viendront après. Ce sont des sommes colossales pour une remise à niveau de voie.

Voilà en quelques mots. Cette route très particulière, l'action du Département : l'aménager pour résoudre les problèmes, on va dire, à moyen terme. Parce que c'est long d'établir ce genre de projets et d'intervenir. Mais à très court terme, dès l'année 2011, des travaux qui permettent d'assurer la sécurité et l'exploitation je dirais la plus fine possible de cet itinéraire. Voilà ce que je peux vous apporter comme élément.

Monsieur DUBOUT

Merci. Alors maintenant je voudrais demander à Monsieur Grino. Il ne faut pas oublier que si un port est un point d'accueil des bateaux, c'est aussi un point d'accueil terrestre des marchandises. Et donc l'enjeu se trouve aussi bien du côté de la terre que du côté de la mer. Quel est le regard que vous avez sur votre desserte et sur les liaisons internes au GPMM ?

Monsieur Jean-Marc GRINO, Chef du département environnement et aménagement GPMM

En ce qui concerne le volet routier, en tant qu'aménageur de la ZIP, le port se positionne à deux niveaux. Il y a un premier niveau qui est toute la connexion de la zone industrialo portuaire au réseau routier, notamment au réseau routier national, mais aussi bien entendu au réseau routier du Conseil général. Et puis un deuxième volet qui est, en tant qu'aménageur, nous avons la responsabilité de l'évolution et de l'adaptation du réseau portuaire proprement dit, puisque dans la foulée du transfert de compétences sur les routes nationales vis-à-vis du Conseil général, le Port a aussi hérité sur la ZIP de ce que l'on appelle aujourd'hui les routes portuaires 544, 545 et 546. Donc là aussi, nous avons un certain nombre de responsabilités en tant qu'aménageur. Donc sur le premier volet à savoir les projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage en particulier l'Etat, nous passons demain au Conseil de surveillance une proposition d'actualisation de la stratégie routière du Port. Et la stratégie routière du Port est de favoriser et de participer sur les projets qui améliorent les conditions de connexion de la zone industrialo-portuaire au projet. Donc il y a demain le passage de propositions d'accord de financement, à la fois sur le projet de déviation de Miramas, dont a parlé Philippe Blanc, mais également sur deux projets importants pour nous puisqu'ils sont effectivement les portes d'entrée nord et sud du Port, à savoir les deux carrefours, de la Fossette et de Saint-Gervais. Donc globalement, c'est un investissement, une participation financière du Port qui est proposée pour un montant global de 13 millions d'euros. Et on passe aussi le principe d'un accord du Port pour une participation financière sur la déviation de Martigues – Port-de-Bouc, mais sans donner de chiffre dans la mesure où nous attendons d'avoir plus de précisions sur le montant de ce projet lorsqu'il aura été définitivement élaboré. Donc globalement, on a idée quand même d'un effort conséquent du Port pour participer à tout ce qui permet de faciliter les connexions.

Le deuxième volet, c'est donc encore une fois en tant que gestionnaire de réseau routier, on a globalement 75 kilomètres de routes à gérer sur la ZIP de Fos. Aujourd'hui, on a des adaptations qui sont liées à la réalisation d'un certain nombre d'aménagements. Dans le cadre de 2XL, il y a le carrefour de Mât-de-Ricca que l'on a ensuite prolongé avec la réalisation de plusieurs giratoires. Donc dans ce domaine, ce que nous visons surtout, c'est la sécurisation du réseau routier et des usagers pour tenir compte en particulier de la forte proportion de poids lourds dans le trafic que connaît ce réseau routier. Demain passe aussi par exemple à ce titre au Conseil de surveillance du Port, l'aménagement du carrefour et de l'accès à la presqu'île du Cavaou pour un montant de 5 millions et quelques. Et nous passons également quelque chose que la zone de la Feuillane. Ça veut dire que globalement demain, ce sont 13 millions d'euros déjà déterminés sur le PDMI, ce sont à peu près 13 à 14 millions d'euros autour de la zone de la Feuillane et du Cavaou, et c'est un accord de principe sur une participation au financement de la déviation Port-de-Bouc. Donc voilà globalement aujourd'hui ce que nous avons un peu sur la table en termes d'actualisation de la desserte routière, et qui est proposé à la validation du Conseil de surveillance. Après, il y a toute une série d'actions qui sont des actions beaucoup plus classiques de petit ou de gros entretiens comme aujourd'hui. Ça fait partie de la responsabilité du Port.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Maintenant, je vais demander à Monsieur Fontaine, c'est-à-dire qu'il n'y a pas que les usagers de la route en tant que tels, il y a ceux qui supportent la route autour. Et Monsieur Fontaine, vous êtes le Président de l'association de défense des riverains de la RN 568.

Monsieur Yvon FONTAINE, Président de l'association de défense des riverains de la RN 568

Alors je me présente : Fontaine Yvon, Président de l'association de défense des riverains de la RN 568. Je vais répondre aussi au Monsieur des services de l'Etat, et aussi à Monsieur Cracowski. Je ne sais pas s'il est là...

Monsieur DUBOUT

Non, c'est un autre débat ça.

Monsieur FONTAINE

Ça ne fait rien. Monsieur Cracowski, lors de la réunion à Fos, il m'a fait bondir parce qu'il m'a dit que l'engagement de l'Etat était sans ambiguïté. Je fais un petit récapitulatif de notre situation.

En 1979, construction des habitations le long de la départementale 568 entre Saint-Gervais et les Vallins. En 1988, rehaussement de la chaussée de 1,2 mètre, puis passage de la route à 4 voies ; elle devient nationale. Le 31 décembre 1992, une loi cadre votée par le parlement fait état d'une norme qui fixe à 60 décibels le bruit acceptable pour les habitants concernés par les nuisances venant de la route ou du rail. Des pointes de bruit allant jusqu'à 88 décibels sont enregistrées. A l'extérieur de nos maisons et dans nos jardins, c'est invivable. 1998, début des premières démarches concernant la création de l'association de défense des riverains. Le 24 mars 1999, courrier au premier ministre de l'époque qui transmet nos réclamations au ministre des transports, sans réponse à ce jour. Le 27 mai 1999, intervention de Michel Vauzelle à l'Assemblée nationale. Les services de l'Etat restent sourds. Juillet 2000 après la confirmation de la charge financière par la SAN, la DDE ordonne des consultations d'études permettant la réalisation des écrans antibruit. 2005, début de création des écrans acoustiques. 2006, fin de la deuxième tranche.

2007, la route nationale, une fois qu'elle est passée à 4 voies, les services de l'Etat passent la réglementation de 90 à 110 kilomètres par heure. Nous demandons donc aux services de l'Etat de nous remettre la limitation de vitesse à 90 comme elle était auparavant. Les études de bruit ont été faites pour une circulation à cette vitesse et non à 110.

Le 15 avril 2008 Monsieur le Sous-préfet nous informe que l'arrêté de limitation de vitesse sera pris très prochainement et que les panneaux de signalisation seront rapidement mis en place. Ce courrier est à votre disposition. Je demande donc aujourd'hui aux services de l'Etat que ce soit effectif rapidement. Ça fait déjà deux ans et demi que nous attendons. Elle est toujours à 110.

Un nombre conséquent de camions empruntent cette route, avec la pollution sonore et tous les gaz polluant rejetés normalement par les véhicules diesel. De plus, une réglementation signale aux poids lourds qu'il leur est interdit de dépasser les véhicules légers depuis Port-de-Bouc je crois. Qui la respecte ? Il est fréquent que des poids lourds qui sont sur la file de gauche à Port-de-Bouc le restent
Port-de-Bouc, le 25 novembre 2010

jusqu'à Fos. Je l'ai constaté moi-même. Il est aussi probable que les camions transportant des matières dangereuses empruntent cette voie. Rappelez-vous le carnage en Espagne le 13 juillet 1978 lorsqu'un camion de produits dangereux a démolé un mur de protection d'un camping et a fait près de 150 victimes. Je ne voudrais pas que nous revivions cette horreur. Je demande donc, puisque ça me paraît possible, que les camions et les gros engins qui sont affectés aux chantiers Fos Tonkin et Fos Faster utilisent les routes appartenant au Port Autonome, donc de passer par ArcelorMittal qui de plus sera plus rapide pour eux.

Voilà. Notre association est apolitique mais reconnaît néanmoins les élus qui ont pris des engagements et les respectent. C'est cela que les citoyens attendent de ceux qui les dirigent.

Monsieur DUBOUT

Merci. Bien. Est-ce que vous avez des éléments de réponse à l'interpellation de Monsieur Fontaine ?

Monsieur BLANC

Les éléments de réponse sont essentiellement les projets que l'on vous a exposés, qui, il est vrai, sont maintenant anciens.

Monsieur DUBOUT

Il y a une question précise sur la limitation de vitesse.

Monsieur BLANC

Sur la limitation de vitesse, je n'ai pas la compétence puisque je m'occupe de la maîtrise d'ouvrage des projets neufs, et que cette gestion de l'exploitation des routes relève d'une autre Direction, qui est la Direction interdépartementale des routes.

Monsieur DUBOUT

Cela dit, moi je souhaite quand même, sinon je l'interpellerai lors de la conclusion, que pour le prochain débat, dans 8 jours, nous puissions avoir une réponse précise. Il n'y a pas de raison, alors que ça fait deux ans et demi que ça dure, et qu'il y a eu des engagements, il n'y a pas de raison que ça dure aussi longtemps que ça. Donc il faut avoir une réponse précise : c'est oui ; c'est non, nous ne les passerons pas à 90 nous la laisserons à 110. Mais il faut qu'il y ait une réponse dans 8 jours.

Monsieur BLANC

A ma connaissance, mais encore une fois ce n'est pas mon domaine, il me semblait qu'une réponse avait été apportée, qui était de maintenir sur certaines portions la vitesse à 110 kilomètres/heure. Me semble-t-il qu'une réponse avait été apportée.

Monsieur FONTAINE

Mais lisez le courrier. Je vous le lis si vous voulez.

« *Lettre de Monsieur le Sous-préfet, du 15 avril 2008 à Monsieur le Maire de Fos-sur-Mer*

Objet : réduction de la vitesse limite autorisée sur la RN 568

Référence : votre lettre du 28 novembre 2007

Par courrier visé en référence, vous m'avez fait part des plaintes des riverains de la RN 568 au sujet des nuisances sonores liées au volume du trafic de cet axe routier. Vous suggériez une limitation de vitesse autorisée à 90 kilomètres/heure afin de réduire la gêne sonore. Dans un souci de cohérence, les services de la DIRMED ont réalisé une étude sur l'ensemble de la RN 568, du giratoire de la Fossette à la jonction de l'autoroute A55, qui permet de conclure à la possibilité de réduire la limitation de vitesse entre le giratoire de la Fenouillère et le giratoire du Guignonnet. Au-delà de son faible impact sur les nuisances sonores, la réduction de la limitation de vitesse à 90 kilomètres/heure aura un effet positif en termes de sécurité routière compte tenu des accès riverains et des débouchés de voies communales sur ce secteur. Je vous informe que l'arrêté de limitation de vitesse sera pris très prochainement et que les panneaux de signalisation seront rapidement mis en place.

Tels sont les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance. »

C'est une lettre adressée donc à Monsieur Raimondi.

Monsieur DUBOUT

Monsieur Grino, vous n'êtes pas en cause. Ce n'est pas contre vous. Cela dit, je demande que vous relayiez cette information dès demain pour que nous ayons une réponse au plus tard lors du débat conclusif, c'est-à-dire au plus tard le 14 décembre. Je pense que les représentants de l'Etat seront présents, alors qu'ils puissent nous donner une réponse.

5. Echanges avec la salle**Monsieur DUBOUT**

Il y a toutes les mains qui se lèvent. On va d'abord donner la parole à quelqu'un qui n'a pas pris la parole. Monsieur ?

Monsieur XENIDES, habitant de Port-de-Bouc

Depuis 63 ans, je suis de Port-de-Bouc. Ce que je voudrais dire, c'est que depuis 63 ans, j'ai vu des chantiers se monter sur Fos. J'ai vu le nombre de voitures augmenter. Monsieur Blanc a parlé de la 568 en disant qu'il y avait 45 000 par jour. Vous êtes en dessous de la réalité, je vous le dis. Mais vous avez oublié de dire qu'au départ, la 568 était prévue pour 8 000 véhicules par jour. Et que cela ne va faire qu'augmenter. Alors tout à l'heure, on nous a mis des chiffres plein la tête au niveau des

risques sismiques. Bien sûr, on sait que vous n'êtes pas fadas, d'aller mettre une bouteille de gaz sur un rail de chemin de fer. Je suppose que vous allez prendre des précautions pour que cela ne se passe pas. Mais je pense qu'avant, les Grecs, les Romains, ils faisaient en premier les routes. Là où je me demande si on n'a pas des fadas, c'est au niveau du Gouvernement. Parce que franchement, voir tous les jours des voitures s'amonceler les unes derrière les autres, les queues qui s'allongent de jour en jour, et de voir qu'au fur et à mesure, on veut créer des projets, donc augmenter la circulation et ne rien faire... Parce que le problème il est là, on va rester bloquer de plus en plus. À l'âge que j'ai, j'ai des enfants, des petits-enfants, et j'ai toujours privilégié la qualité de vie. Alors quand je pense aux Fosséens, aux Port de Boucains qui ont tous les jours leur qualité de vie gâchée par ce bruit, cette pollution, je me mets à leur place, et je comprends qu'ils soient en colère. Mais en même temps, je me pose une question. Si on n'accélère pas le contournement de Port-de-Bouc, si on ne le fait pas maintenant, on va arriver à un blocage. Et ça, vous le savez tous puisque je suppose que vous faites tous des calculs. On va arriver à un blocage. Alors je ne sais pas si vous, vous pouvez faire quelque chose pour accélérer les choses, mais moi, je peux vous dire qu'à Port-de-Bouc, l'effet de colère atteint un tel point... Parce qu'on dit que Port-de-Bouc est un petit village gaulois. Et je le crois parce que les Port-de-Boucains en ont marre, et je peux vous dire qu'il va y avoir des actions de menées parce que ça n'avance pas. Voilà.

Monsieur DUBOUT

Merci. D'abord Monsieur Meunier, je lui avais promis la parole tout à l'heure.

Monsieur MEUNIER

Moi je voudrais dire que je suis scandalisé. Je trouve scandaleuses la présentation et les décisions que Monsieur Blanc nous a présentées tout à l'heure. D'abord parce qu'elles devraient faire l'objet de réflexions, et manifestement elles ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux. On essaye de nous proposer un petit pansement, un petit pansement là.

Ensuite, je suis toujours scandalisé parce que je trouve que c'est fait en dehors de toute concertation. C'est-à-dire que je reprends le titre de Monsieur Blanc, c'est « responsable d'opération desserte du GPMM au service transport infrastructures à la DREAL ». Donc on sent bien qu'il y a une réflexion faite entre la DREAL et le GPMM, et on occulte complètement les riverains et les habitants de la zone. Je suis toujours scandalisé parce que je trouve que ces décisions sont faites uniquement au bénéfice du Port Autonome et des industriels, alors que nous habitons en plein milieu, et les décisions qui sont prises sont très lourdes de conséquences pour les habitants de Fos-sur-Mer ou de Port-de-Bouc.

Alors je précise pour Fos-sur-Mer, le fait de vouloir fluidifier l'arrivée de l'A55, comme vous avez dit tout à l'heure, est totalement contraire aux objectifs qui devraient être privilégiés. Il est normal de prévoir des dessertes pour le Port Autonome, mais de là à couper une ville en deux, c'est totalement impensable, anormal. N'oublions pas que Fos-sur-Mer est encadrée, vous l'avez dit tout à l'heure, prise en tenaille, mais bien plus que prise en tenaille. Fos-sur-Mer est coupée par la base aérienne. Fos-sur-Mer est coupée à l'ouest par la ZIP de Fos. Fos-sur-Mer est coupée à l'est par les collines et les étangs. Fos-sur-Mer est coupée au sud par la mer. Si vous venez nous mettre une autoroute à cet endroit-là, ou une simili-autoroute... Parce que fluidité, c'est ce que cela veut dire, c'est une autoroute qui n'a pas de nom, c'est une nationale qui va être faite pour amener plus de débouchés, des camions et des véhicules. Donc c'est forcément couper la ville en deux. Donc c'est

très très lourd de conséquence, et c'est totalement contraire à ce que nous essayons de mettre sur pied depuis longtemps. Je rappelle, 2004, c'était le premier cahier d'acteur que nous avons fait avec la CNDP, c'était sur les infrastructures routières. Nous avons dessiné, en concertation avec le Port Autonome et avec tous les partenaires de Fos 2XL, des possibles dessertes qui évitaient de couper la ville en deux, qui permettaient de faire des contournements. Et je vois aujourd'hui qu'aucune de ces propositions... Personne n'a tenu compte de ces propositions et c'est vraiment scandaleux.

Monsieur DUBOUT

Merci.

Monsieur BLANC

Je peux répondre ?

Monsieur DUBOUT

Allez-y je vous en prie.

Monsieur BLANC

Sur la position de l'Etat qui semblerait ignorer un petit peu les territoires traversés, et notamment les populations concernées, et qui ne se concerterait pas avec les populations dans la manière de conduire ses projets : moi je ne suis pas d'accord avec ça. Je vous rappelle que pour la déviation de Miramas, on a fait une concertation publique pendant le mois de juin. On a fait œuvre de présentation, de justification, et on a permis le débat sur ce projet. Il y aura une enquête publique.

Sur le contournement de Martigues – Port-de-Bouc, il y aura une concertation publique, il y aura une enquête publique. Et sur la liaison Fos-Salon, si effectivement elle est retenue, elle fera l'objet d'un débat public. Donc l'Etat, dans sa manière de conduire ses projets, ne le fait pas tout seul, ou en simple concertation avec le GPMM. Il le fait avec les territoires et les communes et les habitants concernés.

Sur les projets de Martigues – Port-de-Bouc et de Miramas, nous travaillons aujourd'hui en étroite collaboration avec les communes sur un certain nombre de problèmes, de problématiques de desserte notamment, de points d'échange à organiser sur l'itinéraire. Donc ne dites pas que tout se décide au sein des services de l'Etat et ensuite est imposé de manière brutale aux populations concernées. Je ne suis pas d'accord avec cette présentation.

Ensuite, c'est vrai...

Intervention sans micro

Monsieur DUBOUT

Monsieur le Maire, on n'enregistre pas votre réponse pour l'instant. Alors laissons terminer.

Monsieur BLANC

Aujourd'hui effectivement, il y a la problématique de Fos qui est posée, qui est prise en considération par l'Etat, mais il se trouve que parmi les projets que l'Etat a décidé de retenir dans le cadre du PDMI et de la liaison Fos-Salon, ne figure pas, effectivement, le barreau des étangs, qui est aujourd'hui demandé par la commune de Fos et par le SAN plus généralement. Mais c'est aussi une question de priorité. Je disais que le PDMI c'étaient 390 millions d'euros. Sur ces 390 millions il y en a quand même 76 qui sont consacrés à la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer. Je suis allé rapidement, mais la déviation de Miramas, ce sont quand même 50 millions d'euros, Martigues – Port-de-Bouc, au titre du PDMI en cours, ce sont 18 millions d'euros, plus 4 millions pour chacun des carrefours giratoires.

Donc effectivement, l'Etat investit de l'argent pour améliorer cette desserte. Peut-être que c'est insuffisant, malheureusement, on est soumis à des contraintes financières qui font que l'on ne peut pas réaliser tous les projets en même temps et que l'on est obligé de les hiérarchiser. Et aujourd'hui, dans cette hiérarchie, il est vrai que la déviation de Miramas est considérée comme une véritable priorité puisque le trafic de la nationale passe en cœur de ville de Miramas. Il est vrai aussi que la déviation de Martigues – Port-de-Bouc traverse des zones urbaines de Martigues et de Port-de-Bouc. Et c'est pour ça que ces projets ont été retenus en priorité et figurent actuellement au PDMI.

Monsieur DUBOUT

D'accord. Très bien. Monsieur Moutet, ensuite Madame le Maire et puis vous.

Monsieur MOUTET

Pour l'instant, pour répondre à ce que vous avez répondu à Monsieur, vous n'avez pas encore parlé d'habitants fosséens. Dans tout ce que vous avez dit, il n'y a rien. Les habitants de Fos n'existent pas. Je le redis, je l'ai déjà dit plusieurs fois. Mais là, je le dis sérieusement. Tout ça, ça me fait rire et pleurer à la fois. En 2004, lors du dernier débat public qui s'est tenu à Fos, il y avait 5 ou 6 panneaux à changer pour dévier la circulation Italie-Espagne / Espagne-Italie par l'autoroute nord qui passe à Salon. Depuis 2004, les panneaux y sont encore. Alors Monsieur Dubout, je demanderais que cette déviation soit faite à la fin de ce débat public. Parce que sinon, je le dirais, un débat public ne sert rien. A rien. Véritablement. Après, après, ce problème-là, ce qui me fait rire, c'est que j'appartiens quand même au Conseil consultatif du GPMM. Il y a 7 mois en arrière, dans ce Conseil consultatif, il a été évoqué de refaire la route du rond-point de la Fossette au Mât-de-Ricca par une 1x2 voies. Alors ça me fait rigoler maintenant, parce que je m'étais élevé à cette réunion du Conseil consultatif fortement. On n'en a pas tenu compte, parce que Daniel Moutet, c'est un petit ouvrier de Fos et on s'en fout. Mais lorsque Monsieur Chapuis a parlé à la fin de cette réunion, je vais vous citer ce qu'il a dit. Il n'a jamais parlé ce Monsieur. Jamais il n'a parlé durant la réunion. A la fin, il s'est levé, il a dit : moi, si le transport n'est pas amélioré entre la darse 2, 2XL qui va être créé et les autoroutes à proximité, je quitterai la région. Voilà ce qu'a dit Monsieur Chapuis. Et je vois qu'aujourd'hui, vous allez faire cette 2x2 voies. Alors s'il faut s'élever comme ça, et bien les habitants de Fos barreront la route, comme ils l'ont déjà fait et comme ils savent le faire. Je m'engage maintenant à le faire. Parce qu'il y en a marre ! Il y en a marre que l'on se fasse prendre pour des imbéciles. Il y en a marre. Voilà ce que je veux dire. Alors vous, représentant de la DREAL, de l'Etat, qui me regardez comme ça, vous deviez y être au GPMM lors de ces réunions. Je pense que vous y étiez. Je ne suis pas trop physionomiste, mais je

pense que vous y étiez. Vous ne pouvez pas dire le contraire : il était prévu 1x2 voies. Et aujourd'hui ça change par enchantement. Alors de qui se moque-t-on ? De qui se moque-t-on ? Sûrement des Fosséens, ce sont les premiers visés. Parce que ce sont les premiers qui habitent au bord de la route. Ça oui.

Alors j'aimerais que le débat public, il serve véritablement à quelque chose. Et ce soir, je vais voir si véritablement ça sert à quelque chose.

Voilà ce que je voulais dire. Merci.

Monsieur DUBOUT

Merci Monsieur Moutet. Madame Fernandez.

Madame FERNANDEZ-PEDINIELLI

Madame Fernandez-Pedinielli, j'insiste sur mon deuxième nom. Mais c'est vrai que quand on a un nom à rallonge, on en perd un peu un bout en route. En route de contournement...

Je vous remercie de nous donner la parole sur ce sujet. Parce que si vous l'incluez dans le débat public pour le développement de Fos Faster ou bien la prolongation de votre utilisation à Fos Tonkin, ça veut bien dire qu'au niveau global du GPMM nous avons besoin de travailler une stratégie routière d'infrastructure routière adaptée. Et puisque les services de l'Etat sont ici représentés, c'est pour prendre en compte la dimension des habitants, des riverains, et de l'aménagement en général du territoire, lié à l'économie et lié aux villes contigües qui permettent aux salariés qui travaillent dans le bassin d'emplois de vivre.

Ce que j'entends dans la salle, ce sont des messages qui sont adressés depuis fort longtemps. Alors il est normal que le ton soit comme cela. En les juxtaposant les uns aux autres, on comprend bien, de la part de la population de Fos d'un côté, de la part de la population de Port-de-Bouc de l'autre, et s'il avait des Martégaux d'un autre côté aussi, que ces projets sont intimement liés à leur vie au quotidien. Quand j'entends la population dire : nous souffrons de cette circulation, et la population de Fos dire : à quand cette limitation de vitesse ? A quand ces panneaux ? Je trouve que c'est un bon lieu pour poser ces questions, pour pouvoir trouver des solutions. J'ai remarqué tout de même que la question posée par le Port de Boucain n'a pas reçu de réponse. Je ne sais pas pourquoi. Donc si j'ai bien entendu, la question, que je partage, est : est-ce que la possibilité qui nous est offerte ce soir au niveau de la commission nationale de débat public permettrait, puisque la population en générale s'exprime de façon très forte, que la programmation effectuée pour les premiers travaux de contournement Martigues – Port-de-Bouc puisse trouver un timing plus resserré, et qui permettrait peut-être d'avoir réalisé ce contournement avant que de nouveaux camions liés aux différents chantiers, les vôtres puisque c'est aujourd'hui et peut-être ceux à venir dans le temps, puissent emprunter d'ores et déjà un contournement ? Ce serait ma première question.

Et la deuxième question serait : ne trouvez-vous pas dans ce même cadre que les aménagements qui doivent être réalisés puissent être réalisés – alors on est en train d'y travailler en tout cas par expérience sur le contournement Martigues – Port-de-Bouc – de la même façon, en même temps que de l'aménagement environnemental ? C'est-à-dire qu'on parle d'un réseau viaire, mais il faudrait aussi prendre en considération les aménagements aux abords de ce contournement ou bien

les endroits déterminés. Et si on se rappelle le schéma que vous avez montré des années 1970, date du premier projet établi de contournement, d'ores et déjà le contournement de Martigues – Port-de-Bouc suivait ce tracé-là et montait vers le nord à l'époque. Donc ce projet a été abandonné, mais il faut continuer d'avoir une stratégie par rapport à l'hinterland qui soit cohérente avec le développement de l'aménagement urbain des villes avoisinantes. Il en va du développement économique et donc du poumon de vie pour les habitants. Et si ma question tout à l'heure était dirigée vers l'emploi, c'est bien parce que l'on sent un flou quant à l'emploi de la main-d'œuvre locale. J'ouvre et je referme la parenthèse puisque je suis hors sujet. Mais l'hinterland a travaillé en même temps que le développement multipolaire des villes avoisinantes.

Monsieur DUBOUT

D'accord.

Madame FERNANDEZ-PEDINIELLI

Juste un petit message à envoyer. Les élus locaux que nous sommes sont en résonnance avec les populations. Mais je dois dire effectivement que ces derniers temps, c'est grâce à la mobilisation des habitants et des habitantes – pour ce qui concerne Port-de-Bouc, 4 000 pétitions signées en un mois et demi – que les services de l'Etat sont à l'écoute plus qu'avant de la population. On voudrait que ça accélère encore. Mais on est en train de mener une étude avec les services de l'Etat pour justement articuler les besoins économiques avec les besoins des populations. Il faut qu'on aille encore plus loin et encore plus vite. Si la séance d'aujourd'hui pouvait le permettre, nous en serions fort aises.

Monsieur DUBOUT

Merci. Je voulais dire quand même que l'objectif du débat public est ici bien précis. Il s'agit de deux investissements portuaires. Ces investissements portuaires, et c'est pour cela qu'on a laissé le débat sur cette question, rétroagissent sur les accès portuaires, sur les risques de circulation, et donc sur l'aménagement du port côté terrestre. C'est évident. L'objectif de ces deux débats publics n'est pas, vous le savez, on l'a déjà dit, de se prononcer sur l'aménagement du Port. Ce que peut faire le débat public, et les rapporteurs, et je m'y engage je l'ai dit, c'est de relater les éléments les plus forts des doléances. Je m'engage à le faire. Je ne peux pas en dire plus que ce que je dis ce soir.

Monsieur Meunier ? Et oui Monsieur Raimondi. Cela dit, je vous laisse la parole à la fin, dans la deuxième partie. Vous voulez quand même reprendre la parole maintenant ? Très bien. Monsieur Meunier.

Monsieur MEUNIER

Je reprends sur la réponse de Monsieur Blanc tout à l'heure. Encore une fois, les Fosséens n'ont jamais été concertés. Moi, j'ai pris contact avec la DREAL et ses représentants en 2004 pour essayer de dessiner un projet de contournement de Fos-sur-Mer. Ce projet a reçu l'adhésion de plusieurs intervenants, notamment le Port Autonome, notamment le Maire de Fos-sur-Mer, notamment les représentants de la DREAL à l'époque. Et pour autant, depuis 2004, ça fait maintenant 6 ans, je n'ai jamais revu personne, et je n'ai jamais pu avoir une discussion à nouveau à ce sujet-là. Donc je dis
Port-de-Bouc, le 25 novembre 2010

bien que la concertation n'existe pas. Encore une fois, on sait que le Port Autonome, on sait que GPMM a besoin de desserte, et qu'il sera important de les faire, mais pas n'importe comment, pas sur le dos des Fosséens. Venez en discuter avec nous ! Nous sommes prêts à en discuter. Et il y a des solutions bien au-delà de ce que vous avez présenté.

D'ailleurs je regrette de ne pas avoir su que ce soir le débat serait orienté sur les infrastructures routières, parce que j'aurais amené mes chiffres, ceux déjà présentés en 2004, et je peux vous assurer qu'ils étaient déjà bien au-delà de ceux que vous avez présentés ce soir. En tout cas, les présentations que j'avais faites étaient bien plus détaillées que celles que vous avez montrées. A l'échelle du territoire, à l'échelle du département, c'était bien au-delà de ce qui nous intéresse.

Monsieur DUBOUT

Monsieur Raimondi.

Monsieur XENIDES

Ce que je veux dire, c'est que j'espère qu'il n'y aura pas d'accident d'ici là. Parce que les camions passent à 5 mètres des écoles.

Monsieur DUBOUT

Je le souhaite. Monsieur Raimondi, vous avez trois minutes s'il vous plaît.

Monsieur RAIMONDI

Ça va aller bien plus vite. Je vais simplement relever toutes les incohérences du propos des services de l'Etat. L'incohérence est de dire que la concertation, c'est de venir présenter quelque chose qui est définitivement achevé. C'est-à-dire que c'est ce que l'on est en train de nous dire : on viendra nous présenter et nous faire avaler ce qu'ils ont décidé. C'est déjà comme ça aujourd'hui. Ça ne changera pas demain.

Ensuite, j'espère que les Port-de-Boucains ont entendu. Le PDMI et l'Etat : 18 millions d'euros, pour faire le contournement de Martigues – Port-de-Bouc. 18 millions d'euros ! Vous l'avez dit. Vous savez ce que ça représente 18 millions d'euros ? Ça représente 0 euro. C'est-à-dire que le contournement Martigues – Port-de-Bouc, estimation 2006 : 170 millions d'euros. 2006 ! Rapporté à je ne sais pas quand l'exécution, les 18 millions ils sont déjà mangés par ce que ça coutera en plus. C'est-à-dire 0 euro qui sont mis sur la table. Comment peut-on continuer à croire ce qui nous est dit ?

Monsieur BLANC

Je peux répondre ?

Monsieur RAIMONDI

Vous répondrez après. Comme ça je reprendrai la parole derrière.

Monsieur DUBOUT

Vous m'avez dit que c'était court.

Monsieur RAIMONDI

Regardez : 1 minute 12. Si vous ne m'interrompez pas, je vais aller au bout. Monsieur Fontaine a dit tout à l'heure effectivement que l'on a construit un mur antibruit. Les Fosséens avec l'aide du Conseil général et du Conseil régional ont construit un mur antibruit. L'Etat rien. Zéro ils ont mis dans le système. Une fois de plus. Parce que le vrai problème il est là. Il n'y a pas d'argent. Et au lieu de nous dire : on n'a rien les gars. Regardez, il ne nous reste rien. On nous dit : mais non, vous allez voir, on va vous faire 4 millions là, 18 millions là. Mais si vous pouviez donner encore un peu plus d'argent... Et le Port Autonome va mettre à nouveau la main à la poche. Voilà comment les choses se font.

Et puis pour continuer sur les incohérences, il y a quelques mois, concertation oblige, je me rends aux réunions que l'on me fait, où on me dit : il n'y a pas d'argent. Vous savez ce que vous proposez, c'est sûr, c'est le mieux, mais on n'y arrivera pas, il n'y a pas d'argent. Puis vous savez, à la DREAL, les gens de l'ex-DIREN ont pris le dessus. Donc ce ne sera pas possible de faire. Ce jour-là, j'ai dit : vous savez, il y a eu 15 camions qui se sont retournés dans la ville de Fos en 2009. Et vous avez autorisé - pas vous, la DIR - le fait de se garer au bord de cette 568. Ah ! Monsieur le Maire, on va agir de suite. Ils sont allés avec une tronçonneuse et ont coupé le panneau. Résultat : les camions sont toujours là. C'est vrai qu'il n'y a plus le panneau parking, mais les camions sont toujours là. Venez au rond-point du Guignonnet. A partir de 11 heures, vous savez, il y a des camions avec des espèces de losange orange, je ne sais pas ce que ça veut dire, ils sont garés au bord de la 568. Ils sont garés là, le long. C'est normal. Personne n'intervient. Moi, je ne suis pas dans la zone urbaine, je ne peux pas envoyer la Police. Mais ça continuera comme ça, jusqu'à ce que se passe l'incontournable.

Vous m'avez parlé tout à l'heure de deux ronds-points que vous alliez faire, la Fossette et Saint-Gervais. Sauf qu'entre ces deux ronds-points, il y a deux autres ronds-points. Celui du Guignonnet, en pleine ville. Qu'est-ce qu'on fait ? Rien. C'est bête, c'est là que les camions se retournent. C'est bête parce qu'avec 4 millions d'euros, on aurait pu inverser la route et faire en sorte que ça ne se retourne plus. Ça ne sert à rien peut-être de le faire là-bas. Je ne sais pas. Et puis il y en a un autre. La Feuillane. La Feuillane ce n'est pas très grave. C'est juste le rond-point où atterrissent les camions qui arrivent de Salon. Qui passent par Miramas bien sûr. Puis c'est vrai que là aussi, il y en a quelques-uns qui se retournent de temps en temps. Il y en a eu un de gasoil il y a trois semaines. Cet été, c'était un de palettes en bois qui s'est renversé au milieu de la route. Et puis, pendant 4 à 5 heures, tout le monde attend. La zone industrielle attend que les gens de la DIR dégagent les véhicules.

Voilà où on en est aujourd'hui. La réalité des choses, c'est celle-ci : pas d'argent, et la concertation ce n'est pas de la concertation. Ce n'est pas comme ça la concertation. La concertation, on va au

devant des gens, et on est en capacité effectivement d'entendre ce qu'ils disent. Pas simplement écouter et puis en sortant oublier ce qui a été dit. Ça ne marche pas comme ça.

Monsieur DUBOUT

Monsieur le Maire, s'il vous plaît. 4 minutes 30. Je vous propose qu'on arrête. Non non. On a pris plus d'une heure de retard. Donc ce que je vous propose maintenant, c'est que nous passions à la deuxième phase de notre débat, la deuxième partie, qui est sur l'après débat, et le suivi de l'après débat avec les propositions.

III. Deuxième partie – L'après débat public

Monsieur DUBOUT

Je demande aux quatre personnes qui sont là de descendre, et je vais passer la parole à Monsieur Bavuz, qui va commenter cet après-débat. Et ensuite, je vous redonnerai la parole Monsieur le Maire, ainsi que Madame Faugère, pour commenter ce sujet. Allez. Vous n'êtes plus enregistrés, vous pouvez y aller.

1. Présentation par le maître d'ouvrage, Fos Tonkin

Monsieur BAVUZ

Bien. Donc il y a un petit débat qui se poursuit devant, mais on va essayer de causer de l'après débat. Donc pendant 10 minutes, de présenter cette nouveauté qu'impose le code de l'environnement. Simplement, pour replacer rapidement le timing d'où on en est : le débat va se clôturer dans sa partie publique, dans ses réunions publiques, le 14 décembre. Les deux mois suivants, la CPDP se prononcera, fera son compte rendu. Le maître d'ouvrage aura trois mois pour dire ce qu'il advient du projet. Et ensuite, si le projet continue, il y aura au bout du bout, avant de passer à la réalisation des travaux, une enquête publique. Je rappelle que pour une installation classée, pour la protection de l'environnement, il est nécessaire de réaliser cette enquête publique pour que le Préfet puisse délivrer une autorisation d'exploiter et pour pouvoir commencer les travaux. Généralement, ça dépend des projets mais il y a donc une phase où il y avait un certain blanc entre la fin du débat public et l'enquête publique. Pour le projet Cap Tonkin, cette période pourra durer entre 18 mois et deux ans, le temps d'intégrer, de faire les études complémentaires qui sont nécessaires, les études de danger, les études d'impact, produire des dossiers pour réaliser cette enquête publique.

Pour passer ce blanc qui était parfois préjudiciable à la poursuite du dialogue qui s'était instauré durant le débat public, le code de l'environnement, de manière tout à fait récente puisque ça a été inscrit suite au Grenelle II le 12 juillet 2010, et comme le disait le Président, les deux débats Fos Faster et Cap Tonkin sont les premiers à mettre en œuvre cette disposition qui demande au maître d'ouvrage de mettre en place des dispositifs pour poursuivre l'information et la participation du public dans cette période intermédiaire. Ce même code de l'environnement a aussi demandé que ces dispositions soient portées à la connaissance du public pendant la période de débat public pour qu'il

y ait un débat et une réaction sur ces propositions. Et c'est donc l'objet de ces propositions de ce soir.

Dans cet avancement du débat, qu'en a-t-on un peu pré-retenu sur la forme ? On l'a vu, c'est un peu un enseignement, que le débat a porté, en ce qui concerne Cap Tonkin, je ne dirais pas tout autant, mais aussi sur le fonctionnement de l'installation existante – on a parlé de la chloration, d'un certain nombre d'impacts du terminal en fonctionnement – tout autant que sur les évolutions que pourra amener le projet – la hauteur des réservoirs, la consommation d'espace, et d'autres dimensions. Toutes les études ne sont pas terminées, elles vont se poursuivre dans le cadre du projet, donc il y a aussi besoin durant cette période, jusqu'à la réalisation du dossier de demande d'autorisation, de poursuivre la communication au fur et à mesure que les études se réaliseront.

On en a parlé, je passe rapidement, c'est que cette période-là peut aussi être mise à profit pour continuer le dialogue avec les acteurs de l'emploi, les maisons de l'emploi, le Pôle Emploi, et de l'économie, pour favoriser au mieux l'insertion du projet dans son territoire.

Et au bout du bout, tout ce dispositif de concertation, le maître d'ouvrage doit en faire communication à la CNDP pour qu'elle soit témoin de cette concertation.

Au-delà, qu'est-ce qu'on propose en pratique pour continuer cette concertation et cet échange, qui, on le voit réunion après réunion, couvre un certain nombre de sujets ? Pour répondre à la demande d'explication, de transparence de fonctionnement, nous proposons de mettre en place pour les deux sites qu'exploite Elengy sur la commune de Fos, de mettre en place une commission locale d'information et d'échanges. C'est un dispositif qu'un certain nombre d'industriels expérimentent avec satisfaction des participants, pour communiquer sur les études, le fonctionnement des sites au fil de l'eau. Et donc maintenant qu'Elengy exploite ces deux sites, nous vous proposons de mettre en place ces commissions, de les réunir je dirais une à deux fois d'ici l'enquête publique pour pouvoir servir de lieu d'échange au fonctionnement de ces deux sites. Ce sera aussi l'occasion de parler de l'avancement des études, de revenir sur la solution de la chloration dont nous avons parlé, des possibilités alternatives, de l'amélioration du procédé... On a parlé d'un certain nombre de choses. Je rappelle que ces CLIE ne sont pas les comités locaux d'information et de concertation réglementaires qui sont imposés par la Loi Bachelot, qui sont d'un formalisme plus important, présidé par l'Etat, mais bien quelque chose à l'initiative de l'exploitant, dans son dialogue avec les parties prenantes où participent, et on le voit sur les sites voisins, les associations, les élus et les industriels voisins.

Le deuxième enseignement que l'on en a tiré : c'est vrai qu'aujourd'hui, le terminal de Tonkin est situé sur la commune de Fos. Nous avons un certain nombre de flux d'information, par exemple en cas d'incident, sur des fiches gravité perception. Mais c'est vrai que dans sa localisation, la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône est aussi grandement concernée par le fonctionnement du terminal de Tonkin. C'est vrai que les Port-Saint-Louisiens, quand ils rentrent chez eux, passent par le terminal de Fos Tonkin et donc on propose aussi d'intégrer dans les circuits de communication la ville de Port-Saint-Louis, ses élus et ses associations tout autant que ceux de Fos. C'est vrai que cette dimension permettra de poursuivre le dialogue avec les associations, avec les élus, avec les autres industriels, et aussi avec l'ensemble des parties prenantes, je dirais plus institutionnelles. Vis-à-vis du public, puisque c'est ce que demande l'article de loi, on propose de continuer à faire vivre le site internet du projet avec des questions/réponses, de diffuser une lettre d'information pour parler des évolutions du projet puisqu'effectivement aujourd'hui, on présente un projet maximum. C'est l'enveloppe du projet. La réalisation pratique se situera entre rien si le projet ne va pas au bout, mais ça aussi c'est une information qu'il faudra qu'on passe si c'est la situation, jusqu'au

Port-de-Bouc, le 25 novembre 2010

projet maximum. Donc de diffuser ça par une lettre. De faire une réunion publique avant l'enquête publique pour pouvoir expliquer ce que l'on mettra *in fine* réellement à l'enquête. D'avoir un interlocuteur pour que les acteurs du projet, les exploitants, le public qui le souhaitent puissent avoir un point d'entrée. Et *in fine*, puisqu'on parle beaucoup d'instances de concertation, certaines existent, on a parlé du Conseil de développement et son Président s'est exprimé plusieurs fois, on parle aussi d'autres instances de concertation. Bien évidemment, au sein du Conseil de développement mais aussi dans d'autres instances, nous présenterons les évolutions de nos projets au cours de cette période intermédiaire entre la fin du débat et le début de l'enquête publique.

Voilà donc ce que l'on propose. Le cœur est un peu cette mise en place des CLIé qui répond aux besoins et qui se prolongera au-delà probablement puisque les sites sont amenés à vivre au-delà de l'enquête publique.

Voilà donc la rapide présentation que je voulais faire pour mettre ça en débat et avoir vos réactions.

Monsieur DUBOUT

Merci. Sur l'après-débat, est-ce qu'il y a des questions ? Donc on est en train, entre guillemets, d'essayer les plâtres d'une procédure qu'on va mettre en œuvre. Monsieur Meunier ?

Monsieur MEUNIER

J'ai vu la mise en place d'un site internet. Un site internet Elengy, CPDP... ? Pour un suivi de ce projet, c'est ce que j'ai cru entendre tout à l'heure. « Suivre le jeu des questions/réponses » : ces questions/réponses seraient-elles ouvertes à toute personne qui voudrait s'informer ou pas ?

Monsieur BAVUZ

Effectivement, ce sera bien le site internet d'Elengy. Elengy a un site internet en tant que tel sur lequel on donnera au fil de l'eau des informations sur le projet. Et comme tout site internet, il existe des possibilités de questions/réponses donc bien évidemment, si quelques personnes posent question sur le projet ou plus globalement sur l'activité des sites en exploitation, nous lui répondrons. Donc il s'agit bien d'une démarche spécifique à Elengy. Je pense, mais ce sera confirmé par la CPDP, que le site de la CPDP, à l'issue du projet, ne continuera pas à vivre.

Monsieur DUBOUT

Si, si. Le site de la CPDP restera consultable durant un an après le débat. Mais ne sera pas interactif proprement dit. Mais il restera consultable. De nouveau la parole à Monsieur Meunier.

Monsieur MEUNIER

Oui, il ne s'agit pas de la même chose. Après débat, le jeu de questions/réponses avec la CPDP n'existe quasiment plus. Tandis que là, il s'agit d'un jeu de questions/réponses avec le porteur du projet. Donc ma question était de savoir si c'était un site Elengy : vous y avez répondu. Est-ce que ce jeu de questions/réponses, notamment les réponses, seront consultables par toute personne qui

voudrait s'informer ? Parce qu'on a vu dans certains cas des sites internet où il y a un jeu de questions/réponses et seul le poseur de la question peut avoir accès à la réponse, ce qui n'est pas dans le cadre de l'information en général. Donc je voulais avoir une précision à ce sujet-là.

Monsieur BAVUZ

Excusez-moi, je n'avais pas complètement répondu à votre question. Donc effectivement, c'est quelque chose que l'on doit travailler, voir si sur le projet, toute question est consultable par l'ensemble des gens qui ont accès au site internet. C'est une modalité qu'il faut que l'on étudie. J'ai noté cette question, on la regardera. Ça me paraît plutôt une idée séduisante.

Monsieur DUBOUT

Sur l'après débat ? Oui Monsieur Del Corso ?

Monsieur DEL CORSO

Vous aviez pris pour l'engagement à Port-Saint-Louis de mettre à l'étude les procédés de synergie dans l'objectif de diminuer les rejets d'eau de mer électro-chlorée à zéro. Ou en tout cas de chercher au maximum à valoriser les frigories ou à les traiter autrement que par l'eau de mer. Donc je voulais savoir... Dans le cadre de l'atelier ont encore été évoquées diverses possibilités, pistes d'étude pour éviter ce rejet majeur des terminaux méthaniers. Est-ce qu'il y a un engagement dans les semaines qui suivent le débat public, ou les mois qui suivent le débat public, ou en tout cas l'espace jusqu'à l'enquête publique ? Et de deux, est-ce qu'on pourra être tenus informés de ces avancées via le site internet ?

Monsieur BAVUZ

Pour répondre à cette question, effectivement, on a évoqué un certain nombre de pistes. Je ne pense pas que l'on ait pris l'engagement de passer à zéro. Je ne pense pas. Ou on s'est mal exprimé si vous l'avez compris comme ça. Mais je pense que la CLIé sera un moment pour faire état de nos études, de nos réflexions, puisque c'est un sujet qui a fortement occupé le débat. Et donc, ce qu'on peut prendre comme engagement, c'est à chaque CLIé de voir où on en est sur cet engagement. Maintenant, je ne peux pas préjuger des résultats des études, mais les CLIé seront un moment où on pourra traiter cette question-là. Et on peut prendre l'engagement effectivement de reparler de l'avancement de ces études-là en CLIé.

Monsieur DUBOUT

Autre question ? Encore Monsieur Meunier.

Monsieur MEUNIER

Je voudrais rebondir sur ce que vous avez dit Monsieur le Président tout à l'heure. Vous avez tenté de présenter que le projet n'était pas dépendant des infrastructures. Ou que les infrastructures n'étaient pas dépendantes du projet.

Monsieur DUBOUT

Je vous prie de m'excuser, j'ai dit l'inverse. Y compris en introduction. Donc là, j'ai simplement dit que le débat que nous avons là ne portait pas sur les infrastructures, mais j'ai dit qu'elles étaient liées. Et c'est la raison pour laquelle – je vous laisse la parole – on n'a pris le risque de le mettre au débat, sachant que c'était un des éléments extrêmement sensibles qui n'étaient pas directement liés dans notre débat public.

Monsieur MEUNIER

D'accord. Donc pas directement liées mais vraiment dépendantes des projets. Si on prend une image toute simple, si vous allez voir un constructeur et que vous lui demandez de vous construire une maison, il vous la construit en plein champ, vous êtes 10, 15 comme ça, et il construit 10 ou 15 maisons en plein champ. Si aucune route n'est faite, vous allez lui demander de le faire. Si l'électricité est sous-dimensionnée, vous allez lui demander de revenir faire le travail, et ainsi de suite. Et bien là, c'est exactement la même chose. On a un aménageur, on a des porteurs de projets, c'est très bien, mais il faut absolument que les infrastructures soient prévues en prévision de ces projets. Donc ce n'est absolument pas à écarter, ça fait partie du débat, et je dirais même plus, j'aimerais beaucoup qu'il y ait une réunion uniquement tournée vers les infrastructures autour du Port actuellement.

Monsieur DUBOUT

J'adhère à cette remarque. Je vous ai dit une image : un port est non seulement le lieu d'accueil des navires, mais le lieu d'accueil des marchandises par la terre.

Autre question ? Ecoutez, je vous propose maintenant de demander à Madame Faugère et à Monsieur Raimondi de venir sur la scène.

2. Interventions**Monsieur DUBOUT**

Vous avez des micros. Quelqu'un a laissé des traces. Qui était assis là ? Monsieur Spagnulo.

Monsieur Dubout lui rend son portefeuille.

Bien Madame Faugère, Europe Ecologie.

Madame Anne-Laure FAUGERE, Europe Ecologie

Bonsoir à toutes et à tous. Je tenais à saluer naturellement l'ensemble des membres des deux commissions des débats publics, son Président, Monsieur Antoine Dubout, mais également les associations, les experts, et les citoyens qui ont pris sur leur temps personnel pour participer à ce débat.

La position d'Europe Ecologie sur les deux projets, Cap Tonkin, et je vais aborder un petit peu aussi le projet Fos Faster. Deux projets de terminaux méthaniers sont actuellement à l'étude sur la zone industrielle de Fos-sur-Mer. Europe Ecologie – Les Verts et ses élus du Conseil régional PACA ont suivi l'ensemble du processus du débat et rencontré les acteurs économiques et associatifs du projet afin de définir une position concertée.

Nous nous félicitons qu'un grand débat public portant sur une infrastructure de la zone industrielle de Fos se tienne de nouveau. Nous regrettons cependant l'absence de débat antérieur en ce qui concerne l'incinérateur de Fos-sur-Mer et nous nous prononçons en faveur du respect des engagements pris lors du débat sur le projet Fos 2XL de 2004.

Les deux projets sont portés par deux maîtrises d'ouvrage distinctes, Elengy, filiale du Groupe GDF-Suez en ce qui concerne Cap Tonkin, et Shell Vopak pour le projet Fos Faster. Tout deux répondent à la stratégie énergétique globale mise en place par l'Etat français et portée localement par le Grand Port Maritime de Marseille, seule instance locale habilitée à délivrer les permis industriels de la zone de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, et ce sans l'avis des collectivités concernées.

S'agissant de sa stratégie de développement, le Grand Port de Marseille face à l'évidence de la fin du tout-pétrole a misé sur une diversification des approvisionnements énergétiques du trafic. Force est de constater que cette diversification reste essentiellement tournée vers un développement des énergies fossiles non pérennes, fortement concurrentielles entre elles, soumises à des schémas d'approvisionnement complexes et risqués dont l'exploitation risque une surenchère d'investissements coûteux, d'infrastructures à fort impact environnemental, dépendantes des zones d'attractions économiques portuaires.

Compte tenu de l'importance des investissements consentis pour l'aménagement d'infrastructures dédiées, ces importations nécessitent au fil du temps une expansion des flux que nous estimons incompatibles avec les règles d'une politique énergétique économe et une stratégie d'aménagement soutenable des territoires. A l'évidence, la sécurité d'approvisionnement énergétique de l'Europe, dont nul ne peut nier qu'il s'agit d'un véritable défi géostratégique, constitue à notre sens un argumentaire insuffisant pour légitimer l'abondance des terminaux méthaniers en Europe.

En revanche, cette abondance même illustre la dérégulation du marché européen et ouvre la porte à la création d'un excédent entre les capacités de stockage et les besoins de consommation effectifs. Ainsi, pour les écologistes, le GNL est considéré comme une énergie de transition parmi d'autres, dans un contexte où personne ne connaît le mix énergétique de demain. Nous ne pouvons pas cautionner la profusion de tous ces projets de terminaux méthaniers qui répondent avant tout à une logique purement financière. L'enjeu énergétique véritable devrait consister à notre sens non pas à amplifier démesurément les flux d'importation de ressources fossiles, mais bien à diversifier les énergies pour engager une évolution progressive vers les énergies renouvelables, énergies créatrices d'emplois non délocalisables et respectueuses des contraintes humaines et environnementales.

Cette transition devrait être amorcée dès à présent. Nous insistons aussi sur le fait que le projet stratégique du GPM doit se construire en concertation avec les habitants, leurs élus, les associations, et nous sommes en attente sur ce point de réelles avancées. A ce sujet, je veux rappeler ici que la loi Grenelle II introduit des modalités renforcées d'information au public en imposant au porteur du projet une plus grande transparence sur le contenu et les incidences. La loi accentue le recours à la participation publique pour une meilleure information permettant une expression collective et une réelle prise en compte des avis. Les porteurs de projet sont appelés à apporter une attention particulière à la communication concernant les suites de leur projet, après consultation du public, et pourraient également devoir justifier d'éventuels écarts par rapport aux avis exprimés par celui-ci.

Par ailleurs, la loi consacre la notion de programmes de travaux, d'aménagements et d'ouvrages en vue de lutter contre la pratique du saucissonnage, notamment lorsque différents projets concourent à la réalisation d'un même programme et sont réalisés de manière simultanée. L'étude d'impact devra alors porter sur l'ensemble des opérations devant se dérouler simultanément. Pour les opérations qui ne seront pas réalisées simultanément, l'étude devra *a minima* décrire les impacts des autres opérations.

Pour revenir aux sujets Cap Tonkin et Fos Faster, nous estimons donc que ces deux projets présentent des caractéristiques qui par juxtaposition aggraveraient lourdement les problématiques environnementales de la zone industrielle et portuaire de Fos. En effet, depuis les années 1960, le Golfe de Fos est intégralement soumis aux activités polluantes. Les projets de ports méthaniers s'intègrent donc à un territoire ultra industrialisé où se concentrent déjà 12 sites SEVESO. Et c'est pourquoi Europe Ecologie - Les Verts ne se positionnera pas de la même façon sur l'une et l'autre des opérations présentées.

Si l'on peut concevoir que le projet Cap Tonkin, qui pérennise l'exploitation du site jusqu'en 2034 en modernisant les installations existantes, soit acceptable sous certaines conditions, il n'en est pas de même pour Fos Faster. Mettre les deux projets dans un même débat public ne doit pas permettre de laisser passer un projet contraire au Grenelle de l'environnement, contraire au développement soutenable de notre région, compte tenu de sa vocation exclusivement industrielle et commerciale.

En ce qui concerne Cap Tonkin, nous rappelons que le projet propose d'une part le remplacement des cuves de stockage actuelles par un unique réservoir de stockage d'une capacité de stockage supérieure, installée sur une parcelle de 8 hectares concédée à cet effet par le GPM, et d'autre part, la mise en place d'un appontement permettant d'accueillir les récents Med-Max, navires méthaniers dédiés au trafic en méditerranée et dont la flotte a été récemment renouvelée. Le dossier d'Elengy indique que le projet n'augmenterait pas la capacité de regazéification actuelle mais permettrait davantage de souplesse et de régularité dans le traitement du gaz. Ces nouveaux travaux permettraient un renforcement de la sécurité des équipements par la construction d'un réservoir à intégrité totale adapté aux normes sismiques en vigueur.

Considérant que l'enjeu stratégique est peu modifié par rapport à l'existant, Europe Ecologie – Les Verts adopte une position non opposée au projet Cap Tonkin, sous réserve qu'Elengy s'engage à prendre toute mesure visant à garantir des emplois locaux et des conditions de travail décentes, et à assurer la protection de l'environnement de la biodiversité. Tout particulièrement, nous souhaitons qu'Elengy prenne des engagements sur les points suivants :

1. En complément des propositions mentionnées au dossier des maîtres d'ouvrage, nous demandons à Elengy de prévoir des mesures d'atténuation ou de compensation ayant des conséquences bénéfiques sur les espèces menacées, au titre de la loi du 10 juillet 1976 relative à

la protection de la nature, mais aussi de prendre toute précaution particulière en ce qui concerne la zone d'installation du chantier. Nous prenons acte de la stratégie d'évitement positionnant le nouveau réservoir sur la zone la moins sensible de la parcelle.

2. Concernant les rejets d'eau de mer électro-chlorée générés par le retraitement du gaz, nous demandons la réduction de l'empreinte écologique du terminal par la réalisation d'un projet écologique industriel innovant sur la parcelle libérée par le démantèlement des réservoirs puisqu'Elengy en conserve l'occupation jusqu'au 31 décembre 2040. Ce projet devrait permettre le recyclage complet de l'eau rejetée en mer, la production d'électricité par l'utilisation de frigories générées par la regazéification du GNL selon un procédé cycle de Rankine, ou d'accueillir toute autre unité en capacité de valoriser les frigories du terminal pour éviter les rejets d'eau de mer électro-chlorée. Dans tous les cas, nous demandons un engagement fort sur ce point, ainsi qu'un groupe de travail et de suivi sur cet aspect du projet.
3. Concernant l'apportement, nous demandons à Elengy de retenir l'option la plus favorable au plan environnemental. L'option 1, qui consiste à construire un nouvel apportement nécessitant un dragage de la darse et un démantèlement de l'existant impacterait fortement le milieu marin. Nous attirons l'attention sur les risques que comporte la réalisation de tels travaux dans une darse déjà fortement polluée en PCB. L'option 2 d'adaptation de l'apportement existant consiste à conserver le poste de déchargement actuel, et à reconstruire la jetée un peu plus en retrait. Les difficultés techniques liées à la réalisation des travaux de rénovation à proximité d'un lieu de déchargement des navires impliqueraient la prise de mesures de sécurité performantes. Sous réserve que l'option 2 n'aggrave pas les risques humains liés au chantier, Europe Ecologie – Les Verts se prononce en faveur de l'option 2, plus compatible avec la protection du milieu marin.
4. Concernant la protection sismique et compte tenu des méconnaissances de l'activité et du tracé précis des failles sismiques sous la ZIP, il convient d'appliquer les mesures de précaution maximales et de prendre en compte les dernières réglementations des installations à risque spécial.
5. Concernant le démantèlement des réservoirs existants, nous demandons le retraitement et la valorisation des déchets et matériaux. Elengy se prononcera sur la faisabilité de ce process.
6. Concernant la réalisation du chantier, nous demandons la mise en place d'un chantier industriel à faible nuisance.
7. Nous tenons à ce que soit garanties des conditions de travail décentes et des emplois locaux.
8. Enfin, la nomination d'un garant pour assurer le suivi par le maître d'ouvrage.

Les projets qui touchent au territoire fosséen ont particulièrement besoin de concertation. L'expertise des associations et l'expertise citoyenne devront être systématiquement intégrées à tous les projets industriels. Par conséquent, nous demandons la création d'un organe de concertation permanent sur le développement de la zone industrialo-portuaire de Fos et le devenir de tout ce territoire.

En conclusion, je veux dire que l'ensemble des acteurs du projet porte la responsabilité collective de l'intérêt général, et que nous ne saurions transiger avec la sécurité des populations. En effet, prendre en compte les besoins, écouter, apporter des éléments de réponse, mettre au débat des expertises

capables de proposer la recherche de solutions, c'est accepter de ne plus opposer une logique strictement économique à une logique humaine et environnementale. C'est également refuser l'occultation d'informations liées aux impacts cumulés des activités industrielles sur l'environnement et sur la santé des populations directement concernées. A ce titre, nous ne pouvons que souhaiter que nos gouvernance acceptent la constitution d'espaces de dialogue locaux, dans lesquels les groupes composés d'experts, de politique, de techniciens et de profanes, de profanes qui s'estiment concernés, pourraient se mobiliser pour débattre des choix engageant l'intérêt général.

Merci de votre attention.

Monsieur DUBOUT

Merci. Merci pour votre témoignage et votre engagement, et la précision de vos réponses. Monsieur Raimondi.

Monsieur René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer

En premier lieu, je voudrais vous dire que René Raimondi appartient au parti socialiste. Mais ce soir, il s'exprimera en tant que Maire de Fos, et pas en tant que représentant d'un parti politique. Je voudrais donner acte à Monsieur Blanc qui m'a fait remarquer que tout à l'heure j'avais dit une bêtise : ce ne sont pas 170 millions d'euros pour le projet de contournement Martigues – Port-de-Bouc, ce sont 120 millions. Mais 120 millions, je le redis, de 2006. Nous sommes en 2010, ce sera peut-être réalisé en 2017, 2020, je ne sais pas. Et je redis que 18 millions amenés à l'époque où on le fera, ça représente 0 euro.

Je voudrais dire ensuite qu'il va falloir que l'on redonne la définition de concertation. Parce que j'entends beaucoup ce mot revenir dans la bouche des uns et des autres. Et puis surtout, on me dit m'avoir vu, et qu'à partir de là, la concertation était faite. Bon. Je vais peut-être faire éditer des affiches et donner à chaque représentant de l'Etat ma photo : peut-être que ça suffira à se donner acte d'une concertation.

Je voudrais faire remarquer que ça fait trois séances ce soir que la DREAL est absente. Il y a bien ce soir un représentant de la DREAL, comme il y avait à Port-Saint-Louis un représentant de la DREAL, mais qui n'a rien à voir avec les installations industrielles, et donc la technicité dont nous aurions peut-être besoin. Nous aurions peut-être besoin d'avoir quelques compléments d'information. Je trouve cela anormal. Trois séances sans les représentants de ces services qui devraient nous apporter la caution technique de ce qui nous est présenté. Je trouve ça totalement anormal. Ça montre quelque part que l'on est toujours à l'abandon dans cette partie de territoire.

Et puis après, je voudrais vous parler de ce que j'ai vécu ces trois derniers jours. Il y a quelques heures, j'étais encore au congrès des Maires. Et à ce congrès, on a eu divers sujets de conversation, mais il y en a un qui est revenu. Et les Présidents des deux intercommunalités, Martigues – Port-de-Bouc... Pardon. Pays de Martigues, c'est-à-dire Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre, et puis Ouest Provence de l'autre côté, avaient organisé avec d'autres territoires industriels un débat sur les liens entre les territoires et l'industrie. Etaient présents à ces débats le président de la communauté urbaine de Dunkerque – je dis peut-être des bêtises dans les appellations – mais Dunkerque était là, Maubeuge était là, Lacq était là, la région lyonnaise était là, l'Alsace aussi. Et tous ont développé cette difficulté, à partir de tout de suite, d'avoir vu disparaître la taxe professionnelle, et d'avoir vu

disparaître ce qui était le lien entre les collectivités, les habitants, et l'industrie alentour. Un industriel a pris la parole et nous a dit : vous savez, pour nous, la disparition de la taxe professionnelle ne semble pas nous avoir apporté grand-chose. Rapporté grand-chose. C'est-à-dire qu'une fois que l'on a fait le calcul de toutes les taxes que nous allons payer, on ne voit pas vraiment la différence entre avant et maintenant. Donc les industriels ne voient pas la différence. Les élus, par contre, voient la différence. Nos budgets, on a vite fait le point, il n'y a aucun doute. Que ce soit encore une fois le Pays de Martigues ou Ouest Provence, ce sont 75 % du revenu de ces deux collectivités qui ont disparu et qui sont aujourd'hui, pour l'instant, compensés par l'Etat. C'est-à-dire disparition totale, quoi qu'il arrive, de l'autonomie financière des collectivités territoriales. Notre Président de la République nous a rassurés : ailleurs, dans d'autres pays, c'est déjà comme ça. Il a juste oublié de dire que chez nous, c'était dans la constitution l'autonomie financière des collectivités. Mais c'est un autre débat. Moi je voulais revenir là-dessus, parce que c'est quelque chose de grave ce qui est en train de se passer. C'est-à-dire que depuis tout à l'heure, on entend parler d'argent provenant de ces collectivités. Que ce soit du Conseil général, je le rappelle, pour faire la route qui accède au port, ou que ce soit les fameuses déviations diverses et variées que l'on pourrait faire. Sauf qu'apparemment l'Etat n'a plus d'argent, et les collectivités territoriales voient disparaître petit à petit leurs ressources. Donc là aussi, il va falloir rapidement trouver des solutions. Parce que vous avez vu, ce que l'on affichait derrière tout à l'heure, ce n'est pas pour tout de suite. C'est pour 2017, pour 2020, pour des dates assez éloignées. Mais d'ici là, on ne sait pas ce que l'on sera devenu, et on aura vu disparaître un tas de choses.

Et puis dernier élément dramatique qui vient de nous être apporté, c'est ce matin. Ce matin, on avait encore une réunion sur les finances locales, et il y avait là effectivement la plus haute représentante de ce que va être la compensation. Alors depuis des mois, on avait travaillé avec les services, en disant : ce n'est pas normal ce qu'il s'est passé dans l'année 2010. Un certain nombre d'installations ont démarré dès 2009, et en 2010 on ne voit pas apparaître les parts de taxe professionnelle. Donc nous avons déposé un recours, nous avons été voir les industriels, et nous avons pu récolter comme ça les diverses déclarations, en se disant qu'en arrivant à prouver qu'en 2009 il y avait bien une activité, qu'il y avait du personnel dans les usines, quoi qu'il en soit, l'Etat serait bien obligé de compenser. Que nenni. L'Etat a oublié dans la loi une phrase qui pouvait dire que l'on pouvait revenir sur les taxes professionnelles 2009. Et puis, l'ordinateur ne peut pas calculer. C'est ce qui nous a été dit ce matin. L'ordinateur a calculé à partir des taxes émises en 2009. Si derrière il y avait des rôles complémentaires, ça ne pouvait pas être pris. Comment voulez-vous que les élus que nous sommes, qui ont vu disparaître, mes chers amis d'Elengy, un morceau de plage ces dernières années pour l'installation d'un terminal méthanier, comment voulez-vous que l'on aille raconter à nos habitants qu'ils ont perdu cette plage et qu'en compensation, ils n'auront rien ? Rien ! Pas un centime. Pas un centime, de quoi continuer à faire vivre l'équilibre social de nos villes. Parce que certes, nos villes sont qualifiées de « riches ». Mais nos habitants, moi je peux vous le dire, nos habitants sont pauvres. Et nos habitants sont de plus en plus pauvres. Et la richesse que nous avons pu avoir de ces industries nous a permis, depuis de nombreuses années, d'accompagner ces ouvriers pauvres de la zone. Et bien demain, mes chers amis, nous n'accompagnerons plus personne, parce que nous n'en aurons plus les moyens. Demain, mes chers amis, nous n'aiderons plus l'Etat à prendre ses responsabilités et à faire des routes. Donc demain, mes chers amis, il ne nous reste plus qu'à déménager, et à aller vivre dans d'autres endroits où l'air sera un petit peu plus pur. On n'aura pas plus d'emplois qu'ici, parce que c'est aussi l'autre problème. Dans tous ces projets industriels, jusqu'à présent, on nous disait : ne vous inquiétez pas, vous avez la taxe professionnelle, vous avez de quoi vivre, et puis vous aurez des emplois. Sauf que les emplois, vous avez vu, ce ne sont que les chantiers. J'ai bien entendu l'engagement d'Elengy de faire différemment de la dernière fois. J'espère que ce sera suivi d'effet. Parce que quoi qu'il arrive, j'ai vu beaucoup d'Italiens, j'ai vu

beaucoup de Portugais, j'ai vu beaucoup de pays étrangers. Je n'ai rien contre eux. Ils sont les bienvenus. Je m'appelle Raimondi, je sais d'où je viens, donc je n'ai pas de problème là-dessus. Sauf que je continue à recevoir beaucoup de demandeurs d'emplois. Je continue à recevoir effectivement des gens qui ont pu travailler parfois un mois, deux mois sur les chantiers, ici ou ailleurs, mais qui aujourd'hui sont dans la même contrainte qu'il y a quelques mois.

Donc une fois que l'on s'est dit cela, ça devient compliqué. Alors effectivement, Fos Tonkin est une reconstruction. Il faut prendre en compte tout ce qui a été dit, depuis maintenant de nombreuses soirées. Je crois que l'on est suffisamment revenu sur un certain nombre de sujets pour qu'on imagine qu'ils soient pris en compte. Donc pérennité de l'outil. Je crois que ça reste, pour les ouvriers que nous sommes, pour ce bassin d'emplois d'ouvriers, c'est quelque chose qui parle. Parce que si les syndicats se retrouvent dans la rue pour défendre leurs droits et leurs acquis, quand il s'agit de défendre l'outil de travail, ils sont aussi les premiers. Il faut le dire, il faut le rappeler. Donc là-dessus, les élus que nous sommes ne peuvent qu'aller dans ce sens et continuer. Mais après, que fait-on sur cette zone ? Moi, je repose la question, et je crois qu'un vrai débat sur la suite est important parce qu'on n'aura plus, quoi qu'il en soit, les moyens de pouvoir accompagner – les industriels l'ont reconnu, cet accompagnement – accompagner nos populations, construire des routes, construire des écoles, construire des crèches, faire en sorte effectivement de faire oublier un petit peu les désagréments de ce que l'on pouvait avoir autour de nous. On n'en aura plus définitivement les moyens.

Voilà. Donc moi je voulais alerter ce soir, parce que je crois que je fais partie de ceux, comme pas mal dans cette salle, qui ont été très présents. Donc j'ai eu l'occasion déjà de m'exprimer. En final, je ferai une conclusion peut-être un peu longue à Istres, mais je me permettrai...

Monsieur DUBOUT

Donc on s'y préparera dans l'emploi du temps.

Monsieur RAIMONDI

Oui, vous pouvez vous y préparer. C'est la dernière... D'ailleurs, je vous conseille de la commencer un petit peu plus tôt. Ça permettrait effectivement de laisser le débat un peu plus long. Mais il est important effectivement d'apporter une conclusion et de rappeler, même si je pense que vous allez le faire, ce que chacun pense et ce que chacun veut essayer de mettre en exergue.

Monsieur DUBOUT

Merci. Merci Monsieur le Maire. Merci Madame Faugère.

IV. Clôture de la réunion

Monsieur DUBOUT

Donc on arrive au terme de notre débat. On a dépassé d'une heure, mais malgré tout, même s'il y avait peu de monde, l'assistance est restée présente.

Non, non Monsieur Moutet. Non Monsieur Moutet. C'est terminé.

Monsieur MOUTET intervient sans micro.

On termine. Quelques points importants donc qui émergent ce soir. Effectivement, sur les 4 heures, nous avons pris pratiquement une heure sur les infrastructures routières. Je le dis bien, on l'a fait sciemment, on a pris le risque que le débat porte sur ce sujet parce qu'effectivement, c'est un point important. C'est un point essentiel, et je reste convaincu de ce que je vous ai dit, qu'un port c'est aussi bien l'accueil des navires que l'accueil terrestre.

Par ailleurs, je suis très frappé, je l'ai dit sous une autre forme en introduction, je suis effectivement frappé de la discontinuité du réseau entre les points d'accueil sur ce que l'on appelle la zone industrialo-portuaire, qui apparaît comme une pastille, en oubliant que la dimension de cette zone est telle que par exemple, la déviation de Fos n'est pas prise en compte.

Autre point qui me paraît important, cette question de la concertation. C'est vrai que la concertation existe sur chacun des projets, mais ce qu'il y a de sous-jacent dans les commentaires qui sont là et dans les réactions qui ont été faites en particulier sur les schémas d'infrastructures portuaire, c'est qu'il n'y a pas eu de concertation sur le schéma lui-même. Donc sur le projet d'aménagement lui-même, on en revient sous diverses formes aux différentes thématiques qui ont été abordées dès le début.

Voilà. Je vous rappelle aussi que la conclusion de l'atelier qui s'est tenu la semaine dernière sera rapportée lors de la réunion de clôture. Je rappelle aussi que la prochaine réunion, celle du 2 décembre, qui a lieu au théâtre de Fos, est commune aux deux projets et portera sur le développement économique.

Nous avons reçu 9 cahiers d'acteurs, 5 pour Faster et 4 pour Tonkin. Je rappelle que pour ces cahiers d'acteurs, nous n'en accepterons plus à compter du 1^{er} décembre, c'est-à-dire à partir de cette semaine. Parce que matériellement, nous n'aurons plus le temps de les imprimer. Nous avons donc reçu 121 questions écrites, et Monsieur Moutet dit qu'il n'a de réponse. Nous allons voir si c'est exact. Vous pourrez prendre connaissance d'un certain nombre d'avis qui sont sur le site. Il y a eu près de 5 500 connexions qui ont été faites sur Fos Tonkin et pratiquement 19 000 pages qui ont été lues, et 6 200 sur Faster, et 25 000 pages qui ont été lues.

Voilà, j'en ai terminé. Je pense que je vais être pris à partie une fois que nous aurons terminé par Monsieur Moutet. Je vous propose néanmoins que l'on boive un verre ensemble, en vous donnant rendez-vous lors de notre prochain débat. Merci.

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