

Débats publics Fos Faster – Fos Tonkin
Réunion thématique commune :
Le développement économique

Verbatim

I.	Ouverture	2
II.	Première partie : L'apport économique des projets	3
1.	Rappel des données économiques des projets par les maîtres d'ouvrage	3
2.	Interventions	9
3.	Echanges avec la salle	16
III.	Deuxième partie : Le potentiel économique du golfe de Fos-sur-Mer	33
1.	Données économiques de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, stratégie de développement de la ZIP	33
2.	Table ronde	38
3.	Echanges avec la salle	44
IV.	Clôture de la réunion	53

I. Ouverture

Monsieur Antoine DUBOUT, Président des Commissions Particulières du Débat Public (CPDP)

Bonsoir à tous. Au nom de Monsieur RAIMONDI, le Maire de Fos-sur-Mer, qui m'a délégué ses pouvoirs, je vous accueille tous. Et merci Monsieur le Président d'avoir mis à notre disposition cette belle salle qui est très confortable et très agréable pour ce débat.

Nous arrivons donc au terme des débats, il ne reste plus qu'une réunion. Nous sommes – j'ai fait le calcul – à la dixième réunion sur les deux projets. Il y a eu un certain nombre de réunions communes. Je remets en perspective le débat. A part la réunion introductive, il y en a une qui a porté sur l'énergie, la politique énergétique du port. Une deuxième, qui était aussi commune, qui était sur les risques. Et puis après, il y a eu trois réunions pour chacun des projets :

- le projet proprement dit, ce qu'il représentait, comment il était et pourquoi il était à cet emplacement ;
- le deuxième était une réunion sur la biodiversité des usages de la mer ;
- et puis la troisième, ce sont les deux dernières réunions que nous venons de terminer, était sur les chantiers, l'exécution des travaux.

Là-dessus il y a eu aussi – vous le savez et j'en rendrai compte lors de la prochaine réunion – un atelier qui s'est tenu il y a quelque temps et qui a porté sur la question des rejets, et en particulier des frigos.

Pour cette troisième réunion commune, les deux Commissions qui sont ici au complet ont pensé que le thème du développement économique devait être traité dans une réunion commune, et au moins pour deux raisons. D'abord qu'il s'agit de la dixième réunion, et malgré tout le nombre de réunions successives peut un peu fatiguer la population ; et puis surtout parce que c'était une thématique commune. Vous le verrez, on en parlera pendant cette réunion.

En définitive, on répond à une question qui est arrivée à diverses reprises dans les réunions. On a eu plusieurs fois une remarque de ce type-là qui était de dire : « Vous parlez de la nature, vous parlez des contraintes écologiques, vous parlez des espèces à protéger, mais la première espèce à protéger c'était aussi les hommes et leur travail ». La question qui était sous-jacente, c'est : « Quel est l'apport économique des projets à la population qui vit sur des communes autour du golfe ? », et c'est bien ce dont on va parler ce soir.

Il y aura deux parties. Une première partie c'est l'apport économique des projets proprement dit. Il y aura donc Elengy et Faster, les deux projets vont monter sur la scène l'un après l'autre. Et nous accueillerons pour le débat et la table ronde Didier MARTIN qui est le Directeur territorial délégué du Pôle Emploi, et qui sera accompagné d'Isabelle VAUCHELET qui est la Directrice équipe industrie Pôle Emploi PACA, et puis de Eric AMATO de l'agence Pôle Emploi d'Istres. Ils seront donc sur la scène. Puis nous accueillerons Nadine JOURDAN qui vient de l'INSEE et qui relatera les études qui ont été faites au début de l'année sur l'emploi, en particulier sur l'étang de Berre et sur le Golfe de Fos. Ceci donc c'est l'apport économique des deux projets.

Puis dans un deuxième temps on parlera du potentiel économique de la Zone Industriale-Portuaire avec une présentation par le port. Il s'agit de Dirk BECQUART qui est le Directeur du Développement du GPMM, qui viendra et qui présentera le projet et les projets de développement du port.

Viendront ensuite à cette table ronde :

- Raymond VIDIL qui est le Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence ;
- Jean-Pierre MOULARD qui le Président de la Maison de l'Emploi du SAN Ouest Provence ;
- puis Dirk BECQUART qui effectivement participera à cette table ronde.

Toujours le même équilibre, cinquante/cinquante entre le temps d'explication de la scène et évidemment de la parole à la salle.

Puisqu'on est à la dixième réunion, on ne va pas rappeler les principes de nos débats. Je vous rappelle que vous avez la possibilité de poser des questions. On souhaite que les questions soient brèves de façon à laisser le temps aux intervenants de répondre. En tous les cas pas plus de trois minutes pour ces questions.

Deuxième chose, vous avez la possibilité aussi de poser des questions écrites avec les papiers qui sont sur les fauteuils et qui seront reprises évidemment à l'écran.

Je vous souhaite à tous une très bonne soirée. Je demande d'abord à Monsieur BAVUZ qui commence, Elengy, qui va venir, et aux quatre intervenants de la table ronde : Madame JOURDAN, Monsieur AMATO, Monsieur MARTIN et Madame VAUCHELET de monter sur la scène si vous le voulez bien.

Monsieur BAVUZ, c'est à vous.

II. Première partie : l'apport économique des projets

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

a. Elengy

Monsieur Gilles BAVUZ, Directeur technique, Elengy

Merci Monsieur le Président, bonsoir à tous. Effectivement le Président l'a dit, on arrive au bout de ce débat dans cette réunion dédiée au développement économique. J'orienterai donc ma présentation sur trois points effectivement :

Rappeler rapidement pour ceux qui assisteraient à la première réunion de quoi on parle, qu'est-ce que c'est que le terminal ? Qu'est-ce qu'il apporte ? Puisque sa particularité c'est qu'il existe donc il apporte déjà de l'activité au territoire. Puis qu'est-ce qu'apporte le projet ? Rapidement, puisque l'essentiel c'est qu'on débattenne.

Donc où on est ? Je pense que c'est connu de beaucoup. On est au fond de la darse 1, darse qui ne permet d'accueillir que des méthaniers de 75 000 mètres cubes. Le terminal a donc été démarré en 1972. Il a été conçu simultanément avec l'usine de l'air liquide qui rend liquide les gaz de l'air dans des synergies dont on a eu l'occasion de débattre dans les précédentes réunions. Sa capacité c'est 7 milliards de mètres cubes de gaz gazeux. La consommation française c'est à peu près 50 milliards de mètres cubes. Il a donc démarré en 1972, d'abord avec deux réservoirs, les deux plus anciens, puis dans les années 80 un troisième réservoir métallique qui s'est construit. Il comporte donc une jetée qui permet d'accueillir des méthaniers de la taille de 75 000 mètres cubes qui est la taille maximale des méthaniers que l'on peut recevoir sur cette installation.

Je le disais donc en introduction, la particularité du terminal et du projet que l'on porte et que je décrirai rapidement dans les planches qui suivent c'est qu'il existe depuis 72, et qu'à ce titre-là il a contribué au développement économique et à l'activité de la Zone Industriale-Portuaire de Fos et plus largement du territoire.

On parle de projet de développement, de rénovation, et j'en donnerai les chiffres. Il faut savoir qu'on investit régulièrement depuis le démarrage sur ce terminal, il y a eu différentes phases d'élaboration. Dans les dix dernières années on a à peu près investi déjà une centaine de millions d'euros sur ce terminal, ce qui n'est pas rien, avec en moyenne dix millions d'euros par an. Cela a donc contribué à cette activité pour le territoire. La mission du terminal c'est d'accueillir des navires méthaniers, de les décharger. Les navires méthaniers génèrent de l'activité pour l'ensemble du monde portuaire. On a reçu 235 navires au maximum sur ce terminal en 2002. On en a reçu 200 en 2000, c'est facile à retenir. Ces activités qui font vivre l'ensemble du monde portuaire, le pilotage, le lamanage pour amarrer les navires, le remorquage. On estime environ à 5 millions d'euros par an les redevances que l'on verse aux grands ports maritimes. Ces redevances font donc vivre ces activités portuaires.

Bien évidemment des salariés d'Elengy travaillent sur ce terminal, un peu moins d'une centaine actuellement. Ils sont présents depuis l'origine. Le terminal fonctionne en continue, il y a donc en permanence du personnel, des équipes d'exploitation en trois huit plus les activités de maintenance et des activités support ; tout cela représente une centaine de personnes.

Nous ne faisons pas tout nous-mêmes sur ce terminal, et donc nous employons un certain nombre d'entreprises qui nous assistent dans l'exploitation, la maintenance, le gardiennage. Quand on convertit les heures, cela représente une soixantaine d'emplois en équivalent temps plein sur l'année. On peut donc dire que le terminal fait vivre environ 160 salariés par an, donc 160 familles.

Là aussi, bien évidemment comme toute installation industrielle, nous versons des taxes qui sont de 4 millions d'euros par an de taxe locale, de taxe foncière, de taxe professionnelle, de redevance pour la CCI, la Chambre de Commerce et d'Industrie. L'ensemble de ces taxes est de l'ordre de 4 millions d'euros par an. Voilà ce qu'on a contribué au territoire pendant quarante ans.

Notre volonté, et cela a bien été tout l'objet du débat, c'est de poursuivre l'exploitation du terminal pendant encore vingt ans. Là aussi en deux mots pour ceux qui seraient là pour la première fois ce soir, le projet consiste à démanteler les deux plus petits réservoirs construits au démarrage du terminal dans années 70, à les remplacer par un réservoir qui serait aux meilleures technologies actuelles. Le réservoir serait de taille plus importante que les deux plus petits, ce qui n'a pas pour objet d'augmenter la capacité globale du terminal mais de pouvoir assurer un service au client, je

dirai plus flexible puisqu'on aurait une capacité de stockage un peu plus importante. Je passe sur les enjeux qu'on a débattus longuement dans les précédentes réunions.

Dans le projet figure aussi la possibilité soit de rénover l'apponnement existant, soit d'en construire un autre, puis de démanteler celui qui existe. Voilà *grosso modo* la consistance du projet. Dans sa phase maximum, cela représenterait un investissement de 430 millions d'euros dont vous avez la répartition en grands postes :

- 50 % d'études d'ingénierie, de conception, d'études de détail et de travaux réalisés sur place.
- 40 % qui correspondent à la fourniture des équipements, donc à peu près moitié-moitié.
- Et pour s'occuper d'un chantier de cette ampleur-là, il faut évidemment que le maître d'ouvrage s'implique notamment pour manager la sécurité qui est un point majeur pour nous exploitants, surtout d'un site existant. Ce sera donc une préoccupation majeure tout au long du chantier, et là aussi on en a parlé. C'est donc à peu près 10 % des coûts du projet dédiés aux activités de coordination, de supervision de l'ensemble des travaux par Elengy.

Bien évidemment, réinvestir 430 millions d'euros contribuera, notamment en termes de taxes, quand cette installation sera mise en service. Donc là on parle dans quelques années, le temps de finir le débat, réaliser les procédures administratives réglementaires, construire, donc on est dans quelques années. Cet investissement contribuera à soutenir notamment le montant des taxes qui, mais les règles viennent de changer, qu'est-ce qu'elles seront à l'horizon du versement de la mise en service ? On ne peut pas trop anticiper. Mais au moins, à règles d'aujourd'hui, cela contribuerait *grosso modo* à doubler ce que l'on verse actuellement si les règles restaient à peu près identiques.

Pour terminer dans le temps qui nous est imparti, bien évidemment de poursuivre l'exploitation, l'apport que l'on amène pour le territoire que j'ai présenté au démarrage sera poursuivi pendant le temps de l'exploitation, c'est-à-dire l'emploi que l'on génère en direct, l'emploi que l'on induit en termes de maintenance. On poursuivra donc les taxes qui sont pour l'ensemble des collectivités locales que ce soit la commune Ouest Provence, le département ou la région. Il y a une phase importante dans ce type de chantier qui est la conduite du chantier qui génère une activité la plus ponctuelle pendant la durée du chantier que l'on estime vue d'aujourd'hui à environ trois à quatre ans.

Nous avons choisi, là aussi on en a parlé dans la dernière réunion mais c'est important d'y revenir, un mode de lotissement de nos travaux permettant d'assurer tant que faire se peut une bonne accessibilité aux marchés de travaux aux entreprises locales. On construira donc – c'est au moins notre stratégie d'aujourd'hui – probablement le réservoir dans un contrat clés en main. Le management de ce type de chantier est très particulier, et peu d'entreprises savent construire de tels types d'ouvrages avec une coordination extrêmement forte entre les différents intervenants. Par contre tous les autres travaux seront lotis en plusieurs lots où c'est le maître d'ouvrage, à savoir Elengy, qui pilotera et qui passera les commandes de chaque lot. Cela fera donc des lots de plus petites tailles qu'un gros marché global avec une accessibilité aux entreprises locales plus forte.

Ce choix-là, on espère, favorisera l'accès aux entreprises locales. En moyenne, le chantier devrait mobiliser 200 ouvriers, salariés d'entreprises pour construire pendant les quatre ans, avec une pointe de 400 personnes par an. Cela reste un chantier important, mais de taille relativement modeste par rapport à d'autres activités dans la zone des arrêts quinquennaux de raffinerie ou des

revampings de hauts fourneaux par exemple, même si c'est un chantier qui s'étale sur une durée plus longue.

Enfin, on estime à quelques millions d'euros – puisque là on a une expérience récente – les retombées qu'il peut y avoir, mais pas directement sous l'égide du maître d'ouvrage, tout ce qui est restauration, hôtellerie, location de matériel de chantier ou de véhicules, les transports et qui bénéficie là directement au territoire pour pouvoir donc accueillir ces salariés. Bien évidemment plus la part locale des travaux est forte, moins le bénéfice pour le territoire en termes de restauration ou de logement est faible parce que si les gens habitent sur place, on n'a pas besoin de les loger. Effectivement il y a équilibre entre l'emploi local pour les entreprises et leurs retombées pour d'autres activités.

Voilà donc rapidement présenté l'impact économique d'Elengy sur le terminal existant et sur le chantier de ce qu'il apportera pendant les quatre ans. Je vous remercie de votre attention.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Maintenant je vais demander onze minutes pour Monsieur CRACOWSKI. Si vous voulez présenter, je vous propose de descendre Monsieur BAVUZ et de laisser la parole à Monsieur CRACOWSKI.

b. Fos Faster

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

Mesdames, Messieurs bonsoir. Philippe CRACOWSKI pour la société Fos Faster LNG. Je vais donc vous présenter le même sujet, mais cette fois pour la société Fos Faster qui, je vous rappelle, a pour propos de proposer un terminal méthanier qui lui n'est pas existant et est à créer de toutes pièces.

Voilà ce que je vous propose comme programme ce soir :

Rappeler le projet très rapidement et les investissements qu'il représente ; et bien sûr l'emploi et les retombées économiques qui sont le thème de la soirée.

Le projet et les investissements

Tout d'abord le projet et les investissements. Je vous rappelle qu'il s'agit d'un terminal pour une capacité maximale de 16 milliards de mètres cubes de gaz naturel, avec un investissement pouvant aller dans sa phase maximum à 1,2 milliard d'euros. Les équipements de regazéification font partie, bien sûr, du *process* en plus du stockage de gaz naturel liquéfié. C'est une mise en service estimée à fin 2016. C'est bien sûr un projet qui n'est pas encore décidé et qui ne le sera qu'à l'issue du débat public, puisque nous sommes à une phase préliminaire de ce projet.

L'emploi

Allons directement et tout de suite à l'emploi. Notre chantier s'étale sur trois ans et demi à quatre ans. C'est 400 à 600 personnes en moyenne par jour sur ce chantier avec des pointes pouvant aller à jusqu'à 1 000. Ce sont des chiffres qui sont basés sur des réalités de chantiers comparables.

Le type de contrat qui est envisagé sur ce chantier qui lui est caractérisé de gros chantier, chantier qui commence à être important, c'est ce qu'on appelle dans l'industrie un EPC qui est en fait un contrat-cadre de maître d'œuvre, un contrat d'entreprise générale.

La certification HSE en termes de formation est un module qui est obligatoire, et donc en termes de formation toutes personnes venant travailler sur ce chantier mais aussi plus tard dans l'exploitation de notre terminal doivent passer par cette formation obligatoire qui est adaptée et en fonction du profil et du type d'emploi qui sera créé. Par exemple, un chef d'équipe devra avoir un deuxième certificat outre le certificat de base que tout le monde doit pouvoir prétendre pour rentrer.

Pour essayer d'expliquer un peu mieux qu'est-ce que c'est que ce type de chantier, on va vous proposer des images de chantier basé sur des chantiers similaires de base comparable pour comprendre quelles sont les contraintes et comment fonctionne ce type de chantier ?

Tout d'abord il y a trois niveaux, ça c'est le point important au niveau de la structure de fonctionnement :

Le premier niveau c'est l'équipe Fos Faster, donc nous-mêmes, qui pilotons le projet et finalement avons l'ensemble des commandes du chantier. Le partenaire entreprise générale maître d'œuvre dont je vous ai expliqué tout à l'heure, c'est 80 personnes à ce niveau-là. Lui a donc pour charge de coordonner la totalité du projet et des maîtres d'œuvre, de faire les achats et lancer les appels d'offres pour les entreprises qui elles réaliseront le projet sur le terrain qu'on appelle les entreprises de construction. Et là on estime à peu près, c'est une photographie à un moment déterminé parce que vous allez voir après qu'en fait il y a des sautes, ce n'est pas un profil plat : ce type de construction nécessite à des moments moins de personnes et à des moments beaucoup plus. On estime donc à peu près à 700 personnes pour le nombre de personnes qui fera ce chantier.

Là j'ai récapitulé les 40 personnes pour Fos Faster, les 80 personnes pour l'entreprise générale et les 700 personnes pour les entreprises de construction qu'on a mis par type de profil dont on a besoin pour pouvoir réaliser ce chantier. En plus de ce que je vous ai montré, il y a environ 180 personnes en moyenne, un besoin en nombre de personnes qui ne sont pas sur le chantier mais dont le soutien et le support sont nécessaires et qui eux travaillent en virtuel, qui peuvent être situées et délocalisées par rapport au chantier. Les premiers 800 sont le nombre de personnes qui travaillent sur le chantier.

Juste un point pour la compréhension : quand j'écris ETP, cela veut dire Equivalent Temps Plein. On travaille donc en équivalent temps plein, ce sont les chiffres.

Voilà la courbe d'un chantier standard de trois ans et demi à quatre ans d'un terminal méthanier. Là c'est un terminal méthanier en construction avec trois réservoirs d'une capacité de 12 milliards mètres cubes. Donc voilà ce qui est remarquable et ce qu'on a voulu montrer à travers ce schéma. C'est uniquement les grandes masses et pour montrer qu'en fait il y a vraiment des pointes dans ce

type de chantier. On s'aperçoit là en fait que la troisième année est une année qui est vraiment cruciale en termes de besoin de ressources pour arriver à réaliser ce type chantier.

On a fait figurer les quatre spécialités et besoins qu'on a en termes de profils d'emploi : l'ingénierie, le génie civil, la tuyauterie et l'instrumentation électricité automatisme. Ce sont donc les quatre corps qui sont vraiment importants pour ce type de construction.

Vous avez donc en ordonnées le nombre d'emplois. La courbe là-haut c'est entre 900 et 1 000 emplois, sinon chaque case correspond à un mois. Donc vous retrouvez les trois ans et demi à quatre ans de la durée du chantier.

Enfin, maintenant non plus sur la construction mais sur la partie exploitation, une fois donc que le terminal est construit, c'est de l'ordre de 80 temps pleins équivalents qui seront nécessaires pour pouvoir faire fonctionner ce terminal avec notamment un peu tous types de fonctions comme toutes PME.

Retombées économiques

En ce qui concerne les retombées économiques, pour nous il n'y a pas d'existant, et pour cause puisque c'est un nouveau projet. On a donc estimé qu'est-ce que serait ce type de projet ? On est donc tout de suite parti sur les nouveaux calculs. On n'a pas de repère par rapport à une taxe professionnelle. On trouve dans nos calculs de l'ordre de 6,5 millions d'euros pour la taxe foncière pour être à peu près précis et pour la CET, la Contribution Economique Territoriale, de l'ordre de 3,5 millions. C'est notre meilleure estimation à aujourd'hui.

Le 10 à 15 millions, l'écart, est simplement dû à la différence de capacité du terminal. Il est évident que quand le terminal est plus grand avec quatre cuves, il y a plus de recettes fiscales. Les recettes générées par les professions portuaires, ce transparent ne parle que de des recettes directes. Là c'est donc tout ce qui est port, droit portuaire, remorquage, lamaneur et pilotage. Donc là, nous, sur la moyenne de taille de bateau, parce que les prix sont différents selon la taille du bateau, nous on est donc sur des bateaux plus gros par rapport à Elengy, on a une moyenne d'à peu près 100 000 euros de coûts générés par escale. Après, multiplié par le nombre d'escales envisagées sur le terminal, on arrive au chiffre de 9 à 18 millions d'euros. L'ensemble de ces chiffres sont des chiffres annuels.

Sur les autres retombées économiques : on n'a pas voulu chiffrer les ressources indirectes parce que c'est un peu la boule de cristal. Elles sont évidentes, elles sont certaines. Dire combien ? Je ne sais pas. Mais il est certain qu'en termes, comme on vient de le dire précédemment, hôtellerie, restauration, transport, mais aussi immobilier, commerce, la vie de la cité, le fait d'y habiter, la vie sociale, les sous-traitants bureaux d'étude font partie bien sûr des ressources indirectes liées au projet.

Enfin, notre partenaire GRTgaz qu'on a tenu à indiquer aussi parce que c'est quand même un chantier qui est non négligeable, et il s'agit du raccordement du terminal méthanier au réseau national. Il est donc vraiment lié au terminal. C'est quand même un investissement de 60 à 75 millions d'euros qui s'ajoute avec la création de vingt emplois. C'est donc un point qui s'ajoute là aussi.

L'expérience de GRTgaz qui fait de nombreux chantiers indique que de l'ordre de 10 % de l'investissement est ce qui est constaté par rapport à l'ensemble des revenus directs et indirects

générés par ce type de chantier. Donc là en l'occurrence ce qui explique le chiffre de 6 millions d'euros par an pour l'ensemble des fonctions que vous voyez.

En termes maintenant non plus de construction mais de maintenance, et alors là cela devient annuel, c'est notamment la maintenant exploitation, c'est de l'ordre d'un million d'euros par an.

Merci.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Avant de vous laisser la parole, je vais demander à Nadine JOURDAN de commenter l'étude qu'elle a faite, je crois que c'est au début de cette année, sur les perspectives économiques autour de l'étang de Berre et dans le golfe de Fos. Vous travaillez à l'INSEE.

2. Interventions

Madame Nadine JOURDAN, Chef de projets Etudes et expertise auprès des services de l'Etat, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE PACA)

Bonjour, Nadine JOURDAN, INSEE. Je représente l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques de PACA.

Nous avons travaillé en début d'année sur une étude qui présentait les atouts et les difficultés de la zone du pourtour de l'étang de Berre. C'est une étude qui a été réalisée en début d'année en partenariat INSEE, préfecture de région, dont je vais vous présenter les traits saillants aujourd'hui mais que vous pouvez retrouver en intégralité : elle est publique et disponible gratuitement pour tous sur le site : « insee.fr »

Monsieur Antoine DUBOUT

Elle sera sur notre site aussi.

Madame Nadine JOURDAN

Vous pouvez tout à fait mettre un lien vers l'étude. L'étude a porté sur le pourtour de l'étang, donc les trois zones d'emploi constituées de la zone de Fos-sur-Mer, la zone d'emploi de Berre à l'Est et la zone d'emploi de Salon au Nord de l'étang. Cette zone-là rassemble presque un habitant régional sur dix. Elle couvre 9 % de l'emploi régional, ce qui est quand même important. 9 % de l'emploi régional sur les 32 communes de la zone, ce qui nous fait à peu près 409 000 habitants.

C'est un territoire qui, lorsqu'on l'examine de plus près, est très bien doté en termes d'infrastructures portuaires, aériennes. On va dire en termes de maillage quand on regarde par rapport à d'autres territoires de la région. On va parler de maillage, je n'irai pas plus loin. C'est quand même un facteur d'attractivité, c'est quand même un atout par rapport à d'autres zones de la région qui est un facteur d'attractivité pour ce territoire-là en termes d'implantation pour les entreprises. C'est aussi ce qui en fait un espace très ouvert, un espace de mobilité intense. C'est

effectivement une zone qui ressort comme un espace de très forte mobilité au regard de l'ensemble du territoire régional. C'est une caractéristique forte et on va y revenir sur les mobilités, il y a des enjeux importants ; mobilité à la fois pour les marchandises et pour les personnes.

Si on regarde un peu la dynamique démographique en se situant dans une perspective de longue période depuis les années 60. Bien sûr on connaît tous la dynamique qui a eu lieu dans les années 70. Elle prend une ampleur assez considérable quand on la regarde au regard du reste de PACA et des Bouches-du-Rhône. La région PACA est la région qui a été la plus dynamique sur les quarante dernières années. Et quand on compare le territoire du pourtour de l'étang de Berre avec la moyenne de PACA on voit que le territoire de l'étang de Berre a eu une dynamique absolument spectaculaire sur cette période-là. Bien sûr une première période jusqu'aux années 80 et après une tendance qui s'infléchit bien sûr. Donc jusqu'aux années 80, dynamique liée à un excédent migratoire avec les autres régions françaises, bien sûr.

Sur la période récente on voit une dynamique qui se poursuit, mais qui est nourrie par l'excédent naturel, par l'excès des naissances sur les décès, et avec un apport migratoire provenant des autres régions qui est relativement équilibré. Au jeu des migrations interrégionales, la zone a des échanges relativement équilibrés. Elle est toujours bénéficiaire vis-à-vis des régions du Nord de la France : l'Ile-de-France, le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie. Elle est toujours bénéficiaire vis-à-vis de ces régions-là, mais elle perd de la population vis-à-vis des régions du Sud de la France et vis-à-vis du reste de PACA aussi puisque ce territoire perd des habitants au jeu des migrations avec le reste de la région PACA. Il perd environ 2 000 habitants sur une période de cinq ans, 2001-2006.

Donc une dynamique qui actuellement provient d'un dynamisme de l'excédent naturel et des migrations en quantités équilibrées. Mais si on regarde qui vient s'installer dans la zone, on voit que ce sont surtout des cadres, surtout des professions intermédiaires. Le territoire gagne donc des habitants en termes de professions qualifiées, alors que sur les ouvriers c'est relativement équilibré. Il y a un déficit sur les employés : le territoire perd des employés avec les autres régions.

La région gagne des habitants dans la tranche d'âge 25-50 ans. La région gagne des actifs. Par contre, au-delà de 50 ans, ce territoire-là perd des habitants. Donc une difficulté à conserver ses seniors qui ont tendance à partir après leur période d'activité. Une difficulté aussi à conserver les jeunes puisqu'on a un excédent déficitaire sur la tranche d'âge 18-25 ans, ce qui est assez caractéristique des zones qui n'ont pas de grands pôles universitaires.

Monsieur Antoine DUBOUT

Que veut dire un excédent déficitaire ?

Madame Nadine JOURDAN

Excédent, cela veut dire qu'au jeu des migrations avec les autres régions, un excédent c'est un gain d'habitants ; donc un gain de cadres, un gain de professions intermédiaires. Déficitaire, c'est une perte d'habitants, c'est-à-dire qu'il y a plus d'employés qui quittent la zone que d'employés qui viennent s'installer dans la zone.

Monsieur Antoine DUBOUT

Oui mais quand vous dites : « Un excédent déficitaire »

Madame Nadine JOURDAN

Non, un excédent.

Monsieur Antoine DUBOUT

C'est ce que vous avez dit.

Madame Nadine JOURDAN

Non, excusez-moi. Pour que ce soit bien clair, j'ai dit un excédent pour les cadres et pour les professions intermédiaires. Un excédent pour les âges actifs et un déficit pour les employés, pour les seniors et pour les 18-25 ans.

En termes d'attractivité sur les migrations, on a plutôt des conditions favorables car une attractivité sur des professions qualifiées.

Si on regarde le tissu d'entreprises, bien sûr une spécialisation industrielle, tout le monde le sait. Mais 18 % de l'emploi se situe dans les industries, ce qui est bien sûr beaucoup plus que la moyenne régionale. Nous avons comparé dans l'étude le territoire avec la zone d'emploi du Havre et de Dunkerque qui avaient des profils assez proches en termes de répartition de l'emploi sectoriel. Vous pourrez aller regarder, c'est assez intéressant. Donc dans le territoire 18 % de l'emploi industriel, c'est moins que sur des zones comme Le Havre, Dunkerque ; donc un territoire qui a quand même réussi à diversifier son emploi puisque si on regarde un peu dans une perspective historique, alors en rouge vous avez l'emploi industriel et puis en bleu vous avez les services. On a pu voir depuis une dizaine d'années une stabilisation de l'emploi industriel, ce qui là est plutôt est une force parce qu'au niveau national l'emploi industriel a baissé. Le territoire est donc parvenu à conserver sa spécialisation industrielle et son emploi industriel au regard de la dynamique nationale, c'est plutôt une force. Dans le même temps un développement des services qui a aussi été nourri par l'industrie du fait d'activités externalisées, services opérationnels et divers services aux entreprises.

Cette spécialisation industrielle repose sur plusieurs piliers. Quatre secteurs concentrent 80 % de l'emploi industriel : l'aéronautique, pétrochimie, métallurgie les trois principaux piliers, et puis le quatrième les équipements mécaniques. Donc une spécialisation industrielle qui est tout de même plus équilibrée que ce qu'on peut voir au Havre ou à Dunkerque. Une spécialisation qui est donc un atout et un facteur de performance qui génère des synergies entre les différentes activités, qui peut être aussi une source de fragilité en cas de retournement conjoncturel, bien sûr, ou en cas d'environnement incertain sur la pétrochimie ou la métallurgie. Peut-être donc une prospective à réfléchir en termes de positionnement industriel et du type de spécialisation qu'on veut renforcer ou de diversification opérée.

Une source de fragilité aussi provient de la concentration des emplois industriels dans un nombre limité d'entreprises avec des centres de décision extérieurs, et donc là une source de vulnérabilité possible.

Sur le marché du travail, le marché du travail de la zone se singularise par une main-d'œuvre ouvrière qualifiée avec une part d'ouvriers qualifiés très importante au regard de ce qu'on peut observer ailleurs. Un chômage qui est proche du niveau régional, qui s'est rapproché du niveau régional, mais avec un chômage de longue durée qui est plus fréquent, plus présent. Donc des populations éloignées de l'emploi qui sont assez importantes. Pôle Emploi va revenir sur le chômage, donc je n'irai pas plus loin. Puis une adéquation très difficile localement entre l'offre et la demande d'emploi qui génère des déplacements nombreux, et là c'est une question importante pour le territoire. On a à peu près 160 000 emplois sur la zone et on a à peu près 160 000 actifs. Alors on pourrait penser que tout va bien, mais en fait on a 37 000 actifs du territoire qui proviennent de l'extérieur de la zone, et on a 38 000 résidents qui vont travailler à l'extérieur de la zone. A l'intérieur même de la zone on a 58 000 personnes qui changent de commune pour aller travailler. On se retrouve donc avec 130 000 navetteurs quotidiens qui changent de commune pour aller travailler, et ça, c'est une source d'enjeu important pour l'avenir.

On a à peu près un quart des emplois de la zone qui sont occupés par des personnes qui résident à l'extérieur, donc 25 %, et cette proportion-là monte à 40 % pour les cadres. Donc 40 % des emplois de cadres de la zone sont occupés par des personnes qui habitent à l'extérieur. Il y a donc une adéquation difficile à réaliser entre l'offre et la demande d'emplois sur ce territoire qui sera due par des navettes importantes. L'adéquation se fait grâce aux navettes, grâce à la proximité des gros pôles d'emploi de Marseille, d'Aix, les Pennes-Mirabeau, etc. Il y a un enjeu important d'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi localement sur le territoire. Merci.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci de votre présentation. Je vais donc passer la parole tout de suite à Monsieur Martin pour Pôle Emploi.

Monsieur Didier MARTIN, Directeur territorial, Pôle Emploi

Bonjour. On va vous présenter l'emploi en trois étapes. Vu la présentation qui a été faite on va passer un peu plus vite sur l'emploi salarié et le taux de chômage pour plus s'axer sur l'adéquation entre l'offre d'emploi des entreprises et la demande d'emploi du territoire et le travail qui est fait sur le terrain pour réduire justement ces écarts. Et une focale sur le travail des partenaires du territoire sur la convention qui a été mise en place avec tous les partenaires et le port, donc la convention ZIP Fos.

a. Situation de l'emploi sur la zone de Fos-sur-Mer

Sur la situation de l'emploi, pour compléter ce qui a été déjà dit, on peut insister sur le fait que la zone d'emploi de Fos que vous voyez sur la courbe rouge est créatrice d'emploi depuis ces dix dernières années. Elle est un peu moins que PACA sur dix ans. Par contre c'est bien supérieur que la France. C'est quand même une tendance assez importante à noter, avec quand même une diminution des créations d'emplois depuis l'année 2007 qui est forcément à mettre en relation avec

les difficultés économiques, notamment sur le secteur de l'industrie sur ces dernières années. Effectivement ce territoire-là qui est plus marqué par le secteur de l'industrie en a pâti.

Sur les évolutions comparées du taux de chômage, on est quasiment à l'identique que la région PACA avec un taux de chômage qui est aux alentours de 10,3 % du niveau régional. On reste encore au-dessus de la France qui est à 9,3 – cela a été encore confirmé aujourd'hui – mais on est bien en dessus des Bouches-du-Rhône. C'est assez important, sur le territoire sur la zone de Fos, là j'insiste, on est exclusivement sur la zone de Fos, c'est donc l'Ouest de l'étang de Berre. On a 15 300 demandeurs d'emploi avec une hausse de 7 % à un an et 30 % depuis 2008. L'année 2009 a donc été difficile. Sur l'année 2010, je pense qu'on est plus ou moins à l'équilibre. Donc 7 % sur un an et 30 % sur deux ans.

b. L'adéquation offre et demande d'emploi

Sur la structuration de la demande d'emploi, autre de noter les évolutions qui sont notées dans ces graphiques-là avec un net recul du chômage des jeunes et une situation qui se dégrade pour les seniors, cela reste une évolution. C'est fortement lié à la démographie de la population. La structure de l'emploi, ce qui caractérise vraiment le territoire, c'est un chômage plutôt féminin. Je dis « plutôt » parce que cela a une tendance à se réduire. On était sur un taux de chômage des femmes de 57 % pour 43 % pour les hommes il y a deux ans de cela. L'écart se réduit donc puisque le taux de chômage féminin n'est plus qu'à 53 %. Il y a un gros travail qui a été fait sur le territoire par tous les services de l'emploi. C'est aussi lié aux difficultés de l'industrie où on sait que sur l'industrie c'est de l'emploi masculin en priorité. Donc comme c'est ces secteurs-là qui ont eu des difficultés sur l'année 2009, il y a eu une tendance à réduire les écarts.

Sur les licenciements économiques, c'est assez notable, les écarts sont importants puisque cela représente quand même peu d'emplois sur la zone. On a une baisse de 30 % sur la dernière année mais l'augmentation a été tellement importante entre 2008 et 2009 qu'on a quand même depuis 2008 une hausse de 12 % des licenciements économiques. Voilà pour un premier tableau.

Ce qu'on voulait marquer maintenant, c'était les spécificités du territoire en termes d'adéquation offre et demande, et surtout les moyens que l'on met en œuvre et que tous les acteurs du territoire sont en capacité de mettre en œuvre pour les réduire.

Je vous laisse la parole.

Monsieur Antoine DUBOUT

Monsieur AMATO.

Monsieur Eric AMATO, Directeur de l'agence Pôle Emploi d'Istres

Bonjour. Eric AMATO, je suis Directeur de Pôle Emploi d'Istres. Concernant les spécificités de la zone emploi de Fos, on a une demande d'emploi du territoire qui se caractérise par trois phénomènes :

Un chômage féminin qui est vraiment prépondérant même si dernièrement, vous l'avez vu comme l'a dit Didier MARTIN, il y a eu une augmentation au niveau du chômage des hommes. Mais ce

chômage féminin est vraiment prépondérant et surtout marqué actuellement sur un chômage de longue durée.

Le chômage des jeunes qui sont peu ou pas qualifiés continue de progresser malheureusement. Il y a une précarisation accrue des publics bénéficiaires des minima sociaux. Il est aussi à noter qu'il y a vraiment une augmentation de l'ordre de 28 % sur le territoire Ouest Provence du chômage à longue durée. Depuis deux ans on a une forte progression de l'éloignement de l'emploi.

Ensuite, au niveau adéquation offre/demande, on a un vivier insuffisant de candidats pour couvrir les besoins des projets. C'est-à-dire que tous les métiers du BTP, notamment sur les maçons, manœuvres, conducteurs d'engins de chantier, électriciens, ce sont des types d'emplois qui actuellement sont des emplois dits « en tension ». *Idem* pour l'industrie sur des métiers de calorifugeurs, soudeurs, tuyauteurs.

Il y a trois raisons pour cela : le déficit de qualification de la main-d'œuvre locale, mais cela, c'est un phénomène que l'on retrouve sur d'autres territoires. On parle de ressources volatiles qui se positionnent sur d'autres chantiers industriels tout autour de l'étang de Berre, c'est le jeu de la concurrence d'autres secteurs et d'autres entreprises. Bien sûr, il y a – mais ça, c'est un phénomène que l'on voit même nationalement – c'est un manque d'attractivité de ces métiers.

Malgré ce, on arrive quand même à trouver de la main-d'œuvre pour les entreprises. Il existe des moyens pour adapter la demande d'emplois aux offres d'emplois. Donc vous avez bien sûr la formation. Il y a des formations qui ont été mises en œuvre sur le territoire, soit financées par Pôle Emploi mais aussi financées par le Conseil régional bien sûr : des formations de soudeurs, tuyauteurs, montage, levage, maçons. Il y a une grosse offre de formation qui existe sur le territoire avec des organismes qui sont réputés pour la qualité de leurs formations, notamment l'AFPA et le GRETA, études de soudure, l'AFPI, le CFAI. Ensuite il existe des mesures d'adaptation au cas par cas pour des candidats face à des besoins d'entreprises spécifiques. Vous avez sûrement entendu parler de la campagne actuelle sur la POE, mais vous avez aussi l'AFPR.

Par rapport à une typologie de public qui est éloigné de l'emploi, il existe aussi la méthode de recrutement par simulation. C'est une méthode que l'on essaye de généraliser au maximum par rapport à des publics qui n'ont pas forcément de qualifications, mais qui pourrait être avec des adaptations directement employable auprès des entreprises. En fait, on fait un gros travail sur des repérages d'habileté qui sont nécessaires sur certains postes de travail. Donc cela peut très bien aller sur des postes de soudeurs, des métiers du bâtiment, et c'est quelque chose que l'on entend généraliser.

Et bien sûr, comme ce sont des publics qui sont en général relativement éloignés de l'emploi, on essaye vraiment de favoriser l'emploi local. On a donc des exemples précis au fur et à mesure. C'est vrai qu'on a déjà mis en œuvre ces moyens avec tous les acteurs de l'emploi sur la convention ZIP Fos.

Concernant cette ingénierie, on a sur différents chantiers de la zone Fos mis en place d'une Cellule Emploi et une formation lors de la construction du méthanier Fos-Cavaou et une ingénierie de recrutement sur une importante plateforme logistique.

Monsieur Didier MARTIN

Ce qu'il est important de noter, c'est que même s'il y a certaines typologies de métiers sur lesquelles il y a un vivier dans certaines situations insuffisantes, on est en capacité par certaines méthodes de recrutement, notamment celle qui a été citée, d'élargir le nombre de personnes qui peuvent venir vers ces métiers-là, et par les capacités de formation et d'adaptation au poste de travail de pouvoir adapter ces personnes-là. Donc c'est vrai qu'il y a quand même des moyens assez importants.

c. La convention ZIP-FOS

La convention ZIP Fos c'est une convention qui réunit les partenaires du territoire et qui est en cours de renouvellement puisqu'elle a déjà eu deux ans de vie derrière elle. L'objectif c'est vraiment de pouvoir anticiper les besoins de ressources et de main-d'œuvre des entreprises qui viennent s'installer sur le territoire. Au-delà de cela, par la faculté et la synergie qu'entraîne cette convention c'est de pouvoir mettre en place une offre de services commune à tous les partenaires de l'emploi du territoire, et pour ne pas les citer : les Maisons de l'Emploi, les missions locales, les PLIE qui s'occupent des personnes en insertion, l'HEDA pour les personnes handicapées. Ce sont tous ces acteurs-là qui se mettent autour de la table pour arriver à mettre en place une offre de services commune.

Le troisième grand objectif c'est de privilégier les personnes qui sont le plus en fragilité sur le territoire. Comme on l'a vu, il y a une structure d'emploi qui est bien marquée avec un chômage féminin, avec un chômage de jeunes qui même s'il a diminué il reste assez important, avec des personnes qui sont en fragilité, on l'a dit je crois tout à l'heure, un nombre de personnes qui sont au RSA ou au RMI, ou qui ont une allocation de solidarité qui a augmenté ces derniers temps. Il y a donc vraiment des personnes en fragilité sur le territoire. Cette convention a pour objectif aussi de pouvoir reclasser ces personnes-là. Et pour vous le prouver, on voulait modéliser un recrutement qui a été fait. Je vais donc laisser Isabelle qui s'en est occupée personnellement vous le commenter.

Isabelle VAUCHELET, Directrice équipe industrie Pôle Emploi PACA

Bonsoir. Ce schéma est pour vous montrer effectivement que sur un recrutement et sur un recrutement en nombre important, l'ensemble des partenaires de l'emploi savent se mobiliser autour des publics du territoire et autour des besoins des employeurs. Par rapport à ces données que vous avez sur le document, ensemble on a réussi à mobiliser un nombre important de demandeurs d'emploi du territoire. Après avoir utilisé les méthodes de recrutement par simulation, la mise en place de formation adaptée en fonction des besoins qui avaient été exprimés par les employeurs, de pouvoir en fait recruter au final plus de 95 % de personnes de nos territoires proches, d'avoir une parité hommes-femmes. Donc cela, c'était important de pouvoir amener les femmes sur des emplois qui au départ ne sont pas dits « féminins », de pouvoir travailler avec des jeunes puisqu'on a eu plus de 40 % de moins de 26 ans sur ce recrutement. Et au final, par rapport à ce que vous disiez Monsieur Didier MARTIN, de travailler sur l'insertion de nos publics qui sont une spécificité de nos territoires, de pouvoir avoir 63 % des demandeurs d'emploi qui étaient des publics dits en insertion.

C'était pour vous montrer qu'à partir du moment où effectivement dans le cadre notamment de cette convention ZIP et du partenariat avec les maisons de l'emploi et les différents partenaires de

l'emploi, on a su mobiliser les publics, les former, et ensuite les adapter au mieux au besoin des entreprises. C'est donc en travaillant aussi avec les entreprises de façon très étroite et avec les partenaires qu'on a pu définir des postes de travail, qu'on a pu aller sélectionner nos publics et les amener aux attentes des différents employeurs.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. On va passer aux questions. J'en ai une : celle-ci d'abord, l'exemple qui est là. La zone de recrutement c'est la totalité de PACA ?

Isabelle VAUCHELET

Non, sur ce recrutement, c'est centré essentiellement sur la zone d'Ouest Provence et la CAPEB, un secteur proche.

Monsieur Antoine DUBOUT

D'accord, dans un secteur bien délimité. Et est-ce que vous avez commencé à parler soit avec Elengy, soit avec Faster, ou réciproquement d'ailleurs ? La question s'adresse à eux deux.

Isabelle VAUCHELET

Effectivement dans le cadre de la convention ZIP et dans le cadre de la renégociation, cette première phase est menée dans un premier temps par les maisons de l'emploi qui travaillent effectivement sur des besoins beaucoup plus larges. Nous travaillons, nous Pôle Emploi, sur la phase 2 qui est la phase de partage avec nos partenaires et de travailler vraiment sur les spécificités des besoins, de faire un état de lieux de la demande que nous avons sur le territoire et comment nous pouvons la mettre en adéquation.

Monsieur Antoine DUBOUT

D'accord, c'est au moment où l'investissement est décidé que vous commencez ?

Isabelle VAUCHELET

Tout à fait. Sachant qu'on fait un travail régulier de repérage en amont quand même.

3. Echanges avec la salle

Monsieur Antoine DUBOUT

Y a-t-il maintenant des questions ? Je vois de nombreuses mains qui se lèvent. Je vois Monsieur BOUTET, mais d'abord Monsieur. Je rappelle qu'il faut se présenter à chaque fois pour

que ce soit enregistré et qu'on connaisse votre nom. Même si vous reprenez la parole, à chaque fois vous vous représentez.

Monsieur Albin AYRAL

Je me présente, je suis Albin ERALA. Cela fait 37 ans que je suis sur la ville de Fos-sur-Mer. Je suis né à Istres, mais je suis venu ici. En ce moment je trime ! Oui, je vous le dis, je trime pour travailler. Donc là j'ai vu que c'était affiché, que c'était écrit en gros. Je me suis dit : « On y va, on fonce dans le tas ». Et maintenant ce que j'aimerais c'est que les gens les plus anciens de la ville de Fos puissent pouvoir travailler sur le site de Fos FASTER. Je veux bien que les autres viennent, mais d'abord ceux qui sont nés ici à Fos dans les Bouches-du-Rhône. Les autres, on verra après par la suite, parce que moi cela fait 37 ans que je cours, je cours et j'en ai marre Monsieur, vous comprenez ? J'en ai marre d'attendre. Maintenant il faut foncer, et puis espérer d'avoir du travail. C'est ma première question.

Ma deuxième question : est-ce que vous allez mettre des Italiens, des Portugais, des Polonais ou des Français pour travailler sur le site pendant quatre ans ? Parce que sur le premier méthanier, il y a eu des Italiens, des Portugais, etc., et le Français, lui, excusez-moi, il se fait avoir. Parce qu'il n'a pas le droit au travail, et ce ne sont que des étrangers qui viennent travailler. Je vous le dis : « J'en ai marre », je vous le dis franchement.

Monsieur Antoine DUBOUT

Quelle est votre spécialité Monsieur ?

Monsieur Albin AYRAL

Ma spécialité c'est en tout. Je fais tout, je prends tout ce qui vient, je m'adapte.

Monsieur Antoine DUBOUT

Je suppose que vous accepteriez éventuellement d'être formé pour pouvoir être adapté ?

Monsieur Albin AYRAL

Même demain si vous voulez il n'y a pas de problème. Je vous sonne à votre porte. Je me lève à six heures du matin s'il le faut. Je vous dis que je suis au RSA, j'en ai ras le bol. Je parle cru mais je suis désolé. Si personne ne veut le dire, moi je le dis. Et même s'il faut que je me saigne, je me saignerai ! J'espère que Maritima a enregistré ce que j'ai dit, et je compte bien écouter demain matin. Merci.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci Monsieur. Une réponse des deux maîtres d'ouvrage sur l'emploi de travailleurs étrangers. Monsieur Bavuz pour Elengy.

Monsieur Gilles BAVUZ

Effectivement on prend avec sérieux votre question et votre préoccupation. Je l'ai expliqué dans la présentation, c'est vrai que vous citez le précédent chantier qui a été réalisé. C'est un chantier qui s'est réalisé clés en main, qui a certaines contraintes dans son management où l'entreprise qui a ce contrat clés en main est responsable de l'ensemble du chantier. Le maître d'ouvrage a parfois plus de difficultés pour intervenir dans la gestion de ce chantier-là. Néanmoins sur ce chantier-là, nous avons travaillé avec les maisons de l'emploi pour essayer de favoriser un certain nombre d'accès à ce chantier-là.

Pour le chantier qui vient, puisque le passé c'est le passé, il a été présenté la méthode de recrutement par simulation, le chantier de Cavaou a été cité. Nous l'avons fait pour recruter des exploitants du chantier qui travaillent aujourd'hui. C'est cette méthode qui a été faite, et nous avons travaillé sur des jeunes du territoire qui ont été formés, et cela peut être attesté par Pôle Emploi. On a travaillé avec eux, on les a recrutés suivant cette méthode-là. Il y avait une dizaine de jeunes qui étaient un peu en galère de l'emploi et ils travaillent actuellement sur le terminal. Donc ces méthodes-là, en travaillant sur ce pôle-là.

Pour revenir sur le chantier et pour terminer et essayer de répondre à votre question, effectivement on travaille déjà avec les maisons de l'emploi. Pierre BREBAN qui est Directeur de projet travaille avec les maisons de l'emploi pour essayer d'anticiper. On travaille aussi avec les syndicats professionnels, notamment l'Union des Industries Métallurgiques et Minières qui forme des apprentis. Le premier coup de pioche du chantier ça sera en 2013, donc il y a encore un peu de temps devant nous puisqu'on doit finir le débat, faire les enquêtes, faire les dossiers. Donc les travaux ne commencent pas demain, et on a bien intégré cette problématique. On veut travailler dans une organisation un peu différente qui, on l'espère, pourra favoriser un peu plus l'accès au public qui cherche de l'emploi sur le territoire. C'est notre volonté, on l'a bien intégré, et on essaye d'anticiper un peu plus de ce qu'on a fait sur le chantier précédent.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Monsieur CRACOWSKI, vous voulez dire quelque chose ?

Monsieur Philippe CRACOWSKI

En complément de ce qui vient d'être dit par mon confrère d'Elengy, assez souvent pour comprendre, vous avez parlé de personnes étrangères au pays et qui ont travaillé, cela a été défait puisqu'il y a eu des chantiers qui se sont déroulés. Je crois qu'il faut d'abord comprendre comment fonctionne le système et pourquoi ?

En fait ce qui se passe, c'est que d'abord on ne peut pas faire de discrimination. C'est-à-dire qu'on ne peut pas dire que dans ce chantier ici à Fos-sur-Mer il n'y aura que des Fosséens. D'ailleurs ce n'est même pas cela, ce n'est même pas que des Français. On ne peut pas, il y a des problèmes de discrimination. Je pense donc pour essayer d'être positif et d'arriver à ce que vous voulez c'est travailler, c'est ce que j'ai bien compris. Vous avez très envie de le faire et nous, on a besoin de gens qui puissent justement réaliser l'emploi. Je pense donc que le meilleur moyen d'essayer d'arriver à faire quelque chose d'une manière concrète, c'est probablement de faciliter le plus

possible l'employabilité et d'arriver à avoir un bassin d'emploi qui est pertinent pour notre activité. Alors là, mécaniquement, les entreprises qui ont de toute façon besoin de soudeurs, de calorifugeurs, d'électriciens, de peintres, les prendront ici. Pourquoi les chercher plus loin dans la mesure où on a un avantage d'habiter là et de limiter les transports ? Le problème souvent c'est que quand on a besoin de telles ressources il faut arriver à la qualification. On a parlé tout à l'heure d'adéquation entre le bassin d'emploi et les spécificités de ce dont on a besoin et les qualifications existantes, et là on voit que malheureusement on n'y arrive pas.

En tout cas nous on est très ouvert pour collaborer avec les maisons d'emploi et le Pôle Emploi et pour pouvoir élaborer des filières qui nous permettraient de pouvoir recruter. C'est notre intérêt. Et avec des personnes motivées pour travailler, ma foi... Donc on est très ouvert et on fera le maximum pour arriver à ce que cela fasse.

Monsieur Antoine DUBOUT

Allez-y Monsieur.

Monsieur Daniel MOUTET, habitant de Fos-sur-Mer

Daniel MOUTET, citoyen de Fos-sur-Mer. Je voudrais revenir un peu sur la problématique d'emploi que subit Monsieur. Malheureusement, cela me touche énormément. Je peux dire que toutes les industries qui se sont implantées dernièrement pour les emplois sectoriels sur le SAN Ouest Provence, ça se compte en dizaines d'emplois. Donc moi je suis vraiment désabusé par toutes ces promesses qu'on fait. On vient d'en faire encore ce soir. Franchement je n'y crois pas, et de loin.

Ensuite je voudrais revenir sur la présentation qui a été faite, très belle présentation, mais à laquelle, pour moi, manque quand même beaucoup de choses.

- Un, le projet et les investissements : super, très bien ! Il y a des gros chiffres, on ne dit pas plus.
- Deux, l'emploi durant le chantier : on parle de 600, 400, 800, 1 000, mais d'où est-ce que seront pris ces emplois ? Malheureusement ils ne seront pas pris de là ; quelques-uns oui, mais malheureusement pas tous. De l'étranger arriveront certainement même plus que ceux qui seront dans la région.
- Enfin, la troisième partie : les taxes que cela rapporte ici. Je laisserai ça à Monsieur le maire peut-être pour en parler, il en parlera beaucoup mieux que moi.
- Je veux dire qu'il manque quand même à toutes ces parties la quatrième partie, je vais dire le désagrément sur le territoire que ce chantier va induire.

Un, on dira que c'est nécessaire, il faut le refaire. Il faut améliorer la dangerosité du site parce que ce sont des vieux éléments. Mais cela ne passe pas quand même partout.

Deux, c'est la création de nouveaux terminaux sur la mer. C'est un total désastre vis-à-vis de notre golfe, et ça il ne faut pas l'oublier.

Monsieur Antoine DUBOUT

Monsieur MOUTET, ne revenez pas sur les débats qui ont eu lieu les semaines précédentes et terminez votre question.

Monsieur Daniel MOUTET

Excusez-moi, laissez-moi finir, parce que c'est bien beau de présenter des supers projets mais il faut parler des désagréments que cela comporte.

Monsieur Antoine DUBOUT

Oui mais ne revenez pas, on en a parlé pendant dix réunions.

Monsieur Daniel MOUTET

Laissez-moi finir, c'est la moindre des choses. Le désagrément sur le territoire ; le dragage que va entraîner Fos Faster ; le remblaiement que va entraîner Fos Faster ; le total des ouvriers qui vont aller travailler là-bas ; les camions qui vont aller travailler là-bas, 300 camions par jour ; la route à ce que j'ai entendu, elle commencera les travaux pour celui de Rhône en 2017...

Monsieur Antoine DUBOUT

Monsieur MOUTET...

Monsieur Daniel MOUTET

Je n'ai pas fini mon temps.

Monsieur Antoine DUBOUT

Oui, d'accord.

Monsieur Daniel MOUTET

Soyez raisonnable quand même, je n'ai pas fini mon temps.

Monsieur Antoine DUBOUT

Je vous dis que vous n'allez pas refaire le débat...

Monsieur Daniel MOUTET

Je ne le refais pas. J'explique à tout le monde parce qu'il ne faut pas prendre que les bons signes.

Monsieur Antoine DUBOUT

Aujourd'hui nous parlons de l'emploi.

Monsieur Daniel MOUTET

Eh bien moi je parle du reste.

Monsieur Antoine DUBOUT

D'accord, mais à un moment donné vous allez arrêter.

Monsieur Daniel MOUTET

J'ai toujours mon temps parce que vous m'avez coupé, donc je continuerai, il n'y a aucun problème. Ne me coupez pas la parole tout le temps, c'est vraiment désagréable.

Monsieur Antoine DUBOUT

C'est moi qui mène les débats, ce n'est pas vous.

Monsieur Daniel MOUTET

Oui mais excusez-moi, un débat ça parle de tout. Un débat c'est cela.

Monsieur Antoine DUBOUT

Cela fait dix réunions qu'on en parle.

Monsieur Daniel MOUTET

Mais je le sais. Mais ce n'est pas assez encore.

Je reviens donc sur la route qui doit être faite en 2017, et la fin des travaux pour Fos Faster c'est 2016. Impossibilité donc de voir passer trois cents camions de plus, plus tous les gens sur cette route nationale 268 qui mène à Port-Saint-Louis-du-Rhône, plus tous les désagréments que cela va créer à Fos-sur-Mer. Il faudrait quand même qu'on fasse les routes auparavant d'amener tous ces chantiers. C'est là où je veux en venir. Parce que sans cela, rien ne se fera, c'est impossible ! C'est impossible. Voilà ce que je voulais dire. Merci.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci.

Monsieur Daniel MOUTET

Je n'ai pas dépassé mon temps.

Monsieur Antoine DUBOUT

Je le reconnais. Simplement ce sont des questions qui ont déjà été posées. Allez-y Monsieur le Président.

Monsieur Bernard GRANIE, Président du SAN Ouest Provence

Merci. Bernard GRANIE, Président du SAN. Je ne souhaitais intervenir ce soir que sur la fiscalité et les recettes fiscales qui ont été présentées mais que je vais être obligé de contredire. Je souhaite également dire deux mots de la problématique de l'emploi.

Il est vrai que les promesses rendent toujours les enfants joyeux. Et qu'il y a des années et des années ou à chaque fois qu'il y a une implantation, on nous promet beaucoup en termes d'emploi, et notamment d'emplois fixes au terme du chantier. Et quand on regarde réellement le résultat, on est très loin des promesses qui ont été faites.

Il est vrai que nous sommes là, les élus que nous sommes, pour défendre tout d'abord notre territoire, sans faire de discrimination mais pour défendre d'abord ce territoire et ses habitants, car il s'agit bien de ce territoire et de ses habitants qui subissent les contraintes de ces implantations industrielles. Et à trop parler de territoire élargi, à trop présenter comme l'a fait la représentante de l'INSEE pour effectivement, à un moment donné, lisser toutes les études qui sont faites, tout cela ne correspond plus à rien par rapport au territoire qui est le nôtre.

Notre territoire n'est pas peuplé ni de cadres ni de professions intermédiaires. Notre territoire est peuplé en grande majorité par des ouvriers et des employés qui travaillent en grande partie sur ce site et sur d'autres sites également, mais en grande partie de ces familles-là. Si je parle de cela, c'est parce qu'en faisant le lien avec la fiscalité locale, quand un projet comme par exemple le projet de modification qui va se faire sur Tonkin, c'est-à-dire un projet d'un investissement de 450 à 500 millions d'euros se faisait jusqu'à l'année dernière. Le territoire, donc l'intercommunalité, percevait en gros en termes de recettes une quinzaine de millions d'euros. Quand un projet comme Fos Faster se faisait sous le régime de la taxe professionnelle, le territoire percevait en gros une trentaine de millions d'euros.

Aujourd'hui, pour le premier projet, le territoire va recevoir 1,7 million d'euros et pour le deuxième 3 millions d'euros. Il faut certes rajouter quelques taxes foncières et quelques taxes qui feront plaisir à Raymond VIDIL concernant la Chambre de commerce, mais eux aussi ont eu quand même en termes de recettes quelques ailes coupées par rapport à la dernière réforme.

Ce qui veut dire que, un, d'abord, la solidarité à la mutualisation qui se fait sur ce territoire. Je rappelle quand même que la commune de Fos perçoit moins de 10 % sur l'ensemble de ces recettes qui rentrent et sur lesquelles on vient de discuter. C'est donc la commune qui reçoit la contrainte, l'industrie, qui reçoit moins de 10 %. Le reste étant effectivement la solidarité, la mutualisation, et une partie pour faire fonctionner les services de l'intercommunalité : 90 % des recettes de toute l'intercommunalité proviennent du territoire de la commune de Fos !

Quand je dis cela, cela veut dire que par rapport à une entreprise qui se serait implantée dans les mêmes conditions jusqu'à 2009, nous allons percevoir dorénavant 12 % de recettes, ce n'est plus les mêmes, ce n'est plus la TP, la CET, la CVAE. Alors peut-être un *scoop* peut-être qui ne fera pas trop plaisir effectivement à ceux qui présentent ces deux dossiers, c'est qu'un amendement sur l'IFR doit nous donner un complément de recettes. On ne sait pas exactement avec les systèmes de regazéification ce que le linéaire de tuyaux va nous donner, mais on va voir comment les choses font se faire. Mais globalement nous n'arriverons pas à toucher 20 %.

Je ne veux pas accabler les entreprises, parce que les entreprises, certes, vont y gagner au niveau de la TP – pour la compétitivité des entreprises c'est certainement une bonne chose – mais c'est l'Etat au niveau des dégrèvements qui va gagner. C'est le vrai pactole pour l'Etat, mais malheureusement c'est la contrainte complète maintenant en termes de fonctionnement pour les intercommunalités et les territoires.

Je rappelle, et je prends un exemple précis que tout le monde connaît, c'est effectivement le choix que nous avons fait en termes d'aménagement du territoire pour implanter Ikea, ça c'est quelque chose de connue. Pour implanter Ikea, c'est 15 millions d'euros que nous avons investis avec le port autonome puisque c'est le port autonome qui assurait la maîtrise. Le Conseil général a eu une part de maîtrise au niveau des accès, mais le SAN Ouest Provence, le département et la région ont investi en pensant effectivement qu'il y avait des retours. Quand on fait des investissements, chers amis, on les fait en faisant des emprunts ; et en faisant ces emprunts on compte quelque part qu'il y ait de la TP qui rentre pour rembourser ces emprunts afin ensuite de pouvoir redistribuer et faire une mutualisation envers l'ensemble des communes. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Ce qui n'est plus le cas.

Les maires et les élus de ces communes, les habitants des communes concernées vont se poser la question aujourd'hui, cela a été dit. Cela a été dit d'ailleurs pour ceux qui ont suivi l'actualité par le Président de la République dans son discours devant l'union des Maires et par l'ensemble des intervenants qu'il y avait un vrai problème de lien entre le territoire et l'industrie qui pour le moment n'est toujours pas réglé, malgré quelques amendements que nous avons essayé de porter. Premier point.

Deuxième point, je le dis là aux industriels et je le dis aussi aux gens qui sont dans cette salle, c'est que quand on regarde les revenus à la tête d'habitant de ce territoire, ils sont certes supérieurs à la moyenne nationale. Mais quand on regarde – et c'est pour cela que je suis en désaccord avec le topo qui nous a été fait par rapport à la typologie des habitants de ce territoire – les habitants de ce territoire, ils sont globalement très en dessous des revenus de la moyenne nationale qui se fait notamment sur d'autres territoires.

Nous avons beaucoup de familles économiquement faibles qui sont d'ailleurs en grande partie basées sur certaines communes : commune de Port-Saint-Louis, la commune de Miramas, quelques-unes, pas des moindres, sur la commune de Fos, également sur la commune d'Istres et autres. Ce

qui faisait l'acceptabilité de ces implantations industrielles, et si on arrivait jusqu'à présent à faire effectivement un équilibre bien compris et bien senti, c'est qu'il y avait cette possibilité de recettes pour pouvoir mutualiser et donc faire jouer la solidarité au niveau social envers ces communes. Ce qui ne sera demain plus le cas.

Il faut donc que chacun ait bien conscience de ce problème. Je ne sais pas comment on va le régler. Mais il faudra bien qu'on le règle parce qu'à un moment donné, si on est obligé d'aller – et c'est malheureusement ce qui va se passer à partir de l'année prochaine – dans une décroissance sur les recettes de ce territoire, cela va très mal se passer. Tout d'abord pour ces familles parce qu'à la fin du mois il va falloir qu'elles vivent et qu'elles mangent, et puis cela va aussi très mal se passer pour des implantations industrielles futures. Et là l'Etat pourra faire ce qu'il veut, on ne nous imposera pas de nouvelles implantations si on n'a pas cet équilibre pour lequel on se bat, et notamment les élus qui sont mandatés pour cela sur ce territoire.

J'attire donc votre attention à tous parce qu'on va être au bord de la rupture à un moment donné si on n'a pas de solutions complémentaires qui permettront cette redistribution – chacun me comprendra sur le terme – pour pouvoir faire cela. Et tout à l'heure, le cri de la personne qui nous a dit : « Moi, j'ai 37 ans et j'attends un emploi ». Mais il y a des milliers de personnes qui sont comme ça là-dedans et qui voient y arriver – et je sais que c'est le jeu effectivement – tout un tas de personnes pour travailler sur ce territoire.

Alors je lance un appel aux deux porteurs de projets. Il est vrai qu'au départ ils choisissent des grosses entreprises – il n'y en a pas cinquante, il y en a trois ou quatre dans le monde – d'ingénierie pour faire de tels projets. Excusez-moi, mais après quand vous vous êtes déchargés de cela, ces entreprises d'ingénierie s'en foutent totalement Messieurs ! Ces entreprises choisissent – c'est leur marge de manœuvre – les entreprises qui répondent au coût le plus bas. Ce n'est pas le moins disant qu'il faut prendre, c'est certainement le mieux disant qu'il faut prendre. Nous, cela nous est imposé.

Je crois donc qu'il faut faire cela parce qu'à un moment donné, le respect des habitants de ce territoire doit prévaloir pour que les entreprises, et là je rejette les choses à Raymond VIDIL, je passe un peu le flambeau là-dessus. Les entreprises, vous l'avez dit tout à l'heure, ont un savoir-faire sur ce territoire élargi qui est reconnu par tout le monde. Plutôt que de les appeler quand vous êtes en fin de chantier, quand vous avez dépassé les délais de très longtemps, pour effectivement venir finir ces chantiers. Moi quand on en est là, je leur dis : « N'hésitez pas, faites des devis à la masse parce qu'on n'est pas venu vous chercher pour faire les travaux, mais on vient vous chercher pour colmater les brèches ». Donc nos entreprises sont donc là pour servir, elles sont là pour travailler. Elles ont ce savoir-faire. Faites donc passer le message à vos entreprises d'ingénierie : nos entreprises et les personnes qui y travaillent sont en capacité de vous répondre et de faire du bon travail. Quand vous aurez un problème il ne faudra pas aller chercher en Italie, en Pologne ou ailleurs, elles sont là, elles sont sur place, et elles, elles ne partent pas.

Merci.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Merci Monsieur le Président. Je ne pense pas que votre témoignage appelle une réponse. Il sera bien entendu pris en considération. Je voulais vous dire une chose c'est qu'on a essayé de faire venir le responsable des services fiscaux pour justement le commenter, mais il n'a pas pu venir.

Il y avait d'abord Monsieur MEUNIER. J'ai vu que vous aviez posé de très nombreuses questions.

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

Bonsoir. Romuald MEUNIER, Président de l'association MCTB Golfe de Fos environnement. Nous sommes une association fosséenne, on se préoccupe de protection de l'environnement et du cadre de vie. Je remercie la présentation de Monsieur GRANIE qui est intéressante et qui montre bien l'aspect crucial de certains dysfonctionnements ici. On apprend que les recettes fiscales de la ville seront limitées *grosso modo* à 470 000 euros. Pour autant, tous les projets anciens ou nouveaux qui sortent du Grand Port autonome du GPMM passent par Fos et abîment les routes. 470 000 euros doivent, à mon avis, représenter un peu moins de la moitié d'un rond-point à construire. Cela ne peut donc pas entretenir les dégâts qui sont causés par les anciens projets ou les nouveaux.

Pour revenir sur l'emploi, j'ai vu tout à l'heure...

Monsieur Antoine DUBOUT

Vous terminez par une question, s'il vous plaît.

Monsieur Romuald MEUNIER

Vous allez voir que je vous ai présenté les questions en partie, on les a vus défiler tout à l'heure. Le discours que je tiens là ça les rejoint. En l'occurrence on se préoccupe de l'emploi sur Fos-sur-Mer. On se préoccupe de privilégier l'emploi local plutôt qu'externe. Et ce que je voudrais dire c'est qu'il n'y a qu'un moyen, à mon avis, pour privilégier cet emploi local, c'est la contractualisation de ces engagements. Et là on a eu pendant une dizaine de séances des engagements de la part des deux nouveaux porteurs de projets, et ces engagements devraient être contractualisés, mais ensuite transmis dans le contrat qui engagera le maître d'œuvre lorsqu'il sera choisi. Il n'y a que ce moyen-là pour y arriver parce que sinon on n'y arrivera pas.

Pour revenir sur la présentation qui a été faite tout à l'heure et la comparaison faite sur le taux de chômage connu dans la région de Fos et dans la région de PACA. D'après ce que j'ai compris, on se satisfait de cette réponse, mais moi je la trouve tout à fait insatisfaisante dans le sens où nous sommes un des pôles d'emploi majeur de la région PACA, et on ne peut pas considérer que la situation soit normale quand on compare quand on compare les 10,6 % du taux de chômage de la région PACA qui est une moyenne dans tous les territoires et celle équivalente de 10,6 % sur Fos-sur-Mer. Il est impossible de comparer les deux. Ici nous avons énormément d'entreprises, un pôle d'activités énorme qui est le GPMM et donc on ne doit pas (*inaudible*) chez nous, c'est impossible.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Il y a de très nombreuses questions que vous avez posées, certaines nécessiteront une réponse par écrit. Est-ce qu'on peut repasser les premières questions qui sont directement sur le débat de ce soir ?

Une première question qui s'adresse – je ne pense pas qu'elle s'adresse aux investisseurs – plutôt à GRT et à GRDF. Cela dit, ils ne sont pas représentés ici. Vous l'aviez déjà dit qu'effectivement le quartier de Saint-Gervais n'était pas desservi, on leur posera la question. C'est effectivement une question de bon sens.

C'est une question importante : « Est-ce que les contraintes d'emplois locaux seront inscrites dans les contrats du maître d'œuvre ? ». Qu'est-ce qui veut prendre la parole le premier ? Elengy, allez-y.

Monsieur Pierre BREBAN, Directeur du projet Elengy

Pierre BREBAN, Directeur du projet Cap Tonkin. On peut voir deux volets dans cette question. Il y a le premier volet qui est l'insertion de publics particuliers dans des clauses de contrat pour les entreprises qui vont travailler sur le chantier, et là il est possible d'avoir des clauses d'insertion dans les contrats. De mettre dans un contrat : « Vous devez utiliser des personnes locales », cela ne peut pas se mettre. On ne peut pas écrire dans un contrat que la personne qui doit être employée soit de Fos-sur-Mer par exemple. Il faut donc travailler autrement.

Pour qu'on ouvre nos chantiers aux entreprises locales, il faut travailler sur la structure du chantier – c'est ce qu'a expliqué Gilles BAVUZ – donc avoir des lots accessibles aux entreprises et les consulter. Il n'y a pas de raison, c'est ce que nous disait Monsieur GRANIE, il y a des gens compétents dans la région, nous les utilisons déjà. Quand Gilles BAVUZ a parlé de 100 millions d'euros sur Fos Tonkin dans les dix dernières années, ces 100 millions d'euros de chantier n'ont pas été faits avec des entreprises lointaines, ils ont été faits avec des entreprises locales.

C'est dans la structuration du projet d'avoir d'une part des lots accessibles aux entreprises locales en utilisant leurs compétences les mettra en bonne position pour avoir ces marchés.

Monsieur Antoine DUBOUT

Vous travaillez avec Pôle Emploi aussi ?

Monsieur Pierre BREBAN

On ne travaille pas avec Pôle Emploi, on travaille avec la Maison de l'Emploi du SAN Ouest Provence parce qu'ils sont en amont. Effectivement en amont, il faut regarder comment on peut prévoir la typologie d'emplois qui seront nécessaires pour ces chantiers en nombre et en qualification. Et voir si en amont il y aura les formations suffisantes pour qu'il y ait adéquation qui a été citée au début entre les besoins du chantier et les ressources du SAN Ouest Provence. On a déjà commencé ce travail depuis plus de six mois. On le continue et on va le continuer encore dans les mois à venir pour être prêt au bon moment.

Monsieur Antoine DUBOUT

Monsieur CRACOWSKI, voulez-vous rajouter quelque chose ?

Monsieur Philippe CRACOWSKI

Je n'ai pas grand-chose à rajouter par rapport à ce qui vient d'être dit, je l'ai indiqué tout à l'heure. Non, on ne peut pas mettre de clause dans les contrats d'entreprise générale privilégiant une nationalité. On ne peut pas mettre cela. Par contre la solution selon nous c'est plutôt de mettre en œuvre des partenariats avec justement Maison de l'Emploi, Pôle Emploi pour essayer de favoriser l'employabilité du bassin d'emploi et pour avoir les profils dont on a besoin. Parce qu'en fait au bout du compte, c'est l'adéquation entre ce que le territoire propose et nos besoins.

Monsieur Antoine DUBOUT

Monsieur MEUNIER posez votre question, et ensuite Monsieur.

Monsieur Romuald MEUNIER

Merci. Romuald MEUNIER toujours pour MCTB Golfe de Fos Environnement. Ces réponses-là ne sont pas satisfaisantes puisqu'on est en train de nous dire : « Non, on ne peut pas faire ». Je suis désolé mais il n'y a pas d'impossibilité à écrire une situation, la décrire juridiquement et y trouver une solution. Cela n'existe pas. Quel que soit dans le monde, on trouve toujours une manière de l'écrire.

En l'occurrence, nous dire qu'on ne peut pas choisir la nationalité, c'est exact. Mais on peut privilégier le choix des employés dans un rayon de tant de kilomètres. Ce n'est pas choisir une nationalité. Ce n'est pas au détriment de la nationalité en dehors de ce périmètre puisque si on choisit des emplois privilégiés ou des demandeurs d'emploi dans un rayon de 50 kilomètres, ceux qui sont autour sont encore des Français et on n'a pas privilégié une nationalité. Il y a donc toujours un moyen d'exprimer ce que l'on veut dire. Vos réponses-là sont plutôt de nous dire : « Non, on ne peut pas faire ». Moi j'aimerais entendre plutôt des solutions qui sont : « Oui, on va y arriver »

Monsieur Antoine DUBOUT

Très bien, merci. Monsieur, et puis ensuite Monsieur SERRES.

Monsieur David BOUSQUET, Directeur de la Maison de l'Emploi Ouest Provence

Bonsoir. David BOUSQUET, je suis le Directeur de la Maison de l'Emploi Ouest Provence. On n'a jamais été autant cité que ce soir, j'en suis ravi. On travaille effectivement en partenariat avec Pôle Emploi qui est en tribune. Je distingue bien évidemment les deux projets puisque comme l'a dit Pierre BREBAN il y a un projet avec lequel nous travaillons déjà et il y en a un qu'on ne connaît pas et que je découvre ce soir.

Clairement, je laisserai mon Président en parler plus tard. Il y a des possibilités et elles sont utilisées. Pierre BREBAN, ce n'est pas le métier, son métier c'est de monter ou de rénover un méthanier. Mais on travaille déjà effectivement bien en amont en s'appuyant sur ce qui s'est fait ou pas fait lors de Fos Cavaou où on a quand même réussi à avoir à peu près 10 ou 11 % du volume total du temps travaillé qui a été réalisé par des gens d'Ouest Provence. Ce n'est sans doute pas

assez, mais ce n'est pas assez parce que nous avons peu de moyens d'agir une fois qu'on avait une entreprise générale dans les schémas qui viennent d'être décrits.

Donc aujourd'hui, sur la partie rénovation, si ce chantier se mène, effectivement il y a des choix d'allotissements qui permettent d'avoir des tailles d'entreprises qui ne vont plus être des marchés européens, soyons clairs. On aura donc bien évidemment le dialogue plus évident, il y aura des gens qui seront déjà salariés et qui bénéficieront de ce chantier. Et enfin, on intègre des clauses d'insertion.

Les clauses d'insertion elles ne définissent pas un périmètre géographique. Mais par le ciblage du public qu'elles concernent, inévitablement ce sont des gens du territoire, inévitablement ! Je tiens à rajouter que par territoire on élargit un peu et comme on l'a dit avec les collègues de Pôle Emploi, on est plutôt sur un périmètre CAPEM Ouest Provence sur le bassin d'emploi. C'est bien pour cela d'ailleurs que les remarques du Président GRANIE sur la zone INSEE, c'est vrai que quand on prend Salon et l'Est de l'étang de Berre cela modifie inévitablement l'analyse du territoire.

Il y a donc des choses qui vont être réalisées, on est déjà engagé. Il y a une forte volonté. On sait ce qu'il ne faut pas faire. On a couru après le temps sur un chantier qui est le Fos Cavaou. Et j'espère bien qu'à partir du débat de ce soir les promoteurs du projet Fos Faster vont venir nous rencontrer. Parce qu'effectivement, c'est bien en amont et dès le premier contrat qui va être passé entre les capitaux Fos Faster et l'entreprise générale que l'on pourra ensuite décliner par système de contrats successifs la prise en compte de la population locale. Sinon, c'est râpé. C'est ce qui s'est passé, et on court après le temps après.

Monsieur Antoine DUBOUT

D'accord, merci. Monsieur SERRES.

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

Bonsoir. Frédéric SERRES, habitant de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Moi j'avais une petite idée puisque les porteurs de projets disent qu'on ne peut pas directement favoriser l'emploi local parce que cela passerait pour de la discrimination. J'ai peut-être une idée pour démêler ce petit problème. On n'arrête pas de parler de bilan carbone pour tout et pour rien, que ce soit pour des produits, pour des actions. Moi j'aurais bien l'idée de demander aux porteurs de projets, que ce soit Monsieur MALACAN ou Monsieur CRACOWSKI de déterminer dans les contrats qu'ils vont passer avec les entreprises qui vont établir leurs travaux tout simplement de prendre en compte le bilan carbone de la politique d'emploi. Parce qu'un employé qui viendra d'une autre région de France, voire d'un autre pays d'Europe, rien que le déplacement qu'il va faire jusqu'à Fos-sur-Mer aura un bilan carbone beaucoup plus lourd que si on privilégie un emploi que ce soit à Fos, à Martigues, à Istres ou à Saint-Martin-de-Crau.

Je pense qu'il y a quelque chose à faire de ce côté-là. Puisqu'on parle du bilan carbone pour tout, si on commençait à faire un bilan carbone justement de la politique d'emploi des entreprises qui s'installent dans le golfe de Fos, je pense que ce sera un bon début.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Il n'y a pas vraiment de réponse à cette question, une suggestion en tous les cas. Avant de vous redonner la parole il y a d'autres personnes qui veulent peut-être parler. Il y avait Monsieur RAIMONDI qui voulait prendre la parole.

Monsieur René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer

Très rapidement parce qu'il y a beaucoup de choses qui ont été dites. Simplement vous donner le vécu d'un maire qui au quotidien reçoit des populations en désœuvrement et en recherche d'emploi. Certes, les périodes de chantiers sont des périodes propices à trouver des emplois précaires, et nos populations sont plus en attente effectivement de trouver des emplois pérennes. L'emploi pérenne c'est l'emploi d'exploitation, et ces emplois d'exploitation malheureusement nous échappent pratiquement à tous les coups. Avec un autre phénomène qui se passe sur cette zone, j'espère que petit à petit les exploitants vont le prendre en compte, c'est que malheureusement les enfants de ceux qui ont changé de région pour venir travailler chez nous sont les premiers effectivement à être dans la difficulté à trouver de l'emploi. Parce que les exploitants une fois installés continuent à faire changer de région les gens qui travaillent sur d'autres sites. On l'a vécu et on le vit chez Arcelor. On le vit chez GDF de la même manière, il faut se le dire. On le vit de manière forte sur une implantation sur laquelle on avait beaucoup d'espoirs qui s'appelaient Ikea. On le vit donc de manière systématique au quotidien.

Moi je veux bien croire que ce n'est qu'une impression que j'ai, sauf que les exploitants viennent toujours voir les élus avant l'implantation, cela fait partie de leurs relations permanentes. Et puis, le jour où l'installation est construite, on ne voit plus personne, on n'entend plus parler de rien.

Ce qui oblige les exploitants à le prendre en compte, c'est que malheureusement les enfants de ceux qui ont changé de région pour venir chez nous travailler sont les premiers à être effectivement dans la difficulté à trouver de l'emploi. Parce les exploitants une fois installés continuent à faire changer de région les gens qui travaillent sur d'autres sites. On l'a vécu et on le vit chez Arcelor. On le vit chez GDF de la même manière, il faut se le dire. On le vit de manière forte sur une implantation sur laquelle on avait beaucoup d'espoirs qui s'appelaient Ikea, et donc de manière systématique on le vit au quotidien.

Alors moi je veux bien croire que ce n'est qu'une impression que j'ai, sauf que les exploitants viennent toujours voir les élus avant l'implantation, cela fait partie de leurs relations permanentes. Et puis le jour où l'installation est construite on ne voit plus personne, on n'entend plus parler de rien. On envoie plein de CV et il n'y a jamais un seul retour si ce n'est des excuses : « On est désolé, cela ne correspond pas ».

Il est vrai que l'exemple GDF est un mauvais exemple pour moi parce que j'ai refusé d'aller visiter ce site, mais ça n'empêche que je reçois toujours les mêmes demandeurs d'emploi, et je reçois toujours le même nombre voire beaucoup plus, et sachez que ça pèse, et ça pèse de plus en plus sur ce territoire. Il suffit de regarder – je ne vais pas attaquer le réseau routier –, mais il suffit de regarder nos routes le matin, et l'INSEE a fait maintenant ce travail sur les déplacements quotidiens, il y a autant de gens qui sortent de Fos que de gens qui y rentrent pour aller travailler. Et cela, ça devient effectivement dramatique et donc je souscris à cette proposition.

Je pense qu'à l'époque, lorsqu'on faisait la réforme agraire, on essayait de regrouper. Peut-être qu'il faudrait faire une réforme agraire de l'emploi, un remembrement de l'emploi pour le bilan carbone. C'est une bonne idée, merci.

Antoine DUBOUT, Président des Commissions Particulières du Débat Public (CPDP)

Monsieur MOUTET, mais c'est bien pour l'emploi ?

Monsieur MOUTET, citoyen de Fos-sur-Mer

Monsieur MOUTET, citoyen de Fos-sur-Mer. C'est pour l'emploi que je parle. Je voudrais revenir sur les emplois et sur les gros chantiers qui vont arriver. Si ce n'est 600-800 personnes sur presque quatre ans ou trois ans, sur 200 à 400 personnes, qu'est-ce que cela va être ? Des chantiers qui viennent d'où ? Bouygues ou des grosses boîtes comme ça ? Qu'est-ce que ça va être, des embauches comme auparavant Elengy qui a fait venir des Italiens, des Espagnols ? Alors ce n'est pas eux franchement. Ce n'est pas eux. Eux, ils ne sont pas fautifs du tout. Ça va être Bouygues, ça va être toutes les autres entreprises qui vont embaucher de la main-d'œuvre étrangère. Pour le coût de revient, un maçon qui vient du Portugal ou un maçon qui vient de Yougoslavie, cela revient à dix fois moins que le coût d'un Français. Donc obligatoirement ils nous mentent encore maintenant, obligatoirement ce sera des travailleurs étrangers qui viendront.

Ce n'est pas que je suis contre les étrangers, mais faisons travailler les travailleurs de la Région PACA, les travailleurs des régions limitrophes. Et ils le savent déjà que ce sera des étrangers qui viendront, c'est obligé ! Donc il faut arrêter de nous mentir, il faut arrêter tout cela. Ce n'est que du simulacre. Moi je veux voir vraiment des Français travailler ; des gens des autres régions, mais je veux voir des gens d'ici.

Et pour cela, il faudra que Bouygues fasse un contrat avec les gens d'Elengy ou de Fos Faster pour que ce soit des emplois français. Voilà, il n'y a pas d'autre solution. Sinon on aura droit à 800 personnes qui viendront de l'étranger.

Monsieur Antoine DUBOUT

Je pense que dans ce que vous dites il vaudrait mieux dire des emplois de la région plutôt que des emplois français.

Monsieur MOUTET

De la région, oui, et même des régions limitrophes, pourquoi pas ? Parce qu'on ne pourra pas tout trouver dans notre région. Ce n'est pas vrai, on ne trouvera pas 800 personnes. Mais faisons venir des régions limitrophes. Et ce sera sûr, si c'est Bouygues ou si c'est un autre, ce sera des étrangers. Mais il faut faire un contrat avec eux, c'est tout.

Monsieur Antoine DUBOUT

Alors ce n'est pas des étrangers, c'est des « étrangers ». Ce sera plus lisible dans le compte rendu.

Dernière question Monsieur Meunier et on passera à la deuxième partie.

Monsieur Romuald MEUNIER

Merci. Romuald MEUNIER pour MCTB Golfe de Fos environnement. On a parlé de l'emploi, et avant l'emploi il y a la formation. Et tout à l'heure j'ai entendu certains mots comme par exemple l'adéquation. Moi j'aurai tendance à dire qu'ici il y a une inadéquation entre les besoins de la ZIP de Fos et la formation qui est prodiguée par ici. J'ai entendu aussi un déficit de qualification, cela va bien dans cette idée-là. Et puis j'ai entendu aussi certificat de base. Ce sont les trois choses qui ne m'ont pas surpris mais qui me confortent dans ce que je remarque. C'est que, *a priori*, les instituts de formation ne forment pas pour les besoins ou tous les besoins de la ZIP de Fos.

A titre d'exemple, j'ai un copain Fosséen, informaticien. Il voudrait travailler depuis longtemps sur Fos et dans les environs. Il sait que les besoins du port sont des besoins tournés vers l'informatique industrielle, l'automatisme industriel, l'informatique embarquée et autres. Lorsqu'il se renseigne auprès des formations professionnelles pour adultes pour avoir des formations tournées vers ces idées-là, il ne trouve pas. Il va voir l'AFPA, il va voir tous les organismes de formation qui existent dans la région. Donc il y a dans ce créneau-là une inadéquation.

Et moi ce que j'aimerais savoir c'est si d'ores et déjà les porteurs des projets ont tenté de se rapprocher des instituts de formation pour former tout le personnel dont ils auront besoin pendant le chantier à leurs besoins. Cela nous ramène donc au troisième terme que j'ai entendu tout à l'heure, c'est-à-dire le certificat de base, et ma question va être très simple : « Quels sont aujourd'hui les instituts de formations locaux, je dis bien locaux, qui diffusent ce genre de formation ? »

Monsieur Antoine DUBOUT

C'est la question écrite que vous avez posée.

Monsieur Romuald MEUNIER

C'est une des questions écrites. Merci à vous.

Monsieur Antoine DUBOUT

Oui, Madame JOURDAN.

Madame Nadine JOURDAN

Je souhaiterais répondre à Monsieur GRANIE. Je ne voudrais pas qu'on reste sur un désaccord parce que nous sommes d'accord. Oui, même en agrégeant avec Salon et avec Berre, la majorité des

emplois sont ouvriers et employés. Oui, les cadres ne représentent que 12 %. Oui, on est d'accord sur la structure de l'emploi. Bien sûr que les ouvriers et les employés sont majoritaires, oui.

Ce que j'ai dit, c'est que le territoire importe des cadres. Il gagne des cadres et des employés dans le jeu des migrations avec les autres régions. Donc il importe des cadres. Ce qui veut dire qu'il y a à peu près un millier d'emplois de cadres en 2001 et 2006 qui ont été pourvus par des apports extérieurs, 1 200 emplois de professions intermédiaires. C'est peut-être le signe d'une vitalité de ce pôle d'emploi, très bien. Cela peut être un symptôme aussi de la difficulté qu'ont les populations du territoire à capter ces emplois-là qualifiés. Donc on est d'accord sur le fond du constat.

Et puis un dernier mot juste pour dire qu'actuellement nous menons une étude INSEE avec la DREAL sur les bilans carbone des navettes domicile-travail. Nous allons publier cela au mois de mars. Et effectivement on se rend compte que dans la région nous avons des taux assez élevés, en particulier dans les Bouches-du-Rhône les bilans ne sont pas très bons et il y a matière à travailler là-dessus. Merci.

Monsieur Antoine DUBOUT

Très bien. Donc votre suggestion, Monsieur Serre, avait du sens.

Concernant la formation, est-ce que vous pouvez dire un mot ?

Monsieur Didier MARTIN, Pôle Emploi

Oui. Sur la partie de la formation, cela peut arriver effectivement que sur des modules de formations très pointus, sur des formations très qualifiantes, on ait du mal à mettre en place un module de formation localement. Puisque pour pouvoir mettre en place un module de formation il faut quand même que cela intéresse un certain nombre de personnes.

Par contre s'il y a un réel besoin, et c'est là tout l'intérêt du travail que l'on mène, si bien en amont on est en capacité de repérer le nombre de personnes qui peuvent potentiellement être embauchées avec telles compétences, on est en capacité effectivement, en quelques mois ou sur une année, de pouvoir mettre en place des modules de formation avec les organismes et que Pôle Emploi ou que la région puisse les financer pour pouvoir les mettre sur le territoire.

Sur la partie technique, je vais peut-être laisser répondre Isabelle si des formations correspondent aux modules.

Isabelle VAUCHELET, Pôle Emploi

C'est vrai que depuis la mise en place de Pôle Emploi on a un nouveau mode de travail en termes de formation. C'est-à-dire que lorsque nous passons nos commandes de formations tous les semestres, c'est en étroite collaboration avec les entreprises puisqu'aujourd'hui nous passons des commandes par rapport aux besoins des entreprises, ce qui est ma foi plus intelligent et plus porteur. Et ensuite, on a tout un système d'appels d'offres qui fait que ce sont des organismes proches du site qui a passé sa commande qui ensuite sanctionnent la formation.

Donc effectivement, si nous demandons une formation de soudeurs, la formation ne va pas se faire sur Marseille, sur Aix-en-Provence, mais elle se fera sur le territoire istréen ou Port-de-Bouc, donc au plus près. Ce qui nous permet effectivement de répondre à des besoins en lien avec les entreprises. On peut relancer des marchés spécifiques, c'est-à-dire que l'on peut avoir sur des projets comme ceux dont on parle ce soir des besoins spécifiques, nous passons une commande, il y a un nouveau cahier des charges qui est posé, des organismes se positionnent pour répondre au mieux aux besoins, et ensuite ces formations sont sur le territoire.

Donc comme vous le disait Monsieur Didier Martin, s'il y a besoin d'une ou deux personnes sur des modules très spécifiques c'est un peu compliqué d'exporter la formation sur un territoire. Il va donc peut-être falloir se déplacer sur Marseille ou sur des territoires environnants. Mais aujourd'hui notre façon de travailler la formation et la montée en qualification et en compétence reste proche d'un territoire. Donc ça, c'est intéressant pour les projets à venir.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Je vous propose qu'on passe maintenant à la deuxième partie en vous remerciant. Sachant qu'on reste malgré tout dans l'emploi, donc vous serez peut-être amenés à répondre de nouveau à des questions. Je demande donc à Dirk BECQUART, Raymond VIDIL et Jean-Pierre MOULARD de monter.

Nous avions prévu, il était peut-être même indiqué sur la présence, que Christophe CASTANER qui est Vice-président du Conseil général devait venir. Il nous l'avait dit, et il s'est décommandé dans l'après-midi en nous disant qu'il était convoqué par le Président du Conseil régional et malheureusement il n'est pas ici ce soir.

Je vous propose, Monsieur VIDIL et Monsieur MOULARD, de vous asseoir. Monsieur BECQUART, vous, vous parlez d'où vous voulez, et ensuite vous vous assiérez pour la table ronde. Vous êtes, Monsieur Dirk BECQUART, Directeur du Développement du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

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

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

Monsieur Dirk BECQUART, Directeur du Développement du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)

Bonsoir Messieurs Mesdames, Bonsoir à toutes et à tous. Je me sens presque coupable si je suis un produit d'importation : je suis Belge. J'ai suivi avec beaucoup d'attention vos remarques ici concernant l'importation ou le travail local. Je peux vous soutenir là-dessus. Même en étant étranger ici, je suis très conscient du fait que, comme dans chaque port où j'ai travaillé, l'emploi est toujours un sujet d'actualité. C'est pour cela que je vais essayer ce soir de vous apporter quand même une petite idée de ce que le port de Marseille veut faire concernant l'emploi et aussi le développement.

Je dois vous dire honnêtement que c'est la première fois que j'ai vu dans ma vie la différence des débats publics comme il y en a ici en France. Normalement, dans des pays où j'ai travaillé, on ne cause pas, on construit. Mais je ne dis pas que c'est la bonne façon. Je vous avoue que c'est constructif d'avoir des débats comme ceux-ci. Et je vous remercie pour ça car cela a été mené d'une façon très professionnelle, et aussi d'une manière très professionnelle du public.

Je suis ici ce soir pour vous parler de l'impact économique qu'a le port de Marseille Fos sur l'environnement et sur les villes qui nous entourent. Officiellement c'est le Grand Port Maritime de Marseille, mais on aime bien parler du Grand Port Maritime ou du Port de Marseille Fos.

Quand on parle du port de Marseille Fos, on parle en fait de deux choses différentes. C'est un port où il y a deux vocations.

- Il y a la vocation de la spécialisation sur Marseille. Vous allez voir que là on fait environ 7,5 millions de tonnes de produits. Ce n'est pas énorme en tonnage mais il y a une spécialité, il y a les marchés de niche qui y sont traités tels que les croisières, le roulier, le container intra-méditerranéen, ainsi que la réparation navale. Vous allez voir après que cela a un impact sur le travail qu'on a.
- Il y a aussi deux dimensions dans ce même port quand on projette les bassins Est de Marseille sur les bassins Ouest. Je voudrais quand même revenir sur l'autre *slide* et parler un peu de Fos : la massification à Fos. Là vous voyez un grand port, Fos, avec 10 000 hectares pour vraiment d'autres produits : des produits de massification. Les containers *deep sea*, qu'ils viennent de Chine ou qu'ils viennent du Brésil ou des Etats-Unis, sont sur Fos. Il y a également les vrac liquides et les vracs solides, de gros volumes qui y sont traités : la grande industrie telle que ArcelorMittal et autres. Il y a également des grandes plateformes logistiques qui desservent la France mais aussi l'Espagne et l'Italie. C'est ce qu'on a sur Fos, et c'est la grande différence avec Marseille.

Comme j'avais entamé, il y a les deux dimensions. Quand on regarde les bassins Est projetés sur Fos, vous voyez que tous les bassins Est pourraient être mis dans la darse 1, ce qui donne un peu la différence entre les grandeurs des deux ports qui font le port de Marseille Fos.

Maintenant quand on regarde Fos, on voit que Fos est aussi grand que Paris *intra-muros* : 10 000 hectares, c'est énorme. Ces 10 000 hectares nous donnent vraiment une opportunité de développement dans le futur.

J'ai personnellement travaillé dans les ports d'Anvers et de Gand. Les ports du Nord ont un problème : ils n'ont plus de place. Alors que nous par contre, on a encore de la place à développer. Le développement, malheureusement, devient de plus en plus difficile.

En étant au port, on a une vision, une mission. On a un plan stratégique, et c'est de cela que l'on va parler ce soir parce que le plan stratégique est quand même la traduction de ce à quoi on veut aboutir.

En ce qui concerne la vision, le port de Marseille veut être un port global. Global dans le sens qu'il est mondial, mais aussi un port qui touche à tout, un port qui traite toutes sortes de produits. Le port de Marseille est euro-méditerranéen, c'est normal, il est historique. Marseille se trouve sur une place unique géographiquement : elle se trouve dans le Sud pour le Nord de l'Europe, et dans le

Nord de toute cette Méditerranée qu'elle a desservie depuis des décennies. Le port de Marseille est responsable car je crois que de nos jours, tout développement que l'on fait ici doit être dans un équilibre économique, écologique et social. C'est ce qu'on essaye de faire. Cela, c'était en ce qui concerne la vision de ce port.

S'agissant des missions que nous faisons, c'est déjà plus détaillé pour traduire cette belle phrase que nous avons de ce qu'on veut être, à savoir un port. Un port, cela veut dire maritime. Sur cet espace de 10 000 hectares que nous avons – ce qui nous semble beaucoup mais qui ne l'est pas – il faut essayer de maximiser les activités maritimes. Si j'utilise le mot de tonnage, c'est un mot facile en fait pour dire activités maritimes qu'on développe en premier lieu. Cela, c'est notre économie en étant au port, mais ce n'est pas la seule.

Sur le plan financier, et cela dépasse les limites du port déjà, c'est de générer une valeur ajoutée. Ce n'est pas seulement d'importer un produit et de le réexporter dans l'état où il a été importé, mais de faire quelque chose. En prenant cette bouteille d'eau, si je la pose et que je la reprends, j'aurai utilisé mon port ; mais en fait je n'aurai pas fait grand-chose avec cette eau. Si par contre je prends cette eau, que je la mets dans mon verre et que je bois, il y a une valeur ajoutée. Cela, c'est mettre une industrie. J'ai créé de la valeur ajoutée ce soir en mettant cette eau dans mon verre et en buvant. C'était juste pour vous dire que c'est ce qu'on essaye de faire. Je simplifie, mais c'est la vie.

Concernant l'aspect social, et je viens d'un port où l'aspect social était extrêmement important car en Belgique les ports dépendent des villes. Ce système est tel qu'en fait, pour devenir maire d'une ville, il faut que votre port travaille bien et que beaucoup de gens y travaillent. Si votre port emploie beaucoup de gens, c'est d'autant de gens qui vont vous « rémunérer » le jour où ils vont aller voter. C'est pour cela que si vous voulez par exemple devenir maire en Belgique, il faut d'abord passer par le port. Dès que vous avez fait un bon travail dans le port, vous êtes assuré de devenir maire. Mais s'agissant des emplois, et là je ne plaisante pas, le port a une vocation sociale à créer de l'emploi au sein du port.

En ce qui concerne la gestion, ce que nous faisons en ce moment et c'est avec une vue pour le futur, c'est de changer de port opérateur vers un port qu'on appelle *landlord port* qui est le système des ports du Nord : Belgique, Hollande, Allemagne. Le port en fait ne va plus opérer, le port va simplement gérer cet espace portuaire, y investir, et à long terme avoir essayé d'optimiser les revenus du patrimoine. Cela veut dire qu'on ne vend pas les terrains du port, mais on les loue à long terme. Ainsi, ils restent à l'éternité sous contrôle du port et des villes qui sont aux alentours, et comme cela tout le monde peut bénéficier à plus long terme des avantages des terrains. Et après un certain temps, on peut remettre en cause des sociétés ou des industries qui n'apportent plus tellement de valeur ajoutée au port et aux alentours, et les changer pour d'autres qui en apporteraient davantage.

Sur le plan environnemental, le port doit se préoccuper de développement durable, ce qui pour moi veut dire qu'il ne faut pas donner 10 hectares à une société qui n'aurait besoin que de cinq. Si une société peut se développer sur cinq hectares pendant un certain temps, ça suffit ; comme ça, on peut en développer deux sur le même terrain. Ceci aura des répercussions positives sur l'emploi, sur le financier, et tout le monde sera assez content en prenant en considération l'environnement : moins de terrain d'utilisé veut dire plus sur la même place. Cela, c'était la mission du port.

En ce qui concerne maintenant le plan stratégique, il a été mis en place avec le Conseil de développement et d'autres personnes qui connaissent bien et qui font des prévisions pour le port. Ce

plan stratégique a été établi en cinq points. Les trois premiers concernent plutôt Fos, les deux derniers un peu moins.

Monsieur Antoine DUBOUT

C'est l'horizon 2025.

Monsieur Dirk BECQUART

Pour relever le défi de la massification, on va aller d'un million d'EVP à cinq millions d'EVP, ce qui aura des conséquences – je ne vais pas en parler – sur les routes, sur le ferroviaire et le fluvial. On va diversifier pour rester le port de toutes énergies à Fos. On va conforter la position sud-européenne de vrac solide, certainement être le *hub* Euro-Méditerranée et développer le port à passagers. Cela nous donne presque un doublement des volumes d'ici 2025.

Que va investir le port là-dedans ? Il a investi en 2009 plus de 100 millions d'euros. Cette année-ci, il va avoir près de 100 millions d'euros, et le plan d'investissements pour les années à venir est de 600 millions d'euros. Si tous les investissements du port se développent, ce que l'on souhaite, il y aura 3 milliards d'investissements par le privé et une création de 5 000 emplois.

Ici je vous donne une idée de ce que nous sommes en train de faire. Ce que vous voyez apparaître, ce sont des projets qui sont en cours de route et qui sont développés ou en développement. Il y a les activités des containers, le gaz et vrac sec. Vous voyez qu'il y a beaucoup de rouge et encore plus vert. Le vert, c'est ce qu'on fera dans le futur.

Monsieur Antoine DUBOUT

On le mettra sur le site des débats publics parce qu'effectivement on ne voit pratiquement rien. Même de très près on ne voit rien. Allez-y, continuez.

Monsieur Dirk BECQUART

Cela, c'est la darse 2. Ce qui s'y passe en ce moment, c'est le développement des 2XL, les nouveaux terminaux en containers : 2XL, 3XL et 4XL. Les 2XL seront ouverts l'année prochaine ; les 3XL dont nous devons revoir les possibilités de développement, et les 4XL qui sont prévus pour 2020 pour amener Distriport, un centre de distribution de 160 hectares qui sont actuellement aménagés, ainsi que 100 autres hectares qui sont en phase de développement pour travailler surtout les importations et les exportations.

Je vous présente quelque chose ici pour montrer que ça bouge vraiment, ce sont les portiques qui vont arriver la semaine prochaine. Ces deux portiques sur cinq sont pour le nouveau terminal à containers 2XL. Vous en serez certainement informés la semaine prochaine quand ils seront mis sur Fos.

Je vais en venir sur les emplois créés par le port de Marseille : 41 000 emplois en tout. J'ai entendu ici qu'il y avait trop peu d'emplois créés, et pour cela je vais faire un petit *benchmark* avec le reste de l'Europe.

A Rotterdam, sur 10 000 hectares, ils ont développé en fait l'équivalent du tout Fos sans laisser un hectare de libre en créant 350 000 emplois. A Anvers, sur presque l'équivalent de Fos, il y a 170 000 emplois. A Amsterdam, sur 2 500 hectares, ils font 53 000. A Marseille, sur 2 500 hectares, on fait 41 000 emplois. A Barcelone, sur 1 500 hectares, il y a 25 000 emplois. Cela montre que nous sommes quand même plus moins dans les mêmes volumes d'emplois par hectare. Puisqu'il y a eu des interventions sur le plan des retombées fiscales sur les environnements – je ne veux pas rentrer dans le détail –, vous connaissez mieux que nous combien d'argent vous recevez du développement du port. C'est une discussion que je ne vais pas ré-entamer parce qu'on l'a déjà eue auparavant.

Les valeurs ajoutées qu'on a créées, vous le voyez, se chiffrent en milliards d'investissements. Les retombées fiscales représentent plusieurs centaines de millions d'euros, mais je vous laisse à vous autres le soin de juger si elles arrivent dans les bonnes poches.

Pour l'activité de logistique et de distribution – et là je vais vous donner tout de même certaines explications – nous sommes entourés par des sites logistiques qui n'appartiennent pas au port et qui sont autour de nous. On a parlé ici du travail, et c'est en fait une bonne chose d'en parler. Moi, quand je rencontre mes clients, ils ont peur d'une chose : c'est de ne pas trouver de main-d'œuvre sur Distriport parce qu'ils pensent que les gens ne voudraient pas se déplacer de Saint-Martin-de-Crau. Ma question est que : « S'il y a si peu de gens qui veulent venir jusqu'à Distriport, où est le problème ? ». Je peux vous dire que s'il y a un problème, nous sommes extrêmement bien aidés par les gens qui étaient ici avant pour trouver une solution contre ce manque de travail sur Distriport.

Je vous répète quand même que nous sommes encore aujourd'hui le premier port français, le premier port de la Méditerranée, le quatrième port européen, le troisième port pétrolier mondial. On vous remercie et on espère qu'on pourra se maintenir à ce niveau à l'avenir. Merci.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Il est théoriquement prévu qu'on donne la parole d'abord à Monsieur MOULARD.

De la salle

(Inaudible, hors micro)

Monsieur Antoine DUBOUT

Est-ce que vous permettez d'abord qu'on termine sur l'emploi ? Je pense qu'il vaut mieux qu'on reste dans la continuité de ce qu'on fait.

Monsieur MOULARD, c'est à vous.

2. Table ronde

Monsieur Jean-Pierre MOULARD, Président de la Maison de l'Emploi du SAN Ouest Provence

Jean-Pierre MOULARD, je suis Président de la Maison de l'Emploi du SAN Ouest Provence, et je n'ai pas préparé de présentation avec un *PowerPoint*. La Maison de l'Emploi est un organisme qui organise qui organise la synergie entre les divers partenaires de l'insertion et de l'emploi. Elle est présidée par un élu local, et ses membres fondateurs sont Pôle Emploi et l'Etat. Donc nous travaillons en synergie avec tous les acteurs de l'insertion et de l'emploi. Il y a quelques remarques qui ont été faites par le Directeur tout à l'heure, Monsieur David BOUSQUET.

Je peux donc vous exposer le travail de la Maison de l'Emploi. Je pense que j'aurais été mieux à ma place dans la première partie du débat. Je vais rebondir simplement sur un certain nombre de choses que j'ai entendues. Effectivement, il y a eu une petite controverse entre Madame JOURDAN sur l'étude INSEE et puis la réalité de notre territoire. On peut considérer qu'il y a une petite contradiction effectivement dans la mesure où l'Etat, à travers les maisons de l'emploi, finance en partie – hélas, peut-être de moins en moins – les diagnostics territoriaux, donc nous travaillons bien sûr en liaison avec l'INSEE, et la Commission du Débat National a commandé à l'INSEE une étude qui porte sur le pourtour de l'étang de Berre. Alors que pour nous, la zone pertinente c'est bien la zone Ouest étang de Berre, c'est-à-dire les deux intercommunalités représentées par le Pays de Martigues et par Ouest Provence. Ce qui créait donc les petites disparités que le Président GRANIE a soulevées très justement tout à l'heure.

En ce qui concerne le travail, je vais compléter ce que disait David BOUSQUET, pour l'implantation de nouvelles industries et de nouvelles activités. Effectivement, le cœur de notre métier ou pratiquement l'activité principale, c'est ce qu'on appelle la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences que l'on fait en partenariat avec Ouest Provence et avec tous les acteurs et avec Pôle Emploi. On fait cette gestion sur l'ensemble des deux territoires et qui est une étude commune dans le cadre du SCOT avec le Pays de Martigues.

Dans ce cadre-là, bien évidemment, on est au cœur du sujet quand on prend les premiers contacts avec les industries qui vont s'implanter et les nouvelles activités qui vont s'implanter. Je ne voudrais pas être médisant mais je vais renfoncer un clou qui a déjà été un peu renforcé. Avec Elengy, c'est développer un partenariat qui a peut-être manqué au début de Cavaou mais qui aujourd'hui commence à être bien rôdé. On a signé des partenariats sur les emplois d'insertion comme cela a été souligné, et donc là quelque chose est en train de se mettre en place et qui correspond au mode de fonctionnement qui est souhaité.

Nous espérons que Fos Faster prendra un peu modèle, si j'ose m'exprimer ainsi, sur le mode de fonctionnement d'Elengy. J'ai quelques inquiétudes, je dois le dire, vu le type de marchés que vous avez évoqué. Un gros maître d'œuvre délégué sera assez peu enclin, effectivement, à saucissonner des petits marchés, des petits lots qui seraient facilement accessibles aux entreprises locales. Et on peut craindre, ce qui a été un peu évoqué dans le public, que de grosses entreprises viennent avec leurs équipes et qu'il y ait assez peu d'emplois même dans la période de chantier pour les entreprises locales.

En ce qui concerne les emplois permanents, malheureusement, là je vais rebondir sur ce que disait le port autonome. En ce qui concerne les emplois permanents, nous sommes sur un type d'activité –

et là avec un terminal méthanier c'est une caricature – qui mobilise énormément de capital, énormément de logistique, mais qui ne crée pas d'emplois permanents. Quand on parle de 80 emplois, évidemment, et qu'on parle de milliards d'euros, cela paraît tout à fait ridicule.

Ce n'est pas un reproche que je fais au Grand Port de Marseille, c'est leur métier. On vient d'entendre « Gros volumes, gros investissements, des milliers d'hectares », donc gros volumes, grosses quantités. Donc grosses quantités de containers, grosses quantités de vracs, grosses quantités de fluides dans les pipelines, cela fait du trafic effectivement. Nous ne sommes pas sur une zone industrielle, nous sommes dans une zone portuaire, et cette zone portuaire génère dans la logistique des emplois peu qualifiés et des emplois précaires. D'autres activités comme le port méthanier ou certaines activités industrielles génèrent peu d'emplois permanents et mobilisent beaucoup de capital.

Le Président GRANIE a fait remarquer que dans cette situation-là, la contrepartie jusqu'à présent était les revenus qui en découlaient pour la collectivité locale, et qu'aujourd'hui ces revenus sont en train de diminuer de façon catastrophique. Quoi dire d'autre, sinon que nous souhaitons continuer avec les entreprises et avec ces partenariats le plus en amont possible de tous les projets, et qu'effectivement nous sommes en train de signer sous l'égide du sous-préfet avec le port une convention dite Zone Industriale-Portuaire de manière à mettre autour de la table tous les acteurs pour tous les prospects très en amont des installations industrielles, avoir un partenariat pour préparer les formations, préparer les compétences et adapter autant que faire se peut la population qui est ici et dont on a dit qu'elle n'était pas surqualifiée, effectivement.

Une petite remarque peut-être sur la formation puisque j'ai été un professionnel dans ce domaine-là : j'ai dirigé un des centres d'un organisme de formation qui n'a pas été cité et qui est l'Institut Français du Pétrole, qui a une antenne à Martigues et qu'Elengy connaît puisqu'ils sont clients bien entendu. Cet Institut forme la quasi-totalité des techniciens permanents de la pétrochimie, du raffinage et du gaz aussi.

Il y a deux questions dans les formations. Il y a la question du niveau des formations. On a donc fait des études sur la zone Ouest étang de Berre, et nous manquons effectivement de formations d'un certain niveau. On a dit tout à l'heure que les cadres étaient importés, c'est le mot de l'INSEE qu'on avait une importation de cadres. Effectivement, nous manquons d'instituts de formation à partir d'un certain niveau. A partir de Bac+2 et au-dessus, ça manque sur cette région.

En ce qui concerne les formations très spécialisées, Didier MARTIN de Pôle Emploi y faisait allusion, dès qu'il y a un volume suffisant, etc. On peut dire aussi qu'il y a un problème de financement. Le problème de financement des formations c'est du domaine du Conseil régional, mais l'argent public qui est utilisé pour les formations, généralement, correspond à des coûts unitaires ou des coûts de journée de formation ou des coûts d'heure de formation par stagiaire, etc., qui sont relativement faibles. Or on a affaire à des industries qui emploient, je l'ai dit, peu de personnes, mais qui emploient des personnes très qualifiées, très spécialisées. Un calorifugeur, peut-être, on peut arriver à faire former un calorifugeur relativement rapidement. Mais un opérateur d'Elengy ou de Fos Faster, il faudra un an ou plus à partir de quelqu'un qui a certainement le niveau Bac pour le former. Et là ça met en jeu des financements que seuls les industriels peuvent assurer. Et de ce côté-là, parfois les restrictions budgétaires que l'on a connues avec la crise ont posé quelques problèmes.

Voilà, je ne voulais pas monopoliser le temps de parole.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. J'ai personnellement noté deux choses importantes. Vous avez dit donc une vigilance qui s'adresse à Fos Faster. Il faut voir que Fos Faster est dans une décision préalable, elle n'a pas encore décidé de réaliser d'investissements. Je suppose que la vigilance qui s'adresse à eux est de leur dire : « Si vous décidez, dépêchez-vous de prendre contact avec le Pôle Emploi et la Maison de l'Emploi »

Monsieur Jean-Pierre MOULARD

Effectivement, je n'ai pas dit qu'il était trop tard.

Monsieur Antoine DUBOUT

Et puis donc effectivement ces remarques sur la formation que vous avez faites.

On me demande de préciser quand même que l'étude de l'INSEE n'a pas été commandée par la Commission du Débat Public. C'est une étude qui avait été commandée par l'Etat, je crois. Il a été invoqué un partenariat INSEE/Etat qui a d'ailleurs eu lieu en début d'année, avant même que ne soit décidé le Débat Public.

Monsieur VIDIL, est-ce que vous voulez dire quelque chose ? Vous devez dire quelque chose.

Monsieur Raymond VIDIL, Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCI MP)

Je crois que c'est pour cela que m'avez fait la gentillesse de m'inviter. Merci donc de me permettre de participer à cette Commission de Débat Public.

Je représente la Chambre de Commerce mais j'ai un métier : je dirige une compagnie maritime qui m'amène à bien connaître ce territoire, et en particulier sa vocation portuaire. Mais surtout, peut-être plus souvent que certains d'entre vous, je vois mon territoire souvent de très loin. Je vis certes ici, mais je travaille beaucoup ailleurs. Quelquefois, nous, on a tendance à être trop critique sur notre propre territoire. Des remarques, bien sûr, sont fondées. Mais je crois qu'on a aussi des éléments de fierté à trouver dans ce que nous avons fait ici.

Souvent quand je suis à l'étranger, que ce soit loin ou en Europe dans cette économie mondialisée qui inquiète beaucoup d'entre nous, eh bien on a une identité. Cette Zone Industrialo-Portuaire est devenue depuis cinquante ans dans le monde une identité qui est reconnue : nous sommes le port de toutes les énergies. Et la maîtrise de l'énergie dans un pays moderne qui veut compter dans le débat mondial, c'est un enjeu très important. Alors certes, il ne faut pas que cette utilité pour nos concitoyens, pour l'Europe, elle crée des sacrifices pour nos concitoyens, bien au contraire. Donc je voulais en introduction témoigner de ce que cette identité nous est reconnue depuis cinquante ans.

Et puis je voudrais aussi être le témoin que le pari qui a été fait par les acteurs économiques, par nos élus politiques locaux mais nationaux, que l'industrie au bord de l'eau, ce choix qui a été fait dans les années 60 et dont nous sommes les héritiers, je continue à penser qu'il est pertinent et qu'il faut

continuer à aller dans ce sens et aller plus loin dans cette vocation qui nous est reconnue et qui nous a été laissée par ceux qui ont ce choix dans les années 60.

En complément à tout ce qui a été dit, je voudrais vous livrer quelques réflexions ; elles ne seront pas très longues. Elles sont de quatre natures.

Sur le gaz naturel et sur l'énergie dans la région, certes, je pense que vous l'avez dit dans tous vos débats : le gaz naturel est un marché d'avenir, et il est d'autant plus important pour nous de la maîtriser qu'en même temps il faut qu'on s'attende à ce qu'ils prennent un peu la place de produits pétroliers. En même temps il ne faut pas qu'on se cache que les pays producteurs de pétrole veulent qu'il y ait plus de raffinage chez eux. Donc on doit à la fois maintenir ce qu'on a comme capacités de raffinage et de transport, et en même temps qu'on doit aller dans le sens du gaz naturel. Mais ce n'est pas la seule raison.

Moi j'ai toujours été frappé que notre région soit si peu autonome en production d'électricité. On est très dépendant alors qu'on est héritier d'une histoire hydroélectrique très forte. Je crois qu'on n'en produit que 47 %, donc c'est trop faible. Et là on va dans un sens d'un plus grand mix énergétique, mais qui devrait nous permettre de produire plus dans notre région et d'être un peu moins dépendants. Donc je dirai, dans un terme pas encore de l'emploi mais plus économique, que le gaz naturel doit nous permettre d'être moins dépendants et de produire de l'électricité à un coût compétitif.

J'ai dit en introduction que j'étais attaché, mais je pense que c'est partagé, à cette vocation d'industries au bord de l'eau et de la vocation industrielle de ce territoire. Moi je viens du monde du service, mais les engagements dans le monde économique m'ont ramené tout le temps à considérer qu'un territoire qui n'a pas d'industries, cela n'a pas de sens. On entend beaucoup en ce moment dire : « Mais c'est les services », mais bien sûr qu'il faut des services. Moi j'ai développé beaucoup mon entreprise de transport maritime et des emplois de services, mais cela n'a pas de sens sans la production. Qu'est-ce que je transporterai si notre pays n'avait plus d'emplois manufacturiers et s'il ne produit plus ?

Donc j'appelle cela les trois « I » : investissement, innovation, industrie. L'investissement est une notion qui nous amène à avoir une notion de long terme. Et l'investissement est indispensable pour qu'un territoire structure durablement son emploi même, et j'en parlerai aussi, s'il y a des déficits – je crois que c'est le mot qui a été employé – qui font que dans le territoire où ces investissements ont été faits on a le sentiment que dans le bilan, puisque c'est un peu comme cela que ça a été présenté tout à l'heure, il y a des plus, mais dans la colonne des moins il y a des problèmes supportables sur le thème de l'emploi.

Donc je pense que cette vocation industrielle, de mon point de vue, il faut vraiment la conforter. Il faut continuer à aller vers dans le sens de ce qui a été décidé et persévérer dans cette industrie au bord de l'eau. Il n'y a pas d'économie qui marche longtemps sans une industrie attractive. Et puis je crois qu'on a la chance avec Elengy, avec ITER, avec notre savoir-faire dans d'autres domaines de l'énergie, dans l'hydraulique, dans l'isolation, dans le solaire, de développer une nouvelle filière. Donc les emplois sont quelque chose de très complexe. Tout à l'heure on a vu combien c'était compliqué, mais il faut qu'on soit capable de créer des nouvelles filières.

Je vous ai dit combien j'étais fier quand on me qualifie de troisième port mondial de toutes les énergies ou de premier port européen pour le gaz. Mais de loin, des fois, on caricature notre

économie territoire comme si la richesse ici ce n'était que quelque chose qu'avaient connu nos aînés, nos anciens. En gros, quand on parle de notre économie c'est le santon et le calisson.

Alors bien sûr moi je suis attaché à la tradition. Mais notre économie a considérablement changé, elle est devenue très innovante. Et le pôle énergies avec le pôle de compétitivité Cap Energies va s'enrichir de nouvelles compétences si ces projets se réalisent, ce qui va faire que notre région, ce grand territoire, il sera encore plus reconnu pour notre capacité à faire venir des entreprises et des emplois dans cette nouvelle filière.

Et cette filière, elle correspond à la responsabilité que nous avons en commun. C'est que les emplois de demain ce n'est pas que la reproduction de ceux d'hier, mais c'est ceux aussi qu'on va être capable d'inventer ensemble. Mais sans industrie, il n'y a pas d'investissements.

Après donc Monsieur BECQUART, avec beaucoup d'idées pertinentes, nous a parlé de notre port qui nous a fait beaucoup souffrir ces dernières semaines – pour moi et pour mon entreprise cela a été très dur – mais qui reste un formidable atout pour notre territoire.

Notre territoire est ouvert sur le monde. Dans notre région nous avons trois départements maritimes, alors on ne peut pas avoir la stratégie de l'Auvergne. Il faut qu'on accepte cette ouverture sur le monde, il faut qu'on accepte que la captation des flux ça rapporte de la richesse : tout le monde le savait et aujourd'hui il ne faudrait pas l'oublier.

Cet ancrage que je ne vais pas trop développer parce Monsieur BECQUART l'a fait brillamment, il faut l'accompagner, il faut l'accentuer. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec les commentaires que vous faites sur la logistique. La logistique, d'ailleurs un peu comme le tourisme auquel on fait souvent cette critique, ce n'est pas des filières qu'il faut sous-évaluer comme cela. Je ne suis pas d'accord.

Chez Armateurs de France nous avons fait des calculs, il nous manque 400 000 emplois logistiques en France si on captait un peu plus du commerce extérieur de notre pays. Je ne sais pas si vous savez, mais il ne rentre en France par les ports français que 30 % des containers qu'on importe. Ce n'est pas étonnant que les chiffres de Monsieur BECQUART ils aient plus d'emplois à Rotterdam ou à Anvers : c'est par là que nos containers rentrent. Et la logistique, ça n'embauche pas que des emplois peu qualifiés. C'est une des rares filières ignorées des Français qui peut embaucher à tous niveaux de qualification et avec des formations qui existent dans notre région.

Dans mon entreprise logistique nous sommes 350, et il y a des emplois de tous niveaux. Nous devons donc assumer notre responsabilité et nos engagements, vous l'avez dit, donc 2XL, 3XL. L'industrie et le port, c'est deux conditions indispensables au développement économique.

Sans doute que j'aurai moins de travail à faire parce que j'ai eu des avocats brillants avec des élus et avec des citoyens qui ont indirectement plaidé notre cause en disant qu'il fallait qu'il y ait des retombées pour les entreprises de ce territoire, pas simplement pendant la durée du chantier mais aussi pendant sa durée de vie et pendant l'exploitation. Donc cela, c'est un sujet qui ne peut pas se régler en affichant uniquement de bonnes intentions. Je dirai même que cela doit être au cœur du travail que l'on doit faire ensemble.

Le grand avantage de la Commission que vous présidez c'est de permettre pas simplement de s'écouter, mais c'est de réduire l'ignorance réciproque que l'on a les uns des autres et de répondre à

des peurs qui sont exprimées. Alors certes, les projets s'inscrivent comme je l'ai dit dans des investissements de très long terme, et donc on ne doit pas sanctionner des projets de long terme par des émotions de court terme. Mais ça nous est interdit de ne pas les prendre en considération. Donc oui c'est évident, les investissements générés et annoncés seront au rendez-vous. Il y aura un impact économique très positif pour notre territoire.

Cela a amené la controverse que j'ai entendue tout à l'heure sur les retombées fiscales pour les communes. Là je voudrais dire quelque chose, pas sur ce sujet que je ne connais pas bien, mais sur le fait qu'en tant qu'entrepreneur d'entreprise de services, quand il y a eu ce débat sur la réforme de la taxe professionnelle dont l'assiette est calculée sur l'investissement et sur l'emploi, j'ai fait partie de ceux qui ont dit : « Oui, il faut la réformer ». Et je voudrais donc dire à l'assistance que ce qui a été enlevé à l'industrie a été transféré aux services.

Pour mon entreprise, sauf pour les deux ans qui viennent parce qu'on nous a accordé un moratoire de deux ans pour que ça se fasse en sifflet, mais je vais avoir presque un doublement de ce que je payais avant. Mais je l'accepte parce que je veux être cohérent avec ce que je vous ai dit tout à l'heure sur l'industrie. En revanche, si territoire par territoire, il y a une sanction pour les communes il faut le corriger. Globalement au niveau de l'Etat français, le solde n'est que de 4 milliards. Donc si on prend des territoires, normalement entre ce que vous devez recevoir en plus des services ça doit compenser ce que vous touchez en moins de l'industrie. Sauf peut-être pour des territoires spécifiques qui, trop lourdement sanctionnés, doivent trouver par ailleurs une solution de compensation. C'est normal, effectivement, l'industrie a des impacts sur l'aménagement, sur les infrastructures, sur leurs détériorations. Et je ne vois pas pourquoi, avec l'ensemble des couches de discussions de périmètres politiques communes, intercommunalités, départements, etc., ne pourraient pas trouver ces lieux de partage et de redistribution puisque moi en tant qu'entreprise de services, intuitivement j'ai accepté le doublement de ma taxe parce qu'en corrélation elle va être baissée sur l'industrie.

Donc oui, il y a une obligation qui pèse sur les maîtres d'ouvrage. C'est évident ! Quand les lots sont découpés en trop grand, nous on a peu de chances dans un territoire où on a effectivement trop de PME. Donc il faut tenir compte de cela. Il faut que par l'accueil, par la volonté qu'on exprime d'aller dans le sens de cette filière énergies, les maîtres d'ouvrage ils entendent ce qui a été dit pour que les entreprises de ce territoire puissent avoir une vision de long terme. Parce que c'est ça l'emploi. On ne peut se lancer dans des politiques de formation, de recrutement, de discussion avec nos élus que si on a cette vision d'engagement. C'est le métier de notre Chambre de Commerce : l'accompagnement, aider les élus et être à leurs côtés pour que l'on soit plus attractif.

Et je terminerai par ça : si j'ai dit que j'étais autant attaché à avoir ces investissements pour l'attractivité de mon territoire, moi je vis ici et j'ai envie de rentrer ici quand je suis loin. Et je voudrais dire que notre condition de vie, mais c'est un élément d'attractivité qui est aussi important que l'industrie et que l'investissement. Je pense que tout l'honneur de ce Débat Public et la qualité du débat que j'ai entendu tout à l'heure, c'est de trouver une solution de synthèse qui ne sacrifie pas notre condition de vie parce que dans la durée, c'est un atout qui est aussi attractif que les investissements qui nous sont proposés et que je soutiens.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci.

3. Echanges avec la salle

Monsieur Antoine DUBOUT

On va ouvrir maintenant la parole et donner la parole à la salle. Et je pense que Monsieur RAIMONDI, même si vous n'aviez pas levé la main, je vous aurais donné la parole Monsieur le Maire.

Monsieur René RAIMONDI

Je vais vous relire un morceau du papier quand même parce que l'emploi ne fait pas partie de la deuxième partie, me semble-t-il, Monsieur le Président : « Le potentiel économique du golfe de Fos-sur-Mer » !

Moi je voulais réagir parce que Monsieur le Directeur du Développement du GPMM nous a fait un tableau du port. Il m'est venu deux réflexions. Finalement, la damnation de Fos, c'était le port autonome, et la rédemption de Fos c'est le Grand Port Maritime de Marseille. Excusez-moi, mais je n'ai pas l'impression quand même de vivre cela au quotidien, je n'ai pas l'impression d'avoir vécu cela dans les années qui se sont écoulées.

Je vous donnerai deux petits exemples. Quand on parle de diversifier, vous m'expliquerez la diversification que peut apporter un incinérateur sur notre territoire. Cela, c'est une chose difficile à expliquer et je pense que vous aurez du mal à nous l'expliquer.

Vous avez fait un parallèle tout à l'heure avec la Belgique et la France, et je crois que c'était très intéressant parce que nous sommes un certain nombre d'élus à nous être battus pendant longtemps contre cette idée qu'en France un port pouvait être autonome. Vous avez dit tout à l'heure que pour être réélu en Belgique lorsqu'on était maire d'une ville portuaire il fallait que le port marche bien. Moi j'ai été réélu, je le dis sans forfanterie, assez brillamment en 2008 après avoir tapé comme un sourd sur le port. Donc il semblerait qu'en France ce soit plutôt l'inverse : plus on est en guerre contre son port et plus les populations nous suivent.

Je donne cet exemple pour vous démontrer quand même qu'au sujet du port vous êtes en contradiction avec ce que nous vivons ce soir. C'est-à-dire que malheureusement vous faites les choses dans votre coin, et les populations ne comprennent pas ce que vous voulez faire. Elles ne comprennent pas effectivement que vous puissiez cacher les choses et nous les sortir au dernier moment.

Vous avez montré tout à l'heure image assez floue qu'on verra sur le site, mais je la connais un peu quand même car je fais partie du Conseil de surveillance. Sur ce schéma tout n'apparaît pas ! Je sais que vous avez dans les cartons du charbon propre que l'on ne voit plus apparaître parce qu'effectivement ce n'est pas politiquement correct. Mais permettez-moi de vous dire que ce n'est pas honnête de cacher lors d'un débat public que vous avez toujours dans les cartons des choses qui ne font pas plaisir aux populations et que les populations n'ont pas envie de voir. Donc vous ne les montrez pas parce qu'encore une fois, ce n'est pas très bien de le faire. Je crois que cela fait partie des choses que l'on doit améliorer. Et j'en profite puisque c'est l'autre *slide* où il y avait le vert. Vous voyez le dernier petit orange qui est là, on voit Ascométal et puis on voit Cap Vrac, et entre

les deux il y a un grand espace. Cet espace-là, on ne nous dit pas, mais ils ont des idées déjà. Voilà, j'arrête sur ce truc-là.

Simplement, je veux vous redire effectivement que, encore une fois, le port doit être totalement transparent. Et je réclame une fois de plus, puisque c'est l'occasion, puisque le port s'est exprimé sur le devenir, qu'on puisse avoir un véritable débat honnête et ouvert. Parce qu'en France on a fait la décentralisation partout – c'est vrai que notre Président de la république est en train d'y revenir donc les choses sont claires – sauf sur les ports autonomes et sur le Grand Port Maritime de Marseille.

Le grand port était déjà un état dans l'état, il est devenu Grand Port Maritime, et c'est encore pire. Vous avez autour de la table du Conseil de surveillance Bercy et les autres. Tous les représentants du gouvernement sont là. Pourquoi les représentants des habitants, il y avait une question tout à l'heure, et pourquoi les associations n'y sont pas ? Eh bien mon cher Romuald, même les élus n'y sont plus ! Nous étions cinq dans le passé et nous ne sommes plus que quatre, avec en plus des choses incompréhensibles. Chez nous c'est l'intercommunalité qui est effectivement autour de la table, et puis pour Marseille c'est la ville. Comment cela s'appelle-t-il ? Trafic d'influence ou je ne sais pas, mais c'est bizarre. C'est quelque chose d'assez étrange. J'en arrêterai là sur le port parce que je pense quand même qu'à un moment donné on va finir à la fin de ce Débat Public par mettre les points sur les « i » et définitivement aller vers ce grand débat ; j'y crois, on va essayer d'y croire.

Je voudrais revenir sur ce qui a été dit tout à l'heure : l'indépendance énergétique de notre région. Certes, elle n'existe pas. Mais l'indépendance énergétique des Bouches-du-Rhône est là ! Excusez-nous, on en a assez, basta ! Les Bouches-du-Rhône aujourd'hui, en tout cas quand les projets de Lavera et de Ponteau et ceux du Caban, sans le charbon propre, seront finis, on sera très largement indépendant.

Vous avez dit tout à l'heure qu'on ne conçoit pas un territoire sans industrie ; mais allez le dire à vos amis là-bas qui sont un peu plus à l'Est : le Var, les Alpes-Maritimes, ceux qui nous envoient les ordures ménagères ici, ceux qui nous envoient la production d'électricité ici, ceux qui nous envoient l'industrie ici. Et ceux qui gardent chez nous les trois « i » et chez eux les trois « s ». Cela ne peut pas continuer comme ça. Ce n'est pas comme ça qu'on établit un équilibre entre des populations effectivement pauvres qui désirent travailler, qui désirent vivre, qui ne trouvent pas d'emploi, et de l'autre côté des nantis qui eux vivent tranquillement au soleil et respirent de l'air plus ou moins propre parce qu'ils imaginent effectivement que le nuage de Tchernobyl s'arrête aux frontières du département du Var et des Alpes-Maritimes. Donc cela aussi c'est une réalité de notre territoire : les gens ne comprennent plus ici. On l'a dit et redit.

Je dois vous donner quand même un satisfecit sur la fin de votre intervention sur le fait que les communes doivent retrouver ce qu'elles ont perdu. Sauf qu'il y a quelque chose qu'elles ne retrouveront jamais Monsieur, c'est leur autonomie financière parce que les compensations de l'Etat, on sait ce que c'est. Ce ne sont que des compensations. Et c'est l'Etat qui effectivement les fixe. C'est l'Etat qui dit : « On va donner plus ou on va donner moins ». Ce n'est pas ce qu'on veut nous. Nous, on veut effectivement quelque chose qui soit dynamique et qui puisse être attaché à ce qui se passe sur le territoire parce que sinon en termes de compensations, encore une fois, on n'aura jamais de certitude.

Et puis après, moi je voudrais quand même vous dire que sur ce territoire on commence à en avoir un peu assez quoi qu'il en soit. On ne peut pas tout concentrer au même endroit. On ne peut pas

imaginer effectivement continuer à concentrer sur cet endroit tout ce que les autres ne veulent pas. Ce n'est pas forcément comme cela que les habitants d'ici envisagent leur avenir, parce qu'eux aussi ont des choses à dire. C'est vrai qu'on ne les voit pas beaucoup, c'est vrai qu'ils sont assez désabusés. Mais encore une fois, quelqu'un l'a dit tout à l'heure, le jour où cela craquera, ça craquera. Vous avez parlé tout à l'heure de la situation gravissime que nous avons vécue sur ce port, ce n'est peut-être qu'un début effectivement.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Autre question ? Monsieur SERRES d'abord.

Monsieur Frédéric SERRES

Frédéric SERRES, habitant de Port-Saint-Louis. C'est mon observation pour Monsieur VIDIL. J'étais atterré de ce que vous avez dit. Vous qualifiez d'énergie d'avenir des sources d'énergie non renouvelables : je parle du gaz naturel. On a beau voir augmenter les réserves avec les gaz non conventionnels, cela reste non renouvelable ! Quand il n'y en aura plus, il n'y en aura plus. Même chose pour le pétrole, dès 2030 il n'y en aura plus assez pour tout le monde. En 2050 il n'y en aura plus du tout. Donc les raffineries fermeront à ce moment-là, il n'y aura pas le choix.

On est dans une région, l'une des plus ensoleillées de France avec un potentiel éolien énorme, et on continue à parier sur des ressources fossiles ! Ce n'est pas comme cela que je vois le développement durable. Je profite justement de la thématique abordée ce soir pour interpeller aussi le responsable du Grand Port Maritime. On est en train de discuter d'un développement économique, mais celui que vous nous proposez, on n'est peut-être pas d'accord ; et d'ailleurs on n'est pas d'accord du tout ! Trois terminaux méthaniers en même endroit, un incinérateur – Monsieur RAIMONDI en a parlé –, un projet de centrale à charbon là aussi, cela commence à bien faire. On se prend toutes les industries polluantes au même endroit, pendant que les autres pleurent parce qu'ils n'ont pas de ressources financières. L'industrie c'est comme le reste, cela se partage.

Je crois que certains projets auraient aussi leur place dans d'autres coins de France, dans d'autres coins de ce littoral. Le développement économique, il faut voir aussi à quel prix vous voulez nous l'imposer ? Si c'est pour respirer un air toujours plus pollué, on n'en veut pas. Si c'est pour risquer nos vies sur un réseau routier vieillissant et saturé, on n'en veut pas. Si c'est pour voir disparaître une biodiversité unique à deux pas d'un parc naturel régional, on n'en veut pas. Vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur VIDIL, en toute fin de votre intervention : nos conditions de vie sont aussi importantes. C'est bien joli d'avoir un emploi, mais s'il le faut le payer pour ça le payer sa santé, je ne vois vraiment pas l'intérêt.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Je ne pense pas qu'il y ait des questions proprement dites. Monsieur MEUNIER, et puis après Monsieur le Maire.

Monsieur Romuald MEUNIER

Romuald MEUNIER pour MCTB Golfe de Fos Environnement. Pour réduire la portée de mes propos précédents, je voudrais tout de même préciser que notre association est pour le développement économique de la région. Elle est pour le port autonome et pour qu'il y ait de nouveaux développements dans le port autonome. Mais elle est aussi pour le cadre de vie des habitants du golfe de Fos. Et c'est essayer de trouver un mixe entre les deux qui fait que notre association existe.

En fait, nous voudrions être certains que le port autonome fasse le maximum pour que nous vivions correctement, et malheureusement cela n'a pas l'air d'être le cas. Nous, on voudrait être certains que le port autonome tire vers l'excellence les industries qui s'installent ici ou ses infrastructures. Malheureusement ce n'est pas le cas. Et si Monsieur VIDIL parlait tout à l'heure d'une excellente image du port autonome à travers le monde, tant mieux. Malheureusement le port autonome a un déficit d'image localement. Ce déficit d'image localement, il est dû au fait qu'il n'y a quasiment aucune retombée pour les habitants qui touche de près le port autonome, ou trop peu de retombées.

Tout ce que nous constatons c'est encore une fois la dégradation des routes, le manque d'emploi, pollution et tout un tas de choses de ce genre-là. Encore une fois je précise que notre association est pour les nouveaux projets qui nous sont présentés, mais à condition qu'on respecte les habitants du golfe de Fos et le cadre de vie de ses habitants. Et ce n'est pas ce que nous voyons dans les faits. Dans les faits, je reprends une des questions que j'ai notée par écrit tout à l'heure, je demande à participer au Conseil de développement du port autonome ou au Conseil de surveillance là on débat et où on présente les projets en amont, et on me répond : « Monsieur MEUNIER, non, seuls sont autorisés ceux qui font partie de tel sérail ». Et là je trouve cela abominable. C'est que nous ne sommes pas représentés. Comment se fait-il que le port autonome décide d'orientations qui nous concernent directement, qui vont nous impacter directement au quotidien ? Comment se fait-il qu'il décide seul sans notre présence ? Cela est incompréhensible. Je ne veux pas dire par là que nous devons décider à sa place, mais on doit participer à ces décisions, et cela, ça n'existe pas. Vous savez c'est un peu comme un couple : au début on s'aime, on vit ensemble, on se marie. Mais si rien n'est fait au quotidien pour gommer tous les petits effets néfastes qui existent toujours dans la vie de couple, à la fin on finit par haïr l'autre. Et aujourd'hui ce qui se passe localement c'est à peu près cela. Il y a une frustration terrible de la population, et il faut essayer de trouver des solutions à cela pour y remédier. Je pense que les solutions passent, c'est vrai, par un débat comme celui qu'on a aujourd'hui, mais aussi au quotidien, tous les jours dans tous les projets du port.

Voilà ce que je voulais dire.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Monsieur le Maire de Miramas.

Monsieur Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

Monsieur Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas, Conseil général. Je remercie le débat public. J'ai appris beaucoup de choses et notamment, cela a confirmé un certain nombre de craintes.

Je veux dire d'abord à notre ami Belge qu'il est bien sûr le bienvenu, et qu'il n'y avait pas dans les propos des uns et des autres d'ostracisme par rapport à des Européens qui ont vécu comme vous.

Il y a juste une chose qui m'a beaucoup marqué dans votre exemple, la qualité de la valeur ajoutée n'est pas simplement le fait que vous avez pris la bouteille pour remplir un verre. Vous avez effectivement bu le verre et vous avez dit : c'est la valeur ajoutée. Mais la valeur ajoutée, vraie valeur ajoutée c'est celle qui est partagée, or vous avez été le seul à boire ! C'était pour détendre.

Mais par contre, et si j'osais, mais il y a trop de gente féminine dans la salle, c'est qu'une fois que vous avez bu, il y a la nature aidant des rejets ; et ces rejets, c'est nous les élus qui les gérons. La difficulté voyez-vous, Monsieur VIDIL, c'est que j'ai eu la chance de représenter des deux intercommunalités et Bernard GRANIE ainsi que Gaby CHARROUX à la conférence régionale concernant l'industrie. Quelle fut ma joie d'entendre, et je le dis très sincèrement, le grand nombre de professionnels, de grands patrons dire qu'il fallait effectivement réindustrialiser notre pays. Je note, et je m'en réjouis, que la seule ville qui a tourné le dos à l'industrie et à son port, c'est Marseille.

Et aujourd'hui le Grand Port Maritime de Marseille est en fait, pour moi, le grand port de Fos, et notamment avec les chiffres qui ont été énoncés. La question que j'entends depuis mon deuxième débat, elle est la suivante : quand on regarde les documents en termes de développement économique Pôle Emploi, je reste dans le sujet, je suis assez atterré de voir que le développement du grand port ne se fait que dans un périmètre d'une cartographie que vous avez indiquée. La seule fois où vous êtes sorti de votre schéma, c'est quand vous avez montré les différents impacts du port sur l'ensemble des intercommunalités ou des territoires autour. Mais à aucun moment vous vous êtes posé la question de savoir que le développement que vous voulez générer a aussi des conséquences et des relations directes avec un territoire beaucoup plus vaste qui ne va pas simplement autour de Fos, qui ne passe pas simplement autour de Miramas, mais qui va beaucoup plus loin.

Or la cohérence de votre développement impacte et induit un certain nombre de conséquences sur les territoires qui peuvent être positives, mais qui peuvent être aussi à l'inverse d'intérêts nouveaux. Je prendrai un seul exemple, et vous allez vite comprendre pourquoi le Maire de Miramas parle ce soir. En ce qui concerne le développement du port, il y a un porte-avions pour transporter les containers de Monsieur VIDIL que nous souhaitons absolument transporter, c'est la gare de triage de Miramas. C'est un complexe où l'Etat a investi des dizaines de millions d'euros, près de 80 millions d'euros il y a quelques années, qui est automatisé, qui est propre, qui n'a pas besoin d'une énergie qui est sale, qui marche à l'électricité, qui est sécurisé et qui est fait par des gens qui ont des compétences. Nous avons failli la perdre cette gare de triage, et nous l'avons conservée.

La région Provence Alpes Côte d'Azur, l'ensemble y compris Geodis et la SNCF sous l'égide du sous-préfet et avec le soutien du SAN, avons décidé de lancer une grande étude pour voir quelle est la globalisation du volume possible du triage par le ferroutage. J'apprends que dans le territoire du Grand Port on réfléchit aussi à un outil, et c'est d'ailleurs un chef d'entreprise Monsieur BROUSSE qui me l'a appris ce jour-là dans cette réunion régionale, en disant qu'il faut qu'il y ait un ferroutage qui se mette sur le port. Erreur ! Le port et le terrain du port sont importants, vous nous l'avez indiqué tout à l'heure. Vous n'en avez pas énormément, mais suffisamment. Utilisez donc les deniers publics pour utiliser des outils qui existent déjà, ça c'est de la gestion, et gardez les territoires de vos terrains pour faire d'autres activités.

Et j'en reviens à ma dernière question, et je rejoindrai l'association. Je ne comprends pas, alors que toutes les études nationales, certes il n'y a plus de Commissariat au plan, expliquent qu'il faut que nous préparions les métiers et les chiffres d'affaires de demain pour les entreprises, je l'ai entendu. Que ce soit le développement des énergies propres, ce n'est pas qu'un vain mot, nous allons vers la fin des énergies fossiles, nous le savons tous, à plus ou moins échéance. Plutôt que de conserver des terrains sur le port pour développer des activités, pas que simplement éoliennes, mais on peut penser aussi à tout ce qu'il y a en termes de développement durable. Vous essayez de nous imposer en permanence et encore des vieux schémas de pensée. Je crois que ce Grand Port devrait être développé aussi avec l'ensemble des élus, avec l'ensemble des Chambres consulaires, avec un peu plus de monde que ce qu'il y a aujourd'hui dans vos commissions diverses et variées du port, et de préparer d'autres développements.

Nous avons une chance historique avec ce port pour tout le Sud-est de l'Europe. C'est une porte. Le seul problème que nous avons c'est que cette porte ne débouche sur rien ! Il n'y a pas les outils derrière pour pouvoir transporter. Il n'y a pas les outils. Et je prends cet exemple qui m'a été donné par un grand armateur : la ligne, non pas de flottage, mais de rentabilité des grands armateurs qui se trouvent du côté de Singapour ou de la Chine, c'est Montélimar. En dessous de Montélimar Nord, ils réfléchissent à le faire passer sur le Grand Port de Marseille ; au-dessus ils l'envoient directement dans les grands ports du Nord. Et là nous avons tous une question à se poser : allons-nous continuer à accepter que le développement économique ne prenne pas en compte une réalité humaine simplement parce que cela a un coût. Je suis conseiller général. A force de voir des millions de camions qui passent sur nos routes nous avons, nous, récupéré les nationales, et nous devons injecter des millions d'euros par an d'argent public pour rénover des routes dont le seul intérêt est de faire passer des camions qui eux ne payent pas la taxe nécessaire.

Si nous sommes donc tous très intelligents, je pense qu'il serait faisable de discuter ensemble en amont des différents projets qui sont proposés afin de voir, en fonction des intérêts du port, rentabilité de ces terrains, vous avez parlé loyer, en fonction des populations qualité de vie, comme le disait le Maire de Fos, tout en permettant à ceux qui y vivent d'y travailler, clauses d'insertion, nous pourrions essayer de développer de nouvelles activités en tenant compte de celles qui existent déjà comme par exemple le fret ferroviaire. C'est cette question qui me tarabuse depuis le début de ce débat public où j'ai appris énormément de choses. Et ce qui m'intéresserait c'est que de ce débat public c'est qu'il en sorte un deuxième, et que les chefs d'entreprises appellent de leurs vœux, comme les élus. Mettons-nous autour d'une table pour discuter ensemble du devenir d'un territoire me paraît la plus juste réponse.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Votre commentaire plus que question est presque une conclusion. Y a-t-il des questions dans la salle ? Monsieur FONTAINE.

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

Yvon FONTAINE, Association de défense des riverains de la RN568. On a beaucoup parlé de transport ce soir. Au cas où les projets Fos FASTER et Fos Tonkin se feraient, je demande si ce ne serait pas possible de faire passer par les routes du port autonome en occultant la RN568 ? Je ne sais pas s'il y a quelqu'un qui peut me répondre ?

Monsieur Antoine DUBOUT

Vous l'aviez déjà évoqué me semble-t-il la dernière fois.

Monsieur Yvon FONTAINE

Je n'ai pas eu de réponse.

Monsieur Antoine DUBOUT

Effectivement il n'y a pas eu de réponse. Je ne sais pas si le port peut répondre aujourd'hui. Sinon il faut la noter, on demandera une réponse encore une fois. Monsieur vous voulez répondre ?

Monsieur Gérald GUILLEMOT, Adjoint au Maire de Miramas

Poser une question.

Monsieur Antoine DUBOUT

Poser une question.

Monsieur Gérald GUILLEMOT, Adjoint au Maire de Miramas

Bonsoir. Gérald GUILLEMOT, Adjoint au Maire de Miramas et Vice-président d'Ouest Provence. Il y a une question qui n'a pas été abordée à partir de l'exposé du responsable du Grand Port Maritime de Marseille c'est le déséquilibre emploi masculin/emploi féminin qui va être induit par les projets à long terme de développement du port. Parce que l'essentiel, pas tous, mais l'essentiel des emplois qui peuvent être anticipés du fait des investissements sur le port et du port ce sont massivement des emplois à caractère masculin. Or, je pense que personne ici n'a envie de créer une société de célibataires parce qu'aujourd'hui nos compagnes veulent travailler autant que nous. Il faut autant d'emplois féminins que d'emplois masculins.

Nous sommes sur un territoire qui depuis le projet de la ville nouvelle de Fos connaît un fort déficit d'emplois féminins qui pour partie a été absorbé par des créations d'emplois au niveau des collectivités territoriales. Et heureusement effectivement que, comme l'ont souligné Bernard GRANIE et René RAIMONDI, on a eu des retombées de la présence de l'industrie sous forme de ressources fiscales importantes et que ces ressources fiscales ont pu être durant trente années pour une bonne partie utilisées pour créer des emplois locaux et notamment des emplois féminins. Aujourd'hui cette perspective-là est fortement diminuée.

La question de l'équilibre entre la création d'emplois féminins et la création d'emplois masculins va être une question de plus en plus centrale et on part avec un fort définit. Je dis donc aux représentants du port, puisque comme l'a souligné à l'instant René RAIMONDI, les services de l'Etat et donc l'Etat est très présent dans la gouvernance du port. Il faut donc que l'Etat, à travers ce que peut répercuter le port de Marseille, se préoccupe vivement de l'équilibre d'emplois

homme/femme sur au moins les deux agglomérations dont on parle ici, à savoir Ouest Provence et la communauté du Pays de Martigues. Ça, c'est le premier point.

La deuxième question qui est un peu induite par la première mais qui concerne l'ensemble des actifs hommes et femmes, non seulement on l'a dit et je ne reviens pas là-dessus, les réseaux routiers aujourd'hui ne sont déjà plus adaptés. Ils sont encore moins adaptés aux trafics que vous voulez générer. Mais il faut que ces emplois puissent être effectivement accessibles dans un rayon qui dépasse la surface du port de Marseille et qui monte au moins à une demi-heure de route. Or il est déjà très difficile aujourd'hui pour les salariés qui viennent notamment de Miramas. Je connais les temps de parcours pour venir travailler sur la zone de Fos, ces temps de parcours sont déjà très importants. Donc la question du transport des salariés, des moyens de transports collectifs, notamment si on pense en termes de développement durable, est une question qui doit aussi être prise en compte par le Grand Port de Marseille et prise en compte par les services de l'Etat pour qu'effectivement les entreprises qui veulent venir s'installer sur le port puissent avoir les salariés qui puissent accéder à ces emplois dans de bonnes conditions et rentrer chez eux le soir.

Monsieur Antoine DUBOUT

Merci. Sur la première partie de votre question sur le déséquilibre hommes-femmes, Monsieur MOULARD pour la Maison de l'Emploi pouvez-vous dire quelque chose ?

Monsieur Jean-Pierre MOULARD

Effectivement la remarque est pertinente puisque dans la première partie de ce débat l'accent a été mis par nous-mêmes et par Pôle Emploi sur le fait qu'il y avait un déficit d'emplois féminins sur ce territoire, même s'il a tendance à se combler. La situation risque de s'aggraver avec le type d'activité qui a été décrite par le Grand Port de Marseille.

Concernant la petite contradiction qui m'a été faite à droite sur les activités de logistique, sous le terme de logistique qui est un peu vague, je voulais simplement dire que lorsqu'on parcourt la zone de Distriport il y a des kilomètres carrés de hangars dans lesquels le plus qualifié des employés a le CACES, c'est-à-dire qu'il sait faire marcher un chariot élévateur ; bien sûr, il y a un certain encadrement, je caricature. Mais nous le savons puisque nous sommes au premier rang pour faire l'interface entre les demandeurs d'emploi et les gens qui travaillent sur cette zone. Monsieur VIGOUROUX est bien au courant avec CLESUD où il y a le même genre de zones. Donc chez Frédéric, effectivement, on voit essentiellement venir des entreprises de travail temporaire, et on voit très peu d'embauches en dehors de l'intérim sur certaines de ces zones. On a parlé maintenant d'autres types d'activités futures avec des céréales ou autres, cela va être exactement la même chose. Donc je ne caricaturerai pas complètement.

Juste pour enfoncer un clou que Frédéric VIGOUROUX a mis un peu dans le camp du Grand Port de Marseille sur l'impression qu'ont les gens de ce territoire et les gens qui y sont impliqués comme les élus ou les gens qui sont motivés pour développer comme nous l'emploi et l'activité, c'est qu'on a l'impression que la motivation unique de GPMM c'est d'être un commerçant qui tient un péage à l'interface entre la mer et la terre. Et en dehors de cette interface entre la mer et la terre rien ne l'intéresse, ni ce qui se passe à l'intérieur des terres, ni ce qui se passe au-delà des mers. C'est combien il passe de containers ? Combien il passe de tonnes ? Combien il passe de mètres cubes de

pétrole ? Etc. Et si c'est effectivement le plus polluant du charbon qui va rentrer, il est le bienvenu. Parce que le projet n'est pas mort, contrairement à ce qu'a dit un ministre quand il a visité Nafta Chimie. Et si on fait un très grand stockage de produits pétroliers finis, bien évidemment que ce sera au détriment d'une raffinerie française, bien évidemment. Mais ce projet est le bienvenu puisqu'il va faire transiter des bateaux.

Bien sûr, je ne voudrais que mon propos soit outrancier et vexant, mais c'est vraiment l'impression des gens. C'est que quelque part un il y a un octroi, il y a un péage, il s'appelle GPMM. Et GPMM n'est pas du tout intéressé à ce qu'on vienne fabriquer des composants électroniques, des hélicoptères ou des Motobécane sur sa zone industrielle. GPMM n'est intéressé que par du transit qui rapporte du péage à GPMM.

Monsieur Antoine DUBOUT

D'accord. Très bien. Allez-y Monsieur BECQUART.

Monsieur Dirk BECQUART

Je suis un peu surpris par votre intervention parce que je crois qu'on a besoin d'une industrie. Et quand on parle d'industrie tout le monde toujours à beaucoup de fumées et beaucoup de saloperie autour. Une production de Motobécane, Monsieur, est la bienvenue, certainement. Cela met beaucoup de gens au travail ; ça ne pollue pas grand-chose, et même pas dans l'usine ; ça nous apporte certainement beaucoup de containers avec des pièces détachées qui seront fabriquées par-ci par-là, espérons qu'elles soient fabriquées en France mais ce n'est pas le cas, mais qui sont déjà assemblées et qui vont sortir en containers, le plus souvent pour être de nouveau exportés.

Quant à mon verre que j'ai bu tout seul, moi j'aurais bien voulu boire avec tout le monde ici parce que c'est la valeur ajoutée qu'on recherche. Vous dites justement qu'on ne la recherche pas et que pour nous tonne c'est une tonne, non. Une tonne qui passe par nous, c'est une tonne qui passe par nous. Le port veut que les tonnes soient traitées.

Que pouvons-nous faire ? Passer une tonne, mais tout le monde peut passer une tonne et ce n'est pas ça qui fait la différence d'un port. Mais c'est juste de faire de cette tonne de matières premières un produit de qualité. Et là on aura peut-être besoin de nous, de notre savoir-faire. Et c'est ça que le port attire ou essaye d'attirer, des industries et pas seulement des industries polluantes comme on le dit toujours, mais des industries de valeur ajoutée qui impliquent naturellement, parce qu'on est un port, une logistique maritime.

En ce qui concerne les camions et tout ça, naturellement les gens en parlent toujours, mais les marchandises qui entrent dans un port vont en sortir par un camion. Donc on fait tout pour d'ici à trois ans doubler l'utilisation de la voie ferrée et du fluvial. La voie ferrée passerait de 15 % aujourd'hui à 30 % dans trois ans, et le fluvial passerait de 10 % à 20 %. Et on investit là-dedans avec beaucoup d'autres pour que ça se fasse, parce que cela ne se fait pas de soi-même. Il faut aider.

Ce sont toujours les gens qui sont derrière qui demandent les camions, et c'est nous qui essayons de leur apprendre à utiliser d'autres moyens de transport que le camion et qu'il y a d'autres moyens.

Monsieur Antoine DUBOUT

Y a-t-il une autre question ? Une remarque rapide de Monsieur RAIMONDI ?

Monsieur René RAIMONDI

Je ferai remarquer pour la quatrième fois consécutive l'absence de la DREAL et des services de l'Etat à un débat public.

Monsieur Antoine DUBOUT

C'est exact.

IV. Clôture de la réunion

Monsieur Antoine DUBOUT

Je crois qu'on arrive au terme de ce débat. Nous vous donnons rendez-vous le 14 décembre au théâtre de l'Olivier à Istres pour la clôture de notre débat.

Je vous rappelle que vous avez jusqu'au 17 décembre à minuit, me dit-on, pour poser toutes vos questions et nous faire part des commentaires et avis.

Par ailleurs le nombre de cahiers d'acteurs a fortement augmenté : nous sommes maintenant à dix-sept cahiers d'acteurs, huit pour chacun et un commun. Et nous avons reçu près de 150 questions écrites auxquelles il sera répondu et en heure, et on vous en fera le point lors de la séance de clôture le 14 décembre.

Je vais vous donner le nombre de connexions puisqu'il faut le dire : 7 500 connexions pour Fos Faster avec 26 443 pages lues ; 5 941 connexions et 20 416 pages lues pour Fos Tonkin

Merci. Bonne soirée, et j'espère que nous allons pouvoir boire ensemble juste après. Merci.