

# Un bon départ

## Edito

Le doublement du terminal à conteneurs, le lancement de Distriport, au total peut-être quatre mille emplois créés dans les dix ans qui viennent, voilà une perspective qui ne peut laisser personne indifférent. Les maires de Fos-sur-mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, toutes les associations de défense de l'environnement et le public lui-même l'ont dit lors des deux premières réunions publiques du débat « Fos2XL ».

Mais tous ont dit avec la même force qu'ils ne veulent pas revoir les routes submergées de camions, le rivage souillé et les fonds marins abimés par les clapages, l'air que respirent grands et petits pollué par des fumées et des gaz d'échappement. Bref, tout le monde se réjouit de la relance du développement de Fos, mais pas à n'importe quel prix pour le cadre de vie et l'environnement. Et cela vaut bien sûr d'abord pour Fos 2XL, objet du débat, mais aussi pour les autres projets que pourrait accueillir le Port Autonome, et sur lesquels le public souhaite vivement la même approche concertée.

Le débat public va s'étaler sur huit réunions pour que chacun des problèmes soit abordé à fond. Rendez-vous pour parler de ceux qui préoccupent le plus : l'environnement, en Arles le 25 mai ; les aménagements routiers, à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 1er juin ; la promotion du transport fluvial et du transport ferroviaire, le 2 juin à Miramas. Venez tous apporter votre pierre à la construction de l'avenir de votre territoire.

Les deux premières réunions organisées par la Commission particulière du débat public ont eu lieu les 11 et 12 mai à Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Elles ont permis au public de s'exprimer largement sur le projet présenté par le Port Autonome de Marseille, et de poser ses questions sur de nombreux aspects ou conséquences de Fos 2XL.

Le débat, ouvert le 14 avril à l'occasion de l'envoi de 90 000 exemplaires d'un document d'information de la Commission particulière du débat public (CPDP), se présente, au vu des deux premières réunions - de près de quatre heures chacune - sous des auspices favorables. Le public est intéressé, l'ambiance studieuse. Associations, représentants des milieux professionnels et élus sont présents. Ces derniers, par la voix des maires accueillant sur leur commune ces deux auditions du public, se sont félicités de ce temps de démocratie participative et ont appelé chacun « à ne pas se tromper de débat ». Les associations, pour leur part, se sont élevées contre le procès qui leur est fait parfois de bloquer le développement économique. Elles affirment, au contraire, leur appui au développement de la zone portuaire, mais ne peuvent l'accepter à n'importe quel prix pour leur environnement et leur cadre de vie.

Les réunions publiques sont présidées et animées par la CPDP. Cette commission organise le débat et en assure le bon déroulement. Ce dernier doit porter sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet. Pour créer le débat, la CPDP décide des moyens nécessaires : dif-

fusion de dossiers, lettres d'information, mobilisation des médias, organisation de réunions publiques, réalisation d'un site Internet, etc. L'objectif de la CPDP consiste à favoriser les échanges d'arguments entre les parties concernées, du maître d'ouvrage (qui supporte tous les frais du débat public) aux habitants en passant par les pouvoirs publics, les experts et les associations. Dans les deux mois suivant la clôture du débat (fixée au 25 juin), la commission rendra public un compte rendu qui s'accompagnera d'un bilan dressé par le Président de la Commission nationale du débat public (CNDP). Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour faire connaître les suites qu'il réservera à son projet, au vu des enseignements qu'il aura retirés de ces deux mois de débat.

## L'ÉQUIPE DU PORT AUTONOME DE MARSEILLE (PAM)

Le Port Autonome de Marseille était représenté par une équipe constituée de Jean-Pierre Billat, directeur général adjoint, Laurent Martens, directeur adjoint des opérations et des terminaux marchandises de Fos, Michel Peronnet, directeur des projets

industriels et énergie et Hervé Moine, responsable de l'aménagement des terminaux marchandises de Fos. Après avoir rappelé les caractéristiques et les objectifs du projet Fos 2XL, ils ont répondu, documents à l'appui et avec le concours d'autres agents du PAM, à l'ensemble des questions posées par l'auditoire. Le compte rendu intégral de ces réunions est consultable sur le site internet de la CPDP <http://www.debatpublic-fos2xl.org>.

Le trafic maritime de conteneurs s'intensifie, surtout en Méditerranée. Il devrait augmenter de 75% dans le monde et être multiplié par cinq en Méditerranée d'ici à 2010! Cette croissance du trafic s'explique par le développement industriel des pays asiatiques et l'intensification des échanges dans le sens est-ouest, qui transitent par la Méditerranée via le canal de Suez. Or, dans sa configuration actuelle, le port autonome de Marseille (PAM), qui a aujourd'hui la capacité de traiter 700 000 conteneurs par an, arrivera à saturation en 2007-08.

Le projet Fos 2XL répond à une triple volonté : s'aligner sur ce marché porteur, anticiper le vieillissement des infrastructures existantes et compenser le déclin à venir de l'activité hydrocarbure.

Le PAM doit donc doubler la capacité du terminal Fos-Graveleau. Coût des travaux et des nouvelles installations nécessaires, 365 millions d'euros. 60 millions pourraient provenir d'aides publiques : environ 16 millions d'euros de l'Europe, 16 millions de l'Etat, 13 de la région PACA et 13 du département des Bouches-du-Rhône. Le PAM et ses partenaires privés apporteront le reste.

La construction du nouveau terminal et son fonctionnement optimal entraîneront la création de 4 000 emplois directs et indirects d'ici à 2020.

Mais le transport aussi devrait augmenter. Le PAM envisage de développer le transport ferroviaire (de 17% aujourd'hui à 30% du transport total), le fluvial (de 3% à 10%) et de limiter le transport routier (de 80% à 60%). Comme l'on pouvait s'y attendre, c'est principalement autour du transport que les questions ont gravité.

## L'ACCUEIL DU PUBLIC

D'une manière générale, Fos 2 XL a intéressé le public. Chacun s'est félicité

de la reprise du développement des activités portuaires, sans oublier de rappeler les craintes en matière de retombées environnementales. *Des bénéfices pour le PAM, ce serait bien, des inconvénients pour les riverains, ce ne serait pas bien.* Romuald Meunier, de l'association Golfe de Fos Environnement résume bien l'avis général. Les responsables du Port se sont donc efforcés de répondre aux questions et inquiétudes des Fosséens et Port-Saint-Louisiens.

## TRANSPORT FLUVIAL

Les discussions ont pourtant mal commencé. Le ratio entre les différents modes de transport est catastrophique ! La part faite à la route est trop belle. *Malgré la proximité du Rhône, je ne discerne pas de réelle volonté du PAM de développer le transport fluvial* lance Jean-Yves Alexandre depuis le public. Son avis est partagé. *Bien que le Rhône soit proche, il n'y a que le Rhône !* lui répond Laurent Martens. 10% du transport total par le fleuve, c'est un maximum économique. Toutefois, le PAM attend des propositions privées capables d'améliorer la tendance. La question sera approfondie le 2 juin, à Miramas. Jacques Carle propose quant à lui de relancer le cabotage. Cette solution est déjà testée par le PAM et devrait monter en puissance annonce Laurent Martens.

## TRANSPORT FERROVIAIRE

Comme le fluvial, le rail suscite beaucoup d'espoirs, étant écologiquement moins nocif que la route.

*Pourquoi ne pas consacrer plus de 30% du transport au train* demande Eric Brucker ? Laurent Martens rétorque que ce chiffre ressort d'une étude de marché et signale que le PAM est déjà le plus important utilisateur du rail en France. Mais de la salle, Claude Jullien, bien que favorable au fret par train, craint que la SNCF ne soit pas capable d'y répondre. Le fret rapporte 13% du chiffre d'affaires de la SNCF, mais il occupe 25% de son trafic ! Bref, le fret ferroviaire est déficitaire. L'actualité aussi ramène à la réalité : la grève du 13 mai entend dénoncer le repli de l'activité du fret et le plan de redressement auquel il est soumis, avec 2500 suppressions de postes à la clef. Le président de la CPDP, Georges Mercadal propose de reporter ce débat au 2 juin. Des responsables de la SNCF seront présents à cette occasion.



## TRANSPORT ROUTIER

La pierre d'achoppement ! Le PAM estime qu'aujourd'hui 15 000 véhicules circulent chaque jour autour de la zone industrialo-portuaire (ZIP) dont 2300 camions. Demain le chiffre devrait atteindre 20 000 véhicules, dont 5000 camions. *Les poids lourds ne peuvent-ils pas emprunter une autre route que la RN 568 sur laquelle il risque d'y avoir des bouchons* demande Yvon Fontaine ? *Cette route détient déjà le triste record départemental d'accidents* renchérit Christian Niox. René Raimondi soutient ses administrés et rappelle qu'un projet autoroutier pour contourner Fos-sur-mer a été abandonné. Lucienne Fabregas, elle, espère une modification du carrefour dit « Mat de Ricca ». Pour Laurent Martens, le nombre de 20 000 véhicules par jour liés aux activités du port ne sera atteint qu'à l'horizon 2015-2020, lorsque Fos 2XL fonctionnera à



plein régime. Cela laisse le temps de trouver une solution. Il souligne également que le PAM est incompétent en matière d'équipement routier. Seuls les pouvoirs publics ont le pouvoir d'agir. Néanmoins, le PAM, allant au-delà de ses prérogatives, financera un carrefour giratoire au lieu-dit « Mat de Ricca » qui sera en place en 2006-07. Ainsi, la liaison entre la route nationale et les terminaux sera moins dangereuse. Mais cela ne règle pas le problème de la pollution atmosphérique, dont chacun s'inquiète.

## ENVIRONNEMENT

La qualité de vie, comme la sécurité routière, préoccupe le public. Là encore les questions fusent. *Une estimation des gaz d'échappement et des volumes sonores a-t-elle été réalisée* demande Gérard Casanova, membre de l'association de Défense et de protection du golfe de Fos-sur-mer ? Les navires pourront-ils déballaster proprement s'interroge

Jacques Carle ? Fabienne Fabregas, elle, veut savoir si des terrains seront perdus pour la chasse. Oui, répond le PAM, les navires sont déjà encouragés à déballaster, puisque, si tel est le cas, ils sont exonérés d'une taxe venant frapper ceux qui ne le font pas ; oui, encore, des terrains seront retirés à la pratique de la chasse du fait de l'extension prévue.

A propos de la qualité de l'air, Michel Peronnet souligne qu'une campagne de mesure aura lieu, de l'été 2004 à l'été 2005, sur le môle central, entre les darses 1 et 2. De plus, le PAM a adhéré à l'Association pour la surveillance de la qualité de l'air de la région de l'Etang de Berre et de l'Ouest des Bouches-du-Rhône (AIRFOBEP). Jean-Pierre Billat confirme que cette adhésion se traduira par un accroissement sensible des points de mesures. Le souci subsistant parmi le public a trait à la communication des résultats.

Daniel Mouffet quant à lui estime que

la zone de clapage a été mal choisie. Des particules reviennent sur la côte au gré des courants. Le PAM assure n'avoir rien remarqué et s'engage à faire apparaître les résultats des études menées en ce sens sur son site internet (<http://www.marseille-port.fr>) au plus vite.

Par ailleurs, le PAM signale qu'aucune étude du sol n'a été conduite. Il sollicitera donc la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) pour y remédier. Au fil du débat, l'idée se fait jour entre les responsables du PAM et des membres d'associations de créer un « observatoire air-eau-sol » pour surveiller d'éventuelles évolutions. Le Mouvement des citoyens de tous bords (MCTB) demande alors pourquoi le PAM ne contrôlerait-t-il pas lui-même directement la qualité de l'air ? Cette fois c'est le président de la CPDP qui répond. *D'une manière générale, il n'est pas souhaitable que ce soit ceux qui risquent de polluer, même indirectement comme le PAM, qui réalisent les mesures. En revanche, il est normal qu'ils en supportent la charge. C'est cela, un Observatoire.*

## SÉCURITÉ

Si le trafic de conteneurs augmente, le nombre de conteneurs remplis de matières dangereuses va augmenter lui aussi. Il y a donc un risque supplémentaire pour les riverains. Qu'en est-il exactement s'inquiète Philippe Merciéri ? Pour Michel Peronnet, le trafic actuel de produits dangereux équivaut à 10% du total. On ne prévoit pas d'augmentation importante du nombre de conteneurs de cette nature parce qu'il n'y a pas de raison économique à l'accroissement de ce type d'échanges commerciaux, liés à la pétrochimie.

## RAPPORTS VILLE/PORT INDUSTRIEL

Jacques Carle s'interroge sur la relation port-ville. *Autrefois le port industriel et le centre ville étaient proches. Ne serait-il pas possible de les rapprocher à nouveau ?* Le PAM le reconnaît. Cet éloignement se fait sentir pour les commerçants comme pour le personnel du port ! Il faut donc réfléchir ensemble, avec les municipalités concernées, à une solution. Une desserte ferroviaire (TER) reliant les villes du golfe et Marseille est à l'étude.

# La parole des élus

En introduction des débats, René Raimondi, 1er adjoint au maire de Fos-sur-mer et Philippe Caizergues, maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône ont relayé les satisfactions et les craintes de leurs administrés. Tous deux se sont félicités de la bonne santé du PAM et ont accueilli positivement les perspectives de créations d'emplois. Mais ils ont également appelé à ne pas se tromper de débat ! Ils espèrent pouvoir engager un débat public sur deux autres projets, l'implantation de l'incinérateur de la ville de Marseille et le terminal méthanier de GDF. Mais pour le moment, il s'agit du projet du PAM.

Ils se sont également inquiétés des conséquences environnementales de la densification du trafic routier. René Raimondi a rappelé que Fos-sur-mer venait d'obtenir le label balnéaire Pavillon bleu et craignait de voir ce succès inquiété par l'augmentation du nombre de véhicules. Le lendemain, Philippe Caizergues lui a fait écho. Enfin, les deux élus ont stigmatisé le désengagement croissant de l'Etat en matière de construction d'infrastructures urbaines.



Photo PAM

## CALENDRIER des prochaines réunions

### >>> MARDI 25 MAI

Table ronde thématique " Environnement " à Arles,

Quelles précautions pour préserver la faune et la flore marines et terrestres ?  
Quelles pistes pour améliorer le rapport entre les activités portuaires et les territoires proches ?

18h, Palais des Congrès, avenue de la 1ère Division France Libre

### >>> MARDI 1<sup>ER</sup> JUIN

Table ronde thématique " Infrastructures routières" à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Quels aménagements routiers pour supporter en toute sécurité, et sans dommages pour les riverains, le trafic de poids lourds supplémentaire ?

18h, salle Gérard Philippe, avenue Gabriel Péri

### >>> MERCREDI 2 JUIN

Table ronde thématique "transports" à Miramas.

Quels modes de transport entre le port à conteneurs et son arrière-pays, le ferroviaire, le fluvial, le routier ? Comment favoriser les modes ou combinaisons de modes les plus favorables à l'environnement ?

18h, cinéma Le Comoedia, 14 avenue Vaillant Couturier

### >>> MARDI 8 JUIN

Table ronde thématique " Développement économique" à Port-de-Bouc.

Quels emplois directs et indirects Fos 2XL va-t-il créer ? Comment augmenter l'impact économique dans son territoire proche ?

18h, salle Gagarine, rue Charles Nedelec

### >>> JEUDI 17 JUIN

Table ronde thématique " Prolongement du débat " à Istres.

Quels prolongements permanents donner au dialogue amorcé sur Fos 2XL entre les partenaires et les territoires proches ? Les pratiques du débat public peuvent-elles aider à l'organiser ?

18h, salle Espace 233, maison pour tous, CEC Les Heures Claires

### >>> JEUDI 24 JUIN

Synthèse du débat public, à Fos-sur-mer,

18h, Maison de la mer, 230 avenue sable d'or

**Comment  
contacter  
la CPDP ?**

**Commission  
particulière  
du débat public**

25, cours Landrison  
13110 Port-de-Bouc

Tél : 04 42 06 72 60

Fax : 04 42 60 38 62

Courriel :

cpdp.fos2xl@wanadoo.fr

Site Internet :

<http://www.debatpublic-fos2xl.org>

La CPDP rappelle que les "acteurs" du débat peuvent la solliciter afin de produire des "cahiers d'acteurs". Ces cahiers de quatre pages sont réalisés sous la responsabilité de leurs auteurs, financés par le maître d'ouvrage et doivent, évidemment, respecter les règles d'un débat démocratique.