





# ORGANISATION ET DEROULEMENT

Le 4 décembre 2003, le Port Autonome de Marseille-Fos a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) de son projet d'extension des capacités du terminal à conteneurs de Marseille-Fos.

En raison du montant des investissements publics et privés requis par ce projet et de l'intérêt national qu'il représente au regard de la place de la France dans le commerce maritime mondial, et plus particulièrement méditerranéen, ce projet présente des caractéristiques justifiant cette saisine. En conséquence, au vu du dossier de saisine transmis par le maître d'ouvrage, la CNDP, réunie le 4 février 2004, a décidé, conformément aux dispositions de la loi du 27 février 2002, d'organiser elle-même un débat et a chargé, le 3 mars 2004, Monsieur Georges Mercadal, l'un de ses deux vice-présidents, de l'organisation et de l'animation de ce débat.

## **Le projet d'extension du terminal à conteneurs de Marseille-Fos, dit « Fos2XL », présenté par le maître d'ouvrage<sup>1</sup>.**

Le doublement de la capacité de traitement des conteneurs, aujourd'hui de 700 000 par an, constitue l'objectif premier du projet. Passant ainsi annuellement à 1 500 000 conteneurs, cette capacité permettra au terminal à conteneurs de Fos-sur-mer d'améliorer sa capacité d'accueil et sa compétitivité dans un marché en forte croissance. En effet :

Le trafic maritime par conteneurs est, dans le monde, en pleine croissance (+ 9% de 2002 à 2003). En Méditerranée, ce trafic devrait croître de 5,3% à 6,4% entre 2002 et 2010.

Les armements évoluent et les ports s'adaptent. L'évolution de la taille des navires, l'implication croissante des armements dans le transport terrestre et dans les activités de manutention, l'évolution des modes de partenariat entre les ports et les armateurs et l'explosion des investissements en terminaux dits « dédiés » constituent les caractéristiques actuelles de ce secteur d'activité.

Si les ports de la Méditerranée connaissent un essor important, celui de Marseille-Fos enregistre un retard significatif (sa part dans le trafic de conteneurs en Méditerranée est tombée de 30% en 1980 à 12% en 2002).

Pour répondre à ces enjeux, le projet « Fos2XL » prévoit des travaux maritimes et terrestres visant, dans le prolongement de l'actuel terminal à conteneurs situé au sein de la Darse 2 du port de Fos, la création, pour une mise en service en 2008, de deux terminaux, d'une longueur totale de 1 100 m, dotés d'un tirant d'eau supérieur (16m contre 14,5m actuellement), pouvant accueillir à la fois les prochaines générations de porte-conteneurs ainsi que des portiques à plus fortes capacités.

---

<sup>1</sup> Cf. Dossier et synthèse du projet en annexe

## **La commission particulière du débat public**

Lors de sa réunion du 3 mars 2004, la Commission nationale a nommé membres de la CPDP Messieurs Jean-Stéphane Devisse, chargé de mission au WWF et Claude Leroi, président d'honneur de la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF). Messieurs J-S Devisse et C. Leroi sont par ailleurs membres de la CNDP, au titre respectivement du monde associatif et du milieu économique.

### **Premières démarches**

La première démarche de la commission particulière a consisté à présenter, mi-février devant l'équipe de direction et les agents du PAM composant l'équipe « porteuse du projet » tout au long des semaines à venir, ce qu'est un débat public, les dates prévisionnelles de son calendrier et des tâches matérielles qu'il implique, notamment pour le maître d'ouvrage.

A cette occasion, il a été décidé d'un commun accord que le maître d'ouvrage mettrait ses moyens internes à la disposition de l'organisation matérielle et du déroulement du débat, évitant ainsi de faire appel, dans la mesure du possible, à divers prestataires extérieurs, tels qu'imprimeurs, agences de communication, « régisseur » chargé de la préparation des réunions publiques, etc. Ce choix, rendu possible par les moyens (service d'infographie, imprimerie, cellule « presse »,...) dont dispose le PAM, a contribué à réduire le coût de l'organisation matérielle du débat, à la charge de ce dernier.

Le 26 mars, le président de la CPDP est intervenu devant le Conseil d'administration du Port Autonome de Marseille pour présenter les grandes lignes du débat. Par ailleurs, des contacts ont été pris par la CPDP avec Monsieur le préfet de Région, préfet des Bouches-du-Rhône, Monsieur le sous-préfet d'Istres, l'ensemble des maires des communes du « périmètre » du débat, les responsables associatifs locaux, les industriels, les prestataires de services et les services administratifs locaux.

### **Moyens**

Le secrétariat général de la commission a été assuré par M. François Bertault, assisté, du 1<sup>er</sup> mars au 31 juillet, par Mme Sophie Mathieu. La CPDP a disposé de locaux indépendants, situés à Port-de-Bouc (25, Cours Landrivon) et ouverts au public.

Le Port Autonome a mis à disposition de la Commission une personne, Madame Marie-Dominique Romani cadre du PAM, pour l'organisation matérielle et le suivi des réunions publiques. Diverses prestations, sur demande de la CPDP, ont été réalisées en régie par le Port Autonome : infographie, impression de documents (notamment 4 pages de sensibilisation au débat public édité à 90 000 exemplaires, affichettes pour apposition dans les lieux municipaux recevant du public, tracts pour les réunions publiques, ...), relations avec les sociétés spécialisées en matière de sonorisation et d'audiovisuel mobilisées pour la tenue des réunions publiques, réalisation de panneaux d'information, moyens de transports pour livraison des différents produits, organisation des conférences et point de presse, revue de presse, etc.

## **Budget**

Le coût du débat suscité par les demandes directes de la CPDP s'est monté au total à 300 000 euros<sup>2</sup>.

## **Concertation informelle de préparation du débat**

Si les premiers contacts n'ont pas fait apparaître d'opposition au projet d'extension du terminal à conteneurs tel que présenté par le Port Autonome de Marseille, il n'en demeure pas moins que la CPDP a souhaité réunir, dès le 4 mars, divers partenaires (associations, élus locaux, ...) pour présenter ce que serait le débat, cerner les thèmes susceptibles de faire l'objet de réunions thématiques, repérer les personnes pouvant jouer le rôle d'« interpellateurs » du maître d'ouvrage à l'occasion de ces dernières et approfondir la connaissance du contexte local. Ces liens, tissés lors de la phase préalable au lancement du débat se sont avérés fructueux.

Les trois réunions de concertation préalable, auxquelles ont participé une quinzaine de personnes, ont permis à la CPDP de tisser des liens suivis avec les partenaires, et de préparer dans de bonnes conditions les réunions thématiques envisagées après analyse du dossier de présentation du projet et échanges dans le cadre de ces contacts. Elles ont contribué de surcroît à étoffer les listes de correspondants et d'acteurs, d'entériner la mise en œuvre de divers outils d'information. Enfin, ces contacts ont permis de définir le « périmètre » du débat, à savoir le territoire de 11 communes<sup>3</sup> avoisinantes concernées au premier chef par « Fos2XL ».

Par ailleurs, il est immédiatement apparu que l'ensemble des interlocuteurs, élus comme associatifs, étaient fortement sensibilisés et opposés à deux projets devant être accueillis à un terme plus ou moins proche, sur l'emprise de 10 000 hectares du Port Autonome à Fos-sur-mer : la création d'un terminal méthanier, promue par Gaz de France et la réalisation d'un incinérateur d'ordures ménagères à l'initiative de la Communauté Urbaine de Marseille. Le présent compte rendu aborde plus avant les initiatives que la Commission a été amenée à prendre au regard, notamment, de ces deux sujets qui risquaient de venir interférer avec les discussions sur le projet Fos2XL lui-même.

## **Le calendrier et les modalités du débat**

Le calendrier a été acté par la Commission nationale lors de sa réunion mensuelle du 7 avril 2004 à l'occasion de laquelle ses membres ont également considéré comme « complet » le dossier du débat.

La CNDP s'est prononcée favorablement sur le déroulement prévisionnel des réunions publiques proposé par la CPDP, soit deux auditions du public mi-mai, cinq réunions « thématiques » fin mai/courant juin, et une réunion de synthèse le 24 juin.

---

<sup>2</sup> Par ailleurs, sous réserve de confirmation définitive de la part des services comptables du PAM, on peut estimer à environ 250 000 euros les coûts analytiques internes du maître d'ouvrage.

<sup>3</sup> Arles, Cornillon-Confoux, Fos-sur-Mer, Grans, Istres, Martigues, Miramas, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Saint-Martin-de-Crau, Saint-Mitre-les-Remparts, soit environ 220 000 habitants.

Ouvert le 14 avril, par la diffusion au grand public d'un document d'information de la CPDP, le débat a pris fin le 25 juin, lendemain de la réunion de synthèse.

## CALENDRIER DES REUNIONS PUBLIQUES

### MAI

**Mardi 11** : Audition du public à Fos-sur-mer

**Mercredi 12** : Audition du public à Port-Saint-Louis-du-Rhône

**Mardi 25** : 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 ?*

### JUIN

**Mardi 1<sup>er</sup>** : 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 ?*

**Mercredi 2** : 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 ?*

**Mardi 8** : Table ronde thématique "Développement économique" à Port de Bouc  
*Quels emplois directs et indirects Fos2XL va-t-il créer ? Comment augmenter l'impact économique dans son territoire proche ?*

**Jeudi 17** : 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 ?*

**Jeudi 24** : Synthèse du débat public à Fos-sur-mer.

## **Les documents du débat**

### **Le document d'information de la commission particulière**

Le 14 avril, date de lancement du débat, la CPDP a fait diffuser, sous forme de remises en boîtes aux lettres par les services postaux, 90 000 exemplaires d'un document de 4 pages présentant le débat, ses objectifs, son calendrier prévisionnel, les outils mis en œuvre, et résumant, pour cette dernière partie sous la signature du maître d'ouvrage, le projet Fos2XL.

Une Carte T, jointe à ces envois, demandant aux destinataires s'ils souhaitaient recevoir le dossier soumis à débat ainsi que le « journal du débat », a été renvoyée par 500 personnes. Au regard de ce nombre limité de réponses, il est permis de s'interroger sur l'efficacité d'une action de cette nature, tout en soulignant néanmoins l'impact « psychologique » qu'elle peut revêtir: aucun habitant n'a, théoriquement, été oublié lors du lancement du débat.

Ce document a également été transmis, en nombre, à l'ensemble des « acteurs » du débat (collectivités, associations, etc.), et mis en ligne sur le site internet de la CPDP.

### **Le dossier de présentation du projet**

Ce dossier, élaboré par le maître d'ouvrage, a été présenté sous une double forme : une version complète de 80 pages, tirée à 3 000 exemplaires situant le projet dans le contexte du développement du transport maritime, précisant l'ensemble de ses aspects et en particulier ses conséquences sur l'environnement, les divers modes de transport (routier, fluvial, ferroviaire), les perspectives d'emplois créés localement ; une synthèse de 16 pages, moins « technique », plus accessible, tirée en un nombre équivalent d'exemplaires.

Imprimés par le PAM, ces deux documents ont été adressés en nombre (d'une dizaine à une trentaine) aux différents acteurs, y compris les services administratifs locaux, mis à la disposition du public dans les locaux de la CPDP, remis à l'entrée des réunions publiques, diffusés à la presse à l'occasion de la conférence de presse évoquée *infra* et mis en ligne sur les sites internet de la CPDP et du PAM.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a transmis ce dossier à l'ensemble de son personnel ainsi qu'à ses nombreux partenaires ; certaines associations ont également servi efficacement de relais pour sa diffusion.

### **Les autres « outils »**

#### **Le site internet de la CPDP ([www.debatpublic-fos2xl.org](http://www.debatpublic-fos2xl.org))**

Créé sur la base de l'architecture commune des sites de CPDP mise à disposition par la Commission nationale, ce site a été déclaré à la CNIL et mis en ligne le 22 avril 2004, jour de la conférence de presse de la CPDP. Présentant cette dernière, ses objectifs, le calendrier du débat, le dossier de présentation du projet, les études fournies par le maître d'ouvrage ou d'autres partenaires, le site a été alimenté au cours du débat par le compte rendu complet des réunions publiques, les réponses apportées aux questions posées par le public, les cahiers d'acteurs, diverses « contributions » complémentaires communiquées à la CPDP.

Au 25 juin, date de clôture du débat, avaient été comptabilisés :

- 1662 visites, leur nombre mensuel ayant progressé au fur et à mesure de l'avancée du débat ;
- 10 095 pages lues, leur nombre quotidien ayant plus que doublé entre le début et la fin du débat.

Le site restera ouvert jusqu'en avril 2005.

### **Le « Journal du débat »**

La commission a diffusé quatre numéros du journal, envoyés aux personnes en ayant exprimé le souhait par retour des cartes T évoquées ci-dessus, distribué lors des réunions publiques, transmis aux acteurs « institutionnels » du débat, et remis aux visiteurs s'étant rendu dans les locaux de la CPDP. Chaque numéro a été tiré par les services internes du PAM à 3 000 exemplaires.

### **Les relations presse**

Les principaux organes de presse locaux ont assisté à la conférence de presse de la CPDP tenue le 22 avril dans les locaux de la préfecture des Bouches-du-Rhône. Une cinquantaine de dossiers de presse ont été par ailleurs envoyés à l'ensemble des supports, sans oublier la « presse municipale ». Un point de presse a été tenu le 18 juin dans les locaux de la CPDP. Une vingtaine d'articles, dont 19 dans la presse locale ou spécialisée, ont été enregistrés.

Outre des reportages spécifiques, FR3 a notamment organisé le 11 mai, dans le cadre de son direct 12-14, une interview croisée du président de la CPDP, du premier adjoint de Fos-sur-mer et d'un représentant associatif. Diverses autres interviews, tant de membres de la CPDP que de représentants du PAM, ont été réalisées, surtout dans la phase finale du débat.

Deux communiqués de presse de la CPDP et l'acquisition d'encarts au sein des pages locales de la presse régionale ont principalement visé à susciter l'intérêt de la population pour les réunions publiques.

### **Les « Cahiers d'acteurs »**

Deux cahiers d'acteurs ont été réalisés (2 000 exemplaires) et diffusés dans les mêmes conditions que le « Journal du débat ». Leur réalisation matérielle a été l'œuvre des services du Port Autonome.

Ont proposé un tel document :

- l'association MCTB Golfe de Fos Environnement,
- le collectif anti incinérateur de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Par ailleurs, le groupe des élus Verts au Conseil Régional PACA a fait parvenir un document<sup>4</sup> à la CPDP à une date postérieure à la clôture du débat. Il a été mis en ligne sur le site internet et figure en annexe au présent compte rendu

Une autre association avait envisagé la réalisation d'un tel document, mais n'a pas donné suite à son projet.

---

<sup>4</sup> « Fos2XL : contre un projet aux impacts sanitaires, sociaux et environnementaux flous et mal évalués ; pour l'ébauche d'un projet global d'éco-développement sur le territoire »

## **Les questions / réponses**

La très grande majorité des questions a été posée oralement lors des réunions publiques ; rares ont été celles reçues par courrier postal ou électronique. Le Port Autonome de Marseille, comme la CPDP ou les intervenants extérieurs y ont, en conséquence, répondu oralement, à ces mêmes occasions. Pour environ la moitié d'entre elles, appelant quelques précisions complémentaires, une réponse écrite a été transmise à leurs auteurs et mise en ligne sur le site internet, dans un délai moyen d'une dizaine de jours.

## **Les lieux d'information et autres outils mis en oeuvre**

Les locaux de la CPDP, ouverts au public, ont accueilli peu de personnes. Ils présentaient, comme à l'occasion de chaque réunion publique, 7 panneaux d'information (2 de la CPDP, 5 du maître d'ouvrage) et tenaient à la disposition du public l'ensemble des documents édités.

Afin d'inciter les habitants à se rendre aux réunions publiques, des affichettes, rappelant le calendrier de ces rendez-vous, ont été confiées en nombre aux services municipaux des communes concernées, en vue d'une apposition dans les lieux ouverts au public (maisons des associations, service d'accueil des mairies, etc). Par ailleurs, des tracts de format A5 ont été distribués en des points à forte fréquentation (centres commerciaux, marchés,...) invitant la population à venir s'informer et poser ses questions lors des réunions publiques.

## **Les réunions publiques**

### **Préparation**

Elles se sont déroulées, comme l'indique le calendrier reproduit ci-dessus, du 11 mai au 24 juin

Outre leur préparation matérielle (réservation et équipement des salles, etc.), le travail de la CPDP a consisté à déterminer collectivement le « fil conducteur » de chacune d'entre elles, à établir la liste des personnes, autres que les représentants du maître d'ouvrage, à solliciter pour participer, en tant qu'« interpellateurs », intervenants ou experts, à ces diverses rencontres<sup>5</sup>. M. Jean-Stéphane Devisse a assuré la préparation de la réunion du 25 mai consacrée à l'environnement, M. Claude Leroi celle des deux réunions suivantes réservées aux questions d'infrastructures routières et d'intermodalité.

A mi-chemin, une réunion rassemblant les mêmes partenaires que lors de la phase de préparation, s'est donné pour objectif de faire le point sur le déroulement du débat.

### **Déroulement**

Chaque réunion, introduite par le président de la CPDP, a débuté par une prise de parole du maire de la commune d'accueil ou de son représentant. Le maître d'ouvrage était présent à chacune d'entre elles.

Les deux premières réunions des 11 et 12 mai ont accueilli respectivement 160 et 85 personnes et ont donné lieu à 41 questions de la part du public. La majorité de ces dernières ont porté sur le projet lui-même, tel que présenté par le maître d'ouvrage.

---

<sup>5</sup> On trouvera en annexe la liste des personnes ayant apporté leur contribution aux diverses réunions publiques.

La réunion du 25 mai, en Arles, consacrée au thème de l'environnement a réuni 80 personnes, et ce malgré une opération de communication développée en fin de semaine précédente, appelant les arlésiens à venir s'informer et poser leurs questions à l'ensemble des intervenants invités à participer à ce rendez-vous. 16 questions orales ont été posées par l'assistance.

Les deux réunions suivantes, des 1<sup>er</sup> et 2 juin, se sont attachées à approfondir les questions relatives aux infrastructures routières et aux différents modes de transport pour les pré et post-acheminements terrestres des conteneurs (et en particulier leur perspectives d'évolution du fait de la montée en puissance des deux nouveaux terminaux projetés). Environ 170 personnes sont venues s'informer, et poser en séance une trentaine de questions, auxquelles les experts sollicités par la CPDP et tout particulièrement, le 1<sup>er</sup> juin, le directeur délégué départemental de l'équipement, se sont attachés à répondre.

Le 8 juin, à Port de Bouc, 130 personnes se sont intéressées aux questions de développement économique et d'emploi. Les intervenants extérieurs, spécialistes de la logistique, du bassin d'emploi régional, de la formation ont répondu à une vingtaine de questions.

Le 17 juin, la réunion « prolongement du débat » a rassemblé 140 personnes à Istres et donné lieu à 22 questions. Cette réunion a bénéficié, dans l'assistance, d'une présence des élus plus importante que lors des précédents rendez-vous. Ceci s'explique sans doute par la forte sensibilité des populations environnantes aux projets d'équipements susceptibles de venir s'implanter sur les terrains du Port Autonome, évoqués *supra*.

Le 24 juin s'est tenue, à Fos-sur-mer, la réunion de synthèse devant 250 personnes. La CPDP a présenté les grandes lignes de son compte rendu ; de son côté, le Port Autonome a rappelé les engagements pris lors des réunions précédentes et fait part de premières décisions préfigurant les suites qu'il compte réserver à son projet et qu'il sera amené à rendre publiques.

### **Les réunions restreintes**

Il est rapidement et fortement apparu, en particulier à l'occasion de la réunion thématique « environnement », que les populations environnantes expriment de fortes inquiétudes en ce qui concerne la qualité de l'air. La présence d'industries sidérurgiques, pétrolières et chimiques, ainsi que la densité de la circulation routière, les préoccupent vivement. Afin d'approfondir cette question, la CPDP a réuni le 17 juin ses partenaires « habituels » pour entendre et interroger sur cette question l'association Airfobep, la DDASS et la DRIRE ; elle a diffusé sur son site internet le compte rendu intégral des échanges.

De même, afin d'avancer dans la préfiguration de ce que pourraient être les « prolongements du débat », la CPDP a convié le 24 juin ce même groupe à une réunion de travail, dont les conclusions ont enrichi, le même jour en soirée, le contenu de la réunion publique consacrée à cette problématique (*cf. infra*).

## **Les auditions du public : Fos-sur-mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, les 11 et 12 mai 2004**

Ces deux réunions avaient essentiellement pour but d'auditionner le public, afin d'identifier les problèmes que pose à ses yeux Fos2XL, et d'être ainsi à même de les traiter d'une manière plus approfondie dans la suite du débat. Le rapport de présentation du projet par le Port, ainsi qu'une synthèse, avaient été diffusés quinze jours avant ces séances. Auparavant, les associations en avaient pu suivre en outre un exposé oral. La première heure de chacune des deux séances a néanmoins été occupée par un rappel de l'organisation et du calendrier du débat, ainsi que par un exposé succinct du dossier par le maître d'ouvrage. Le public a donc eu dans chaque cas trois heures pour s'exprimer, et il l'a fait à travers une soixantaine d'interventions au total.

Il ressort de cette écoute du public une image claire de ses préoccupations, celles qui concernent directement le projet et, en filigrane, celles qui ont trait à l'évolution de l'ensemble de la zone industrielle : c'est l'objet du premier chapitre. Nous dirons ensuite comment le Port Autonome y a répondu, en insistant plus particulièrement sur les points sur lesquels un dialogue s'est amorcé et a conduit à des ébauches de conclusion.

Il faut au préalable souligner la volonté du public de placer le principe du développement économique de la zone industrielle de Fos en dehors de toute controverse. Cela s'est manifesté d'abord par les propos tenus par les maires de Fos-sur-mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône : "ne vous trompez pas de débat" fut leur conseil fortement martelé aux participants. Ils voulaient ainsi signifier qu'il ne s'agissait pas de s'opposer au développement d'une zone dont tout le secteur a besoin, ni confondre le projet soumis à débat avec tel ou tel autre projet qui suscite beaucoup d'inquiétude. Cela s'est manifesté également par les propos de toutes les associations sans exception et du public lui-même : "il ne faut pas nous faire dire que nous sommes opposés au développement économique de la zone industrielle, nous y sommes favorables. Mais nous ne pouvons accepter que ce développement se fasse au prix de notre sécurité ou de la qualité de notre cadre de vie." Telle a été, en résumé, la teneur du propos.

Ces prises de position ont certainement été pour beaucoup dans la qualité des débats, empreints d'une grande sérénité et conduisant dès ces premières réunions à un approfondissement intéressant de certaines questions. Il était naturel dans ces circonstances que la commission accepte que le débat s'élargisse quelque peu.

- **Les préoccupations du public à l'égard du projet, et leur généralisation à l'égard de la zone industrielle de Fos elle-même**

### **Les transports**

Tout concourt à faire des transports de pré et post-acheminements, la préoccupation essentielle au regard du projet. D'abord, le souvenir que le public a et qui reste très présent, des débuts du port et de sa zone industrielle, au cours desquels les infrastructures routières sont restées plusieurs années ce qu'elles étaient auparavant alors que les chantiers, et même certaines industries, étaient en pleine opération. L'annonce de 1 000 camions par jour de plus lui fait craindre la reproduction du même décalage. A cela s'ajoutent bien entendu des préoccupations plus communément rencontrées : celle de la sécurité sur les routes du fait de transports dangereux et celle de l'environnement, notamment à travers les émissions de particules et de gaz carbonique.

Cela conduit le public d'abord à souhaiter que le maximum des enlèvements de conteneurs se fasse soit par transport ferroviaire soit par transport fluvial. L'objectif de 30 % par l'un et de 10 % par l'autre que se donne le Port ne lui paraît pas assuré dans sa réalisation, le plan d'ensemble du développement du fret à la SNCF notamment, dit "plan Véron", ne paraissant pas à certains, particulièrement bien informés semble-t-il, devoir être couronné de succès. Mais en outre le public considère cet objectif comme insuffisamment ambitieux. Il en appelle au pouvoir politique, notamment régional, pour qu'il s'engage dans une politique destinée à favoriser, voire à contraindre, le transport par ces deux modes.

S'agissant de la route, deux types d'inquiétude se font jour : la première concerne des aménagements particuliers d'ores et déjà nécessaires aux yeux des élus et rendus urgents dans la perspective du nouvel ouvrage. Il s'agit notamment du contournement autoroutier de Port de Bouc, de la manière dont il déboucherait à Fos-sur-mer, du carrefour du « Mât de Ricca » devenu très dangereux. La seconde préoccupation, plus structurelle, concerne la réalisation du projet A 56, liaison entre Fos-sur-mer et Salon à travers la Crau, dont on ne parvient pas à savoir si elle est toujours d'actualité ou si le projet en a été abandonné. La crainte du public est bien dans ces bruits d'annulation. Il considère que cette liaison est de première nécessité compte tenu de l'accroissement du trafic de poids lourds inéluctable en tout état de cause.

### **La sécurité**

Situé au cœur du port de Fos, le long de la darse 2, le terminal à conteneurs ne peut par lui-même présenter de grand danger pour les habitants alentour. Ce sont les conteneurs qui peuvent être dangereux et la question est posée de savoir comment le Port les suit. Seul un suivi exhaustif en temps réel paraît d'ailleurs de nature à rassurer complètement le public, qui demande aussi ce qu'il advient des conteneurs auxquels l'entrée du port serait refusée parce que leur temps de stationnement sur terre-plein serait trop long, le navire devant les prendre étant, par exemple, retardé.

Mais le public élargit son questionnement sur la sécurité à l'ensemble des installations de la zone industrielle : il demande notamment si d'autres installations dangereuses sont prévues et souhaite des explications sur l'extension du projet Merex, ainsi que sur le contour exact des zones Sévés0, Z1 et Z2.

On peut relier à cette préoccupation de sécurité, bien qu'elles touchent aussi des préoccupations d'aménagement, les déclarations s'étonnant que le Port Autonome dispose de grandes superficies vides (le Ventillon, par exemple...) sur lesquelles des implantations ne poseraient aucun problème aux populations environnantes, alors qu'il "s'ingénie" à placer ses clients industriels dans les endroits les plus proches de l'urbanisation.

## **La santé**

Comme dans tous les débats publics, les effets de l'environnement sur la santé sont une préoccupation très ressentie et fortement exprimée. Comme ailleurs, elle est vite capable de se transformer en peur, alimentée par des discours approximatifs sur le plan scientifique mais touchant facilement l'émotion notamment des mères de famille. Ainsi fut évoquée la multiplication des cas de bronchiolite.

Mais dans un registre très mesuré, toute une série d'interventions ont cherché à faire préciser au Port Autonome le dispositif de mesure de la qualité de l'air, tant existant que souhaitable. C'est un point sur lequel le débat s'est noué et a avancé dès ces premières réunions.

Bien entendu le public est également sensible à la qualité de l'eau de mer, que tout le monde reconnaît bonne, mais qui pourrait être détériorée par les clapages ou des déversements accidentels d'hydrocarbures. Il est aussi sensible à celle des eaux de nappe, notamment au risque de leur salinisation du fait de l'approfondissement de la darse 2 et de l'avancement du coin salé. Est évoquée également la pollution des sols, au sujet de laquelle, apparemment, n'existent que de rares données.

## **Les problèmes d'aménagement**

Sur ce thème également le public est parti du projet lui-même pour élargir son questionnement. L'ensemble des échanges dénote d'ailleurs l'absence de dialogue permanent entre le public et le Port. Cela se traduit non seulement par une insuffisance d'information ou une mauvaise information, voire des informations qui circulent sans qu'on en connaisse exactement le statut, mais également par l'amertume laissée par des querelles passées mal exorcisées. Le maire de Port -Saint -Louis-du -Rhône a exprimé la nécessité, bien au delà de la participation des élus au conseil d'administration du Port Autonome, si fidèle et assidue soit-elle, d'une instance au sein de laquelle un tel dialogue s'établirait dans la continuité, la transparence et donc la confiance. Il a annoncé qu'il ne manquera pas d'apporter sa pierre à la réunion du 17 juin à Istres, justement destinée à réfléchir aux formes qu'une telle instance de dialogue devrait prendre et aux méthodes qu'elle devrait adopter pour être jugée équitable par toutes les parties prenantes.

A ce stade, la Commission particulière est amenée à recadrer le débat en donnant au public son analyse des enjeux de la réunion du 17 Juin. Elle rappelle d'abord quelles sont les règles de saisine de la Commission nationale. Cela amène le public à prendre conscience de la possibilité qu'il aura, en temps opportun, de saisir la Commission nationale sur tel projet qu'il conteste, mais aussi du fait qu'il est nécessaire de respecter des délais pour saisir cette Commission.

Dans ce contexte, la Commission particulière insiste sur l'intérêt mais aussi sur les limites du débat public. Il se déroule dans un temps limité, ne peut être conclusif et, pour ces raisons, doit être suivi d'une concertation entre les parties prenantes sur une plus longue durée. Cela l'amène à souligner l'importance de la réunion du 17 juin, où il est proposé de débattre des

conditions d'une concertation équitable, puisque l'on voit que, débat public ou non, une telle concertation sera nécessaire, alors que réciproquement, comme le cas de la déviation routière d'Arles l'a montré, une concertation équitable et sur une durée suffisante peut dispenser du débat public.

Plus directement liés à Fos2XL, et sans parler à nouveau des aménagements routiers qui auraient tout à fait leur place également ici, la préoccupation essentielle qui s'est faite jour est celle du financement de l'urbanisation induite par la création d'emplois directs et indirects. Qui va financer ont demandé les élus repris par certaines associations ? Quelle part le Port Autonome pourrait-il prendre à ce financement ? Cette question, qui met en jeu les divers niveaux d'administration et de responsabilité, n'est manifestement pas claire aux yeux du public. L'opacité s'aggrave du fait des évolutions en cours dans le partage des responsabilités à travers le projet de décentralisation. Le flou qui enveloppe ce paysage n'est pas fait pour diminuer l'inquiétude de voir l'aire de l'ouest étang de Berre incapable d'accueillir correctement de nouveaux arrivants, faute de ressources suffisantes.

Mais le public s'inquiète également du non développement du lien qui devrait exister entre les activités portuaires et la ville, sa vie, son animation, ses commerces. Cette préoccupation fait d'ailleurs écho au rapport du Port Autonome qui mentionne que le développement maximum des emplois que l'ouvrage pourrait susciter requiert un rapport étroit entre le port et les villes.

Il n'est pas étonnant dans ce cadre que viennent des questions qui tangent les sujets qui fâchent le public : pourquoi, par exemple, telle carte reproduite dans le rapport de présentation occulte la plage du Cavaou, dont le public considère qu'elle serait détruite par le projet d'implantation d'un nouveau terminal méthanier qu'il combat par ailleurs ? Dans le même ordre d'idées, où en est le projet d'aménagement du littoral de la ville de Fos-sur-mer, entre Port de Bouc et le port, qui avait été un moment évoqué ?

Si l'annonce de la création de 4 000 emplois dans la logistique intéresse tout le monde, le public s'inquiète de savoir où ces emplois vont se localiser. Manifestement, les expériences passées ont laissé des traces qui nourrissent cette inquiétude. Notamment les difficultés de lancement connues par Distriport, au point qu'une autre zone logistique, initiée par la Chambre de Commerce et d'Industrie, ait dû être développée par les collectivités. Les diverses interventions sur ce sujet dénotent un sentiment sous-jacent dans le public : est-ce que le Port Autonome est capable, lui qui maîtrise pourtant la presque totalité des terrains industriels disponibles, de faire la promotion efficace de l'ouest étang de Berre auprès des entreprises créatrices d'emplois ? S'agissait-il de critiquer son dynamisme commercial ou d'évoquer une interrogation entendue lors des réunions de préparation du débat de la part d'une association : le port peut-il attirer des activités propres, voire recherchant une qualité environnementale avérée, dès lors qu'il accepte des implantations polluantes comme, notamment, terminal méthanier et surtout incinérateurs ?

Mais les craintes affleurent même derrière les nouvelles en apparence les meilleures : un intervenant considère que les 4 000 emplois induits par l'accroissement du trafic portuaire représentent essentiellement des importations de produits manufacturés et risquent donc de se payer de la suppression d'autant d'emplois industriels ailleurs dans le pays. Il est répondu que si ces produits n'entrent pas en Europe par Fos-sur-mer, ils y entreront par l'Italie ou l'Espagne ou encore la Belgique et la Hollande et donc que la menace sur les emplois industriels subsistera, sans que les emplois dans la logistique soient créés en France. Cette préoccupation reviendra à Istres.

- **Les réponses du Port Autonome de Marseille-Fos et les premiers acquis du débat**

Faisant pendant à l'attitude adoptée par le public sur l'objet du débat et à son adhésion au principe du développement économique de la zone industrielle, les représentants du Port Autonome ont adopté une attitude de transparence qui semble avoir convaincu le public de leur bonne foi et de leur honnêteté.

Les réponses qu'ils ont données figurent peu ou prou dans le rapport de présentation et ne nécessitent pas d'être reprises ici avec la même exhaustivité que l'ont été les questions posées par le public. Nous mentionnerons seulement ici les points qui ont permis au public de rebondir et au dialogue de se nouer ou de mieux mettre en situation les débats thématiques.

- S'agissant des transports, le Port Autonome proteste du réalisme de ses objectifs en arguant du fait qu'il est aujourd'hui le port français détenant le meilleur ratio de transport par chemin de fer. Il en va de même pour les efforts réalisés en faveur du fluvial. Il n'est bien entendu pas compétent pour répondre au réalisme des plans élaborés par la SNCF, de sorte que l'approfondissement de ce débat est renvoyé à la réunion thématique correspondante, en présence des représentants de la société nationale, à Miramas. Les principaux intervenants du public sur cette question ont accepté d'ailleurs de jouer le rôle d'interpellateurs lors de cette table ronde.

- S'agissant des aménagements routiers, le Port Autonome témoigne de sa prise de conscience, montrant qu'il va au-delà de ses strictes limites de compétence notamment pour l'aménagement du carrefour du « Mât de Ricca ». Ce geste semble satisfaire le public de Port Saint-Louis-du-Rhône, mais n'épuise pas ses préoccupations de sécurité. Celles-ci seront reprises aux séances d'Arles et de Port-Saint-Louis-du-Rhône en présence des directions régionale et départementale de l'équipement, ainsi que des services de la région et du département.

- En matière de sécurité, le Port répond avec précision sur le suivi des conteneurs dangereux, le commandant du port présent lui-même à Port-Saint-Louis-du-Rhône expliquant ce fonctionnement. Il précise notamment que les conteneurs dangereux dont le bateau n'est pas encore à quai lorsqu'ils se présentent à l'entrée du port ne sont pas renvoyés dans la nature où ils pourraient être encore plus dangereux. Il indique qu'un travail est en cours pour traiter le problème plus difficile des conteneurs dangereux dont les documents ne sont pas en règle lorsqu'ils se présentent à l'entrée du port.

- S'agissant des installations industrielles dangereuses, le Port Autonome affirme qu'aucune installation plus dangereuse que l'usine actuelle de fabrication de chlore ne sera implantée et que, par conséquent, les périmètres Sévésco ne seront pas modifiés à l'avenir. Il explicite les limites qui figurent sur le document intitulé « étude Kern ».

- Pour ce qui concerne la qualité de l'air, le Port Autonome fait état de son adhésion à Airfobep, association qui a pour but la mesure de la qualité de l'air sur le pourtour de l'étang de Berre. Il précise que cette adhésion, accompagnée bien sûr de sa cotisation, doit permettre d'augmenter la densité des mesures à l'intérieur de la zone industrielle comme le demande le public. Sur une question du public, il précise comment ces informations seront diffusées et indique que cette solution qui met à la charge du Port Autonome le prix des mesures

supplémentaires, mais qui se fait sous l'autorité d'une institution indépendante, présente pour le public et pour les industriels les meilleures garanties d'objectivité. Le Port ajoute qu'il s'emploie à y impliquer tous les industriels de la zone.

Tous s'accordent avec la commission pour conclure qu'il y a nécessité d'un « observatoire de la qualité de l'air, de l'eau et du sol » dans la zone industrielle de Fos (ZIF) et dans l'espace sur lequel les pollutions générées par la zone se diffusent. Sur la consistance précise à lui donner, la discussion est reportée en Arles, lors de la séance consacrée à l'environnement.

Pour ce qui concerne le milieu marin, le plan de mesure de la turbidité induite par les clapages est inclus dans les contrats passés avec les dragueurs, les mesures étant à leur charge et contrôlées par le Port. Le public se plaint des retours de matériaux sur le rivage mais convient que seules des particules fines reviennent. Le Port Autonome s'engage à mettre sur le site de la commission les études hydrographiques dont il dispose et sur lesquelles il a fondé la détermination des zones de clapages.

- Face à la pression qu'il perçoit pour l'amener à intervenir dans le financement de l'urbanisation induite par le développement des emplois, le Port Autonome répond que cela excède les limites légales de ses compétences d'établissement public surveillé par la Cour des comptes. Sur une relance de la commission, il aborde alors la question des ressources fiscales procurées aux collectivités par les implantations industrielles et par l'activité portuaire. Quel supplément de recettes l'extension du terminal à conteneurs peut-elle leur apporter ? Après plusieurs échanges, il est convenu que le Port Autonome fera réaliser une analyse permettant d'avoir un ordre de grandeur de ces recettes.

- L'étude du schéma d'aménagement à 20 ans de la ZIF, l'« étude Kern » sus-mentionnée, ayant été évoquée, le Port prend soin d'en indiquer les limites. Il précise que cette étude n'a en aucun point été adoptée ou validée par son conseil d'administration. Elle a été diffusée sous la seule signature de ses auteurs, comme un document permettant d'amorcer la discussion. Le seul point que le Port revendique en la matière est d'affirmer qu'il est nécessaire qu'un dialogue intervienne entre le public et lui sur une vision à long terme de cette zone industrielle. La vision Kern n'est pas celle du Port: le Port décidera de la sienne quand le dialogue aura eu lieu et en fonction de ce qu'il apportera.

Une fois ses limites ainsi précisées, cette étude intéresse à l'évidence le public. Celui-ci demande, et le Port accepte, qu'elle soit mise sur le site Internet de la commission. Il confirme ainsi son souhait d'une discussion globale du développement de la ZIF plutôt qu'une approche au coup par coup, projet après projet. A ce propos, sont évoqués la directive territoriale d'aménagement, le souhait de savoir où en est son élaboration, ce qu'elle prévoit, et le besoin d'une coordination des diverses concertations qui interviennent dans ce grand triangle dont les sommets sont Port-Saint-Louis-du-Rhône, Arles et Fos-sur-mer. Ces concertations portent au départ sur des objets séparés, mais elles ont un cadre commun : le grand territoire triangulaire évoqué ci-dessus et cela crée des possibilités de synergie qu'il serait dommage de ne pas saisir. Ce thème sera à nouveau traité en Arles et quand il s'agira d'évoquer les prolongements du débat.

- Les créations d'emploi induites par Fos2XL, la volonté partagée d'en faire profiter au maximum ce territoire frappé par un taux d'emploi inférieur à la moyenne régionale, l'urbanisation que cela devrait provoquer, la qualité nécessaire de cette urbanisation pour attirer ces emplois, tout concourt à établir l'urgence d'un tel travail sur l'aménagement. Car la localisation de ces emplois dans l'aire de l'ouest étang de Berre, ou même en région PACA,

ne saurait être automatique. L'aménagement du littoral de Port de Bouc à Fos-sur-mer, à la fois pour arrêter le « grignotage » par le PAM, pour améliorer l'urbanisme général et pour répondre aux invites de ce dernier à construire une urbanisation attractive, soutien de ses efforts pour attirer un nouveau type d'industrie, est évoqué sous le titre de « l'aménagement du littoral de Port de Bouc à Fos-sur-mer ». la question sera traitée à Port de Bouc, avec l'intervention stimulatrice d'un expert extérieur universitaire.

# « L'ENVIRONNEMENT »

## ARLES, LE 25 MAI 2004

Il a été proposé au public lors de la séance en Arles, consacrée à l'environnement, de réfléchir progressivement aux suites terrestre et maritime du projet lui-même, puis d'élargir aux conséquences associées dans un périmètre plus large, « le triangle » de la proche région et enfin, dans ce périmètre, de s'interroger sur ce que serait une approche écologiquement durable, de manière à tirer l'ensemble du territoire vers une notion de Haute Qualité Environnementale. Les experts invités par la Commission ont introduit chacun des chapitres de cet itinéraire.

- **Sur le site : des problèmes maîtrisables tant sur terre qu'en mer**

Par ses questions, le public a conduit experts et Port Autonome (en notes, extraits des réponses du PAM pris dans le verbatim) à une visite complète des impacts environnementaux possibles liés à la réalisation du projet et des remèdes que le Port compte y apporter. Schématiquement, ces impacts « chantiers et usages des équipements réalisés » se répartissent entre les conséquences éventuelles sur les milieux marins et sur les milieux terrestres : « clapage » (c'est-à-dire dépôt) en mer des matériaux dragués lors du creusement de la darse 2 et impacts associés ; déversements d'hydrocarbures et pollutions marines dues au renforcement du trafic maritime lié aux nouveaux équipements ; destructions d'habitats terrestres le long de la darse 2 afin d'ériger les postes à quai ; risques de pollutions liés au développement du trafic des conteneurs contenant des matières dangereuses ; augmentation de la pollution atmosphérique relative aux véhicules terrestres (particules, gaz carbonique, etc).

### **Clapage : retour à la côte des matériaux dragués ?**

La Commission avait souhaité entendre à cette occasion les représentants de la Prudhomie des Pêches, rencontrée lors de réunions de préparation du débat public, au titre que cette organisation professionnelle avait accompagné le Port Autonome dans l'identification des zones de clapage dans le Golfe de Fos et dans l'atténuation des impacts potentiels sur la ressource halieutique. Pour des raisons propres à la Prudhomie, ses représentants n'ont pas souhaité s'exprimer à Arles. Ce sujet a cependant été très convenablement traité en séance, par les apports successifs de M. Alzieu, Directeur de Recherche à l'IFREMER, spécialisé sur les pollutions, qui est intervenu sur les impacts des boues de dragage sur les milieux marins, de M. Abbaléa, des Affaires Maritimes, qui est intervenu sur l'encadrement réglementaire et la surveillance des opérations de clapage, complétés par les propos de Mme Bertrand, chargée de la Police de l'eau au service maritime des Bouches-du-Rhône. Ceux-ci ont confirmé les affirmations du Port Autonome, qui a d'abord rappelé que ces travaux d'approfondissement de la darse constituent un enjeu essentiel pour garantir l'accès à l'intérieur des bassins portuaires, notamment à l'intérieur du chenal d'accès<sup>6</sup>. D'autre part, il

---

<sup>6</sup> « Il s'agit ( pour le PAM) de l'enjeu essentiel de garantir l'accès à l'intérieur des bassins portuaires, notamment à l'intérieur du chenal d'accès. Nous sommes donc équipés, et de mieux en mieux d'ailleurs, en matière de matériel de bathymétrie, et régulièrement nous vérifions que les profondeurs sont bien maintenues à l'intérieur des bassins et des accès. A ce jour, suite aux travaux de dragage qui ont été réalisés la saison

fut rappelé que des dragages avaient été déjà entrepris, encadrés par de nombreuses mesures de bathymétrie, ces dernières ayant également concerné les dépôts en mer des matériaux dragués dans la darse. Ainsi, à ce jour, suite aux travaux de dragage qui ont été réalisés la saison dernière, aucune dérive particulière des matériaux déposés n'a été constatée. De plus, en ce qui concerne les opérations programmées dans le cadre de Fos2XL, il est à noter que le PAM s'est entouré d'avis indépendants qui tendent à conclure sur l'aspect modéré des conséquences des clapages, qui seront effectués hors zones de frayères en particulier et de manière à ce que le panache de matières en suspension soit rapidement dissous et évacué vers le large. Dans ce même ordre d'idées, les germes éventuellement pathologiques (bactéries) qui pourraient impacter les gisements conchylicoles ne devraient pas se retrouver en concentration importante au point de conduire à un affaiblissement des populations locales de mollusques. L'encadrement réglementaire, enfin, est sévère, l'instruction des procédures d'autorisation entrant bien évidemment dans ce cadre.

Dans ce même objectif de limiter les impacts, la nature des opérations de dépôts a conduit le PAM à écarter tout rejet de dragage par surverse<sup>7</sup> après décantation en barge, afin de ne pas contribuer à augmenter la turbidité au droit des sites de clapage.

### **Déballastage, dégazage et déchets navires :**

La question des pollutions marines dues aux mouvements des navires a été abordée notamment par M. Kabouche, Directeur de la section PACA de la Ligue Française pour la Protection des Oiseaux. Rappelant que la mer Méditerranée, espace très sensible car « mer fermée », subit une pollution par hydrocarbures estimée à environ 1 million de tonnes par an (soit une quantité plus de 12 fois supérieure à celle du naufrage du pétrolier Prestige fin 2002 au large des côtes Cantabriques), l'intervenant a souligné que la majorité de ces produits provenaient de déballastages et autres nettoyages de cuves des pétroliers en mer, ou encore de rejets à la mer des boues de filtrage du fuel lourd nécessaire à la propulsion des navires commerciaux.

A cela, le PAM a répondu très précisément qu'il était en mesure de récupérer tous les effluents de déballastage puisqu'il est le seul port de Méditerranée à disposer de 2 stations de traitement de ces effluents, l'une à Fos l'autre à Lavéra. Pour tous les autres types d'effluents liquides, son plan de gestion des déchets en provenance des navires à quai au PAM garantit leur prise en charge par des prestataires agréés, le PAM assurant un suivi des déchets déposés jusqu'à leur élimination. Ainsi, les produits de déballastage ne sont donc pas stockés mais traités par ses installations. Les hydrocarbures récupérés, une fois distillés, sont valorisés comme combustibles lourds ou comme naphte pour l'industrie pétrochimique. Les déchets générés par les 1 000 escales supplémentaires seront donc eux aussi pris en charge par les prestataires agréés qui ont les capacités de réception, de transport et de traitement nécessaires.

---

*dernière, depuis six mois, nous n'avons pas constaté de dérive particulière des matériaux qui ont été déposés à l'intérieur des bassins.... Nous avons à rendre des comptes à la fois vis-à-vis de l'Etat et également vis-à-vis de certains partenaires, sur les effets des dragages et des clapages, et parmi ces engagements nous devons effectivement produire annuellement une bathymétrie à la fois sur le site dragué et sur le site clapé. »*

<sup>7</sup> *« Voilà la photo d'une drague.. qui... est en train de déborder. Pourquoi déborde-t-elle ? Parce que cela permet d'optimiser le rendement de la drague, on peut densifier plus le matériau dans le puits en laissant l'eau qui n'est pas très chargée en sédiments déborder sur les côtés. Eh bien, le choix du PAM c'est de dire : on ne fait pas de surverse, on ne laisse pas déborder, parce que si on laisse déborder il y a de l'eau qui est chargée en sédiments, et qu'est-ce que ça va faire sur les élevages de moules, par exemple ? Cela va coûter 10 % de plus pour le PAM de faire des travaux sans surverse. »*

Ce plan met donc directement en liaison les prestataires et les navires, moyennant un système tarifaire incitatif qui pénalise les navires qui ne feront pas appel à ces prestataires, en application d'une Directive européenne de 2 000, anticipée au niveau du Port. Ainsi, les navires qui ne souhaitent pas déposer leurs déchets au port payent une taxe, tandis que ceux qui les déposent en sont exemptés.

A noter toutefois que ce problème, par l'acuité des interventions des interpellateurs, mérite en effet un traitement particulièrement rigoureux et qu'il ne figure bien entendu dans l'intérêt de personne (élus, services de l'Etat, industriels, PAM, transporteurs et autres professions maritimes, populations, etc) d'assister à une dégradation de la qualité des eaux littorales.

### **Coin salé et nappe phréatique : est-ce qu'en creusant la darse on ne va pas permettre à l'eau salée de se diffuser dans la nappe ?**

A la jonction de l'espace terrestre et maritime, se situe la nappe d'accompagnement (nappe phréatique) dont des questions du public ont évoqué un risque de rabattement voir de salinisation du fait des travaux d'approfondissement de la darse.

Dans sa réponse, le PAM insiste sur le caractère stratégique de l'accès à l'eau douce, de nombreux pompages de collectivités et d'industriels en dépendant, ainsi que plus amont, l'irrigation agricole. De plus, il faut rappeler que la réglementation et la police de l'eau sont strictes et exigent un suivi réel de la situation, permettant au PAM de « *suivre, de gérer, et de bloquer le coin salé* » afin qu'il n'entraîne pas une salinisation de la nappe. Au sujet des impacts des dragages, le Port Autonome se veut également rassurant, en informant qu'au titre des études qu'il a menées, il n'y aurait aucun rabattement de la nappe au niveau des stations de pompage et que, de toute manière, tout serait mis en œuvre en cas de mesures piézométriques montrant une incidence négative pendant les travaux.

### **Biodiversité et milieux naturels terrestres :**

La plupart des milieux naturels présents dans le « triangle » d'influence régionale de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos a une valeur patrimoniale avérée du point de vue de la conservation de la biodiversité et il en est de même pour une part non négligeable des 10 000 hectares de la ZIP. Les valeurs respectives des différents éléments qui composent la mosaïque des milieux a été établie par un organisme indépendant et réputé, la Station Biologique de la Tour du Valat (établie au Sambuc, commune d'Arles), dont le représentant a expliqué que, comparativement aux milieux périphériques (la « couronne de nature décrite par le PAM »), les habitats pouvant être remaniés dans le cadre du projet Fos2XL ne présentaient pas d'intérêt exceptionnel, même si figuraient dans ces espaces divers plantes et animaux réglementairement protégés. Cette vision a confirmé auprès du PAM qu'il devait focaliser son attention dans les grands espaces remarquables de cette couronne de nature, qui devront faire l'objet d'un plan de gestion dans l'objectif de préserver la biodiversité.

### **Eaux de ruissellement en provenance des surfaces imperméabilisées : seront-elles traitées ?**

Cet aspect, également évoqué, s'est traduit de la part du PAM par un rappel de la réglementation, confirmé par le représentant de la Direction Régionale de l'Environnement, M. Fouchier. Ainsi, en phase exploitation, comme le Code de l'environnement et en particulier la loi sur l'eau l'exigent, un réseau d'assainissement sera construit pour Fos2XL avec des lagunes de traitement, interdisant tout rejet non maîtrisé ou non traité vers la mer ou la nappe.

## **Matières dangereuses : comment sont suivis et stockés les conteneurs dangereux ?**

Le public s'est également ému des risques apportés par le trafic des conteneurs de produits dangereux, actuellement de l'ordre de 10 %. En réponse, le PAM a rappelé qu'il a créé une obligation de déclaration des matières dangereuses imposée aux chargeurs, des zones de stockage et d'attente particulières étant dédiées à de tels conteneurs selon la nature des produits qu'ils recèlent.

De plus, des procédures permettent de vérifier que les conteneurs sont en bon état afin de prévenir un problème d'épandage notamment. En cas de nécessité, le Port Autonome de Marseille s'est doté depuis la création de la zone d'un détachement du bataillon des marins pompiers sous la responsabilité du commandant du Port pour assurer la sécurité de la zone.

## **Les PPI<sup>8</sup> et le stockage de chlore d'Atofina**

Conformément à l'un des « fils » qui s'est déroulé tout au long du débat public, la question de la proximité avec des unités de production industrielle classées Sévésco a été au centre des préoccupations du public. Ce point est d'ailleurs abordé à plusieurs reprises dans ce compte-rendu et sera repris par la suite. Il en est ainsi, par exemple, de la zone PPI due à la sphère de chlore d'Atofina (qui fabrique et utilise le chlore dans ses process industriels), qui couvre quasiment l'ensemble du périmètre de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-mer. Sur ce point, la situation ne peut que rester telle quelle, quelles que soient les futures implantations sur la ZIP et aucun changement n'est prévu.

## **La zone du Ventillon : pourquoi le PAM s'ingénie-t-il à lotir les zones proches de la ville alors qu'il dispose de vastes zones inutilisées ailleurs, par exemple le Ventillon ?**

Divers intervenants se sont interrogés sur la possibilité d'implanter des unités industrielles sur différents sites de la ZIP éloignées des habitations, comme la zone du Ventillon. Or, si le PAM possédait il y a encore quelques années 600 ha de disponibles, plus de 500 ha ont été classés en Zone de Protection Spéciale au titre de la Directive Oiseaux par le ministère de l'environnement (donc inaménageables de fait) et les quelque 50 ha restant sont trop isolés et éloignés des zones bord à quai pour avoir un intérêt majeur. Cette zone est donc devenue secondaire pour le PAM qui ne peut ni ne veut plus y installer d'implantation majeure.

- **Dans le triangle : à coté des transports, un problème majeur, la qualité de l'air**

Indépendamment des questions de transport et d'aménagements routiers, qui sont traitées par ailleurs, la préoccupation majeure qui s'est dégagée dans le périmètre entourant la ZIF est celle de la qualité de l'air. Abordée dès les auditions et ayant très vite conduit à la nécessité d'un « observatoire », il s'agissait à Arles d'en préciser les contours. En fait, cette séance n'y suffit pas et il fallut décider d'une réunion plus restreinte avec la participation d'Airfobep, de la DRIRE et de la DDASS pour y parvenir. Tout ce processus n'a fait que confirmer, par l'assiduité et l'implication qui y ont mis maires et associations, la profondeur de la préoccupation et sa légitimité aux yeux de la Commission.

On ne saurait trop conseiller au lecteur intéressé de se reporter à la sténotypie de cette réunion restreinte mise en ligne sur le site de la CPDP (compte rendu « Airfobep » 17 juin 2004, en

---

<sup>8</sup> PPI : Plan Particulier d'Intervention

annexe) pour toucher du doigt à la fois la complexité du dispositif en charge de la qualité de l'air et la richesse des données qu'il détient. La question posée par les associations et les municipalités peut se résumer comme suit : comment faire converger ces acquis pour dresser un tableau de la situation actuelle du territoire concerné et définir les travaux supplémentaires nécessaires ?

Les associations et les municipalités ont en outre décliné cette question sur deux plans : celui de la mesure des paramètres physico-chimiques de l'air et celui de l'application de l'état sanitaire de la population. Elles ont également sensibilisé avec force les autorités sur la nécessité de s'intéresser à tous les paramètres et notamment la dioxine, puisque certaines activités industrielles passées et actuelles, ainsi que divers projets éventuels (tels le projet d'incinérateur d'ordures ménagères de la ville de Marseille) sont émetteurs de dioxines, composés organiques dont les effets pathogènes sur la santé humaine sont redoutables. Or, le secteur ZIF et Berre porte la responsabilité d'environ le quart des dioxines rejetées dans l'atmosphère en France, quitte à ce que cela fasse l'objet de mesure non complètement satisfaisante mais précisant un progrès par rapport à la situation actuelle. Enfin, a été longuement abordée la question du périmètre pertinent sur lequel ces mesures doivent être réalisées, ce qui ne pourra être fait scientifiquement que par l'utilisation de modèles de diffusion, après qu'ils aient été calés sur les données issues de la campagne « point zéro » que Airfobep réalisera sur la ZIF dès cet été. Aussi, tous ont demandé que, sans attendre, cette campagne soit étendue jusqu'au Alpilles et à la bordure Est de la Camargue, tellement il leur semble évident que ce triangle constitue vraisemblablement le périmètre pertinent.

Sur tous ces points, il a été demandé à la DDASS et à Airfobep de bien vouloir donner par écrit aux participants les éléments qui leur permettraient de discuter du dispositif organisationnel et financier capable de répondre aux attentes, dans des délais réalistes. L'essentiel, tout le monde l'a dit, c'est qu'on avance : on ne cherche pas toute la perfection et tout de suite.

D'ores et déjà des réunions sont prévues pour préparer les réponses.

Les mesures doivent servir de base à des améliorations et cela nécessite des discussions avec les responsables des sources de pollution. Les photos montrées à Istres, celles reçues sur messagerie le 25 juin, prises lors d'un dégazage d'usine en pleine période d'alerte à l'ozone, indiquent qu'il y a de quoi faire d'ailleurs. Ce sera la tâche du comité de pilotage de la concertation prolongeant le débat imaginé par la suite (voir clôture) de provoquer la création dans le cadre le mieux approprié d'un groupe de travail à cette fin. En séance, c'est le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui a été évoqué, et l'inscription de l'exigence dans le porté à connaissance du Préfet puisque le syndicat de SCOT n'est pas encore constitué.

- **Plus globalement, un témoignage d'expert en faveur d'une vision écologique de ce territoire et les réactions qu'elle provoque**

A l'invitation de la CPDP, M. Kabouche de la LPO-PACA, a témoigné de sa vision écologique sur le projet et ses conséquences. Il l'a résumée en une formule choc : « Un projet de trop ». Pourquoi selon lui ?

Partant du constat de la dégradation de la qualité de l'air dans la région considérée (Etang de Berre, communes de la ZIP et alentours) avec notamment des dépassements réguliers des

seuils de pollution aux dioxydes de soufre, dioxydes d’ozone, particules, etc, provoquées par l’intensification des circulations routières et l’activité industrielle, M. Kabouche insiste sur l’impact d’un renforcement de ces tendances qui ne manqueraient pas de se produire en cas de réalisation de Fos2XL. L’augmentation du trafic routier, celle de l’activité économique, celle des déplacements liées à la création de nouveaux emplois, se traduiraient également, selon M. Kabouche, par une poursuite de l’étalement urbain, au détriment par conséquent de la qualité de vie des habitants et des milieux naturels, dont la diversité biologique confère un statut souvent remarquable. Enfin, l’adéquation avec les grands enjeux territoriaux autres que l’industrie, à savoir le tourisme et l’agriculture, autres pôles de qualité dans la région, s’avérerait de plus en plus difficile au sein d’un espace territorialement limité.

Cette intervention devait provoquer des réactions tout au long du débat.

D’abord à Arles elle fut très applaudie, certes par une assistance qui était restreinte mais très attentive et elle trouva un écho dans le public et sur la tribune, à travers certaines questions (Comment limiter l’érosion de la biodiversité ? Comment réduire l’effet de coupure lié aux nouveaux espaces anthropisés ? Comment freiner la dégradation de la qualité de l’air ?) posées, ou reprises par MM. Boutin (témoignant de la sensibilité des espaces naturels et agricoles périphériques, dont la plaine de la Crau) et Fouchier. Ce dernier est notamment intervenu sur la justification de l’application de la réglementation « Littoral » et « zones humides » dans le secteur de Fos, afin d’éviter, précisément, de repousser les problèmes (routiers) plus loin, c’est-à-dire vers des espaces vierges de construction à l’heure actuelle, qui ouvrirait le front à un nouveau mitage de l’espace par une périurbanisation généralisée.

Elle provoqua pour autant également une réaction des représentants des milieux économiques, et il est vrai que sur un point précis, celui du déballastage, les déclarations de M. Kabouche se sont avérées pessimistes. C’est à cette occasion que le PAM a donné les précisions rapportées ci-dessus, renforcées par les déclarations vigoureuses et non contredites, des professionnels.

En Arles toujours, d’autres intervenants ont plaidé que seule une approche écologique globale permettrait de s’attaquer au tableau critique dressé par M. Kabouche avec une ampleur en rapport avec celle des maux dénoncés. Cette approche se refuse à nier le développement économique. Mais elle cherche à en changer le cours. Elle raisonne sur la totalité du processus de chaque activité, et sur l’ensemble des activités d’un territoire. Dans le cas qui nous occupe, il s’agit d’un grand triangle, ainsi que l’a rappelé M. François Cosserat, comprenant la bordure est de la Camargue, la Crau, la bordure ouest de l’étang de Berre et leur littoral. Dans ce triangle, agriculture, tourisme, industrie et urbanisation se côtoient. Et le tout dans l’un des rares territoires d’une superficie importante sur lesquels reste de la nature de ce type, non seulement en France, mais sur l’ensemble du pourtour de la Méditerranée.

L’approche préconisée consiste à mettre en place un effort continu de transformation des activités pour les rendre compatibles durablement avec leur voisinage, voire rendre possible leur interpénétration avec nature et urbanisation. Comme l’a dit Jean-Stéphane Devisse en saisissant au bond l’intervention d’un industriel rappelant les progrès réalisés sur les carburants : « Quand on voit les progrès qu’on a déjà fait, pourquoi nous arrêterions-nous ? » Et la remarque portait non seulement sur les carburants, mais sur toutes les activités et sur toutes leurs pollutions.

Dès cette séance, le public et la CPDP se sont demandés quel cadre pourrait légitimement accueillir une telle réflexion. A ce stade, le SCOT et la DTA (directive territoriale

d'aménagement) furent évoqués, notamment en « faisant un zoom sur ce territoire » dans cette dernière, comme la DIREN l'a suggéré.

Mais le point de vue développé par M. Kabouche devait resurgir. A Istres notamment, comme on le verra plus loin, puis dans la prise de position du groupe « Verts Ouest Etang-de-Berre » à l'assemblée régionale, transmis trop tard pour faire l'objet d'un « cahier d'acteur » mais mis sur le site de la Commission et communiqué au maître d'ouvrage.

Enfin cette dernière critique très appuyée du projet, y compris dans ses aspects de création d'emploi, a certainement déterminé les propos quelque peu désabusés et dépités du Directeur Général du PAM lors de la séance de clôture, sur le fait que le PAM retirerait le projet s'il s'avérait qu'on en voulait pas, le PAM n'ayant pas l'intention, ni le pouvoir, de forcer la main à qui que ce soit.

La CPDP n'a pas pensé qu'il fallait interpréter de cette manière cette série d'échanges. Elle considère que le public a dit :

- Le mal causé à l'environnement par les activités humaines dans ce territoire est profond et très avancé : nous tenons à ces espaces, et pas seulement pour conserver de la nature mais aussi pour conserver leur esprit.
- Le temps des emplâtres est révolu : il faut s'attaquer au mal à l'échelle (dans les sens spatiaux et fonctionnels) de ce qu'il est.
- Ne nous bercez pas de mots : il faut des actes, non que nous rêvions de transformer tout, tout de suite ; mais nous voulons voir une réelle force s'appliquer à susciter une amélioration en profondeur progressive.

C'est cette interprétation qui a orienté la restitution que la Commission propose de tirer du débat en vue de son prolongement : « quand on voit les progrès réalisés, pourquoi nous arrêterions-nous ? »

# «INFRASTRUCTURES ROUTIERES» PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE, LE 1<sup>er</sup> JUIN 2004

La séance a été organisée sous forme de table ronde entre des interpellateurs et les responsables administratifs ainsi que ceux du Port Autonome. En effet, la réunion publique d'Arles a marqué, dans une certaine mesure, un tournant dans la dynamique du débat sur Fos2XL. Lors des deux auditions de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, ainsi que dans la première partie de la réunion d'Arles, c'est le projet en lui-même qui a été l'objet presque unique du débat. Les questions ont porté avant tout sur les dragages, les clapages, la bio-diversité, l'organisation des quais, etc. Et il est apparu dès ce moment que l'ouvrage en lui-même était souhaité par la population, parce que marquant le redémarrage du développement économique de la zone industrielle et apportant des perspectives de création d'emplois pour l'ensemble de la région. Il a été clair, en outre, que les problèmes qu'il soulevait sur le territoire proprement dit du port n'avaient rien d'insurmontable, le Port Autonome ayant d'ailleurs répondu sur les principaux de ces points d'une manière qui a souvent satisfait le public.

Au contraire, à partir du milieu de la séance d'Arles, le public s'est concentré sur les conséquences à moyenne et longue portée du projet. Et c'est uniquement sur cet aspect des choses qu'a porté la réunion de Port-Saint-Louis-du-Rhône consacrée aux aménagements routiers rendus nécessaires aux yeux du public par l'accroissement du terminal à conteneurs, non pas à l'intérieur du périmètre du port mais à l'extérieur, dans sa périphérie immédiate comme dans le territoire plus lointain.

Bien que ce ne fût pas le sujet proprement dit de la réunion, les soucis du développement du transport par fer et par voie d'eau ont été très présents. Il faut y voir la marque de la priorité que le public accorde à ces modes de transport par rapport au camion. Pour autant, il est d'un grand réalisme, se méfie des annonces dans ce domaine, garde à l'esprit l'histoire des dernières années marquée par des accroissements extrêmement élevés de trafic de véhicules légers comme de poids lourds.

Trois points peuvent résumer les débats : la sécurité, la programmation et les raccordements-contournements qui posent, eux, des problèmes de programmation et de tracé.

- **La sécurité**

Ce point a été fortement soulevé par le maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône d'abord mais relayé, avec beaucoup d'insistance, par plusieurs citoyens de cette ville. Cette préoccupation porte essentiellement sur la nationale 268. Il faut, pour la comprendre, rapprocher ces interventions de celles du public lors de l'audition de Port-Saint-Louis-du-Rhône qui se plaignait de l'éventualité d'un rallongement de cet itinéraire de 5 km par le schéma à long termes de l'étude Kern. Les habitants de Port-Saint-Louis-du-Rhône ont vraisemblablement une perception subjective de la sécurité sur cet itinéraire, accentuée par le fait de n'être reliés

au monde que par cette seule route. On sait que les inconvénients des solutions obligées, quel qu'en soit le domaine, sont perçus beaucoup plus fortement que ceux des solutions choisies.

Aussi le Directeur départemental de l'équipement a eu beau montrer que cette route n'est pas plus « accidentogène » que les autres routes du département, il n'a manifestement pas rassuré le public.

Les aménagements de carrefour, cela étant dit, étant acceptés et pour certains d'entre eux en cours, le débat s'est porté sur le fait de passer cette route à deux fois deux voies. Le trafic ne le nécessitant absolument pas selon la DDE, cet élargissement n'est aujourd'hui pas prévu.

Faut-il néanmoins, se limiter aux conséquences objectives des statistiques nationales et départementales, ou faut-il essayer, certes sans aller jusqu'à des solutions excessives, de chercher des aménagements qui tiennent compte de la subjectivité dont il vient d'être question ? Ce compte rendu repose cette question aux responsables pour traduire fidèlement l'impression laissée par le public.

- **La programmation**

Les aménagements routiers que le public réclame sont d'une manière générale en discussion depuis assez longtemps. Les élus, comme le public, considèrent d'ailleurs que si ces questions sont posées à l'occasion du débat public sur Fos2XL, en réalité les aménagements sont rendus nécessaires par la situation actuelle elle-même. Le surcroît de trafic, notamment les 5 000 poids lourds supplémentaires par jour amenés par Fos2XL, ne fait que rendre les solutions encore plus urgentes. C'est pourquoi les premières questions posées au Directeur Départemental de l'Equipement, concernent les dates auxquelles sont envisagés le contournement de Port-de-Bouc, c'est-à-dire la prolongation de la A55 et la réalisation de l'autoroute A56 qui doit rejoindre Fos-sur-mer à Salon-de-Provence.

Le Directeur départemental de l'équipement confirme pour le contournement de Port de Bouc la programmation annoncée par le représentant du maire de Port de Bouc, à savoir le démarrage des études et des travaux au cours de l'actuel contrat de plan Etat/Région.

Pour ce qui concerne l'A56, le DDE confirme également que cette autoroute est programmée d'une manière ferme, les rumeurs d'abandon du projet recevant ainsi un démenti catégorique. De même, les bruits de difficulté sur le plan environnemental sont considérés par le DDE comme infondés, même si, bien entendu, comme pour tout tracé routier, il reste des problèmes à résoudre.

Sur une question concernant l'impact du gel des contrats de plan actuels, du fait des difficultés budgétaires de l'Etat, sur les délais de ces travaux, le DDE répond que pour le moment ce gel n'a aucun impact, du fait que les sommes à dépenser sont étalées sur deux plans et qu'il s'agit pour le moment de glissements non significatifs d'un plan sur l'autre.

- **Raccordement et contournement**

Soulevé par le 1<sup>er</sup> adjoint, puis par le maire de Fos-sur-mer lui-même et par plusieurs intervenants, citoyens de Fos ou Présidents d'association, le problème posé par le débouché de la continuation de l'A55 au droit de Port de Bouc, dans la commune de Fos-sur-mer est

posé vigoureusement et avec persévérance. Les représentants de l'usine Lafarge et notamment le secrétaire de son comité d'entreprise, se joignent à ces voix puisque le tracé projeté actuellement traverse cette usine et que, selon ces intervenants, il y a là une menace de fermeture qui crée une angoisse bien compréhensible parmi le personnel.

Face à ce problème, les intervenants, par touches successives, font état d'un projet ancien, passant par les zones humides, qui recueillerait aujourd'hui leurs suffrages. Ce projet en effet d'une part éviterait l'usine Lafarge, d'autre part ne couperait pas la ville de Fos-sur-mer en deux comme le fait la RN 568 actuelle et enfin ouvrirait à l'urbanisation une zone qui pourrait faire l'objet d'un projet attractif alors que cette ville ne dispose plus d'aucun terrain à bâtir à l'heure actuelle.

Le DDE répond que dans la conception actuelle, les deux autoroutes A55 et A56 ne doivent pas être raccordées. En effet, raccorder ces deux autoroutes, bien entendu à hauteur de la commune de Fos-sur-Mer, conduirait à créer une incitation pour le transit Est Ouest à passer par cet itinéraire sans péage au lieu d'emprunter l'autoroute à péage du nord étang de Berre.

Le DDE ajoute que les zones humides sont considérées comme des zones naturelles remarquables. Certes, si le public estime à bon droit que les étangs eux-mêmes ont été aujourd'hui très largement pollués et sont très difficilement réhabilitables, il n'empêche qu'aux yeux de l'environnement il ne s'agit pas uniquement de protéger les étangs, mais l'ensemble de la zone humide, et que ceci paraît incompatible avec le passage d'une autoroute à deux fois deux voies.

C'est la raison pour laquelle les deux services, DDE et DIREN, confirment qu'une décision inter-ministérielle a été prise récemment, consistant à abandonner le tracé par les zones humides et à décider le non raccordement des deux autoroutes A55 et A56. Ce non raccordement devrait être accompagné de mesures incitatives pour décourager le trafic de transit d'emprunter cet itinéraire, mais ces mesures ne sont pas encore calibrées<sup>9</sup>.

Tout en reconnaissant qu'il ne faut pas, comme l'ont déclaré le DDE et le représentant de la Direction Régionale de l'Environnement, multiplier aujourd'hui les infrastructures et « mailler » systématiquement le réseau, on est obligé de constater que le public n'arrive pas intuitivement à croire que le non raccordement des autoroutes va diminuer significativement le trafic. Il est donc fortement réaffirmé par tous qu'un raccordement est indispensable. Et ce raccordement, aux yeux de la population, ne peut se faire que par le tracé à travers les zones humides pour les raisons qui ont été dites.

Ce débat se conclut donc sur le constat qu'un problème est posé, celui de l'éventuelle remise en cause des récentes décisions inter-ministérielles, question à laquelle le DDE ne peut bien entendu répondre. Mais le public réclame que dans son compte rendu, le Président fasse état de la demande forte des populations de reconsidérer cette décision.

Au passage, il faut remarquer que le chantage à la non réalisation de la déviation de Port de Bouc n'a pas été utilisé. Alors que dans le passé, comme certains le rappellent, chacune des communes, et pas seulement Fos-sur-mer et Port de Bouc, ont « joué pour elles-mêmes », il a été fréquemment redit qu'aujourd'hui existe un front uni pour réclamer à la fois le

---

<sup>9</sup> Le public devait faire remarquer par la suite que pour le moment, à la hauteur de l'Y entre A7 et A55, Montpellier est fléché par A55, donc traversant Port de Bouc et Fos-sur-mer.

contournement de Port de Bouc, dans les délais qui ont été prévus, le raccordement des deux autoroutes et le contournement de Fos-sur-mer.

# « TRANSPORTS FLUVIAUX, FERROVIAIRES ET ROUTIERS » MIRAMAS, LE 2 JUIN 2004

Cette séance a été introduite par M. Claude Leroi à partir des deux questions qui avaient été posées par le public lors des auditions :

Tout d'abord, peut-on considérer réaliste et atteignable l'objectif indiqué par le Port Autonome de Marseille-Fos d'un enlèvement par le fleuve et le fer de 40 % des conteneurs arrivant ou partant par le terminal de Fos ? Et ensuite, si c'est le cas, peut-on aller plus loin ? Il est incontestable que ces deux questions traduisent le souci du public d'aller le plus loin possible vers la réduction des suppléments de trafic de poids lourds dans la zone. Monsieur Leroi indique en outre que, aussi bien pour le palier des 40 %, que *a fortiori*, pour aller plus loin, les conditions générales sont bien connues : fiabilité, rapidité, compétitivité. Le transport fluvial et le transport ferroviaire sont-ils capables sur ces trois paramètres de concurrencer victorieusement le transport routier, tout au moins pour ce qui concerne le transport combiné maritime ?

Ont répondu à l'invitation de Monsieur Leroi, pour éclairer le public sur ces questions le président de Voies Navigables de France (VNF), l'adjoint au directeur du fret de la SNCF, le responsable régional de Réseau Ferré de France (RFF), le président de l'Observatoire Régional des Transports de PACA et le président de la 4<sup>ème</sup> section du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Cela confirme, comme c'était déjà le cas à Port-Saint-Louis-du-Rhône, que le débat se déplace du projet lui-même vers son hinterland. Le dessin schématique proposé par le premier interpellateur, Monsieur Jean-Pierre Estela, fut particulièrement parlant de ce point de vue : un triangle dont l'extrême pointe représente le projet et dont tout le reste constitue le problème.

Les interpellations de Monsieur le maire de Miramas, de Monsieur Estela du M.N.L.E – PACA et de Monsieur Claude Jullien, intervenant particulier dès la première séance de Fos-sur-mer sur la question du réalisme du plan fret de la SNCF, ont permis, en reprenant et organisant tout ce qui avait été déjà dit par le public sur cette question, de constituer une base remarquablement complète pour le débat. On lira avec intérêt le texte intégral de ces deux interventions dans la sténotypie des débats annexée au présent compte rendu. Nous reprendrons ici les points qui ont donné lieu à débat entre la salle et les interpellateurs d'un côté et la tribune, composée comme il vient d'être dit, de l'autre.

- **Le transport ferroviaire**

La difficulté du sujet a rendu l'exercice relativement long : le transport ferroviaire a occupé la majeure partie du temps de la séance.

Le Port Autonome a d'abord expliqué comment ont été battis les objectifs de 30 % pour le ferroviaire et de 10 % pour le fluvial. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une prévision, mais il ne s'agit pas non plus d'un objectif issu de sa seule volonté. Il s'agit d'un chiffre qui

est confronté à ce qui se passe ailleurs et qui est appuyé sur le raisonnement suivant : à l'heure actuelle, le Port de Marseille-Fos détient une part de marché d'environ 80 % sur tous les conteneurs à destination de la région PACA et des régions limitrophes, c'est-à-dire de ce que nous appellerons son hinterland proche. Il paraît raisonnable de considérer que Fos2XL ne pourra pas augmenter cette part de marché. C'est donc essentiellement sur les destinations à longues distances, sur l'hinterland éloigné, que l'accroissement de trafic peut s'opérer. Or, à ces distances, la massification des transports est possible ; l'expérience actuelle le montre, puisqu'il part 7 trains complets par jour. Il n'est pas déraisonnable de penser que les conteneurs pour ces destinations qui viendront en supplément partiront également par train complet. C'est ce raisonnement qui conduit à l'objectif de 30 % au total.

Sur une demande du public, clients du Port Autonome ainsi qu'opérateurs ayant remporté la concession du nouveau terminal confirment le raisonnement du Port Autonome. Bien entendu, une restriction est apportée : la qualité du service, c'est-à-dire comme l'a rappelé Monsieur Leroi en introduction la fiabilité, la rapidité et la compétitivité, devront rester ce qu'elles sont au moins et plutôt s'améliorer si l'on ne veut pas voir, y compris à ces distances, le camion reprendre des parts de marché.

Pas complètement rassuré par ces affirmations, le public demande ce qu'il convient donc de faire pour assurer la réalisation de cet objectif et, mieux encore, pour le dépasser ?

Et c'est alors que, sur la base de l'analyse effectuée par Monsieur Estela, sont passés progressivement en revue tous les leviers d'action imaginables.

- Les infrastructures.

L'image du triangle dont la pointe est constituée par le projet et la base l'ensemble de l'hinterland du port est particulièrement adaptée au suivi de ce débat. Localement, RFF considère qu'il n'y a aucun problème pour écouler une part de trafic de 30 %. Certes, à l'intérieur de la zone industrielle de Fos, le trafic s'opère sur la plus grande longueur en voie unique, mais cette dernière doit suffire amplement à l'écoulement de ce trafic. Même s'il devait aller au-delà des 30 %, cela avant d'envisager le doublement de la voie, des mesures d'exploitation devraient permettre de répondre.

Toujours dans l'enceinte du port, une critique porte sur le fait que les voies ferrées n'arrivent pas bord à quai, obligeant ainsi à un brouettage très coûteux, critique de même nature que celle faite au sujet du fluvial.

Sur le trafic régional, la question est de savoir si l'on peut combiner l'énorme effort des transports régionaux de personnes que la Région veut obtenir, et l'accroissement de trafic marchandise en conséquence de Fos2XL. L'intervention du délégué aux transports fluviaux et maritimes du Conseil Régional est particulièrement insistante sur ce point<sup>10</sup>. Les difficultés éprouvées à l'heure actuelle pour obtenir de la SNCF la mise en place des lignes TER souhaitées par le Conseil Régional témoignent de son point de vue de l'insuffisance des capacités et laisse présager des difficultés encore plus grandes lorsque Fos2XL atteindra son maximum.

---

<sup>10</sup> Le président de la Région devait par la suite intervenir lui-même en demandant par lettre à la CPDP de diligenter une expertise indépendante sur le sujet. Cette lettre étant parvenue après la clôture du débat, il n'a pas été possible de lui donner de suite dans ce cadre. On trouvera en annexe ce courrier ainsi que la réponse de la CPDP, qui suggère au Président une solution de rechange.

RFF considère de la manière la plus affirmative que les capacités actuelles permettront de rendre ces trafics compatibles. Il fait état des recherches actuellement réalisées au sein de RFF pour changer le système de programmation des sillons. En s'inspirant de l'exemple suisse du cadencement généralisé (répartition des divers types de trafic par tranche de deux heures), il est possible d'obtenir, pour tous les types de transport qui coexistent sur une même ligne, des sillons à la fois plus nombreux et mieux répartis dans le temps.

Plus lointains, les problèmes du contournement de Nîmes-Montpellier d'une part et de Lyon de l'autre, sont soulignés. De ce point de vue, les autorités du ministère des transports confirment que ces deux contournements ont été jugés prioritaires par le conseil interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003, ce qui vaut engagement ferme. Cela, combiné à l'existence désormais de trois voies dans la vallée du Rhône, de la liaison Rhin-Rhône et des nouveaux modes de programmation des sillons qui viennent d'être évoqués, assure des capacités suffisantes pour absorber aisément le surcroît de trafic en provenance de Fos, qu'il se situe à hauteur de 30 % ou de 50 %.

S'agissant de la vallée de la Durance et du tunnel du Montgenèvre, le directeur régional de l'équipement rappelle que, pour le moment, l'Etat met la priorité principale sur le Lyon-Turin. Pour cet équipement d'ailleurs, le financement des régions et notamment de PACA, sera sollicité. Même s'il est vrai que le tunnel du Montgenèvre ne représente que 20 % du coût de Lyon-Turin, il lui semble qu'il serait difficile, voire impossible, de financer les deux en même temps. On ne pourra donc parler du Montgenèvre qu'une fois le Lyon-Turin financé et réalisé.

- Les aspects économiques et commerciaux.

Il ne suffit pas d'avoir des infrastructures et des sillons, il faut obtenir que les donneurs d'ordre, ceux qui payent le transport, demandent à ce que ce transport soit effectué par chemin de fer ou acceptent les propositions des professions intermédiaires dans les conditions qu'ils leur ont faites. On retrouve les trois paramètres fondamentaux de la rapidité, de la fiabilité et de la compétitivité. Or, les évolutions à moyen terme et plus encore l'évolution récente du fret SNCF (même en faisant la part d'aléas que plusieurs orateurs ont souligné et qui peuvent laisser penser que les deux précédentes années sont des années qui ne se reproduiront pas) n'autorisent pas beaucoup d'optimisme sur la capacité de la SNCF à satisfaire les trois critères qui viennent d'être énoncés pour porter à 50% la part du ferroviaire.

Le représentant du fret SNCF détaille le plan fret dont la société nationale vient de se doter. L'objectif clair et réaffirmé de ce plan est de faire rentrer l'activité fret SNCF dans le marché, c'est-à-dire de s'attaquer aux trois objectifs qui viennent d'être décrits. A cette fin, l'élément essentiel est celui du choix de la productivité et de la rentabilité. Pour y parvenir, il y a d'abord la sélection des liaisons qui continueront à être assurées et sur lesquelles la société mettra l'essentiel de ses efforts. Le transport combiné maritime est considéré comme un métier majeur à développer dans l'avenir et cela va donc dans le sens des objectifs retenus pour Fos2XL. En outre, du point de vue de la nature de son métier fret, la SNCF considère qu'elle ne peut prétendre couvrir la totalité du champ et qu'elle doit rester dans sa zone de pertinence, c'est-à-dire la traction. C'est la raison pour laquelle elle noue des alliances avec des logisticiens, 12 au total, dont elle se félicite, pour constituer un service global logistique proposé par ces sociétés aux chargeurs. Le représentant de la société nationale rappelle en outre que ceci se place dans la perspective de l'ouverture du marché à terme maintenant très rapproché, ouverture qui met le plan fret SNCF dans une obligation absolue de réussite.

Une controverse naît avec le public sur ce point là, plusieurs intervenants considérant que ces choix ne conduiront pas au succès, voire, qu'ils sont condamnés d'avance. Pour eux, on ne peut parler de compétitivité tant que les coûts externes des modes de transport ne sont pas « internalisés ». De leur point de vue, le transport routier ne supporte pas notamment les coûts environnementaux qu'il provoque. Cela déséquilibre complètement la concurrence et rend totalement inefficaces les efforts déployés par la SNCF pour « rentrer dans le marché ». Le ministère des transports indique que l'objectif d'une meilleure internalisation des coûts externes ne peut être réalisé qu'au plan européen afin d'éviter toute distorsion de concurrence. La France met tous ses efforts pour obtenir de ses partenaires une harmonisation de la TIPP qui permettra par la suite, en l'augmentant, de corriger d'éventuelles insuffisantes internalisations des coûts externes. Il faut remarquer néanmoins que, pour le moment, lorsque qu'on ajoute la TIPP et les péages autoroutiers, la France se situe parmi les pays qui « chargent » le plus le transport routier.

L'autre volet de la controverse concerne le recentrage de la SNCF sur le métier de la traction. M. Jullien fait remarquer que l'ensemble du transport ne se porte pas bien. Mais le transport routier s'est sorti de cette situation défavorable en élargissant le métier du transport à la logistique. En faisant le choix de se restreindre à la prestation de traction, la SNCF se condamne à l'échec. Le représentant de la SNCF répond à cet argument par les partenariats évoqués ci-dessus. La SNCF s'intègre donc dans la loi du marché qui conduit à offrir au client une prestation de service logistique complète, mais elle le fait en s'associant et non pas en essayant de faire elle-même un métier dans lequel d'ailleurs jusqu'à présent ses essais n'ont pas été concluants. Les contradicteurs ne partent pas convaincus.

- Les dessertes régionales.

Tout ce qui précède concerne la longue distance et il semble se dégager un consensus sur le fait que le transport combiné maritime des conteneurs ne peut concurrencer le camion qu'à partir de 500/700 km. Pour autant, le public ne s'estime pas satisfait par ce consensus et souhaite vivement à travers plusieurs interventions, répétées d'ailleurs et affinées de séance en séance, que soit examinée d'une manière approfondie la possibilité de créer un réseau de navette régionale entre le terminal de Fos et les plates-formes logistiques bien réparties sur l'hinterland, de manière à dégager la zone proche du trafic de camions. Le public insiste pour dire qu'à l'exemple des transports de voyageurs, si ce système n'est pas complètement viable économiquement, il pourrait très bien bénéficier des finances publiques, puisqu'il répond à une préoccupation majeure des citoyens.

Le Port Autonome répond, à partir de l'exemple de la navette entre les terminaux de Fos et Mourpiane, qui fonctionne très bien dans le cadre économique existant. Mais le terminal de Mourpiane n'est pas nécessairement bien placé pour être un point d'éclatement des conteneurs vers le reste de la région PACA. Sur la base de cet exemple, le Port Autonome considère qu'il vaut la peine aujourd'hui d'entreprendre une étude d'ensemble pour voir d'abord comment il serait possible de développer des navettes entre le terminal de Fos et les plates-formes logistiques existantes (par exemple Clésud, Saint-Martin-de-Crau, d'autres encore) et ensuite, peut-être à partir du résultat de ces études, de voir si la création d'autres plates-formes placées différemment permettraient de rendre le système rentable. Par exemple une navette entre Fos et Avignon pourrait s'avérer aujourd'hui intéressante.

L'auteur de cette suggestion précise que, dans son idée, ces plates-formes sont des « hubs » qui seraient destinés à regrouper des conteneurs venant en partie de Fos, en partie d'ailleurs, pour la constitution de trains complets à des distances plus lointaines.

## • Le transport fluvial

Le débat sur ce point a été dominé par l'intervention particulièrement claire et forte du président de Voies Navigables de France. Pour lui, l'objectif de 10 % pour le fluvial est insuffisant : il faut le placer au niveau de 20%. Il s'appuie pour cela :

- D'abord sur l'évolution récente des trafics, bien reprise dans le rapport initial du Port Autonome, mais qu'il complète par les chiffres de VNF.

- Ensuite sur la réalisation du terminal de Pagny sur la Saône qui doit donner une facilité supplémentaire pour la combinaison du transport fluvial avec le transport routier vers l'Est et le Nord de la France.

Le Port Autonome de Marseille reconnaît que la plate-forme de Pagny, qui est pour lui un élément nouveau, permet certainement de pousser à la hausse l'objectif qu'il s'était donné.

Mais le président de Voies Navigables de France souligne que, pour autant, la conception même du terminal fluvial telle qu'elle apparaît dans les schémas réalisés par le Port Autonome de Marseille est insuffisante. Dans les ports du Nord, il n'existe pas de terminal fluvial spécifique. A Rotterdam, navires de haute mer et péniches se côtoient sur les mêmes plans d'eau. Cela permet le transbordement direct des conteneurs des uns aux autres. Le dispositif tel qu'il est prévu aujourd'hui sur les dessins du Port supposera un « brouettage » entre le port à quai et la péniche, « brouettage » qui renchérisse le transport d'une manière inutile et qui, peut-être, pénalisera sa compétitivité. Il demande donc que le transbordement direct soit envisagé comme la règle, et non pas comme l'exception au port de Fos.

Le Port Autonome donne acte de cette conception et déclare qu'il offre des « contrats de fenêtres » qui permettent aux opérateurs qui le désirent de réaliser des transbordements directs. Il faut bien dire, néanmoins, que l'on ne comprend pas bien si ces contrats font du transbordement quelque chose d'exceptionnel ou l'installent dans la routine commune.

Le débat a ensuite porté sur le cabotage maritime, plusieurs intervenants ayant demandé pourquoi la solution du transbordement sur navire pour aller vers Barcelone ou Gène n'était pas envisagée.

Il a d'abord été fait état par plusieurs interlocuteurs de la table ronde et par le Directeur régional de l'équipement des difficultés générales du cabotage. Pour le moment, les essais qui ont été réalisés avec des aides de l'Etat ne sont pas encore concluants, tout au moins sur l'arc méditerranéen. Un autre orateur souligne également que ce cabotage ne peut se concevoir, du côté de l'Espagne, qu'avec des destinations industrielles sur les ports eux-mêmes. Car l'Espagne est un pays dont l'altitude moyenne est très élevée et tout transbordement destiné à l'intérieur suppose un transport par camion et donc une rupture de charge supplémentaire dans un transport qui est en tout état de cause, compte tenu du relief, déjà très coûteux.

Compte tenu de ces arguments, le Port Autonome déclare que pour le moment il n'est pas dans ses objectifs de pousser la promotion commerciale de la fonction « hub », puisque c'est de cela qu'il s'agit, au terminal Fos2XL. La priorité est sur l'extension de son hinterland ; il lui semble qu'il y a là, comme cela a été maintes fois répété, des objectifs atteignables qui peuvent peut-être même être poussés plus loin ; et ce serait se disperser sur un objectif qui n'a pour le moment pas prouvé son réalisme que de viser en même temps le développement de la

fonction « hub ». Mais bien entendu cette hypothèse n'est absolument pas exclue ; d'ailleurs elle est mentionnée dans le rapport introductif, mais elle viendra ensuite.

- **Retour sur l'objectif de renversement des proportions camion/train+fleuve**

Même si les réponses données à Miramas n'ont pas donné d'espoir de réalisation proche au public, compte tenu de l'insistance du public, il faut prendre en considération cet objectif de 80 % des transports de conteneurs par le fer et le fleuve et de 20 % par les camions. D'ailleurs, formulé autrement, c'est ce que demande de s'assigner le groupe Verts ouest étang de Berre dans sa contribution. Un problème reste donc posé.

Un élément nouveau va survenir : l'ouverture à la concurrence, comme les représentants de la SNCF l'ont souligné. La stratégie de la société nationale est construite dans cette perspective. Nous avons donc peut-être été à Miramas dans une situation intermédiaire peu favorable aux initiatives hardies : en attente de l'ouverture, la SNCF se recentre et les nouveaux entrants ne se manifestent pas encore ; rappelons donc, fortement affirmé, l'objectif du public.

Mais sans attendre il faut au moins faire sur le port tout ce qui est possible pour favoriser train et péniche : supprimer le « brouettage ». Répétons le puisque cela a été maintes fois répété.

- **Les transports de voyageurs**

La question posée à Port-Saint-Louis-du-Rhône de la remise en service de la gare de Port-Saint-Louis ainsi que la ligne Port-Saint-Louis/Distriport/Marseille, est posée à nouveau très fortement par le public.

Le Conseil Régional indique qu'il n'est pas du tout opposé à la réouverture de lignes qui ont été fermées récemment. Il prend à témoin la réouverture, entre autres, de Grasse-Cannes-la-Bocca qui est en cours de réalisation. Pour autant, la réouverture de la ligne de Port-Saint-Louis-du-Rhône n'a jusqu'ici pas été étudiée et il déclare qu'il est disposé à reprendre cette étude.

Le Port Autonome de Marseille précise qu'il a de son côté entrepris une telle étude, qu'elle sera livrée dans les prochains mois et que, sur cette base, la discussion de la réouverture de cette ligne pourra en effet être reprise.

Le public considère en effet, qu'aujourd'hui, pratiquement tous salariés du Port Autonome ne peuvent venir qu'en voiture sur le lieu de leur travail. La création de 400 emplois directs du fait du nouveau terminal ne peut que provoquer 400 voitures de plus à chaque heure de pointe. La déserte ferroviaire de ce lieu de travail à partir des zones d'habitat environnantes et notamment de Martigues, Port de Bouc, Fos-sur-mer est essentielle pour diminuer le trafic des véhicules légers sur les routes. Cette diminution va également dans le sens de la sécurité, puisque beaucoup des problèmes proviennent du mélange des deux types de trafic particulièrement incompatibles entre eux.

# « DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE »

## PORT DE BOUC, LE 8 JUIN 2004

Cette séance consacrée au développement économique et à l'emploi est ouverte par le maire de Port de Bouc. Après avoir rappelé, ce qu'il n'avait pas pu faire lui-même le 1<sup>er</sup> juin, étant retenu à l'Assemblée Nationale, l'urgence de la réalisation du contournement autoroutier de sa ville, dans le respect de la programmation enfin obtenue et confirmée par le Directeur départemental de l'équipement à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le maire explicite les questions que pose le projet 2XL au regard de l'emploi.

Celles-ci sont au nombre de trois :

- Tout d'abord la prévision de 4 000 emplois dans la logistique est-elle crédible ? Le maire insiste tout particulièrement pour que ne soit pas reproduite la « catastrophe » des années 70 – 80, au cours desquelles une prévision déraisonnablement optimiste a conduit à des programmations, notamment de logements sociaux, qui se sont révélées pléthoriques et ont aggravé des finances locales qui n'avaient pas besoin de cela. Il est de toute première nécessité de s'assurer que l'on ne recommence pas et donc que ce chiffre soit crédible.
- Ensuite, il faut savoir de quels types d'emplois il s'agit et comment leur accès peut être rendu plus aisé aux jeunes de la région. Ces nouveaux emplois viendront-ils compléter l'éventail offert aujourd'hui ? Les jeunes auront-ils des informations privilégiées et des formations adéquates ?
- Enfin, le maire insiste avec force sur la nécessité de traiter l'urbanisation induite par ces développements selon une démarche exactement opposée à celle des années 70. A l'époque tout, absolument tout, a procédé du haut vers le bas, de l'initiative centrale vers sa projection territoriale. En matière d'urbanisation, c'est la ville nouvelle qui a été le relais de transmission. Port de Bouc s'est opposé à cette démarche et le ferait aujourd'hui plus que jamais : il faut partir des villes existantes, de leurs projets, de leurs potentialités de toute nature et construire un projet territorial, et non l'inverse. Le territoire pertinent est celui qui vient d'être arrêté pour le SCOT. Les communes doivent d'urgence mettre en chantier ce projet sous peine de se voir imposer par les événements des équipements et des urbanisations qui viendront aggraver une situation qui n'est déjà pas bonne. En outre, comme ses collègues de Fos-sur-mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, il souligne que les communes de ce périmètre sont soit pauvres soit très pauvres, et qu'elles ne pourront supporter à elles seules le poids financier d'une urbanisation de qualité.

Ainsi introduite, la séance a consisté à aborder chacun de ces blocs de questions, en faisant intervenir le Port Autonome de Marseille-Fos, les experts invités et le public.

- **Crédibilité de la prévision du Port Autonome**

Cette prévision est basée sur des ratios estimés sur l'observation de ce qui se passe à Mourepiane depuis plusieurs années, à partir de Fos-Graveleau et de ses conséquences sur Clésud et sur Saint-Martin-de-Crau, et confrontés aux ratios nationaux et internationaux. Aussi, en annonçant 4 000 emplois dans la logistique, le Port a le sentiment de faire une estimation prudente.

Monsieur Jacques Colin, directeur du laboratoire des transports et de la logistique de l'université d'Aix-Marseille, témoigne de son sentiment en précisant qu'il n'a effectué aucune étude particulière sur le cas de Fos2XL, mais qu'une trentaine d'années de travail sur la logistique lui donnent quelques repères. Cela l'amène à considérer la prévision du Port comme réaliste. Outre la position stratégique remarquable de Marseille-Fos dans les échanges entre l'Europe et les trois continents, Asie, Afrique, Amérique (l'entrée par la Méditerranée qui maximise le transport maritime, le moins cher), son argumentation s'appuie sur les statistiques annuelles de superficies d'entrepôts réalisées en France et sur le ratio entre superficie et nombre d'emplois.

Il ajoute qu'un effet multiplicateur dû à la spécialisation de Ouest étang de Berre dans les activités logistiques n'est pas impossible, conforté en cela par le représentant de l'AFT qui fait état d'observations allant dans ce sens en d'autres parties du territoire national.

Au total, Monsieur Colin ne serait pas étonné qu'il s'agisse de 8 000 emplois et non de 4 000. Mais, à une question du public, il répond qu'effectivement ces 8 000 emplois ne se localiseront pas forcément dans le pourtour du terminal. Cela sera fonction de l'attraction dont cette zone pourra faire preuve. Elle a un atout: l'espace. Mais les discussions suivantes montrent aussi sa faiblesse, dont le Port Autonome est bien conscient et sur laquelle il insiste, à savoir une animation urbaine insuffisante, un rapport ville-port quasi inexistant.

D'autres objections sont soulevées, qui montrent combien le public se méfie désormais de ce genre d'annonce.

Il est ainsi précisé par le représentant de l'Observatoire régional des métiers qu'il ne paraît pas vraisemblable que, sur la zone, ces développements se fassent en compensation de fermetures d'emplois industriels. Ce sera un supplément.

Au plan national, il en va autrement. Il est certain (J. Colin) que l'efficacité toujours plus grande des transports facilite les délocalisations. Mais d'une part il faut bien voir que le raisonnement doit se faire aujourd'hui au niveau européen : ce qui n'entrerait pas par Fos aurait l'embarras du choix pour entrer par Gènes, Barcelone, Anvers ou Rotterdam. D'autre part, il n'est pas exclu, le flux à l'import étant beaucoup plus élevé qu'à l'export, que des taux de fret très attractifs sur des conteneurs « retour » suscitent des initiatives à l'export. Le représentant de l'AFT fait état d'une évolution de ce type autour de Saint Nazaire.

Enfin, à la demande du public, le Port Autonome de Marseille cite nominativement les grandes entreprises de logistique qui ont pris ou vont prendre des positions sur le terminal et sur Distriport. Ces réponses précises et argumentées font écho à l'analyse de J. Colin : c'est par les décisions des grands groupes de logistique que se confirment la création et le développement des plates-formes logistiques. Leur effet d'entraînement est sans exception.

- **L'écart entre l'offre et la demande d'emploi**

Si la crédibilité de la prévision quantitative globale semble confortée par les échanges précédents, il n'en va pas de même du fait que cet apport parvienne à réduire le taux de chômage de la zone, structurellement plus élevé que dans le reste de PACA.

De fait, cette situation selon l'Observatoire régional des métiers, n'est pas due à une insuffisance d'offre globale, mais à un déséquilibre offre/demande au niveau de l'emploi féminin, dont les demandes se sont accrues fortement dans les années récentes, et de l'emploi des jeunes, lui aussi soumis à un surcroît de demande dû à la conjoncture démographique.

Les emplois dans la logistique peuvent-ils réduire cet écart ? Ont-ils une attractivité suffisante, notamment financière ? Les formations sont-elles en place, qui les paye ? Telles sont quelques-unes des nombreuses interrogations du public.

Les réponses, notamment de l'AFT et du représentant syndical invité par la commission, montrent que nombre de moyens existent mais que, pour autant, aucun ne répond à lui seul au besoin fondamental, celui de faciliter l'accès à des emplois dont la visibilité n'est pas suffisante. Une action de mise en synergie est nécessaire : c'est ce que démontre une étude faite par l'EPAREB à propos de Clesud, et qui a donné lieu à des propositions appliquées d'ailleurs à l'occasion de la création de la plate-forme logistique de Dourges dans le Nord.

« L'articulation des différents systèmes d'acteurs oeuvrant dans ce champ (développement économique, emploi, formation, insertion) et la construction des interfaces nécessaires entre puissance publique et acteurs économiques sont l'objectif de la démarche... »

Le rôle de l'aménageur ne peut dans ces conditions se limiter à la réalisation des infrastructures physiques que sont les plates-formes, mais il doit se préoccuper également des conditions « immatérielles » du développement des entreprises attendues et, dans cette perspective, être l'artisan des interfaces nécessaires entre acteurs économiques, puissance publique et territoire, dans une démarche transversale à plusieurs dimensions : aménagement du territoire, développement économique, emploi/formation/insertion ».

Dans sa prise de position remise en vue de la séance de clôture, le groupe Verts ouest étang de Berre fait part de ses craintes que les emplois créés ne combleront pas l'écart constaté entre offre et demande. Il déclare même que, en provoquant un appel de population, cette création d'emplois pourrait se solder par un accroissement du chômage. Il est permis de penser que c'est un argument supplémentaire pour le type d'action évoqué ci-dessus.

- **Un témoignage d'expert pour une approche sensible de l'urbanisation, le projet urbain, et les réactions qu'il provoque**

La troisième séquence de la réunion a été consacrée aux problèmes d'aménagement. La grande échelle, celle du territoire, avait auparavant fait l'objet de la forte demande du maire, manifestement approuvée par toute l'assistance. Aussi, c'est principalement sur la petite échelle, celle du sensible, qu'a été placé le débat : comment traiter l'urbanisation à venir pour créer un cadre de vie attractif, comment créer de la ville, de l'urbanité, capable de soutenir l'activité portuaire proprement dite et de l'amplifier.

Cette échelle a toute sa place y compris dans un débat sur le développement économique, car le PAM l'a écrit et dit, les analyses sur la nature des emplois dans la logistique, leur évolution possible annoncée au fur et à mesure que se crée un pôle logistique diversifié (J Colin,

Observatoire régional des métiers, AFT), tout a souligné le fait qu'une ambiance urbaine réussie n'est pas seulement nécessaire pour le bien vivre des habitants ; elle conditionne aussi la transformation du projet 2XL d'un coup isolé en jalon d'une évolution d'ensemble. Et elle seule, ont dit les experts, peut apporter, au-delà des aspects quantitatifs, une correction qualitative du marché de l'emploi. Or, on ne peut ainsi parler du sensible qu'à une échelle plus restreinte que celle du projet de territoire.

- Le témoignage.

C'est sur ces prémisses qu'une analyse des « heurs et malheurs de l'aménagement des communes limitrophes de la ZIF, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-mer, Port de Bouc », a été exposée par un expert invité par la CPDP<sup>11</sup>. Ayant complété ses connaissances par des visites sur le terrain, et appuyé son exposé sur un ensemble de photos et de plans documentés, il a parlé au public de son pays, et c'est peut-être pour cela qu'il a recueilli des applaudissements, comme M. Kabouche à Arles. Il a recherché dans l'histoire l'esprit des lieux avant la ZIF, a montré comment le parachutage de cette ZIF l'a ignoré, au point d'imaginer que les zones limitrophes pourraient être interdites à la construction malgré le nombre d'emplois créés dans la zone elle-même, voire peut-être que la fréquentation des plages tomberait en désuétude et qu'ainsi place nette serait laissée à la zone industrielle.

La démarche des années 70 ainsi rappelée, incriminée auparavant par le maire de Port de Bouc avec dureté et lors d'une autre séance par celui de Fos-sur-mer avec la même fermeté, pourrait bien aux yeux de la commission, expliquer amplement à elle seule les réactions enregistrées aujourd'hui : l'impression de "grignotage" continu de la ville par le port, le sentiment que la ZIF est d'intérêt supérieur et que les populations ne doivent que se plier à ses exigences, et l'opposition, voire la colère, que cela déclenche.

L'EPAREB et ses plans divers n'ont pas inversé ce processus : l'aire Fos/Port de Bouc, entre la pétrochimie de Lavéra et la sidérurgie de la SOLLAC, est restée comme oubliée de ses urbanistes. Mais René Borruy note qu'un état d'esprit nouveau règne au PAM qui rend possibles des choses qui ne l'étaient pas. Il en prend à témoin la comparaison entre les schémas des années 70 et ceux d'aujourd'hui. Il le note également dans le rapport sur Fos2XL, on est aujourd'hui en présence d'une prise de conscience de la solidarité port-territoire. Il faut en profiter.

D'autant plus que pour René Borruy la coexistence de la ZIF et des villes n'est pas du tout impossible. Il note à ce propos que personne ne trouve "laid" les établissements industriels, que des aménagements locaux, photographiés dans la zone, montrent comment on peut traiter le contact ville-industrie et qu'enfin des processus sont en cours pour traiter globalement le problème : c'est le cas, à titre d'exemple, de la convention signée entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et le PAM.

Il reste alors à détecter les lieux de projet qui permettraient, à l'intérieur du schéma de cohérence d'ensemble, de marquer sur le terrain, de manière sensible et symbolique le renversement du cours des choses.

Le mot d'ordre qui doit inspirer la démarche selon l'expert, suite à l'analyse historique : réouvrir sur la mer les communautés riveraines du golfe et traiter leur interface

---

<sup>11</sup> M. René Borruy, professeur à l'école d'architecture de Lumigny, auteur d'un travail historique approfondi sur la Ville Nouvelle de l'étang de Berre.

avec le paysage industriel. Tout passe à Port de Bouc par le contournement autoroutier, qui permet de recomposer la ville. A la suite, le raccordement avec l'A55 est impératif et il doit se faire le long de la voie ferrée. Se dégagent alors des lieux de projets qui concrétisent remarquablement cette situation de bouches ou de débouchés sur la mer de ces villes : les bords du canal de l'étang de Berre à la mer à Port de Bouc, la zone littorale de Port de Bouc à Fos jusqu'aux limites du port.

- Réactions en séance.

La cohérence de ce propos avec les interventions entendues à Arles sur l'aménagement et à Port-Saint-Louis-du-Rhône sur la remise en cause des décisions routières, notamment de la part des Fosséens et de leurs élus, est évidente. La proximité et la complémentarité d'échelle avec aussi bien l'analyse que la proposition du maire de Port de Bouc ne l'est pas moins.

Un intervenant pense d'ailleurs, peut-être à partir de propos entendus hors réunions, que de tels projets sont susceptibles et seuls susceptibles d'ailleurs, de convaincre l'Etat de remettre en question la décision récente de ne pas procéder au raccordement A55 – A56 et de faire déboucher le contournement de Port de Bouc à Fos-sur-mer sur le littoral et juste après avoir traversé l'usine Lafarge.

La déclaration du PAM soulignant qu'il est prêt à envisager des rétrocessions de terrains aux communes, celle de l'Etablissement Public Foncier Régional, décrivant son intervention autour du projet ITER<sup>12</sup> et proposant un parallèle tout à fait convaincant, donnent à l'ensemble une crédibilité opérationnelle certaine.

Alors est posée une question gardée pour la fin : qui financera ? Cette question venait pour la deuxième fois et sera encore posée lors de la séance d'Istres. Le PAM fait état pour sa part de l'apport que constituent les rentrées fiscales provoquées par le développement de la ZIF. Avec beaucoup de précaution, parce que l'estimation demande à être confirmée, et suite à la demande qui lui avait été faite lors de la première séance, le PAM estime entre 6 et 9 millions d'euros par an le supplément de recettes des communes généré par Fos2XL.

- Et réactions différées.

Mais cet exposé a aussi créé des réactions différées. D'abord par la publication d'un cahier d'acteur par l'association « MCTB - Golfe de Fos Environnement », confirmant la position prise par son président au fil des séances : raccordement A55/A56, tracé par les zones humides, aménagement du littoral ainsi débarrassé du lourd trafic qui l'obère aujourd'hui, unification des quartiers de la ville de Fos-sur-mer.

Ensuite par l'intervention lors de la séance de clôture de Monsieur Moutet, président de l'« association pour la défense et la protection du littoral et du Golfe de Fos », car il est possible que sa diatribe ait été provoquée par l'exposé de René Borruey à Port de Bouc, puisque cet intervenant était parti à ce moment là.

Cet exposé a eu en effet lui même quelques « heurs et malheurs » puisque, tout en ayant eu l'heur d'aider le public à comprendre la personnalité de son territoire et d'aller dans son sens en ce qui concerne les tracés routiers, il a eu le malheur de citer la loi permettant de déplacer

---

<sup>12</sup> ITER : *International Thermonuclear Experimental Reactor*, projet d'implantation d'un réacteur thermonucléaire expérimental sur le site de Cadarache, en Provence.

des bâtiments situés dans des zones dangereuses et d'évoquer l'idée de réaliser un parc urbain sur l'autre rive de l'étang de l'Estomac. Ce qu'une association de Fos a interprété comme une invitation à quitter ses maisons et couvrir les collines d'immeubles. Est-ce à cela qu'ils ont répondu en brandissant à Fos-sur-mer lors de la séance de clôture, une banderole « vivre et mourir à Fos » ? ou était-ce leurs tee-shirts frappés d'un « non à l'incinéra-tueur » qui disaient leur message ?

Cela n'a toutefois pas empêché, toujours lors de la séance de clôture, un nouvel exposé à partir de diapositives sur le cahier d'acteur évoqué ci-dessus.

- **La mise au point de la Commission sur les limites de ce qu'elle retient**

Comme nous l'avons déjà souligné, il y a eu un certain parallélisme entre les débats déclenchés par les exposés d'expert en Arles et à Port de Bouc. Les réactions que l'on vient de détailler paraissent dire pourquoi : ces exposés ont touché à l'identité territoriale que la population et certainement celle de Fos-sur-mer plus que toute autre, se reconnaît. Ou plutôt à l'identité que celle-ci se cherche : d'où peut-être les divergences.

En supposant que c'est bien ce sujet qui a au moins pour partie déclenché la très vive diatribe entendue lors de la séance de clôture, la Commission Particulière responsable d'avoir invité l'expert, mais pas de ce qu'il a dit, désire dans ce compte rendu faire la mise au point suivante :

- Le débat montre d'abord qu'il y a un besoin de symboliser à nouveau par l'inscription sur le sol de réalisations de qualité, une identité qui est aujourd'hui bafouée et « grignotée » ( « dévorée » ?), par la zone industrielle. L'amputation de la plage du Cavaou, si elle devait se faire en l'état des projets, en est le symbole (la bouchée de trop !).

- Cette identité peut se reconstruire et doit se reconstruire et c'est là que l'intervention a été vraisemblablement appréciée, sur la base de ce qui a toujours été le génie de ces lieux, leur caractère de débouché sur la mer dans l'ampleur et la liberté.

- Il paraît faire l'unanimité qu'un raccordement des autoroutes A55 et A56 par les zones humides, dont le tracé précis reste à trouver et qui n'est pas nécessairement celui suggéré par l'expert, libère une zone à cheval sur Port de Bouc et Fos-sur-mer et en prolongement de la reconquête de son boulevard urbain par Port de Bouc. Cette zone présente un potentiel urbain remarquable. Un projet urbain là, à cette échelle, réalisant une continuité urbaine entre Fos-sur-mer et Port de Bouc, comporte une force symbolique qui ne peut échapper à personne.

La Commission Particulière s'en tient là : sur cette base, beaucoup de projets extrêmement différents sont imaginables, tant la situation ainsi dégagée est riche de potentialités. Ce qu'en a dit l'expert ne représente qu'une hypothèse parmi beaucoup d'autres qui n'avait pas à être débattue en elle-même, parce qu'elle n'était pas dite pour être discutée mais pour illustrer une potentialité. La Commission ne prend pas en compte son détail.

Donc, ce que la CPDP retient de ce débat est le caractère stratégique de cette zone et donc de la décision qui sera maintenue ou remise en cause à propos du raccordement et de son tracé, et des initiatives que prendront ou pas les municipalités, en liaison avec les intercommunalités, pour exploiter ces potentialités.

## **« PROLONGEMENT DU DEBAT »**

### **ISTRES, LE 17 JUIN 2004**

La réunion publique consacrée aux prolongements du débat public et au dispositif de concertation à mettre en place pour les gérer s'annonçait pleine d'imprévus. Car il faut rappeler la situation qui, lors de la préparation du débat, avait amené à décider d'une telle réunion.

Deux séries de sujets préoccupaient les populations et les municipalités riveraines contre la direction du PAM : celle découlant de la mise en place par le PAM d'un Comité Consultatif du Développement Durable ( CCDD ) en vue de soumettre à la discussion une proposition de schéma à long terme de la ZIP et celle tenant à deux projets concrets et quasi imminents : un terminal méthanier sur l'extrémité de la plage du Cavaou et un incinérateur, voire deux pour certains, pour la ville de Marseille. La conjonction de ces projets dressait toutes les populations contre le PAM, même si sur la première quelques nuances s'étaient exprimées : le fond et la forme et peut-être encore plus celle-ci que celui là, faisaient réagir. Et c'est de forme de concertation que l'on devait parler à Istres, puisque le débat public sur Fos 2XL ne pouvait, au terme de la loi, porter sur le fond des autres sujets.

- **Du 11 mai au 17 juin, ce qui a changé dans la question du prolongement**

Plusieurs faits émergents du débat public ont néanmoins contribué à changer les termes dans lesquels se présentait la question.

- Tout d'abord la position générale favorable maintes fois réaffirmée par les intervenants du public sur le développement de la ZIP et, symétriquement, la franchise et la transparence dont a fait preuve l'équipe projet de Fos2XL tout au long du débat.

- En second lieu, l'apparition tout au long du débat de problèmes localisés à l'extérieur de la ZIP, donc ne dépendant pas juridiquement du PAM, mais sur lesquels la population demande l'appui du PAM ; lequel ne le refuse pas à la condition de trouver des limites dans lesquelles il doit s'exercer (exemple : étude de la réouverture de la ligne voyageurs vers Port-Saint-Louis-du-Rhône).

- Enfin, des clarifications apportées par le PAM au gré de certaines questions, et notamment du statut maintes fois réaffirmé de l'étude Kern, et donc des cartes et plans qu'elle contient (par exemple portant sur la plage du Cavaou ou sur le tracé de la RN 268, points qui avaient tout particulièrement heurté le public parce qu'il avait pu penser qu'on faisait semblant de le consulter sur des décisions déjà prises).

Cette étude qui porte sur l'aménagement à 20 ans de la ZIP, a été diffusée pour servir de support à la discussion. Ainsi que nous l'avons déjà souligné, le Conseil d'administration du PAM ne l'a en rien adoptée, aucun vote (ni même débat approfondi) n'a eu lieu à son sujet.

En outre, au fil de ses interventions, le PAM a bien montré que de toutes les manières le développement de la ZIP ne pouvait plus se faire, faute d'opportunités, sur des industries lourdes et polluantes comme dans les années 70 et qu'il faut maintenant chercher autre chose, citant en exemple l'industrie agroalimentaire qui pourrait avoir besoin d'implantations à quai, et que cette nouvelle cible exige une qualité environnementale irréprochable (air, sol, eau).

Les conditions d'une réunion sereine et constructive étaient réunies dès lors que ces faits, tant pour ce qui concerne les positions de départ, que pour les acquis, étaient rappelés par les interventions initiales : le « résumé des chapitres précédents » par le président, le rejet du CCDD mais la volonté de concertation sur le développement nécessaire de la ZIP par le maire d'Istres, l'attitude d'ouverture, la reconnaissance des thèmes issus du débat comme thèmes à mettre à l'ordre du jour de la concertation à venir par le PAM, l'analyse par le maire de Fos-sur-mer et président du SAN Ouest Provence des responsabilités de l'Etat dans la situation du territoire autour de la ZIP et l'appel à un partenariat avec le PAM pour y remédier, l'annonce faite également par celui-ci que le département s'apprête à lancer un débat, dont la conduite et la forme restent à déterminer, sur la problématique du plan départemental de résorption des déchets, débat qui ne peut manquer de traiter de la problématique de l'incinération, enfin «*last but not least* » l'annonce par le PAM qu'il renonçait formellement au CCDD mais souhaitait encore plus qu'avant construire avec tous les partenaires une concertation qui obéisse aux énoncés de Jean-Stéphane Devisse et Philippe Essig, dont il va être rendu compte ci-dessous.

Mais auparavant, il faut néanmoins souligner quelques notes discordantes, qui peuvent laisser penser que le consensus sur le développement de la ZIP ne résisterait pas longtemps à une concertation mal conduite en prolongement du débat. Ainsi des questions jetant un doute sur le soutien de l'Europe, qui pourrait préférer une complémentarité avec les ports espagnols et italiens déjà plus avancés, plutôt que Fos2XL qui apparaît comme voulant les concurrencer ; des questions également sur le soutien<sup>13</sup> de la région à des infrastructures destinées à favoriser des flux internationaux porteurs de nouvelles délocalisations ; une demande claire de moratoire sur tout nouveau projet sur la ZIP en attendant que le point zéro sur la qualité de l'air ait été réalisé, positions d'ailleurs pour la plupart reprises par la prise de position du groupe des Verts à l'Assemblée régionale, communiquée à la commission le jour de la clôture.

Il est peut-être artificiel de rapprocher ces interventions à ce stade. Elles sont néanmoins bien en ligne avec cette phrase entendue à Arles « Fos2XL, un projet de trop » au cours d'une intervention applaudie. Cela est une indication donnée sur l'enjeu du dispositif de prolongement du débat : qu'il apparaisse comme une manière de noyer les problèmes dans des études et des délais s'ajoutant aux délais, et ce qui à Istres n'a été que timide émergence d'une radicalisation latente deviendra colère générale.

---

<sup>13</sup> Cela conduit le Port Autonome à exposer à nouveau le plan de financement prévisionnel de Fos2XL ; sachant que le PAM prendra à sa charge 115 millions d'euros, les financements extérieurs attendus, en millions d'euros, se situent à hauteur de :

- 16,7 de l'Etat,
- 16,7 de l'Europe (FEDER),
- 13,7 de la région PACA,
- 13,7 du département des Bouches-du-Rhône.

La PAM ajoute qu'il est d'ores et déjà en contact avec chacun de ces co-financeurs et que, pour le moment, aucun le lui a fait état de réserves du type de celles qui sont évoquées.

## • Les principes d'une bonne concertation

La remarque précédente ne donne que plus de poids à la formulation des principes et conditions d'une bonne concertation donnée par J.S. Devisse et P. Essig, formellement approuvés par le PAM et bien accueillie et prolongée par les interventions de la salle. On peut dire qu'un cahier des charges du dispositif à mettre en place ressort de cette réunion.

En voici les traits principaux :

- La concertation rassemble toutes les parties concernées. Elles sont symbolisées dans les schémas présentés par J.S. Devisse comme les pétales d'un trèfle à quatre feuilles : les associations de citoyens et socio-professionnelles, les municipalités, le maître d'ouvrage, les administrations.

- Ces parties reconnaissent les cinq principes suivants comme base fondatrice :

- transparence,
- confiance,
- responsabilité,
- esprit de compromis,
- temps limité obligeant à la responsabilité.

- La concertation ne peut être octroyée ; elle ne peut réussir que si elle est co-construite par les parties. On en déduit notamment qu'il doit y avoir engagement à respecter la base ci-dessus et à s'y référer pour régler les situations inédites qui pourraient survenir.

- L'agenda devra comporter deux catégories de sujet, dans lesquelles le PAM, occupant la position générale de « maître d'ouvrage », aura en fait des rôles bien différents : en premier lieu, des projets d'ouvrage portuaire ou d'implantation dans la ZIP, comme Fos2XL, ou encore le schéma d'aménagement de cette zone, sujets dans lesquels le PAM occupe effectivement la position de maître d'ouvrage, au sens strict ou dans un sens plus large ; en second lieu, des projets situés en dehors de la ZIP, de natures très variées, allant des routes au ferroviaire en passant par l'accès à l'emploi, la mesure de la qualité de l'air ou encore l'urbanisation, dont la maîtrise d'ouvrage incombe à d'autres (Etat, région, département, communes ou regroupement de communes) et pour lesquels il est demandé que le PAM soit un partenaire, voire un « compère », aidant la communauté locale à obtenir ce qu'elle souhaite, au nom du fait que la ZIP et les projets du Port sont pour une part importante dans l'urgente nécessité de ces équipements.

- Le bon déroulement de la concertation, notamment le respect des principes, dépendra de sa conduite. Elle doit être « non partisane » demande le maire de Port de Bouc, tendue vers le respect et l'équivalence entre les partenaires. Le conducteur devra en outre, compte tenu de la dispersion des responsabilités dans les sujets hors ZIP, notamment de l'implication des administrations de l'Etat, avoir la capacité d'inviter et d'entendre les responsables, ainsi que des experts, comme cela vient de se faire dans le débat public grâce à l'autorité que la CNDP tient de la loi. Est-il possible qu'une instance n'ayant pas cette légitimité, même construite d'un commun accord entre partenaires, bénéficie de la même bonne volonté de tous ? Faut-il voir un appel à une solution prolongeant cette légitimité dans l'intervention d'une personne qui demande « Est-ce que cette concertation ne risque pas de priver le public de débat public ? »

On peut considérer enfin que tout a été dit lorsque plusieurs interventions en viennent à demander : sur quel territoire, comment, où et quand cela commence ? Le président de la CPDP propose une réunion, analogue à celle qui s'est tenue le 17 juin 2004 à 11 heures à Port-de-Bouc et qui avait été annoncée en public, avec les mêmes participants que le 24 Juin à 11 heures et qu'il en soit rendu compte lors de la séance de clôture le même jour à 18 heures à Fos-sur-mer. Cette proposition est acceptée.

- **Enseignements complémentaires**

Aucune réunion de débat public ne se déroule suivant une ligne aussi claire et aussi directe que celle qu'un compte rendu *a posteriori* peut reconstituer. Celle-ci n'y a pas fait d'exception. On peut néanmoins passer sur les questions qui émanaient d'un public, celui d'Istres, qui n'ayant pas assisté aux réunions précédentes, cherchait simplement à mettre son information à niveau. Il y a été répondu de la même manière que dans les autres séances.

D'autres interventions, émanant souvent également des habitants et associations d'Istres d'ailleurs, ont indirectement porté sur les prolongements du débat, donc sur l'agenda de la concertation.

Ce fut le cas d'une question sur le (ou les) incinérateur(s), le maire de Fos-sur-mer, approuvé par le PAM répond qu'il n'y a qu'un seul projet : celui de la ville de Marseille. Mais que ce dernier est envisagé par cette municipalité sous deux formes de réalisation : soit confiée au groupe Suez, soit par elle-même. D'où l'impression fautive qu'il pourrait y avoir deux incinérateurs.

Des photos de l'atmosphère à diverses heures de la journée et dans les diverses directions sont montrées par un intervenant. Elles avaient également été montrées lors de la réunion sur la qualité de l'air le matin. Elles ne peuvent qu'inciter encore plus énergiquement à pousser le programme de mesures entrevu à ce propos lors de cette réunion. Une question sur les laitiers de la sidérurgie utilisés pour faire des radiers, mélangés d'ailleurs par la suite aux mâchefers d'incinérateurs, et la réponse du représentant de WWF indiquant qu'effectivement les eaux de lessivage de ces produits sont chargées en dioxine, montrent une fois de plus combien les impacts de l'activité industrielle et de la circulation automobile sur la santé angoissent chacun, et comme souvent la réponse est compliquée, laissant le public dans l'inquiétude. Comme lors des auditions, la préoccupation des enfants vient donner un retentissement émotionnel à cette inquiétude.

Par ailleurs, après son maire, la population d'Istres marque sa solidarité avec Fos-sur-mer pour conserver cette « magnifique plage du Cavaou ». Le diagnostic d'un expert, « Fos débouché sur la mer » de toute la zone Istres, Saint-Martin-de-Crau, Saint Chamas, Miramas est inscrit dans les comportements (il n'est que de voir la fréquentation de cette plage les jours fériés), tout autant que dans les représentations collectives. Le terminal méthanier apparaît à travers ces interventions, que le public veut bien interrompre à la demande du Président pour rester dans le cadre du débat, comme un de ces projets qui, au-delà de ses impacts fonctionnels, porte atteinte à l'identité des paysages, donc des cultures.

Il est tellement remarquable dans ces conditions que le débat sur Fos2XL se soit déroulé comme il l'a fait, et que, suivant ses élus, la population « ne se soit pas trompée de débat », que cela fait une obligation d'autant impérieuse à l'auteur de ce compte rendu d'affirmer que le terminal méthanier n'est pas accepté ; et que si tout reste en l'état, cela obèrera l'avenir

d'une amertume certaine : celle d'un projet imposé de plus. Le fait qu'il y ait eu une concertation et que Gaz De France ait fait des concessions semble n'y avoir rien fait.

Enfin, jointe aux séances de Fos-sur-mer, de Port-Saint-Louis et de Port de Bouc, cette séance révèle la vue qu'on a de la ZIP depuis le territoire. Celle d'un ensemble d'implantations polluantes que l'Etat a décidé de mettre là parce qu'il y avait de l'espace et peu de gens. Cohérent dans ses intentions, il a au départ édicté des règles d'urbanisme interdisant de venir habiter au contact. Mais peu persévérants, les pouvoirs publics, se passant d'ailleurs les responsabilités de main en main au gré des décentralisations, ont laissé faire<sup>14</sup>.

Les élus et leurs administrés en concluent que c'est à l'Etat de réparer. Ils posent le problème du financement insuffisant de l'Etat dans les domaines de sa responsabilité. Si ce dernier avait accepté le creusement de la darse 1 dans le calcaire de Crau, le terminal méthanier ne serait pas sur le Cavaou. S'il faisait l'A56, les camions ne passeraient plus dans Miramas. De même avec l'A55 et Port de Bouc. Et de même si les coûts externes des camions étaient mieux internalisés, le train serait compétitif. Et enfin si les communes pauvres ou très pauvres étaient mieux aidées, elles pourraient envisager des projets urbains de reconquête de leur image ; à l'exception, remarquable et remarquée, de certaines d'entre elles qui se sont engagées dans la recherche de solutions par des études et des projets d'aménagement, elles ne veulent même pas y penser aujourd'hui, de peur de faire naître auprès de leurs habitants des désirs qu'elles ne pourraient satisfaire faute de moyens.

#### • **Les précisions apportées par la réunion restreinte du 24 juin 2004**

Aux questions posées : quel périmètre, comment, quand, des réponses ont été données lors de cette réunion, validées en réunion plénière.

La principale est celle du périmètre de la concertation. La conclusion est nette : chaque problème a sa territorialité, la concertation doit y adapter sa géométrie, donc un groupe permanent doit piloter ces adaptations. Cela est explicité par la CPDP dans sa restitution lors de la séance de clôture.

Ce groupe permanent en tant que noyau de la concertation doit avoir le maximum de cohésion, donc être constitué des représentants de la population dont le territoire est en interdépendance très forte avec le PAM. Ce sont celles des communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer et Port de Bouc. Et d'ailleurs ils se sont désignés eux mêmes par leur assiduité et leur activité dans le débat : ce sont ceux qui ont participé aux réunions pour la préparation et la conduite du débat. Et l'on vérifie que cette composition rejoint celle prônée d'une manière générale par J.S Devisse : le trèfle à quatre feuilles : élus, associations de citoyens et socio-professionnelles, PAM, administrations.

La conduite « non partisane » de ce comité peut être assurée par un « tiers facilitateur » indépendant ; il pourrait être demandé à la CNDP de le désigner en vertu de la double fonction que lui donne la loi : suivi des suites de débats publics et conseil pour la participation du public à l'élaboration des projets.

---

<sup>14</sup> Tout le monde est manifestement pénétré de cet historique et l'a présent à l'esprit, témoin la réaction citée plus haut aux propos de René Borruey. C'est en prenant conscience que ce passé pouvait donner à des propos incidents un sens hors de proportion avec leur véritable intention que la commission a fait dans son compte rendu la mise au point ci-dessus.

Enfin, la demande formulée à Istres que cette concertation ne conduise pas à « priver le public de débat public » pourrait être satisfaite par l'organisation, sur initiative du comité de pilotage et avec le conseil de la CNDP, d'un débat public de restitution du travail du comité, par exemple tous les deux ans.

Ce montage devrait permettre à l'Etat de maintenir au profit du comité de pilotage l'assistance active de son administration. Néanmoins, certains participants ont été gênés par cette construction de légitimité partant du bas et ont craint que des conflits surgissent à l'intersection des initiatives du comité de pilotage et des pouvoirs responsables.

La clarification des échelles de problèmes et de concertation, de son débouché sur un programme de travail du comité, à laquelle s'est livrée la commission en restituant de cette manière les débats, relativise beaucoup ces craintes. Car, à chacune de ces échelles, correspondent des autorités responsables et c'est bien avec elles que toute concertation efficace doit avoir lieu sur le problème considéré.

Il serait néanmoins gage de succès que dès le départ, les autorités les plus concernées, l'Etat et la Région, au demeurant impliquées dans le financement de Fos2XL, partagent bien cette vue.

De cela est née l'idée d'écrire un pacte sur les principes, les objectifs et les moyens de fonctionnement de cette concertation, gage de sérieux de la demande d'assistance adressée à la CNDP, et de joindre à cette demande l'avis du Président de Région et du Préfet. Ainsi, la légitimité sociale de la concertation, née du processus de sa construction « du bas vers le haut », serait confirmée et complétée par la légitimité politique, celle conférée par la reconnaissance du « haut ». Dit autrement, la démocratie participative serait articulée à la démocratie représentative.

# RESTITUTION ET CLOTURE

## FOS-SUR-MER, LE 24 JUIN 2004

La séance de clôture a été organisée pour permettre au public d'entendre d'abord la restitution que la CPDP pouvait faire à ce stade des échanges qui ont eu lieu au cours des séances précédentes. Aussi a-t-elle débuté par un exposé des trois membres de la Commission. Cet exposé a suivi le déroulement du débat.

Mais le 17 juin 2004 avait été entrepris un processus de réflexion pour définir la concertation capable de prolonger le débat et celui-ci devait donner lieu, outre la réunion d'Istres, à deux réunions restreintes entre acteurs, les 17 et 24 juin 2004. C'est naturellement la conclusion de ce processus qui a été le centre d'intérêt principal le 24 Juin à 18h00 à Fos-sur-mer, en présence notamment des maires de Fos-sur-mer et Port de Bouc, du Secrétaire Général de la Préfecture et du Directeur Général du Port Autonome de Marseille-Fos.

Les réactions du PAM et du public à ces conclusions ont clôturé débat.

Le présent compte rendu ne suit pas l'ordre chronologique de la séance. Il propose une recomposition des apports du débat en fonction de la concertation souhaitée pour le prolonger : fondement et architecture de cette concertation, son agenda, les positions des acteurs.

- **La participation au débat : fondement et architecture d'une concertation pour prolonger le débat**
  - **Interdépendance port /territoire : l'aménagement, fondement d'une concertation prolongeant le débat.**

Aucune séance n'a été consacrée explicitement à l'aménagement. Le terme n'a été prononcé par personne lors de la concertation de préparation du débat, et articulé quelques fois dans le débat. Et pourtant, c'est bien de cela qu'il a été question presque constamment.

Il a d'abord été question d'aménagement à Port-Saint-Louis-du-Rhône dès lors qu'on a parlé de routes : si le maire de Port de Bouc et sa population sont si attachés au contournement autoroutier, c'est bien pour mieux aménager leur ville. Si les habitants de Port-Saint-Louis-du-Rhône ne veulent pas que soit encore rallongée leur distance à Fos, c'est pour préserver la représentation de leur ville dans le territoire. Et lorsque à Arles, on a parlé de saisir le Président du SCOT, que l'on s'est enquis de la DTA, qu'à Miramas a été suggérée cette vision d'un système de navettes ferroviaires reliant les pôles logistiques du triangle, c'est d'aménagement que le public parlait. Enfin, il en a été explicitement question dans le troisième tiers de la réunion de Port de Bouc au sujet de l'urbanisation induite par les 4 000 emplois, dans le cahier d'acteur de l'association « MCTB Golfe de Fos Environnement », et encore lors de la séance de clôture dans les interventions des deux associations citoyennes de Fos-sur-mer.

Tous ces propos révèlent une dépendance réciproque : le développement industriel lié au port dépend d'un bon aménagement du territoire environnant, et réciproquement, la qualité de vie et la préservation des espaces remarquables qui entourent cet ensemble port-industrie dépend de la nature des activités qui s'y implantent, de leur localisation dans la zone et de l'aménagement de leurs effets dans le territoire.

Le projet Fos2XL, mais plus encore le projet de redémarrage du développement de la ZIF car c'est bien là la nouveauté, provoquent un besoin d'aménagement dans la zone et hors de la zone elle-même. Et bien sûr ce qui se fait, et la manière dont cela se fait dans la zone, rend plus ou moins difficile le problème induit hors la zone (Comme le développement du trafic méthanier serait plus facile si les anciens avaient creusé la darse 1, comme cela était prévu dans les schémas initiaux !). Mais aussi, et le PAM l'a dit et redit, ce qui s'initie et s'entreprennent hors la zone peut aider le développement de la zone ou le contrarier (Comme il serait plus facile d'attirer les courants commerciaux s'il y avait un point d'intensité urbaine proche qui démultiplierait les services, ceux qui rendent la vie plus agréable au marin, et ceux qui font fonctionner la chaîne logistique).

Le débat a fait toucher du doigt cette interdépendance. Il en a provoqué une conscience partagée. C'est elle qui fonde la légitimité sociale d'une concertation prolongeant le débat, légitimité d'autant plus forte que l'interdépendance est plus forte. C'est certainement ce qui explique que, lors des séances du 24 Juin :

- un souhait unanime se soit manifesté pour une structure de concertation « prolongement du débat »
- une tendance se soit dégagée pour circonscrire la participation permanente à cette concertation aux trois communes riveraines du golfe, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-mer et Port de Bouc,
- un accord ait émergé pour assurer la représentation de la problématique citoyenne de ces territoires par leurs municipalités et par les associations présentes de façon assidue dans le débat,
- une entente se soit faite pour considérer comme à la fois interlocuteurs et partenaires permanents de cette concertation : le PAM, aménageur de la ZIF, et les représentants de la communauté économique de la zone.

**- Echelles d'aménagement, géométries de concertation, architecture de la concertation autour d'un comité de pilotage.**

La participation à la concertation devra s'adapter, par élargissement ou par projection : c'est pour cela qu'on a parlé de « groupe de pilotage des concertations » ou de « concertation à géométrie variable ».

Fos 2XL, déclenche des effets de diverses natures. Et tout projet industriel et portuaire obéira à la même logique.

Il projette chacun de ces effets sur une échelle d'espace qui est propre à cet effet, et qui d'ailleurs doit être déterminée avec soin: on a entendu par exemple contester la pertinence de la seule échelle de la ZIF comme périmètre de mesure de la qualité de l'air induite par les industries et le trafic routier : « il faut balayer beaucoup plus large ».

Enfin, à chaque échelle d'espace ainsi intéressée, correspondent des pouvoirs capables de décider des actions-créations d'équipements, des modifications de tracés, des arrêts

encadrant des fonctionnements en mesure d'aménager l'insertion des effets ainsi projetés dans ce qui existe et ce qui existera dans cet espace.

On ne peut espérer trouver les bonnes solutions d'aménagement qu'en mobilisant ces pouvoirs et en se concertant avec eux. Voilà ce que le public demande. Oui au développement de la ZIF, et à Fos 2XL pour inaugurer son redémarrage, si la mobilisation des territoires à chaque échelle se fait pour aménager les effets. Cela peut demander d'apporter de l'intelligence supplémentaire - expertise, étude, créativité, débat - car on ne mobilise pas sans argumenter : le débat a commencé à le faire grâce à la légitimité que lui confère la loi. Il faut réussir à le prolonger sous l'empire d'une légitimité de même force.

C'est donc bien un comité de pilotage des concertations prolongeant le débat Fos 2XL, héritier de sa légitimité, qui est la réponse à cette demande. Et ce comité doit être doté de quelques moyens d'analyse et de réflexion pour mobiliser les interlocuteurs qui doivent l'être.

- **Les problèmes dégagés par le débat : agenda et interlocuteurs de cette concertation**

Enumérer les problèmes évoqués au cours du débat, les formuler, pointer l'échelle à laquelle le public a demandé qu'ils soient pris en charge, définir les pouvoirs concernés à cette échelle, donc les interlocuteurs du comité, c'est esquisser le programme de travail de ce comité. C'est la synthèse tentée ci-dessous.

Cette synthèse s'applique d'abord à Fos2XL bien sûr. Mais elle s'applique aussi, par extension, à tout projet de même nature dans le périmètre du golfe. Car ce débat peut être pris comme un débat générique : tout projet d'une certaine importance sur cette aire industrielle et portuaire engendrera la même analyse, et les mêmes, ou de mêmes, problèmes.

- **L'échelle du site du projet : le PAM interlocuteur.**

La première échelle concernée est celle du site de Fos 2XL. A ce niveau se sont posées des questions d'environnement terrestre et maritime, et des questions d'aménagement des dessertes fluviales et ferroviaires<sup>15</sup>.

Souvent les réponses du PAM ont fait état de mesures propres à conduire les travaux et l'exploitation de manière satisfaisante. La tâche du comité sera essentiellement de suivre la mise en œuvre effective de ces mesures.

L'interlocuteur du comité, l'institution responsable avec laquelle il doit se concerter est bien le PAM lui-même.

C'est également avec le PAM que devront être listés tous les projets en vue sur cette zone, en rassemblant pour chacun une information complète sur l'ensemble des tranches d'ouvrage, pour leur appliquer la grille d'analyse élaborée par le public à propos de Fos2XL.

- **Les échelles des conséquences du projet : des interlocuteurs variés, le PAM partenaire.**

---

<sup>15</sup> Voir respectivement les chapitres Environnement ( premier paragraphe), et Transports ( paragraphes sur le fluvial et sur le ferroviaire).

1. L'échelle la plus large concernée par Fos2XL est celle requise par la volonté de favoriser au maximum les modes de transport ferroviaire et fluvial.

On a été jusqu'à évoquer à ce propos, nous l'avons déjà mentionné, le tunnel sous le Montgenèvre, le Lyon-Turin, le contournement ferroviaire de Lyon et les contournements ferroviaires de Nîmes et de Montpellier. Les interlocuteurs sont la SNCF, RFF, VNF, demain d'éventuels concurrents de la SNCF. Et bien entendu avec eux le ministère des transports lui-même, voire l'Union Européenne. Et ceci est d'ailleurs cohérent avec les financements demandés par Fos 2XL car, dans le domaine de la politique des transports, Fos 2XL est un projet d'intérêt européen et bien entendu national.

2. La seconde échelle spatiale concernée est celle que requiert l'observatoire de la qualité de l'air. Et selon les associations, pour être pertinent, cet espace doit s'étendre des Alpilles à Port-Saint-Louis-du-Rhône, en intégrant la bordure Est de la Camargue, et à Martigues et Port-de-Bouc de l'autre côté. Ainsi délimité, c'est aussi celui auquel il faut traiter l'emploi, et imprimer un état d'esprit et une prise de conscience à l'ensemble des activités

L'observatoire de la qualité de l'air, sur lequel l'accord unanime s'est fait et dont le PAM a redit dans la séance de clôture qu'il le plaçait dans les mesures immédiates, est vraisemblablement la concrétisation la plus palpable de l'interdépendance entre le cadre de vie des riverains et le bon développement de la zone industrielle: fondamental pour les populations, il l'est aussi pour le PAM, qui doit réussir à changer l'image de la zone, puisqu'il s'agit d'attirer des industries très exigeantes, comme l'industrie agro-alimentaire.<sup>16</sup>

C'est aussi au niveau de cet espace qu'il faut vraisemblablement provoquer une coordination en matière de formation et d'information sur l'emploi pour gagner cette spécialisation logistique sur l'ensemble de ce territoire, déjà piqueté de zones logistiques, dont on a dit qu'elle était susceptible d'engendrer par elle-même, une fois une base suffisamment large acquise, les emplois qui manquent cruellement<sup>17</sup>. Les interlocuteurs en seront tous ceux qui s'occupent d'emploi : la Région, les services de l'Etat, ceux du département.

A la même échelle spatiale doit être traité un problème plus difficile soulevé par le débat, celui de la création d'une volonté de développement durable commune à toute les activités<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Le Directeur Général du PAM a marqué lors de la séance de clôture sa volonté de prouver le mouvement en marchant. La Commission Particulière ne saurait trop lui recommander, dans cet esprit, de trouver avec les intéressés le moyen d'élargir le périmètre des mesures, baptisées dans le débat « point zéro », qu'Airfobep a programmées pour l'été 2004. D'ailleurs, il semble bien, mais ceci reste à approfondir, que pour coller à ce périmètre dès maintenant, le nombre de mesures complémentaires à réaliser par rapport à ce qui est prévu soit relativement modeste.

Après avoir mesuré, comme un expert l'a bien dit à Arles, il faut discuter des améliorations. Cela doit se faire avec les responsables des sources de pollution : le comité de pilotage devra décider si cela peut se faire au sein de la commission locale d'information (CLI) récemment créée ou bien du secrétariat permanent pour la prévention des problèmes industriels (SPPPI) dont il a été rappelé par la DRIRE et l'existence et l'intérêt que tout le monde a reconnu, ou encore peut-être avec un organe de recherche à identifier lorsqu'il s'agira d'améliorer la mesure des dioxines.

<sup>17</sup> Une base existe sur ce qui est à faire : c'est le rapport de l'EPAREB ; un exemple d'application existe, c'est celui de Dourges . Le comité de pilotage de la concertation aura vraisemblablement à faire ce voyage pour s'enquérir et puis pousser l'analyse.

<sup>18</sup> Il a été identifié à Arles. Reprenons la formulation qu'en a donné JS Devisse : quand on mesure les progrès qui ont été faits pour juguler des pollutions soit en traitant des effluents soit mieux encore en transformant les activités qui les créaient de manière à les éviter, on se dit : « Mais pourquoi donc nous arrêterions-nous ? ». Il s'est agi à Arles, sous l'impulsion de plusieurs associations, d'appliquer cette maxime simultanément aux trois

C'est par la coopération entre les différentes instances d'aménagement, comités de développement et syndicats de SCOT, que peut surgir cet état d'esprit commun. C'est par une insertion dans la directive territoriale d'aménagement qu'une telle convergence peut devenir opérationnelle, comme l'a dit à Arles la DIREN. Et le timing ici est excellent puisque cette directive en arrive au stade de la consultation<sup>19</sup>.

3. L'échelle suivante est celle du SCOT, et l'interlocuteur, le syndicat qui doit mettre en œuvre sa réalisation.<sup>20</sup>.

Bien entendu, c'est à ce niveau que doit être débattu le problème des tracés routiers et de leur programmation ; contournement de Port de Bouc c'est déjà fait ; A56, c'est à confirmer ; raccordement A56-A55, c'est à obtenir; tracé de ce raccordement, c'est à étudier et à obtenir.

C'est à ce niveau du SCOT également que très vraisemblablement la coopération avec l'établissement public foncier régional, dont un responsable est venu dire la manière dont il a agi autour de Cadarache à propos du projet ITER, peut se nouer. Le modèle de Cadarache a paru tout à fait transposable.

4. Le débat de Port de Bouc a bien montré pour autant que, quelque nécessaire que soit un plan d'aménagement d'ensemble à l'échelle du SCOT, il reste à traiter à une échelle plus petite l'étude des potentialités urbaines proprement dites..

Faire de la ville, c'est inventer, c'est créer. L'urbanité, l'ambiance urbaine, ce qui attire l'animation, qui crée de l'attractivité, qui symbolise une identité, cela ne s'écrit pas dans un plan d'aménagement. C'est ce que désormais les professionnels appellent le projet urbain et cela se passe à l'échelle d'un morceau d'agglomération. Un plan à l'échelle de Martigues-Ouest étang de Berre ne crée pas de la ville. Il organise la vie côte à côte d'activités diverses en essayant de rendre compatibles des objectifs qui sont, souvent, contradictoires. C'est un travail de cohérence

Cela a été l'apport de la séance de Port de Bouc, relayé par certains cahiers d'acteurs et par des interventions lors de la séance de clôture, que de montrer qu'il existe des potentialités de projet urbain remarquables, de quoi réussir une ville en appui du port.

---

activités qui font vivre ce triangle (Alpilles, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port de Bouc) : l'agriculture, l'industrie, et le tourisme. Et en outre de conserver les espaces remarquables, Camargue et Crau avec leur image d'immensité débouchant sur la mer qui tient à l'identité culturelle de ce territoire.

Si la Commission a bien compris, il s'agit pour cela de propager une prise de conscience et un état d'esprit, qui se renforceront en s'étendant. En outre, des idées très concrètes nées à propos d'agriculture peuvent se transposer ailleurs et vice versa. Propos entendu hors séance: on a bien réussi le contact entre le développement touristique des plages du Languedoc et la Camargue, pourquoi n'arriverait-on pas à rendre compatibles la zone industrielle de Fos, la Crau, la ville et les loisirs de bord de mer des citoyens ?

<sup>19</sup> En pratique, le comité de pilotage pourrait tenter une formulation de cette insertion dans la DTA, et l'adresser aux instances précédemment nommées pour leur demander d'entrer dans un processus de discussion et adoption.

<sup>20</sup> Le périmètre en a été arrêté et il regroupe les intercommunalités de Ouest Provence et de Martigues, et la nouvelle annoncée lors de la séance de clôture par le Président du SAN Ouest Provence, que l'entente entre les élus des deux entités pour constituer le syndicat qui doit animer la réalisation du SCOT est imminente a été saluée avec une grande satisfaction parmi les fidèles suiveurs du débat public qui avaient tout au long ressenti un vide de ce côté là.

- **Clôture : l'accord pour prolonger le débat par une concertation construite par les acteurs sur ces bases**

Cette conclusion, largement explicitée ci-dessus, a été accueillie positivement par tous, municipalités, associations de citoyens, associations professionnelles et PAM. Ce dernier notamment a réaffirmé par la voix de son directeur général :

- Sa décision de supprimer le CCDD et son accord pour participer à la création du comité défini ci-dessus, dont les modalités doivent être précisées par l'écriture d'un pacte engageant tous les partenaires et la conduite non partisane assurée par une demande adressée à la CNDP.
- Son accord pour mettre à disposition de cette concertation un certain nombre de moyens. Il rappelle néanmoins ce qui a été dit lors du débat à plusieurs reprises : le PAM, établissement public, se doit de rester dans les strictes limites de ses compétences. Néanmoins, et le directeur général a des paroles fortes à ce propos, un établissement public industriel et commercial se doit également d'être une entreprise citoyenne exemplaire. Cela le conduit à répéter son accord sur les moyens, à la condition qu'il ne soit pas seul à en supporter la charge.
- Sa volonté, sans attendre le compte rendu ni la concertation de prolongement, de crédibiliser son engagement en confirmant des décisions évoquées en cours de débat : notamment l'observatoire de la qualité de l'air, le rond point du « Mât de Ricca », l'étude de la réouverture de la ligne ferroviaire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, celle d'un système de navettes entre Fos et les plates-formes logistiques de la région...
- Sa détermination à poursuivre le développement du port et de la ZIP pour faire de Marseille-Fos l'égal des grands ports du Nord de l'Europe, en relevant le pari de faire coexister l'industrie lourde avec de nouvelles implantations aux exigences environnementales avérées.

Le maire de Fos, traduisant le sentiment général de l'assistance, après s'être félicité de la tenue de ce débat et avoir lui aussi approuvé et appelé de ses vœux le prolongement qui en est envisagé, a voulu répondre aux allusions répétées du directeur général au fait que « Fos2XL ne se ferait pas si la population ne le voulait pas », en rappelant ce qui a maintes fois été dit du début à la fin du débat : cet investissement est souhaitable, comme est souhaitable le développement de la ZIF. Mais rien ne doit se faire comme dans les années 70-80 et la démarche de concertation voulue par tous en prolongement du débat doit en être la garantie.

Pour autant, tous les participants n'ont pas manifesté la même satisfaction à l'égard du débat. Le président de l'association pour la défense et la protection du littoral et du Golfe de Fos s'est livré à une diatribe en règle, terminée curieusement par un hommage à la CPDP. Que faut-il en penser ? S'il s'agissait de reprendre le débat de Port de Bouc, ce compte rendu y a répondu. Si cela était dû à l'incinérateur, cela est à valoir sur un éventuel prochain débat. S'il s'agit encore d'autre chose ou de tout à la fois, alors la concertation ne sera pas superflue ! Et l'esprit de compromis sur lequel il a été tant insisté à Istres devra souffler sur elle comme mistral sur la Crau !

Le président de la CPDP quant à lui, a tenu à rappeler comme l'a fait le maire de Fos-sur-mer le message général de ce débat : oui au nouveau démarrage du développement de la ZIF, mais dans une démarche de concertation étroite entre le PAM et son territoire et pour engager une action progressive et déterminée d'amélioration de l'environnement dans tous ses aspects.

Enfin, il s'est félicité à nouveau de l'excellent état d'esprit qui a régné tout au long de ce débat et du cadre des conditions dans lesquelles il s'est déroulé, et en a remercié chaleureusement tout le monde.

## ANNEXES

Dossier de présentation du projet Fos2xl du Port Autonome de Marseille (80 pages)

Synthèse du dossier de présentation (16 pages)

Document de lancement du débat (4 pages)

Dossier de presse de lancement du débat

Journaux du débat

Compte rendus intégraux des réunions publiques

Liste des intervenants et experts lors des réunions publiques

Cahier d'acteur de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement

Cahier d'acteur du collectif anti incinérateur de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Contribution des élus verts au Conseil régional PACA

Lettre de M. Michel Vaxès, député-maire de Port de Bouc

Lettre de M. Bernard Granié, Président du SAN Ouest Provence, maire de Fos-sur-mer

Lettre de M. Michel Vauzelle, Président du Conseil Régional

Réponse de M. Georges Mercadal, Président de la CPDP, au courrier de M. Michel Vauzelle