



ETANG DE BERRE : « TOUT EN PRÉSERVANT L'ÉCONOMIE, IL FAUT CORRIGER LES TRAVERS »

DOSSIER RÉALISÉ
PAR JEAN-CHRISTOPHE BARLA

La croissance économique de la métropole ne peut se passer de l'industrie,
mais les normes et les contrôles s'accroissent sur ses activités.



SOUS-PRÉFET D'ISTRES DEPUIS MAI 2015, JEAN-MARC SÉNATEUR EST UN PERSONNAGE CENTRAL DES GRANDS PROJETS D'UN ARRONDISSEMENT STRATÉGIQUE SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE POUR LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE AVEC TOUTES LES INDUSTRIES DU POURTOUR DE L'ÉTANG DE BERRE ET DU GOLFE DE FOS. MAIS IL L'EST AUSSI POUR LES CITOYENS QUI REVENDIQUENT PLUS QUE JAMAIS UNE PROTECTION CONTRE LES NUISANCES SUR LEUR SANTÉ OU L'ENVIRONNEMENT GÉNÉRÉES PAR LES INDUSTRIELS OU LES TRANSPORTS.



© J.-C. Barla

« La population réclame une parole fiable et responsable sur l'équilibre entre industrie, santé et environnement »



Alors que la concertation « Réponses » entre dans sa 2e phase en cette rentrée, le sous-préfet d'Istres Jean-Marc Sénateur espère l'affirmation d'engagements concrets pour la fin 2019.

TPBM : Quelle est l'évolution du territoire que vous jugez la plus marquante depuis votre nomination ?

Jean-Marc Sénateur : C'est incontestablement la recherche des points d'équilibre entre industrie et protection des populations et de l'environnement. A mon arrivée, ces sujets-là émergeaient, les associations et les élus locaux s'efforçant

de relayer les inquiétudes et préoccupations des citoyens auprès des autorités publiques. Mais dans ce domaine, dès que vous tirez un fil de la pelote, vous actionnez des phénomènes qui modifient encore ces équilibres... Ici, tout le monde a intégré le fait industriel, les richesses qu'il a créées et continue de créer. Globalement, personne ne réclame de

fermer des usines ou d'arrêter des implantations. Il n'y a pas de remise en cause, comme dans d'autres régions, par exemple en Loire-Atlantique.

Mais tout en préservant l'économie, il faut corriger les travers, les difficultés. En tant que représentant du préfet, je participe à toutes les réunions sur les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) qui permettent de gérer les urbanisations futures et de réduire les risques d'expositions des populations. Je prends part également à toutes les commissions de suivi de site. Je ressens l'état d'esprit, les attentes...

Le souci de préserver la santé des habitants s'est constamment renforcé. On a pu avoir le sentiment que l'Etat n'avait pas agi sur le sujet quand des études comme Fos Epseal (1) ont été publiées en 2017. Mais nous avons déjà intégré et engagé des actions allant dans le sens de la population, sans forcément communiquer. Je me suis donc employé à mieux faire circuler l'information, expliquer ce qui était fait. Nous avons présenté début 2018 les résultats de l'étude « Scenarii » d'Atmosud, menée dès 2014-2015, financée par l'Etat à 80 % via l'ARS [Agence régionale de santé, NDLR], et par la région, et consacrée à l'évaluation des risques liées à la pollution atmosphérique. Elle s'inscrivait dans le cadre du 3e Plan régional santé-environnement.

L'étude épidémiologique Revela 13 sur le suivi des cancers est en cours, le rapport sera rendu public à l'automne. Notre volonté est de donner des résultats fiables, fondés sur une méthodologie sérieuse, qui pourront approvisionner les bases de données. L'Etat se doit d'avoir une parole responsable et fiable sur ces sujets sensibles. Les

autres acteurs qui font des études ne sont pas soumis aux mêmes exigences. C'est la responsabilité de l'État que de traiter ces questions et les prendre en compte.

Beaucoup d'études ont suscité des polémiques. Participent-elles à la pédagogie des citoyens sur ces questions ou ne contribuent-elles qu'à accentuer les inquiétudes ?

Ces travaux ont l'avantage de nous apporter des remontrances du terrain, d'apporter des éléments sur lesquels nos services peuvent orienter leurs recherches. Nous analysons les méthodologies employées, souvent très différentes d'une structure à l'autre. Nous prenons en compte ces alertes pour voir si des actions correctrices s'imposent ou exigent une adaptation des normes, voire une orientation des politiques publiques. Nous avons ainsi accentué les contrôles sur les produits de l'agriculture, à la suite des prélèvements effectués par l'ADPLGF [2].

Dans son étude, Fos Epsal a établi une méthodologie à partir d'entretiens avec un échantillon d'habitants, à raison d'une maison sur cinq. Ses résultats nous ont intéressés, mais nous avons voulu savoir comment ils avaient procédé et comment les exploiter, d'autant plus qu'on touche à des pathologies délicates comme les cancers. Nous ne pourrions pas stopper le trafic des poids lourds ou les activités industrielles. Mais quand Atmosud localise des émissions ou des composants en quantité anormale sur une zone, même si ce ne sont pas ceux qui sortent directement des cheminées, nous pouvons solliciter l'industriel pour établir un plan d'action contre ces émissions diffuses ou l'inciter à de la

maintenance. Nous faisons ce travail avec Fluxel, sur les terminaux pétroliers, notamment pour maîtriser ces émissions diffuses au branchement et débranchement des bateaux.

Les riverains des sites industriels redoutent l'effet cocktail. Des associations réclament que l'Etat ne délivre pas d'autorisation d'exploiter à de nouvelles usines sans se pencher sur le cumul de polluants. Comment répondre à cette demande ?

Personne ne sait aujourd'hui comment définir cet « effet cocktail ». L'accumulation et l'approfondissement des connaissances sanitaires, les croisements de données et de fichiers permettront de mieux comprendre les combinaisons de produits entre usines voisines et de déterminer la potentialité

« LE SOUCI DE PRÉSERVER LA SANTÉ DES HABITANTS S'EST CONSTAMMENT RENFORCÉ. ON A PU AVOIR LE SENTIMENT QUE L'ETAT N'AVAIT PAS AGI SUR LE SUJET [...] JE ME SUIS DONC EMPLOYÉ À MIEUX FAIRE CIRCULER L'INFORMATION, EXPLIQUER CE QUI ÉTAIT FAIT. »



d'un tel effet cocktail. Mais nous sommes sur un territoire extrêmement complexe qui implique de prendre en compte une multitude d'activités, pas seulement l'industrie, d'estimer leur rôle précis dans les pollutions... Nous ne découvrons pas cette problématique. Dans son rapport présenté en juin 2018, le Conseil général de l'environnement et du développement durable recensait toutes les études effectuées autour de l'étang de Berre. On pouvait constater que ces questions de santé et d'environnement sont abordées depuis des décennies et que ce

territoire a toujours été pionnier dans l'instauration de mesures ou d'organismes de surveillance ou de concertation. Ce rapport soulignait aussi le besoin d'information des populations.

L'initiative de la concertation « Réponses », menée par le SPPPI [3], en découle. Il ne s'agit pas d'endormir les gens, mais de transmettre une information fiable. Elle n'était pas facile à mettre en œuvre : il fallait déterminer les objectifs, établir les modalités de son déroulement, trouver les financements, décider qui la coordonnerait... Mais cela a été fait et nous suivons son évolution. « Réponses » devrait aboutir à des engagements en fin d'année.

N'oublions pas non plus que le registre des cancers a été acté par la Direction générale de la santé et l'Anses [4]. Aujourd'hui,

le suivi des maladies se fait au travers de l'analyse des prescriptions et des examens par l'Observatoire régional de la santé (ORS). Cela s'opère de manière indirecte, par déduction. Un suivi exhaustif, territorialisé, personnalisé est compliqué, puisque notre pays reste très soucieux de confidentialité et de préservation des libertés individuelles. On ne peut pas imaginer mettre en face d'une pathologie des noms et des adresses... L'ORS collecte néanmoins des données sans s'affranchir de ce principe supérieur de protection du secret médical.

Est-ce que ces préoccupations ne risquent pas de nuire aux projets d'implantations industrielles à un moment où collectivités et Etat veulent réindustrialiser ? Comment abordez-vous les dossiers des éventuels investisseurs quand la métropole évoque une quinzaine de projets à l'étude après l'appel à manifestation d'intérêt « Provence Industry'Nov » ?

Le territoire s'est bien organisé, l'information circule bien, les mécanismes sont bien établis entre les différents acteurs appelés à un moment ou un autre d'une procédure à examiner des projets, attribuer des terrains, des permis ou des autorisations... Nous intervenons ainsi avec Provence Promotion sur plusieurs dossiers en ce moment, outre Quechen souvent évoqué. Régulièrement, nous effectuons des points sur les procédures, les échéances, la bonne coordination des phases d'instruction, les délais d'autorisation administrative, même si les industriels voudraient toujours aller plus vite. Nous nous assurons à travers les comités de coordination que je préside que le porteur de projet ne manque pas une étape, au risque de compliquer ou retarder la procédure ensuite. Ce suivi aussi pointu n'est pas systématique, tous les projets n'ayant pas le même niveau de complexité. Car l'industriel a besoin de cette visibilité sur les temps nécessaires jusqu'à l'attribution de l'autorisation. Nous avons, par exemple, procédé ainsi avec Kem One récemment pour son projet de développement du site de Fos-sur-Mer. L'association Piicto [5] est devenue aussi un interlocuteur précieux, notamment pour les PPRT ou sur les pistes d'économie circulaire, présente de longue date sur le territoire, ...



mais sur laquelle les industriels réfléchissent en permanence, partagent avec la Dreal (6), pour voir ce qu'ils pourraient réaliser de plus afin de réduire les coûts, d'améliorer les transports, les impacts environnementaux... C'est l'atout d'un territoire industrialisé : les collaborations les plus diverses peuvent s'instaurer. Mais c'est aussi sa fragilité si un élément s'affaiblit, en raison des risques d'effets en chaîne...

Plusieurs « gros » dossiers industriels mobilisent votre intervention ou votre suivi : Lyondell Basell, Total, le pôle aéronautique d'Istres... Où en sont-ils à ce jour, du point de vue de l'Etat ?

La convention de revitalisation de Lyondell Basell, après la fermeture de la raffinerie, touche à sa fin. Les objectifs en termes d'emplois à créer sont atteints. Le prochain comité de suivi clôturera officiellement le dispositif. Un projet de plate-forme logistique entre les bacs de stockage et l'étang a été inséré dans la comptabilisation des emplois annoncés car le principe est acté, mais le permis de construire n'a pas encore été déposé.

ArcelorMittal et Total ont aussi fait l'objet de conventions de revitalisation. Nous avons effectué un travail approfondi avec les industriels qui a permis de favoriser certains projets de développement d'entreprises existantes ou d'implantations de sociétés sur les terrains concernés...

Pour Total, la bioraffinerie fonctionne. Dans la révision de son PPRT, nous allons réduire les périmètres d'exposition aux risques pour prendre en compte le nouveau dimensionnement du site et l'évolution



Jean-Marc Sénateur (2e en partant de la gauche) lors du débat «Le Grand Défi» organisé par l'UPE 13 à Rognac l'automne dernier.

des process industriels. C'est important pour le territoire et le tissu économique que Total ait choisi de maintenir son site avec un effectif réduit mais toujours conséquent. Sa convention de revitalisation a permis de développer des activités sur sa plate-forme et à l'extérieur. Son biocarburant relève des objectifs de la loi de transition énergétique. Et les additifs qu'il fabrique désormais à la Mède, il les achetait ailleurs jusque-là. Quant au pôle aéronautique d'Istres, la mairie et le conseil de territoire ont eu l'intelligence de voir qu'il y avait du potentiel sur

le hall Mercure ainsi que sur les pourtours du bâtiment. Maintenant, il faut trouver les activités qui rempliront progressivement ces espaces...

L'amélioration des mobilités entre les sites d'activités et sur la zone portuaire constituent également un enjeu pour un avenir plus respirable sur ce territoire. Comment l'appréhendez-vous ?

La mobilité est une compétence métropolitaine mais nous devons réussir entre tous les acteurs du territoire, Etat, métropole, industriels, structures d'enseignement,

SUR LES DOSSIERS DES ÉVENTUELS INVESTISSEURS, « NOUS NOUS ASSURONS À TRAVERS LES COMITÉS DE COORDINATION QUE JE PRÉSIDE QUE LE PORTEUR DE PROJET NE MANQUE PAS UNE ÉTAPE, AU RISQUE DE COMPLIQUER OU RETARDER LA PROCÉDURE ENSUITE. [...] CAR L'INDUSTRIEL A BESOIN DE CETTE VISIBILITÉ SUR LES TEMPS NÉCESSAIRES JUSQU'À L'ATTRIBUTION DE L'AUTORISATION. »

à mieux coordonner l'approche de toutes les problématiques de mobilité. Nous avons initié des procédures de Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territorialisée (GPECT), sous l'autorité de la Direccte (7), notamment sur la logistique, un secteur important avec l'industrie et le portuaire. Des pôles continuent de se développer, d'autres s'installent... Depuis plus d'un an, la démarche associe les conseils de territoire Istres Ouest Provence et du Pays Salonais, les professionnels de la logistique, l'OPCA [Organisme paritaire collecteur agréé, NDLR] du secteur, les acteurs de l'emploi... La mobilité des employés a été identifiée comme un point-clé. Comment peuvent-ils se rendre dans les entrepôts autrement qu'en voiture particulière ? Le covoiturage apparaît comme une piste. Cette GPECT traite également des questions d'évolution de carrière des préparateurs de commande car ils ne restent jamais très longtemps à leur poste. Or, les professionnels ont le souci de les fidéliser pour diminuer le turnover.

Nous réfléchissons aussi au transport de marchandises par voie ferrée, bien pris en compte sur les grandes plates-formes comme Distriport, Fos 2XL ou Clésud, mais sur les petites, le transport par camion reste la règle chez les logisticiens. Une extension du chantier multimodal est envisagée sur Clésud avec une voie et un quai supplémentaires. Clésud occupe tout son périmètre actuel mais il reste des capacités d'extension si l'on prend en compte la ZAC [Zone d'aménagement concertée, NDLR] Clésud initiale. A plus long terme, on peut même envisager d'étendre le périmètre de cette ZAC. Le volume de marchandises est tel qu'il n'est plus possible de fonctionner autrement qu'en transport combiné rail-route. ➡



Côté infrastructures routières pour améliorer les dessertes des grands pôles d'activités, où en sont le contournement de Port-de-Bouc et la liaison Salon-Fos ?

Les études sont quasiment terminées pour le contournement de Port-de-Bouc. La Déclaration d'utilité publique (DUP) a été signée, on entre dans la période de maîtrise du foncier, avec l'acquisition des terrains. La Dreal mènera les travaux.

Pour la liaison Fos-Salon, les schémas sont bien définis, mais le dossier reste complexe et coûteux. La présidente de la Commission nationale du débat public a saisi le préfet pour indiquer qu'il fallait organiser un débat public. Un référent a été désigné début juin, Jean-Michel Fourniau. Il faut déterminer dans quelles conditions organiser maintenant ce débat. On a la vision globale du tracé, mais quelques zones sont à préciser compte tenu des enjeux environnementaux, de la proximité des habitations... Pour les zones non problématiques, certains aménagements pourraient être réalisés sans attendre que tout le projet soit défini car tous les acteurs sont convaincus de la nécessité de cette liaison, au vu de l'amélioration générée par le contournement de Miramas qui en est une portion. Il faudra un financement par tranche, des participations des collectivités, une inscription vraisemblable au contrat Etat-région. Certains pensaient que le dossier ne sortirait jamais. La désignation d'un référent pour un débat public montre qu'on progresse.

Aux abords de la zone industrielle-portuaire, l'Etat réaménage le rond-point de la Fossette à Fos

pour améliorer la fluidité de trafic à l'entrée et à la sortie. Entamé début 2019, le chantier dure dix mois. Le rond-point est réaménagé et la mise en place de voies pour accéder aux routes voisines sans avoir à transiter par la Fossette a déjà permis d'évacuer la plupart des poids lourds qui rejoignent la zone ou la quittent. L'investissement s'élève à 6 millions d'euros, cofinancés par l'Etat à hauteur de 50 %. Quatre giratoires ont été redimensionnés et remis aux normes depuis le rond-point de Saint-Gervais jusqu'à la Fossette. Nous avons œuvré en étroite concertation avec le GPMM [Grand Port maritime de

cette réalité. La sous-préfecture est devenue un acteur à part entière dans l'activité économique du territoire. Les réglementations sont multiples, parfois contradictoires, la coordination administrative est indispensable. Elle permet aussi de relayer la position gouvernementale sur le rôle fondamental de l'industrie pour la croissance de notre pays. Le discours est clair : nous avons besoin d'industries, nous devons tout faire pour les maintenir, les développer dans un contexte de mondialisation. Pas à n'importe quel prix, bien sûr, dans le respect des normes !

Jean-Christophe Barla
jchbarla@dartybox.com



JEAN-MARC SÉNATEUR

Jean-Marc Sénateur a pris ses fonctions à Istres le 26 mai 2015, après avoir été durant près de cinq ans directeur du cabinet du préfet de Seine-Saint-Denis. Né en 1955 à Meulan (Yvelines), il est titulaire d'un DEA (Diplôme d'études approfondies) de droit public et d'un DESS (Diplôme d'études supérieures spécialisées) administration locale. Il est chevalier du Mérite agricole et chevalier de l'ordre national du Mérite. De 1988 à 1993, il occupe le poste d'adjoint au chef de service de l'aide sociale légale du département de Haute-Garonne. De 1993 à 1996, il est directeur de la formation, du patrimoine et de la culture du département de l'Orne. Et de 1996 à 2001, il est sous-directeur des finances à la direction des affaires scolaires de la région Ile-de-France. Il entre dans le corps préfectoral en 2001 comme sous-préfet d'arrondissement à Ancenis (Loire-Atlantique, 2001-2003) puis La Flèche (2003-2006), dans la Sarthe. De 2006 à 2008, il assure la direction de cabinet du préfet de l'Oise puis devient chef du bureau de coordination interministérielle à la sous-direction de la gestion des risques à la Direction de la sécurité civile (DSC).

SUR LES DOSSIERS DES ÉVENTUELS INVESTISSEURS, « NOUS NOUS ASSURONS À TRAVERS LES COMITÉS DE COORDINATION QUE JE PRÉSIDE QUE LE PORTEUR DE PROJET NE MANQUE PAS UNE ÉTAPE, AU RISQUE DE COMPLIQUER OU RETARDER LA PROCÉDURE ENSUITE. [...] CAR L'INDUSTRIEL A BESOIN DE CETTE VISIBILITÉ SUR LES TEMPS NÉCESSAIRES JUSQU'À L'ATTRIBUTION DE L'AUTORISATION. »

Marseille, NDLR] pour alléger le trafic sur la nationale 568, préserver l'environnement et la tranquillité des habitations de Fos, en faisant passer les poids lourds par l'intérieur de la zone portuaire. Le GPMM a redimensionné les routes portuaires pour absorber ce transfert de trafic, en place depuis l'automne 2018 et mieux organisé avec une signalisation reconfigurée. Mais nous continuons de mobiliser les forces de police pour sensibiliser les chauffeurs à ces changements, opérer des contrôles, verbaliser éventuellement.

En mai 2015, à votre arrivée, vous attendiez-vous à devoir gérer autant de projets simultanément ?

Pas autant, c'est sûr, car je n'avais qu'une vision partielle de

- (1) Etude participative en santé environnement ancrée locale-ment (Epséal).
- (2) Association de défense et protection du littoral du golfe de Fos (ADPLGF).
- (3) Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI).
- (4) Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses).
- (5) Plateforme industrielle et d'innovation du Caban-Tonkin (Piicto) à Fos-sur-Mer.
- (6) Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal).
- (7) Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte).