Réunion publique à Miramas, mardi 10 juin 2025

Salle / Adresse :	Théâtre de la Colonne, Miramas
Participants :	230 personnes en salle
Début > fin :	18 h 04 à 21 h 41
Questions-réponses :	40 questions

"Mobilités et transports"

Commission particulière du débat public (CPDP)

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI - Présidente de la CPDP

M. Mathias BOURRISSOUX - Membre de la CPDP

M. Jean-Michel FOURNIAU - Co-garant de la concertation continue sur la Liaison Fos-Salon

Intervenants

M. Frédéric VIGOUROUX - Maire de Miramas

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure et Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Mme Frédérique CHAZE - Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

M. Hadrien BAJOLLE - chargé de mission, FinInfra, DG du Trésor

M. Sébastien FOREST - Directeur régional, DREAL

Mme Marie-Pierre CALLET - Vice-Présidente, Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, déléguée aux routes

Mme Anastasia TOUATI - Directrice valorisation, patrimoine et innovation, Grand Port Maritime de Marseille

M. Rémi COSTANTINO - Directeur général adjoint, Grand Port Maritime de Marseille

M. Jean-Pierre SERRUS - Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable, Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur

M. Thierry JACQUINOD - Directeur Commercial, SNCF Réseau

M. François DE FLEURIAN - Vice-Président de l'Association des Usagers des Transports des Bouches du Rhône

M. Pascal KUHN - Directeur du site d'Airbus Helicopters Marignane Vitrolles, Président de l'IUMM Alpes-Méditerranée, co-porteur de la démarche "Provence Fabrique des Possibles"

M. Robin MATTA - CGT Cheminots

M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

Mesdames et Messieurs les élus, les représentants, les grands industriels, les citoyens, l'organisation syndicale, donc, soyez les bienvenus dans ce débat, évidemment sur la mobilité autour des projets qui existent sur le pourtour de l'étang de Berre, et singulièrement d'un dossier extrêmement important, qui est l'industrie. Nulle part ailleurs qu'à Miramas, la question de la mobilité se pose. Ici, on est dans une terre qui connaît les enjeux de la mobilité, avec une des gares de triage les plus importantes de France, et qui a eu la chance de pouvoir bénéficier d'un accord général sur la rénovation de cette gare de triage, malgré le manque de télécommandes. Mais je sais que tout ça va se résoudre.

On sait, et ce n'est pas la peine de se le cacher, on sait que les questions de mobilité entre le domicile et le travail sont extrêmement importantes, à la fois dans la question du vivre-ensemble, mais aussi dans la question de l'accessibilité d'emploi. Et on sait très bien que nous avons sur ce territoire du retard. Ce retard, nous l'avons subi, les générations avant moi, dans les années où la guerre a fait effet, et sur laquelle le pétrole s'est mis en route, comme dirait l'autre, et c'est à ce moment-là — et vous savez, je prends juste un exemple pour que tout le monde comprenne, eh bien quand vous prenez le pont de la transhumance, vous avez deux piles qui pouvaient accueillir la deux fois deux voies, les deux piles ont existé, la deux fois deux voies n'a jamais existé. Tout ça s'est arrêté fin des années, milieu des années 70, et nous avons pris un gros retard sur l'ensemble de notre territoire, et nous sommes plus dans un choc de l'offre que de la demande. Et ce retard, je le dis d'une façon positive, beaucoup de dossiers ont été mis à l'œuvre. La métropole, la région, l'État, le département, les villes, l'ensemble des élus, l'ensemble des organisations syndicales, certaines ont participé depuis fort longtemps à des débats autour de la logistique, évidemment.

Mais ce qui m'incombe ici de vous dire en introduction, c'est que vraiment, c'est un sujet qui va déterminer en grande partie l'arrivée d'industriels, qui ne cessent de nous demander la capacité de transporter, évidemment, le personnel. Évidemment, ce n'est pas le seul élément, mais c'est un élément central d'acceptabilité de s'implanter ici. C'est donc une œuvre collective qu'il nous est proposé de faire ensemble, et je remercie le préfet de région, monsieur MIRMAND, puis le préfet LECLERC aujourd'hui, et monsieur BORGUS va arriver — je les remercie d'avoir accepté de mettre en place ce grand débat, qui permet d'aborder tous les sujets, y compris conflictuels, puisque j'en suis au quatrième ou cinquième. Et celui-ci, sur la mobilité, sera un sujet peut-être plus consensuel, mais en même temps avec évidemment des difficultés particulières qui seront abordées, évidemment, et qu'on va aborder ensemble.

Je termine mon propos en remerciant les élus qui m'accompagnent, et il y en a un particulièrement, Daniel, que je vois là, il est en face de moi, où on travaille sur ces questions depuis fort longtemps, et nous sommes heureux de vous avoir toutes et tous ici, dans cet espace de théâtre, qui est un moment de culture, mais la mobilité, c'est aussi culturel, et c'est excessivement important. Donc, vous m'avez dit « pas plus de 3 minutes », sinon je vais vous parler de Miramas et là, ça va faire deux heures, mais je reviendrai. Je remercie les élus qui sont ici présents et les vice-présidents de la métropole.

Je termine mon propos. Nous aurons un débat complet, sans se cacher quoi que ce soit, puisque ce débat — et la commission, elle est totalement indépendante, et c'est elle qui fera son rapport. Elle prend les sujets les uns derrière les autres, elle écoute les gens, elle prend des notes, et elle fera son rapport en toute indépendance. Ça, j'y crois, d'une part parce que je vous ai vu à l'œuvre déjà une fois, et je l'ai bien compris. Et donc, c'est vraiment très important que chacun — et c'est mon message — apporte des éléments, certes, verbalement, mais mieux par écrit, parce que c'est ça qui va nourrir votre réflexion et votre analyse globale.

Donc, je vous encourage, quelles que soient vos organisations structurelles, etc., écrivez un certain nombre de choses. Nous, la ville, nous sommes en train de rédiger, et nous allons demander un certain nombre de choses, mais qui seront étayées. Et nous reviendrons tout à l'heure, je reviendrai pour le cas de la métropole, pour expliquer un peu ce que nous faisons.

Voilà, bonne après-midi — enfin, bonne soirée, et je vous laisse, puisque maintenant, je dois redescendre sur le plancher des vaches.

Applaudissements.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur le Maire. Merci. Effectivement, cette soirée sur l'enjeu mobilités et transports — donc, bienvenue dans ce temps du débat. Ce temps qui, évidemment, respecte les valeurs de la CNDP. Cela vient d'être dit, indépendance. Vous le savez, certains d'entre vous, je vois dans la salle des personnes qui ont déjà participé à d'autres temps du débat alors qu'on est à deux tiers du débat, toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. Ceux qui participent à toutes les réunions m'entendent ou entendent les collègues dire cette phrase, mais c'est vraiment le cœur de notre travail. Cela a été dit par monsieur VIGOUROUX, nous sommes indépendants de l'État, indépendants des maîtres d'ouvrage. Nous nous devons d'être neutres, à aucun moment nous ne nous prononçons sur le fond des sujets.

Et dans cette perspective aussi, non seulement nous sommes indépendants, mais nous avons une égalité de traitement. Ça, c'est quelque chose qui est important, c'est-à-dire qu'on ne compte pas combien de fois un argument est énoncé. Pour nous, et dans notre rapport, dans notre compte-rendu, on fera état des différents arguments, et ensuite ce seront aux différents décideurs, que ce soient les porteurs de projets industriels, à l'État, ou aux acteurs publics impliqués, de répondre, de se positionner par rapport à ce que le public — donc, vous — aura fait part, les questions que vous aurez posées, les demandes de précision. Et tout cela, on en rendra compte dans notre bilan. Égalité de traitement, argumentation. Donc, on ne compte pas les pour et les contre. Et enfin, inclusion, pour aller vers le plus large public possible.

Ce débat, monsieur VIGOUROUX l'a dit, c'est une approche globale. Habituellement, la CNDP est saisie soit sur un projet, un plan ou un programme — là, on est bien sur l'avenir des territoires. On a été saisi sur la vocation proposée par l'État de réindustrialisation et de décarbonation. Donc, c'est un débat qui implique de débattre de l'ensemble des projets qui y participent et des effets cumulés de ces projets. Et dans ce mois de juin, les différentes réunions portent justement sur ces effets cumulés, et aujourd'hui plus spécifiquement, à la fois sur des projets qui participent à la vocation et sur les effets en termes de mobilités. Je précise que cette réunion est commune avec la concertation continue sur le projet de liaison routière Fos-Salon. Donc, le co-garant, Jean-Michel FOURNIAU, participera à l'animation, puisque c'est une réunion commune à la concertation continue.

Je saisis la juste l'opportunité, en parlant d'effets cumulés : nous avions une réunion, un webinaire prévu jeudi sur les questions éviter-réduire-compenser et sur les atteintes à l'environnement, et en fait il y a une confusion d'agenda, c'est le même soir que la clôture de la concertation sur Rhône Décarbonation, et le même soir aussi il y a une réunion sur le PLUI. Donc, on est en train de déplacer ce webinaire. Donc, en souhaitant vraiment que la nouvelle date — donc, ce n'est pas simple dans cette période de juin, mais on communiquera au plus vite sur la nouvelle date pour que toute personne puisse participer.

Qu'est-ce qui nous réunit ce soir ? Mobilités et transports, le sujet est vaste. Le sujet est vaste. On a, nous, en organisant cette réunion, retenu des questions plus spécifiquement à traiter. Ce sont des enjeux renouvelés en fait, suite aux différents débats publics, puisque cette question des mobilités était déjà présente dans le débat sur Fos2XL, évidemment sur Fos-Salon, également sur les projets de terminaux. Bien entendu. Donc, ce que je disais, c'est que ces questions-là étaient déjà présentes et déjà sur la table, comme le fait remarquer monsieur RAIMONDI, depuis 2004. La question, mais également dans Fos-Salon il y avait l'enjeu de replacer dans le système territorial ces mobilités, et c'est bien aujourd'hui l'opportunité de le faire dans ce débat global, en considérant l'ensemble des projets qui concernent les mobilités. Et ça interrogeait également la cohérence des politiques publiques et la coordination des acteurs.

Plus spécifiquement, ce soir, nous avons retenu de traiter les questions suivantes, à la fois qui venaient du public, quels effets cumulés les projets industriels en termes de mobilités, et les projets actuels, qui n'étaient pas tous présents aux moments des débats publics ou concertations précédents, quelles solutions proposées, où en est-on des projets — ça, on y reviendra dans la réunion. Quelle multimodalité, quelle intermodalité au-delà des projets routiers ? Donc, vous voyez des verbatims ici, donc des extraits des réunions. Par exemple, sur la plateforme en ligne, une personne faisait remarquer que dans le dossier du débat proposé par l'État, les projets mobilités sont limités à des projets routiers — quels autres projets ? Donc, ces questions-là, qui ont été déjà déposées, soit sur la plateforme, ou en réunion publique, en invitant à regarder l'ensemble des mobilités. Et également, des questions récurrentes dans les réunions précédentes et dans les débats précédents, sur les coûts. Qui paye ? Et quels investissements publics sur ces sujets ? Donc, ces questions seront au cœur de la réunion d'aujourd'hui, qui se déroulera en plusieurs temps.

Dans un premier temps, des représentants du groupe de travail mobilités — alors, c'est un groupe de travail qui est copiloté par la DREAL PACA, donc l'État et la métropole, et qui implique les communes, l'intercommunalité du territoire, le département, le port, la région, la CCI, la Compagnie nationale du Rhône, SNCF Réseau et les Voies navigables de France, présenteront tout d'abord, dans un premier temps, un état des lieux et diagnostic, actualisés avec les projets actuels qui viendraient sur le territoire. Puis, une seconde présentation du groupe de travail, également sur les solutions à court, moyen et long terme. Et nous aurons également une intervention d'Hadrien BAJOLLE de FinInfra, donc au niveau de la Direction générale du Trésor, sur les financements des projets, en particulier dans le nouveau cadre national en cours de débat en parallèle. Puis, nous aurons deux tables rondes. La première, sur les projets routiers — où en est-on et quels financements ? Table ronde avec la DREAL, le département, FinInfra, le port et la métropole. Et une seconde table ronde sur les projets de développement multimodaux et intermodaux, les incitations au report modal, et à nouveau la question de la coordination de l'ensemble des acteurs des mobilités, avec six personnes à cette table ronde représentant la région, la métropole, la DREAL, le port, SNCF, pour les industriels Airbus Helicopters, et enfin l'Association des usagers des transports des Bouches-du-Rhône.

Je laisse maintenant la place, pour le premier temps sur les enjeux de mobilités et sur le périmètre du débat, au représentant du groupe de travail mobilités.

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure et Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Bonsoir à tous. Je me présente : Joëlle COUTURIER, je travaille à la métropole, et j'ai en charge la direction stratégie, étude et programmation à la direction générale déléguée mobilité durable, infrastructure et voirie. Donc, c'est dans cette direction que l'on travaille sur tout ce qui est projet, prospective, développement de l'offre de mobilité dans toutes ses dimensions, que ce soit le transport en commun, le vélo, les aménagements pour les piétons, et tout ce qui est voirie, voies réservées pour les transports en commun, les BHNS, les tramways, etc. Voilà. Donc, je laisse…

Mme Frédérique CHAZE, Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

Et puis, Frédérique CHAZE, Directrice adjointe à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur. On va vous faire cette présentation à deux voix pour cette première partie.

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Donc, avant de rentrer dans ce débat, qui est un débat complexe, et je pense que la diversité des interventions du public montrera qu'effectivement, c'est compliqué de faire avancer certains projets et d'intégrer l'intermodalité dans tous ces projets — puisque l'objectif, c'est bien celui-ci, c'est de faire de l'intermodalité, pour développer des solutions complémentaires et alternatives à la voiture, il est nécessaire d'avoir des éléments de diagnostic. Donc, c'est ce que je vais essayer de vous présenter, succinctement, puisque je crois que notre temps est compté, mais nous pourrons y revenir bien évidemment si vous avez des questions à la suite des différents échanges.

Donc, la métropole, c'est une métropole unique, sur divers aspects. D'une part, sa superficie, c'est important de l'avoir à l'esprit parce que ça montre bien toutes les difficultés qu'on a aujourd'hui à pouvoir assurer une desserte efficace de notre territoire, en maîtrisant nos dépenses d'exploitation. Le coût d'exploitation, c'est effectivement un enjeu de devoir mettre en place ces services de transports en commun, avec effectivement une économie de moyens. Donc, on a un territoire qui de fait ne permet pas forcément cette économie de moyens aujourd'hui. Donc, ça, il faut l'avoir à l'esprit, je pense que c'est important. Donc, la plus grande métropole de France en superficie. La deuxième métropole en nombre d'habitants, donc on avoisine les 2 millions d'habitants sur cette métropole, donc ce qui n'est pas neutre. Et le troisième volet qu'il me paraît important d'avoir à l'esprit, c'est la dispersion des lieux d'emplois et d'habitats, et la difficulté effectivement qu'on a à faire en sorte de permettre à une personne qui réside sur une commune de pouvoir rejoindre son lieu d'habitat, qui peut être parfois à plusieurs kilomètres, bien évidemment, de distance.

Donc, cette diversité, cet éclatement des lieux d'emplois et d'habitats, elle est fondamentale pour comprendre effectivement les enjeux de déplacements et de mobilités sur notre territoire. On a à peu près — bon, là, vous n'avez pas toute la métropole, mais une grande partie, tous les lieux que vous voyez ici, on a à peu près 25 zones d'activités, zones d'emplois qui sont importantes, qui regroupent un maximum de salariés. On a à peu près, sur ces 25 zones d'emplois, 400 000 salariés qui sont regroupés. On en a à peu près 700 000 au total sur la métropole. Voilà un petit peu les grands enjeux de — les ordres de grandeur.

C'est important que — vous l'avez compris, les enjeux de déplacements pour rejoindre les pôles d'emplois, c'est quand même une cible importante pour nous, parce qu'on appelle les personnes qui utilisent ces transports en commun des usagers captifs, puisqu'on est sur des déplacements du quotidien. C'est là où on sait faire une réponse adaptée, et la réponse la plus efficace, qui correspond vraiment aux enjeux de déplacements de tous les jours. Vous avez ici quelques chiffres qui vous montrent effectivement l'importance des poids de déplacements autour de l'étang de Berre, puisque c'est l'objet de notre échange d'aujourd'hui. On vous a également mis des chiffres sur le nombre, la part que représentent les déplacements en TC, on voit que c'est quand même assez faible. On a donc une marge de progression qui est très grande. Évidemment, il faut que l'offre de transport soit au rendez-vous, mais il faut aussi que les entreprises incitent et développent des actions pour favoriser et faciliter le report modal. Donc, là-dessus, nous ne sommes pas tout seuls à pouvoir influer sur la part modale des salariés, il est également nécessaire de leur PDME et avec le service Mobipro qui est à leur disposition pour pouvoir les accompagner et travailler ces questions-là.

Donc, je ne vais pas rester 3 heures sur cette diapo-là, je vous laisse découvrir les chiffres, mais pour vous dire qu'effectivement, on a beaucoup de déplacements interbassins, mais on a aussi des déplacements à l'intérieur des bassins. Donc, vous le voyez, des déplacements internes, de petites distances, qui, eux, peuvent être facilement capables dès lors qu'on a effectivement un réseau de bus adapté et des aménagements cyclables.

Quelques éléments un peu plus concrets sur les parts modales par bassins de mobilités. Il faut savoir que nous avons donc un plan de mobilité qui a été approuvé en décembre 2021, et qui définit nos grands objectifs de reports modaux sur l'ensemble de la métropole, et par bassins de mobilités. Il faut savoir que sur chaque bassin de mobilité, nous en avons 25 sur la métropole, nous avons déjà commencé à réaliser ce qu'on appelle un plan local de mobilité, qui permet de travailler à une échelle plus fine avec tous les acteurs et partenaires institutionnels pour décliner le plan d'action du plan de mobilité. Donc, ce sont les enjeux de territorialiser et de rentrer dans le détail et le concret de ces projets, pour faire en sorte que la part modale évolue. Donc, on voit là aussi qu'on a une marge de progression qui est forte, qui existe, donc à nous de faire en sorte de mettre en place effectivement les projets qui permettent de développer cette part modale. Notre projet phare, on va dire, aujourd'hui, c'est le réseau express métropolitain, le REM, qui est un réseau de cars à haut niveau de service qui empruntent nos principaux corridors de déplacement, qui empruntent les voies réservées sur autoroute, que vous connaissez tous maintenant.

L'objectif, c'est d'en développer encore davantage, pour faire en sorte que ce transport en commun soit le plus efficace possible et le plus rapide pour rejoindre les pôles d'emplois depuis les lieux de résidence de nos salariés. Donc, notre cible, c'est de proposer à 90 % des métropolitains une offre de transport à haut niveau de service à un quart d'heure de son lieu de résidence. L'objectif, c'est bien de faire en sorte qu'on laisse la voiture au plus proche de son lieu de résidence. Donc, qu'on y trouve un parking-relais, qu'on puisse y déposer son vélo, et ensuite qu'on puisse rejoindre sa destination finale, non pas en voiture, mais avec un transport en commun. Ou en covoiturage, puisque l'objectif, c'est aussi de développer le covoiturage, avec le service de covoiturage qui a été mis en place par la métropole en 2024, et qui fonctionne particulièrement bien — on pourra vous en dire deux mots si vous le souhaitez. Et la part modale vélo, dont l'objectif est d'atteindre les 7 %, et là, aujourd'hui, comme vous pouvez le constater sur cette diapo, on est à peu près à 1 % sur l'ensemble de ces bassins. Donc, il y a beaucoup à faire.

Mme Frédérique CHAZE, Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

Donc, du coup, maintenant, si on regarde ce territoire sous l'angle plutôt de l'organisation du transport de marchandises, on a un territoire qui présente des caractéristiques uniques, au niveau national et aussi européen, comme vous pouvez le voir sur la carte. Un territoire qui est structuré et à l'interface, à la croisée de corridors d'échanges stratégiques qui viennent de la mer du Nord jusqu'à la Méditerranée, et également d'est en ouest, entre l'Espagne, l'Italie, la Suisse et plus loin vers l'Europe centrale. C'est un territoire qui est structuré historiquement aussi depuis le 19ème siècle par une concentration d'activités économiques stratégiques et essentielles, au premier rang desquelles l'activité portuaire, qui aujourd'hui est donc opérée par le Grand port maritime de Marseille-Fos, qui est cette porte d'entrée de l'Europe sur la Méditerranée. On y trouve évidemment des activités aéronautiques de premier rang, de pointe, à la fois civiles et militaires, des activités de stockage d'énergie, là aussi historiquement présentes, de l'industrie métallurgique, chimique, pétrochimique. E

t puis, c'est aussi un territoire qui de par ces fonctions et cette concentration est aussi un hub logistique important. Donc, également de grandes plateformes logistiques, à la fois des entrepôts, mais aussi des plateformes qui permettent du transbordement notamment — on y reviendra. Et c'est un secteur qui, au-delà de sa zone industrialo-portuaire, s'étend. C'est-à-dire que la fonction logistique, elle remonte, on le sait, à Saint-Martin-de-Crau, on peut remonter même jusqu'à Avignon sur certaines grandes fonctions.

Cette fonction, elle est importante — je prends peut-être 5 secondes sur ce point-là, pour citer un exemple. Les marchandises donc plutôt conteneurisées qui intéressent la France aujourd'hui sont encore traitées à 40 % dans des ports étrangers. Donc, des marchandises qui arrivent et qui ont pour destination la France sont traitées par des ports étrangers. La stratégie nationale portuaire vise à augmenter cette part dans les ports français, en particulier sur le port de Marseille-Fos. Mais aujourd'hui aussi, ce qu'on connaît de la part modale, c'est que ces marchandises-là, elles sont traitées en pré et post-acheminement à 80 % par de la route.

Or, si on cherche à faire augmenter cette partie-là, on sait qu'il va falloir travailler sur du report modal. Et c'est pour ça aussi que la démarche, et je parlais de corridor tout à l'heure, de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, elle est absolument essentielle de ce point de vue-là, puisque sur ce territoire-là, la connexion avec du transport ferroviaire et avec du transport fluvial, elle sera à l'avenir absolument déterminante pour pouvoir atteindre ces objectifs-là tout en n'augmentant pas — et on verra que c'est un sujet — la question du trafic poids lourds sur les routes. Donc, on est vraiment sur un secteur stratégique.

Sur ce secteur stratégique, vous le savez puisque vous êtes aussi des pratiquants de ce territoire, en tout cas pour ceux qui le savent, le système routier est un système qui présente de la congestion. Alors, ce système routier, une de ses caractéristiques aussi, c'est que cette concentration d'activités, elle amène un flux, et un trafic, et un taux de poids lourds qui est supérieur à ce qu'on peut trouver un peu classiquement, donc avec des taux qui peuvent atteindre 25 % sur du réseau routier. On voit aussi dans le secteur, quand on l'analyse un peu, qu'on a donc des flux qui vont se mélanger, à la fois voitures, poids lourds, de par les activités que je décrivais tout à l'heure du transport de matières dangereuses, donc qui peut se retrouver en proximité aussi de zones urbaines avec de la concentration de population, donc un accroissement de risques. On a aussi, et pour certains, vous le constatez, parfois des comportements qui peuvent être assez à risques dans la manière dont peuvent conduire certains conducteurs.

Donc, ça vient renforcer cette complexité, et donc on se retrouve avec un réseau qui présente des points récurrents de congestion, que ce soit entre Martigues et Fos ou entre Fos et Miramas par exemple, assez régulièrement. Et puis, une des caractéristiques de ce réseau qu'il faut garder en tête et sur laquelle il va falloir travailler, c'est que c'est aussi un réseau qui est assez peu résilient. En réalité, il y a assez peu d'itinéraires de délestage, et donc dès lors qu'on a un incident, même s'il est mineur, eh bien en fait le réseau sature, et on a de la remontée de files, on a un certain nombre de situations qui sont très, très complexes. Et donc, c'est vraiment sur cette question-là de la résilience, de la sécurité, de la continuité finalement de service, qu'il va falloir qu'on travaille, puisque, et on le verra dans la deuxième partie, quand on va se projeter, on sait que la situation risque de devenir un peu plus complexe.

Donc, voilà, à titre d'exemple sur cette carte-là, vous avez notamment les effets de congestion et de temps de parcours, je ne les commente pas plus que ça, vous avez les chiffres, mais d'augmentation de temps de parcours entre de l'heure de pointe et de l'heure creuse. Et donc, effectivement, ces effets de congestion ont des effets y compris sur le cadre de vie, sur le quotidien des personnes qui sont obligées de prendre la voiture, des effets qui sont des effets assez désagréables, pour ne pas dire vraiment pénibles.

Et puis, dernière petite diapositive pour finir de brosser ce portrait, puisque les 0 minute sont arrivées, simplement pour se dire aussi, mais vous le savez, que l'impact — alors, on pourrait parler de bruit, là on a choisi de vous parler de qualité de l'air. On sait que c'est un sujet sur lequel évidemment le territoire est sensible, puisque sur ce territoire-là, cf. ce que je disais sur la question des activités, on a des industries, on a aussi de l'activité maritime, donc toutes activités qui émettent des polluants, et des polluants locaux — alors, même si tendanciellement, tous ces polluants ont tendance à diminuer, pour tout un tas de raisons, notamment d'amélioration des technologies, il n'en demeure pas moins que le trafic routier contribue aussi à un certain nombre de ces polluants. Je pense aux particules inhalables, aux particules fines, aussi aux oxydes d'azote.

Et les cartes, en général – alors, ça, ce n'est pas une carte d'émissions, c'est une carte d'excès de risques individuels, donc plutôt du point de vue de la population, mais quand on regarde des cartes d'émissions, vous savez qu'on voit se dessiner le réseau routier, puisque le trafic, à la fois véhicules et poids lourds, est évidemment à l'origine de ces émissions-là. Donc, voilà, cet impact-là, il est aussi important, et ça fait aussi partie des effets du trafic routier. Et donc, c'est aussi une des raisons, la question de l'exposition sanitaire et des risques accrus pour les populations, ça fait évidemment partie du constat qu'il nous faut prendre en considération pour réfléchir à la suite et essayer de diminuer ces impacts.

Voilà. Je m'en tiens là pour la partie de présentation du diagnostic.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Donc, sur la situation actuelle, avant ensuite d'aller dans la deuxième partie sur les besoins futurs et les solutions, est-ce qu'il y a des questions, des remarques ? Oui ? Monsieur, on a besoin, pour que ce soit enregistré en fait, que vous ayez un micro. Parce que toutes les réunions du débat donc sont enregistrées, retranscrites et accessibles ensuite sur le site du débat, dans les rencontres passées, toujours dans le principe de traçabilité des échanges. Et si vous voulez vous présenter pour l'enregistrement, merci.

M. Gérald GUILLEMONT, Adjoint au maire de Miramas

Gérald GUILLEMONT, je suis adjoint au maire à Miramas. Moi, il y a une donnée que j'attendais absolument de la part de la personne qui a donc rapporté pour la DREAL, c'est : quel est actuellement — enfin, sur quel taux de croissance économique des échanges vous travaillez ? Parce que si c'est 0,5 % parce que la croissance s'est affaiblie, ou si c'est 2 ou 4 %, on a des perspectives qui sont complètement différentes.

Mme Frédérique CHAZE, Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

Ça fait partie des éléments que je vous présenterai en termes d'hypothèses sur la partie de projection en fait, dans les besoins nouveaux, juste après.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Donc, à nouveau, là, on est uniquement sur la situation actuelle. Ensuite sera présentée la projection en clarifiant sur quels scénarios justement se base le groupe de travail mobilités. Est-ce qu'il y a… oui ? Si vous pouvez vous présenter, Monsieur.

M. Stéphane BERNARD, Miramasséen

Bonjour. Stéphane BERNARD, habitant de Miramas. J'ai vu écrit sur une slide « hinterland », qu'est-ce que c'est ?

Mme Frédérique CHAZE, Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

L'hinterland du port — alors, je peux laisser sinon la parole à Rémi COSTANTINO pour en parler, mais c'est la zone en fait de chalandise, et c'est la zone sur laquelle pénètrent l'ensemble des marchandises. Donc, le renforcement, je ne l'ai pas cité, mais effectivement, l'axe MERS, ça a comme vocation de renforcer cet hinterland pour le grand port maritime Marseille-Fos, et donc de consolider ce que je donnais là, tout à l'heure, en termes de trafic et d'exploitation des marchandises.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. N'hésitez pas, toute question pour la compréhension est bienvenue. Chaque réunion thématique est justement… — il y a là-haut, puis en bas, s'il vous plaît.

M. Christophe DEGAND, CGT Cheminots

Bonjour. Christophe DEGAND, pour la CGT des cheminots. Je vous ai écoutés attentivement, donc on a parlé du sujet qui va déterminer l'arrivée des nouveaux industriels, très bien, c'était monsieur VIGOUROUX, et puis des transports pour les futurs travailleurs. On a parlé beaucoup de transports en commun, on veut développer le bus, on parle des grands corridors terrestres, l'axe ferroviaire, OK, on entend, donc 40 % des conteneurs passent par les ports étrangers, et dans ces 40 %, 80 % passent par la route. On est quand même le seul port d'Europe desservi par le ferroviaire avec une voie unique, ç'a été dit. Donc, déjà, la question, elle est là.

On n'a pas entendu beaucoup parler du train, c'est dommage, parce qu'on parle de la congestion des routes, notamment avec les matières dangereuses, on a des rails, on a des wagons. On parle de la qualité de l'air, nos machines sont électriques. Il y a quand même beaucoup de choses qui peuvent se faire autour du ferroviaire. On parlait aussi qu'on était dans un beau théâtre, effectivement c'est un lieu de culture — pour les gens du cru, Miramas a une forte culture cheminote également. La ville s'est construite autour du triage. Donc, cette question est très prégnante. Il y a des investissements qui ont été faits, pour le triage de Miramas, si on veut réindustrialiser la région, il va falloir que ça passe par le train. Donc, il y a encore des investissements à fait. Aujourd'hui, le triage, il est un peu fatigué. Je vous fais confiance, Monsieur le Maire, j'espère que vous avez raison et que ça va se régler rapidement pour une télécommande, mais c'est plus compliqué que ça. C'est plus compliqué que ça. Et aujourd'hui, nos installations sont malades. On a eu une enveloppe de 30 millions d'euros pour la rénovation de ce triage, je m'adresse peut-être un peu maladroitement aux investisseurs, mais bon, la télécommande, on parle de 6 000 euros. Il y a eu 30 millions d'investissement, aujourd'hui on ne peut plus trier par gravité parce qu'il manque un petit boîtier électronique en fait. Donc, j'espère que ça fera réagir ceux qui ont mis quelques millions sur la table. Et je m'en tiendrai là pour mon intervention. Merci.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Quelques mots du coup de complément du diagnostic sur les questions ferroviaires. S'il y a une personne dans la salle du groupe de travail mobilités, ou vous.

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Je vais apporter quelques éléments de réponse, mais il y aura des éléments qui seront produits ultérieurement dans la présentation, et monsieur VIGOUROUX interviendra également à ce sujet. Juste pour préciser que quand on parle de transports en commun, il y a bien évidemment le train qui est compris dedans. Ce sont tous les transports en commun du territoire. Et juste pour dire qu'on travaille sur le SERM, ce qu'on appelle le SERM, le Service Express Régional Métropolitain, qui est un développement du ferroviaire pour les besoins de déplacements à l'intérieur du périmètre de la métropole, pour les voyageurs. Et aussi, un travail qui permet aussi de rendre compatible le développement du ferroviaire pour les voyageurs et pour le fret. Donc, ça, c'est un sujet d'actualité. Et ensuite, je pense que monsieur VIGOUROUX vous parlera des services de proximité de fret ferroviaire, sur lesquels nous travaillons actuellement à la métropole.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Il y avait une question ici, puis là-bas.

M. René CLARET, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement

René CLARET, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, et autres associations de défense de notre cadre de vie. Monsieur le préfet, le 2 avril, nous avait dit que nous aurions à chaque réunion un représentant de l'Agence régionale de santé — est-ce qu'aujourd'hui, nous avons ce représentant-là ? Puisque nous avons abordé déjà tout ce qui est sanitaire et qui est particulièrement préoccupant dans notre coin — avec des taux de cancers les plus élevés de toute la région PACA, avec des maladies neurologiques, pulmonaires, etc. Il n'y a pas de représentant de l'Agence régionale de santé, et nous le déplorons très fortement. Nous sommes une zone sinistrée. Nous ne devons pas rester une zone de seconde zone. Le train, bien sûr, il faut rééquilibrer fret routier et fret ferré. Merci.

Applaudissements.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Le micro…

M. Serge BORNAREL, Délégué général UIMM Alpes-Méditerranée

Bonjour. Serge BORNAREL, je suis le délégué général de l'UIMM sud et Corse. Je voudrais remercier monsieur le maire : on a eu un vrai accueil citoyen, et non pas un plaidoyer comme dans certaines communes. Donc, merci pour la qualité de l'intervention, c'est très bon pour les débats. Moi, j'avais une question au sujet du financement des transports et de la mobilité : est-ce que vous pourrez nous communiquer des chiffres sur qui finance cette mobilité ? Je voulais rappeler que les entreprises payent un versement mobilités, donc un versement mobilités pour celles qui sont installées dans la métropole, et puis on vient de voir apparaître un nouveau versement mobilités régional. Donc, pour nous, industriels, la difficulté, c'est que, monsieur le maire l'a citée, on a pris du retard. Et surtout, l'industrie a été éjectée des centres urbains, entre autres de Marseille, alors qu'il y a beaucoup, beaucoup de moyens qui ont été remis sur les centres urbains. Donc, aujourd'hui, nous avons des adhérents qui disent « on paye une taxe mobilités, mais en fait on n'a pas le service qui va avec », et la desserte des zones industrielles n'est pas suffisamment peut-être prise en compte. Donc, ce qui sera peut-être intéressant, c'est d'essayer de faire un parallèle entre versements et puis utilité par rapport aux dessertes des zones industrielles, puisque là, on est sur un débat de réindustrialisation, et ce sera fondamental que les salariés soient bien accompagnés. Merci d'avance.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Cette question des financements était au cœur de nombreuses questions que l'on a posées ce soir aux acteurs des mobilités. Si vous voulez déjà faire une première réponse, et on aura ensuite une intervention de FinInfra, et plus spécifiquement sur chacun des projets futurs. Cette question sera posée.

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Juste en deux mots, on a effectivement dans le cadre du plan de mobilité que j'évoquais tout à l'heure une feuille de route très claire, me semble-t-il, sur les projets qui sont attendus jusqu'à l'horizon 2030 — c'est notre échéance. Sur ces projets-là, on a effectivement, nous, défini de manière précise les coûts d'investissements de tous ces projets, qu'ils soient routiers — enfin, de toutes natures, toute la mobilité. Donc, je vous invite à en prendre connaissance, vous avez ce document qui est en ligne sur le site de la métropole, et qui vous définit précisément tous les projets qui sont financés aujourd'hui, que ce soit sous maîtrise d'ouvrage de la métropole ou de ses partenaires, que ce soit le département, que ce soit l'État. Tout est, je dirais, précisé. C'est l'ensemble de ces projets qui sont indispensables pour arriver aux objectifs de reports modaux que j'ai dressés tout à l'heure dans le cadre des éléments de contexte. Donc, effectivement, c'est financé par le versement mobilités.

Nous travaillons depuis plusieurs années maintenant à regarder l'accessibilité de toutes nos zones d'activités — alors, on commence par celles qui sont effectivement les plus importantes en termes de salariés. On a fait un diagnostic très précis de la ZIP de Fos très récemment, avec une analyse des données GPS qui nous permettent de connaître précisément les lieux de provenance de tous les salariés de la zone, et de pouvoir derrière adapter l'offre de mobilité qui est la mieux à même d'y

répondre, ou de proposer des services de covoiturage là où on ne peut pas apporter de réponse satisfaisante sur le plan du transport en commun. Donc, oui, ce travail est fait, on l'a fait sur la zone d'activités d'Aix-en-Provence, on l'a fait sur des zones d'activités de Marseille, donc on avance petit à petit pour avoir finalisé toutes les zones d'activités majeures du territoire, et adapter l'offre en conséquence.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Est-ce que lorsque les financements sont affichés, on connaît la part qui est payée par les contribuables, la part qui est payée via les financements de mobilités ou via des tiers, la part qui est payée par les usagers ? Voilà, est-ce que ces données-là sont ou pas communiquées ?

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Alors, elles sont approchées dans le plan de mobilité, mais c'est variable chaque année, donc chaque année, ça évolue. Du coup, on n'a pas forcément le montant global à l'instant T. Mais on peut vous apporter des éléments de précision dans la suite du débat si besoin.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Une dernière question avant de passer à l'étape suivante sur les scénarios et les solutions. Oui ? Une dernière question, on prendra votre question après… ou c'était vraiment sur ce sujet ? Alors, on va prendre deux questions, et on passe après à l'étape d'après.

M. Stéphane COPPEY, FNE Bouches-du-Rhône

Merci. Bonjour. Stéphane COPPEY, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône. J'aurai sans doute l'occasion de revenir tout à l'heure sur les scénarios, en espérant que les différentes propositions qui ont été formulées vis-à-vis des collectivités depuis au moins 10 ans ont été au moins entendues et, on l'espère, prises en compte. Je voudrais simplement revenir dans un premier temps sur l'agenda de la mobilité qui a été élaboré en 2016 au lendemain de la création de la métropole. Madame COUTURIER, vous avez présenté un plan tout à l'heure, de mémoire c'est à peu près le plan qui avait déjà été plus ou moins présenté en 2016. Donc, quelles ont été les avancées depuis 2016 en termes de mise en œuvre progressive de cet agenda de la mobilité, notamment sur le territoire qui nous concerne ici ?

De la même façon, on a eu un débat public sur la liaison Fos-Salon en 2020-2021, qui s'est clôturé, on s'en souvient tous sans doute ici, par le discours donc du préfet MIRMAND à l'époque, qui a dit en gros « l'État assumera ses responsabilités, ça mettra un petit peu de temps, mais dans l'immédiat, que les collectivités assument également les leurs, donc en matière, que ce soit de pistes cyclables, de développement des transports collectifs, que ce soit routier ou par rail ». Ma question est toute simple : quelles sont les pistes cyclables qui ont été réalisées ? Quelles sont les nouvelles lignes de transport collectif qui ont été mises en œuvre depuis ? Quels sont les nouveaux services ferroviaires ? Toujours pareil, sur ce secteur dont on parle, où on est ce soir. Et puis même, concernant l'État, quelle est l'avancée du travail qui était censé être fait depuis 2021 en termes d'élaboration de scénarios sur cette fameuse liaison Fos-Salon ? On devait avoir une concertation continue, on a eu quelques premières réunions, on ne sait plus rien. On a parlé de route intelligente, est-ce que ç'a été pris en compte ou pas ? On ne sait pas.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Peut-être sur la liaison Fos-Salon, il y a un point…

M. Stéphane COPPEY, FNE Bouches-du-Rhône

Un dernier point, sur l'évolution du trafic, vous avez donné quelques chiffres, rappelons quand même que ces chiffres de saturation — enfin, en tout cas, le constat de la saturation, il faut quand même le lier assez étroitement à la part modale quasi nulle du transport collectif et du vélo sur ce territoire, quasi nulle. Et ç'aurait été intéressant aussi d'avoir des chiffres sur la progression du trafic. Aujourd'hui, le trafic routier sur le secteur actuellement, ici est en baisse. Donc, il faut qu'on le dise. Par contre, vous avez insisté, vous avez eu raison, sur l'immense fragilité du réseau routier notamment aux aléas, et c'est sans doute sur cet axe des aléas qu'il faut sans doute travailler. Donc, là aussi, quel est le travail qui a été fait sur ce sujet ?

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je vous propose de réserver la réponse sur la progression du trafic avec les scénarios ensuite. Sur la liaison Fos-Salon, c'est prévu dans un temps juste après, juste, par rapport à ce qui était prévu en 2016, et ensuite on prendra la dernière question avant de passer au temps suivant.

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Alors, par rapport à l'agenda de la mobilité qu'évoquait monsieur COPPEY, effectivement, on est parti de l'agenda de la mobilité, mais le plan de mobilité est plus large et a agrégé d'autres projets pour être approuvé en 2021. On a une cartographie qui présente l'état d'avancement de tous les projets sur le territoire autour de l'étang de Berre, donc vous la verrez dans le cadre de la présentation de tout à l'heure.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Madame ?

Mme Corinne LAMBOLEY, Cistude

Bonjour. Corinne LAMBOLEY, collectif Cistude. Ça recoupe un petit peu l'intervention de monsieur COPPEY, je suis un petit peu déçue parce qu'on a eu des schémas rétroprojecteurs, qu'est-ce qu'il s'est passé avant, un état des lieux, qu'est-ce qu'on a, mais je n'ai rien, concrètement parlant, de ce qu'on va faire, de ce que vous avez déjà fait. Donc, ça se recoupe un peu, on ne s'est pas concertés. Vous nous dites « on a fait des choses sur Aix », oui, mais concrètement parlant, qu'est-ce que vous avez fait ? Est-ce que vous auriez un petit dessin, un petit graphique, un petit schéma, un petit truc à nous montrer de ce que vous avez déjà réalisé sur Aix ?

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Alors, si on part sur le secteur d'Aix, je pense qu'on va y passer la soirée, voire au-delà. Mais deux exemples très concrets, deux modifications significatives sur la desserte de la zone d'activité d'Aix-en-Provence, avec…

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Non, je pense que ce n'était pas la question, vous voulez repréciser votre question ?

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Si, en tout cas, c'est ce que j'ai compris. Avec la mise en place d'une ligne, d'une nouvelle ligne qui fait Aix-ouest-zone-d'activité-Marseille, déjà…

Mme Corinne LAMBOLEY, Cistude

Excusez-moi, je me suis peut-être mal exprimée. Ma question, ça porte vraiment sur ici : qu'est-ce que vous avez concrètement de prévu ici, dans la région, autour de l'étang de Berre ? Vous avez illustré votre capacité à réaliser des projets en disant « on a fait des choses sur Aix », mais des choses, ça ne me parle pas, moi. Donc, là, vous venez de préciser un petit peu, mais c'est juste — je faisais le parallèle à Aix parce que vous l'avez fait tout à l'heure. Donc, c'était pour voir, concrètement parlant, qu'est-ce que nous, populations locales, on peut attendre, on peut voir réaliser, et monsieur COPPEY a un petit peu devancé ma question en disant où vous en êtes…

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Alors, il y a plusieurs projets qui vont — je redis ce que j'ai dit tout à l'heure, on a une carte qui synthétise l'ensemble des projets avec l'existant, ce qui a été réalisé il y a quelque temps, ce qui est en cours de réalisation, ce qui est en cours d'étude, et ce qui reste à étudier. Donc, tout ça est synthétisé dans une carte qu'on a essayé de faire la plus simple possible pour que justement vous ayez visuellement tout le panorama de tout ce qui concerne ce territoire-là, autant à l'ouest qu'à l'est de l'étang de Berre.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je vous propose justement qu'on passe au temps suivant. Et ces cartes, elles sont également affichées dans le couloir, donc à l'issue, là elles vont être projetées, il y a également le temps d'en prendre connaissance. Donc, Madame CHAZE, Madame COUTURIER, c'est vous aussi pour le temps suivant ? Donc, quelles solutions, quels projets à court, moyen et long terme ? Et basés sur quels scénarios d'évolution des besoins ?

Mme Frédérique CHAZE, Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

Alors, je présenterai cette partie-là bien au nom de l'ensemble des membres du groupe de travail mobilités qui nous a accompagnés — j'en profite pour remercier l'ensemble des collègues des différentes institutions, puisqu'on a travaillé vraiment depuis fin 2023 tous ensemble sur ce sujet. Et quand on s'est réunis fin 2023 et quand l'ensemble des concertations sur les nouveaux projets a commencé à émerger, on s'est tous posé la question comme vous de : qu'est-ce que tout ça va donner, si tout se fait ? Quel impact notamment sur la mobilité de façon générale et sur le réseau routier en particulier ?

Et quand on se pose cette question-là, en général pour essayer de répondre à cette question, et ceux qui ont participé par ailleurs à la concertation notamment sur la liaison Fos-Salon le savent, on essaye, quand on peut et quand on en dispose, de modéliser les choses. Ce qu'on a demandé ici, en particulier donc au Cerema qui nous accompagne par ailleurs sur la liaison Fos-Salon, c'est justement d'essayer de faire des tests de sensibilité à partir du modèle qui existait, ce modèle de trafic routier interurbain, donc qui va donner des chiffres – juste une diapo après, vous verrez des chiffres qui sont exprimés en trafic moyen journalier lissé sur l'année. Et donc, ces modèles-là sont des outils mathématiques qui simplifient la réalité et qui vont nous permettre de projeter des tendances, donc des futurs plausibles, mais qui ne sont pas des vérités absolues de ce que sera le nombre de voitures qui circuleront par exemple sur le réseau routier dans 10 ou dans 20 ans. Je préfère le dire ici en termes de précaution, puisqu'après, quand on a des chiffres, c'est toujours… Voilà. Mais les tendances sont quand même intéressantes.

Et donc, ce qu'on a fait, c'est qu'on a demandé de rentrer des éléments de tests de sensibilité, donc des hypothèses. Dans ces hypothèses, la première qu'on a prise, parce qu'au moment où ç'a été fait c'était bien celle-ci, et puis c'est celle qui est finalement dans le scénario central, c'est de dire : on nous annonce collectivement 10 000 emplois supplémentaires sur la zone industrialo-portuaire, donc on prend cette hypothèse-là. C'est une hypothèse qui est une hypothèse relativement maximaliste. Voilà. On verra bien, et on le souhaite à tous, les projets, de se faire et de se réaliser, donc on a pris cette hypothèse-là, mais peut-être que les choses seront un peu différentes. En tout cas, c'est cette hypothèse-là qui est en entrée de la modélisation des différents scénarios. Et puis, on a ensuite des hypothèses qui sont des hypothèses sur les comportements des usagers et sur la répartition entre modes, justement, en particulier les modes alternatifs et puis le mode routier. Et donc, ces hypothèses-là, elles sont basées sur ce qu'on prend traditionnellement dans les études de projets, donc le référentiel du ministère, qui sont les hypothèses de la stratégie nationale bas carbone, celle qui vise à la neutralité carbone en 2050. Donc, ce sont des hypothèses, vous allez le voir, et si vous faites d'ailleurs la comparaison avec quelques chiffres qui ont été cités juste avant, qui sont très ambitieuses en termes de report modal, mais qui sont – voilà, celles qu'il nous semble en tout cas au niveau technique qu'il faut qu'on se donne, qui sont, certes, ambitieuses, mais volontaristes.

Elles se basent donc sur le principe d'avoir un travail, et on en parlait, étroit entre des employeurs et la puissance publique quant à l'organisation du déplacement des salariés, en particulier pour essayer de favoriser au maximum le télétravail et le développement du covoiturage. Donc, vous avez ici les hypothèses d'entrée qui sont données dans le modèle. Ça se base aussi sur – donc, on est sur des hypothèses à 2050, à différencier des hypothèses à 2030 dont on parlait à l'instant sur le plan de mobilité. On a aussi des hypothèses fortes de report modal, donc du déplacement de voyageurs, sur transport collectif, que ce soit du train, du bus, du car à haut niveau de service, ce qu'on veut, mais donc des hypothèses fortes. Et aussi, vous le voyez, des hypothèses qui sont ambitieuses en termes de développement de modes actifs, et notamment de vélo. Et on a le même type d'hypothèses là sur la partie marchandises. Donc, ici, ça s'exprime un peu différemment, c'est plutôt une forme de — on contient en fait dans le modèle la croissance en termes de poids lourds, et ça va répondre à la question de monsieur tout à l'heure, c'est-à-dire que ce n'est pas forcément une croissance de PIB qu'on rentre, mais c'est un équivalent qui consiste à dire que la croissance en flux de poids lourds est limitée à 1,5 % par an, donc en gros à 12 % sur la période.

Donc, ça, ce sont les hypothèses d'entrée dans cet outil mathématique simplifié pour essayer d'approcher ce que pourrait être une réalité à horizon — alors, 2030, 2040, 2050. Là, les chiffres qui vous sont présentés sur la diapositive présentent donc l'actuel et puis le futur, donc un futur possible, plausible, au regard des hypothèses prises à l'instant que je vous décrivais.

Et ce que montre cette modélisation, c'est que même avec des hypothèses très ambitieuses de report modal, on voit et on sait que l'expression en termes de circulation sur la route, elle sera importante, et donc qu'on aura une augmentation du trafic routier, et aussi encore un peu de poids lourds, je disais tout à l'heure qu'ils étaient importants, et qu'ils continueront à l'être. L'exemple qui est pris là, c'est sur la RD 268, on y reviendra, enfin elle sera ré-abordée tout à l'heure en termes de projet, mais on voit actuellement plutôt de l'ordre de 15 000 véhicules/jour, et on pourrait atteindre à peu près 29 000 véhicules/jour à horizon 2040. Donc, ça veut dire quasiment doubler le trafic, donc c'est quelque chose qui est évidemment très important. Et donc, fort de ce constat-là, le groupe de travail quand les résultats sont sortis sur ce scénario, dont je rappelle qu'il prend en compte les 10 000 emplois, ça montre en fait deux choses. Ça montre 1) qu'il faut absolument aller chercher toutes les solutions de report modal, qu'elles soient pour du transport de personnes et pour du transport de marchandises, et les développer au maximum. On y reviendra tout à l'heure. Mais ça dit aussi qu'il est absolument indispensable de travailler des aménagements sur le réseau routier de manière à minima à réduire sa sensibilité aux aléas et à pouvoir lui permettre d'absorber cette croissance de trafic dans les meilleures conditions ou les moins mauvaises conditions possibles.

Et donc, fort de ce constat, le groupe de travail a travaillé à recenser les différents projets. Alors, je vais vous présenter, je crois qu'il y a une ou deux cartes, si ça veut bien fonctionner, je ne suis pas complètement certaine qu'on voie tout, mais vous les avez, ces extraits de cartes, ce sont les cartes que vous avez à l'entrée. La projection, le recensement a été fait à trois horizons : un horizon court terme, 2027, un horizon 2030, et un horizon post-2030. Je ne vous commente évidemment pas tout ce qui est sur les cartes, mais simplement pour vous donner des exemples, c'est-à-dire qu'on est conscient en tout cas au niveau technique qu'on a absolument besoin d'agir, y compris rapidement, sur un certain nombre de sujets, à la fois pour du report donc voyageurs, on parlait de développement, donc en l'occurrence là de stations intermodales. Donc, ça fait partie des discussions qui sont par exemple en cours avec les employeurs, à la fois actuels et futurs sur la zone. Je pense au môle central, mais de façon plus large, pour essayer de combiner à la fois une action des employeurs privés et une action publique. Donc, stations intermodales qui pourraient se combiner avec des navettes, de la mutualisation — on sait que sur ce travail de desserte, enfin et du coup de déplacement des salariés, on a une vraie complexité de desserte, puisqu'on est sur des zones qui sont très éloignées en termes de distances, sur des darses assez profondes. Donc, voilà, des choses qu'il faut — il faut aller chercher un peu d'innovation aussi là-dessus, peut-être un peu de rupture dans les changements de comportements. Mais en tout cas, ça fait partie des points qui sont identifiés comme étant à travailler.

Alors, j'en parle peut-être un petit peu moins, mais il se passe aussi des choses à l'est de l'étang de Berre. Le pôle d'échanges sur Vitrolles aéroport par exemple. Et puis, un certain nombre — on a parlé, on en reparlera sans doute, gare de triage de Miramas, l'extension du terminal de transport combiné de Clésud doit aussi contribuer à ce report modal. Et puis, sur le routier, là aussi, tout ce qui va pouvoir être anticipé par rapport aux grands projets est nécessaire. Il y a des choses-là qui sont déjà en cours pour certaines, dénivellation de l'échangeur des Bellons, mais aussi l'optimisation des giratoires. Je prends trois secondes pour dire aussi que sur la route, sur l'exploitation de la route, il y a aussi des choses, des mesures qui peuvent être faites, qui peuvent être pensées. Par exemple, de la limitation de vitesse, par exemple de l'interdiction de trafic de transit. Je ne l'ai pas redit tout à l'heure, mais Marseille-Arles, tout le trafic ne passe pas nécessairement par l'itinéraire payant, et donc on sait que la RN 568 peut être utilisée pour ça. Et donc, il y a un travail aussi pour essayer finalement d'écarter au maximum le trafic qui n'a pas vraiment de raison d'être ici pour laisser la place à celui qui a besoin de s'exprimer ici.

La dernière petite diapo — 2030, on a un certain nombre d'autres objets que je voulais citer aussi, y compris sur de l'anticipation de projets en lien avec la liaison Fos-Salon qui sont pensés aussi comme ça pour ne pas repousser la réalisation de projets qui peuvent être proposés en avance de phase, des accès ferroviaires aussi sur Clésud, la régénération — voilà, je ne rentre pas plus dans le détail, ces éléments-là seront présentés par les uns et les autres juste après.

Et puis, si madame la présidente me le permet, je prends 1 min 30, j'essaye en tout cas, pour vous dire, puisque c'était aussi un des objets, la question des effets cumulés des différents projets, donc vous faire un tout petit point d'information. L'État a souhaité, à l'amont, dans la partie de préparation du débat, se poser cette question en se disant « comment on peut essayer d'approcher de façon un peu macroscopique l'effet des projets ? », donc de tous les projets industriels, la trentaine qui sont listés et dont une partie est présentée dans le débat, comment est-ce qu'on peut essayer d'approcher leurs effets sur l'environnement ? Donc, il y a un bureau d'études qui travaille sur ce sujet, il y a des éléments qui seront présentés un peu plus dans le détail, ça doit être la semaine prochaine, et puis ensuite on aura un rapport en fin du débat. Et simplement pour dire que sur la partie transports/mobilités, ce qui a été demandé un petit peu plus spécifiquement, c'est d'aller regarder si dans les — donc, ça, c'est ce que vous aurez une fois que le travail aura été terminé, c'est finalement de prendre l'ensemble des documents de planification, des contrats, des plans qui prévoient des actions en termes de transport de personnes ou de marchandises, et de se poser cette question de savoir si les éléments, donc les éléments, finalement, les besoins ou les demandes nouvelles qui apparaissent sur la zone, en particulier liés à l'implantation des nouveaux projets, ont été pris en compte. Est-ce que c'est cohérent ? Est-ce que ce n'est pas cohérent ? Est-ce qu'il faut éventuellement revoir les documents ? Donc, ça, c'est ce qui sera qualifié à travers l'étude.

Et ce qui en ressort, alors, un peu en avance de phase, même si tout n'est pas terminé, c'est qu'a priori, les planifications telles qu'elles existent aujourd'hui dans les différents schémas, elles sont cohérentes entre elles. Ça, c'est plutôt déjà rassurant. Et a priori, en première approche, elles semblent plutôt répondre aux besoins. Mais ça nécessite de bien — l'étude a besoin d'être poussée. Et en revanche, dans les points qui, moi, me semblent vraiment importants à souligner, c'est la question de la gouvernance. Ça, c'est effectivement comme étant une nécessité de maintenir et de poursuivre ou de renforcer la gouvernance, à la fois technique, mais aussi politique sur cette question des mobilités, pour pouvoir poursuivre, puisqu'on sait qu'on rentre aussi dans une période qui sera assez complexe de ce point de vue-là. Voilà, je m'en tiens ici.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Effectivement, un petit dépassement, mais c'était important à la fois de proposer les scénarios sur lesquels le groupe de travail mobilités part. Ces cartes avec l'ensemble des projets, bien évidemment, on ne pourra pas dans la réunion de ce soir débattre de l'ensemble, mais toute cette information est disponible, et toute question est bienvenue. Et enfin, les études en cours. Maintenant, tout de suite, je propose de donner la parole à monsieur BAJOLLE, de FinInfra, donc du ministère de l'Économie, sur des éléments sur le cadre de financement des mobilités au niveau national et les discussions en cours. Donc, il est en ligne. En régie, est-ce que monsieur BAJOLLE…

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

Bonjour à tous. Est-ce que vous m'entendez ?

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Bonjour. On vous entend très bien.

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

Parfait, très bien. Donc, je vais vous proposer une présentation rapide, est-ce que vous voyez quand je balaye cet écran ? Oui ? Non ? Vous voyez quand je passe les slides ou pas ?

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

On voit, oui, on voit la diapo.

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

Mais vous voyez quand je passe aussi ou pas ? Parce que parfois, ça ne marche pas très bien.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Oui, on voit la souris qui passe sur l'écran.

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

Très bien. Donc, un petit mot de la part de FinInfra. Donc, FinInfra est un service de la Direction générale du Trésor, qui a un peu deux missions : une mission de conseil comme l'ensemble de la Direction du Trésor et du ministre sur les grands projets d'infrastructures, et la spécificité de ce service, c'est aussi qu'il offre des conseils juridiques et financiers sur les grands projets d'infrastructures de l'ensemble des personnes publiques. Et c'est à ce stade qu'on intervient ici sur le projet Fos-Salon, en conseil de la DREAL PACA.

Donc, ceci étant dit, ici on m'a demandé deux choses. Donc, à la fois un cadrage général sur le financement des transports, et puis je reviendrai tout à l'heure pour parler du projet Fos-Salon. Mais en termes de cadrage général, vous connaissez bien sûr l'ouverture depuis le 5 mai à Marseille de la conférence Ambition France Transports, qui vise à offrir des trajectoires de financements à l'ensemble du secteur sur les années à venir. Donc, cette conférence, elle a deux points d'arrivée importants. Un premier qui concerne le financement des services express régionaux métropolitains, on en a parlé tout à l'heure. Et puis, un deuxième sujet important sur lequel on doit arriver et trouver des solutions, qui est celui de la fin des concessions autoroutières historiques, puisque les principaux contrats prendront fin entre 2031 et 2036. Et puis, à partir de ces deux questions, eh bien le mandat de la conférence s'est élargi et vise — maintenant, l'idée est quand même d'avoir une perspective plus large sur le financement de l'ensemble du secteur, et aussi sur les besoins d'investissements.

Donc, ce que je peux vous dire aujourd'hui, je ne pourrai pas vous donner le contenu des débats, puisqu'il a vocation à rester pour l'instant interne, mais je peux vous donner un peu la manière dont ça s'organise. Donc, il y a quatre ateliers principaux : un atelier sur le financement des autorités organisatrices, un atelier sur le financement des infrastructures routières, un atelier sur le financement des transports ferroviaires de voyageurs, et puis un atelier sur le transport de marchandises. Ces travaux ont commencé en mai 2025, et ils devraient déboucher à l'automne, en septembre 2025, sur un rapport remis au Premier ministre.

Donc, voilà, je tenais juste à vous présenter — là, vous voyez quand j'ai changé de slide ? Je voulais être sûr.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Non, on est toujours sur la même diapo. Là, c'est bon.

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

C'est bien ce qu'il me semblait. Je passe maintenant à cette slide. Donc, là, il y a un graphique, voilà, je voulais apporter quelques éléments de cadrage sur ce que représentent les transports en France. C'est de l'ordre de 19 milliards d'investissements — bon, je ne sais pas si… à titre d'ordre de grandeur, le budget de l'État, ce sont 300 millions d'euros, donc 20 milliards d'euros d'investissements tous financeurs. Donc, c'est quand même un objet considérable dans l'ensemble de la dépense publique. 20 milliards d'euros tous financeurs. L'État en représente à peu près un cinquième, donc de l'ordre de 3 milliards d'euros, et l'essentiel est porté par les collectivités territoriales et les opérateurs nationaux — les opérateurs nationaux, en premier lieu c'est la SNCF, avec 6,8 milliards d'euros, et puis les collectivités territoriales, de l'ordre de 7 milliards d'euros par an. Voilà. Et en termes d'objets à financer, eh bien l'essentiel quand même du besoin de financement, ce sont les transports urbains parisiens, et puis les transports urbains de province. Donc, sur le total, les transports urbains, ça représente de l'ordre de 10 milliards d'euros par an – pardon, l'ensemble représente à peu près 8 milliards d'euros, et les transports urbains parisiens représentent de l'ordre de 5 milliards d'euros. C'est le graphique à gauche.

Je voulais vous donner ces quelques éléments de cadrage. Donc, l'idée qu'il faut retenir, c'est qu'il y a à peu près 20 milliards d'euros d'investissements dans les transports chaque année. Et vous dire que dans les années à venir, bien que les trajectoires d'investissements ne soient pas du tout arrêtées, en aucun cas il n'y a un consensus à ce stade, ni au niveau des services ni au niveau politique, mais on peut quand même se dire qu'ils devraient avoir tendance à croître, les besoins de transports. Déjà, parce qu'il y a toujours des besoins de transport à proprement parler à satisfaire, des zones à désenclaver, des routes à construire, des lignes de chemin de fer à poursuivre. Mais il y a surtout la transition écologique qui nous impose quand même de faire un certain nombre d'investissements, et dont les principaux devraient se trouver dans les transports. Vous avez à gauche… je vais rechanger de slide encore. Je vais passer comme ça, j'imagine que vous voyez, j'espère. L'essentiel du — voilà, ça, c'est un graphique qui est extrait d'un rapport du Trésor, qui est l'Analyse financière des États et des administrations territoriales (AFEAT) qui lui-même est issu des travaux de l'Inspection Générale des Finances (IGF), dans lequel sont représentés les besoins supplémentaires en 2030 par rapport à aujourd'hui, en milliards d'euros. On voit que l'essentiel des besoins sont quand même dans les transports — et dans les bâtiments, mais les transports vont quand même représenter l'essentiel des besoins de financement, via l'électrification du parc, bien sûr, mais via aussi le ferroviaire notamment.

Donc, ce besoin d'investissement, eh bien s'il devait être satisfait entièrement, notamment si on est absolument sérieux dans notre volonté d'atteindre la neutralité carbone, ça nécessitera probablement la mobilisation de nouvelles ressources. Donc, il faut être effectivement absolument prudent sur les ressources qui pourront être mobilisées, parce que tout ça dépend bien sûr du consensus politique, mais voilà — voilà à droite les pistes qui sont évoquées dans le débat public. La tarification des usagers, parce que la France se caractérise quand même par un niveau de recettes dans les transports en commun qui est relativement faible par rapport aux coûts d'opération, par rapport à d'autres pays européens.

Le financement privé des infrastructures, enfin c'est-à-dire le préfinancement privé des infrastructures, c'est-à-dire lorsque — par exemple, la manière dont sont construites les autoroutes, c'est-à-dire qu'en fait il y a un préfinancement de la part de l'opérateur, qui ensuite se repaye via un péage. Donc, ça, c'est une solution pour étaler les paiements, et ce sera l'objet d'ailleurs d'une journée spéciale dans le cadre de la conférence Ambition France Transports le 12 juin à Bercy. Voilà un deuxième levier. Et puis, d'autres leviers…

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Vous êtes au bout de votre temps, je ne suis pas sûre que vous voyiez le chrono. Est-ce que vous pouvez aller vers la conclusion ?

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

Oui. Je finis de détailler les différents leviers. Voilà, le levier de la performance, l'optimisation des financements européens, c'en est un autre. Et puis, se posera peut-être la question de mobiliser de la ressource fiscale nationale. On parle, dans le débat public on parle pas mal par exemple de l'ETS, ou bien des ressources liées aux péages autoroutiers, ou bien encore des ressources fiscales locales, comme c'est par exemple le cas pour le financement des lignes TGV telles que LNPCA. Voilà, merci beaucoup.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Est-ce qu'il y a des questions ou des retours par rapport aux deux présentations ? Oui ?

Mme Jacqueline BOTTON, Fosséenne

Jacqueline BOTTON, je suis habitante de Fos. Moi, je vous écoute depuis tout à l'heure, et j'ai l'impression qu'on marche sur la tête-là. Hypothèses 2050, 2040, vous savez à quelle époque les industries s'installent quand même à Fos ? Ce n'est pas 2050, c'est maintenant. Donc, vous allez continuer à nous laisser mourir sur les routes ? Vous parlez de 1 % de vélos sur la route, mais heureusement qu'il n'y a que 1 % de vélos sur la route — vous voulez mettre des vélos au milieu des camions ? Et mettre des pistes cyclables ? Mais vous rêvez, ou quoi ?

Applaudissements.

Moi, je vous propose quelque chose, c'est qu'au lieu d'être assise derrière un bureau et de nous parler d'hypothèses, c'est de prendre votre vélo et de faire la route de Fos aux industries, et je pense que vous n'allez pas vivre 5 minutes. Franchement. Alors, ce soir, ce qu'on veut, c'est savoir ce que vous allez faire — et pas des hypothèses. Et on ne veut pas partir de cette réunion sans une réponse, parce que ça commence à bien faire. Les concertations, on en a au-dessus de la tête — maintenant, on veut des réponses.

Applaudissements.

Mme Frédérique CHAZE, Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

Ce qu'on peut — en tout cas, j'ai insisté tout à l'heure sur le fait que dans les cartes qui sont exposées, on est bien conscient de cette question-là. Je vous présente les hypothèses quand elles sont prises à horizon 2050 parce que ce sont des hypothèses qui sont prises à cet horizon-là. En revanche, la première carte que je vous ai montrée, ce sont des projets qui ont vocation à être mis en service avant

2027, puisqu'on est bien conscient du calendrier des différents employeurs et différentes nouvelles industries.

[Intervention hors micro]

Mme Frédérique CHAZE, Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

Vous pouvez les consulter sur la carte qui est à l'extérieur. Ensuite, sur ces projets-là, peut-être par rapport à… Enfin, j'entends ce que vous dites sur la question du vélo. Je pourrai ou ma collègue pourra vous donner peut-être quelques éléments, ou peut-être monsieur VIGOUROUX tout à l'heure pour le compte de la métropole. Ce que montre quand ce qui est modélisé ici, c'est le fait qu'il faut qu'on puisse agir sur tous les leviers. Voilà. Donc, c'est l'ensemble des leviers, et je pense qu'on n'a pas d'intérêt à opposer les modes les uns aux autres. J'entends ce que vous dites sur la question de la sécurité, quand on parle de résilience du système ou de continuité du système, ou de sécurité sur la route, ça fait partie de ces éléments-là. Proposer de faire des pistes cyclables, la vocation, ce n'est pas de les faire n'importe comment, ce n'est pas de mettre les usagers en danger. En général, quand les gestionnaires d'infrastructures et de voirie le font, ils le font dans des conditions qui sont des conditions réglementaires. Donc, là-dessus, je ne sais pas exactement ce que l'on sera capable de faire sur la zone, mais en l'occurrence, si on se dit qu'on ne fait rien, on n'y arrivera pas plus. C'est aussi ça, ce que dit la modélisation, c'est que si on se dit que ce n'est pas possible de faire ça, alors, pour le coup, les routes, elles ne résisteront pas plus. Donc, il y a vraiment cet enjeu-là : essayer, de façon raisonnable, de développer l'ensemble de ces modes.

Et c'est ce qu'a essayé de faire en tout cas le groupe technique, qui propose un certain nombre de projets, qui ensuite doivent être décidés à hauts échelons politiques, et qui doivent être financés, ce sera un des enjeux, c'est bien d'essayer d'explorer l'ensemble des pistes possibles, de manière à combiner au maximum ces différentes stratégies, et à ne pas les opposer.

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Peut-être un complément avant que vous repreniez la parole. Au niveau des aménagements, enfin, vous verrez tout à l'heure la carte qui nous présente ce qui a été fait à ce jour dans le secteur aujourd'hui, donc, dont le BHNS de Miramas qui a été inauguré tout dernièrement. Il y a des aménagements cyclables qui ont été réalisés sur la commune de Grans. Il y a des études qui sont en cours. Tout ça avance, mais évidemment, peut-être pas autant que vous le souhaiteriez, je vous l'accorde tout à fait. Je veux simplement vous préciser que sur ces projets de mobilités liés notamment aux aménagements cyclables, on est sur des compétences qui ne relèvent pas toutes de la métropole, mais certaines qui relèvent du département et d'autres qui relèvent de communes qui ont conservé la compétence voirie. Et il est évident qu'on ne peut avancer que si tout le monde s'accorde à engager les financements et les études nécessaires pour faire une continuité d'itinéraires sécurisés sur l'ensemble de ce corridor routier. Donc, il faut qu'on unisse nos forces, tous, pour faire en sorte que ces projets avancent. Donc, ça, c'est un vrai sujet.

Nous travaillons de notre côté pour faire en sorte que cela puisse se faire, puisqu'on propose de faire les études en amont aux collectivités qui le souhaitent, pour pouvoir effectivement faire avancer les sujets. Mais pour autant, voilà, ça n'avance pas aussi vite que ce qu'on le souhaiterait, puisqu'on a des objectifs de réalisation pour ce qui nous concerne au niveau du plan de mobilité à 2030, certes, j'espère bien qu'on va les faire avant, ce n'est pas l'objectif d'attendre 2030 pour les faire. Voilà. Vous aurez tout à l'heure une cartographie précise.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci, oui, on verra après. On va peut-être prendre la question.

M. Daniel MOUTET, Président, DPLGF

Bonsoir. Daniel MOUTET, président de l'association Défense et Protection du Littoral du Golfe de Fos. Aujourd'hui, notre zone industrialo-portuaire n'est pas desservie par le train, n'est pas desservie par les cars, n'est desservie par rien du tout. Ce ne sont que des voitures, plus les camions qui sont sur la route. Il y a trois ans, on va dire, la sortie du travail, c'était 16 h 30, on avait des bouchons au feu rouge Morales jusqu'à environ sur la plage, le long de la plage, avant le feu rouge qu'il y a à Fos. Aujourd'hui, on a les bouchons à partir de 16 h, qui remontent jusqu'après le rond-point de ma campagne, le grand rond-point après le feu rouge, qui remontent maintenant sur la route qui va vers le centre-ville de Fos.

Qu'est-ce qu'on attend ? Est-ce qu'on attend que les bouchons aillent jusqu'au grand port maritime de Marseille ? C'est ça qu'on attend. Parce que comme les routes ne vont pas se faire avant les travaux des industries, eh bien les bouchons vont aller directement jusqu'aux industries. C'est ce qu'on souhaite ? C'est ce qu'on veut ? Aujourd'hui, tout le monde est là pour accueillir les industries, sauf l'État, la DREAL et la métropole, parce qu'il n'y a rien qui se fait. Voilà ce qu'il y a exactement. Donc, qu'est-ce que vous allez faire de concret avant l'installation des entreprises ? Voilà ce que je veux savoir. Merci.

Applaudissements.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

On va prendre deux dernières questions, et puis on passera à la table ronde suivante, qui est concrètement sur les projets routiers, où ils en sont et leurs financements. Peut-être deux questions, des personnes qui n'ont pas encore pris la parole, et je vous propose après qu'on passe à la table ronde parce qu'il y aura beaucoup d'éléments qui répondront à certaines questions.

M. Fabien AGNEDANI, CFE-CGC Airbus Helicopters

Bonsoir à toutes et tous. Fabien AGNEDANI, salarié Airbus Helicopters, élu CFE-CGC et négociateur LOM chez Airbus. Donc, Monsieur le Maire, on a anticipé l'intervention écrite qu'on vous transmettra plus tard. C'est celle que je vais vous lire, pour respecter le temps de parole et pour être concis.

« La CFE-CGC rappelle que le site Airbus Helicopters de Marignane-Vitrolles est le premier établissement industriel de la région sud, et le troisième de France. Les emplois directement liés à son activité représentent près de 18 000 emplois de haute technicité. Le site Airbus de Marignane-Vitrolles, dans le cadre de son développement, a besoin d'une totale accessibilité. Pour les nouvelles générations, la mobilité vertueuse est un atout d'attractivité, il faut en être conscient. Faciliter l'accès au site d'Airbus Helicopters, premier exportateur mondial de voilures tournantes, doit être une priorité pour tous. De plus, la mobilité collective amène une dimension de santé et de sécurité en réduisant les risques et la gravité des accidents de trajet. Rappelons que l'autosolisme constitue un facteur prépondérant de risques routiers, entraînant des coûts non négligeables pour les entreprises et les collectivités.

La CFE-CGC a toujours soutenu activement le développement du site de Marignane-Vitrolles et son accessibilité, comme la voie verte de Marignane par exemple, ou le futur téléphérique de Vitrolles dans le plan Marseille en Grand. Elle a constamment encouragé la direction à persévérer en ce sens. À ce titre, la CFE-CGC demande plus de bus, plus d'horaires, et plus de services, plus de trains, à l'heure bien évidemment, plus d'accessibilité vélos/piétons, plus d'incitation au covoiturage et à la mobilité douce. Et cela, pour objectif d'une meilleure accessibilité au site d'Airbus Helicopters, d'un désengorgement des accès, d'une possibilité accrue d'utilisation des transports en commun.

Pour conclure, le maillage des transports sur le pourtour de l'étang de Berre est essentiel au développement des entreprises et à l'accès à l'emploi pour tous. Les retombées professionnelles d'une mobilité attractive, durable et cohérente sont indéniables. Raison pour laquelle la CFE-CGC aéronautique espace défense, première organisation syndicale de l'aéronautique en France, intervient ce soir. Merci ».

Applaudissements.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. On prend une dernière question, le monsieur qui avait la main levée… deux questions — Madame, je vous ai vue, mais vous en avez déjà posé une, je vous propose qu'on prenne après, qu'on passe sur la table ronde avec des éléments sur les projets routiers qui répondront aussi.

M. Michel PEYTOU, Secrétaire général, Convergence 13

Bonsoir. Michel PEYTOU, je suis secrétaire général de Convergence 13, qui fédère l'ensemble des zones d'activités du département des Bouches-du-Rhône. Pardon, il n'y a rien pour vous, Madame COUTURIER, mais très sincèrement, j'entends parler de la gestion de la mobilité sur la métropole, et on n'inclut pas le Pays d'Arles. Juste cet oubli me paraît assez fondamental. Sachant qu'il y a une quinzaine de milliers de salariés qui sortent du Pays d'Arles et qui descendent sur la zone de Fos. Donc, qu'est-ce que vous avez prévu sur cette connexion avec le Pays d'Arles ? Je comprends que la métropole s'occupe de la métropole, et vous avez des services qui sont doués là-dessus, mais dans ce cas de figure précis, il faut peut-être qu'on s'occupe aussi d'intégrer cette logique avec le Pays d'Arles, et avec la Chambre de commerce pour le coup. Merci.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Effectivement, donc la question de l'échelle, du périmètre du débat, et donc les questions de mobilités hors…

Mme Joëlle COUTURIER, Directrice stratégie, étude et programmation mobilité, Direction Générale Déléguée Mobilité Durable, Infrastructure-Voirie, Métropole Aix-Marseille Provence

Alors, je vais répondre rapidement. Dans le cadre effectivement des études que l'on a conduites, ce que j'ai évoqué tout à l'heure, des données GPS de provenances des différents salariés, on a identifié effectivement cette connexion avec le Pays d'Arles. C'est à peu près le volume que vous envisagez, que vous avez précisé. Et en fait, lorsque l'on sort de notre périmètre d'intervention d'AOM, d'autorité organisatrice de la mobilité, c'est la région qui prend le relai, et nous avons travaillé avec la région pour voir dans quelle mesure on pouvait mettre en place effectivement cette ligne de transport en commun routier entre Arles et Fos. Donc, ce sont bien des sujets qu'on a identifiés et sur lesquels on travaille ensemble avec la région pour développer une nouvelle offre qui n'existe pas aujourd'hui.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci. Je vous propose… encore plusieurs mains levées, de nombreuses mains levées. Je vous propose qu'on prenne deux questions, et qu'on passe aux projets — donc, il y avait, je crois, en haut, et devant, les mains que j'ai vues avant. Et je vous propose, on prendra, bien sûr à chaque fois il y aura un temps d'échanges et de questions. Excusez-moi, mais en fait, il y a des personnes que je ne vois pas dans la salle, comme il y a les lumières, mais toutes les questions seront prises dans tous les cas dans l'espace de la réunion. Je pense que c'est important aussi qu'on progresse, puisqu'il y a des demandes et des informations qui seront présentées après sur ces questions. Madame ?

Mme Claude LECAS, Arlésienne

Bonsoir. Je m'appelle Claude LECAS, j'habite sur la commune d'Arles, mais plus proche de Port-Saint-Louis que d'Arles — enfin, peu importe. Moi, ce qui m'étonne dans ce que j'entends, c'est l'ampleur des aménagements à venir, alors qu'on est quand même dans une question de réchauffement climatique, dans une question de devoir impérativement sortir des énergies fossiles. Donc, je pose la question, je l'ai déjà posée l'autre jour à Arles : quid de la sobriété ? De ce point de vue-là, je rejoins certaines interventions, c'est-à-dire : où sont les transports — un développement massif des transports en commun et de la possibilité d'éviter l'autosolisme. Parce que la sobriété, c'est majeur. Faire des routes, c'est sympa, mais ça empiète sur quoi ? Sur les sols. Les sols, ça stocke du carbone. Alors, où on en est là ? Je veux dire, on marche sur la tête. De même que — bon, je suis arrivée en retard pour des raisons d'embouteillages partout, mais quid du fret fluvial ? Y a-t-il — bon, le fret ferroviaire semble plus facile, mais le fret fluvial, que se passe-t-il ? Comment est-ce qu'on peut désengorger le transport de marchandises via la mer et le Rhône ? Merci. J'insiste sur la sobriété.

Applaudissements.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

On va tout de suite prendre une deuxième question, et on vous laissera répondre, on passe à la table ronde, et j'ai bien noté les autres mains levées pour la suite.

M. Christian MARQUIS, Cistude

Bonjour. Christian MARQUIS, du collectif Cistude. J'ai aussi rédigé, pour ne pas dépasser le temps de parole, enfin pour ne pas trop le dépasser, une courte intervention.

« Les échanges sur la mobilité de la réunion de ce soir s'inscrivent dans un débat présenté par les porteurs de projets et l'État comme vecteurs d'une vocation industrielle qui serait, selon eux, l'alpha et l'oméga de notre territoire. Mais qu'entend-on par-là ? Ce territoire compte déjà 400 installations industrielles, parmi lesquelles 58 sites classés Seveso, des raffineries de pétrole, des centres de stockage de gaz, des usines chimiques et métallurgiques, des dépôts pétroliers, des incinérateurs, des aciéries. Les impacts sur la santé humaine et sur l'environnement sont d'ores et déjà insupportables. De multiples études démontrent que la population de ce territoire souffre d'une prévalence élevée de plusieurs pathologies : maladies respiratoires, diabètes, cancers. L'étude EPSEAL portant sur les populations des communes de Port-Saint-Louis, Fos-sur-Mer et Saint-Martin-de-Crau, publiée en 2022, démontre que les femmes sont particulièrement victimes d'un taux élevé de cancers. Parmi les cancers frappant les femmes, 16 % sont des cancers du col de l'utérus, 16 %, contre 6 % au niveau national.

Depuis des décennies, la population de ce territoire est sacrifiée sur l'autel de ce que vous appelez la vocation industrielle. La circulation routière, avec un fort pourcentage de camions, est directement impliquée dans cette dégradation chronique de notre santé. La logique sanitaire voudrait que l'on s'oriente vers une diminution du trafic routier, en le reportant massivement sur le ferroviaire. Or, les projets routiers et autoroutiers, et notamment la liaison Salon-Fos, vont à rebours de cet impératif. Ils n'ont pas pour objectif de réduire le trafic, mais de le faciliter, notamment pour que circulent toujours plus de poids lourds, transportant toujours plus de marchandises, et émettant toujours plus de particules toxiques.

Mesdames et Messieurs les porteurs de projets, nous n'avons que faire d'une vocation industrielle payée au prix fort de notre santé. Nous ne voulons ni de vos routes ni de vos autoroutes qui, de toute façon, comme cela a déjà été dit, ne seront pas construites lorsque les projets industriels seront mis en œuvre. Faites circuler des vélos, des bus, des trains, et laissez les camions au garage. »

Applaudissements.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Je vais inviter les participants à la table ronde à venir commencer à se positionner, pendant peut-être une réponse sur le fluvial. Est-ce que parmi les projets présentés, est-ce qu'il y a des… fluviaux, que ce soit pour le transport de marchandises ou pour le port peut-être ?

Mme Frédérique CHAZE, Directrice régionale adjointe, DREAL PACA

Je citais tout à l'heure en tout cas que c'était un axe fort de la réflexion dans le cadre de l'axe MERS, ce sont des réflexions sur la Méditerranée-Rhône-Saône. Je ne sais pas si en table ronde 2, il y aura peut-être un petit temps de la part du grand port sur ces points-là.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Donc, on va passer à la première table ronde, et je vais passer la parole à Jean-Michel FOURNIAU pour animer cette table ronde, qui concernait des demandes récurrentes sur les projets routiers.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Donc, on a décidé de consacrer cette première table ronde sur les projets routiers. Bon, beaucoup de questions ont déjà été posées, donc on va pouvoir commencer rapidement. Donc, interviendront dans une première séquence sur les projets madame CALLET, vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône qui est déléguée aux routes, Sébastien FOREST, directeur régional de la DREAL, et Anastasia TOUATI, directrice de la valorisation du patrimoine et de l'innovation au GPMM. Et puis, on aura un deuxième temps avec monsieur Hadrien BAJOLLE sur les questions proprement de financements des projets routiers.

Alors, bon, voilà, les projets routiers, où en sont-ils ? La question a été déjà posée plusieurs fois, je ne vais pas la répéter, mais je pense qu'il y a un besoin de comprendre, 2027, 2030, au-delà de 2030, quelles sont les actions entreprises par les différents acteurs publics ? Alors, Monsieur FOREST, d'abord, pour la DREAL.

M. Sébastien FOREST, Directeur régional, DREAL

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Donc, Sébastien FOREST, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur. Avec tout ce que j'ai entendu depuis le début de la soirée, je suis marqué par l'impatience que vous devez avoir à m'entendre sur les trois projets routiers sur lesquels nous travaillons depuis des années et des années. J'étais à côté de monsieur le maire de Fos, qui m'a rappelé quelques dates sur des engagements ou des démarches de l'État depuis longtemps pour faire ces projets. Je vous rassure : on va faire ces projets, mais on va aussi essayer de mettre les camions sur le rail, sur le fleuve, et limiter au maximum l'autosolisme. Quoi qu'il en soit, je crois que pour préserver la vocation industrielle du territoire que nous défendons, il est nécessaire que ces projets se réalisent.

Je vais commencer par le projet de contournement Martigues–Port-de-Bouc, en indiquant que cet axe, pour la zone industrialo-portuaire de Fos, correspond à 50 % des véhicules légers qui ont origine ou destination dans ce secteur, et 40 % des poids lourds. Donc, c'est un axe majeur. Je ne sais pas s'il est nécessaire que je détaille les objectifs du projet, je pense qu'ils sont largement connus — de limiter les risques notamment liés au transport de matières dangereuses, limiter les nuisances, permettre la transformation de l'axe actuel en boulevard urbain. Je vais me concentrer sur l'actualité du projet. Grandement, ce financement est inscrit dans le cadre du contrat de plan État-région. Malheureusement, ce qui est inscrit n'est pas suffisant. Pour boucler le financement de ce projet, il nous manque environ 50 millions d'euros, sur lesquels l'État et les partenaires, collectivités, que ce soit la région, le département, la métropole, et le grand port maritime de Marseille, sont tous mobilisés pour réunir les sommes nécessaires pour ne pas retarder le projet par rapport au calendrier technique. Donc, le bouclage de ce projet est envisagé, prévu dans les semaines qui viennent.

En ce qui concerne les aspects techniques, nous avons eu l'analyse de l'Autorité environnementale et de la Commission nationale de protection de la nature, qui reconnaissent l'intérêt public majeur de ce projet, mais sollicitent la DREAL pour améliorer le projet, ce sur lequel nous travaillons, vous aurez le dossier, et nous transmettrons fin juin notre mémoire en réponse à ces avis, de manière à pouvoir lancer l'enquête publique liée à ce projet à l'automne. Le calendrier, donc, après cette enquête publique, nous devrions, nous espérons avoir l'autorisation environnementale pour ce projet début 2026, et pouvoir démarrer les travaux vers la fin de l'année 2026, pour une mise en service en 2030.

Je passe au projet de contournement d'Arles. Donc, le contournement autoroutier d'Arles, là aussi, c'est un projet qui a un long historique. Donc, je ne vais pas détailler les objectifs du projet, mais ils sont clairement de désengorger la traversée de la ville d'Arles sur un axe Espagne-Italie. L'actualité, nous avons fait une concertation interservices entre février et avril 2025, donc avec un certain nombre de demandes d'ajustements du dossier d'enquête publique. Ces demandes ont été faites. Nous devons saisir l'Autorité environnementale, ça va être fait dans les jours qui viennent, pour obtenir la possibilité de faire une enquête publique à l'automne, de façon à faire prospérer ce dossier. Si l'enquête publique se passe bien et que la déclaration d'utilité publique peut être donnée, nous pourrons l'an prochain engager la procédure de mise en concession, puisque ce projet sera réalisé sous la forme d'une concession, et le démarrage des travaux est envisagé en 2029.

Enfin, le troisième projet essentiel pour bien desservir l'ensemble du territoire par le mode routier, c'est la liaison Fos-Salon. Donc, vous l'avez mis. Donc, ç'a été rappelé tout à l'heure, cette réunion s'inscrit dans le cadre d'une concertation continue sur ce projet. Là aussi, des démarches anciennes sont à l'œuvre. Je voulais rappeler que pour les origines/destinations avec la zone industrialo-portuaire de Fos, cet axe représente à peu près 20 % du trafic, que ce soit en véhicules légers ou en poids lourds, mais là, il s'agit surtout d'améliorer et de sécuriser cet axe, essentiel pour rejoindre le réseau autoroutier, et

du fait qu'il traverse de nombreuses zones urbanisées, avec des nuisances à la fois sur les populations et sur l'environnement que ça génère. En termes d'actualité, c'est un projet sur lequel nous avons des compléments d'études techniques en cours pour affiner l'analyse des différentes variantes qui existent sur ce projet. Vous avez la carte avec des variantes, que ce soit au nord ou au sud du tracé. Nous avons engagé une étude sur les solutions de financements, puisque c'est un projet qui est extrêmement coûteux et nous devons explorer des solutions innovantes de financements, et FinInfra, qui est intervenu tout à l'heure, mais qui va réintervenir, pourra en parler, l'étude est en cours. Et nous allons lancer à l'automne, dans le cadre de la concertation continue, une nouvelle séquence de concertations publiques sur l'étude des différentes variantes, de façon à choisir la variante la meilleure pour ce projet. Le démarrage des travaux est envisagé aux alentours de 2030.

Voilà ce que je pouvais dire sur l'actualité de ces différents projets.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Merci, Monsieur FOREST. Je passe la parole à madame CALLET pour le projet de RD 268.

Mme Marie-Pierre CALLET, Vice-Présidente, Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, déléguée aux routes

Merci. Bonsoir à tous. Tout d'abord, je suis Marie-Pierre CALLET, je suis vice-présidente du département, déléguée aux routes. Donc, je voudrais dire tout d'abord qu'en fait, le département n'a pas la compétence mobilités, mais a la compétence routes. Elle a obligation de les entretenir, de les aménager, et de les sécuriser. Je voudrais dire aussi au monsieur qui a posé la question sur le Pays d'Arles, j'habite Maussane-les-Alpilles, donc vous avez tout à fait raison, Monsieur : il y a 20 % de personnes aujourd'hui du Pays d'Arles qui vont tous les jours à Fos travailler. Donc, c'est important, nous ne sommes pas dans la métropole. Et juste un petit aparté avant de parler de la RD 268, qui est importante aussi, c'est qu'en fait, c'est très bien, la région met en place des SERM, mais nous, le Pays d'Arles, nous n'avons que quelques communes qui seront dans le SERM du Grand Avignon, et après il y a le SERM de la métropole, et nous, le Pays d'Arles, il faudra qu'on s'organise pour pouvoir améliorer la mobilité. Et je remercie la métropole de réfléchir sur des modes de transport en commun Pays d'Arles-Fos et Port-Saint-Louis.

Donc, la RD 268, et c'est un sujet qui nous importe depuis très longtemps, puisque déjà en 2010, nous avions posé plusieurs problématiques. Donc, cette RD 268, qui relie — elle est d'une distance de 13 km et elle relie les deux agglomérations Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Donc, depuis le carrefour de la Fossette, que beaucoup d'entre vous connaissent et la RN 568 à l'est, jusqu'au carrefour des amphores avec la RD 35 à l'ouest. Donc, elle assure conjointement avec la RN 568 la desserte des bassins ouest du grand port maritime de Marseille. Classée route de grande circulation, elle a aujourd'hui 17 000 véhicules jour, dont 30 % de poids lourds. Elle supporte un taux important de poids lourds, je viens de le dire, et son profil actuel est à une voie par sens, avec ponctuellement une troisième voie sur certains secteurs.

Donc, en 2010, comme on voulait aussi améliorer parce que déjà en 2010, on avait constaté des problématiques de circulation, et notamment de poids lourds, et notamment aussi autour des giratoires, nous avions commencé à faire des études pour pouvoir améliorer la sécurité et la fluidité. Malheureusement, force est de constater que notamment, on a eu beaucoup de demandes de compensations environnementales à faire.

On nous demandait à l'époque 200 hectares de compensation, que nous ne pouvions pas trouver sur notre territoire, donc je reconnais que nous avions un peu abandonné le projet. Il est vrai que jusqu'en 2019, nous ne savions pas que la réindustrialisation de Fos allait être remise au goût du jour. Et donc, aujourd'hui, vu l'expansion de la zone industrialo-portuaire de Fos et de l'étang de Berre, on a de nouvelles données, et il est aujourd'hui important de conforter la nécessité d'agir pour faire évoluer cette départementale 268, compte tenu des trafics attendus et des nouveaux modes de mobilités de la population, des employés de la zone et des marchandises.

Donc, c'est fin 2024, fort de ces partages et de toutes ces nouvelles informations sur l'extension de cette zone, qui implique aussi une bonne coordination avec la métropole, avec l'État, avec le port, la région, que le département a relancé de nouvelles études pour l'aménagement de la RD 268. Donc, ces études, au stade préliminaire, portent sur une section de 10 km entre la RN 568, carrefour de la Fossette, et le carrefour du Mât de Ricca. Elles consistent à aménager sur place la RD 268 et à restructurer les carrefours d'échangeurs avec la ZIP, en tenant compte de l'évolution des flux prévisibles de circulation, tous modes confondus. De nombreuses autres études, techniques, environnementales et procédures réglementaires sont encore à venir, sur une durée d'environ 5 ans.

Ce que je voudrais dire ce soir, c'est que nous, le département, nous allons faire des études avec le maximum — ce que nous pourrions faire de maximum. Bon, juste pour information, le montant est autour de 150 millions d'euros de travaux. Donc, qui peut le plus peut le moins. Aujourd'hui, nous allons sur ces études-là, nous verrons avec l'État, avec nos partenaires, pour voir si c'est possible, et surtout discuter par rapport surtout aux 200 hectares de compensation.

Voilà. Donc, le département des Bouches-du-Rhône agit beaucoup sur les routes, puisque par exemple par rapport à Marignane, nous avons fait l'enjolie et donc nous avons fait des voies réservées. Nous essayons de faire le maximum, et je puis vous assurer qu'effectivement, en tant que déléguée aux routes, je reçois régulièrement beaucoup de mails, beaucoup de courriers d'impatience de personnes, de citoyens qui voudraient qu'on baisse la vitesse, qui voudraient qu'on fasse des choses. Mais juste, sans aucune critique, en étant déléguée aux routes, je me suis amusée à regarder nos voisins. Nous, nous sommes 2 millions d'habitants sur 5 087 km². Le Var a 900 km² de plus que nous, ils ont 1 million de moins d'habitants. Le Gard et le Vaucluse ont 1 000 km² de plus que nous, le Vaucluse à 600 000 habitants, le Gard à 700 000 habitants. Donc, oui, nous avons besoin d'économie, nous avons besoin d'emplois, mais nous avons, je pense, et je suis sûre, l'obligation de respecter l'environnement.

Concernant le transport fluvial, j'ai la chance d'être au Conseil de surveillance de la CNR, qui nous dit à chaque fois que nous faisons 7 % de transport fluvial alors que nous pourrions passer à 14 sans aucun investissement. Donc, oui, pour le report ferroviaire, car nous payons l'entretien des routes, qui coûte très cher — ce sont plus de 10 millions par an pour les réfections de routes. Donc, nous essayons de faire le maximum, mais c'est toujours difficile.

Merci de m'avoir écoutée, et je reste à votre disposition.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Merci, Madame CALLET. Je passe la parole à madame TOUATI pour le GPMM.

Mme Anastasia TOUATI, Directrice valorisation, patrimoine et innovation, GPMM

Merci beaucoup. Donc, Anastasia TOUATI, je suis directrice de la valorisation, du patrimoine et de l'innovation au Grand Port Maritime de Marseille. Donc, c'est la direction qui s'occupe à la fois d'aménagements opérationnels et des implantations foncières sur le domaine portuaire. Je crois que ç'a été dit, environ un quart des marchandises qui sont accueillies sur le port aujourd'hui transitent par la route. Naturellement, avec l'augmentation du transport maritime, on attend une augmentation importante des flux sur la ZIP. Dès lors, le port aujourd'hui s'active pour pouvoir accueillir ces flux supplémentaires, et cela depuis plusieurs années. Donc, nous sommes pleinement impliqués dans les travaux qui sont co pilotés par la DREAL PACA et la métropole, au sein du GT mobilités. Et, dans ce cadre, nous nous sommes engagés à participer à l'effort collectif pour pouvoir apporter des projets concrets pour décongestionner la circulation sur la ZIP et apporter la sécurité nécessaire de cette circulation.

Nous le faisons à travers des investissements directs, dans le cadre de notre programme de modernisation de la desserte routière sur la ZIP. C'est ce que vous voyez donc affiché à l'écran, avec une carte qui vous montre à quels endroits du coup nous agissons dans le cadre de ce programme. Avec une réalisation progressive donc de nos objectifs de court, moyen et long terme. Donc, à très court terme, nous mettons en place dès 2026 des mesures de régulation et d'orientation pour le trafic poids lourds, à la fois donc pour fluidifier la circulation du trafic, mais également la sécuriser. À très moyen terme, donc dès 2028-2030, nous prévoyons la mise en service de nos opérations d'aménagement phares de ce programme. Donc, ce que vous voyez en orange, c'est le môle central, et c'est en particulier donc une partie importante de nos investissements, avec deux actions majoritaires.

Une sur le carrefour du relai, une dénivellation, carrefour du relai qui est situé sur la route départementale 268. Et puis, une amélioration de la desserte du môle central, avec notamment l'aménagement d'une voie de bouclage, qui est du coup mise en place à la fois pour fluidifier le trafic, mais aussi pour apporter de la résilience. Donc, je crois que ç'a été dit tout à l'heure par Frédérique CHAZE, c'est un point qui est fondamental, apporter cette résilience, et donc permettre au réseau d'évacuer les axes en cas d'incident majeur. Nous agissons également sur le secteur donc de Distriport et des terminaux à conteneurs, avec deux investissements majeurs également : donc, à la fois un nouvel accès à la zone de Distriport via un échangeur sur la route départementale 268, et également l'aménagement d'une voie de contournement de la zone logistique qui va vers Port-Saint-Louis. Et puis, ensuite, à plus long terme, nous avons un certain nombre d'actions qui sont donc co-construites dans le cadre du groupe de travail mobilités pour pouvoir mettre en place les aménagements qui sont nécessaires pour le bon fonctionnement de la ZIP.

En résumé, nos objectifs sur ces projets-là, donc qui avancent, je tiens à le préciser, dans les temps définis dans le cadre de notre programme de modernisation, c'est en premier lieu d'assurer bien sûr la sécurité des aménagements, et donc la sécurité des personnes et des biens. C'est ensuite bien sûr de fluidifier le trafic. Et enfin, donc, je l'ai dit, apporter vraiment la résilience nécessaire à la desserte de la zone industrialo-portuaire. Voilà, je crois que j'ai fini mon temps de parole.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Merci, Madame TOUATI. On va enchaîner tout de suite avec cette table ronde plus monsieur BAJOLLE sur la question des financements, et puis on aura un temps d'échanges, donc à la fois sur les projets qui ont été présentés, et on reviendra vers vous sur la question de leurs financements aux différents horizons qui ont été envisagés.

Pour introduire cette question des financements, avec Audrey RICHARD-FERROUDJI, on a pensé que ce n'était pas inutile de rappeler que c'était une question qui a été déjà très présente dans le débat sur la liaison Fos-Salon il y a quatre ans et demi, presque cinq ans maintenant, et que la question qui préoccupe, naturellement, elle est déjà venue dans cette réunion, c'est la question de savoir qui va payer ces infrastructures, avant de savoir qui les finance, et que finalement, c'est une question, qui paye, qui est assez simple, puisqu'elle a trois réponses possibles. C'est soit le contribuable, soit les usagers, soit les tiers. Et on peut rappeler simplement que depuis la Révolution française, le principe qui a été posé, c'est celui de la gratuité des routes, et donc le financement des routes par les contribuables, et que quand au début des années 50 où s'est posée la question de réaliser le réseau autoroutier, la loi de 55 a introduit la possibilité de faire des concessions. Donc, déléguer des concessions avec risques de trafic. Donc, les autoroutes qu'on connaît aujourd'hui. Et donc, ça a structuré les raisonnements sur les financements presque jusqu'à aujourd'hui, avec l'opposition : soit de financements par le budget général, mais les projets mettent longtemps à se faire, soit, pour aller plus vite, on fait des concessions.

La loi d'orientation des transports intérieurs en 1983 avait ajouté une autre modalité, qui a été essentiellement utilisée pour le transport collectif, c'est l'idée de tiers et de bénéficiaires indirects, avec notamment l'instauration du versement transport à l'époque, du versement mobilité aujourd'hui. Et donc, aujourd'hui, la réflexion qui avait été menée dans le cadre du débat public, c'était justement de réfléchir à des innovations financières qui peuvent porter sur les usagers, mais qui portent d'abord sur la mobilisation justement de bénéficiaires indirects, soit avec des péages déportés sur certains usagers, et notamment la question de la taxe poids lourds avait été envisagée, ou soit l'idée de taxe affectée sur les non-usagers, comme ç'a été réalisé par exemple à Paris pour le Grand Paris Express, ou d'autres choses.

Et donc, la question qui est posée, on ne va pas détailler tout ça, vous pourrez le retrouver de toute façon dans le compte-rendu du débat public, c'est la première question que je voulais poser à monsieur BAJOLLE et puis à l'ensemble de nos invités, c'était de voir un peu où en étaient les réflexions, notamment sur le financement du projet Fos-Salon. Alors, comme monsieur BAJOLLE est à distance, je ne sais pas s'il est de nouveau connecté. Sinon, peut-être, le temps qu'il se connecte, il a une diapo qui présentera un peu les réflexions du groupe de travail FinInfra qu'il a… Monsieur BAJOLLE, vous êtes là. Donc, je ne sais pas si… oui, on vous entend. Voilà. Parfait. Donc, c'est à vous, Monsieur BAJOLLE, vous pouvez peut-être projeter votre diapo. Voilà. Il y a un petit souci de partage d'écran… On va peut-être demander à la régie de régler le problème, et peut-être qu'on peut revenir vers… Allez-y, Monsieur BAJOLLE.

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

Est-ce que vous voyez mon écran ?

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Voilà, on le voit, c'est parfait. Un petit flottement, mais c'est parfait.

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

Parfait. Je vais éteindre ma caméra, parce que je pense que la bande passante n'est pas très bonne. Je vais un peu revenir sur le graphique que vous montriez. En fait, à notre sens, finalement, il y a deux types de contributeurs : c'est soit l'usager, soit le contribuable. Le contribuable à travers différents types de canaux. Si c'est l'usager, il y a trois types d'exceptions possibles, parce que vous l'avez dit, le principe

général, c'est que les routes sont payantes, et même les autoroutes sont payantes. La loi a cependant ouvert, dans son article L 122-4 du Code de la voirie publique, des exceptions pour les autoroutes. Donc, il y a trois exceptions possibles. Il y a les ouvrages d'art, mais en l'occurrence pour le projet qui est le nôtre, c'est-à-dire Fos-Salon, on n'est pas vraiment concernés. Il y a lorsqu'on concède une autoroute et qu'on la met à péages. Et il y a l'adossement à une autoroute existante, c'est-à-dire qu'il y a une autoroute existante et puis on construit un accès et on dit qu'on étend la concession existante au bout de route qu'on va construire. Voilà les trois types d'exceptions qui permettent le financement par l'usager.

Et puis, après, il y a le financement par le contribuable. Là aussi, il y a trois types de canaux différents. Soit c'est un crédit budgétaire simple, donc en l'occurrence, nous, enfin, ce sont principalement les contracteurs État-régions qui financent les routes sur le réseau non concédé. Soit on va faire des marchés de partenariats, donc ça, en fait, c'est très rare, l'un des seuls projets en France, c'est la rocade L2 à Marseille, c'est-à-dire un étalement dans le temps du paiement par l'État et un préfinancement par le partenaire privé. Et puis, un autre type de modalité de financement par le contribuable, mais indirect, qui ne passe pas par le budget de l'État, c'est le modèle de société de projets avec fiscalité adossée aux projets. Donc, c'est comme ça par exemple qu'on finance le Grand Paris Express. Ou c'est aussi comme ça qu'on finance les nouvelles lignes TGV, enfin qu'on pense financer les nouvelles lignes TGV telles que Bordeaux-Toulouse ou encore LNPCA — bien que ce soit en débat, mais enfin, ça fait partie des schémas de financements qui sont avancés.

Voilà, je voulais juste revenir sur ce petit cadrage. Et puis, là, sur mon écran, vous voyez la mission qui est confiée à FinInfra sur la route Fos-Salon. Donc, la DREAL nous a donné une mission d'étude des financements en janvier 2025. Cette mission donnera ses conclusions en novembre de cette année. L'idée générale est quand même d'étudier principalement des modes de financement alternatifs à un financement budgétaire simple, parce que, on en a parlé, l'axe Fos-Salon, selon les variantes, il va coûter entre 500 millions d'euros et près de 1 milliard d'euros, et ça, ça ne rentre pas dans les enveloppes budgétaires CPER. Donc, il s'agit quand même de trouver des modes de financement alternatifs, soit par un préfinancement, soit par une manière ou une autre de faire contribuer les usagers au financement de cet axe routier.

Alors, vous n'aurez pas de conclusion très importante, très marquante de ma part aujourd'hui, parce que ce n'est pas encore le moment et qu'encore une fois, ce sera seulement en novembre que cette mission rendra ses conclusions, mais je tenais juste à vous offrir une sorte de benchmark rapide des plus et des moins des différentes solutions à l'étude. Donc, les solutions à l'étude, il y en a trois, et je vais revenir du coup sur la slide précédente. Il y a une concession. Donc, comment est-ce qu'on peut faire payer l'usager ? Eh bien, en fait, le type de contrat qui correspond à ça, c'est souvent la concession. Un marché de partenariat, donc ça, ça correspond à un préfinancement par la personne privée de l'infrastructure. Et puis, un modèle société privée avec fiscalité adossée, donc là, ce serait l'idée de lever une fiscalité locale qui permettrait de financer le projet.

Alors, sur la concession, ce qu'on peut dire, c'est que c'est le mode classique d'aménagement des autoroutes en France, que le bilan, même s'il est beaucoup décrié dans la presse, en fait, en termes techniques, on peut plutôt être satisfait de l'état des routes, et même des aspects financiers de ce modèle, parce que l'autorité de régulation des transports l'a bien montré, en fait, il n'y a pas vraiment de surprofit sur la gestion des autoroutes. L'avantage, c'est qu'il y a une participation des usagers au financement de l'infrastructure, donc en fait ça ferait financer quand même ceux qui utilisent cette infrastructure, ce qui est plutôt vertueux.

Et puis, c'est un contrat global, dans lequel le titulaire du contrat doit à la fois construire l'infrastructure, mais aussi l'entretenir, ce qui incite à la performance. Sur le plan technique, ça obligerait à faire deux choses, enfin il y a deux voies possibles concessives sur le financement de cet axe Fos-Salon. Soit il faudrait une concession autonome sur tout ou partie du projet, mais ça, c'est conditionnel au fait que la subvention d'équilibre ne soit pas trop élevée, s'il y en a une, mais c'est probable qu'il y ait une subvention d'équilibre, mais il ne faut pas qu'elle soit trop élevée sinon il y a un risque de requalification en marché public. Donc, ça, ce serait la voie concession autonome sur l'ensemble du tracé. Et puis, une autre voie possible que la mission va étudier, c'est un adossement à l'A54, sur la partie nord du tracé, ce qui nécessiterait probablement une tarification zonale, dans la mesure où plus on va s'approcher — enfin, il ne faut pas en fait que les usagers de l'A54 payent l'intégralité d'une infrastructure nouvelle qu'ils ne vont pas utiliser. Donc, il va falloir inventer une tarification qui permette de faire contribuer ceux qui utilisent le plus la nouvelle infrastructure à construire. Donc, ça aussi, c'est à penser. L'aspect négatif de l'aspect concession, c'est qu'il y a quand même une incertitude sur le montant de la subvention d'équilibre, et que si elle est très élevée, en fait, quand bien même les usagers payent l'infrastructure pour partie, eh bien ça va quand même représenter un coût pour l'État potentiellement assez important. Et cette subvention d'équilibre est versée au fil des investissements, donc ça peut représenter en fait une contrainte financière assez forte sur peu d'années.

Ensuite, le marché de partenariat, ce qu'on peut dire, c'est qu'il est peu utilisé sur les projets routiers en France, mais qu'en revanche, il y a un bilan plutôt satisfaisant sur les axes ferroviaires dans lesquels ç'a été utilisé. Je pense notamment à l'axe BPL, donc les — enfin, parmi les lignes ferroviaires nouvelles, il y en a pas mal qui ont été construites en marchés de partenariats et ç'a plutôt bien marché. Là aussi, une incitation à la performance parce que c'est un contrat global. Étalement des paiements, donc ça limite la contrainte sur le financement public. Et puis, l'avantage du marché de partenariat, c'est que c'est un contrat qui serait possible à mettre en œuvre de manière — enfin, sans trop de contraintes sur l'entièreté du tracé, sans avoir à découper par tronçons, ce qui est quand même un peu plus simple pour piloter le contrat. Et puis, ce qu'on peut dire, c'est que ces avantages doivent être mis quand même en regard avec un coût du financement du projet plus élevé, parce que le coût de la dette sera celui du partenaire privé, et non celui de l'État.

Enfin, le dernier modèle qui va être étudié… pardon ?

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Il faudrait aller à la conclusion, Monsieur BAJOLLE.

M. Hadrien BAJOLLE, FinInfra

Eh bien, je termine. Le modèle société de projets avec fiscalité affectée, c'est le modèle Grand Paris Express, ç'a plutôt rendu son office, mais il y a de fortes incertitudes, ici sur le projet Fos-Salon, sur la validité du modèle, parce qu'il faut que la taxe affectée ait un effet direct, enfin un lien direct avec l'objet à financer. Et ça, ça nécessite un travail juridique assez approfondi, il y a beaucoup encore d'incertitudes. Donc, on va explorer cette voie, mais à prendre avec beaucoup de pincettes.

Merci beaucoup pour votre attention.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Merci, Monsieur BAJOLLE. Est-ce que Monsieur FOREST, Madame TOUATI, Madame CALLET, vous voulez rapidement rajouter quelque chose ? Sinon, on passe aux questions, et vous répondrez aux questions. Donc, on passe à vos questions, je pense qu'elles sont nombreuses. On va commencer par le fond, à gauche.

M. Christophe CLARET, Syndicat CGT docker Fos

Bonsoir. Donc, pour le syndicat des dockers et des portuaires du Golfe de Fos, on a bien trouvé la salle qui va avec ce soir : un théâtre. Voilà.

Applaudissements.

Alors, on en aura fait, des réunions, des groupes de travail, des CNDP en veux-tu, en voilà, la CNDP de toutes les CNDP, avec le sous-préfet antérieur, c'était le laboratoire de je ne sais pas quoi — tout ça pour nous dire tout ce qu'on sait déjà et il n'y a rien de mis sur la table. Madame CALLET, vous avez été exceptionnelle, je tenais à vous le dire, ce soir, personne ne vous a félicitée, moi je vous félicite pour tout ce que vous avez apporté. En gros, on nous explique qu'il n'y a pas d'argent, ça coûte trop cher et on ne peut rien faire, et ce sont les usagers qui vont payer. Voilà. Alors, on va faire du dogme. Le capital, il n'a qu'à payer un peu plus, le CICE, vous en donnez un peu moins, et peut-être que pour les travailleurs et les populations on en en aurait un peu plus et un bien-être dans nos vies. Premièrement. On a eu le projet Immauto qui vient d'être effacé de la carte, qui sert à désengorger le port de Fos au niveau des voitures. Ça, personne n'en parle. L'Autorité environnementale a dit « non, ça ne se fera pas », le préfet a statué, le projet Immauto, 26 hectares artificialisés pour le pôle activités portuaires, ça vient de partir. On vous le dit, on vous le répète, Carbon, H2V, et tout le reste, hormis GravitHy qui a du sens dans la zone industrialo-portuaire, puisqu'on est un port, tout le reste, si ça vient, les infrastructures suivent. Si les infrastructures ne suivent pas, vous aurez les dockers et les portuaires en face de vous, je vous le dis tranquillement. C'est un cirque. Martigues–Port-de-Bouc, le contournement, 50 ans d'études, et on vient nous dire ce soir qu'il faut encore des études.

Mais vous vous rendez compte de la nullité des débats et de ce qu'on nous présente ? De la nullité de l'État et de la force de l'État et de la puissance publique ? C'est une honte. Voilà. C'est honteux. Honteux.

Applaudissements.

M. Jean-Laurent LUCCHESI, THT 13/30

Bonsoir. Jean-Laurent LUCCHESI, Collectif THT 13/30. Moi, je voulais poser une question et revenir un peu en arrière. Il y a un peu plus de vingt ans, j'ai participé à un débat public qui s'appelait le grand débat Fos 2XL, et j'ai posé les mêmes questions à Istres, dans la réunion logistique. Il y avait énormément d'objectifs sur le report modal, fluvial et ferroviaire, avec des pourcentages ambitieux. Donc, les groupes de travail avaient bien bossé, je ne remets pas en cause les groupes de travail, mais le résultat a été faible, voire très faible. Donc là, on revoit les mêmes ambitions. Donc, je ne vais pas revenir sur les propos de monsieur CLARET sur le routier, on voit que le routier semble plus avancé, il y a des projets qui ont 30 ans, 50 ans et qui ne sont toujours pas faits. Il y a des problèmes de financements.

Le sentiment, c'est que sur le transport modal, on nous promène, on nous propose des choses, on réfléchit, on projette à 2050, mais on ne fait rien. Je n'ai pas vu ce soir un projet ferroviaire construit, je n'ai pas vu un projet ferroviaire abouti, avec des dates d'enquêtes publiques, des dates de débuts de travaux, etc., des doublements qui permettraient d'envisager. Aujourd'hui, on travaille sur un 3XL, c'est-à-dire, je vous rappelle que 2XL, c'étaient 2 millions de containers, même si on n'y est pas, 3 XL ce sont 3 millions de containers. Et donc, on va subir les conséquences pour la santé des gens, pour l'environnement, les mêmes, c'est-à-dire le fait accompli, c'est-à-dire qu'il va falloir faire transporter les camions et faire du bricolage. Tout ça, ça ressemble à une commande au père Noël et à un très, très grand amateurisme des pouvoirs publics. Merci.

Applaudissements.

M. Frédéric SERRES, Vice-Président, Association RAMDAM

Bonsoir. Frédéric SERRES, vice-président de l'Association RAMDAM, Rassemblement des associations pour les modes de déplacements alternatifs sur la métropole Aix-Marseille Provence. Je suis surpris de voir le port qui n'a pas la moindre décence d'au moins présenter des excuses après ce que nous a dit Jean-Laurent LUCCHESI. Je rappelle que lors du débat public Fos 2XL, j'y étais aussi, le port s'était engagé à faire passer la part modale de la route de 80 à 60 %, et à doubler le report modal ferroviaire et fluvial, pour que les deux atteignent 40 %. Vingt ans après, rien, zéro, que dalle. La route est toujours à 80 %, le fer est toujours à 15 %, le fluvial est toujours à 5 %. Rien n'a été fait en vingt ans. Et madame TOUATI n'a même pas la décence de venir présenter des excuses aux populations qui se sont fait avoir il y a vingt ans. Et par contre, ils viennent nous proposer Fos 3XL.

Je viens de lire le dossier du maître d'ouvrage : zéro report modal de prévu. J'ai bien dit zéro. Alors, pour le financement, moi, j'ai une idée : actuellement, les transporteurs routiers ne payent pas ou très la fameuse taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques, qu'on leur supprime ce cadeau fiscal. Et là, du fric, il y en aura pour tout. Il y en aura pour le fer. Il y en aura pour les routes. Il y en aura même pour les pistes cyclables. Ici, dans ce bassin de vie, c'est plus de la moitié des déplacements en voiture qui font moins de 5 km. 5 km, ce ne sont que 15 à 20 minutes à vélo, garantis 0 % bouchon, 0 dépense de carburant, 0 radar, 0 difficulté pour stationner. Et en plus, dans un territoire où l'absence totale de relief me fait dire : ce sont les Pays-Bas, le soleil en plus.

Alors, avant de songer à des projets routiers qui vont continuer à coûter des centaines et des centaines de millions d'euros, faisons déjà, développons déjà des alternatives. Qu'on développe les transports en commun. On a une ligne de chemin de fer qui passe. Qu'on développe le fret ferroviaire — les Américains ont fait le couloir d'Alameda, on n'est pas plus stupides, on peut le faire aussi. Qu'on développe les pistes cyclables — les distances sont tout à fait faisables à vélo, et sans bouchon. Merci.

Applaudissements.

M. Marc MINORETTI, Saint-louisien

Merci, bonsoir. Marc MINORETTI, j'habite à Port-Saint-Louis, et je me rends souvent sur la ville de Fos pour le travail, comme beaucoup de mes collègues. Moi, les questions que j'aurai, ce serait au département et notamment à madame CALLET, sur l'aménagement de la RD 268, donc on voit que beaucoup d'entreprises vont s'implanter notamment sur les abords de la RD 268, le trafic est déjà saturé, et on a des enjeux de sécurité importants sur cette voie-là, vous l'avez expliqué tout à l'heure, c'est une voie simple avec de temps en temps une troisième voie au milieu, donc niveau sécurité, on a souvent des accidents, mais on a beaucoup de presque accidents.

Et donc, quels sont réellement les — donc, là, ça doit être encore au niveau d'études, mais quels sont les aménagements prévus ? Est-ce que ça va être une deux fois deux voies ? On a vu que la Fossette a été réaménagée, le rond-point de la Fossette a été réaménagé il n'y a pas si longtemps que ça, on voit qu'il est compatible avec une deux fois deux voies, mais est-ce que ça va réellement être le cas ? Ou est-ce que ça va simplement être des zébras qu'on met avant les ronds-points, comme on en voit un peu partout ? Voilà.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Merci. Madame CALLET, je vous propose, on prend encore deux, il y avait deux questions, monsieur RAIMONDI, et puis… voilà. On prend ces deux questions, et…

M. Jacques-Yves FLOCH, Directeur, Marcegaglia

Bonjour. Jacques-Yves FLOCH, Marcegaglia. C'était une petite intervention par rapport à la question qui a été souvent posée sur le report modal et le fait d'utiliser plus la voie fluviale, les bateaux, et puis le rail, les voies ferrées. On est en train de travailler, Anastasia TOUATI n'en a pas parlé, mais on travaille beaucoup entre industriels aussi et avec les autorités de tutelle pour justement avancer de concert sur le sujet, essayer de maximiser les installations existantes — il y a une voie ferrée, il faut l'utiliser — et puis faire en sorte qu'on arrive à fonctionner en bonne intelligence entre industriels, en fait en coordonnant notre activité future et notre activité actuelle. Donc, on ne peut pas dire que rien ne se fait. C'est très lent, c'est vrai, mais il y a des choses qui se font et on prend le sujet à bras-le-corps. Voilà.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Merci. Monsieur RAIMONDI, et on prendra encore, il y avait deux dames qui avaient levé la main, on les prendra avant les réponses.

M. René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer

Bien. L'ambition de ce débat global, c'était d'apprendre des choses, c'était effectivement d'appréhender la globalité. Et moi, le constat après déjà, je ne sais plus, six ou sept réunions, c'est que je n'ai rien appris. Mais rien. Pour parler plus particulièrement de ce soir, certains l'ont déjà dit, 2004, première CNDP, quelque chose de formidable, ça allait révolutionner le monde, et puis on s'est bien rendu compte effectivement que la révolution n'a pas eu lieu, puisqu'encore une fois, et ç'a été dit, rien, rien n'a été fait. Mais ce soir, pire, dans tout ce qui nous a été présenté, je n'ai vu que des approximations. C'est-à-dire qu'effectivement, la 268, quand la ferons-nous ? On ne sait pas. Sur aucun slide on ne l'a vu apparaître. Des pistes cyclables qui sont prévues alors que d'autres sont déjà existantes, pour faire les mêmes parcours. Des dates qui sont utopiques — utopiques. Je rappelais tout à l'heure effectivement que le pauvre Paul LOMBARD en 98 a jeté son dossier à la tête de la DREAL de l'époque, je ne sais pas si c'était la DRIR, en disant « je ne la verrai pas, je ne verrai pas le contournement ». Eh bien, moi, aujourd'hui, dommage, je n'ai pas de dossier, je vous aurais bien envoyé un dossier à la figure pour répéter effectivement ce qu'il s'est passé, ce cauchemar qui continue.

Parce que le Fos-Salon, j'en suis persuadé aujourd'hui, on ne le verra pas. L'approximation, je viens de l'entendre encore. Le monsieur chargé du financement, il dit « sur le Fos-Salon, il n'y aura pas d'ouvrages d'art », quid effectivement du Barreau des étangs ? Alors qu'il est sur le tracé, c'est ce qui va coûter le plus cher, et le monsieur qui va financer dit « il n'y a rien ». Enfin, que des approximations.

Où va-t-on comme ça ? Vous nous allez nous en prendre encore beaucoup, des soirées ? On a autre chose à faire que venir là écouter des choses qui ne se réalisent pas, écouter des choses qui sont encore une fois approximatives.

Et puis, la dernière chose, la dernière : je suis horrifié sur ce que j'entends sur le financement. On a sacrifié tout notre territoire, on a sacrifié notre art de vivre, on a sacrifié nos horizons, on a sacrifié notre air, on est en train de sacrifier notre eau, et demain, c'est nous qui allons payer les routes ? Non, les gars, c'est trop facile. Trop facile. Trop facile. Ce sont toujours les mêmes qui sont sacrifiés. Non, ce n'est pas possible comme ça.

Alors, moi, je vous le redis, la CNDP : ce débat ne m'apporte rien — sauf des frustrations. Des frustrations énormes. Parce qu'au bout du bout, on a zéro réponse, et on a uniquement, encore une fois, des frustrations et des inquiétudes, des inquiétudes grandissantes. Et arrêtez effectivement de dire que c'est la faute des porteurs de projets. C'est la faute, je le redis, des gens qui n'ont pas fait leur travail depuis plus de vingt ans, depuis plus de trente ans, c'est-à-dire les services de l'État. Moi, je suis désolé de le dire comme ça. On n'avance pas. Et la CNDP, excusez-moi, je vais vous le redire, ça ne sert à rien, 2004, on pose tous les constats, on fait 12 réunions, 12 sur le même sujet, pour Fos 2XL, et le résultat, c'est celui qu'on connaît aujourd'hui — si ce n'est effectivement les heures perdues et les soirées qu'on aurait pu passer auprès de nos enfants.

Applaudissements.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Je peux juste quand même mentionner, Monsieur RAIMONDI, que la CNDP, ç'a été rappelé au début, elle est neutre, elle ne prend pas position sur les projets, et donc elle n'est pas responsable que font les maîtres d'ouvrage ou l'État aux questions que pose le public. Je pense que c'est important de le rappeler. Par contre, elle permet que ces questions soient posées et soient rendues publiques. Oui, Madame ?

Mme Jacqueline BOTTON, Fosséenne

Alors, moi, je voudrais reprendre la parole, désolée, mais j'aimerais bien que la CNDP, quand on lève la main, que ce soit la parité hommes-femmes. Parce que nous, les dames, quand on lève la main, on ne nous donne pas souvent la parole. Donc, je voulais dire une chose. J'ai entendu qu'il manquait de l'argent, 50 000 euros par-ci, 1 milliard par-là, 1 million par-ci, est-ce que vous avez évalué le prix que vont coûter les Jeux olympiques dans les Alpes alors qu'il n'y a pas de neige l'hiver ? Parce que là, l'argent aurait pu être mis dans les routes. C'est juste une question.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Merci. Et encore une dernière question, ici, au milieu. Et on enchaîne sur la dernière table ronde.

Mme Corinne LAMBOLEY, Cistude

Je ne me représente pas. En fait, c'était une question qui s'adressait vraiment au PowerPoint de la DREAL, parce que vous avez parlé du covoiturage, de 60 % de transports collectifs, je voulais savoir à la charge de qui était le transport collectif. Est-ce que ce serait à la charge des collectivités, c'est-à-dire issu de nos impôts, ou est-ce que ce serait à la charge de nos employeurs ?

C'est-à-dire qu'on a tous connu ici les bus de la Sollac, les bus d'Eurocopter qui étaient gratuits pour les travailleurs, et on a tous vu glisser la charge financière du transport pour aller au travail à la charge du travailleur. Maintenant, les gens, s'ils veulent aller travailler, il faut qu'ils aient une voiture, il faut qu'elle soit assurée, il faut qu'elle passe le contrôle technique, il faut qu'ils aient le permis — donc, on a de plus en plus de gens qui ne peuvent pas accéder à l'emploi parce qu'ils ne peuvent pas passer le permis, parce qu'ils ne peuvent pas s'acheter une voiture, parce qu'ils ne peuvent pas l'entretenir. Alors, je voudrais un tout petit peu de précisions sur cette diapo qui parlait de 60 % de transports collectifs, c'était à ce moment-là que j'avais levé la main, je voudrais savoir à la charge de qui sont ces transports collectifs : l'employeur ou la collectivité ?

M. Jean-Michel FOURNIAU, Co-Garant CNDP sur la concertation continue Liaison Fos-Salon

Il y avait une question sur la RD 268, Madame CALLET, vous voulez y répondre ?

Mme Marie-Pierre CALLET, Vice-Présidente, Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, déléguée aux routes

Merci. Alors, merci de votre question. Alors, d'abord, il faut que vous sachiez que la RD 268 a de chaque côté — d'un côté, il y a des pipelines, et de l'autre côté, ce sont des terrains qui appartiennent au Conservatoire du littoral. Aujourd'hui, lorsque nous voulons faire une route, et c'est normal puisqu'il faut tenir compte de notre environnement, puisqu'on est quand même dans un département contraint, on a des obligations et c'est la raison pour laquelle, comme il y a toujours quand on fait des études environnementales des animaux à protéger, des zones à protéger, c'est la raison pour laquelle nous avons eu 200 hectares de demande de compensation. La problématique aujourd'hui, c'est que nous, quand on veut faire une route, nous n'avons pas forcément le foncier. Et aujourd'hui, pour la RD 268, il est très difficile puisque nous n'avons pas le foncier de pouvoir faire deux fois deux voies.

Alors, oui, l'année dernière ou il y a deux ans, nous avons essayé d'au moins peindre pour déjà voir ce que ça pouvait donner. C'est vrai que ce n'est pas évident et que ça n'a pas arrangé grand-chose. Alors, c'est vrai aussi qu'on voit bien que lorsqu'il y a un poids lourd qui dans un rond-point est arrivé trop vite, parce que là aussi, c'est facile d'accuser les collectivités, mais bien souvent dans les accidents, ce n'est pas la faute de la route, ce n'est pas la faute des collectivités, c'est tout simplement la faute des conducteurs qui ne respectent pas aussi le Code de la route. Donc, effectivement, quand il y a un poids lourd qui se renverse sur un des ronds-points, ça met une pagaille pas possible, et notamment quand ça revient sur Port-Saint-Louis. Donc, nous sommes tous très embêtés. Le problème, c'est que quand on n'a pas le foncier et qu'on est contraint des études environnementales, eh bien ça dure énormément de temps. Alors, aujourd'hui, nous faisons des études.

Après, c'est la contrainte foncière. Moi, je vais être claire avec vous, parce que moi, j'ai des équipes qui sont motivées, qui travaillent, comme tous les agents des collectivités. Pour la liaison par exemple, le contournement Martigues–Port-de-Bouc, le département va donner, a mis sur la table 15 millions d'euros, mais il ne faut pas oublier qu'on fait Martigues–Port-de-Bouc, mais nous, le département, on aura forcément des travaux annexes — faire un rond-point, faire un shunt pour aller sur une autre départementale, et nous avons déjà 14 millions en plus des 15 millions qu'on va donner pour des travaux annexes. Donc, nous, nous voulons bien les mettre, mais nous n'avons pas la force qu'a l'État, donc pour des projets nationaux, je suis désolée, Messieurs-Dames représentants de l'État, mais nous, les collectivités, nous n'avons pas la force de l'État, et nous pouvons dire oui jusqu'à un certain point.

D'autre part, pour avoir participé à de nombreuses réunions sur Fos-Salon, sur le contournement autoroutier, un jour on nous annonce 300 millions d'euros, la fois d'après, six mois après, c'est 700, contournement autoroutier d'Arles, on nous annonce 700 millions, l'année d'après 1,2 milliard. Nous aussi, il faut qu'on regarde. On doit donner des budgets qui sont équilibrés, nous avons l'obligation de regarder. Et nous travaillons main dans la main, je ne dis pas ça avec amertume, nous travaillons main dans la main avec l'État, avec les collectivités, mais nous, les collectivités, moi, j'ai un budget route que je ne dois pas dépasser.

Alors, oui, c'est très long, parce que quand on n'a pas le foncier, quand il faut faire les études environnementales, les études quatre saisons, c'est très compliqué. Donc, Monsieur, oui, nous sommes dans les études, mais nous n'avons pas le foncier, nous essayons de travailler. Nous avons écrit à l'État, nous avons écrit au port pour essayer de dire « prenez cette RD 268 qui dessert le port dans les routes qui desservent le port », parce que du coup ils ont moins de contraintes environnementales que nous, collectivités. Aujourd'hui, enfin, ou un petit peu moins, ou peut-être autant, mais en tout cas nous n'avons pas eu de réponse. Donc, je crois qu'aujourd'hui, il faut vraiment qu'on travaille collectivement et qu'on avance, puisque tout le monde le souhaite. Voilà. Merci.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Justement, je vous propose de passer à la dernière table ronde sur les questions…

M. Sébastien FOREST, Directeur régional, DREAL

Est-ce que je peux me permettre de répondre à quelques questions et d'apporter quelques commentaires ? Merci. Je voudrais dire que j'ai entendu beaucoup de critiques, j'ai entendu des opinions assez contrastées entre des gens qui estiment qu'il n'y a pas besoin de route et qu'il faut tout mettre sur le rail, sur le fleuve, ou favoriser les déplacements autres que routiers, et puis des gens qui attendent des routes depuis très longtemps et à qui on a fait des promesses qu'on a du mal à tenir. Donc, nous, on essaye modestement de faire avancer les projets qui nous sont confiés, et je vous garantis que ce n'est pas facile. Techniquement, ce n'est pas facile, financièrement, de faire avancer ces projets. Donc, on s'y attelle le mieux possible.

Sur quelques questions qui ont été posées, je voudrais préciser que le préfet de région travaille à trouver des solutions de financement, à la fois pour accueillir dans de bonnes conditions les Jeux olympiques et paralympiques 2030 et faire les routes dont on a besoin sur votre territoire. Et puis, préciser, sur l'augmentation des transports en commun qui était citée, sur laquelle « qui va financer ? », c'est l'ensemble des financeurs habituels des transports en commun qui devront s'organiser pour financer, une part usagers, une part contribuables, et la personne de FinInfra a évoqué la Conférence Ambition Transports, et c'est bien dans le cadre de ces travaux sur le financement de nos mobilités qu'on trouvera des solutions d'amélioration de ces mobilités par le développement des transports en commun. Merci.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Merci pour ces éléments. Madame TOUATI, vous vouliez aussi…

Mme Anastasia TOUATI, Directrice valorisation, patrimoine et innovation, GPMM

Non, enfin, je pense que ça fait une bonne transition avec la table ronde suivante, mais je pense qu'il y a eu pas mal de commentaires sur le report modal, peut-être rappeler les grands objectifs. Donc, du coup, effectivement de passer de 17 à 24 % de report modal sur le ferroviaire, et de 6 à 11 % sur le

fluvial, je pense qu'il va y avoir des éléments qui vont être apportés là-dessus. Peut-être redire que le port s'active quand même sur tous ces sujets. Très concrètement, avec un exemple, parce que sur le financement, je pense que c'est assez intéressant de regarder, on a parlé de contributeurs à la fois publics, mais aussi des acteurs, je crois que ç'a été mentionné par la CGT dockers. Le port a un modèle de financement d'établissement public et fait contribuer justement à la fois les acteurs publics et les acteurs privés. Et donc, c'est aussi l'usager final, le bénéficiaire qui va contribuer à ces financements. Donc, ce ne sont pas forcément les riverains, mais bien les usagers, et donc il y a aussi également une contribution à la fois des industriels, mais aussi des usagers de la ZIP. Mais donc, sur le report modal, je pense qu'on peut passer à la table ronde sur le report modal.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

Donc, je vous propose de passer à la table ronde suivante sur justement l'actualité en termes de développement des autres modes de transports et de report modal, avec également des questions qui ont cadré — donc, j'invite les participants et participantes à cette table ronde à venir en tribune. Et je donne la parole à Mathias BOURRISSOUX pour animer cette table ronde.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Bonsoir. Donc, nous allons sur la même logique que la table ronde numéro une aborder les différents projets portés par les autorités compétentes, en matière donc de multimodal et d'intermodalité sur le territoire, en posant plusieurs questions donc aux intervenants qui nous rejoignent actuellement sur l'estrade et qui représentent, il me semble, une certaine pluralité de regards, puisque nous avons donc monsieur COSTANTINO pour le port de Marseille, monsieur DE FLEURIAN qui représente les usagers des transports, monsieur KUHN qui est bien sûr directeur du site d'Airbus Helicopters, mais qui s'exprime aussi au nom de l'UIMM et qui est co-porteur de la démarche Provence Fabrique des Possibles, monsieur SERRUS, vice-président à la région transports intermodalité, monsieur JACQUINOD pour SNCF Réseau, et monsieur VIGOUROUX, maire de Miramas, mais aussi pour la métropole conseiller délégué aux interfaces ferroviaires.

Je vous propose tout de suite, Monsieur VIGOUROUX, qu'on attaque peut-être avec vous — prenez le temps de boire tranquillement néanmoins. L'idée est simple : pour que ça puisse être dynamique et qu'il y ait aussi le temps des questions, puisqu'on avait vu que cette séance-là sur l'intermodalité était très attendue, que vous puissiez en deux minutes, au nom de la métropole pour l'un, du port pour d'autres, peut-être présenter les projets que vous portez en matière d'intermodalité et de multimodalité. Et puis, peut-être, les leviers d'action justement pour faciliter ce report modal, puisqu'on a vu sur les échanges précédents que la question de ces leviers d'action était revenue plusieurs fois. Je vous en prie.

M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

Alors, je crois qu'il y a une… voilà. Vous vouliez les projets, ce n'est pas la même que moi. Mais ça, c'est transports et communs et vélo, mais il y en a une qui est plus importante — voilà, c'est ça, mais il n'y a pas tous les projets dessus. Là, vous les avez tous, avec la temporalité, ce qui est en cours, ce qui est en service, récemment, les projets en cours de réalisation, les projets en cours d'études, et les autres projets. Bon, moi, je vous dis franchement les choses : ça avance. Ça n'avance pas assez vite, mais ça avance. Et sur la métropole, il y a un véritable engagement qui a été fait, et j'en suis le témoin.

Après, je voudrais — j'en profite, tout à l'heure la question a été posée, dans le budget de recettes concernant la métropole sur le transport et la mobilité, les entreprises, c'est 54 %, c'est bien ça, tout le reste, on va dire, c'est le contribuable, y compris les salariés de vos entreprises, les usagers, les subventions, etc. Donc, ça ne fait pas la totalité. Ensuite, je l'ai indiqué tout à l'heure, et je veux vraiment casser le cou à ça, c'est qu'on travaille et on n'oppose pas les modes de déplacement. Ce serait une erreur d'opposer les modes de déplacement. Il nous faudra encore de la route, et il nous faudra encore évidemment augmenter la partie ferroviaire et la partie fluviale.

Sur la partie ferroviaire, arrêtons deux minutes de nous raconter des histoires. Oui, pourquoi le ferroviaire ne se développe pas ? Eh bien probablement parce que le coût entre le transport de camions et le ferroviaire n'est pas le même, et qu'il n'a jamais été égal, et que la route a été plus financée sur les entreprises que le ferroviaire. Or, je constate, moi, que c'est dans le ferroviaire que nous aurons l'avenir, et notamment en termes de développement durable, mais aussi en termes de fiabilité de transport et de transport. Je n'oppose pas la route au ferroviaire ou au fluvial, je dis simplement que nous n'avons jamais été totalement — il y a eu quelques années où il y a eu une véritable augmentation des infrastructures et des investissements, mais il est clair que les investissements sur le réseau ferré seront ô combien plus importants à faire, et notamment sur les dernières lignes.

D'ailleurs, j'en profite pour dire, très ouvertement d'ailleurs, c'est passé un petit peu à la trappe, mais que la métropole a aussi un grand projet, que vous ne voyez pas, mais comme on s'est aperçu que le ferroviaire n'était pas tenu sur le dernier kilomètre, eh bien la métropole s'est engagée unanimement dans son Conseil à travailler sur un service public de fret ferroviaire métropolitain, sur lequel nous avançons beaucoup — qui n'est pas opposable à ce qui est fait par… alors, je n'arrive jamais à le dire, « Exa machin », pour moi c'était un cahier quand j'étais à l'école, mais, donc, Fret SNCF, voilà. Et ça ne s'oppose pas, c'est même complémentaire. Et nous avons bien avancé sur le dossier, et d'ailleurs, je le dis puisque le port s'est joint à nous dans cette action et que nous avons un très grand débat avec le préfet, y compris sur cette évolution. Elle sera absolument nécessaire. J'en profite pour dire qu'il faudra qu'on trouve un terrain d'entente sur Arenc, parce qu'il nous faut faire du transport et du report modal sur Marseille, parce qu'aujourd'hui il n'y a que des camions qui partent sur Marseille.

J'en profite pour vous dire que, quel est le problème de la métropole ? C'est qu'on est polycentrique. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui habitent dans le Pays d'Aix qui vont travailler jusqu'à Fos, et il y a des gens qui travaillent dans le Pays d'Arles qui vont travailler à Aix et inversement. Et aujourd'hui, notre organisation spatiale ne peut pas répondre à la totalité des demandes. Donc, il faut mixer à la fois du bus, c'est ce que vous voyez avec des BHNS qui ont été ouverts — ce n'est pas rien, des BHNS. Quand vous avez un bus à haut niveau de service qui passe toutes les 10 minutes, ça met du temps à se mettre en place, mais ça veut dire que les gens peuvent prendre le bus sans se poser la question de l'avoir loupé. Quand on met en place un certain nombre de projets, ça ne va pas assez loin. Quand par exemple nous travaillons avec monsieur COPPEY sur l'arrêt Venelles et La Calade, nous travaillons sur le fait de transporter des populations pour leur permettre d'aller jusqu'à Marseille ou à Aix. Quand nous travaillons avec le Pays d'Arles sur le fluvial, quand nous allons travailler avec Saint-Martin-de-Crau sur la question de la logistique, nous sommes bien là dans des débats d'orientation.

Le problème, c'est que notre territoire, il a été souvent abandonné. Alors, je ne le ferai pas sur le thème sacrifié, encore que René, je fais toujours attention à ce que dit René RAIMONDI, parce qu'il a connu toute l'histoire, mais moi, je considère que les investissements n'ont jamais été à la hauteur de ce que représente notre territoire au plan européen ou au plan français. Je le dis.

Et donc, tous celles et ceux qui s'intéressent à ça doivent être des moteurs — vous-mêmes, même si on ne partage pas toujours les mêmes idées, nous devons être des moteurs, les uns et les autres, pour faire monter la pression sur la nécessité des investissements. Car, seuls, les départements, la région, la métropole ne suffiront pas à financer ces grandes infrastructures nécessaires.

Et puis, quelle organisation ? Je vais m'arrêter là puisque je reviendrai tout à l'heure. Eh bien, pour la première fois, donc ça, la région en parlera mieux que moi, monsieur SERRUS le fera, mais nous sommes capables de nous entendre et de nous aligner les uns et les autres sur la même position. Ce qui est rare. Ce qui est rare. Et moi, que ce soient les syndicalistes qui défendent leur outil de travail et l'investissement ferroviaire, que ce soient les industriels qui demandent à ce qu'il y ait plus dans le domaine du développement et dans le domaine du routier — tout ça va dans le sens où nous souhaitons le faire.

Et je termine, parce que la CNDP — la CNDP, j'entends souvent, et c'est là que je ne suis pas d'accord, la CNDP, ce n'est rien d'autre qu'un débat public. Ce n'est pas la CNDP qui prend les décisions. Par contre, tout ce qui est dans le droit du développement durable, nous l'avons souhaité, les uns et les autres. Nous souhaitons défendre l'environnement. Donc, ça passe par des débats extrêmement longs et des études complexes. Et on ne peut pas d'un coup se dire « mais ça ne va pas assez vite », en sachant qu'on doit quand même régler des choses importantes dans le développement durable. Et l'empreinte est très importante. Par exemple, nous, les maires du secteur, c'est nous qui avons demandé à ce que nous ne soyons pas une deux fois deux voies sur la Fos-Salon en termes autoroutiers, parce qu'on souhaitait qu'il puisse y avoir un report à l'extérieur, et que les camions — et même, je vais plus loin, la métropole est prête à analyser, à faire payer les camions. Vous savez, les portiques, là, qu'on a tous retirés, parce qu'il y avait 5 000 personnes avec un bolet ? On n'était pas là pour les défendre, eh bien aujourd'hui, on a des problèmes de financement.

Voilà, je voulais vous dire tout ça, parce que comme je n'ai pas l'habitude de parler et que je me suis fait déjà cinq débats, et j'ai entendu tout ce qu'il y avait, j'avais envie de vous dire tout ça. Ils m'avaient proposé des notes, mais je suis prêt à répondre. La carte, vous l'avez, elle est à l'entrée, vous avez tout.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci bien. On ne peut pas aborder forcément tous les sujets, mais ce que je vous propose, c'est comme vous l'avez fait qu'on rentre bien dans le détail des projets multimodaux et intermodaux. Et on pourra avoir un petit temps ensuite de discussions, peut-être plus à bâtons rompus d'ailleurs, sur les enjeux de coordination tels que vous les percevez, les uns et les autres, mais en sériant peut-être en deux temps. Monsieur SERRUS, si vous voulez bien, vous aussi, donc, au titre de la région, présenter l'avancement de vos projets sur ces sujets-là.

M. Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable, Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur

Bonjour, tout le monde. Que fait la région en matière de mobilités ? On a trois fonctions, trois missions. Première mission : les trains régionaux. Je vais évidemment m'arrêter là-dessus. On a une deuxième mission, on s'occupe aussi des lignes d'autocars qui relient des territoires. Lorsqu'on sort de la métropole, qu'on va vers Arles, qu'on va vers Avignon ou qu'on va vers Toulon depuis la métropole, c'est la mission de la région. Et enfin, on est chef de file de l'intermodalité, c'est-à-dire que nous animons et nous finançons un certain nombre de choses pour que les différentes modalités de transports se connectent.

En matière ferroviaire, je vous donne deux chiffres pour montrer l'importance que ce secteur a. Moi, je suis venu vous parler de ce secteur ce soir. Nous avons 760 trains qui circulent tous les jours — il y en avait 540 il y a 4 ans. Vous voyez la progression. Ici, si je prends l'exemple de ta gare, à Miramas, il y en a 100 qui passent. Un huitième des trains sont sur la Gare de Miramas. Il y en a même 4 qui s'arrêtent à Fos-sur-Mer. Donc, nos projets, vous l'avez bien compris, 2027, 2030, 2031 et au-delà, en ferroviaire, c'est du très court terme. Je pense que mon collègue de SNCF Réseau reviendra là-dessus. Tout ce que nous faisons, c'est parce que ç'a été engagé il y a 10 ans. On a sauvé la côte Bleue, qui devait s'arrêter. Elle devait s'arrêter, la côte Bleue. On l'a sauvée parce qu'on a commencé par faire des études, et aujourd'hui, on est en train de développer la côte Bleue. Il y a 24 trains qui s'arrêtent à Fos-sur-Mer à l'horizon 2030-2031 — pardon ? Non, si tu me permets, je ne t'ai pas coupé, donc, comme ça, je continue. Non, il n'y a aucune approximation. Il n'y a aucune approximation. À proximité, à proximité.

Ce qui nous importe, c'est aujourd'hui le développement de cette zone d'activités dans son sens large. Alors, pas de gare à Fos-sur-Mer, ça tombe bien, en 2031, l'objectif, c'est que non seulement on requalifie, on réhabilite, on améliore la ligne pour pouvoir monter en cadencement, et en plus on revoit les arrêts pour s'approcher le plus possible, évidemment, des zones d'activités, des zones d'emplois. Autre sujet important : nous sommes en charge des lignes régionales. À l'horizon 2027, nous allons intensifier la ligne d'autocars régionale entre Arles et ce secteur.

Après, il faudra qu'on travaille sur le rabattement. On est en train de parler de modalités de transport, que ce soit le train, que ce soient nos lignes régionales, vous comprenez bien que ça ne peut pas caboter partout. Si on veut acheminer des populations importantes, des quantités importantes, il faut qu'on puisse avoir du cadencement, et ensuite, c'est un travail de rabattement — et d'où l'intérêt de la multimodalité.

Ce que je voulais vous dire aussi, c'est l'importance des pôles d'échanges de ce secteur autour de l'étang de Berre. Je viens de dire un mot sur Miramas — Miramas, c'est un des pôles d'échanges majeurs en matière ferroviaire, de toute la région. En gros, je le disais l'autre jour, c'est l'entrée ouest de la région. Et elle est ici, sur ce secteur. La gare de Vitrolles, là aussi, des choses très concrètes. La gare de Vitrolles aujourd'hui, c'est la gare qui permet d'acheminer vers l'aéroport et qui voit passer 78 trains par jour. Il y a 78 trains, dans les deux sens, qui passent à la gare de Vitrolles. Avec l'aéroport, vous le savez, là aussi, la région est partenaire de l'aéroport, comme un certain nombre d'entre nous, nous allons veiller à ce qu'un système adapté – bon, on a choisi le transport par câble, c'est la métropole qui en parlera, mais en tout cas la région y est tout à fait favorable. Les choses avancent et alimentent ce secteur ici.

Je veux quand même être très franc avec vous. Si on met la carte à 2031, il faut qu'on fasse quand même attention aux quantités. Quand je parle de 100 trains, est-ce que vous avez une idée du nombre de personnes qu'on met dans un train ? On a des capacités jusqu'à 500, mais la moyenne qu'on a aujourd'hui, et évidemment il y a les heures de pointe, mais c'est sur la journée, c'est 300. Donc, voilà, 100 trains à Miramas, c'est 30 000. Après, il faut qu'il y ait de l'acheminement, il faut qu'il y ait du rabattement.

Moi, ce que je veux vous dire, pour terminer, parce que je sais qu'ici, il y a beaucoup d'attentes, 1) le ferroviaire, c'est notre priorité numéro une dans la région. Cette année, c'est, vous pouvez sourire, mais 700 millions d'euros investis pour le ferroviaire. Je vous rappelle que nous sommes tous des Provençaux ici, nous ne sommes pas propriétaires de ces installations, or nous investissons massivement. 700 millions qui sont investis sur le système ferroviaire, en particulier essentiel sur les lignes de desserte fine.

On a sauvé la côte Bleue, je peux vous dire le nombre de lignes que nous avons sauvées. Et tout à l'heure, il y avait une remarque un peu acerbe sur les Jeux olympiques, je pense à nos collègues alpins : pour eux, les Jeux olympiques, c'est la rénovation de la ligne des Alpes. 151 millions d'euros sont déjà investis, programmés sur l'étoile de Veyne, et on attend à peu près autant des nouvelles grâce à l'organisation des Jeux olympiques. Donc, ce n'est pas un problème de « y a-t-il de la neige ou pas de la neige ? », ces évènements, ils permettent aussi de structurer des territoires qui en ont besoin.

Mais je reviens sur l'essentiel. Priorité, des financements. Il n'y a pas une autre mission de la région — il y a les lycées, qui arrivent à peu près équivalents. Il n'y a pas une autre mission de la région qui investit autant que pour le ferroviaire. Deuxièmement, en matière de fonctionnement, parce que c'est le service qui est important, et la région n'est pas responsable de l'équipement, c'est SNCF Réseau, elle choisit des opérateurs — on ouvrira d'ailleurs à la concurrence ici un quatrième lot à l'horizon 2030-2031 pour avoir les bénéfices de cette ouverture à la concurrence comme on l'a eu sur l'étoile de Nice, comme on l'a sur la ligne des métropoles, et comme on l'aura demain sur la ligne des Alpes. Mais ce qui est important, c'est le service. Sachez qu'entre 2023 et 2024, je vous ai dit l'augmentation des trains, c'est une augmentation de 100 millions d'euros. Et un dernier chiffre…

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Un dernier, et puis on passe…

M. Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable, Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur

75 % de ces financements en fonctionnement viennent du budget de la région, 25 % de la tarification, 75 %. Donc, moi ici, je ne peux vous dire qu'une seule chose : vous êtes sur un secteur prioritaire du développement ferroviaire. On travaille main dans la main pour le Service Express Régional Métropolitain. Le ferroviaire sera la colonne vertébrale de ce service, et on peut se féliciter, mon cher Frédéric, de la qualité du travail que font nos équipes ensemble et de la convergence de ce qu'on fait. Ce que je peux vous dire, c'est qu'ici, à l'ouest de la métropole, à l'ouest de la région, on a un enjeu majeur vu de notre exécutif.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Je propose que Rémi COSTANTINO, pour le port de Marseille, prenne le relai. N'oubliez pas, il y a un temps d'échanges avec la salle, les sujets sont vastes, essayons d'en rester au sujet qui est vraiment d'aborder les projets que vous avez aujourd'hui étudiés, que vous étudiez et que vous étudierez plus tard concernant cet enjeu fort qui est celui de l'intermodalité et de la multimodalité.

M. Rémi COSTANTINO, Directeur général adjoint, Grand Port Maritime de Marseille

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je vais décrire les projets rapidement, je voulais d'abord répondre à une interpellation un petit peu virulente qui a été faite envers ma collègue tout à l'heure, totalement injustifiée. On avait, en 2010, 135 000 conteneurs qui partaient autrement que sur la route. 135 000. En 2024, il y en a 286 000 qui partaient autrement que sur la route. Et si on fait ce qu'on dit maintenant, on en aura 660 000 qui partiront autrement que sur la route. Vous faites le calcul, fois deux et quelques, fois deux et quelques, on va faire fois cinq sur la période que j'ai décrite, sur 30 ans. Alors, c'est trop lent, on est d'accord. C'est trop peu, on est d'accord. Mais qu'il ne se passe rien, c'est absolument faux. Alors, moi, je vais expliquer comment on fait pour qu'il se passe quelque chose et que ça aille aussi vite qu'on le dit.

D'abord, on fait des projets, parce qu'en fait, si on n'a pas les infrastructures, il n'y aura jamais de trains, il n'y aura jamais de barges. Comme ça, c'est clair. On les met tous au même endroit — c'est l'objectif de la carte, vous montrer que par rapport au territoire que nous vivons tous ensemble ici, les projets logistiques, ils sont concentrés derrière les terminaux à conteneurs. Ça permet d'éviter les trajets parasites. Les boîtes, elles descendent du bateau ou elles vont monter sur le bateau, elles arrivent d'un conteneur qui est à quelques centaines de mètres, et ça fait travailler à la fois des portuaires et des logisticiens, jusqu'à 6 emplois pour 1 000 conteneurs.

Ensuite, on favorise les modes massifiés. Donc, ça, ç'a été dit, le fleuve, le fer, on en a abondamment parlé. Mais ce n'est pas magique, en fait. Autant il y a des autorités organisatrices de mobilités, pour les personnes, mais il n'y en a pas pour la marchandise. Donc en fait, personne dans cette salle ne peut décréter comment un conteneur va être acheminé depuis l'usine de Chine et votre jardin, si c'est une chaise. Personne. Donc, pour convaincre les acteurs économiques que cette marchandise doit passer sur un train ou sur une barge, il faut lui apporter une certaine rentabilité, et pour ça, il faut avoir des trafics suffisamment élevés. Donc, les projets que nous portons — 3XL, Distriport 2, les zones de services portuaires, elles ont cette vocation à avoir plus de flux qui permettent d'atteindre les seuils de rentabilité et de convaincre les acteurs économiques.

Et enfin, ç'a été évoqué très vite, il y a le coût, mais il y a la flexibilité. Un conteneur qui monte sur un camion, le lendemain, il peut être en Bourgogne, il peut être en Aquitaine, il peut être en Italie, il peut être en Espagne, le surlendemain il peut être au nord de l'Europe. Il n'y a rien à programmer : le transporteur, il est mobilisable en un quart d'heure. En revanche, s'il faut faire le même trajet en train, il faut qu'on se mette très nombreux autour d'une table pour décider qu'il y a une ligne de train, qu'il y a un service public, qu'il y a un service de fret ferroviaire par exemple public — ç'a été cité par monsieur VIGOUROUX — et il faut un client qui est à l'autre bout de la chaîne et qui est content de recevoir sa marchandise là où la gare va pouvoir l'accueillir. Et donc, tout ça, ça suppose d'avoir une intégration, d'avoir une coordination entre les acteurs — je pense que notre tablée à l'instant globalement ce soir démontre qu'on est tous mobilisés pour y arriver. Ce n'est pas simple. Et donc, il faut plus se parler, il faut plus interagir. Je pense que mon voisin direct va en parler, c'est un maillon essentiel de la chaîne. La Compagnie Nationale du Rhône qui opère le fleuve est un maillon essentiel de la chaîne. L'ensemble des entreprises ferroviaires et des logisticiens qui font du massifié sont dans la chaîne. Les collectivités.

Et je terminerai, parce que j'ai le droit de reparler après, j'utiliserai mon joker, sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. Ça revient à dire une seule chose : on a dit le mot « hinterland » tout à l'heure, il faut que notre hinterland soit, certes, plus profond, c'est-à-dire que le port de Fos ait plus de parts de marché, plus de marchandises qui passent par chez lui, mais il faut qu'il soit plus organisé, il faut qu'il soit plus structuré, il faut qu'il soit mieux coordonné pour que cette marchandise passe par le fer ou par le fleuve.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Nous continuons le tour de table avec SNCF Réseau, Monsieur JACQUINOD ?

M. Thierry JACQUINOD, Directeur Commercial, SNCF Réseau

Merci. Bonjour à toutes et tous. Donc, je vais compléter le propos de Rémi sur effectivement le report modal, et nous, notre job, c'est de faire en sorte que le réseau, celui qui est dessiné en fait sur la carte qui est là, il puisse accepter à tout moment les trains qui ont envie ou qui ont besoin d'y rouler. Et pour faire ça, en fait, on a deux types d'actions. Un, c'est prévenir en fait le vieillissement du réseau et s'assurer que la capacité que l'on a aujourd'hui, elle continue et elle permette de perdurer dans le temps, grâce à des projets de régénération.

La deuxième action, ce sont des actions de développement. Donc, soit effectivement parce qu'il y a des besoins supplémentaires sur les gares de grandes stratégies, comme vient de l'évoquer Rémi COSTANTINO, et également parce que les industriels eux-mêmes viennent nous voir — on a eu la chance, deux fois ces dernières années sur le port, de faire ce tour d'horizon des industriels, dans la démarche OAZIP, en 2022, et l'été dernier, donc en 2024, pour mesurer, pour quantifier les besoins en nombre de trains à l'horizon 2030 pour ce qu'on a fait en 2022, en 2040 pour ce qu'on a fait l'été dernier. Et c'est à partir de ces deux éléments qu'on va définir un plan d'action, donc de développement, ou de régénération sur le réseau portuaire — qui va bientôt se réafficher.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Pardon pour le problème technique, voilà, c'est réglé, tant mieux.

M. Thierry JACQUINOD, Directeur Commercial, SNCF Réseau

Qui va se réafficher, et qui permet d'assurer la capacité à tous les utilisateurs du réseau. Je vais le faire chronologiquement, des projets les plus anciens aux projets les plus lointains. D'abord, je vais commencer par la régénération du triage de Miramas, monsieur le maire en a parlé juste avant. C'est un projet qui a débuté en 2021, qui s'étale jusqu'en 2027, qui emporte en fait une action collective assez intéressante autour de financements de l'ensemble des collectivités, de l'Europe, de l'État, donc pour un total de 57 millions d'euros, et qui va permettre d'assurer la pérennité de cet outil industriel à destination du trafic conventionnel. D'autres projets, et pas forcément portés directement sur la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, mais l'agrandissement et l'extension du site de Clésud par exemple, qui est un projet qui est porté par un industriel, donc va permettre, lui, de donner de la capacité au transport de containers, donc combiné continental.

Si on redescend un peu, et on rentre sur le réseau portuaire, on a parlé de la voie unique, qui n'est pas à l'entrée du port, mais qui est tout au fond en fait du port, qui va desservir les zones de Graveleau, effectivement, aujourd'hui, elle a une limite de capacité qui n'est pas du tout atteinte aujourd'hui. Il y a de la réserve de capacité sur l'ensemble du réseau tel qu'il est, mais le développement des containers tel que vient de l'évoquer juste avant Rémi COSTANTINO, nous oblige en fait à faire une opération de régénération de la voie et de relèvement de vitesse, pour augmenter en fait le débit sur cette ligne et permette de servir l'ensemble des utilisateurs.

Dans les projets de régénération, on retrouve des choses aussi sur Martigues, la zone pétrochimique, qui est aussi une zone extrêmement importante, et qui permet d'illustrer un des avantages du ferroviaire, qui est évidemment, et ça a été dit, de décarboner le transport, de faire moins de bruit, de prendre moins de surface au sol, mais également d'avoir un transport extrêmement sûr. Et les marchandises dangereuses notamment sur le fer sont bien plus sûres que sur la route. Voilà.

Donc, ça, ce sont, on va dire, les principales actions à court terme, qui seront toutes réalisées d'ici 2030. Et évidemment, puisqu'on a maintenant ces expressions de besoin à 2040 de l'ensemble des futurs utilisateurs de la ZIP, on travaille à des projets un peu plus long terme, à l'horizon 2030, 2035, 2040, donc pour continuer à offrir de la capacité à ceux qui en ont besoin, sur le réseau portuaire et sur les deux grandes bifurcations de Lavalduc et Miramas. Merci.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci à vous. Vous pouvez directement peut-être donner le micro à monsieur DE FLEURIAN. Alors, vous représentez les fédérations d'usagers de transports sur le département 13. Alors, vous n'avez pas à proprement parler de projets à présenter, mais plutôt votre vision des enjeux de report modal, pour le coup.

M. François DE FLEURIAN, Vice-Président de l'AUT 13

Donc, je vais vous parler un peu du sujet des usagers des transports publics, parce qu'on n'a pas beaucoup, beaucoup parlé de ce sujet-là. Enfin, à part lors de cette table ronde, mais c'est quand même un petit peu problématique, parce que là où les industriels s'engagent aujourd'hui de manière assez claire, assez nette, sur le sujet de la décarbonation, et en particulier sur le coin de Fos où sont rassemblées les industries qui sont très carbonées, sur le sujet de la mobilité, c'est un des principaux points difficiles. En 2050, il ne faudrait pratiquement plus émettre de carbone, et c'est-à-dire que c'est un objectif difficile à réaliser.

Il n'y a que quatre manières de s'en sortir — enfin, de manière efficace — c'est de développer les transports publics autant qu'on puisse les financer, mais forcément, ça va être limité ; c'est de décarboner les modes de transports eux-mêmes, pour autant qu'on sache fournir l'électricité nécessaire, et ce n'est pas non plus une évidence totale ; c'est jouer la carte du vélo, qui est un puissant vecteur de report modal, c'est-à-dire que ce n'est pas très compliqué de changer très vite la donne avec le vélo ; et puis, c'est commencer à faire des efforts d'économies, c'est-à-dire éviter de longs trajets pour aller aux centres commerciaux, des choses comme ça.

Ce qui est un petit peu nouveau dans le sujet de la mobilité, c'est cette initiative du président de la République, qui fait suite à quelques initiatives qui ont été faites par d'autres collectivités, Strasbourg, Genève, etc., qui ont monté des projets qui sont en train de se développer, et qui apportent quelque chose de très important sur un grand territoire. Et quand on parle de Fos, évidemment, on a des origines et destinations extrêmement dispersées, vous le voyez sur la carte, donc ce n'est pas très facile de les réunir, et il faut en particulier bien traiter le problème du dernier kilomètre. Là-dessus, il y a beaucoup de gens qui travaillent, à l'étranger, le maire de Dunkerque qui a été ancien ministre des Transports a prévu d'interdire de réaliser des places de stationnement sur les nouvelles industries. Donc, on voit qu'il y a un certain nombre de choses qui se font.

Et ce qui me gêne le plus en tant qu'association, c'est qu'aujourd'hui, dans le débat public sur Fos-étang de Berre, il n'y a pas sur la table un projet de SERM complètement construit et… disons que pour écouter certaines personnes, certaines déclarations publiques, on nous dit « ce n'est pas financé », on voit des documents qui ne traitent pas l'ensemble du bassin de déplacements. Et le bassin de déplacements, diapositive suivante, s'il vous plaît, le bassin de déplacements ici, en gros, il couvre toutes les Bouches-du-Rhône, sauf ce qu'il y a au nord des Alpilles, il couvre l'ouest du Var, et donc il dépasse largement AMP. Un projet de SERM, dans les Bouches-du-Rhône, on va le dire comme ça, je préfère appeler ça comme ça, c'est un projet qui couvre ces territoires-là et qui donc suppose qu'autour de la table, il y ait un certain nombre de bonnes fées — la région, AMP, le département, parce que financer, enfin monter cette opération, ce n'est pas une opération facile. Simplement, aujourd'hui, c'est une des directions qu'il faut prendre, et on a quand même beaucoup d'exemples à l'étranger où ça marche. Il y a 70 RER en Europe qui fonctionnent, et dans lesquels il y a du monde et même beaucoup de monde. Et le fait de les faire tourner, ça réalimente des réseaux urbains. C'est-à-dire qu'on ne se rend pas forcément bien compte de l'importance de ce choix-là.

Alors, comme on ne voyait rien de dessiné qui nous satisfaisait, on a fait un petit dessin, mais ce dessin-là, je ne dis pas qu'il soit parfait, mais il a quand même le mérite d'être multimodal, de traiter l'ensemble des territoires, la ligne B dessert l'ensemble des grandes concentrations d'emplois en séquences, elle permet effectivement de faire quelque chose. Voilà.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Les personnes intéressées de toute façon pourront consulter le cahier d'acteurs que vous avez rédigé globalement, sur la question du report, mais beaucoup sur le projet de SERM et la vision que vous en avez. Et on passe maintenant à monsieur KUHN. Je vous laisse la parole, pareil, pour exposer votre vision des enjeux sur le multimodal.

M. Pascal KUHN, Directeur du site d'Airbus Helicopters Marignane Vitrolles, Président de l'IUMM Alpes-Méditerranée, co-porteur de la démarche « Provence Fabrique des Possibles »

Merci. Bonsoir. Vous avez du mérite, j'espère que vous êtes encore en forme pour m'écouter. Donc, je représente les industriels, et donc avec le Groupement Maritime Industriel de Fos, Industries Méditerranée et l'UIMM, nous faisons l'union sacrée, nous, les industriels, parce que nous sommes convaincus d'une chose, c'est que ces problèmes de mobilité, on n'arrivera à les résoudre que si on travaille étroitement main dans la main avec les institutionnels, avec les partenaires du territoire. Donc, la partie de ping-pong, la région qui regarde la métropole, la métropole qui regarde le maire, ça ne marche pas. Je crois qu'ensemble, on peut trouver la solution effectivement.

J'aimerais revenir rapidement, monsieur le maire à côté de moi a fait une boutade tout à l'heure en disant « tu vas voir, avec le multimodal, ça va te coûter cher ». En fait, je voudrais vous dire que pour les industriels, ça coûte déjà cher, les problèmes ou le fait que la mobilité ne soit pas assurée. On l'a vu, il y a beaucoup de retards, il y a beaucoup de bouchons, et je voudrais aussi citer les problèmes de sécurité, on ne le dit pas assez, mais dans les Bouches-du-Rhône, le nombre d'accidents de trajets est 50 % supérieur à la moyenne en France. Ensuite, le fait que nous pratiquons jusqu'à 90 % l'autosolisme, donc des personnes qui sont seules dans les voitures, eh bien ça conduit à des surfaces de parking qui sont démesurées. Je prends l'exemple d'Airbus Helicopters : 8 500 places de parking. Imaginez : 20 % de notre surface est consacré à héberger des voitures — l'équivalent de 22 terrains de foot. Et je pense qu'on pourrait faire autre chose que d'héberger des voitures sur cette surface, qui est en plus imperméabilisée. On pourrait notamment soit faire des espaces verts, soit avoir des activités qui créent de la valeur pour le territoire.

Et enfin, il faut le dire, ça n'a pas encore été dit ce soir : nous allons créer de l'emploi, et c'est une bonne nouvelle sur le territoire. Le problème, c'est que nous ne sommes pas attractifs. C'est-à-dire que lorsque les jeunes ingénieurs, nous les recrutons, le principal irritant qu'ils citent, c'est la mobilité. Ils ne veulent pas passer une heure pour aller de Marseille à Marignane, ou trois quarts d'heure certains jours pour aller de Martigues à Fos-sur-Mer. Donc, c'est un réel problème, et effectivement, nous ne pouvons pas attendre 2030, vous avez raison, Monsieur RAIMONDI. C'est-à-dire que les embauches que l'on va faire, si on ne résout pas ces problèmes de mobilités, on aura du mal à attirer les jeunes dont on a besoin. Et en plus, on sait très bien que les bassins d'emplois sont éloignés de Fos, donc pour amener la main-d'œuvre dont on a besoin, il faut absolument régler ces problèmes de mobilités.

Alors, comment faire ? Je l'ai dit, déjà, aborder les problèmes collectivement. Et le multimodal, et on le voit ici, alors, une photo, parce que je pense que les photos disent plus qu'un long discours — effectivement, il faut mettre les mains dans le cambouis, si je puis dire, et donc sur la question du financement, parce qu'on l'a vu ce soir, qui paye ? C'est une sacrée question. Alors, je prends justement

un des dossiers qui a conduit à une signature récemment, et Madame COUTURIER, vous l'avez évoqué tout à l'heure, à savoir l'interconnexion des moyens de transport autour de l'aéroport. C'est ce que vous voyez derrière moi, il y a un projet donc de liaison par câbles entre l'aéroport et la gare de Vitrolles, ce qui permet donc de connecter le rail et l'aérien. Et ensuite, entre la gare de Vitrolles et les gares routières qui sont à Vitrolles, il y a donc un projet de funiculaire. Et enfin, un projet de voie verte entre la gare SNCF et les entreprises. Donc, ça permet de combiner en quelque sorte l'avion, le train, le bus, le vélo et la marche à pied. Et ça, effectivement, ça nous semble être une bonne démarche, et pour y arriver, je parle aussi sous le contrôle de monsieur le sous-préfet qui est là, eh bien effectivement, nous nous sommes réunis — c'est-à-dire que ce projet de transport par câbles, il est financé par la métropole à hauteur de 22 millions d'euros, l'État à hauteur de 11 millions d'euros, la région sud 4 millions, et Airbus et l'aéroport chacun 3 millions d'euros. Donc, ça, c'est peut-être une piste pour l'avenir, c'est effectivement de cofinancer ces projets d'infrastructures.

Alors, c'est vrai que ça coûte déjà cher pour les entreprises, je tiens à le dire, nous payons 2 points de masse salariale en taxes sur les transports. À partir du 1er juillet, nous allons avoir le bonheur de payer un 0,15 % de plus pour le VMR, donc le versement de mobilité régionale. Pourquoi pas, mais l'important pour nos adhérents, pour nos industriels, c'est de savoir ce que cet argent devient, c'est-à-dire savoir qu'il est réellement fléché vers les industriels et vers les bassins d'emplois qui en ont besoin. C'est pourquoi Serge BORNAREL tout à l'heure disait « c'est vrai qu'on a eu tendance à rejeter les industries en dehors des villes ; or les transports en commun, dans un premier temps, ils vont plutôt vers les villes ». Donc, il faut que nous fassions très attention à ce qu'il y ait cette connexion entre les villes et les lieux, les bassins d'emplois, les bassins industriels pour permettre justement ces mouvements de populations.

Donc encore une fois, pour résumer, la mobilité, ou l'absence de mobilité — et encore une fois, c'est madame CALLET, je crois, qui l'a dit, et elle a tout à fait raison : la densité dans la région sud est quatre fois supérieure à la densité en France. Comment voulez-vous avec des installations vieillissantes qu'il n'y ait pas de bouchons sur les routes ? C'est évident. Donc en fait, il faut de nouvelles infrastructures, il faut des infrastructures intelligentes, il faut se méfier de faire trop rapidement peut-être des routes, il faut bien y réfléchir, comment ces routes peuvent être le plus approprié possible. Dans certains cas, il ne faut pas hésiter, il faut y aller. Mais, enfin, il y a d'autres moyens, et il faut être très innovant. On n'a pas parlé de navettes fluviales, je crois que ça vient après mon intervention. Quelqu'un a dit également tout à l'heure « les entreprises entre elles doivent collaborer », effectivement on peut imaginer d'aménager nos horaires de prises de postes, on peut imaginer d'avoir des transports en commun partagés entre industriels. Bref, la liste est innombrable, et très longue, de ce qu'on peut faire, mais la clef pour y arriver, c'est effectivement travailler ensemble.

Voilà ce que je voulais vous dire.

Applaudissements.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci beaucoup. Alors, tous à votre façon, vous avez abordé l'enjeu de la coordination dans vos propos. Est-ce que l'on passe directement justement à un jeu de questions-réponses avec la salle, ou est-ce que vous vouliez peut-être, l'un ou l'autre, pas tous confondus, mais ajouter un mot sur ce sujet ? Vous vous êtes exprimés, à ce stade on s'arrête là, peut-être ? Allez, on prend quelques questions dans la salle. Je vous propose qu'on fonctionne de la gauche vers la droite. Il y a monsieur qui lève la main en haut. On va prendre trois questions.

De ce côté-ci de la salle, personne là ne souhaite s'exprimer sur le sujet ? Hormis monsieur. OK. Je vais venir progressivement vers vous, pas de problème, comme ça je fais l'ensemble.

M. Michel PEYTOU, Secrétaire général, Convergence 13

Merci beaucoup. Donc, je m'appelle toujours Miche PEYTOU, mais par contre, là, c'est ma deuxième casquette, puisque je travaillais au cabinet de Philippe KORCIA, qui est le président de l'UPE 13, donc le MEDEF des Bouches-du-Rhône. Et merci, Pascal KUHN, merci, Serge BORNAREL, d'avoir rappelé une chose essentielle, dont on n'a pas beaucoup parlé pendant ces 3 heures, c'est de l'entreprise, celle qui est finalement le moteur de la mobilité. J'entends juste dire que 50 % du budget de la mobilité, c'est le versement mobilité que payent les entreprises, donc quand la métropole finance, ce sont les entreprises qui financent, et je voudrais qu'on prenne un peu plus de cas de ça. C'est-à-dire que tout le monde ne s'appelle pas Airbus, Monsieur KUHN, pour pouvoir avoir autour de la table le préfet, la métropole, etc. Toutes les entreprises attendent, comme vous l'avez dit, de savoir « I want my money back », comme disait THATCHER, de quoi est fait mon impôt, à quoi il sert ?

Et donc, pour aller plus vite dans cette démarche, on paye le VMR, bien sûr, 0,15 %, on fait les 2 % de VM, on sait que notre ministre TABAROT va déplafonner le VM et on va encore payer 100 millions d'euros de plus pour les entreprises de ce territoire, au-delà des 430 qu'on paye déjà, on paye la taxe sur les bureaux pour financer la LNPCA, on ne l'oublie pas, on finance 50 % des abonnements des collaborateurs des entreprises — donc, à quel moment dans ce débat public, et c'est la question que je pose, on va intégrer l'entreprise dans les réflexions, dans les projets ? Et pas que les industriels, pardon, mais l'ensemble des entreprises de ce territoire. Et comme l'a dit monsieur VIGOUROUX, à quel moment l'entreprise devient un moteur de la mobilité, et pas juste le financeur ? Merci.

Applaudissements.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci à vous. Alors, les mains se levaient par ici. Alors, on peut donner le micro à monsieur devant, et vous disposez à votre demande de 3 minutes. Allez-y, je vous en prie, présentez-vous, et vous pouvez vous lever pour qu'on vous voie.

M. Robin MATTA, CGT Cheminots

Je vais rester assis, il est tard, et c'est dommage, vous avez mis le meilleur des débats à la fin, mais on est resté. Bon. Bonsoir, Robin MATTA, pour la CGT Cheminots Miramas. Un petit mot d'abord sur le voyageur, avant de passer au fret, et féliciter dans un premier temps l'action de la municipalité de Miramas en lien avec la SNCF sur la création d'une passerelle qui va remplacer le souterrain aujourd'hui dans la gare, une passerelle qui va relier les quais, et en plus de relier les quais, qui va relier la ville. Alors, une gare qui réunit une ville, c'est plutôt une bonne chose.

Mais l'actualité sur le transport de voyageurs, ce n'est pas forcément ça, et c'est plutôt même l'ouverture à la concurrence décidée par la région, et je dirais, ce choix idéologique, dogmatique, qui appartient d'ailleurs aujourd'hui quelque part seulement à cette région-là, et il faudrait quand même se rappeler dans quelles conditions l'ouverture à la concurrence du chemin de fer a été faite dans cette région, c'est sur la base du refus de paiement de la région envers la SNCF, en toute illégalité de la convention.

Et c'est sur la base de cette incurie que vous avez ouvert à la concurrence et qu'aujourd'hui, vous devez, et je pense que ce serait la moindre des choses, déjà constater un premier échec, c'est que malgré les millions et les centaines de millions que vous avez déversés pour que Transdev puisse avoir des rames, aujourd'hui, ils doivent exploiter la ligne Marseille-Nice cet été et ils n'ont pas les rames. Et ce que vous avez fait, ce que votre président de région a fait, c'est d'aller les demander à monsieur WAUQUIEZ, d'aller les demander dans le nord à monsieur BERTRAND, qui, eux, plus malins, n'ont pas encore ouvert à la concurrence, de vous prêter des rames de la SNCF pour que vous alliez exploiter Transdev. Déshabiller la SNCF pour habiller Transdev, voilà ce que vous êtes en train de faire, alors qu'ils ont pour cet été des plans de transports dégradés. Et nous attendons les unes de la Voix du Nord, les unes du Progrès, qui vont dire « la SNCF, ça ne va pas ». Mais ça ne va pas pourquoi ? Parce que vous créez les conditions. Quand on veut tuer son chien, on l'accuse de la rage, et c'est exactement ce qu'est en train de faire — je repensais, je voyais le président MUSELIER qui se vantait régulièrement de dire « on a une COP d'avance », mais en réalité vous avez deux ou trois COP de retard, je pense.

Parce qu'en réalité en Europe aujourd'hui, et notamment en Angleterre, la question qui se pose, c'est la renationalisation. Et puis, pas besoin — je vais finir, Monsieur SERRUS. Il n'y a pas besoin non plus de quitter les frontières pour savoir que la concurrence ne fonctionne pas dans le chemin de fer. Historiquement, et puis y compris sur la question du fret, et j'y viens, lorsqu'on a ouvert à la concurrence le fret ferroviaire en 2006, il y avait un monopole public SNCF, c'était 20 % de part modale transportée par le rail. Aujourd'hui, 20 ans après, l'échec de l'ouverture à la concurrence, c'est qu'il y a une multitude d'opérateurs, qui d'ailleurs ne sont pas privés, on n'a vu aucun capitaine d'industrie pour se monter des entreprises ferroviaires — Transdev, c'est la Caisse de consignations et dépôts, c'est public. Et donc en fait, aujourd'hui, c'est 9 %. Et monsieur le maire l'a dit, personne n'oppose les modes de transport, personne — à part le marché. Le marché libre et non faussé, lorsqu'on le laisse faire, voilà, il oppose des modes de transport et nous donne le résultat actuel : 90 % pour la route, 9 % pour le rail, 1 % pour le fluvial. C'est ça, le bilan du marché du transport. Et aujourd'hui, il ne peut y avoir une véritable réorientation pour le report modal s'il n'y a pas deux choses, et avant tout la planification de ce report modal, avec une volonté politique d'un État stratège.

Et donc, j'en viens aussi à l'actualité, et à l'urgence qui nous poussé aujourd'hui à venir intervenir dans un débat, et je pense que beaucoup l'ont dit, auquel on connaît plus de verbiage que d'action. Depuis jeudi, et ça quand même, j'espère ne pas vous l'apprendre, Messieurs, il n'y a plus de tri à la gravité au triage de Miramas. Voilà. Alors, monsieur le maire encore une fois l'a dit, il y a une histoire de télécommande, et j'ai entendu un peu devant que ça faisait ricaner — je peux vous le dire, il n'y a rien de drôle dans cette situation. Il n'y a rien de drôle. Parce que sans la télécommande, si on fait tomber un wagon de chlore, il y a tout qui explose ici. Sans la télécommande, le GPMM, et s'il n'y a pas de tri, il ne pourra pas prendre sa place de premier port méditerranéen. L'hinterland, on en a parlé, la réindustrialisation, s'il n'y a pas le triage de Miramas, ça ne marchera pas non plus. Et puis, peut-être que vous, ça ne vous intéresse pas, mais moi, s'il n'y a pas le tri à la gravité, et tous nos camarades et les 500 cheminots qui sont sur la ville perdent leur emploi, cette ville sera sinistrée. Alors, je pense qu'à ce moment-là, personne ne pense que c'est drôle.

Alors, je vais conclure très rapidement avec deux interpellations très rapides. La première à SNCF Réseau, qui est propriétaire du tri à la gravité et de la télécommande susnommée qui nous fait défaut. J'ai vu monsieur TOUATI dans la pièce, ou par la voix de monsieur JACQUINOD, est-ce que vous pouvez nous donner des engagements rapides et clairs que cette télécommande va être comme elle est à Sibelin, comme elle est au triage du Bourget, comme elle est au triage de Woippy, elle va être réparée pour qu'on puisse reprendre le tri à la gravité au plus vite — première demande.

Et deuxième demande, et je sais que les services de l'État sont ici, et notamment monsieur le sous-préfet, il y avait eu dans les conclusions du débat public sur la liaison Fos-Salon la volonté d'aller vers une table ronde pour le triage de Miramas, aujourd'hui des millions, et vous l'avez dit, ont été investis, il nous faut aujourd'hui dans les conclusions de ce débat public une nouvelle table ronde qui nous permette de faire un bilan, et qui nous permette de donner des perspectives pour le triage de Miramas.

Je conclurai très rapidement en vous disant toute la détermination des cheminots dans ce dossier. Le triage de Miramas vivra.

Applaudissements.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Messieurs, on reprend un paquet de questions après. Là, je pense que ça appelait réponse, donc je vous propose de reprendre les propos pour pouvoir amener des éclairages ou vos observations sur ce qui a été dit. Premièrement, donc, sur la table ronde pour le triage à Miramas ? Allez-y, comme vous le souhaitez, au regard de ce qui a été dit.

M. Thierry JACQUINOD, Directeur Commercial, SNCF Réseau

Peut-être deux éléments de réponse. Le premier, effectivement, et je crois que je l'ai largement évoqué dans mon propos : il n'y a ni envie ni volonté ni politique d'abandon du triage de Miramas, bien au contraire, et le financement public est là. Les travaux se déroulent conformément à ce qui est prévu, donc depuis octobre 2021 jusqu'à fin 2027, comme je l'évoquais jusqu'à présent. Après, on va rentrer sur un débat qui est assez technique effectivement, de la télécommande de pousse qui effectivement a été foudroyée par deux fois le 15 août dernier et en septembre, après avoir été remise en service quelques mois avant. Voilà, donc ça fait partie des aléas du système ferroviaire. Et pour… pardon ? Qui a été remise en service en avril 2024, donc qui effectivement a été foudroyée par deux fois, ce qui fait qu'on est un peu à court effectivement de pièces de rechange. Les équipes qui essayent de réparer aujourd'hui sont à court de pièces de rechange. On fait appel en fait à toute l'ingénierie de nos collègues de l'entreprise de SNCF Voyageurs, qui est le concepteur du système, et qui essaye de trouver le défaut en fait sur une des cartes, qu'il ne trouve pas actuellement. Enfin, voilà, on est sur des sujets très techniques et très précis, mais, voilà, les équipes techniques, les cheminots qui travaillent sur le sujet sont actifs pour résoudre le plus tôt possible en tout cas le dysfonctionnement.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Si vous pouvez passer le micro à monsieur VIGOUROUX, puis ensuite à monsieur Serrus.

M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

Plusieurs choses, parce que j'ai pris des notes, je fais toujours un peu ça, parce qu'il y a des choses qui sont dites qui sont à mon avis importantes. La table ronde, je veux bien continuer à en faire, on avait réussi tous ensemble à faire en sorte que tout le monde finance, la région, le département, la métropole, et Réseau, et la ville de Miramas. Bon, je sais, 100 000 euros, mais pour nous, c'est beaucoup. Et on l'a fait, c'était plus qu'un signal, c'était le fait qu'on pense que le triage parle à d'autres triages et qu'il faut préserver ce qu'on avait réussi à faire en 2010. Et je le dis encore une fois, nous avons besoin de ces outils industriels. En sachant que le ferroviaire, c'est un outil industriel de mobilité.

Ce n'est pas comme si on décide d'un bus qui part là ou qui part là-bas, c'est plus complexe, je sais que la réglementation évolue, mais il y a quand même des planifications qu'il faudra faire. Et si je dis planification, je vais répondre à mon voisin, c'est qu'il y a des arbitrages à faire. Vois-tu, moi, je ne suis pas pour la décroissance. Je suis pour une amélioration de cette croissance. Et dans la décarbonation, on répond à la question sanitaire. C'est la chose qui m'a fait sursauter, c'est quand j'ai entendu le maire de Fos, dans ses vœux, expliquer que 1) si on ne faisait pas la décarbonation, c'était la fin de l'industrie par effet domino, 2) s'il fallait faire la décarbonation, c'était pour permettre d'avoir moins de problèmes de santé sur ce secteur, qui n'est pas que de Fos, mais comme il le rappelait, qui s'étend à l'ensemble du département.

Et ça, nous pouvons le faire ensemble. Oui. Mais les collectivités locales, je le rappelle, elles payent bien au-delà que le transport. Les salariés des industries qui font la richesse de vos entreprises sont logés par les collectivités, elles sont animées dans nos écoles, dans tout un tas de charges que les collectivités ont et sur lesquelles elles n'ont pas toujours la capacité de faire. Et donc, forcément, il y aura des arbitrages. Et en termes de transport, ces arbitrages seront importants. Et le SERM, s'il n'est pas aussi définitif, c'est parce que ça discute grave. Si on n'a pas parlé tout à l'heure, mais il se trouve qu'on m'a demandé d'y travailler, et c'est un sujet qu'on traîne ensemble, qui est complexe, qui s'appelle l'architecture ferroviaire, elle n'est pas neutre, elle ne traite pas que des passagers, parce que moi, je suis là pour rappeler qu'on peut augmenter le volume des passagers, mais sans détricoter la possibilité du report modal des marchandises. Il faut tenir les deux bouts de la ligne. Et là, il y a une vraie discussion en termes d'infrastructures, parce que le choix qu'on fait sur l'architecture ferroviaire, c'est pour les 10, 15, 20 ans qui viennent. Quand on m'annonce qu'il faut minimum deux ans pour changer une grille ferroviaire, eh bien, je me dis « waouh, qu'est-ce que ça doit être si on essaye de faire une double voie, ça doit être très long…" Et effectivement, c'est très long. Et ces arbitrages, Mesdames, Messieurs, c'est ce qui va déterminer la capacité à la fois de répondre à ces nouvelles industries qui viennent, mais en même temps à répondre aux populations qui attendent des projets et des engagements.

Je n'ai pas voulu montrer la carte, je n'ai pas voulu reprendre tous les dossiers, j'ai quatre pages de dossiers — si vous voulez, on se voit après, on boit un coup, je vous les donne, mais je pourrais citer des actions multiples que nous faisons actuellement sur la métropole. Mais dans un budget particulier, qui n'est pas simple à gérer, avec des volumes qui ont été décidés, on est à plus de 300 millions par an d'investissements, il nous en faudrait le double minimum. Et là, pour ça, eh bien il va falloir qu'on discute dans le contrat de plan, où je rappelle quand même que le ferroviaire, dans le contrat de plan État-région, était supérieur à la route, puisque nous avions 331 millions sur le report modal ferroviaire, 230 sur la route, et 341 sur le développement portuaire.

Sur la route — je termine, excusez-moi, mais il faut qu'on se dise les choses franchement, parce qu'après, je m'aperçois qu'il y a des frustrations, et quand il y a des frustrations, ça fait tout de suite des nœuds, et les débats partent vraiment terriblement. Sur la route, nous, on a compris. 1) Il faut financer la fin de Martigues–Port-de-Bouc, et il en manque déjà un petit paquet. 2) On a pris beaucoup de retard sur la Fos-Salon — il y a eu des débats, ça continue, il y a eu un rapport, d'ailleurs, ils sont là, le monsieur et la dame, et on est pour avoir moins d'emprises. Et on est y compris, nous, les élus, pour retravailler ce dossier, non pas pour perdre du temps, mais pour essayer de faire en sorte que ça coûte le moins possible. Parce que là, il y a une chose qui est quand même assez exceptionnelle, que ce soit dans le ferroviaire ou la route, c'est qu'un jour, on vous dit « ça coûte 100 », et le lendemain, on vous dit que ça coûte 300.

Et à chaque fois que vous demandez pourquoi, à chaque fois on vous répond « parce que ». C'est un peu court pour nous, qui courons après l'argent public en permanence. Donc, il faudrait qu'on se mettre d'accord véritablement sur à la fois le périmètre et aussi les coûts — une fois, il faut que ça s'arrête, parce qu'on ne peut pas continuer à faire ça, vous ne gérez pas vos entreprises à coups de trucs comme ça, eh bien, donc, c'est normal que nous demandions la même chose aux services compétents et aux techniciens fabuleux qu'il puisse y avoir dans cette salle.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Monsieur SERRUS, vous vouliez ajouter un mot. J'aimerais en attendant aussi savoir qui voulait prendre la parole depuis la salle, parce qu'il est tard, il faudrait qu'on puisse raccourcir un peu les interventions. Six. OK. Très bien. Oui, mais comme il y a encore beaucoup de réunions, 23 h 30 à chaque fois, c'est peut-être un peu endurant. Monsieur SERRUS, allez-y.

M. Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable, Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur

Très, très rapidement. Moi, je suis venu ce soir ici pour parler de ce que nous faisons en matière ferroviaire. J'entends les remarques sur le VM, j'entends les remarques — ce n'est pas ça, le sujet. Le sujet, c'est : est-ce qu'aujourd'hui, l'usager, ici, dans ce secteur, l'usager dans ce secteur comme dans toute la région, il a la vision de ce que va devenir le ferroviaire ? La réponse, elle est oui. Je vous mets au défi de critiquer le fait que le nombre d'usagers augmente, que la fiabilité augmente, que le cadencement augmente, que les investissements augmentent — c'est ça qui compte pour l'usager. Après, vous défendez chacun, et je respecte complètement, vous ne me verrez pas polémiquer, chacun défend sa position. Moi, j'ai une position qui est simple : je suis venu ici dire aux usagers « vous pouvez compter sur la région pour faire en sorte que le ferroviaire soit effectivement la colonne vertébrale du système de mobilité qu'on met en place ».

Tout n'est pas parfait, on peut passer son temps à se trouver des critiques les uns vis-à-vis des autres. Moi, je vous dis ici : la main est tendue à tout le monde, comment on fait pour transformer un territoire qui a été conçu sur le tout-bagnole et en faire quelque chose qui fonctionne aujourd'hui dans la multimodalité ? On fait notre job, avec beaucoup d'humilité, on le fait main dans la main avec la métropole, on le fait main dans la main avec tout le monde. Évidemment, on a des points de désaccord. On les sent, les petites pointes. Ce n'est pas grave. Le tout, c'est que : est-ce que ce soir, j'ai exprimé l'idée que ce système ferroviaire, on avait bien mis la carte, il va être la colonne vertébrale d'un système multimodal qui a pour but de transformer un territoire de tout-bagnole à un territoire de multimodalité ? Si vous avez les recettes, moi, j'attends vos contributions.

Et je termine sur un mot : il n'y a aucun dogme. Je vous rappelle que le petit mot sur la concurrence, je vous ai souvent rencontrés — alors, vous et vos collègues — vous savez que c'est une directive européenne qui a été transformée en loi de la République, depuis 2023, chaque fois qu'une convention arrive à l'échéance, la mise en concurrence est obligatoire. Saisissons ensemble, comme l'a fait la région sud, de faire en sorte que quand il y a de la mise en concurrence, elle se fait avec création d'un centre de maintenance — je vous invite à aller voir ce qui a été fait à SudAzur et voir le centre de maintenance, c'est quand même mieux d'entretenir les machines qui tournent sur Nice à Nice que de les entretenir à Marseille, c'est la région qui paye, et également de penser aux matériels roulants. Aujourd'hui, on est aux côtés de l'ensemble des cheminots, et on est aux côtés surtout de l'ensemble des usagers, parce que les investissements, ils sont majeurs. Et c'est la région qui les fait.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Madame demandait la parole. Levez bien la main. Non, mais vous, je vous vois, Monsieur, mais il y avait une autre dame devant. Vous avez l'avoir, la parole, et vous l'avez eue tout à l'heure.

Mme Marie-Hélène ROSSO, Saint-louisienne

Bonsoir. Je suis Marie-Hélène ROSSO, je suis habitante à Port-Saint-Louis-du-Rhône, et je voulais vous interpeller sur le mode de déplacement doux, à savoir le vélo, parce que c'est un sujet qui n'a pas été abordé et qui nous tient à cœur. Parce que vous avez présenté de superbes cartes, avec Distriport, et Distriport, ça se trouve à Port-Saint-Louis-du-Rhône, une petite ville de 8 500 habitants, qui est inondée de 17 000 camions par jour, comme vous l'avez rappelé. Et nous, pour le développement durable, ce qui serait intéressant pour les entreprises et pour la commune, ce serait que les employés puissent venir habiter à moins de 30 minutes de leur emploi, de leur poste, et qu'ils viennent en vélo. Parce que nous, on a la capacité à Port-Saint-Louis d'héberger ces personnes, mais le vélo, c'est un sujet où on se bat pour avoir une piste cyclable pour desservir la zone. Et il y a 8 km de piste entre le centre-ville jusqu'à Distriport, on n'a toujours rien. Même de Fos jusqu'à Port-Saint-Louis, on n'a toujours rien. Donc, quelles sont vos ambitions ? Qu'est-ce que vous faites pour que les gens puissent s'installer à Port-Saint-Louis, déjà, être à moins de 30 minutes de leur emploi, et pouvoir nous donner satisfaction en matière de développement durable ? Parce que le vélo, ça ne coûte pas du tout cher, puisque, bon, pas beaucoup d'entretien, c'est bon pour la santé — donc, enfin, quelles sont vos ambitions ? Parce que là, ça ne coûte pas beaucoup, on ne demande pas des milles et des cents. Donc, donnez-nous quand même une ambition juste et éclairée. Merci.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. On note votre question, on prend trois, quatre expressions du public pour les regrouper, et on renvoie vers les intervenants. Monsieur COPPEY, allez-y.

M. Stéphane COPPEY, FNE Bouches-du-Rhône

Oui, très rapidement. Je voudrais juste rebondir sur le propos à l'instant de monsieur SERRUS. On développe, vous développez, vous voulez développer la mobilité avec la colonne vertébrale du ferroviaire, vous l'avez dit, vous le répétez, et on en est ravi. Alors, vous allez m'expliquer pourquoi on nous a projeté des cartes tout à l'heure où on veut constituer un SERM routier qui longe la voie ferrée de Salon-de-Provence à Martigues. Moi, j'aimerais bien avoir l'explication, pourquoi — alors, on cherche de l'argent de partout apparemment, on a du mal à assembler ces différents projets, on parle beaucoup d'argent et aussi beaucoup d'ailleurs d'impact environnemental des projets routiers, et ça, bon, les services de l'État le savent très bien, et c'est la raison sans doute principale des reports d'ailleurs de délais, plus que le coût, parce que quand on compare 50 millions aux milliards qui vont être dépensés sur la ZIP de Fos, on se dit qu'il y a quelque part une disproportion des coûts. Mais pourquoi développer un SERM routier en parallèle d'une ligne ferroviaire qui est sous-utilisée aujourd'hui ? On a une double voie, cette double voie, certes, elle n'est pas électrifiée, mais on dispose maintenant quasiment de trains à batteries, ou en tout cas on les aura assez prochainement. Donc, on est tout à fait capable de mettre des trains cadencés sur cette ligne. Et de faire en sorte, par la route là pour le coup, et les voies réservées, que la gare de Fos soit réellement la gare qui desserve Fos à partir effectivement du ferroviaire.

Donc, tous ces chemins, on vous les a proposés, à la région, à la métropole, dans le cadre des réunions de concertation — s'ils ne sont pas bons, dites-le, dites pourquoi ça ne fonctionne pas, mais arrêtez de continuer à afficher un SERM routier alors qu'on a une ligne ferroviaire en parallèle.

Applaudissements.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Monsieur pour une prise de parole, et on remonte vers monsieur, en haut, qui attend la parole aussi.

M. Daniel MOUTET, Président, DPLGF

Daniel MOUTET. On est sur un débat public. Aujourd'hui, la salle était pleine. Maintenant, la salle est à moitié vide. Donc, je ne comprends pas qu'il n'y ait pas la parité de parole comme au début des réunions. Nous, on n'a pas la parole, on tire la main pour avoir la parole. Alors, le débat public, c'est un débat de parité, de part et d'autre. Le public, il a autant le droit de parole. Ça, c'est une chose. Et dans les prochaines réunions, il le faudra, ce temps de parole — premièrement. Deuxièmement, je vais me répéter, mais personne ne l'entend apparemment : il y a pour 20 milliards de financements de toutes ces nouvelles industries. Alors, je pense que l'État, sur les retombées de ces 20 milliards, ils peuvent investir sur les routes et sur la ligne à haute tension. Parce que franchement, il y en a marre de chercher des 50 000 euros pour faire le trajet Martigues–Port-de-Bouc. Mais qu'est-ce que c'est, ça ? Fos-Salon, la liaison Fos-Salon, on nous parle de 1 milliard pour faire le contournement de Fos, mais il faut arrêter quand même. 20 milliards vont être mis sur la zone industrielle, et on parle de ne pas mettre cet argent-là pour faire les routes et compagnie. Alors, arrêtez tout. Ce débat, il sert à quoi ? Ce débat sert à quoi ? Si on ne nous entend pas, ça ne sert à rien du tout. Voilà ce que je voulais dire. Merci.

Applaudissements.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci. Si on remonte, monsieur — madame, et monsieur ensuite. Et on fera une pause entre les deux pour entendre les réponses. Oui, après, il y a un passeur de micro, donc il part du bas et il remonte, je ne vous oublie pas.

Mme Claude LECAS, Arlésienne

Bonjour. Je ne vais pas durer très longtemps, j'ai 1 minute 30. Alors, moi, j'ai juste une question, j'ai un petit dada, ça s'appelle le réchauffement climatique, ça s'appelle l'élévation du niveau de la mer. Je ne sais pas, on est en train de parler de choses qui vont durer des dizaines d'années. Alors, comment est-ce que tout ça, l'élévation du niveau de la mer, comment est-ce que c'est intégré dans tous les projets, Distriport, dans tous ces projets-là, etc. ? Franchement, moi, je suis très surprise de ces développements avec ce qui nous attend quand même à partir de 2050, et avec les différentes trajectoires qui prennent malheureusement de mauvais chemins. Températures, élévation du niveau de la mer — enfin, je veux dire, bon, on se retrouve quand même dans une situation assez difficile, et où la décarbonation, ce n'est pas juste un jeu, ce n'est pas juste pour avoir plus d'emplois, c'est parce que c'est absolument indispensable si on veut pouvoir maintenir un petit peu les choses.

J'ai une deuxième question qui est sur la nappe de La Crau : est-ce qu'on pense à la nappe de La Crau, avec toutes les infrastructures routières qu'on va mettre dessus, et l'artificialisation et le fait qu'elle se recharge uniquement avec les cultures du foin de Crau ?

Et puis, j'ai une petite proposition sur l'intermodalité par rapport au développement du cyclable : on a beaucoup de routes qui finalement font un peu toutes les mêmes trajets, pourquoi, au lieu de créer des pistes cyclables, lorsque c'est possible, ne transforme-t-on pas des routes existantes en pistes cyclables ? C'est-à-dire qu'on leur donne uniquement la piste cyclable, avec éventuellement des liaisons routières de transports en commun. Voilà.

M. Mathias BOURRISSOUX, Membre de la CPDP

Merci pour vos questions. Et monsieur, plus haut, avant qu'il y ait quelques retours de la part des intervenants.

M. Jérémy ZUCCUELLI, Union départementale CGT 13

Laissez la salle de s'exprimer un peu, c'est bon, ils ont assez parlé. Jérémy ZUCCUELLI pour l'Union départementale CGT des Bouches-du-Rhône. D'entrée, je vous le dis : ne me coupez pas, j'irai jusqu'à la fin. Comme ça, c'est fait. Nous, on pense que le sujet qui est abordé ce soir doit être pris dans sa globalité, et ne pas être séparé de la question du besoin du développement industriel et du développement du transport, ferroviaire, routier et fluvial. Et comme tous les sujets sont liés, on va dire que le besoin en énergie sur la zone de Fos, il doit arriver, il doit être satisfait par la ligne THT. Voilà. Et là où les zones naturelles peuvent être préservées, il faut qu'elles soient préservées. L'entreprise RTE qui nous explique que ce sont des histoires d'argent, eh bien, c'est simple : on n'a qu'à arrêter de gaver le patronat d'aides financiers — puisque j'ai entendu le monsieur derrière, je lui donnerai des mouchoirs s'il veut tout à l'heure. Gaver le patronat d'argent, il se gave avec, plutôt que de l'investir sur les territoires avec les besoins collectifs qu'on a sur le territoire. Donc, s'ils ont besoin de savoir — et puis, on peut aussi peut-être proposer au gouvernement d'arrêter d'envoyer de l'argent pour financer la guerre, et plutôt financer les besoins de service public et de développement dont on a besoin dans le pays. Ça, c'est une autre option s'ils veulent des options de financement.

Vingt ans que la CGT s'exprime sur le sujet du sous-développement et du sous-investissement dans les infrastructures de transport, dans l'hôpital, et sur tout un tas de sujets. La CGT, elle avait raison depuis vingt ans. Voilà. Quand j'en entends ici certains pleurnicher, et quand ils nous traitaient de rigolos, aujourd'hui, si on avait écouté la CGT, on aurait déjà toutes les infrastructures, on n'aurait pas des entreprises publiques cassées, ce qui nous permettrait d'avoir une vraie stratégie de l'État, et on n'en serait pas là. Ici, d'ailleurs, il y a quinze ans, si on avait écouté certains décideurs politiques et la direction de la SCNF, on n'aurait plus de triage de Miramas. On n'aurait plus de triage à gravité.

[Problème technique : coupure momentanée de l'enregistrement à ce moment de la réunion. Veuillez nous excuser pour ce problème : de ce fait, plusieurs minutes de la réunion n'ont pu être retranscrites dans ce verbatim].

M. Frédéric SERRES, Vice-Président, Association RAMDAM

Bonsoir. Sur l'une des cartes que vous avez montrées concernant les projets de pistes cyclables, j'ai été surpris de ne pas voir la véloroute V65, Azur-Camargue. Elle est prévue au schéma régional des véloroutes et voies vertes, elle est censée, et ça, je sais que le port ne supporte pas l'idée, elle doit

traverser la ZIP de Fos, il n'y a pas d'alternative, et je ne l'ai pas vue sur le plan qui a été montré tout à l'heure. Donc, est-ce que vous pouvez me confirmer que la V65 est toujours dans les tuyaux ?

M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

Frédéric, te confirmer que c'est dans les tuyaux, je peux le faire, mais je vais m'attaquer les foudres du monsieur au fond, qui dit « ne nous donnez pas de leçons ». Je ne donne jamais de leçons. Jamais. Mais je prends toujours les avis. Donc, là, en l'occurrence, ce n'est pas dans les tuyaux, je ne l'ai même pas vu, donc je ne peux pas te répondre. Mais on l'a. Voilà, maintenant, est-ce qu'on va y passer ? Ça, c'est un débat qui aura lieu entre beaucoup de gens, mais il est toujours là, le dossier. Il y en a d'autres qui sont toujours là, il y en a peut-être que — d'ailleurs, j'ai noté tout à l'heure, quelqu'un, une proposition de faire, pourquoi pas de fermer certaines routes pour ne faire que du vélo. Mais il faut nous dire quelles routes, parce qu'il y a souvent — vous savez, il n'y a que 92 communes, 110 communes, 112 communes dans le département, 119, excusez-moi, dans le département. Donc, c'est très peu. Par rapport au nord par exemple, tu as des départements où ils sont 300 et quelques communes. Nous, on n'est que 119. Donc, ça veut dire de longs trajets, et c'est ça aussi, une des difficultés que nous avons.

Je ne sais pas si c'est la conclusion par monsieur le sous-préfet, mais je sais que là, ils ont dépassé les 35 heures, et je voudrais aussi qu'on les respecte.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, Présidente de la Commission particulière du débat public

C'est pour ça, on va conclure, voilà, remercier toutes les personnes qui sont encore là à cette heure-ci, que ce soit dans la salle ou les intervenants. On avait bien conscience que faire sur une réunion, une soirée, traiter du sujet mobilités-transports, c'était un vrai défi. C'est le défi dans ce débat et de la vision globale. Donc, d'autres informations sont accessibles, bien entendu, l'État va verser une fiche complémentaire. Des questions peuvent être posées, n'hésitez pas, sur le site, sur les autres projets. En tout cas, pour nous, la réunion a été riche. J'entends bien les différentes frustrations dans les prises de parole, mais elles ont été nombreuses, et sur de nombreux sujets. Et n'hésitez pas à contribuer à nouveau sur la plateforme pour des questions complémentaires qui n'auraient pas pu être versées ce soir. Sur le sujet de l'eau, sur le sujet d'éviter-réduire-compenser, sur les sujets de la santé, nous aurons des réunions également prochainement. Donc, je vous invite à ces réunions. Et sur ERC, attention, c'est déplacé du fait de la concomitance.

Donc, rendez-vous la semaine prochaine. Et le pot est dehors, pour permettre justement aux salariés du théâtre de fermer la salle. Donc, le pot, la collation sera servie à l'extérieur. Merci.