



SYNTHÈSE

ATELIER LOGISTIQUE DU 01 JUILLET 2020

Le rôle de la liaison Fos-Salon pour la logistique est multiple, considérant que l'axe est emprunté par plusieurs types de flux pour lesquels les différents modes de transport n'ont pas la même attractivité : le transport des marchandises entre la zone industrialo-portuaire et la couronne logistique, la grande logistique (liaisons entre la ZIP et l'extérieur du département, et notamment la vallée du Rhône), et enfin la desserte des chantiers de transport combiné¹ de Clésud.

Dans le cadre des travaux préparatoires à la tenue du débat, la DREAL PACA, Maître d'ouvrage de l'opération, et la Commission Particulière du Débat Public ont convenu de la nécessité d'engager une réflexion spécifique sur le thème de la logistique et de la desserte multimodale de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (ZIP), pour préciser les enjeux du projet et le rôle des différents modes de transport eu égard au fonctionnement du système logistique actuel et futur, qu'il s'agisse des flux locaux ou de la grande accessibilité.

La réflexion a donc été menée sous la forme d'un atelier d'une demi-journée regroupant 47 participants en présentiel ou à distance, représentant un large panel d'acteurs publics et privés, intervenant directement, ou indirectement, dans les différents flux logistiques aux différentes échelles envisagées (liste des participants aux sous-groupes de l'atelier en annexe).

L'atelier a permis de préciser le rôle et l'importance des différents modes de transport dans les organisations logistiques, eu égard à leur utilisation actuelle, et sous l'angle des besoins de demain et des perspectives de report modal. Le matériel collecté au sein de l'atelier alimente la présente fiche de synthèse qui est versée au dossier du débat.

ORGANISATION DE L'ATELIER

L'atelier a été organisé en deux temps permettant de faire un rappel des éléments caractérisant la logistique et replacer les différents modes de transport dans les différents types de flux, dans une logique de « zoom » sur la situation actuelle et ensuite de recueillir les réflexions des participants dans trois ateliers traitant chacun d'une des thématiques présentées. Une restitution finale a permis d'échanger sur les réflexions de chaque groupe.

Temps 1 : présentations

- Caractéristiques de la logistique de l'axe MeRS (cf. travaux DIMERS) par JC Baudoin, délégué interministériel pour l'axe Méditerranée Rhône-Saône
- Caractérisation de la logistique locale : logistique portuaire (liens avec la couronne), logistique régionale, et logistique de distribution intra-métropolitaine par Robin Leconte, Unité Animation Politique Transports Déplacements de la DREAL PACA;
- Focus sur le transport combiné : état actuel du CTC de Clésud, principaux chiffres, principales origines-destinations + projets de développement, par Magali Moinier chargée de mission dynamiques portuaires et logistique de la DREAL PACA;
- Présentation du projet de liaison routière Fos-Salon par la DREAL par Cédric Mary Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL PACA.

Temps 2 : travaux en ateliers (2h), dans l'optique d'une réponse aux besoins à l'horizon 2030

- Atelier 1 : Les différents modes de transport dans les flux ZIP / Couronne logistique;
- Atelier 2 : Les différents modes de transport et la grande logistique ;
- Atelier 3 : La desserte multimodale des chantiers de transports combiné (CTC Clésud / Projet SPFF).
- Atelier 4 : Les participants en distanciel ont été invités à réagir sur l'ensemble des thèmes des trois ateliers.

Temps 3 : restitutions

Par un rapporteur désigné dans chaque groupe : Xavier Ballaro GPM pour l'atelier 1, G. Planque GPM pour l'Atelier 2, JM Fourniau CPDP pour l'Atelier 3 et A. Richard-Ferroudji CPDP pour l'atelier en ligne.

RETOUR DES ÉCHANGES ET CAPITALISATION DES RÉFLEXIONS

Chaque atelier a produit une restitution des réflexions menées et les a présentées en séance plénière. La présente restitution est proposée sous un format agréant les interventions faites lors du temps 1 et intégrant les réflexions des différents ateliers. Cette forme permet de regrouper les différents sujets abordés et d'avoir en lecture directe les thèmes et les réflexions afférentes. Les questions posées à l'issue des présentations sont aussi retranscrites.

Chantier de transport combiné (ctc) : ensemble d'installations fixes (comprenant à la fois des installations ferroviaires telles que des voies spécialisées et des installations de transbordement et de stockage, des portiques de manutention et des cours) pour faciliter le transfert du fret ferroviaire au mode routier et vice-versa.

ATELIER 1 ET 2 - LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT ET LA GRANDE LOGISTIQUE / LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DANS LES FLUX ZIP /COURONNE LOGISTIQUE

La grande logistique

Avant la crise du Covid-2019, l'environnement de ce secteur était le suivant: 80 à 90 % du transport international de fret passait par les voies maritimes. 75 % des marchandises était à destination de l'Europe et seulement 25 % passait par l'Europe du Sud et la Méditerranée contre 75 % passant par l'Europe du Nord et ses ports. Nous étions donc et sommes encore dans un enjeu Nord/Sud et l'objectif est de créer un axe concurrentiel permettant que le maximum de marchandises transite par nos ports. Rappel que la France bénéficie d'une façade et d'un littoral commercial assez inédit sur la Méditerranée mais dont on ne tire pas forcément les avantages. Par exemple, en faisant du fret à Nice pour éviter le transit de camions entre Marseille et Nice.

Actuellement, 320 000 tonnes transitent chaque jour sur l'axe Nord/Sud, soit plus que sur l'Atlantique et la Mitteleuropa. Cependant, pour gagner en efficacité, la France doit se connecter davantage à l'Europe industrielle du circuit Rhénan. On dénombre 300 000 tonnes jours transportées sur l'axe entre Marseille et Dijon et dans tout ce flux, un tiers transite vers l'Espagne et l'Italie, ce qui représente une importante perte économique dont on ne tire presque aucun bénéfice.

Depuis la chute de l'industrie lourde, le fret est dominé par le fret routier avec une logistique en grande partie destinée à la grande distribution (80 % du flux camions).

Cet axe logistique fournit 400 000 emplois, majoritairement localisés à Marseille et Lyon, ce qui correspond aussi aux zones d'entrepôt. Une partie de cette logistique correspond au territoire industriel (cf. carte) et il faut renforcer ce lien entre territoire et logistique.

Les clés du succès passent par une performance individuelle et collective des ports ; si Marseille est le 1^{er} port de France, il n'y a pas d'évolutions positives pour l'ensemble des ports français puisqu'ils sont en état de concurrence. Par exemple, perte à Toulon d'1 million de tonnes sur 1 million 7, au profit du port de Sète. De leur côté, la concurrence espagnole et italienne s'est organisée pour mieux fonctionner ensemble et les ports du nord de la Seine se sont réunis via l'agence Haropa. Ces ports jouent aussi la carte de l'intermodalité systématique.

Lors de la crise du Covid-2019, la chaîne logistique a tenu et permis que l'on ne connaisse pas de pénurie et que certains secteurs soient fournis. **“On a trouvé quelque chose de résilient, des acteurs qui trouvent les meilleures solutions, il faut trouver les bons modes pour les bons enjeux”.**

Les enjeux sont les suivants :

- La complémentarité maritime,
- La prise en compte des enjeux écologiques et technologiques;

Le développement de l'intermodalité ce qui nécessite une fluidité au moindre coût sans quoi les marchandises n'emprunteront pas ces modes. Il faut donc garantir un modèle économique viable et l'articulation des modes de transports entre eux pour améliorer la massification.

À noter également que **l'on ne peut pas pour le moment se passer de la route pour les liaisons courtes** (actuellement à 80 % par la route). Il faut développer un système d'intermodalité intelligent, comme c'est par exemple le cas dans les ports fluviaux (cf. port de la Saône avec connexion port fluvial et rail), et mettre en place davantage d'infrastructures de transports combinés (capillaires de fret). **Tout cela nécessite un travail de fond entre les acteurs eux-mêmes et les chargeurs.** Actuellement, la France accuse un retard au niveau des chargeurs et des transitaires, puisque 80 % demeure du fret routier. Nous aurons encore besoin du camion demain mais une meilleure articulation entre les modes est possible.

La couronne logistique proche des bassins OUEST du GPMM

a. Logistique inter-régionale

Il s'agit en premier lieu de l'ensemble des activités entrant dans le cadre de flux logistiques liés aux activités portuaires. La logistique inter-régionale s'appuie sur un réseau de grande plateformes et sites logistiques dont le rayonnement dépasse les frontières régionales. Elle s'appuie également sur la multimodalité pour les échanges de longues distances. Toutefois, le mode routier est encore dominant en pré et post acheminement des marchandises conteneurisées, depuis et vers les plateformes d'échanges multimodales.

Sur le plan économique, la logistique inter-régionale permet d'ancrer durablement des flux portuaires, de l'emploi, et plus largement de la valeur ajoutée sur le territoire de la couronne. Des entrepôts logistiques dont la portée dépasse le périmètre régional sont en effet implantés dans la couronne logistique du GPMM. Les marchandises sont chargées, déchargées, reconditionnées... au sein de ces grandes plateformes logistiques. L'ensemble des activités liées à ces flux logistiques permettent de créer de la valeur ajoutée pour le territoire.

Les principales zones logistiques concernées sont :

- Distriport, à proximité immédiate des bassins portuaires. D'une surface d'environ 220 ha, la zone est encore en cours d'aménagement. Elle comprend des grandes enseignes telles que le Groupe Charles André ou Médiaco.
- La Feuillane, d'une surface d'environ 160 ha, également en développement, et au sein de laquelle sont implantés des grands groupes tels que IKEA et Maison du Monde.
- La zone logistique de Saint-Martin-de-Crau, d'une superficie de 370 ha, où l'on retrouve d'autres grands acteurs de la distribution tels que Castorama et Décathlon.

b. La logistique régionale

Cette seconde catégorie comprend les activités liées à la grande distribution, dans le cadre de l'approvisionnement des marchandises à l'échelle régionale. La desserte routière est prépondérante, aussi bien sur courtes que sur moyennes distances. Les principales zones logistiques sont localisées :

- Clésud (280 ha) : zone logistique encore en développement qui comprend notamment les entrepôts logistiques des supply-chains de Carrefour (Id Logistics) et Monoprix.
- Salon-de-Provence (120 ha) : Carrefour Supplychain, DHL, Kuehne+Nagel.

c. Les besoins en foncier logistique :

Le dynamisme des activités logistiques, tiré par la présence du 1^{er} port français de commerce, est particulièrement fort sur le territoire de la métropole Aix-Marseille-Provence. Le développement d'activités nouvelles nécessite la mobilisation de foncier logistique. Aussi la métropole a estimé ses besoins en foncier logistique à hauteur de 880 ha bruts sous 10 ans :

- 400 ha liés à la logistique portuaire
- 220 ha liés à la logistique de distribution régionale, voire métropolitaine
- 260 ha liés à la logistique urbaine.

Des projets de création de surfaces logistiques nouvelles à court, moyen et long termes portent sur un total d'environ 290 ha de zones logistiques, et se situent majoritairement dans la zone d'influence immédiate du port de Marseille-Fos.

COURT TERME		LONG TERME
La Feuillane : 50 ha Le parc des Aiguilles : 40 ha Les Piélettes : 4 ha	Clésud extension ZAC : 50 ha Chantiers TC Clésud : 20 ha	Distriport : 100 ha Quai Gloria : 20 ha

Retour des ateliers :

Le Grand port maritime de Marseille est en développement, et poursuit l'objectif de capter des parts de marché sur l'Europe du Sud et du Nord. Le volume de marchandises transportées est donc amené à croître.

La massification est à privilégier dès que possible, mais le mode routier restera indispensable sur courtes, moyennes distances, ainsi qu'en pré et post acheminement depuis et vers les plateformes d'échange multimodales.

En outre, le GPMM est le seul port de sa catégorie à n'être pas directement relié à une autoroute. Il est situé à 32 km de l'A54 et les marchandises doivent franchir 9 carrefours giratoires entre les terminaux et l'autoroute (et vice versa). C'est une source d'insécurité routière, de saturation, de pollution... La liaison Fos-Salon améliorera ainsi la fluidité, la fiabilité et la sécurité du transport routier concerné, permettant également au port de disposer d'une infrastructure de connexion à l'autoroute A54.

En matière d'origines et de destinations, le trafic portuaire de conteneurs se dilue assez vite au-delà de quelques kilomètres.

En effet, moins de 15 % des marchandises portuaires ont une dernière origine ou une première destination située au-delà de la couronne logistique proche (Saint-Martin-de-Crau, Clésud, Salon, Distriport, Feuillane). Le projet revêt donc, en premier lieu, un intérêt à une échelle locale. Fos-Salon permettra une meilleure accessibilité aux plateformes logistiques (dont certaines sont embranchées fer pour permettre un transfert modal) et les chantiers de transport combiné rail-route. C'est essentiel pour fixer les trafics portuaires et bénéficier d'externalités positives sur le territoire alentours (emploi, richesse, dynamique économique, cercle vertueux de croissance).

Concernant les perspectives d'évolution, les participants ont partagé la vision d'un avenir proche où les grands entrepôts logistiques proches du port seront complémentaires de plus petits entrepôts de logistique urbaine ou intermédiaire, situés à proximité des centres-villes. Cette vision s'appuie notamment sur la montée en puissance du e-commerce dans les habitudes de consommation.

Le trafic de conteneurs du GPMM va poursuivre sa croissance. En effet, les ports français, et Fos en premier lieu, ont encore des parts de marché à rattraper sur leurs concurrents européens : la France ne traite que la moitié des conteneurs générés par sa production et sa consommation. Le rééquilibrage des flux entre les ports du Nord de l'Europe, qui ont connu un très fort développement avant ceux du Sud du continent, va se poursuivre au bénéfice de Fos concernant une partie des flux nationaux.

Le rééquilibrage des flux entre le nord et le Sud de l'Europe est vertueux en matière d'effets sur le climat. En effet, un conteneur qui vient d'Asie à destination de la région lyonnaise émet 2 à 3 tonnes de CO₂ de moins en passant par Fos qu'en passant par Anvers ou Rotterdam (la route est plus courte : il passe 4 à 5 jours de moins en mer).

Enfin, dans la période post COVID-19, la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer sera potentiellement un lieu de relocalisation d'activités de production sur le sol français. Une bonne desserte est essentielle dans cette perspective. Par ailleurs, la crise du COVID-19 a confirmé le rôle central des activités logistiques dans notre société. Cette période a mis en avant non seulement la bonne résistance de ce secteur, mais aussi les perspectives de croissances qui y sont associées pour l'avenir, du fait du e-commerce entre autres.

ATELIER 3 - LA DESSERTE MULTIMODALE DES CHANTIERS DE TRANSPORTS COMBINÉ (CTC CLÉSUD / PROJET SPFF).

Le fret ferroviaire est tiré par le transport combiné et les flux de transport combiné ont relativement bien résisté à la crise du Covid. Près de 28 500 UTI (unité de transport intermodal – 1UTI=1EVP) sont traitées dans ces terminaux régionaux d'initiative publique ou privée.

En Paca, les plateformes de transport combiné sont situées à l'ouest de la région, dans le port de Marseille-Fos et dans sa couronne logistique (site de Clésud sur les communes de Grans et Miramas) et au carrefour entre l'axe méditerranée et rhodanien (site de Champfleury en Avignon). Le site de Champfleury est un des terminaux les plus actifs de France.

Ces dix dernières années on observe une augmentation du transport combiné de 30 %. Cette croissance est liée à la montée en puissance du terminal de transport combiné de Clésud, mis en service en 2007, au développement de cours ferroviaires privées de Ventillon à Fos-sur-Mer et à la création de nouveaux services ferroviaires au départ de Graveleau à Fos-sur-Mer. En 2019, la part modale de la route est la plus basse depuis 2002 (79% des acheminements des conteneurs) qui s'accompagne d'une augmentation des flux de conteneur (1,5 million d'EVP traités en 2019). 21% des conteneurs utilisent des modes massifiés en pré et post acheminement, dont 15 % pour le mode ferroviaire.

La tendance reste une croissance soutenue des flux de transport combiné, centrée principalement, sur l'ouest de l'Étang de Berre et Avignon, en lien avec le fort développement de l'activité logistique portuaire, industrielle et de distribution métropolitaine et régionale. À Marseille, la tendance serait une croissance moins soutenue voire a minima une stabilisation des flux en lien avec l'activité portuaire et l'approvisionnement de la ville de Marseille. Or, ces chantiers sont soit saturés (Clésud, Champfleury), soit non pérennes (Canet), soit non performant (site de Graveleau et de Mourepiane). La fermeture du site ferroviaire du Canet en 2023 accentuera la tension sur le marché.

Aujourd'hui, l'enjeu des pouvoirs publics est d'améliorer les performances ferroviaires des sites et d'augmenter leurs capacités, pour accompagner le report modal. Toutes les plateformes de transport combiné pérennes font ainsi l'objet de projet de développement, en cours d'étude ou en cours de travaux.

Le projet de la liaison Fos-Salon s'inscrit dans la couronne logistique et constitue un maillon du réseau de transport combiné du territoire. Il contribue à structurer les organisations logistiques et les pré et post acheminement depuis des plateformes multimodales. Actuellement, il y a 40 % du flux de marchandises longues distances qui empruntent les axes routiers, alors que 60 % de ces flux empruntent d'ores et déjà les modes massifiés. Ce pourcentage de la part routière sur les flux de marchandises longue distance aura vocation à diminuer. Le report modal des flux de marchandises conteneurisées courte distance est faible voire nul. Son développement n'a pas encore d'équilibre économique viable. Son développement contribuera à réduire la part des flux routiers mais la grande majorité des flux restera sur la route.

Retour de l'atelier :

Les participants ont souligné la nécessité de centraliser les flux de marchandises sur des sites de massification. En effet un seuil de marchandise est nécessaire pour faire du report modal de la route vers le fer ou le fleuve, qui n'existe pas toujours dans chaque entrepôt individuellement mais qui est rapidement atteint lorsque plusieurs entrepôts regroupent leurs trafics. Ces sites de massification sur le territoire sont la ZIP de Fos-sur-Mer et le site de Clésud. La principale question pour les participants est l'assurance que la liaison Fos Salon, qui assure les pré et post acheminement routier, offre un niveau de service performant et garantisse la fluidité et la sécurité des rabattements vers ces points de massification, ainsi que l'accès des salariés à ces mêmes sites d'emplois.

Les participants ont partagé la résilience du mode ferroviaire, dont les circulations ont été maintenues à hauteur de 70 % pendant la crise sanitaire, et plus globalement des systèmes logistiques. La disponibilité des sillons, du fait de la très forte baisse du trafic voyageur, a permis une bonne qualité d'acheminement : les retards au chargement, par exemple, pouvaient être rattrapés pendant le trajet. Les entreprises ferroviaires ont su se réorganiser pour une meilleure gestion des sillons et du personnel. L'opérateur SNCF présent lors de l'atelier a précisé que la culture d'entreprise et de la sécurité, très présente dans les secteurs ferroviaires et fluviaux, avait permis aux entreprises de s'adapter aux conditions sanitaires plus facilement que le secteur routier.

La résilience du mode fluvial a été également reconnue pour les flux de vrac liquide et solide, à l'exception des flux conteneurisés. La filière conteneur fluvial a été fragilisée par d'autres incidents (grève de décembre 2019, accident de l'écluse sur le Rhône début 2020). S'ajoute la crise sanitaire, qui a conduit à une baisse de 50 % des flux.

Le fonctionnement des transports combinés montre la pertinence des différents modes, qui ne s'opposent pas entre eux. Le GPMM a indiqué qu'avant même le Covid, on pouvait observer les premiers résultats des efforts en matière de report modal, la part du ferroviaire étant passée de 11% en 2018 à 15% en 2019. Et, pour la première fois, en 2019, la part des camions est passée pour les conteneurs sous les 80 %, compte-tenu d'un accroissement significatif du trafic EVP. Un changement est donc en cours, vers un objectif de 30 % pour le ferroviaire en 2030. L'atteinte des objectifs de report modal, parfois ambitieux, des différents acteurs, notamment le GPMM, n'évitera pourtant pas une augmentation du trafic routier. La massification suppose d'améliorer les accès routiers. Il faut donc veiller au niveau de service des infrastructures pour assurer ce développement ainsi que l'accès des salariés aux sites industriels.

Les participants ont également souligné que la bonne résilience du transport ferroviaire dans les conditions exceptionnelles de la crise sanitaire rappelle l'importance de maintenir la disponibilité et la qualité des sillons fret en temps normal afin de favoriser le report modal. L'élaboration d'un plan par l'alliance «Fret Ferroviaire Français du Futur» pour doubler la part de marché du fret ferroviaire en 2030 (cf. <https://www.fret4f.fr/wp-content/uploads/2020/06/4f-rapport.pdf>) et la future stratégie nationale du fret ferroviaire, prévue par l'article 51 de la LOM, en cours d'élaboration traduisent la mobilisation des acteurs au niveau national.

Cette mobilisation est également forte au niveau régional, en témoigne la signature entre la Région, la Préfecture de Région et le délégué interministériel de l'axe Rhône-Saône d'un protocole de relance du fret ferroviaire dans le Sud. Il prévoit notamment de tripler la capacité du site de Clésud sous 3 ans, pour passer de 50 000 unités de transport intermodal (UTI) aujourd'hui à 155 000 en 2023.

L'initiative de la Métropole pour le déploiement d'un service public de fret ferroviaire est essentielle pour assurer une coordination locale entre les différents points de massification du trafic. Cet engagement de la collectivité met en œuvre une disposition de la loi MAPTAM reprise dans la LOM. Elle vise le développement de navettes ferroviaires régulières sur le réseau existant entre les différents pôles de massification. Le report modal courte distance se heurte à l'obstacle d'un différentiel de coût entre la route et le ferroviaire. Le service public assurera une part des coûts d'investissement (locomotives, aménagement des routes) de manière à ramener pour les chargeurs le coût du ferroviaire au niveau du coût routier. Il est envisagé de mettre en place une première navette entre Fos et Saint-Martin-de-Crau.

En conclusion, les participants ont rappelé que le report modal est nécessaire pour réduire l'empreinte carbone des transports de marchandises et que les aménagements, y compris routiers, y contribuent sont à engager au plus tôt.

Une question en ligne de M. Meunier (MCTB) : C'est une demande de chiffres du transport combiné sur les années 2000, 2010, 2020 et perspectives 2030

Réponse de la Dreal : une partie de ces hypothèses est indiquée dans le dossier du maître d'ouvrage (p.37) en ligne sur le site du débat.

Une question de Xavier Ballaro GPMM : sur la carte présentée, les flèches de la logistique qui vont vers le Nord passent en majorité par la RN569, est-ce que cela correspond au futur axe Fos-Salon ? Réponse de la Dreal, oui en majorité mais attention la taille de la flèche sur le schéma n'a pas de lien avec les volumes de flux de trafic. Rappel également que peu de remorques empruntent le transport combiné de Clésud.

Stéphane Coppé de FNE souhaite que l'on rappelle bien dans le cadre de cet atelier que l'on est dans un débat public qui amène des interrogations sur les différents modes de transports, et que l'on débattre bien des enjeux du projet et non du projet lui-même, tout en ne négligeant pas les enjeux environnementaux.

ANNEXE - PARTICIPANTS AUX ATELIERS

Groupe 1: Le flux de la couronne logistique proche

Animé par Rémi Bourdon (Secrétariat général du débat) et réunissant entre autres : Jean-Christophe Baudouin (Délégué interministériel), Stéphane Coppé (FNE), Cédric Mary (Dreal), Xavier Ballaro (GPMM), Jakob Sidenius (Seayard), Olivier Teissier (Dreal), Marie-Hélène Pasquier (UMF), Julien Gallardo (CGT Dockers), Christophe Pauchon (CD13), Laurent Rivolsi (CRET Long), Gérald Kothé et Alexandre Perez (CGT Dockers Fos), Laure Bernard (Sous-préfecture d'Istres)

Groupe 2 : Grande logistique

Animé par Mathieu Leborgne (membre de la Commission) et réunissant Géraldine Planque (CD du GPMM), Marc Reverchon (La Méridionale, Ceser, CD du GPMM), Lucas Bourson (UMF), Magali Moinier (Dreal), Laure Bernard (Sous-Préfecture d'Istres), Mathieu Terzian (JLF), Michel Mattar (TLF) et Claire Ricard (Clasquin).

Groupe 3 : Transport combiné

Animé par Jean-Michel Fourniau (président de la Commission) et réunissant Mathias Bourissoux (garant Cndp), Robin Leconte (Dreal), Jean-Baptiste David (CCI), Charles-Elie Allier (Cerema), Julie Sonjux (UMF), Régis Martin (GPMM, département hinterland), Pascal Galéoté (CGT Dockers), Franck Pujopay (CGT Dockers), Pierre Saracino (RDT13), Fabien Pastour (GPMM, département ferroviaire), Julie Raffailac (Région Sud)

Groupe 4 (en ligne) : les trois thèmes

Animé par Audrey Richard-Ferroudji (SG) et réunissant Rémi Garcin (RDT13), Romuald Meunier (MCTB Golfe de Fos Environnement), Christian Morel (Bureau d'étude Jonction), Lionel Patte (Dreal Paca), M. Touze (Metropole), M. Valeye (DDTM 13).