

Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre, quelles perspectives ?

Compte rendu
Forum territorial « Port, logistique et place des
différents modes de transport »
Mercredi 14 octobre 2020
à Port-Saint-Louis-du-Rhône

SALLE/ADRESSE :	Salle Marcel Pagnol, Port-Saint-Louis-du-Rhône et en diffusion en streaming sur internet
PARTICIPANTS :	85 personnes en présentiel et en moyenne 11 personnes en ligne
DÉBUT > FIN :	18 h 00 à 21 h 30

En tribune :

Commission particulière du débat public (CPDP)

M.	Jean-Michel	FOURNIAU	Président
Mme	Séverine	CACHOD	Membre
M.	Olivier	KLEIN	Membre

Maîtrise d'ouvrage

M.	Florent	MORETTI	DREAL PACA
M.	Lionel	PATTE	DREAL PACA

Intervenants :

M.	Martial	ALVAREZ	Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône
Mme	Cécile	AVEZARD	Directrice territoriale Rhône Saône - Voies Navigables de France (VNF)
M.	Jean-Claude	BRUNIER	Association Française du Rail, Président Directeur Général T3M
M.	Claude	FIORE	Professeur en gestion à l'université d'Aix-Marseille
M.	Michel	JOSSO	Chef de service Commercial et Gestion du Réseau PACA, SNCF-Réseau
M.	Yann	MANNEVAL	Secrétaire de l'Union Départementale CGT Bouches-du-Rhône
M.	Hervé	MARTEL	Président du Directoire du grand port maritime de Marseille
M.	Vincent	PICHOUD	Responsable Stratégie Marchés, Fret SNCF – direction commerciale et marketing
M.	Olivier	ROGAR	Président du club Fos Logistique
Mme	Christine	ROSSO	Directrice du Développement du GPMM
M.	Jean-Claude	SARREMEJEANNE	Président de l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos
M.	Yannick	TONDUT	Directeur général adjoint Mobilité de la métropole Aix-Marseille

PROGRAMME

18h15-19h20 - « Le développement du port et de la logistique, leur place dans le commerce mondial et les orientations stratégiques »

- M. Claude Fiore, professeur en gestion à l'Université d'Aix-Marseille.....p7
- M. Hervé Martel, président du directoire du GPMM..... p9
- M. Olivier Rogar, Président Club Fos Logistique.....p13
- M. Jean-Claude Sarremejeanne, Président de l'UMF.....p15
- M. Vincent Pichoud, Responsable Stratégie Marchés, Fret SNCF – direction commerciale et marketing.....p16
- M. Yannick Tondut, directeur général adjoint Mobilité de la Métropole Aix Marseille Provence.....p21

19h20-20h25 - « La place des différents modes de transport dans ce développement »

- Mme. Cécile Avezard, Directrice territoriale Rhône Saône, Voies navigables de France.....p33
- M. Yann Manneval, UD CGT 13.....p36
- M. Jean-Claude Brunier, Président Directeur Général T3M.....p37
- M Michel Josso, Chef de service Commercial et Gestion du Réseau PACA, SNCF-Réseau.....p38
- Mme. Christine Rosso, directrice du développement du GPMM.....p41

COMPTE RENDU DE RÉUNION :

M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

En démarrage, je souhaite rappeler les consignes sanitaires liées au Covid. Nous avons pu ouvrir le débat en septembre, avec la nécessité de respecter les consignes sanitaires. Cela impose des jauges limitées pour les salles. C'est pour cela que vous avez des marques, par terre, pour les chaises. Je vous demande de ne pas trop les déplacer. Nous avons essayé de respecter la distance réglementaire d'un mètre entre les personnes. Le port du masque est obligatoire. Vous avez élargi à l'entrée. Nous ne sommes pas encore tout à fait à la limite de la jauge de la salle, mais nous avons prévu de fermer les portes si cela se produit. Je vous remercie de respecter l'ensemble de ces consignes et d'être présents. C'est quand même plus sympathique de pouvoir faire ces réunions en présence, mais elles sont également filmées en streaming. Il y a aussi un certain nombre de gens qui regardent les réunions à distance, puisque c'est plus simple pour eux de le faire. Je ferai une introduction de la réunion tout à l'heure. Je vais d'abord passer la parole à Monsieur Alvarez, qui nous reçoit dans sa ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

M. Martial ALVAREZ, Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Monsieur le Président, Mesdames et Monsieur, merci beaucoup. Merci à nos prestigieux invités. Tout d'abord, je suis ravi de vous accueillir dans ma commune. Vous connaissez la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Elle est touchée de près par toutes les questions qui sont liées à la mobilité de notre territoire, si bien que l'on est isolé de cette entité métropolitaine. Nous avons coutume de dire que nous sommes une petite île en Provence. C'est vrai que ce bout de chemin qui mène à la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône est aussi ce bout de chemin qui dessert le principal port méditerranéen, et où l'ensemble des entreprises et des ouvriers font des miracles pour répondre à la compétitivité. Finalement, lorsqu'on regarde dans le passé, je crois que je n'étais pas né, on parlait déjà des solutions de mobilité qui devraient être mises en place lorsque le port s'est installé, et on a ce sentiment d'inachevé.

Croyez bien que le sujet que nous allons aborder aujourd'hui, et tout le travail qui est le vôtre dans le cadre de votre mission sur le débat public ouvert sur ces questions de mobilité et sur cette liaison Fos — Salon, nous interpelle beaucoup. Nous y sommes intéressés. Nous y sommes attachés. Tout le monde connaît la position de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône en étant sur un constat.

Aujourd'hui, on ne parle pas de liaison Fos — Salon, oui ou non ? On parle de liaison Fos — Salon, mais laquelle ? De quelle manière, et comment, devons-nous concilier, autour de cela, la réalité du terrain. Moi, je suis profondément attaché à aussi inscrire ce projet dans le dimensionnement des dessertes finales, des terminaux à containers et des terminaux logistiques, qui est cruellement majeur. Je sais que nous aborderons tous ces sujets. Je ne veux pas prendre plus de place dans ce débat. Je souhaite que les échanges soient riches, et que nous puissions aborder toutes les questions de cet engagement commun. Il faut faire réussir d'un côté un port qui nourrit un territoire, et d'un autre côté préserver les ambitions qui sont les nôtres, pour le bien-vivre de nos habitants, et qu'il existe des solutions dans le débat. J'y suis profondément attaché. Bienvenue, et bon déroulé à vos travaux. Merci beaucoup, Mesdames et Messieurs.

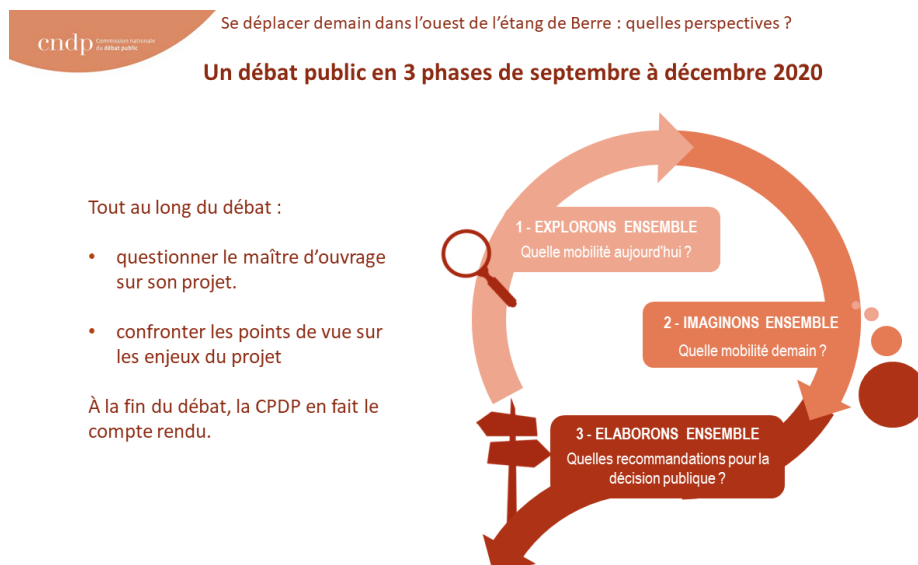
M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Pour ouvrir la réunion, un mot pour rappeler d'abord où on en est dans le débat. Je suis Jean-Michel Fourniau, Président de la Commission Particulière du Débat Public. Beaucoup m'ont vu, mais il y a peut-être quelques personnes qui ne sont peut-être pas encore venues dans des réunions de débat public et qui ne m'ont pas déjà vu. J'ai aussi déjà souvent présenté ça.

Nous avons démarré le débat début septembre, avec des forums territoriaux, pour permettre au maître d'ouvrage de présenter le projet de liaison routière Fos — Salon, dans les cinq communes du tracé. On a fait un premier bilan des discussions à Miramas, le 28 septembre. Cela a montré un certain nombre d'enjeux nécessaires à approfondir. Le deuxième temps du débat, en se projetant un peu dans l'avenir, notamment à l'horizon 2030, c'est : quel est l'horizon de mise en service du projet de liaison routière Fos — Salon, si le projet se fait ? Pour cela, il faut imaginer la mobilité, dans quel cadre... Pour cela, il y a cinq réunions thématiques.

Nous avons examiné la question des transports et du changement climatique, le 7 octobre à Martigues. Nous avons examiné les questions d'environnement et des ressources naturelles lundi 12 octobre, à Entressen. Aujourd'hui, il est question de développement économique du port et des

modes de transport. Le 3 novembre, nous aurons une réunion à Fos, sur les questions de pollution et de santé. Le 5 novembre, ce sera à Miramas, sur les questions du développement du territoire et du transport urbain. Ce sont les sujets principaux qui sont ressortis. Il était nécessaire de les éclairer dans cette deuxième phase du débat.



Dans une troisième phase du débat nous reviendrons plus précisément sur le projet routier, de nouveau avec des forums territoriaux, dans les communes les plus directement concernées, pour envisager des problèmes de tracé, d'aménagement de ce projet et de liaison ferroviaire.

Une question est largement ressortie des échanges que nous avons eus dans la première phase. C'était la nécessité d'avoir une vision globale et d'inscrire ce projet de liaison routière dans une vision globale, dans les questions de mobilité et de transport. Cela nécessite notamment d'examiner ce qui peut être nécessaire, comme la transformation des autres modes de transport, ne serait-ce que pour atteindre un certain nombre d'objectifs de report modal, qui est un thème qui est beaucoup revenu dans ces réunions.

C'est un projet ancien, le projet Fos — Salon a déjà été examiné lors de précédents débats publics qui concernaient des projets portuaires. C'est notamment le cas du débat Fos 2XL, auquel un certain nombre d'entre vous ont participé, il y a 16 ans. Il s'en est suivi le débat sur les projets Fos Faster et Fos Tonkin, qui ont eu lieu en 2010, et qui n'ont pas été réalisés.

J'ai ressorti des dossiers du maître d'ouvrage, le dossier du port autonome de 2004, et le dossier du maître d'ouvrage d'aujourd'hui. Je remercie Géraldine Planque, d'avoir vérifié et de m'avoir donné quelques données plus précises et plus comparables, pour être sur les données conteneurs du port. Nous sommes uniquement sur ces données-là. Je ne vais pas les commenter plus.



Trafic des conteneurs à Fos Données en volume et répartition modale

	Débat FOS 2XL 2004 (DMO du PAM)		Débat FOS-SALON 2020	
	Données 2000	Prévision 2015	Données 2019	Prévision 2030
Conteneurs (EVP) maritime à Fos			1.245.000	2.000.000
Conteneurs (EVP) hinterland Fos	411.000	1.600.000	1.164.000	1.800.000
Sur la route EVP	333.500	960.000	905.000	1.350.000
%	80%	60%	78%	75%
Sur le fer EVP	70.000	480.000	174.000	270.000
%	17%	30%	15%	15%
Sur le fleuve EVP	7.500	160.000	85.000	180.000
%	2%	10%	7%	10%

Ces données organisent notre réunion en deux séquences. La première séquence est cette table ronde, où nous parlerons des orientations stratégiques et de l'avenir de l'activité du port et de la ZIP. C'est la première ligne qui donne les prévisions de conteneurs.

Dans la deuxième séquence, nous parlerons des questions de répartition modale. Ce sont les autres lignes qui montrent les prévisions de répartitions modales.

Le deuxième commentaire que ce tableau appelle, c'est que l'on voit bien comment on faisait des anticipations extrêmement ambitieuses en 2004, à la fois en termes de trafic et en termes de répartition modale, de report sur le fer ou sur le fleuve.

Aujourd'hui, on fait des anticipations plus raisonnables, plus réalistes. Certains l'ont déjà dit dans le débat. On le comprend bien. Sans doute, les incertitudes sont beaucoup plus grandes aujourd'hui qu'elles ne pouvaient l'être au début des années 2000. La crise de la Covid rajoute de l'incertitude sur le développement des échanges mondiaux. Ceci dit, si les incertitudes sont plus grandes, je pense qu'il est important dans ce débat de ne pas rester aux pétitions de principe qui pouvaient être celles au moment du débat de Fos 2XL. Il a été réalisé et mis en service en 2012.

Il y a eu la crise de 2008 qui a sans doute rabattu beaucoup des ambitions que l'on pouvait avoir avant. Il a été mis en service. La progression du trafic de l'activité du port a pu s'enclencher à partir de cette réalisation.

Ce qui est important ici, dans cette première table ronde, c'est de savoir quelle anticipation on peut faire. Dans les discussions qu'il y a eu jusqu'à présent, la question « est-ce que le projet va répondre aux besoins ? », a été posée à la fois de manière critique par ceux qui doutent de la réponse, et par ceux qui affirment l'urgence du projet.

La première raison qui est donnée pour ce projet, est liée à l'activité du port et de la ZIP. Elle porte à la fois sur l'activité portuaire par elle-même, mais aussi sur toute l'activité de la ZIP, avec les salariés qui se s'y déplacent.

Il y a une interrogation sur la pérennité des projections que l'on peut faire sur l'avenir. C'est l'objet même d'un débat public. Quand on prend des décisions, on fait toujours des projections sur l'avenir. Quelles sont les certitudes ? Quelles sont les marges de manœuvre qui existent pour réaliser ces anticipations ? C'est bien l'objet utile qu'il faut avoir pour cette réunion.



Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ?

Le déroulement du forum

18h15-19h20 - « **Le développement du port et de la logistique, leur place dans le commerce mondial et les orientations stratégiques** »

- M. Claude Fiore, professeur en gestion à l'Université d'Aix-Marseille
- M. Hervé Martel, président du directoire du GPMM
- M. Olivier Rogar, Président Club Fos Logistique
- M. Jean-Claude Sarremejeanne, Président de l'UMF
- M. Vincent Pichoud, Responsable Stratégie Marchés, Fret SNCF – direction commerciale et marketing
- M. Yannick Tondut, directeur général adjoint Mobilité de la Métropole AixMarseille Provence

19h20-20h25 - « **La place des différents modes de transport dans ce développement** »

- Mme. Cécile Avezard, Directrice territoriale Rhône Saône, Voies navigables de France
- M. Yann Manneval, UD CGT 13
- M. Jean-Claude Brunier, Président Directeur Général T3M
- M. Michel Josso, Chef de service Commercial et Gestion du Réseau PACA, SNCF-Réseau
- Mme. Christine Rosso, directrice du développement du GPMM

20h25 Conclusions - Clôture par le président de la CPDP M. Jean Michel Fourniau

Pour cela, j'ai demandé à mes invités de répondre en deux séquences. L'une sera sur le développement du port, et l'une sera plus sur la place des différents modes de transport.

Table ronde 1 :
**« Le développement du port et de la logistique,
leur place dans le commerce mondial et les orientations stratégiques »**

1. Lors des débats Fos 2XL (2004) et Fos Tonkin (2010), des perspectives de forte **croissance de l'activité portuaire** étaient annoncées, qui seront à peine atteintes en 2030 (30% des conteneurs sur le fer). Alors que le plan stratégique du GPMM est pour 2020-2024, comment s'assurer de la pérennité de la croissance de l'activité du port et de la ZIP à long terme, qui est la première justification du projet de liaison routière ?
2. Plus globalement, et à la lumière des conséquences à tirer de la crise sanitaire actuelle, comment envisager **l'évolution du commerce mondial, de la logistique et de la place du port de Marseille** dans les flux d'échanges mondiaux et domestiques en 2030 et au-delà ?
3. Quelles **orientations stratégiques, concernant en particulier les dessertes de l'hinterland et le fonctionnement de la couronne logistique proche**, sont les mieux à même d'assurer à long terme la pérennité de l'activité du port et de la ZIP ?

Pour la première table ronde, j'ai posé une question un peu longue à mes invités. Elle porte sur ces deux parties. La question est : « Quelle est la croissance attendue du port, des différents points de vue ? » Cette question en entraîne une autre : « Quelle est l'organisation qu'il faut mettre en place pour arriver à ce que ces prévisions se réalisent ? » Je présenterai mes invités brièvement.

Dans la deuxième séquence, on parlera des questions de l'exploitation et de report modal, de la nécessité d'investissement pour les différents modes.

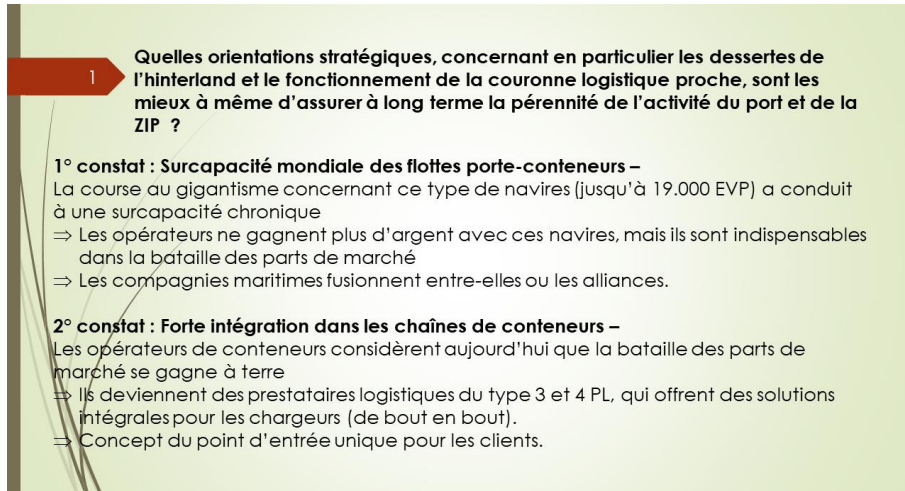
Table ronde 2 :
« La place des différents modes de transport dans ce développement »

1. Comment **améliorer la massification des flux** pour un plus fort report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial ? De quels outils disposent-on sur le territoire et comment améliorer leur fonctionnement : meilleure exploitation, investissements nécessaires ?
2. Est-il envisageable **d'aller au-delà des objectifs de report modal affichés aujourd'hui** (le chiffre de 40% sur le fer a parfois été mis en avant) ? À quelles conditions en termes d'exploitation des installations et de modernisation, en termes d'investissements nécessaires ?

Pour cette première table ronde, sur la question de la croissance attendue et sur la question d'organisation coopérative entre les acteurs, afin de réaliser cette croissance attendue de l'activité du port, j'ai sollicité Monsieur Sarremejeanne, qui est le Président de l'Union maritime et fluviale, Monsieur Martel, qui est le Président du Directoire du grand port maritime, à Monsieur Rogar, qui est Président du club Fos Logistique, Monsieur Claude Fiore, qui est Professeur en gestion à l'université d'Aix-Marseille, Monsieur Pichoud, qui est responsable des marchés Direction marketing de Fret SNCF et Monsieur Tondut, qui est Directeur général adjoint de la métropole en charge de la mobilité. La métropole prend également quelques compétences sur les questions de marchandises. C'est relativement nouveau. Cela nous permettra d'avoir un éclairage sur ces questions. Je ne vais pas en dire plus.

Monsieur Claude Fiore va ouvrir cette table ronde, avec un point de vue d'universitaire, donc un point de vue un peu large. Ensuite, on rentrera plus dans le détail, avec Messieurs Martel, Rogar, Sarremejeanne, Tondut et Pichoud, si vous le voulez.

Bonsoir. Je vais essayer de tracer un panorama du marché mondial du conteneur.



1 Quelles orientations stratégiques, concernant en particulier les dessertes de l'hinterland et le fonctionnement de la couronne logistique proche, sont les mieux à même d'assurer à long terme la pérennité de l'activité du port et de la ZIP ?

1° constat : Surcapacité mondiale des flottes porte-conteneurs –
La course au gigantisme concernant ce type de navires (jusqu'à 19.000 EVP) a conduit à une surcapacité chronique
⇒ Les opérateurs ne gagnent plus d'argent avec ces navires, mais ils sont indispensables dans la bataille des parts de marché
⇒ Les compagnies maritimes fusionnent entre-elles ou les alliances.

2° constat : Forte intégration dans les chaînes de conteneurs –
Les opérateurs de conteneurs considèrent aujourd'hui que la bataille des parts de marché se gagne à terre
⇒ Ils deviennent des prestataires logistiques du type 3 et 4 PL, qui offrent des solutions intégrales pour les chargeurs (de bout en bout).
⇒ Concept du point d'entrée unique pour les clients.

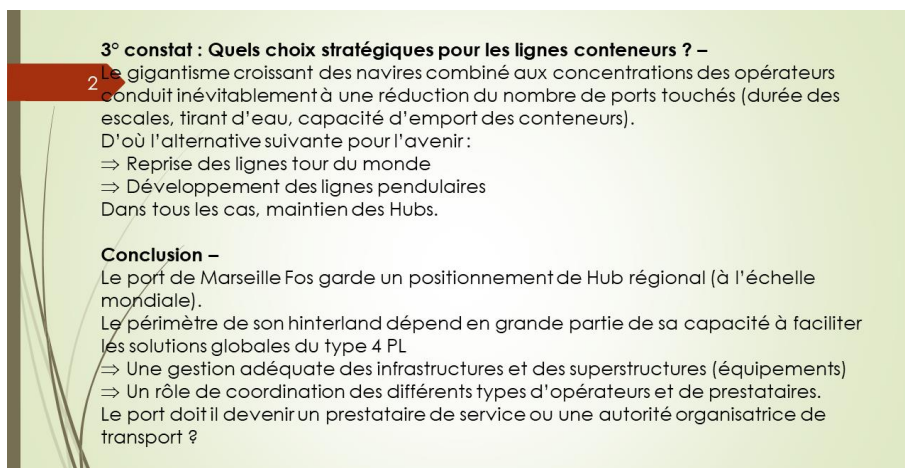
Il y a trois constats forts. Le premier constat, c'est la surcapacité mondiale des flottes de porte-conteneurs. Ce n'est pas nouveau. C'est vraiment devenu quelque chose d'assez chronique, avec une course au gigantisme concernant la taille des navires. J'ai mis sur la diapositive (voir ci-dessus) jusqu'à 19 000 équivalents 20 pieds. En fait, la flotte se situe entre 10 000 et 19 000 équivalents 20 pieds, actuellement.

Aujourd'hui, cela pose un problème pour les opérateurs maritimes au niveau mondial. C'est qu'ils ne gagnent pratiquement plus d'argent avec ces navires. Par contre, il y a des batailles de parts de marché. Dans ces batailles, ces géants sont devenus un outil absolument indépassable.

L'autre aspect, c'est que les compagnies maritimes fusionnent entre elles depuis longtemps. Elles créent des alliances aussi, quand elles ne fusionnent pas. Cela signifie que l'on se retrouve avec des marchés qui sont de plus en plus serrés, monopolistiques.

Le deuxième constat concerne la forte intégration dans les chaînes de conteneurs. Aujourd'hui, les opérateurs de conteneurs considèrent que la bataille se gagne à terre de plus en plus. C'est-à-dire qu'ils intègrent à la fois les prestations portuaires, aujourd'hui, les transports routiers, fluviaux ou ferroviaires. Ils deviennent de plus en plus des prestataires logistiques. C'est ce que l'on appelle les 3 et les 4 PL. PL, cela signifie Party Logistics. Le 3 PL, c'est lorsque nous rendons des prestations logistiques au sens physique du terme. Les 4 PL, c'est l'étape au-dessus. C'est-à-dire que l'on pilote véritablement ces prestations de services logistiques. On arrive finalement à une offre globale.

C'est de plus en plus le point modal, avec un concept de point d'entrée unique pour les clients. Ce n'est pas que dans le maritime, d'ailleurs. C'est de plus en plus le cas. Prenez l'exemple d'Amazon notamment, sur une autre partie de l'économie. On est typiquement aujourd'hui sur des entreprises qui développent les portails qui permettent d'intégrer complètement toutes les offres.



2 **3° constat : Quels choix stratégiques pour les lignes conteneurs ? –**
Le gigantisme croissant des navires combiné aux concentrations des opérateurs conduit inévitablement à une réduction du nombre de ports touchés (durée des escales, tirant d'eau, capacité d'emport des conteneurs).
D'où l'alternative suivante pour l'avenir :
⇒ Reprise des lignes tour du monde
⇒ Développement des lignes pendulaires
Dans tous les cas, maintien des Hubs.

Conclusion –
Le port de Marseille Fos garde un positionnement de Hub régional (à l'échelle mondiale).
Le périmètre de son hinterland dépend en grande partie de sa capacité à faciliter les solutions globales du type 4 PL
⇒ Une gestion adéquate des infrastructures et des superstructures (équipements)
⇒ Un rôle de coordination des différents types d'opérateurs et de prestataires.
Le port doit-il devenir un prestataire de service ou une autorité organisatrice de transport ?

Troisième constat : quels sont les choix stratégiques pour les lignes de containers à l'heure actuelle ? D'une part, vous avez un gigantisme croissant des navires qui sont combinés aux concentrations des opérateurs. Cela conduit à quoi ? Ça conduit inévitablement à une réduction du nombre de portes qui sont touchées. Pourquoi ? Plus les navires sont importants, plus la durée des escales devient un point névralgique économiquement. Un navire qui est en escale est un navire improductif.

Deuxième problème, ce sont les tirants d'eau. Les navires géants ont besoin de tirants d'eau plus importants.

Enfin, le troisième point qui va peut-être plus vous intéresser ici. C'est la capacité d'emport des conteneurs, à la fois en flux entrants et en flux sortants. Plus on a des flux massifiés, autant on est capable d'attirer des opérateurs maritimes.

La question qui se pose à l'heure actuelle, qui n'est pas tranchée, c'est : est-ce que l'on remet en place des lignes tour du monde, tel qu'elles ont été développées pendant au moins une vingtaine d'années ? Ou bien, est-il possible de revenir, de développer des lignes pendulaires ? Exemple, une ligne qui relie l'Asie à l'Europe, et une autre qui fera le chemin suivant entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Dans tous les cas, le maintien des hubs est important, comme pour le transport aérien. C'est pareil. Les ports ont un rôle éminent à jouer.

En conclusion de ces trois constats, je vais sans doute choquer en disant ça. Le port de Marseille-Fos est actuellement sur un positionnement de hub régional. Quand je dis « régional », ce n'est pas la région PACA. C'est à l'échelle mondiale. C'est-à-dire que quand on prend le marché du conteneur à l'échelle mondiale, le port de Marseille-Fos est un port régional. Ce n'est pas un port de premier niveau, comme peut l'être Rotterdam, notamment.

La question qui peut se poser est : que peut faire un port pour élargir son hinterland ou son périmètre de captation de flux de marchandises en conteneurs ? À mon sens, la seule solution, c'est de faciliter les solutions globales du type 4 PL. C'est-à-dire la gestion adéquate des infrastructures et des superstructures. C'est-à-dire les équipements. Cela ne veut pas dire qu'ils gèrent tout en direct, mais ils y participent en termes de coordination.

Il y a aussi un rôle très important de coordination des différents types d'opérateurs et de prestataires qui sont présents sur le port. La question que l'on peut se poser, c'est : est-ce que le port doit devenir un prestataire de services ou une autorité organisatrice de transports ? C'est vraiment une question importante, quand on voit effectivement la privatisation croissante des ports. Je pense en particulier aux ports du Sud-est asiatique, ainsi qu'en Amérique du Nord.

3 Seconde question : quelle coopération mettre en place entre les acteurs, port, industries, collectivités territoriales, syndicats, associations... ?

Les deux enjeux posés aux ports :

- ⇒ Garantir des durées d'escales courtes
- ⇒ Mettre en place des solutions de forte capacité des flux entrants et sortants de conteneurs.

D'où :

- ❖ Des infrastructures facilitant l'intermodalité des transports, ce que l'on appelle le report modal, entre la route, le fer et le fluvial.

Mais, plus le trafic se développe avec des navires de grande taille, d'autant la solution ferroviaire s'impose.

- ❖ La mise en place de plateforme digitalisée assurant une forte visibilité aux clients chargeurs (point d'entrée unique) et de fluidité des transferts modaux.
- ❖ Car, les opérateurs de conteneurs choisissent le port en fonction de ces critères de qualité de service et de prix.

C'est tellement lié que j'ai souhaité développer le tout ensemble. Quels sont les deux enjeux qui sont posés au port actuellement, quels qu'ils soient ? Premièrement, c'est garantir des durées d'escales les plus courtes possibles, courtes en proportion du nombre de conteneurs que nous avons à manipuler, que ce soient des conteneurs en chargement ou en déchargement.

Le deuxième enjeu, c'est mettre en place des solutions de forte capacité des flux entrants et sortants de conteneurs. Cela veut dire quoi ? En termes d'implication, ce sont des infrastructures qui facilitent l'intermodalité des transports. C'est ce que l'on appelle le report modal entre la route, le fer et le

fluvial. Là aussi, on peut se poser la question. Plus le trafic se développe avec des navires de grande taille, d'autant la solution ferroviaire devrait s'imposer. C'est ce que l'on voit, notamment dans les pays d'Amérique du Nord, avec les fameux trains doubles-stacks. Ce sont des trains qui font à peu près 2 km à 2,5 km de long, avec cinq locomotives diesel qui tirent.

Quand on voit les statistiques de flux que vous nous avez présentées, on peut se poser des questions. On est sur des tranches qui se situent entre 75 et 80 % pour la route, ce qui est hyper classique. De toute façon, ça n'a pas beaucoup bougé depuis des années. Là, il faut peut-être vraiment se poser des questions qui ne sont pas uniquement des questions sur un plan de développement durable et écologique, mais des questions sur le plan économique.

Le deuxième point qu'il faudrait également soulever, c'est la mise en place de plates-formes digitalisées, qui assurent une très forte visibilité aux clients chargeurs, point d'entrée unique. J'insiste lourdement là-dessus, car on est vraiment sur des entreprises plates-formes, digitales, qui se développent sur pratiquement tous les marchés. Il y a également la fluidité des transports modaux. Les opérateurs de conteneurs choisissent un port en fonction des critères de qualité de service et de prix. Cela devient quelque chose de vital. Un port a d'autant plus de chances de fidéliser des clients qu'il va leur offrir des solutions globales, et pas des solutions qui sont saucissonnées étape par étape, maillon par maillon.

Je voulais un peu vous introduire le thème. Évidemment, c'est très loin de votre débat : faut-il une liaison routière entre Port-Saint-Louis et Salon ? Je pense quand même que le problème de l'hinterland portuaire est un problème extrêmement important. C'est même vital pour la survie d'un port, quel qu'il soit. Merci.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur Fiore. J'ai vu Monsieur Martel réagir. Je vais lui passer la parole sur ce positionnement du port de Marseille, comme port de premier rang, ou port régional à l'échelle mondiale. Voilà une bonne interpellation. C'est pour cela que je vous ai passé la parole en premier, Monsieur Fiore, pour que ce soit une interpellation, pour faire réagir nos autres invités.

M. Hervé MARTEL, Président du Directoire du grand port maritime de Marseille

L'idée n'est pas forcément de réagir ou d'interagir. Je partage la conclusion sur le fait que la bataille des ports se gagne à terre. Ce n'est pas nouveau. La massification est un enjeu, non seulement de politique environnementale, mais avant tout un enjeu de compétitivité pour un port. C'est vrai. Des navires de 19 000 conteneurs... Maintenant, on est à 24 000. Ça change tous les six mois. La course au gigantisme continue. CMA-CGM va faire la plus belle année de son histoire, au plan financier.

On ne peut pas dire que les armateurs gagnent de l'argent. Il y a des cycles. Ces cycles ont été très réguliers. Ils le sont de moins en moins. Cette course au gigantisme conduit à de la surcapacité très importante, comme cela a été dit. Il y a beaucoup de navires à l'ancre, et un marché qui n'est pas du tout régulé au niveau international.

Sur les grands marchés mondiaux, vous en avez trois. Vous avez le Transpacifique qui ne nous concerne pas, le Transatlantique et l'Asie-Europe. Ce dernier est l'un des plus gros marchés mondiaux. Les trafics s'analysent de range à range, de série de ports à série de ports. Il y a une grosse série de ports en Europe, c'est le nord de l'Europe, du Havre à Hambourg, Le Havre-Rotterdam, Anvers, Hambourg en passant par Brême et par Zeebrugge.

La Méditerranée est un range « secondaire ». C'est un deuxième point d'entrée par le sud, pour lequel les navires sont un peu moins gros que sur le range Nord, et les volumes sont un petit peu moins importants.

Notre créneau, c'est de dire que nous pouvons rééquilibrer les trafics en faisant rentrer plus de marchandises par le sud que par le nord. Je prends souvent cet exemple. Pour aller à Lyon, si vous passez par Anvers, vous faites beaucoup plus de trajets en navire en contournant l'Espagne et en remontant au nord de l'Europe. Ensuite, vous faites beaucoup plus de trajets en camion, ou en train, pour redescendre jusqu'à Lyon. Si vous rentrez à Marseille, vous avez fait une distance moins longue en bateau, une distance moins longue par voie terrestre. C'est donc, à la fois économiquement et écologiquement... Économiquement, pas forcément, car les taux de fret sont ce qu'ils sont. C'est plus important écologiquement.

C'est d'ailleurs ce qui nous a conduits, au port de Marseille, à faire travailler une start-up sur cette question de l'empreinte carbone des chaînes de transport international, pour démontrer, au plan

écologique, qu'une solution d'entrée par le sud de l'Europe est beaucoup plus intéressante qu'une solution d'entrée par le nord de l'Europe. Il y a un calculateur qui est proposé au chargeur, précisément pour mesurer l'empreinte carbone de la chaîne de transport, tout compris. C'est un excellent travail qui a été fait par la start-up, il y a deux ans.

Le port de Marseille n'est pas un hub. Un hub, c'est un endroit où on décharge un navire pour recharger un autre navire. Les hubs en Méditerranée, c'est : Algésiras, Tanger, Gioia Tauro. C'est vraiment sur l'épine dorsale de la Méditerranée, qui va de Gibraltar jusqu'à la sortie du canal de Suez. Cela a très peu de sens pour un navire de remonter tout au nord de la Méditerranée pour transborder une boîte qui redescendrait.

Géographiquement, on est placé comme un port d'entrée et de sortie du territoire, pas comme un port de transbordement, pas comme un hub. En période de crise, on est moins solide que des ports comme Tanger Med, comme Algésiras ou comme Gioia Tauro, que je viens de citer.

C'est un port majeur de second rang, par rapport aux grands ranges mondiaux. Il est excellemment placé pour faire entrer des marchandises sur le territoire. Nous savons que le transport maritime coûte à peu près 10 fois plus cher que le transport terrestre. Plus on va loin en bateau, moins on a de distance à faire en camion. Donc, on est très bien placé en étant au nord de la Méditerranée, pour être un point d'entrée sur le territoire européen, et non pas pour être un port de transbordement. On n'est pas un hub, mais on est un port majeur en matière de porte d'entrée sur le territoire. Voilà sur le positionnement stratégique. Ce positionnement doit nous permettre de poursuivre la croissance qui est la nôtre depuis une petite dizaine d'années. Aujourd'hui, nous avons tous les atouts pour que cette croissance se poursuive.

Je vais revenir sur les questions de chiffres. C'est assez compliqué de faire des prévisions et de présenter cela de façon synthétique. Si on regarde le passé, on a une période des années 90, la mondialisation.

Le trafic de conteneurs est très directement lié aux économies. Pendant cette phase de mondialisation, avec notamment une croissance extrêmement rapide de la Chine, toute l'économie chinoise étant orientée sur l'exportation, on a eu des croissances de trafic maritime deux fois supérieures aux croissances pondérées de la croissance économique mondiale. On va dire cela comme ça. Les flux ont augmenté deux fois plus vite que l'économie. Ceci a été la phase de mondialisation, délocalisation de la production, rapatriement en Europe de produits essentiellement produits en Chine.

Cette phase s'est arrêtée assez brutalement en 2008. Il y a eu, à la fois, un arrêt de l'économie mondiale, et surtout une relocalisation de la production dans certains pays, c'est le cas aux États-Unis, notamment grâce au pétrole de schiste, et une baisse des exportations de la Chine qui, après avoir mis toute son énergie sur l'exportation, a mis une grosse partie de son énergie sur la consommation et sur l'investissement en Chine. Vous avez une baisse assez radicale du ratio trafic *versus* économie, où ce ratio est passé de 2 à moins de 1 pour remonter au niveau d'à peu près 1. Aujourd'hui, les flux augmentent comme l'économie, pour faire simple.

Évidemment, on est plus dans la phase de croissance, où le port de Marseille n'a pas pris sa place. Dans les années 90, cette croissance n'est pas passée par le port de Marseille. Les ports français, en général, ont raté cette période.

Je rappelle que l'on perd des emplois quand on délocalise. Quand on importe, on gagne des emplois. 1 000 conteneurs, c'est un emploi sur le port, c'est cinq emplois dans la logistique, sans compter les emplois sur le transport terrestre. Fixer de l'activité de logistique sur le territoire, c'est récupérer en Europe les emplois que l'on a perdus dans le cadre de la délocalisation et de la mondialisation, une partie de ces emplois. On a raté cette période au port de Marseille.

Vous voyez le trafic. Vous pouvez comparer le trafic du port de Marseille par rapport aux concurrents étrangers, où le trafic a augmenté extrêmement vite. Après 2008, on s'est retrouvé avec une croissance ralentie, avec en plus un ratio trafic *versus* croissance qui s'est affaibli. Donc, c'est un marché beaucoup moins porteur.

Cela explique assez largement, vous l'avez dit dans votre introduction, les écarts entre les prévisions Fos 2XL 2005 et les réalisations en 2015, parce qu'il y a 2008 entre les deux. C'est évidemment l'un des éléments. Quand on veut justifier un projet, on a parfois tendance à booster les prévisions. En tout cas, le phénomène économique majeur, c'est l'arrêt de cette économie en 2008. On le voit très bien sur les courbes. C'est un ralentissement de la croissance du trafic mondial qui s'accompagne

d'une accélération de la mise en capacité des navires. Ce que vous avez dit est tout à fait vrai. Nous sommes passés de 15 000 à 18 000, à 20 000, à 24 000 conteneurs aujourd'hui, avec une augmentation de la capacité. C'est une autre question.

Après 2008, il s'est passé quelque chose de très important en France, qui a redonné la confiance des clients dans les ports français. C'est cette réforme qui a été mise en place. C'est la mise en service de Fos 2XL. La conjonction de la mise en service d'une capacité importante, avec la confiance retrouvée des clients, a conduit le port de Marseille à prendre des parts de marché. C'est-à-dire que la croissance du trafic import est soit portée par l'économie, comme les autres, soit prend des parts de marché par rapport à ses concurrents.

Si vous regardez la croissance du port de Marseille, elle est molle quand la croissance mondiale est forte. Elle est forte, quand la croissance mondiale est molle, depuis 10 ans. Aujourd'hui, le port de Marseille est compétitif. Il a pris des parts de marché. Il est passé de moins d'un million à presque 1,5 million de tonnes de conteneurs en moins de 10 ans. C'est une performance extraordinaire, objectivement.

La question, c'est l'avenir. C'est l'avenir après la Covid. Que se passe-t-il ? Les économistes aujourd'hui ont un consensus. C'est que personne ne sait. Ils ont aussi plutôt un consensus, pour dire qu'il va falloir à peu près deux ans pour retrouver l'économie de 2019. C'est-à-dire que c'est plutôt en 2022, en 2023, que l'on retrouvera les niveaux de trafic de l'année 2019. Ensuite, on repartira probablement sur une croissance, que j'ai qualifiée de molle. C'est celle que nous connaissons depuis la sortie de la crise de 2008.

Face à cette situation, le port de Marseille continue-t-il à se positionner sur des gains de parts de marché ? Oui, probablement, mais moins vite qu'il y a 10 ans. Soyons raisonnables. On ne rattrape pas indéfiniment le retard que nous avons pris. Nous sommes plutôt sur une logique de fin de rattrapage de parts de marché. Pour autant, il y a encore des parts de marché à prendre. Je vais venir sur la façon de le faire. Il y a encore cette croissance générale de l'économie qui nous porte.

Je ne vais pas vous dire que nous allons passer à 5 millions de conteneurs dans les 5 ou 10 ans. Ce serait déraisonnable. Je vais vous dire que nous allons passer à 2 millions de conteneurs à l'échéance 2028, 2030, 2032, voire 2035. Je ne sais pas. Ce projet, êtes-vous capables de dire si ce sera 2030, 2031 ou 2032 ? À l'échéance de 10 à 15 ans, il est sûr que le port de Marseille atteindra 2 millions de conteneurs.

Si on revient sur le passé, entre l'année 2010 et l'année 2019, la croissance a été très importante sur les volumes de conteneurs. La croissance sur la route a été deux fois moins rapide que la croissance globale du port. On a eu 400 000 conteneurs de plus, alors qu'il y en a eu 200 000 à 250 000 de plus sur la route. Pendant cette période, la croissance du ferroviaire a été extrêmement rapide. Nous sommes arrivés à 15 % de parts de marché. C'est un excellent score au sein des ports européens. En 2019, nous étions à -10 % sur la part de marché ferroviaire. Le fluvial a moins décollé. Sur le fluvial, nous sommes en cul-de-sac à Lyon. On n'a malheureusement pas eu le Rhin-Rhône et les connexions au grand réseau européen, qui aurait permis au port de Marseille d'avoir une ambition comme celle d'Anvers ou Rotterdam, avec le réseau rhénan. Globalement, les parts de marché sont celles-là.

Si on fait l'hypothèse de doubler la part de marché du ferroviaire dans 10 ou 15 ans, gardons cette incertitude, nous passerions de 15 à 30 %... Cela ferait de nous quasiment un des meilleurs en Europe, hormis Hambourg, où pour d'autres raisons, nous sommes sur des scores extraordinaires. Au passage, heureusement que nous n'avons pas respecté les croissances de trafic. Comme nous n'avons pas non plus respecté les parts modales, nous serions en grande difficulté aujourd'hui, si cela avait été le cas.

Si nous prenons l'hypothèse de doubler la part de marché du ferroviaire, c'est une hypothèse extrêmement ambitieuse à échéance de 10 ans, à moins que Fret SNCF ne nous dise que ce sont des prévisions moyennes sur la France... Si nous prenons l'hypothèse de passer de 6 à 10 % sur le fluvial, c'est également une ambition très forte, compte tenu du fait de l'hinterland imputé sur le secteur fluvial, le nombre de camions sur la route serait supérieur à cette échéance à ce qu'il est aujourd'hui. On aurait plus de camions sur les routes qu'aujourd'hui, en nombre. Il est certain que l'on atteindra les 2 millions de conteneurs un jour, peut-être 2035. Il est très peu probable que l'on arrive à doubler nos parts de marché sur le ferroviaire et le fluvial, même si on va faire tout ce qui est en notre pouvoir pour le faire. Il est certain qu'il y aura plus de camions sur les routes à l'échéance 2030/2035.

La situation actuelle n'est déjà pas acceptable. Nous avons un taux d'accident qui est le double de la moyenne sur les routes normales. On a des camions qui se renversent sur les giratoires. La route n'est pas adaptée. Nous sommes le seul port de cette taille à ne pas être connecté à un réseau autoroutier. On a des camions qui passent proche des centres-ville. J'ai fait le tracé en voiture. On voit bien que c'est totalement inadapté. Même si les camions sont plus propres et qu'ils consommeront infiniment moins qu'aujourd'hui à cette échéance, peut-être même que nous commencerons à avoir des camions à l'hydrogène, en termes de sécurité routière et en termes de nuisances sur les circulations, en termes de congestion, le statu quo n'est pas possible, car la situation va empirer.

Qu'est-ce qu'on fait pour développer le ferroviaire ? On fait beaucoup de choses. On ne peut pas tout faire. On veut bien participer à être une autorité organisatrice de transport. On peut même aller jusqu'à préservé des sillons. On réfléchit à ce genre de choses. Au port de Marseille, on dit : « Aucun client au port de Marseille ne peut se trouver dans une situation à ne pas avoir une offre ferroviaire ». Toutes les parcelles, qu'elles soient industrielles, logistiques, zones de services portuaires ou nos terminaux seront embranchées fer. Ce sont de gros investissements. Ça ne se fait pas en claquant des doigts. Chacun sait que le ferroviaire coûte cher. Que ce soit la zone de Feuillane Nord, que ce soit les zones de Distriport, que ce soit les zones de services portuaires, que ce soit les terminaux du Graveleau, que ce soit les industriels de la zone Piicto, tous les clients du port auront, d'une façon ou d'une autre, un accès au mode ferroviaire. C'est un engagement que prend le port dans son projet stratégique.

La deuxième chose que nous faisons, c'est que nous avons récupéré la gestion des voies ferrées portuaires, il y a maintenant une grosse dizaine d'années. Nous avons investi lourdement sur cette nouvelle responsabilité du port. Nous avons un taux de disponibilité, de niveau de service, qui s'est considérablement amélioré par rapport à la situation précédente. C'est ce que nous pouvons faire sur notre périmètre. On peut aussi avoir des incitations financières, des travaux avec nos clients chargeurs, pour travailler pour développer le transport ferroviaire.

En dehors du périmètre, il y a notre partenaire SNCF Réseau qui doit faire le même travail sur le réseau. Il y a des problèmes d'accès au réseau pour les clients. Il y a des problèmes de modèle économique du fret ferroviaire. Il y a des problèmes de fiscalité sur les terminaux. Il y a tout un sujet que les ministres du Transport connaissent bien. Il coûte extraordinairement cher dans un secteur qui est déjà extrêmement déficitaire. La stratégie nationale ferroviaire ne peut pas se contenter de se limiter à une stratégie portuaire.

Soyez confiants. Le port de Marseille est extrêmement impliqué, pour faire tout ce qui est en son pouvoir pour développer au maximum le transport ferroviaire. L'ambition d'un doublement, à échéance de 10 ou 15 ans, même si nous ne l'affichons pas dans notre projet stratégique... Il faut se fixer des objectifs très lointains en étant conscients que nous avons peu de chances d'aller aussi loin, mais fixons-nous l'objectif maximum. C'est comme ça que l'on ira le plus loin possible. Même si on atteint cet objectif maximum, il y aurait plus de camions sur les routes à échéance de 10 ou 15 ans. C'est vraiment ce qu'il faut retenir. Cette infrastructure est indispensable, car le statu quo n'est pas possible. Voir la situation empirer dans les 10 ans qui viennent l'est encore moins, de mon point de vue.

Après, nous pouvons discuter sur les tracés et les caractéristiques. Bien entendu, c'est l'objet de ce débat, qui doit enrichir le projet et faire en sorte que nous ayons cette vision multimodale la plus équilibrée possible.

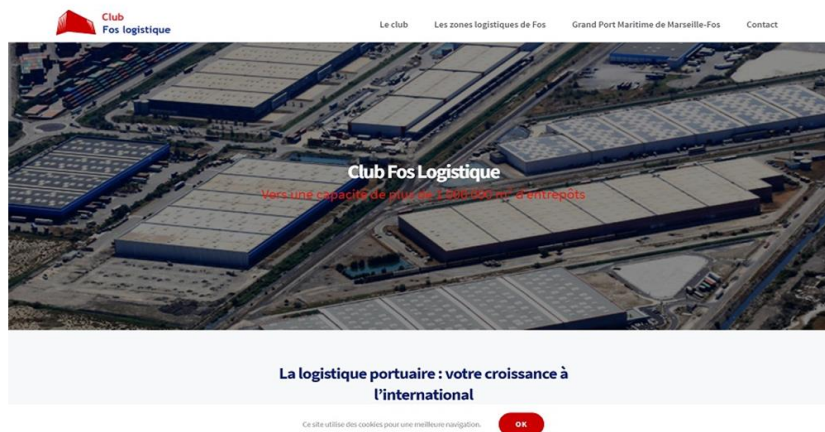
M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur Martel. On reviendra plus précisément sur les questions de report modal dans la deuxième table ronde. Madame Rosso en parlera aussi pour le port. Nous pouvons peut-être rester plus sur la question des marchés. Vous avez parlé de l'activité portuaire. Derrière, il y a l'activité de la logistique, qui est liée à l'activité portuaire. Monsieur Rogar, vous pouvez peut-être nous dire un mot sur son importance, car c'est aussi générateur de flux.

M. ROGAR, Président du club Fos Logistique



CPDP SALON - FOS

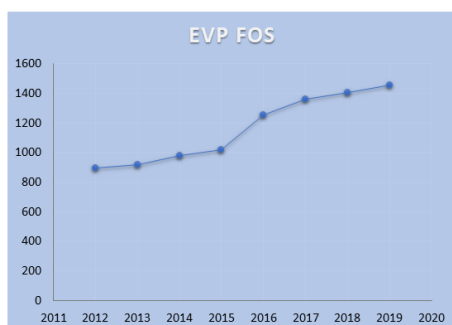


Bonjour. Le Club Fos Logistique, par rapport aux points de vue qui vous ont été donnés, qui sont des points de vue avec une vision assez globale et élevée, se situe dans un périmètre un peu plus modeste et prosaïque. Nous sommes des entreprises qui avons des entrepôts installés sur la zone en face du port, la zone de Distriport, en ce qui concerne nos activités, et la zone de la Feuillane pour une partie des membres du club.

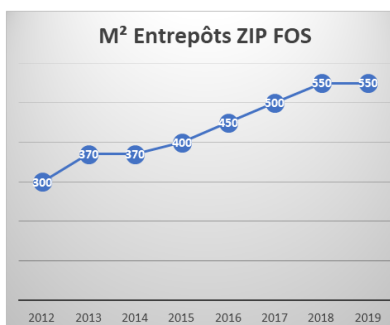


CPDP SALON - FOS

Trafic portuaire Containers EVP



Surfaces d'entrepôts



On peut voir (sur la diapositive ci-dessus) que par rapport aux flux du GPMM, en volume d'activité, il y a un parallèle entre augmentation des flux et augmentation de la surface d'entrepôts. Sur le graphe que nous présentons. Il y a le volume des containers traités par le GPMM sur une dizaine d'années, et l'évolution des surfaces d'entrepôts du port de Fos. Il est certain que l'offre de services attire la demande, que ce soit l'offre des containers qui transitent par le port, qui sont de plus en plus nombreux, ou l'offre par la prestation de services qui existe à côté du port, et qui peut inciter des chargeurs à choisir le port pour les prestations dont ils ont besoin localement.

Les activités logistiques que je représente ici, il faut les voir comme des points qui permettent de donner de la valeur aux produits. Quand il y a des containers qui passent au port, il y a de la création d'emplois. C'est 10 emplois pour 1 000 containers. Une partie de cette création d'emplois a lieu dans la logistique. Elle est locale. Ce sont des emplois qui permettent des débouchés aux habitants de la région sur laquelle est installé le port.

En tant qu'entrepreneurs et logisticiens, on sollicite souvent la commune et les gens dont on relève administrativement, pour développer l'embauche, la formation, le logement, la mobilité et la sécurité.

Nature des flux entrepôts logistiques	Multi-modalité	Valeur ajoutée ZIP
• Import – export containers complets • Réception de camions complets pour export • Réception de camions partiels pour consolidation • Réception de containers imports pour déconsolidation	• Oui • Oui • Non • Non	• Volumes / compétitivité (80%) • Manutention / préparation / conditionnement / export (8%) • Manutention / Conditionnement / préparation / distribution (12%)

Infrastructures adaptées = Fluidité des accès = Augmentation des volumes = Emplois directs et indirects

Nous en venons à l'axe routier, dont nous devons parler ce soir. Ce sont des choses importantes, non seulement pour les activités économiques, comme les camions, le transit, etc., mais également pour les gens qui travaillent ici. On draine une population locale, et principalement de la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône, mais nous avons des collaborateurs qui viennent d'Istres, qui peuvent venir de Salon, d'Arles dans une moindre mesure, et également de Martigues et de l'axe marseillais. Il est important que ces gens puissent se déplacer dans des conditions convenables et sûres.

Les activités que nous avons dans les entrepôts attirent les clients. Un exemple : il y a quelques années, il nous est arrivé de ramener des trafics qui partaient vers le Maghreb et l'Afrique, mais qui étaient implantés à Anvers. C'est vrai qu'Anvers est un port éloigné des destinations dont on parle. Il y a une déperdition de temps et d'énergie. Le port de Marseille étant compétitif, les lignes maritimes existantes, et les possibilités de valeur ajoutée à la marchandise existant aussi pour ces destinations, nous avons pu capter ces trafics en donnant aux produits concernés une valeur ajoutée. A savoir de l'étiquetage et du marquage en arabe. Les flux concernés sont ainsi passés par Fos.

Je pense que l'on peut avoir de l'ambition. Si on a de l'ambition, si on a une offre et si on a une compétence, on peut attirer des flux, dont on ne penserait pas *a priori* qu'ils peuvent venir chez nous.

« La nature des flux logistiques par rapport à la multimodalité que l'on peut générer » (*diapositive ci-dessus*)

Personnellement, je suis un adepte de l'offre et de la demande. Quand il y a une offre qui est pertinente et compétitive, je pense que la demande arrive. L'inverse est vrai aussi, évidemment. L'offre suscite la demande. Quand on construit un lotissement, on ne commence pas par les maisons. En général, on commence par les adductions d'eau, d'électricité et les routes. Ensuite, on construit les maisons. Il faut savoir susciter l'attrait pour que les gens aient confiance et qu'ils viennent s'installer.

En ce qui concerne les entrepôts logistiques, nous pouvons avoir des flux de conteneurs complets qui arrivent chez nous par voie maritime à l'import, ou de marchandises qui vont générer des containers complets à l'export. Dans les deux cas, la multimodalité est possible sur les containers complets, que ce soit fluviale ou ferroviaire.

Dans les entrepôts, il y a aussi des flux de groupage, du LCL. Ce sont des chargeurs disséminés dans la région PACA, sur l'hinterland, jusqu'au nord de la région lyonnaise et en Suisse, ainsi que sur l'ouest de la France. Ils ramènent, pour leurs destinations, des marchandises au port de Fos, pour qu'elles soient mises dans des containers et exportées. C'est ce qui est fait précisément dans nos entrepôts. De ce point de vue, le report modal est difficile. La volumétrie des marchandises transportées et leur spécificité font que ce sont quasiment exclusivement des camions qui font les approches. Ces camions se multiplient au fur et à mesure que l'activité augmente.

En ce qui concerne l'import, c'est pareil. Quand des transitaires, ou des chargeurs étrangers, choisissent le port de Fos et font transiter des containers complets dans nos entrepôts, c'est pour que les containers soient dépotés, que l'on sorte la marchandise, qu'on la reconditionne, qu'on la prépare et que l'on fasse certaines interventions dessus. C'est de la marchandise qui peut être sous douane.

Une fois que le destinataire se porte réclamateur de ces marchandises, il envoie généralement un transporteur la chercher. Si ce sont des quantités importantes, des camions complets. Mais il s'agit souvent de petites quantités de quelques palettes qui repartent par une foultitude de petits transporteurs. Dans ces cas-là, le report modal est plus difficile. La valeur ajoutée de la ZIP, c'est ce que nous avons présenté dans le pavé de droite du graphe.

Les volumes import-export de containers complets génèrent une attractivité, un maillage du territoire en compétence dans nos métiers et une plus grande compétitivité économique. Le travail que nous faisons dans des entrepôts ne joue pas sur la massification et le volume. Par contre, il génère de la valeur sur le produit et sur l'emploi direct local. Je pense que c'est un élément assez important.

Pour revenir à la question de l'offre et de la demande, on génère une fluidité des accès et des transports quand il y a des infrastructures adaptées. Cette fluidité génère une amélioration des coûts entraînant une meilleure attractivité du territoire et du port, donc une amélioration de la quantité de personnes employées, de l'emploi en général. C'est un cercle vertueux.

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire sur ces questions. Il est un fait certain. C'est que les liaisons routières sont capitales. Même si nous voulons aller tous vers de la multimodalité, l'augmentation des volumes amènera un jour ou l'autre, j'espère le plus tôt possible, vers 2 millions de containers. Nous l'avons vu sur les courbes précédemment. Mécaniquement, une partie de ces marchandises transitera par la route, même si la part du multimodal évolue positivement, d'où l'importance de cette liaison Salon — Fos.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur Rogar. Il est tout à fait important de rentrer dans l'aspect concret de ces activités, pour pouvoir réfléchir sur des questions de report modal qui sont beaucoup venues dans le débat, mais qui souvent sont posées de manière un peu générale, sans regarder précisément quelles sont les activités. C'est le même phénomène lorsqu'on parle de relocalisation, délocalisation ou télétravail. Il faut regarder précisément quelles sont les activités qui peuvent être concernées et rentrer dans ce regard concret. Monsieur Sarremejeanne vous pouvez peut-être nous dire un mot, au nom de l'Union maritime et fluviale, sur les métiers de la place portuaire.

M. Jean-Claude SARREMEJEANNE, Président de l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos

Bonsoir à tous. Une brève présentation de l'Union maritime et fluviale. Cette Union représente 450 entreprises, 24 000 emplois directs. C'est finalement le trait d'union entre les chargeurs et les armateurs, d'une certaine façon. C'est le tissu économique qui vient se rajouter au grand port maritime. Je parle plutôt de place maritime. Je tiens à cela. C'est une forme de cohésion qui est extrêmement intéressante. Je ne vais pas reprendre tout ce qui a été dit.

On peut noter que les prévisions et la pérennité sont des sujets de fond. Donc, je vais les aborder. Sans reprendre ce qu'a dit Hervé Martel, la croissance a été extrêmement importante depuis 2008. On ne peut pas imaginer avoir cette croissance de manière permanente, mais le gisement existe. Il est lié à notre hinterland. Très clairement, on n'est pas un port de transbordement. On est un port domestique, un port de marché. Le marché du port de Marseille s'étend très loin, bien plus loin que ce que l'on peut s'imaginer. Aujourd'hui, les liaisons ferroviaires entre Duisbourg, qui est la fin de la route de la soie, et le port de Marseille sont essentielles. Comment imaginer que l'on puisse faire encore des ruptures de charge entre Duisbourg, Anvers, pour aller en Algérie ? Nous avons d'autres sujets sur ces liaisons ferroviaires. On partage l'idée que le ferroviaire, comme le fluvial, le report modal ne peut être contesté par personne. C'est une évidence pour tout le monde.

Les effets mécaniques qui ont été évoqués par mes prédécesseurs sont clairement démontrés. Je voudrais rajouter qu'il ne faut pas opposer les différents modes. Cela ne sert à rien, en fait. Je pense qu'on a largement démontré l'utilité de cette liaison. On a largement démontré l'utilité du ferroviaire et du fluvial. On sait que l'on a une capacité à augmenter notre part de marché. Cette part de marché génère des emplois. L'intérêt est évident pour tout le monde. C'est la manière de faire qui est importante. Comment sortir par le haut ?

C'est en cela que je voudrais vous alerter. J'ai participé à deux ou trois débats. Finalement, j'ai constaté qu'on le faisait de manière un peu passionnelle, presque méditerranéenne, ce qui est normal. En fin de compte, tout le monde est d'accord. C'est très clair que le ferroviaire est nécessaire. C'est très clair que l'on a un port vivant. C'est très clair que l'on a la chance d'avoir un fleuve. C'est très clair qu'il faut que l'on aménage tout cela dans une temporalité d'une dizaine d'années. Est-ce une dizaine d'années, 8 ans ou 12 ans ? Je n'en sais rien, comme tout le monde. En revanche, on voit

que notre activité et notre capacité à faire existent. Pourquoi s'en priver ? Pourquoi ne pas se mettre à disposition de cette richesse que nous avons entre nos mains ? Comment ne pas penser à tous ces gens qui sont sur la route tous les jours ? Comment ne pas dire aujourd'hui que nous, employeurs, on rencontre des difficultés à embaucher dans la région, parce que les gens ont peur de venir, ou parce que c'est trop coûteux ?

Il y a une réalité industrielle, routière, mais aussi une réalité humaine que je ne veux pas ignorer, et que l'on ne peut pas ignorer. Venir à Port-Saint-Louis-du-Rhône est dangereux. Je voudrais que ce soit vraiment ancré dans les têtes. Tous les jours, il y a des gens qui sont en danger. Je crois qu'il faut faire quelque chose. Merci.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur SARREMEJEANNE. Avec votre propos, on rentre dans la deuxième question, qui a aussi été abordée par Monsieur Martel et par Monsieur Rogar : comment on s'organise pour faire à la fois la liaison routière, mais aussi donner une réalité à la nécessité de faire plus de ferroviaires ? C'est cette question que j'ai posée tout à l'heure dans le diaporama. Est-ce qu'il peut y avoir une autorité organisatrice des transports ? Je ne sais pas si c'est le bon terme, si c'est la bonne réalité institutionnelle qu'il faut mettre en place. Quelle coopération est nécessaire entre les différents acteurs pour y arriver ? C'est-à-dire pour sortir de l'incantation. Si je montrais tout à l'heure les prévisions faites en 2004, c'est que tout le monde était d'accord pour faire plus de ferroviaires. De fait, la part ferroviaire n'a pas augmenté. Elle a même plutôt décliné, pas sur les mêmes niveaux de trafic. Puis, elle a remonté un peu. Cela pose bien un problème. Si on veut réaliser ces prévisions, comment s'organise-t-on pour que ça ne reste pas simplement du discours ? Il a été reproché à ce débat de n'être que du discours. Il faut que cela devienne une réalité.

Les deux derniers intervenants de cette table ronde pourront aussi se positionner sur cette question. Je passe d'abord la parole à Monsieur Pichoud, pour Fret SNCF, qui a été interpellé par plusieurs des autres interlocuteurs.

M. PICHOU, Responsable Stratégie Marchés, Fret SNCF – direction commerciale et marketing

Merci. D'une part, je voudrais dire que je partage ce qui a été dit sur la situation logistique, les enjeux de logistique sur ce territoire, sur la dynamique également du développement de la multimodalité. La consolidation des flux bénéficie à la multimodalité. C'est vraiment un point extrêmement important.

On oublie quand même d'où on vient. Sur ce port, il y a une part de marché du ferroviaire, je parle du ferroviaire car c'est l'objet de mon intervention, qui s'est bien développé. Je vais simplement éclairer ces échanges en insistant sur le moment que l'on vit, sur le fret ferroviaire actuellement.

FRET FERROVIAIRE : CONTEXTE DU PLAN DE RELANCE

EN COURS DE DÉFINITION, MOBILISATION DU SECTEUR



- Réunit pour la 1ère fois tous les acteurs du fret ferroviaire.
- Promeut les mesures indispensables à son développement



- Augmenter de 9 à 18% la part du rail
- Rattraper l'Europe qui a un objectif de X 2 à 30%.
- X 3 sur le transport combiné rail-route
- Conforter le wagon isolé

Vous avez un plan de relance du fret ferroviaire qui est en cours de définition au niveau de l'État. Vous avez une coalition d'acteurs du ferroviaire qui s'intitule 4F. Ce n'est pas une association. C'est vraiment quelque chose d'assez agile qui réunit, pour la première fois, un ensemble extrêmement vaste et divers d'acteurs du fret ferroviaire.

Vous avez :

- Des entreprises ferroviaires ;
- Des opérateurs du transport combiné ;
- Des gestionnaires d'infrastructures ;
- Des acteurs du monde du wagon.

L'ensemble de ces acteurs a porté, auprès du pouvoir public, une ambition qui est celle d'un doublement du fret ferroviaire. Pour la première fois, tous les acteurs du fret ferroviaire sont réunis pour promouvoir des mesures indispensables au fret ferroviaire, pour répondre aux enjeux du climat et de la relance économique que chacun a en tête. Aujourd'hui, on est à 9 % en part de marché du fret ferroviaire en France. Sur le conteneur, nous sommes à 15 %. Il faut rappeler que nous sommes bien plus hauts. La part du rail est passée de 9 à 18. On est dans une ambition qui est européenne. Il y a eu des initiatives européennes portées pour multiplier par deux la part du fret ferroviaire. Il y a un objectif à 10 ans. Est-ce que ce sera +2 ou -2 ans en nombre d'années ? En tout cas, il faut bien se fixer une cible. Les acteurs portent une ambition qui est extrêmement forte sur le transport combiné d'une part, mais aussi sur les autres services. Le fret ferroviaire, ce n'est pas que du combiné. Le combiné, ce n'est pas que du maritime. L'ensemble des services est adressé par la coalition 4F.

SNCF, UN GROUPE OFFRANT UNE GAMME COMPLÈTE DE SOLUTIONS DE MOBILITÉ



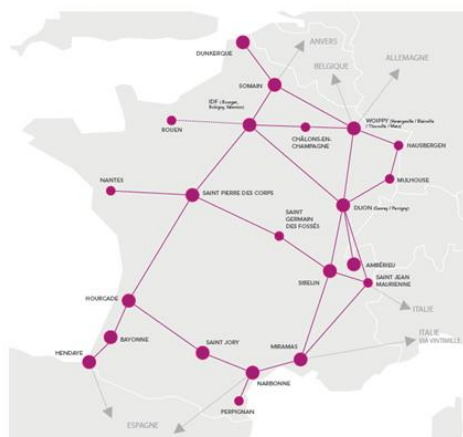
Pour éclairer ce point, je m'exprime en tant qu'utilisateur d'une infrastructure. Nous sommes une entreprise ferroviaire, parmi un ensemble d'entreprises ferroviaires actives sur le réseau. Nous sommes une dizaine. Toute l'offre ferroviaire est installée ici. Dans ce territoire, au niveau portuaire, l'ensemble des entreprises ferroviaires est actif. C'est très important. Pareil pour les opérateurs de transport combiné. On a une réelle diversité d'offres sur ce territoire, et en particulier sur ce territoire portuaire.

Pour nous situer, Fret SNCF est une entreprise ferroviaire, filiale du Groupe SNCF, dont le métier est de vendre des services ferroviaires à un marché qui est un marché de chargeurs, à un marché d'opérateurs de transport combiné, à l'ensemble des marchés demandeurs de logistique.

Pour éclairer simplement la diversité des services, car c'est aussi un sujet important, le fret ferroviaire a des opérateurs de transport combiné. Certains sont nos clients. Parfois, certains ont intégré la prestation ferroviaire. Ce monde a considérablement évolué, a considérablement mûri dans les dernières années. C'est un monde extrêmement agile. C'est un monde qui n'est pas facile. Les acteurs du fret ferroviaire ne sont pas dans des postures faciles, avec notamment la crise que nous connaissons, qui a un impact sur les volumes. C'est bien pour préciser que le fret ferroviaire est un ensemble de services.

FRET FERROVIAIRE : DES SERVICES DIFFÉRENCIÉS

UNE DIVERSITÉ DE FORMATS, D'OFFRES... EXEMPLE FRET SNCF



Axes organisés en tapis roulants industriels. Les trains embarquent indifféremment les wagons de tous clients (wagons chargés ou vides, toutes marchandises, tous formats). Le remplissage est assuré de façon dynamique pour s'adapter aux variations de commande.



Dans le développement, il faut penser à tous les services. J'ai indiqué ici trois types de formats du fret ferroviaire. Vous avez les trains entiers. Vous avez des offres en wagons isolés. Vous avez des offres en coupons. C'est ce que l'on fait, et ce que d'autres acteurs du ferroviaire font. On a une spécificité qui est d'être très présent sur le wagon isolé. Globalement, ces questions de format sont partagées par un ensemble de nos confrères.

PLACE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

QUELLES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR LA MULTIMODALITÉ ?

- Considérer ce contexte de MOBILISATION des acteurs du secteur et de l'État.
- Sur l'infra : CHAQUE mode terrestre doit bénéficier des infrastructures lui permettant d'exprimer ses atouts.
- Sur le FERROVIAIRE : emprises des terminaux, réseau ferré portuaire, ITE des industriels, plateformes de transport combiné du « rebond logistique », grands équipements comme le triage de Miramas.
- TOUS LES SEGMENTS de l'offre doivent bénéficier des infrastructures utiles.



Si on doit parler d'orientation, je crois qu'il faut simplement considérer ce contexte de mobilisation des acteurs du secteur ferroviaire, et considérer qu'il y a une réelle opportunité de développer les modes massifs, et notamment le fret ferroviaire, sachant que beaucoup de choses ont déjà été faites. On est sur un territoire qui a démontré sa capacité à développer. On va avoir de nouveaux moyens pour développer le fret ferroviaire. La démarche 4F a un accueil positif de la part de l'État, qui a annoncé une enveloppe à hauteur d'un milliard d'euros pour améliorer les infrastructures ferroviaires. C'est important pour la route, pour le fret ferroviaire et pour le fleuve. L'infrastructure et sa qualité déterminent directement la qualité du service. Il y a d'autres conditionnants, mais l'infrastructure est importante. Tous les modes terrestres ont cette logique.

Sur l'infrastructure, chaque mode terrestre, en matière d'orientation, doit bénéficier des infrastructures qui lui permettent d'exprimer tous ses atouts. C'est le ferroviaire, évidemment. Je suis là pour parler du ferroviaire. Il est évident que c'est pareil pour les autres modes de transport. Je rejoins les analyses. Une place qui offrira les meilleures conditions de développement à l'ensemble des modes terrestres, c'est une place qui fixera des chargeurs, des logisticiens et qui donnera une chance de développement à l'ensemble des modes.

Sur le ferroviaire, c'est toute la gamme des infrastructures et des installations qui est importante. Ce sont les entreprises sur les terminaux. Là aussi, le port a déjà agi et prévoit des investissements, notamment sur les terminaux à containers, pour faciliter les opérations ferroviaires. C'est le réseau ferré portuaire. Ce sont les installations terminales embranchées des grands industriels. Ce sont les sujets auxquels il faut penser. Ce sont les plates-formes de transport combiné. C'est ce que l'on appelle « le rebond logistique ». C'est toute la zone de Grans-Miramas, où il y a des projets, et c'est d'ailleurs le protocole Etat-Région qui les priorise, d'investissement et de développement de la capacité. Ce sont les grands équipements comme le triage de Miramas, qui sont aussi structurants dans l'offre ferroviaire, notamment dans le secteur du wagon isolé, mais pas seulement. C'est aussi un lieu de relais. C'est une installation qui est évidemment essentielle pour le territoire.

Je crois que l'on parle beaucoup de transport combiné, et c'est une évidence. On a un sujet de conteneurs, au port, qui est tout à fait naturel. Ce qui est important en termes d'orientation, c'est que l'ensemble des modes puisse bénéficier des bonnes infrastructures pour leur diversité de services. Il y a du wagon isolé. Il y a des offres en coupon. Il y a des offres en train entier. Il y a des offres en conteneurs et en transport combiné. Il est important que toute cette gamme de services, parce que les chargeurs les attendent, parce que les logisticiens les attendent, soit appuyée par des infrastructures efficaces.

PLACE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

QUELLES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR LA MULTIMODALITÉ ?

- Des aménagements multimodaux **AMBITIEUX** pour tous les modes dans leur diversité de services. Des articulations d'infrastructures pour la multimodalité.
- Encourager des entrepôts **RACCORDÉS** à au moins un mode massif, fer ou fleuve.
- Anticiper pour mieux gérer
- Favoriser les lancements de **NOUVEAUX SERVICES**. Une orientation doit consister à **APPELER DES FLUX** vers les solutions multimodales, donc à installer des filières dans des emprises permettant la multimodalité.



Quelles orientations stratégiques pour une multimodalité pérenne ? J'ai parlé de la diversité des services. C'est bien sûr l'articulation entre les infrastructures, pour permettre des dessertes rendues efficaces dans de grandes zones logistiques au tiers ferroviaire, mais il faut que les accès également soient facilités. Il faut encourager le raccordement ferroviaire des entrepôts. C'est également un point important. Il y a des annonces, d'entrepôts embranchés, d'installations dans ce territoire de la part d'acteurs, qui sont des routiers et des logisticiens.

On n'oppose pas les modes, car on voit un intérêt finalement pour le ferroviaire, y compris d'acteurs dont le métier d'origine est de faire du transport routier. Dans la gamme d'offres que vous avez dans le fret ferroviaire, il y a évidemment des clients qui sont des clients transporteurs routiers. Il y a bien sûr une question d'anticipation. Tout cela ne se fait pas en un clin d'œil, en un claquement de doigts. Il y a des questions de phasage d'investissement. En tant qu'acteur ferroviaire, si j'ai un message important à faire passer, c'est que l'on est un secteur en difficulté, mais on est un secteur confiant dans la capacité de développement de la part de marché sur ce territoire. Je parle bien de la part de marché. On peut effectivement développer. Le plan de relance va s'y prêter et va favoriser également ces développements.

En matière d'orientations, il y a le sujet des infrastructures. J'en ai beaucoup parlé. Ce n'est certainement pas le seul. L'infra demande des conditions nécessaires qui ne sont pas forcément suffisantes. Comment peut-on appeler de nouveaux flux, les bons flux sur les modes massifs, fluviaux ou ferroviaires ? Il y a eu une présentation des besoins logistiques. Sur les charges partielles en particulier, on voit que le fret ferroviaire n'a pas forcément sa place, ou fluvial, dans les modes massifs de façon générale. Par contre, il y a des filières que l'on doit pouvoir attirer et fixer sur les entreprises multimodales. En matière d'orientation, c'est important de l'avoir en tête. Je pense par exemple à des

filiales du recyclage. Derrière, c'est l'industrie. Derrière, c'est de la logistique. Orienter des implantations de ce type d'industries vers des emprises permettant la multimodalité me semble un point important en matière d'orientation.

Ensuite, quelles coopérations engager entre les acteurs pour pérenniser les activités ? Moi, je raisonne vraiment en termes de multimodalité. Sur ce territoire, il existe déjà beaucoup de coopération, à tous les niveaux. Quand on prend par exemple le port de Marseille, je trouve extrêmement intéressantes les instances de concertation ferroviaire qui sont mises en place. C'est une instance très opérationnelle, qui permet de régler des difficultés sur certains terminaux. Cela permet, du coup, de rendre plus efficace le mode ferroviaire, de le rendre plus productif et plus fiable. Cette instance existe. Il y a toutes les coopérations et les échanges qui se sont conduits dans le cadre des ateliers régionaux de la logistique. Ils ont été aussi des instances d'échanges qui sont intéressantes. Cela permet de partager une vision au niveau d'acteurs qui sont des acteurs industriels, qui sont des acteurs du transport ferroviaire et qui sont des acteurs institutionnels également. Je pense au schéma directeur de l'agglomération en matière de logistique, à ce qui se passe également dans le cadre de la délégation interministérielle à l'axe Méditerranée — Rhône — Saône. Il y a énormément d'échanges. Nous sommes dans un territoire qui coopère.

PLACE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

QUELLE FORME DE COOPÉRATION ENTRE LES ACTEURS POUR UNE MEILLEURE MULTIMODALITÉ ?

- Des coopérations ou instances existent entre les acteurs dans ce territoire.
- Des EF ou OTC développent des offres et coopèrent quand c'est leur intérêt, pour développer des trafics ferroviaires.
- Études, planification... il y a déjà des coopérations.
- Exemples aussi de coopérations de projet pour du report modal chargeurs + logisticiens.
- Des modèles nouveaux peuvent être envisagés, sur base d'attendus et d'un objet précis et partagé.



Je n'oublie pas toutes les coopérations qui se fixent entre les entreprises ferroviaires et les opérateurs de transport combiné. Le développement d'offres se fait aussi par coopération. Je dirais que nous sommes dans des coopérations internes au mode ferroviaire. La coopération dans le fret ferroviaire a évidemment de la concurrence, mais il y a aussi de la coopération, dès qu'elle permet de faire quelque chose de plus intelligent collectivement. Que ce soit en étude ou en planification, des coopérations existent déjà.

On retrouve aussi dans ce territoire des coopérations autour de projets très concrets. Moi, chargeur, je veux faire du multimodal. Je m'entoure de logisticiens d'entreprises ferroviaires, pour trouver la solution en mode projet. À toutes les échelles, vous avez déjà des coopérations qui témoignent d'un appétit pour la multimodalité. Donc, c'est un territoire qui est assez remarquable, de ce point de vue.

Est-ce que de nouveaux modèles peuvent être envisagés ? On parle de l'autorité organisatrice de transport. Le libellé plus précis de la question, c'est : faut-il de l'autorité pour développer des solutions opérationnelles, ou développer des trafics ? Il y a sans doute des modèles nouveaux de coopération à envisager. Il faut simplement être attentif à fixer un cahier des charges, à fixer un objet qui soit précis, et qui ne soit pas redondant avec d'autres formes de coopération. Il doit prendre en compte également le fait que nous sommes dans un secteur qui est un secteur concurrentiel. Donc, des principes d'équité en matière de gouvernance de ces coopérations.

Voilà en quelques mots beaucoup de coopérations, déjà. Pourquoi ne pas en ouvrir d'autres ? C'est surtout un message. Ce territoire a un gros appétit pour le fret ferroviaire. Il a témoigné de sa capacité à le développer. On est confiant pour que cela continue.

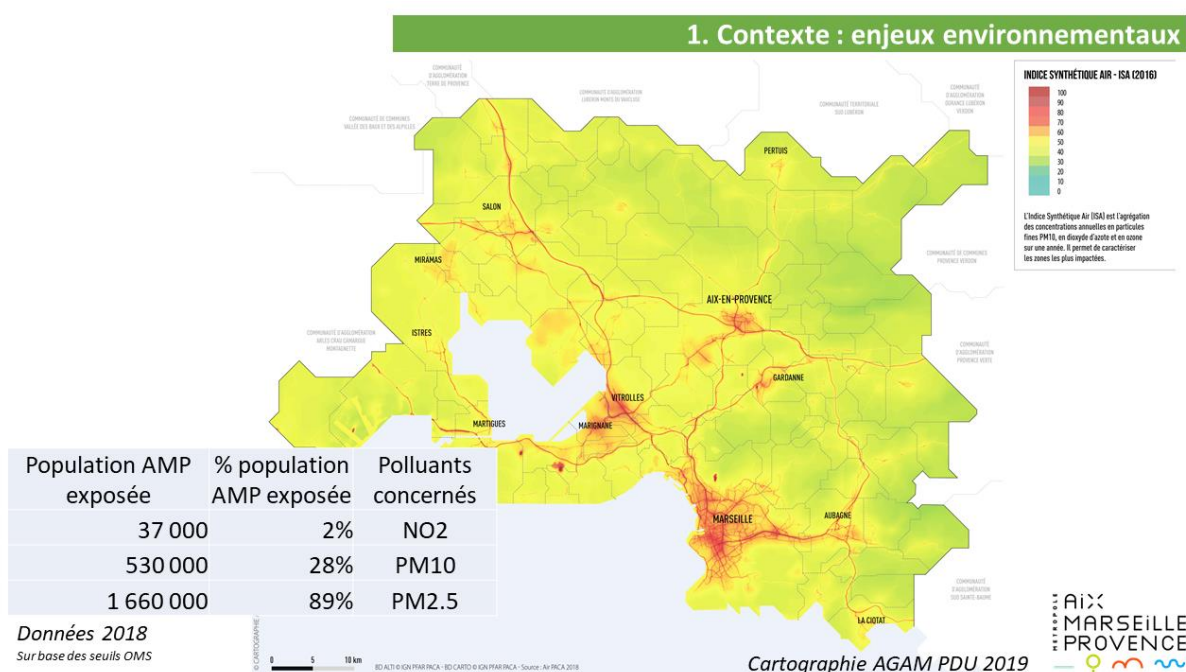
M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur Pichoud. Pour terminer ce tour de table, je vais passer la parole à Monsieur Tondut, pour la métropole. C'est un nouvel acteur du fret. Je pense que son éclairage va être important, pour examiner ces questions de coopération entre les acteurs.

M. Yannick TONDUT, Directeur général adjoint Mobilité de la métropole Aix-Marseille

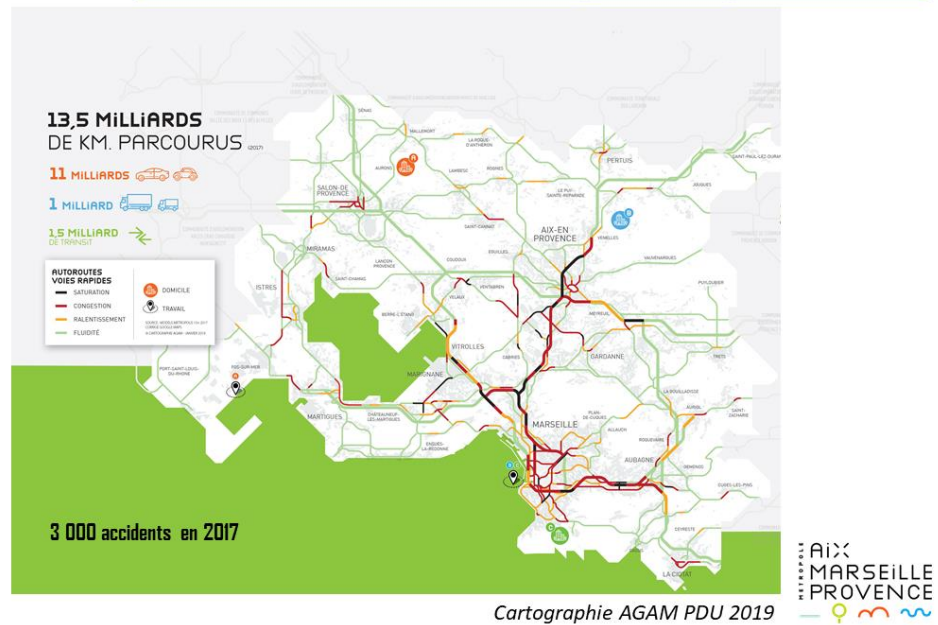
Merci, Monsieur le Président. Je vais plutôt me concentrer sur la troisième de vos questions, plus spécifiquement sur la question de la circulation des marchandises sur la courte distance. C'est celle sur laquelle nous sommes compétents, même si cela a aussi des implications sur le transit à plus longue distance, dont a déjà été largement question.

Un point important, puisque je représente une collectivité publique locale, est d'indiquer que la prise en considération de ces sujets par les collectivités locales est assez récente. Pendant longtemps, la question des marchandises a été un peu l'impensé des politiques de mobilité. Depuis de longues années, autant les collectivités publiques s'occupent du transport des personnes, autant elles ont assisté, avec assez peu d'intervention, au développement de celui des marchandises, si ce n'est par de la régulation de la circulation ou du stationnement... Finalement, c'est le marché qui a été la force principale directrice en matière de marchandises. La prise de conscience de l'importance du trafic des marchandises dans les zones urbaines est assez récente. Lorsque j'ai commencé ma carrière, à la fin des années 90, c'était un sujet émergent. Il y avait quelques universitaires qui s'en occupaient, mais ce n'était pas un sujet dont les collectivités publiques se sentaient responsables. Petit à petit, le sujet a émergé. Certaines grandes collectivités, notamment la ville de Paris, ont commencé à en faire un sujet de politique publique. Les textes de loi, en particulier, ont commencé à nous légitimer à intervenir sur ce sujet. C'est assez récent dans l'histoire.



Pourquoi avons-nous été amenés à nous en saisir ? Parce que notre préoccupation croissante, depuis maintenant de nombreuses années, c'est de lutter contre la pollution, à l'échelle locale, et contre le changement climatique, au-delà de notre territoire. Pour rappel, voici la carte des concentrations des principaux polluants sur le périmètre de la métropole Aix-Marseille Provence : les villes centres sont les plus concernées, à cause du trafic automobile principalement, mais aussi du trafic de camions ou de véhicules utilitaires... Ce n'est pas du tout négligeable dans nos centres-villes. Il y a aussi certaines zones, le long des autoroutes et dans l'est de l'étang de Berre, où il y a de forts croisements de flux et des concentrations très importantes. C'est un sujet majeur. Je ne vais pas revenir sur les condamnations dont la France est l'objet dans ce domaine, et qui nous obligent à agir.

1. Contexte : enjeux de congestion urbaine

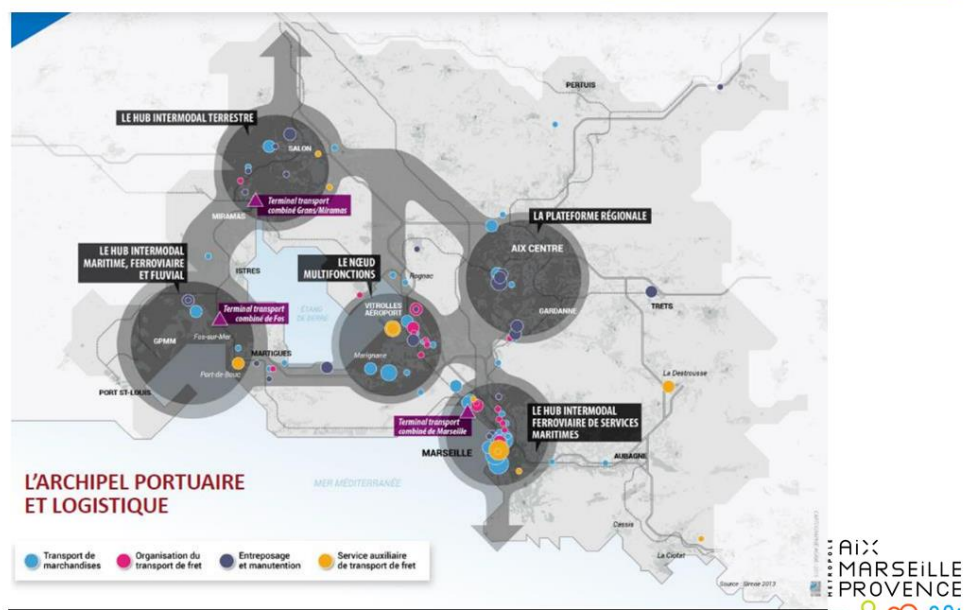


Un des facteurs principaux de cette pollution, c'est la congestion, la circulation congestionnée, qui caractérise malheureusement beaucoup d'axes dans les zones urbaines. La nôtre n'échappe pas à cette règle. Un de nos objectifs, c'est de limiter cette congestion. Ce sont des choses que vous connaissez parfaitement.

Dans le périmètre métropolitain, le trafic de poids lourds ou de véhicules utilitaires représente une grosse dizaine de pourcents du trafic total. C'est tout à fait significatif. Évidemment, la contribution de ces trafics à la pollution, à la congestion, à l'accidentologie et au bruit est importante et supérieure à la part que ce trafic représente.

C'est la raison pour laquelle les pouvoirs publics ont décidé de s'en saisir ici, comme ailleurs. Encore une fois, c'est un peu nouveau. Le fait que ce soit nouveau fait aussi que nous connaissons assez mal les phénomènes. Une partie importante de notre action est d'essayer d'observer, de documenter et de comprendre les phénomènes de mobilité des marchandises à l'intérieur de notre territoire.

1. Contexte : Les hubs logistiques dans la métropole



Pour ce faire, on a fait réaliser des études, notamment par nos agences d'urbanisme, qui essayent de décrire le fonctionnement logistique du territoire. Vous avez ici une carte qui décrit sommairement les principales polarités logistiques à l'échelle métropolitaine, avec le port de Fos- Port-Saint-Louis-du-Rhône, qui est la plate-forme portuaire majeure, ainsi que celle de Marseille. C'est par ailleurs une centralité urbaine de premier plan, avec des flux qui sont propres. Il y a le territoire à l'est de l'étang de Berre, où beaucoup de flux se concentrent, avec une très importante activité logistique. Il y a une activité moins importante, mais tout à fait significative néanmoins sur le pays d'Aix. Et puis, il y a la grande plate-forme terrestre très liée au fonctionnement du port sur le secteur de Miramas. Il faudrait ajouter Saint-Martin-de-Crau, qui n'est pas loin, mais qui est en dehors du périmètre métropolitain, ce qui n'empêche pas que nous nous y intéressons de très près. Voilà l'armature logistique de notre territoire grossièrement décrite.

Évidemment, et c'est une des difficultés, il y a aussi beaucoup d'implantations secondaires, en dehors de ces polarités principales. Ainsi s'explique que, les flux n'étant pas tous massifiés ou massifiables, le camion règne, et occupe une bonne partie du partage modal.

1. Contexte : un poids important de la logistique sur le territoire

176 millions de tonnes de marchandises transportées chaque année

97 100 emplois directs et indirects induits par le secteur de la logistique

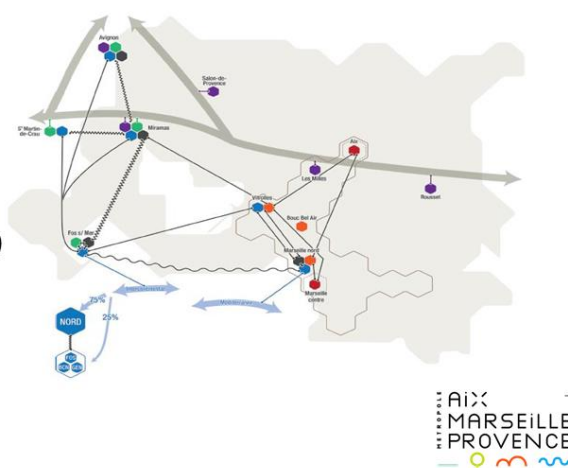
41 500 emplois liés au port

80 millions de tonnes via le GPMM

1.4 millions de conteneurs (objectif : 3 millions en 2030)

53 000 tonnes via l'aéroport de Marseille Provence

L'ARMATURE LOGISTIQUE ET PORTUAIRE

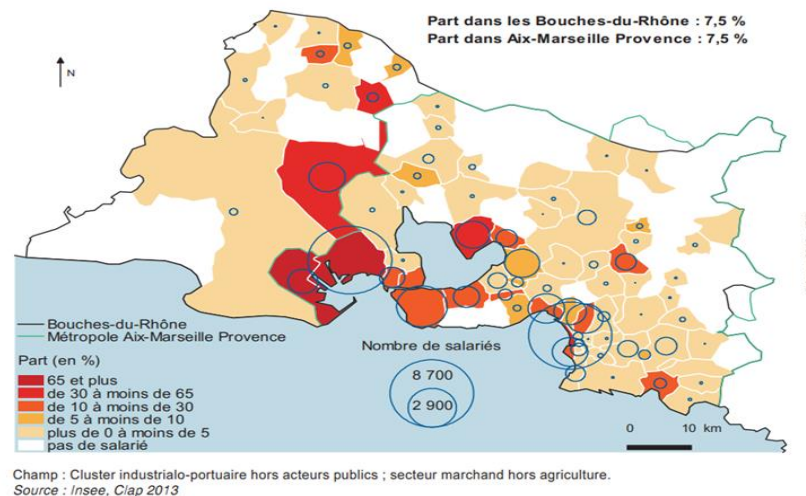


Données INSEE Etude Jonction 2018

Cette armature, nous pouvons la décrire aussi par le schéma que vous avez sous les yeux. Il décrit les flux entre ces principales polarités. Cela donne également quelques chiffres clés sur l'importance de la logistique sur notre territoire. C'est une activité très importante, pas seulement à travers le port, mais également à travers la logistique terrestre. Notre territoire est relativement important à l'échelle nationale dans le domaine de la logistique, en raison notamment de sa position sur un certain nombre d'axes majeurs, notamment l'axe méditerranéen Espagne — Italie. À ce titre, la filière logistique est un très gros enjeu économique et un gros enjeu d'emploi pour notre territoire. C'est une des raisons pour s'y intéresser. On ne s'y intéresse pas que négativement à travers l'impact que cela peut avoir sur la vie des habitants ou la mobilité dans le territoire. On s'y intéresse aussi parce que c'est une filière à enjeux importants pour notre territoire.

1. Contexte : emplois du cluster industrialo portuaire

Emplois salariés au lieu de travail du cluster industrialo-portuaire et part dans l'emploi salarié total au lieu de travail (en %) par commune des Bouches-du-Rhône en 2013



Vous avez une carte, qu'il m'a paru important de projeter, puisque nous venons de parler des emplois. C'est la localisation des emplois liés à la logistique portuaire sur la métropole. On voit ici le rayonnement du port de Fos – Port-Saint-Louis-du-Rhône sur les territoires voisins, et notamment sur cet axe Nord — Sud, qui nous vaut aujourd'hui de nous retrouver ici. De façon peu surprenante, on voit apparaître les principaux couloirs de déplacements dans le territoire à partir de ce pôle portuaire.

2. Orientations stratégiques : élaboration de documents majeurs

❑ L'élaboration de documents stratégiques et de planification majeurs:

- Schéma de Cohérence Territorial
- Plan Climat Air Energie Métropolitain
- Plan de Déplacements Urbains
- Plan locaux d'Urbanisme Intercommunaux
- Etude Zones à Faibles Emissions Mobilité
- ...

❑ La nécessaire définition d'une stratégie en matière de logistique :

- Schéma Directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville (approche mobilité et développement économique en cours de réalisation)



Comment est-ce qu'une métropole intervient dans ce domaine relativement nouveau ? Elle le fait à travers ses compétences. La Métropole est d'abord le principal aménageur du territoire, à travers un document qui est le plus élevé dans la hiérarchie des documents d'urbanismes locaux, le Schéma de cohérence territoriale (SCOT). Il nous donne la possibilité d'organiser l'espace et de définir la vocation des espaces à l'intérieur de la métropole, notamment de spécialiser ou de prévoir des espaces pour accueillir les fonctions logistiques.

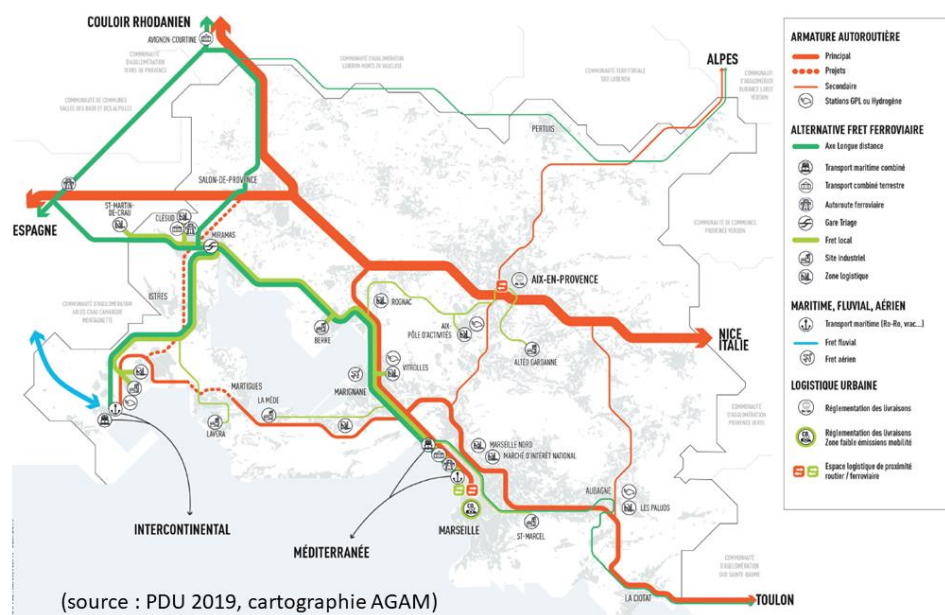
Nous avons également une responsabilité en matière de lutte contre le changement climatique et contre la pollution, à travers un document sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine, le Plan climat air énergie métropolitain (PCAEM).

Nous avons aussi un Plan de déplacements urbains (PDU). Cela tombe fort bien, puisque l'enquête publique démarre dans moins d'un mois. Il y a une coïncidence heureuse avec ce débat. C'est le document par lequel la métropole organise la mobilité sur son territoire. En vertu des évolutions législatives intervenues au fil des années (1990 et 2000), ce document prend en compte, de façon tout à fait désormais explicite, la problématique du transport des marchandises.

Ensuite, nous avons les Plans locaux d'urbanisme (PLUI). Ils sont désormais intercommunaux. Ils précisent l'usage des sols, ce qui a une importance très grande pour le débat de ce soir. Nous sommes également chargés, et la loi nous en fait obligation, de créer des zones à faibles émissions de mobilité dans toutes les communes concernées par des phénomènes récurrents de pollution. En pratique, c'est la métropole qui mène les études. Je pourrai rentrer dans les détails, si vous avez des questions.

Nous avons plusieurs outils pour ce faire. Au-delà de ces outils réglementaires, il est important de nous donner une visibilité, une stratégie, dans le domaine logistique. Encore une fois, nous partons, en quelque sorte, de zéro. Donc nous avons décidé d'élaborer un schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville. Il est en cours et porte plutôt sur la logistique à grande échelle. La question très lourde et également très importante pour nous, c'est la façon dont les marchandises sont acheminées dans les villes. Même si nous avons un grand port à vocation nationale, il ne faut pas oublier qu'une bonne partie de ce qui y arrive est consommée ou acheminée localement. Or les derniers kilomètres qui sont effectués dans les zones denses, sont tout à fait cruciaux en matière de congestion et de pollution par les particules. Voilà en gros ce dont nous nous occupons.

2. Orientations stratégiques : le schéma de la logistique multimodale : PDU



Voici un extrait du projet du Plan de déplacements urbains, qui sera prochainement soumis à l'enquête publique. A travers ce schéma, nous nous efforçons, nous nous donnons comme mission, d'organiser les infrastructures pour accueillir notamment les flux logistiques.

Vous voyez apparaître la liaison routière Fos - Salon, puisqu'elle existe dans les documents depuis fort longtemps. Elle est reprise dans ce projet de Plan de déplacements urbains comme un élément clé de l'organisation logistique du territoire. Vous voyez apparaître les principales autoroutes. Vous voyez aussi apparaître les alternatives que nous souhaitons proposer en matière ferroviaire. Il y a une insistance forte sur le report modal.

Plus largement, les trois domaines d'action possibles pour une collectivité dans ce domaine, pour améliorer l'impact de la logistique sur le territoire, c'est d'abord de proposer des infrastructures adaptées à ces flux. C'est notamment le cas de ce projet de liaison routière Fos - Salon. On a décrit amplement les inconvénients de l'infrastructure actuelle. Un des enjeux, c'est d'adapter cette infrastructure aux besoins d'aujourd'hui et de demain. C'est aussi d'organiser les possibilités de report modal et d'intermodalité. Cette carte fait apparaître, en particulier, les zones privilégiées pour les

ruptures de charges ou pour les transferts modaux. C'est très important, notamment pour le transport combiné.

La Métropole entend aussi organiser la transition énergétique des modes de transport, y compris du camion. On n'en a pas beaucoup parlé. Cela a été bien démontré, notamment par le Directeur général du port : il y a beaucoup de camions, et il y en aura certainement, très probablement, au moins autant et certainement davantage dans les prochaines années, et mieux vaut qu'ils soient moins polluants qu'aujourd'hui.

Faire du report modal, c'est notre principal objectif, je vais terminer mon propos par cela. Cependant il faut aussi que les camions qui circulent sur nos routes soient des camions plus propres. Pour ce faire, il faut des infrastructures d'avitaillement. Aujourd'hui, la filière électrique n'est pas encore véritablement au stade industriel pour les poids lourds. Il y a des démonstrateurs prometteurs. Malgré tout, cela fait quand même de très grosses batteries pour pouvoir faire rouler des camions sur de longues distances. Pour y remédier, il est envisagé des projets d'autoroutes avec des caténaires. Cela reste encore de l'expérimentation aujourd'hui, en particulier en Suède.

A plus court terme, il y a une filière mature que nous entendons développer. Sous le contrôle des représentants de la logistique, les professionnels y sont prêts. C'est le gaz naturel, notamment d'origine renouvelable, qui peut être une alternative relativement facile à concrétiser. Il n'y a pas de changements colossaux à faire dans les logiques économiques. Cela permettrait d'avoir des camions qui pollueraient moins.

A plus long terme, l'hydrogène est une filière émergente, qui est également assez prometteuse pour les poids lourds. Voilà en résumé ce que cette carte (*voir ci-dessus*) décrit.

3. Projet de SPFF : Objectifs

- ☐ Contribuer à la **réduction de la pollution** et à l'**amélioration de la qualité de l'air**
- ☐ **Absorber une partie du trafic poids lourds** sur certains axes et **abaisser l'insécurité routière**
- ☐ Contribuer au **développement du fret ferroviaire locale** et au **maintien des infrastructures**
- ☐ **Bénéficier à tous les opérateurs**, dont les opérateurs longues distances
- ☐ **Sécuriser les chaînes d'approvisionnement** en proposant un service fiable, à un coût stable
- ☐ Constituer un **élément structurant de l'organisation logistique du territoire**

Je termine par notre projet le plus emblématique dans ce domaine. C'est un projet de report modal. Les autres orateurs ont bien décrit ce qui est fait, pour organiser une meilleure utilisation du ferroviaire et du fluvial sur la longue distance. Nous avons une ambition qui est à la fois plus modeste et encore plus difficile. C'est celle d'organiser du report modal sur de la courte distance, car aujourd'hui, elle est traitée à 100 % par camion. Notre projet est de créer un service public de fret ferroviaire. C'est une première en France, parce que cela n'existe dans la loi que depuis cinq ans. Auparavant, une collectivité n'avait pas la possibilité d'intervenir en créant un tel service public. À travers notre régie des transports (RDT), nous avons la chance d'avoir un opérateur qui a cette déjà capacité à gérer du fret ferroviaire. Elle intervient d'ailleurs déjà pour le compte du GPM.

À travers ce projet, nous souhaitons participer à la réduction des pollutions, et absorber une partie de la croissance du trafic de poids lourds qui a été décrite par les autres orateurs. Cela contribue aussi au dynamisme économique de notre territoire.

En quoi ce projet consiste-t-il ? Sur les axes où une massification est possible, il vise à créer les conditions pour que le ferroviaire puisse être une alternative économiquement crédible au camion. Aujourd'hui, il n'y a pas d'offre, y compris sur des axes où il y a pourtant des flux très importants. Je pense principalement à Fos - Saint-Martin-de-Crau et à Fos - Miramas. En effet, structurellement, le ferroviaire est plus coûteux que le routier. Le prix, même optimisé, du wagon, est toujours légèrement

supérieur à celui du camion. Les acteurs, les chargeurs, qui sont des gens rationnels, ne vont pas dépenser plus d'argent pour effectuer le même trajet. En plus, il y a nombre de complexités ou de rigidités propres au ferroviaire, qui fait qu'il n'y a pas forcément d'avantage comparatif en termes de qualité.

Il faut dire les choses très clairement : à travers la subvention qui serait apportée à notre opérateur, nous le mettrons en situation d'être compétitif, de proposer des prix du même ordre de grandeur, si possible un peu plus faibles, que ceux du camion. Nous espérons ainsi, sur des axes où la massification est possible, offrir une offre compétitive et convaincre les chargeurs.

3. Projet de SPFF : Les principes du service

- ❑ **Proposer un service sur des courtes distances** où le marché actuel ne se positionne pas, en raison des coûts importants et moins compétitifs que le routier

- ❑ **Utilisation des infrastructures existantes**

Toutefois, nécessité d'aménager 4 plateformes :

- Saint Martin de Crau
- Miramas
- Marseille Nord
- Marseille Est

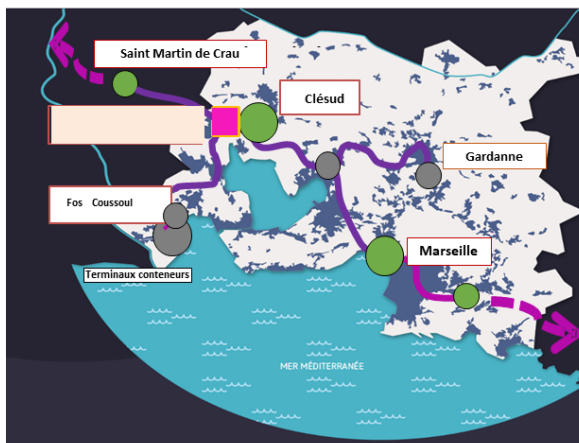
Le Hub ferroviaire de Miramas est un élément central du SPFF qui est susceptible d'utiliser entre 20 et 30 % du triage sur une période de 16h.

- ❑ **Le service proposé**

Création de 4 lignes structurantes

- Ligne Fos-Saint Martin de Crau 2022
- Ligne Fos-Clésud 2022
- Ligne Fos-Arles – Miramas/Gardanne 2024
- Ligne Miramas/Marseille 2025

22 trains par jour



Je termine par un schéma qui illustre les principaux axes sur lesquels nous allons travailler. Ce sera progressif. L'idée est de commencer par les axes Fos — Saint-Martin-de-Crau et Fos — Miramas. Dans un deuxième temps, nous souhaitons proposer des liaisons plus diversifiées, notamment vers le pays d'Aix, en particulier vers Gardanne-Meyreuil, où il y a d'importants besoins en matière de transport de pondéreux. Et puis, pourquoi pas, on l'espère, vers Marseille, avec beaucoup plus de diversité en termes de matières à transporter, mais l'amorce d'une logistique urbaine pouvant démarrer au port et se terminer par de la livraison propre et décarbonnée sur le dernier kilomètre.

Quelques éléments pour donner les ordres de grandeur. Je pense qu'il est important de parler d'ordres de grandeur dans ces débats. Cela coûte cher. Pour réaliser un tel projet, l'investissement est de l'ordre de 100 millions d'euros. Il y a une bonne moitié de subventions publiques, si nous voulons arriver à rendre le projet viable. Il y aura un arbitrage qui sera à prendre par nos élus sur cette base, à savoir s'ils sont prêts à y consacrer une partie du budget métropolitain. Nous espérons surtout trouver des subventions importantes de la part de l'État, de la part de la région et du département. Nous espérons que ce projet innovant convaincra des partenaires car il représente un effort public important. Cela permettrait de soulager les routes de notre territoire d'environ 330 camions par jour. C'est à la fois considérable, avec à la clé un vrai bénéfice pour les territoires transportés. En même temps, ce n'est pas suffisant pour dire que nous n'avons pas besoin d'augmenter la capacité routière, parce que cela ne suffit pas à absorber toute la croissance du trafic. Cela a été bien dit tout à l'heure par Monsieur Martel.

Même avec un report modal très ambitieux, même en y mettant pas mal d'argent, on peut arriver à faire baisser la part du poids lourd dans la logistique du territoire en pourcentage, mais certainement pas en valeur absolue. Merci.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, pour l'ensemble de ces interventions. On va demander à nos intervenants de rester quelques minutes avant de passer à la deuxième table ronde. On va revenir plus directement sur le sujet du report modal, que l'on a déjà abordé plusieurs fois, et des investissements nécessaires ou des modes d'exploitation. On va prendre un certain nombre de questions. Je propose de prendre

plusieurs questions, et que les intervenants répondent en fonction de la manière dont ils se sentent concernés par ces questions.

M. Philippe TROUSSIER, Élu de Fos-sur-Mer

Bonsoir à tous. Je suis élu à Fos-sur-Mer depuis presque 20 ans. Je vous le dis, je suis inquiet. Même si le débat et les intervenants ont été très intéressants, je reste inquiet par ce que vous avez dit. Je suis resté 12 ans au Conseil du développement du port maritime de Marseille et de Fos. Cela fait 20 ans que j'entends parler du doublement de la voie ferrée. Depuis 20 ans, j'entends parler des infrastructures routières, ou je ne sais quoi. Je vois aujourd'hui qu'il y a à peu près 50 000 véhicules/jour qui passent par Fos-sur-Mer et qui arrivent à Port-Saint-Louis-du-Rhône, dont la moitié sont des camions.

J'apprends ce soir que vos perspectives économiques et de développement vont certainement doubler le trafic, car le port doit se développer. Je suis d'accord avec tout cela. Je pense qu'il y a des personnes, derrière, qui parleront du ferroviaire. Lorsque le dernier intervenant dit qu'il faut investir 100 millions pour s'économiser de 200 à 300 camions par jour, alors qu'il en passe 5 000 par jour, combien de millions d'argent public va-t-il falloir mettre sur la table pour que nous puissions y arriver ?

Je sais aussi qu'il y a ce contournement Fos — Salon. On attend tous que le projet avance. Quand on voit le projet du contournement Martigues — Port de bouc, cela fait 10 ans que l'on en parle et que l'on a déjà investi 60 millions d'euros. On sait qu'il n'y a rien qui sort et que cela durera encore 30 ans. Je m'excuse. Je m'adresse au port en particulier. Je vous le dis avec toute ma sincérité. Vous n'êtes pas bons. Cela fait 20 ans que l'on est comme ça. Depuis 2008, vous dites qu'il y a un développement où les entreprises travaillent, et que vous embauchez. Que faites-vous autour ? Que faites-vous sur les routes ? Que faites-vous sur le ferroviaire, sur le fluvial ? Rien, ou pas assez. Après, vous dites qu'il faut que ce soit encore un effort des communes et des collectivités, pour qu'elles puissent vous aider. Je vous le dis. Vous n'êtes pas bons. Ou alors, il y a une volonté quelque part de ne pas avancer.

Voilà, Messieurs. Je ne vais pas en dire plus. On vous attend de pied ferme à Fos-sur-Mer, bien entendu. Je n'en dis pas plus. Merci.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci.

M. Gilbert DALCOL, Mouvement Citoyen de Tous Bords du Golfe de Fos

Bonsoir. Je suis du Mouvement Citoyen de Tous Bords du Golfe de Fos. Monsieur Romuald Meunier est notre Président. Je m'adresse à l'ensemble des intervenants. Vous avez parlé de la métropole. Je suis d'origine marseillaise. Vous voyez l'autoroute Nord, l'autoroute qui va sur Aix, l'A55, l'A7. Il y a plus de 20 ans en arrière, elle a été prévue pour 90 000 véhicules par jour. Actuellement, nous sommes environ à 130 000 véhicules par jour. Plus grave encore, ils ont eu la bonne idée de faire la liaison Est de Marseille par la L2, qui se rejette sur l'autoroute. Donc, ça sature de partout. C'est reculer pour mieux sauter. C'est mon point de vue.

Tout à l'heure, vous avez dit que votre personnel est en danger sur la route. À ce sujet, qu'a fait l'État ? Qu'a fait la région ? Qu'a fait le département, tous partis politiques confondus, pendant des années ? Vous voyez comment sature Marseille. Ils n'ont même pas eu l'idée de faire des grands parkings et des métros, en dehors de Marseille, qui vont sur Aubagne et sur la zone des Pennes-Mirabeau, et de mettre des liaisons ferroviaires ou de transport public pour le personnel. Vous n'avez pas parlé du transport en commun du personnel.

Je pense que l'État est le premier coupable. Cela fait des années qu'il a laissé crever la SNCF. Vous avez dit qu'elle allait débloquer un milliard pour des travaux. Est-ce sur toute la France, ou sur la région ? C'est minime. Vu l'état de notre SNCF, c'est lamentable.

En ce qui concerne l'avenir pour les containers, croyez-vous que nous allons continuer à importer des containers, vu la politique américaine ? Les Américains se lèvent de la Chine. Ils veulent devenir plus indépendants et avoir leurs propres industries. Ne croyez-vous pas qu'il va y avoir une guerre commerciale mondiale, que l'Europe va revenir à relocaliser des entreprises et fabriquer elle-même pour exporter ? C'est le cas pour le recyclage des batteries et des panneaux photovoltaïques.

Vous dites que 1 000 containers engendrent 10 emplois. Quand vous voyez l'usine japonaise qui ferme en France, qui est en difficulté, c'est 873 emplois. Combien de containers faudrait-il pour que vous ayez autant de personnes qui travaillent ? C'est le problème. La facilité d'importer n'engendre

pas des emplois. C'est faux. Que l'on devienne une Europe, une France, productive et exportatrice. Là, on fera une croissance du pays. Tout est en faillite.

Je pense que l'Europe se réveillera tardivement, mais on reviendra sur ce que je vous dis. Merci de m'avoir écouté.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. On va prendre encore deux autres questions, puis on donnera la parole. On en reprendra après. On va prendre dans l'ordre des interventions.

M. Patrick DILLY, Air Liquide

Bonsoir. Je suis en charge du développement de la mobilité hydrogène en France. Je voudrais évoquer avec vous ce soir le projet « HyAMMED ». C'est un projet qui se situe à Fos, et pour lequel je travaille avec un certain nombre d'entre vous depuis 2017. Qu'est-ce que c'est que ce projet HyAMMED ? C'est un projet d'implantation d'une station de distribution d'hydrogène qui sera à Fos. Elle est associée à huit camions électriques à hydrogène. La station de distribution permettra de distribuer de l'hydrogène bas carbone pour ces huit véhicules. On est également en relation avec la métropole, pour étudier la possibilité de convertir trois bus hydrogène du réseau Ulysse et un certain nombre de véhicules utilitaires légers, électriques et hydrogène également, notamment avec l'Association Piicto.

Pourquoi est-ce important pour Air Liquide, cette mobilité hydrogène ? Cette molécule d'hydrogène est connue par Air Liquide depuis un peu plus de 50 ans, dans la mesure où le spatial l'a utilisée et l'utilise encore aujourd'hui. C'est évidemment une vraie croyance d'Air Liquide que de développer la mobilité hydrogène, qui est une mobilité propre et durable. Cette première expérimentation par le projet HyAMMED est relativement modeste à travers les 8 premiers camions 44 t, longues distances, hydrogène, qui vont apparaître à partir de 2022. C'est quelque chose qui est important pour nous de confirmer que cette modalité, ce type de déplacement, ce type d'énergie, permettra d'avoir des camions non polluants, propres, sans CO₂, sans émission de particules, sans émission de NO_x, avec tous les avantages du véhicule électrique à batteries, puisque sans bruit également.

Voilà ce que je voulais partager avec vous. Je reste évidemment à la disposition de l'assemblée pour répondre à toutes les questions. Je vous remercie pour ce temps de parole.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. J'ai annoncé une dernière question. On redonne la parole.

M. Marc REVERCHON, Conseil de développement du grand port maritime de Marseille

Je suis membre du Conseil de développement du grand port maritime de Marseille. Lors des réunions que vous aviez organisées en juin, pour cause de report de ce début de ce débat public, j'ai souligné qu'il y a des analyses extrêmement précises qui ont été faites sur les origines-destinations des marchandises au départ du port. Dans le document du maître d'ouvrage, je regrette que l'on ne retrouve pas des choses extrêmement simples pour tout le monde, sans être un spécialiste des questions techniques. C'est une carte très simple, qui aurait dû représenter, sur l'ensemble du réseau de ce secteur, les trafics actuels des véhicules légers, la part qui provient du port, les trafics de poids lourds et la part qui provient des installations portuaires. Pourquoi dis-je cela ? Il n'est pas normal de lire ou d'entendre que ce projet de liaison Fos — Salon est uniquement une autoroute à camions pour les besoins du port de Marseille. C'est complètement faux. Vous l'avez dit très justement au début. Il faut traiter ce problème de façon systémique.

Pourquoi dis-je cela ? Il y a 6 400 véhicules poids lourds qui sortent de l'ensemble industriel ou portuaire chaque jour. Ce sont les chiffres de 2015. Il y en a peut-être 7 000 aujourd'hui. La part du trafic portuaire, dans les trafics de poids lourds, est importante uniquement en sortie des zones portuaires. Elle est de 50 % sur l'A55. Elle est de 40 % sur la liaison vers Arles (RN 568) et de l'ordre de 20 à 30 % sur la RN 269, aujourd'hui. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela ne veut pas dire que le trafic du port n'est pas regardé de près, qu'il n'y a pas lieu de regarder de très près la question de report modal et d'amélioration de tout ça. Quand vous êtes au niveau de Miramas, vous êtes à 30 %. Après, vous tombez à 10 %. Il y a seulement 6 % du trafic qui va à l'étranger, et 6 % qui va dans les zones qui sont en dehors de la région PACA. Encore une fois, ce problème n'est pas uniquement la question des trafics portuaires et de leur développement futur. C'est vraiment la question du fonctionnement d'ensemble de ce territoire. Cela veut dire simplement que quand on est sur la RN269, ou d'autres, ce sont surtout des poids lourds qui circulent pour la vie quotidienne des

habitants, pour les centres commerciaux que nous avons mis un peu partout à côté des giratoires. Il n'y a pas un giratoire sans dans un centre commercial à côté. Dans le futur, il faudra sans doute en retenir les enseignements et ne pas refaire les mêmes erreurs sur les schémas de développement que l'on retiendra, qui s'autoétouffent au fur et à mesure et qui ne répondent pas à l'ensemble des besoins.

Les quatre enjeux sont aussi importants les uns que les autres. Il y a la qualité de vie des habitants, la question des rejets, la question des mobilités et du fonctionnement interne du territoire, ainsi que le port en tant qu'activité importante de l'économie du secteur. Je rappelle simplement que 8/10 travailleurs, sur la zone portuaire, ne travaillent pas dans le secteur où ils habitent, dans la ville où ils habitent. C'est deux fois plus que ce qu'il y a sur le reste de la métropole. Cela explique le surdimensionnement et le survolume qu'il y a à traiter, et les inconvénients qui en découlent.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. À propos de l'étude que vous avez mentionnée au départ, on va vérifier si elle se trouve sur le site, ou pas. Jean-Michel est déjà en train de prendre contact avec vous, pour pouvoir récupérer l'étude et la mettre à disposition de tout le monde sur le site du débat public.

Je vais donner la parole à Séverine, qui va nous faire part de deux interventions qui ont eu lieu en ligne sur Internet.

Mme Séverine CACHOD, membre de la CPDP

Bonsoir. Nous sommes rediffusés en direct. Nous avons un certain nombre de personnes qui nous suivent et il est important de relayer leurs avis. Une première personne a fait part de ses remarques sur l'importance de l'amélioration de la fluidité et de l'empreinte carbone sur cette liaison notamment, ainsi que de l'importance de réfléchir à la mise en place de navettes entre Fos et Marseille. D'autres éléments sont apportés, mais ce sont les points essentiels de cette première intervention.

Une deuxième personne intervient sur les pistes majeures de développement des compagnies maritimes, qu'il est important de prendre en compte. C'est l'importance aussi de rendre attractif l'offre ferroviaire qui doit correspondre aux besoins des importateurs et des chargeurs. La question des flux tendus est relayée par cette personne, qui met en exergue la question de la régularité, qui devrait être quasi journalière, pour pouvoir répondre aux besoins sur ces liaisons ferroviaires. Il est important aussi, pour cette personne, de garantir le remplissage des rames, l'optimisation des coûts, et ainsi mettre en œuvre une vraie massification des volumes de containers.

Ce sont des sujets qui ont été abordés lors de cette table. Ce sont des éléments qui trouvent écho sur les éléments à partager.

Pour autant, cette personne met en exergue les points de chargement, empotage et dépotage, des containers. Elle fait la remarque que ces points de chargement ne sont pas embranchés en fer. Il soulève ce petit frein, cette fragilité aujourd'hui opérée sur la zone. Ce sont des sujets qui ont été abordés et qui peuvent encore l'être le reste de la soirée, lors des autres temps de débats. Ces avis, ces questionnements et ces remarques seront publiés sur le site. Cela alimente également notre soirée d'échange. Merci. Je laisse la parole aux personnes présentes.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. On va prendre la dernière intervention. Ensuite, on vous fera répondre. Il y aura également une réponse du maître d'ouvrage, qui a été questionné sur le contenu du DMO.

M. Gérard CASANOVA, Président association Au Fil du Rhône

Je vous remercie pour la mise en place de ce débat. Je suis Président de l'association Au Fil du Rhône, et coprésident de la Fédération d'action régionale pour l'environnement. Je suis très content d'y participer, parce que ça me rajeunit de 15 ans. J'ai participé aux différents débats qui se sont passés. J'ai un peu l'impression d'être Marty McFly ce soir. Ça a été très intéressant. Par contre, j'ai retrouvé les mêmes inquiétudes, les mêmes craintes, par rapport à l'avenir. Je partage les craintes de Monsieur Philippe Troussier. Je ne vois pas l'avenir bien radieux.

Je suis d'autant plus inquiet que l'on nous promet... Je serais peut-être d'accord avec Monsieur Tondut, qui a parlé tout à l'heure d'une certaine utopie d'un transport qui serait quasiment propre au niveau des rejets canalisés. Je ne sais pas si les gens ont bien la perception de cette chose-là. Actuellement, le transport routier est en partie plus polluant par les rejets diffus que par les rejets canalisés. Même si nous arrivons à faire des véhicules totalement propres en rejets canalisés,

ils ne le seront jamais en rejets diffus. Puisqu'on va démultiplier le transport routier, ce que l'on va gagner d'un côté, on va le perdre de l'autre, d'autant que cela augmente en capacités, etc.

La dimension sanitaire n'est pas réellement prise en compte, actuellement. Je ne l'ai pas entendue. J'espère que nous l'entendrons, le 3 novembre. Je serai à Fos. Elle n'a pas encore été bien prise en compte, notamment dans les coûts d'investissement. Le ferroviaire n'est pas rentable par rapport à la route. Je connais cela depuis pas mal d'années. J'ai été cheminot pendant 33 ans. Ce dont on parle là, j'en ai entendu parler au début de ma carrière. Pour moi, ce n'est pas 15 ans, mais 30 ans. Cela me fait assez sourire, le doublement de la voie du grand port maritime de Marseille. À l'époque, j'ai entendu parler du port autonome de Marseille, quand je me suis installé à la gare de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Donc, c'est quelque chose qui est très ancien.

Quand on parle de ce coût-là... J'aurais à proposer un cahier d'acteur, car nous avons fait des propositions d'un tracé qui était assez intéressant. Il n'a jamais été retenu par personne. C'est assez étonnant. Finalement, il prend toute sa cohérence aujourd'hui. Je pense que l'on ne prend pas assez en compte les économies sanitaires que l'on pourrait faire, à développer du ferroviaire, peut-être même à le contraindre. Nous sommes contraints à beaucoup de choses. Nous sommes en train d'oublier que le sanitaire contraint, à un moment donné. Il faudrait peut-être aussi contraindre le transport.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. Un élément de réponse du maître d'ouvrage du projet de route, car c'est quand même le sujet du jour.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Ce n'est pas une réponse, mais juste une précision. Effectivement, les analyses de données sur le port sont connues. On a croisé les données faites par le port et aussi des données spécifiques aux études de l'infrastructure. Dans le dossier du maître d'ouvrage, qui se veut assez synthétique, qui fait 100 pages, il arrive de ne pas avoir toutes les données. Je pense que c'est accessible directement sur le site de la CPDP. Il y a des fiches thématiques sur un certain nombre de sujets. Le trafic peut y figurer. Il n'y a pas tous les chiffres. Ils ne font que quelques pages. Il y a la qualité de l'air, le bruit, etc. Il y a un certain nombre de compléments qui sont apportés au dossier du maître d'ouvrage, dont la partie trafic.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. Dans les interventions, un certain nombre de choses ont été dites. Il y a eu des avis très généraux, mais aussi quelques questions, quelques mises en causes directes de la capacité d'action des acteurs du port. J'ai un micro disponible. Qui le veut ?

M. Hervé MARTEL, Président du Directoire du grand port maritime de Marseille

Je pense qu'il est bien d'avoir des chiffres en tête, des ordres de grandeur, pour répondre au monsieur de l'association qui a parlé de la fermeture de l'usine, de 800 emplois. Combien faut-il de conteneurs pour compenser ça ? Il faut 80 000 conteneurs pour compenser cela. Depuis moins de 10 ans, c'est 500 000 conteneurs qui sont en plus sur le port de Marseille. C'est à peu près 6 usines. C'est l'équivalent de 6 usines de ce type-là, qui ont été compensées dans le domaine de la logistique et des transports par le développement du port de Marseille. Si nous parvenons aux 2 millions de conteneurs, que nous ambitionnons à l'horizon de 10 ans, c'est encore à peu près 600 000 conteneurs de plus. Donc, c'est encore 7 ou 8 usines qui seraient compensées. Je ne souhaite pas leur fermeture. Pour fixer des ordres de grandeur, nous pouvons compter en usine. Il y a l'activité du port, que ce soit l'activité des dockers sur le port, l'activité des travailleurs dans le domaine de la logistique, qui est pourvoyeur d'emploi de tout niveau, cela va du cariste jusqu'au cadre supérieur, ou dans les transports routiers, ferroviaires et fluviaux. Ce sont des emplois en nombre assez important. Ce n'est pas du tout négligeable pour un territoire comme le nôtre. Je rajoute que nous travaillons pour ouvrir des usines sur le port de Marseille. Pendant l'été, j'ai signé l'implantation d'une usine de Placoplatre sur la zone de Piecto. On attend toujours l'implantation de cette usine de fabrication de silicates pour des pneus verts.

Quand on est un port, on se réjouit quand les usines s'implantent. Lorsque les usines s'en vont, on se réjouit de capter la logistique des produits qui reviennent. De toute façon, on a une capacité à se réjouir qui est extraordinaire.

Je veux juste répondre à votre question. Je trouve que cela fixe mieux les esprits quand on compare les trafics avec les emplois industriels que l'on perd malheureusement majoritairement sur notre territoire depuis des décennies. Une usine comme celle que vous citez, c'est 80 000 conteneurs. On parle de plusieurs centaines de milliers de conteneurs que nous pouvons récupérer potentiellement sur notre territoire. Je pense qu'il est bien de fixer ces ordres de grandeur. Tout le monde a dit que c'était important en termes d'économie pour le territoire. Je pense que l'on illustre bien en faisant des comparaisons simples comme celle-là.

Je voudrais réagir sur les personnes qui ne sont pas là, et qui peut-être nous écoutent là où elles sont, derrière leur ordinateur. Sur la première question, je ne comprends pas bien la logique de renvoyer des conteneurs de Fos sur Marseille. En emplois économiques, cela ne fonctionnera pas en termes de rupture de charge. Il faut recharger sur un petit navire un fileur pour aller sur Marseille. Il faut surtout renvoyer des conteneurs dans le centre-ville de Marseille. On a vu les cartes présentées par Monsieur Tondut, tout à l'heure. C'est renvoyer de la pollution en plein cœur de ville, sortir les conteneurs autrement que par la route. On y travaille aussi sur Marseille. C'est également compliqué, peut-être encore plus compliqué que sur Fos. Je ne vois pas de pertinence à renvoyer les conteneurs de Fos sur Marseille. En tant que directeur de port, je serais le plus heureux des hommes, car cela nous conduirait à les compter deux fois, une fois en chargement à Fos, et une fois en déchargement à Marseille. Malheureusement, je ne crois pas que ce soit une piste de travail raisonnable.

Sur la deuxième intervention... Je remercie Gérard Kothe, puisqu'il dit qu'il est d'accord avec moi. Je vais lui renvoyer la politesse. Je suis aussi d'accord avec lui, peut-être pas sur le fait qu'il faille un train par jour pour que ça fonctionne. Pour que le ferroviaire soit pertinent pour les clients, il faut au moins deux dessertes par semaine. En vérité, la norme est plutôt de trois. Pour faire trois trains par semaine sur une destination, il faut du volume. On touche du doigt le fait qu'il y a un cercle vertueux qui peut s'enclencher entre le développement du volume de trafic et le développement du nombre de trains. Ces modes sont des modes massifiés, le ferroviaire et le fluvial. Ils ne fonctionnent que lorsqu'il y a du volume. C'est en augmentant le volume du trafic du port de Marseille que l'on pourra plus facilement augmenter le volume de fret ferroviaire. Le développement du volume est également un facteur très favorable au développement des modes massifiés.

Sur les autres remarques, je n'ai pas forcément de commentaire à faire. Je note simplement qu'il y a un relatif consensus et un territoire extrêmement dynamique, extraordinairement dynamique, sur la volonté de développer le ferroviaire et la volonté de développer le fluvial. On en parlera tout à l'heure. Il y a la volonté de développer les énergies alternatives, avec des expérimentations sur l'hydrogène et des situations concrètes sur le gaz. Pas loin d'ici, on a une station pour que les camions puissent faire le plein au gaz naturel. On est sur un territoire extrêmement dynamique. Monsieur Tondut l'a présenté avec beaucoup de modestie. Ce projet de service public de transport ferroviaire, de fret ferroviaire, c'est un projet unique en France. Il est probablement unique dans le monde. S'il voit le jour, ce serait une excellente nouvelle pour tout le monde. Vous voyez les coûts dont il est question. C'est un projet extrêmement ambitieux. De façon générale, ce territoire, et l'ensemble des acteurs de ce territoire ont de grandes ambitions sur le développement des modes alternatifs. N'empêche que tout le monde dit qu'il faut quand même une route mieux aménagée que ce qu'elle est aujourd'hui.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci.

M. Yannick TONDUT, Directeur général adjoint Mobilité de la métropole Aix-Marseille

Je voudrais rapidement réagir à l'intervention de Monsieur qui est parti, sur le report des automobilistes grâce aux parkings relais aux entrées de villes. D'abord, cela existe déjà. Pas assez, j'en conviens. C'est surtout un élément clé de notre Plan de déplacements urbains. Donc, nous en faisons une vraie priorité.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Ce sera un élément de discussion de la réunion du 5 novembre, qui portera sur la mobilité des personnes.

M. Yannick TONDUT, Directeur général adjoint Mobilité de la métropole Aix-Marseille

J'en profite pour apporter une petite précision. J'ai donné un chiffre qui n'était pas tout à fait exact sur les conséquences en termes d'économie de camions du service public de fret ferroviaire. Sur le total du projet, l'objectif est d'obtenir 580 camions de moins. 330, c'est l'effet plus local. Pour l'écu de Fos qui s'est exprimé, nous espérons 330 camions en moins sur le secteur de Fos.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. Je propose que ce soit le mot de la fin de cette table ronde. On en a une seconde. Messieurs, je vous remercie. Nous avons plusieurs personnes qui sont appelées à la seconde table ronde : Monsieur Jean-Claude Brunier, Monsieur Michel Josso, Madame Cécile Avezard, Monsieur Robin Matta et Madame Christine Renaud. Vous pouvez prendre place, s'il vous plaît.

Sans transition, on va enchaîner sur cette seconde table ronde. Je vous propose de commencer par l'intervention de Madame Avezard, pour deux raisons. D'une part, nous n'avons pas entendu parler de voies d'eau dans cette première table ronde. J'imagine qu'elle va en parler. D'autre part, on n'a pas entendu beaucoup de femmes s'exprimer, donc c'est l'occasion de rattraper ce retard. Je vous passe un micro nettoyé.

Mme Cécile AVEZARD, Directrice territoriale Rhône Saône - Voies navigables de France

Bonsoir, Mesdames, bonsoir, Messieurs. Merci beaucoup d'avoir invité Voies navigables de France, ce soir, pour parler du fluvial dans le cadre de ce débat. Vous m'avez demandé d'expliquer, et je vais essayer d'être assez rapide. Quels sont les enjeux du report modal fluvial aujourd'hui ? Où en sommes-nous ? Est-ce que l'on peut faire mieux ?

Aujourd'hui, le report modal fluvial est plutôt assez « faible » sur Fos. C'est 7 % des conteneurs qui repartent par la voie d'eau. On va dire que l'on a fait mieux, et que l'on a fait pire. On a eu un gros effondrement des trafics fluviaux en 2008. Cela a été vraiment dû à la crise de 2008. Cela a été très net. Ensuite, on a remonté la pente jusqu'en 2015. En 2015, nous étions à peu près à 100 000 boîtes par an reportées sur le fleuve. Depuis 2015, on a eu une chute assez sensible. On remonte légèrement. Nous sommes aujourd'hui aux alentours des 80 000. Cette chute sensible de 2015 n'a pas été très bien vécue par la profession fluviale. En même temps que le port augmentait son trafic, le report des boîtes sur la voie d'eau diminuait, à la fois en valeur absolue et en valeur relative. On s'est dit : « Pourquoi ? Comment est-ce que cela se fait que la croissance du port ne profite pas, au moins proportionnellement, au report modal sur le fleuve ? » Cela a été dû à plusieurs choses que l'on a analysées naturellement ensemble avec le GPMM. On travaille très étroitement sur ces sujets depuis toujours, avec les manutentionnaires, avec la profession fluviale, avec l'ensemble des acteurs qui sont concernés. Un des points, c'est que les quais à Fos ne sont probablement pas complètement suffisants pour accueillir à la fois les navires et les barges de la façon la plus fluide possible. Plus il y a de navires qui arrivent... C'est normal, puisqu'on veut avant tout servir les navires. Ce sont d'énormes trafics. Il faut les accueillir à quai, et nous faisons attendre les barges.



Réunion thématique du débat public Fos-Salon 14.10.20
Port, Logistique et place des différents modes de transport

Comment améliorer la massification des flux pour un plus fort report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial ?
De quels outils dispose-t-on sur le territoire et comment améliorer leur fonctionnement : meilleure exploitation, investissements nécessaires

- Travailler à l'optimisation du passage portuaire des unités fluviales de conteneurs en darse 2 :
 - Court terme : offrir une solution de manutention fluviale chez Seayard : place à quai supplémentaire
 - Moyen terme : si besoin confirmé, réalisation d'une plateforme dédiée pour le fluvial, voire mutualisée avec le fer.
 - En complément, idée de port arrière/avancé sur le bassin Rhône Saône
- Réduire ou gommer les distorsions de coût de traitement de la manutention fluviale entre les 3 modes.

1

Pendant quelque temps, il y a eu une diminution de la qualité de la rapidité de la manutention fluviale à Fos, du point de vue du report fluvial. Il y a eu un peu une perte de confiance, car il n'y avait plus de fiabilité de ce mode de transport. On s'engage sur des délais. Les délais n'étaient pas tenus. Donc, il y a eu une perte de vitesse du fluvial, pendant quelque temps, due à cela. Une des pistes pour

remonter ce trafic fluvial, c'est d'investir pour qu'il y ait une capacité de manutention maritime et fluviale supérieure à Fos. Si on envisage dans la durée une croissance des trafics, c'est un sujet qui est incontournable. Il y a plusieurs pistes. Dans le cadre du projet stratégique du GPMM en ce moment, ils travaillent à ces pistes-là. C'est un sujet qui est identifié sur la question de la disponibilité des quais.

Il y a un autre sujet qui fragilise le fluvial. C'est le coût de la manutention. Pour manutentionner un conteneur, pour le prendre d'un navire et le mettre sur une barge, c'est plus coûteux que de le prendre d'un navire et de le mettre sur un train ou sur un camion. C'est comme ça. C'est structurel. Les outils utilisés ne sont pas les mêmes. Les temps ne sont pas les mêmes. Les besoins en termes d'équipe, etc. font que c'est plus coûteux. Ce coût supérieur de la manutention fluviale fragilise et pénalise la compétitivité fluviale. Depuis très longtemps, il y a deux choses. D'une part, l'État compense le coût de la manutention. C'est-à-dire qu'il paye à la boîte, pour le ferroviaire et pour le fluvial, une aide à la pince. C'est-à-dire qu'il cherche à faire diminuer le coût de la manutention. Il ne prend pas en charge l'intégralité du coût. Ce sont quand même des sommes sensibles. Sur un conteneur fluvial, le coût de la manutention est de 50 euros par boîte. Le coût de l'aide de l'État, c'est 17 euros. Il reste la charge nette à l'opérateur fluvial pour 34 euros. 17 euros multipliés par 100 000 boîtes, cela vous donne tout de suite une idée des montants annuels qui sont dépensés par la puissance publique, par nous tous, pour favoriser ce mode et essayer de le rendre plus compétitif.



Comment améliorer la massification des flux pour un plus fort report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial ?
De quels outils dispose-t-on sur le territoire et comment améliorer leur fonctionnement : meilleure exploitation, investissements nécessaires

Suite

- Disposer d'indicateurs réguliers sur la qualité de service de la manutention fluviale
- Proposer des incitations tarifaires aux manutentionnaires en fonction de la qualité de traitement des barges
- Œuvrer pour la compétitivité du mode fluvial en travaillant sur l'offre et les services annexes : franchise, détention, optimisation douanière ...
- Continuer les démarches de promotion (via Medlink Ports) et la concertation fluviale en conviant l'ensemble des donneurs d'ordre.

2

Depuis longtemps, il y a un débat qui est de dire : « Il faudrait que l'on mutualise les coûts de manutention et que tout le monde paye la même chose, de façon à ce que cela favorise davantage les modes massifiés ». Je ne vais pas revenir là-dessus, mais c'est tellement un sujet qui a été mis sur la table que je ne peux pas l'éluder. Ce n'est pas simple de répondre à cette question. Si on fait cela, forcément, le coût de la manutention augmente très légèrement pour les boîtes routières, les boîtes qui vont sur la route, et il peut y avoir, d'une certaine manière, un risque de perte de compétitivité par rapport à d'autres ports concurrents de la place marseillaise par rapport à d'autres. En tout cas, ce sujet de la répartition du coût de la manutention est aussi au cœur du problème de la compétitivité du fluvial aujourd'hui.

Troisième levier sur lequel il faut que l'on travaille, et on s'y emploie de façon très forte, c'est ce que disait tout à l'heure Monsieur Pichoud. C'est vraiment la question de la coopération. Pour qu'une filière logistique soit performante, il faut qu'il y ait des coopérations. Si une filière logistique est massifiée, en général, vous avez un premier report de charges du navire au rail ou au fleuve. Ensuite, vous avez le dernier kilomètre, la plupart du temps. Il faut que l'ensemble de la chaîne soit coordonné, performant, fluide, et qu'elle soit performante du point de vue économique, du point de vue technique et du point de vue environnemental. Tout cela, c'est une somme d'acteurs différents qui entre en jeu. Cela nécessite une très bonne coordination. Depuis pas mal de temps, et aujourd'hui, cela s'incarne dans une association qui s'appelle Medlink. L'ensemble des acteurs qui sont opérateurs de réseau, et

opérateurs de ports... Les ports sont des gares aussi. J'insiste. Les ports fluviaux, tous pratiquement, dans la vallée du Rhône, seront branchés rail. Donc, les ports sont aussi des gares. Les ports de la façade maritime, les ports fluviaux, mais aussi CNR, VNF et SNCF Réseau sont ensemble dans une association, dont le but est d'améliorer la qualité logistique générale des modes massifiés, pour être plus performant. D'autre part, c'est de faire en sorte que l'ensemble de cet axe sud-est français soit plus attractif, en particulier pour les conteneurs qui viennent de l'international. Il faut faire en sorte qu'un conteneur, pour aller en région Auvergne-Rhône-Alpes ou en région Bourgogne, plutôt que d'arriver par Anvers ou Rotterdam, arrive par Marseille. C'est aussi le but de cette association. C'est de rendre beaucoup plus visible cet axe, beaucoup plus performant, et de faire en sorte que cela bénéficie davantage au territoire.

Il y a des enjeux importants. Quelle pourrait être notre marge de progression ? Je ne parle pas pour le ferroviaire que je ne connais pas suffisamment, loin de là. D'autres sont vraiment des spécialistes.



La deuxième question a trait à la possibilité d'aller au-delà des objectifs de report modal affichés aujourd'hui (le chiffre de 40% sur le fer a parfois été mis en avant) : est-ce envisageable ? À quelles conditions en termes d'exploitation des installations et de modernisation, en termes d'investissements nécessaires ?

- Part modale du fluvial 2019 : 7%
- Réseau du bassin Rhône Saône non saturé : capacité x 4
- Ports intérieurs avec des capacités de traitement dont Lyon Terminal couplé, à terme, avec Salaise-sur-Sanne; et plus au nord, les ports de Bourgogne.
- Flotte fluviale supplémentaire mobilisable en fonction de la demande
- **Nécessité de travailler prioritairement sur l'articulation du maritime avec le fluvial et sur la compétitivité du mode fluvial.**
- **Des leviers réglementaires et fiscaux à développer**

3

Pour le fluvial, on a fait une étude en 2015, avec la région Auvergne-Rhône-Alpes. En 2015, sur 1,3 million de boîtes qui arrivaient à Fos, on a considéré qu'il y en avait à peu près 300 000 qui avaient pour destination la grande aire d'influence lyonnaise. Ce n'est quand même pas mal, 300 000 sur 1,3 million. On peut se dire que c'est un petit quart. À cette époque-là, le fluvial en captait 100 000. C'est-à-dire un tiers. Notre souhait, notre cible, notre idée, c'est que l'on doit pouvoir doubler ce trafic. S'il y a en gros 300 000 boîtes qui partent de Fos pour aller à Lyon, ou proche de Lyon, il faut que le fluvial puisse en capter 200 000. Il n'y a pas de raison, sauf que l'on ne peut pas aujourd'hui, pour les raisons que j'ai dites, pour les problèmes de compétitivité, de qualité et de fluidité de la manutention à Fos, mais il y a un marché. Il y a un potentiel, et nous pouvons le développer. Hervé disait tout à l'heure que le fluvial restait limité au nord... Je comprends. On n'est pas sur un axe avec le canal Rhin-Rhône, etc., mais la région Auvergne-Rhône-Alpes et l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est quand même une région en grande croissance, une région importatrice et exportatrice. C'est une région industrielle. C'est donc une destination. C'est une destination pour les boîtes notamment. C'est aussi une possibilité d'export pour le port. Donc, il ne faut pas négliger l'impact que peut avoir cet effet d'aspiration de Lyon, que l'on pourrait presque considérer comme un port arrière du GPMM.

Il y a vraiment un potentiel. C'est une région économique dynamique. Il y a aussi un potentiel de croissance pour le port de Marseille. Environ la moitié des boîtes qui arrivent à Lyon viennent des ports du Nord. Si on arrive à avoir un axe logistique performant massifié, bas carbone, au départ du GPMM, que ce soit par le rail ou par le fleuve, si on est performant collectivement là-dessus, il n'y a pas de raison que ces boîtes ne passent pas par Marseille plutôt que de passer par Anvers ou Rotterdam. Un des objectifs, c'est d'essayer de faire remonter un peu la ligne d'influence de Marseille. Si en gros aujourd'hui, cela passe quelque part entre Lyon et Dijon, il faut la faire remonter, pour que les parts de marché de l'axe Méditerranée — Rhône-Saône soient supérieures à ce qu'elles sont

aujourd'hui. Quel est l'intérêt ? C'est évidemment de faire vivre davantage, de développer et de faire croître les ports de la façade méditerranéenne. On ne le fera que si on arrive à vendre un service de qualité d'un point de vue environnemental et économique.

Encore une fois, le Rhône, les axes ferroviaires, sont un atout très fort pour la place marseillaise, mais il faut pouvoir optimiser complètement son mode de fonctionnement. Aujourd'hui, on n'y est pas. Nous avons des marges à faire collectivement, en termes d'investissement et de services. On y travaille. J'ai donné quelques pistes. Il y en a d'autres. Arrêtons d'imaginer que cela ne vaut pas le coup d'investir dans le fluvial, parce qu'il n'y a pas Rhin-Rhône. Il faut sortir de ce truc-là. C'est vraiment dommage, parce que c'est se priver à la fois d'améliorer la qualité de vie des habitants pour l'ensemble de l'axe rhodanien. Aujourd'hui, on peut quadrupler le trafic sur le Rhône sans investissement supplémentaire. Il n'y a pas de problème d'investissement. L'axe est en très bon état. Les écluses sont en très bon état. Il n'y a pas à investir. Il faut probablement investir au niveau de Fos. Il y a surtout à retravailler la performance collective et la compétitivité de ce mode de transport.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci.

Mme Cécile AVEZARD, Directrice territoriale Rhône Saône – Voies navigables de France

Pardonnez-moi, je voudrais juste terminer avec une toute petite chose. Je voudrais vraiment rebondir sur ce qui a pu être dit par d'autres acteurs, sur l'importance de la coopération et le fait de ne pas opposer les modes. Pour qu'un système logistique soit performant, il faut que tout le monde travaille ensemble. Si on veut réussir ce report modal, et faire en sorte que les trafics et l'économie puissent croître en profitant massivement au mode massifié, au fluvial et au ferroviaire, il faut que la route reste performante. Il faut que l'ensemble des acteurs jouent solidaires et collectifs. N'opposons pas les modes. Sinon, c'est jouer perdant-perdant.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. C'était très clair. Monsieur Maneval, pour l'Union départementale CGT des Bouches-du-Rhône.

M. Yann MANNEVAL, Secrétaire de l'Union Départementale CGT des Bouches-du-Rhône

Je vais vous lire une déclaration de l'Union Départementale CGT des Bouches-du-Rhône. C'est aussi la position du syndicat des dockers du Golfe de Fos, du syndicat du GPM et du syndicat des cheminots de Miramas.

« Au-delà des différentes positions que nous pouvons tous avoir sur ce débat, il est des constats qui ne peuvent échapper à personne. Le fait que nos infrastructures routières ne correspondent pas, ou plus, aux besoins réels des salariés et des populations dans leurs déplacements, qu'ils soient privés ou professionnels, quand ce n'est pas pour des urgences sanitaires, la saturation du réseau routier, avec le risque accidentogène très prononcé sur certains secteurs, à l'inverse des autres grandes places portuaires européennes, qui accompagnées de l'État ont su développer les infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et logistiques qui les rend plus performantes que nous, que ce soit en volume ou en desserte, le développement du grand port maritime est à l'arrêt, alors qu'il est une source d'emplois non négligeable, pour ne pas dire l'un des poumons économiques du département et de la région, une région et un département déjà fortement impactés par le chômage et la précarité.

Nous avons beaucoup de retard, qui ne peut être comblé qu'avec le soutien de l'État en matière de développement sur le multimodal. L'ambition de l'État sur ce projet routier doit aussi permettre la mise en œuvre du développement fluvial et ferroviaire qui est inscrit dans la loi LOM, avec une enveloppe de 2,3 milliards d'euros sur les prochaines années. Est-ce suffisant, quand on veut concurrencer les plus grandes places portuaires européennes, et s'inscrire dans la transition écologique ?

Pour l'intérêt général et l'emploi, nous nous inscrivons pour la liaison routière Fos — Salon, pour le doublement de la départementale 268 et dans la complémentarité des différents modes de transport, qu'ils soient terrestres, fluviaux et ferroviaires, avec la gare de triage de Miramas. Nous remplirons, bien entendu, le cahier d'acteur, pour affirmer et étayer nos propositions. Bien entendu, nous ne doutons pas, comme l'a rappelé Madame Jouanno, de l'impartialité de cette commission dans l'établissement de son rapport au gouvernement ».

Merci.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci à vous. Merci de votre confiance. Il y a une question qui revient dans l'intervention de Monsieur, c'est la capacité. Je me tourne vers le maître d'ouvrage. C'est la capacité que l'on a à travers un projet routier d'associer des objectifs ferroviaires, fluviaux, voire économiques et sociaux, etc. Je vous prends un peu en traître. Vous êtes maître d'ouvrage routier. La question s'adresse plutôt à l'État. C'est une vraie question qui est revenue tout au long de la première table ronde, et qui revient très clairement dans ce début de seconde table ronde. Je le souligne. On vous demandera d'y répondre tout à l'heure, d'apporter des éléments. Je continue à suivre ma liste, Monsieur Jean-Claude Brunier. Si vous voulez vous exprimer, le micro est nettoyé.

M. Jean-Claude BRUNIER, Association Française du Rail, Président Directeur Général T3M

Si la question est : « Faut-il un aménagement entre Salon et Fos ? », il est évident que tout le monde a dit « oui ». Je réponds « oui » au cube, et même au-delà. Voilà pour la première question. Je crois que la messe est dite. Passez-moi l'expression.

Après, vous me demandez de parler du ferroviaire, et probablement du transport combiné.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Vous êtes opérateur ferroviaire et combiné. Finalement, la question est peut-être la même que celle pour l'État. Dans le cadre de ce projet, comment peut-on en profiter pour développer l'usage des modes environnementalement plus vertueux ?

M. Jean-Claude BRUNIER, Association Française du Rail, Président Directeur Général T3M

Tout à fait. Nous sommes bien d'accord. C'est tout à fait intéressant. Je suis à la tête d'un petit groupe familial qui a intégré totalement la chaîne du transport combiné. Je suis routier d'origine, transporteur routier. Je suis devenu opérateur de transport combiné. C'est-à-dire que j'ai un service régulier qui traverse la France toutes les nuits. Il y en a une petite vingtaine sur laquelle il y a à peu près 500 camions. Donc, on supprime 500 camions sur les autoroutes. On fait ça par le train. 500 conducteurs qui auraient conduit toute la nuit, ce n'est pas mirobolant. Je gère aussi des terminaux de transports combinés, d'infrastructures. On va en parler. Pour finir, je suis même entreprise ferroviaire. J'ai des locomotives, des conducteurs de locomotive, et je tire les trains du combiné. Voilà mon métier.

Le transport combiné, faut-il le développer ? Oui, évidemment. Je vous rappelle que le transport combiné, c'est l'alliance de la route et du rail. Le transport combiné continental... Je crois qu'on a longuement parlé du grand port maritime de Marseille, de ce formidable port qui, à mon avis, est même à l'échelle continentale, si je peux me permettre. C'est une infrastructure que certainement le range du nord vous envie, probablement. J'ai intégré toute cette chaîne.

Je pense que le transport combiné est tout à fait intéressant. Pourquoi ? Parce qu'il allie la route et le rail. Ce transport est un transport terrestre. Aujourd'hui, il est peut-être complètement vertueux. Je m'explique. Il y a le premier et le dernier kilomètre qui se font sur la route. On a besoin de votre infrastructure. Certes, il y a les camions qui peuvent fonctionner à l'hydrogène. Moi, j'ai des camions qui fonctionnent au gaz naturel, le biométhane. C'est une énergie renouvelable. Donc, plus de CO₂, plus de particules. Nous avons donc des véhicules complètement propres.

Pour la partie ferroviaire, nous sommes avec une énergie beaucoup plus basse que la route. En effet, nous pouvons mettre en œuvre un transport terrestre longue distance propre. C'est ce que l'on fait. C'est ce qui est en train de se faire, qui se fait à travers le transport combiné rail-route. C'est la raison pour laquelle il faut le développer.

Si vous permettez, je voudrais reprendre un peu ma respiration.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Pendant votre prise de parole, vous pouvez quitter votre masque. Ensuite, vous le remettrez. On peut faire une interruption. Monsieur Josso, pour SNCF Réseau. Si vous pouvez dire deux mots, je pense que beaucoup de gens sont au courant. Quelle est la différence entre SNCF Fret, on en a parlé tout à l'heure à travers l'intervention de Monsieur Pichoud, et SNCF Réseau ? Ça a presque le même nom, mais ce n'est pas la même chose.

M. Michel JOSSO, Chef de service Commercial et Gestion du Réseau PACA, SNCF-Réseau

Ce n'est pas du tout la même chose. SNCF Réseau, est le gestionnaire d'infrastructure du réseau national, du réseau ferré national. Il a comme responsabilité de définir les sillons qui seront empruntés par les trains qui circuleront sur ce réseau. Les sillons, ce sont des objets immatériels, mais qui caractérisent comment le train va voyager de son origine jusqu'à sa destination. C'est : d'où part-il ? Où arrive-t-il ? À quelle vitesse ? À quels horaires ? Ceci est le sillon.

La deuxième responsabilité de l'entreprise SNCF Réseau, c'est bien sûr de mettre en place les infrastructures ferroviaires qui permettent de répondre à la demande. Ce sont véritablement les deux leviers de l'entreprise, pour pouvoir accompagner l'accroissement du trafic ferroviaire.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Pour que ce soit clair pour tout le monde, vous remplissez ces missions, aussi bien pour Fret SNCF que pour T3M, par exemple, ou d'autres opérateurs.

M. Michel JOSSO, Chef de service Commercial et Gestion du Réseau PACA, SNCF-Réseau

Bien sûr. Sur ce réseau circule un grand nombre d'entreprises ferroviaires fret et voyageur. Le marché est ouvert depuis déjà plus de 10 ans pour le fret et le sera prochainement pour le marché voyageur. Au niveau de la région PACA, le trafic régional de transport de voyageurs sera ouvert en 2025 par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Merci de l'avoir rappelé. Il y a beaucoup d'entreprises ferroviaires.

SNCF Réseau se doit donc d'apporter un service équilibré, équivalent, à l'ensemble de ces clients directs. Nos clients, ce ne sont pas simplement les entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau. Ce sont les clients de premier rang, pourrait-on dire. Mais ce sont aussi des chargeurs, les industriels qui réalisent du trafic dans la région. Ce sont aussi d'autres gestionnaires d'infrastructures. Le port, puisqu'il est propriétaire d'infrastructures qui lui sont propres, et aussi gestionnaire d'infrastructures, il y a donc une interface à gérer entre le réseau ferré national et le réseau ferré portuaire. En région PACA, nous avons également à gérer des interfaces avec les réseaux internationaux l'Italie, la Principauté de Monaco.

Par rapport à l'attente du port, notamment le développement qui est relativement récent de l'accroissement du fret ferroviaire, avec le doublement qui est attendu du report modal sur le ferroviaire dans la décennie qui arrive, SNCF Réseau a deux enjeux, plutôt deux leviers essentiels. Je les ai déjà un peu cités. L'un, c'est de donner aux entreprises ferroviaires des sillons de meilleure qualité que ce que nous sommes capables d'offrir aujourd'hui. Dans les observations sur le site, j'ai vu que l'on parlait de régularité. Effectivement, c'est un sujet aujourd'hui sur lequel il faut que globalement, entreprises ferroviaires et gestionnaires du réseau, nous nous améliorions. C'est un enjeu important. C'est de la productivité pour nos clients. C'est de la compétitivité qu'on leur apporte par rapport à d'autres modes de transport. C'est une réflexion qui est menée au sein de l'entreprise. On a parlé de l'ouverture du marché. Le réseau va fortement évoluer en termes de densification. À l'horizon 2025, avec la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, il y a une volonté très forte d'augmenter le trafic TER. Il va falloir trouver de la place pour tout le monde, et trouver de la place en qualité. C'est un véritable enjeu. La réflexion porte sur : comment peut-on calibrer les tuyaux dans lesquels pourront circuler des trains, ces fameux sillons. Actuellement, il y a une réflexion au sein de l'entreprise, sur la redéfinition des schémas directeurs, à la fois sur la transversale Sud, de Bordeaux à Marseille, mais aussi sur l'axe TGV Nord - Sud. Il va falloir inclure tous ces éléments dans une réflexion qui intègre le fret. C'est le premier levier important : nous améliorer sur la qualité des sillons que l'on peut offrir aux entreprises ferroviaires qui leur apporteront de la productivité, de la compétitivité, et qui sera un élément essentiel pour que le fret ferroviaire puisse aussi se développer, et que l'on puisse gagner le pari du doublement du report modal. C'est le premier point.

Le deuxième point a été largement évoqué dans ces débats, lors de la première table. C'est évidemment la qualité de l'infrastructure. Pour accompagner le développement du fret ferroviaire, il faut avoir les infrastructures qui correspondent à ce développement et qui sont attendues par nos clients.

Dans le passé, on a réalisé sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment sur le Golfe de Fos, un certain nombre d'investissements qui nous ont permis d'accompagner la croissance du fret ferroviaire. Je pense notamment aux investissements de modification de la signalisation sur la voie du RFN (Réseau Ferré National), dans les emprises foncières du port de Fos. Ça nous a permis de lever un verrou, en passant de 21 sillons/jour à théoriquement 60 sillons/jour. Aujourd'hui, nous sommes

globalement entre 30 et 40 sillons par jour de trains fret, en fonction des jours, qui sont assurés. On a encore de la capacité pour voir venir. Il faut penser à la suite, et voir quel type d'infrastructure serait à même de répondre à l'augmentation future. Comment est-ce que cela va se traduire en termes de nombre de trains ? C'est tout un travail qui est réalisé aujourd'hui avec le grand port maritime. Il faut connaître les besoins des chargeurs. Comment ces besoins vont-ils évoluer dans l'avenir, en termes de sillons, pour être capables de répondre à leurs besoins ? C'était le premier levier de tout à l'heure. C'est aussi d'anticiper sur le diamètre des tuyaux et la qualité des infrastructures. Ces sillons, nous ne devons pas simplement les tracer sur un graphique, mais les faire circuler réellement sur le Réseau Ferré National.

Pour l'avenir, on parle évidemment du doublement de la voie ferrée, pour remplacer la voie unique qu'il y a actuellement. C'est un projet qui va « nécessiter » des investissements. Il va falloir trouver les ressources financières. Aujourd'hui, la plate-forme existe, on peut mettre la voie sans grande difficulté à partir du moment où on le décide. Cela permettra un nouveau saut quantitatif du débit ferroviaire sur cette section. Il y a d'autres travaux qui ont été mis en œuvre récemment, qui permettent de fluidifier l'exploitation. Nous avons renouvelé les voies ferrées sur le domaine portuaire. C'est une participation entre GPMM et SNCF Réseau. Cela a permis de renouveler entièrement les voies ferrées portuaires principales.

D'autre part, nous avons une partie des voies ferrées sur le RFN dans le Golfe de Fos qui ont été renouvelées. Nous avons encore à réaliser un certain nombre de travaux pour finaliser ce renouvellement. Cela nous permettra d'atteindre le nombre de circulations que je vous ai cité tout à l'heure, de l'ordre d'une soixantaine maximale avec le système de signalisation. Voilà les pistes que l'on a. On a également travaillé avec le port, pour mettre en place le système de communication GSMR. On a remplacé le système de télécommunication analogique par du numérique, etc. Cela permet de rendre inter opérationnels les réseaux entre eux, notamment le réseau du port avec le réseau ferré national. Ce sont des exemples de projets que l'on a eus dans le passé.

Aujourd'hui, le Golfe de Fos est capacitaire, a des problèmes de qualité propres de certaines infrastructures. Nous sommes conscients qu'il nous faut l'améliorer. Nous travaillons beaucoup aujourd'hui sur la partie Est des bassins. Il y a de très gros chantiers, de très gros projets, pour améliorer l'accessibilité du port. Mais bon, on s'éloigne ici de la zone qui nous concerne.

Voilà les deux leviers, le sillon et l'infrastructure.

Je voudrais citer un autre levier qui a été abordé par la métropole. C'est le service public de fret ferroviaire. Nous pensons que c'est un projet intéressant et complémentaire aux démarches réalisées actuellement de faire passer des sillons longue distance. L'hinterland du port, c'est : le nord de la France ; les Pays-Bas ; l'Allemagne ; la Suisse ; l'Italie ; l'Espagne et l'Aquitaine. Ce sont des projets longue distance. On sait que le fret est compétitif sur la longue distance. C'est le levier qui a été travaillé en premier lieu.

Le désengorgement des infrastructures routières locales peut aussi passer, ce n'est pas miraculeux, mais ça peut être un élément intéressant, par ce service de fret public ferroviaire. Pour SNCF Réseau, ce sera une remise en cause d'un certain nombre d'infrastructures, pour pouvoir répondre à ce nouveau besoin qui est naissant. Nous espérons fort qu'il pourra réussir. Merci.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

J'ai une question. Vous n'êtes pas obligé d'y répondre tout de suite. En écoutant votre dernier paragraphe, je me demande si SNCF Réseau peut produire, dans le cadre du débat, une note sur les enjeux, de son point de vue, de la création d'un service Fos — Miramas. Là, nous sommes vraiment sur une liaison parallèle à l'infrastructure routière, dont on parle. La réflexion démarre, si j'ai bien compris. Je ne vous demande pas d'avoir une conclusion. Par contre, peut-on avoir une note pour savoir quels sont les enjeux ? Quels problèmes cela pose-t-il ? Cela pourrait éclairer le débat. Je ne vous demande pas d'y répondre tout de suite.

M. Michel JOSSO, Chef de service Commercial et Gestion du Réseau PACA, SNCF-Réseau

Je vais quand même apporter quelques éléments. Il y a actuellement une discussion sur ces sujets. SNCF Réseau participe à cette réflexion. Il y a un certain nombre d'acteurs. C'est piloté par la métropole. Nous sommes acteurs, et nous participons à ces débats. C'est dans le cadre de ces débats qu'il y aura notre contribution et notre réponse.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci.

M. Jean-Claude BRUNIER, Association Française du Rail, Président Directeur Général T3M

Je vais reprendre. Je suis désolé pour tout à l'heure. Le transport combiné est un transport de massification qui allie la route et le rail, et qui a les avantages des deux systèmes. Il est très performant sur la longue et la moyenne distance. Il est bien évident que cela reste la route sur la courte distance. De 0,50 km jusqu'à 300 km, c'est la route qui est le bon vecteur. Sur le plan environnemental, il est complètement maîtrisé aujourd'hui, à travers la biomasse, qui est une énergie renouvelable. Il n'y a plus de CO₂, plus de NO_x, ou très peu, pas de particule, etc.

Aujourd'hui, le transport combiné est un axe très important dans la région, en région sud Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il est au débouché de la grande vallée du Rhône, où arrive 60 % du grand flux Nord — Sud. Il est dans le fer de lance de l'opération 4F, qui a été décrite précisément tout à l'heure. Le transport combiné doit tripler son volume. C'est vous dire l'ambition de ce projet. Pour cela, nous devons avoir des infrastructures. Nous venons d'en parler. Vous êtes en train de les développer. Jusqu'à présent, le ferroviaire n'a pas été aussi important qu'il devrait l'être par rapport à la route, probablement parce que les routiers ont su réadapter leur service à la demande du marché, qui demande de la qualité et de la fiabilité. C'est vrai que le réseau ferroviaire a été mal entretenu pendant des décennies. Malheureusement. On le sait. On ne revient pas dessus. C'est en train d'être rattrapé. Je crois qu'il faut le faire urgemment. Vous mettez en avant, et je m'en félicite, au niveau de SNCF Réseau... Il y a un prérequis pour le développement du ferroviaire. Son succès est la qualité de service et la ponctualité. Ça commence par là. Il faut que SNCF Réseau maîtrise son équation économique. J'en conviens. Le prérequis à tout cela, c'est que SNCF Réseau doit donner des sillons de qualité en quantité suffisante, pour répondre à la demande du transport combiné et d'autres opérateurs, pour répondre à la demande du marché et des chargeurs, en général. À ces conditions, on peut développer largement le transport combiné.

Cependant, il y a encore d'autres... Je rappelle que le transport combiné est le transport par lequel les containers maritimes passeront par le fer, avec les terminaux maritimes sur le nord de la France et le nord de l'Europe. De toute façon, il n'y a pas que ce trafic. Il faut que l'on consolide, car il faut massifier les volumes. C'est par là que l'on trouve l'équation économique rentable par rapport à la route. C'est la raison pour laquelle nous avons mis en place en France, et je crois que nous sommes assez en pointe dessus grâce à SNCF réseau, des trains qui font 850 m de long et qui transportent à la fois 60 camions. C'est l'addition des flux maritimes et des flux continentaux des transporteurs routiers qui viendront massifier ces grands trains qui traversent la France, voire l'Europe, la nuit, parce qu'ils travaillent en saut de nuit. Ils seront, de cette façon, économiquement rentables, et tout à fait vertueux écologiquement. Je pense qu'il est temps d'essayer de faire cela. Cependant, et c'est un prérequis, il nous faut des terminaux, qui sont complètement saturés dans la région sud. Je ne vous parle pas du terminal du Canet, qui est complètement saturé. Clesud est aussi saturé. Il faut urgemment ces grands terminaux de transport combiné, avec le fait qu'il faut consolider, et le transport routier par le transport combiné et le continental, mais aussi le maritime, avec des trains longs qui vont traverser les longues distances et qui vont être très pertinents.

Je crois que le moment est venu, grâce à l'opération 4F, dont on a parlé tout à l'heure, mais aussi à la volonté du gouvernement, à travers le plan de relance qui permet aujourd'hui, avec des aides significatives du gouvernement, de pouvoir relancer le transport combiné et le fret ferroviaire, et ainsi répondre à la demande du grand port maritime, mais aussi à toute la logistique de ce grand bassin de la métropole. À ce moment-là, la route et le rail feront alliance pour développer l'activité.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. Madame Rosso, pour le grand port ?

Mme Christine ROSSO, Directrice du Développement du GPMM

Merci. Je vais faire la conclusion.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Vraisemblablement. Allez-y.

Mme Christine ROSSO, Directrice du Développement du GPMM

Je ne reprendrai pas tout ce qui a été dit. Je vais juste évoquer quelques éléments pour revenir sur le sujet des aménagements, sur la question que vous nous avez posée. On parle beaucoup du port dans ce contexte-là. Il y a tous les acteurs. On a dit qu'il n'y a pas que le port, qu'il y a tous les acteurs du territoire qui sont importants à prendre en compte.

Si j'en reviens au port, tous ces enjeux de mobilité, de transport de marchandises, c'est aussi un sujet de souveraineté. Nous avons la chance d'avoir un port qui est exceptionnel en Europe. Ce n'est pas un port régional. C'est un port européen. Je me permets d'insister là-dessus, car la prise de conscience a été importante. Aujourd'hui, on parle d'une autoroute, d'une amélioration de la desserte routière. C'est essentiel par rapport à la dimension du port et à l'ambition du port, ainsi que des acteurs du territoire, industriels et logistiques.

Savez-vous combien de trains sont faits sur la zone industrialo-portuaire et les terminaux, aujourd'hui ? Nous avons plus de 14 000 trains par an qui sont réalisés. Quand on parle de multimodalité, quand on parle de transport ferroviaire, il est important d'aller au-delà du container. La route sert aussi à transporter des voitures. Demain, on développera aussi des trains dans les voitures. C'est aussi important pour le vrac liquide. C'est aussi important pour le vrac solide. Se concentrer uniquement sur le container peut aussi fausser l'analyse.

Pour un terminal, savez-vous quelle est la zone de chalandise d'un terminal ? Pour un terminal multimodal, c'est 150 km. Quand vous avez un terminal, quel que soit son lieu de positionnement, il achemine en moyenne autour de 150 km. Quand vous avez des zones autour de Clesud, Miramas, il y a derrière 150 km potentiellement qui sont adressables par route. C'est cela que l'on appelle le dernier kilomètre. Ce n'est pas pour ça que l'on ne fait pas plus de kilomètres, mais c'est en moyenne 150 km.

Il est important de ne pas opposer les modes. C'est la complémentarité, qui est essentielle. Le projet qui est aujourd'hui en débat depuis plusieurs semaines, il est important aussi pour le développement des mondes massifiés. Si on n'a pas des moyens routiers performants, on n'aura pas de mode massifié. C'est évident.

Quelqu'un dans la salle a posé la question tout à l'heure. Il a dit qu'il fallait une fréquence journalière de trains. Certes, mais tous les trains ne pourront pas aller à Fos. Tous les trains ne pourront pas aller à Marseille. Tous les trains ne pourront pas aller à Clesud. Cela veut dire qu'il y aura des destinations au départ de Clesud qui vont aller jusqu'à Dourges, par exemple. Il y en a d'autres au départ de Fos qui iront demain jusqu'à Duisbourg demain. En fait, il faut que les zones logistiques puissent être en lien à un moment donné, de façon performante. Quand un transport routier doit faire 20 minutes de transport, alors qu'il en fait 1 h 30, derrière le coût est important, les temps de conduite, pour les gens qui connaissent le sujet. Ce n'est pas performant. Donc, cela freinera le développement des modes massifiés. C'est une évidence. Je me concentre là-dessus. Je ne parle pas des aspects de déplacement de personnes.

Au niveau des investissements, ils sont à trois niveaux. Ils sont au niveau local, régional au sens périmètre, et national et européen. Je parlerai du port, puisque je fais partie du port. Je suis rassurée au niveau de la SNCF Réseau, puisque l'on va travailler sur la sortie de Fos prochainement. C'est très bien. Si les infrastructures en sortie du port ne sont pas performantes, j'aurais beau avoir les meilleures performances sur le port, je dégraderai en sortie. C'est idem quand on fait du kilomètre. En fait, tout cela est une poupée russe. Donc, on ne peut parler d'investissement qu'en le voyant globalement et localement. Tout le monde l'a dit.

Vous avez posé deux questions. Comment pouvons-nous être plus performants ? Comment peut-on atteindre potentiellement 30 % ? Hervé Martel en a parlé. À Hambourg, c'est 45 % de report modal. Le mode technique de chargement des trains est différent de ce que l'on peut avoir chez nous. À un moment donné, il faut aussi se poser la question opérationnelle de comment on traite les trains, pour que l'infrastructure soit bien dimensionnée et adaptée pour changer les modes de fonctionnement.

Le deuxième point, c'est qu'il faut raisonner en trains mixtes. Aujourd'hui, on a parlé beaucoup de containers. Demain, un train, et c'est ce que l'on voit de plus en plus apparaître en Europe, ce sera peut-être 2 wagons d'Arcelor, 3 wagons de containers et 10 wagons de remorque, et puis derrière, peut-être de la voiture. C'est un peu imagé. Tout ça revient toujours aux infrastructures routières. À un moment donné, vous ne pourrez pas avoir à chaque endroit un lieu pour accueillir des trains. Derrière, il va falloir massifier.

Les infrastructures sur le port sont en cours. Hervé en a parlé tout à l'heure. Je ne vais pas revenir là-dessus. C'est pareil pour une zone logistique embranchée. Aujourd'hui, on a des zones logistiques qui sont partiellement embranchées. On ne pourra pas embrancher forcément tous les entrepôts. Donc, il y a des zones qui vont être aménagées à proximité, pour pouvoir le faire.

En fait, tout cela est un contexte extrêmement global. Je suis assez étonnée de cette convergence qu'il y a ce soir par rapport à cette ambition que l'on peut nous donner. Si nous pouvons regarder le sujet sans opposer fer, rail, barge, etc., on gagnera. N'oubliez pas que l'environnement industriel que l'on a sur notre territoire, dont le port est l'un des acteurs, est extraordinaire. Ne cassons pas cette dynamique. J'étais avec un client, hier soir. Je ne citerai pas son nom. Il m'a dit : « Aujourd'hui dans les ports méditerranéens, Fos est un port d'avenir, à condition qu'on ait derrière des infrastructures qui nous permettent de développer l'activité ». C'est un port, dont son hinterland va jusqu'à... Savez-vous que les trains vont jusqu'en Italie, en Espagne et en Allemagne ? En fait notre hinterland est très important. Je rappelle qu'il y a plus de 14 000 trains sur la zone industrialo-portuaire, uniquement sur Fos.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. La soirée n'est pas terminée. J'ai vu le monsieur, en pull marron. Y a-t-il des micros ? Il y aura ensuite le monsieur en gilet noir, ensuite le monsieur au chapeau. J'ai vu d'autres mains, mais je n'ai pas pu tout noter.

M. Romuald MEUNIER, Président de l'association MCTB Golfe de Fos environnement

Bonsoir. Je suis Président de l'association MCTB golfe de Fos environnement. C'est une association phocéenne qui se préoccupe de l'environnement au sens des riverains. Ce soir, je vous ai beaucoup écouté. J'ai trouvé que c'était très intéressant. J'avoue que je suis ébloui par tant de bonne volonté des uns et des autres. Chacun souhaite développer le transport à base de camions à hydrogène, le report modal, le transport fluvial ou ferré. C'est formidable. C'est très bien, sauf que depuis 20 ans, où je participe à toutes ces réunions, je vois trop peu d'évolutions dans ce domaine. Encore une fois, je suis vraiment ébloui par ce que vous proposez. Je souhaite que l'on y arrive. Ce serait une très bonne chose. Je n'y crois pas trop, mais je le souhaite beaucoup. Peut-être que vos souhaits, s'ils se réalisent, permettront de déterminer la taille du projet ou de la liaison qu'il va falloir mettre en œuvre. Ça, c'est intéressant. Ce que je relève de tout ce que j'ai entendu ce soir, et dans les autres réunions, c'est que ce besoin est impératif. De toute façon, quelle que soit la part de report modal que nous pourrions mettre en œuvre, il y aura une augmentation des trafics. Ce constat-là, il faut absolument en prendre conscience, pour comprendre que cette liaison doit être réalisée dans les meilleures conditions. C'est déjà une liaison que nous attendons depuis 40 ans sur Fos. Elle a été promise dès la construction de la ville de Fos. Depuis 40 ans, les habitants de Fos supportent la pollution générée par l'industrie et par les trafics qui y sont liés.

Ce projet va encore nous impacter pour les 40 ans à venir. Ce que nous allons décider sur cette liaison va nous impacter plus ou moins selon la taille de cette liaison. Mon constat, à vous écouter, c'est que ce serait formidable que vous arriviez tous à réaliser vos souhaits, mais le constat principal, c'est que le transport sur route va augmenter. Il faut faire quelque chose pour diminuer les nuisances qui y sont liées. Merci de m'avoir écouté.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci.

M. Jacques CARLE

Je suis Président d'une association. Je suis commerçant. Concernant le constat qui vient d'être fait, cela fait à peu près 20 ans, même un peu plus, que je me préoccupe de ces questions. Nous avons vu peu d'évolution. Je me rappelle notamment une réunion qui a été mise au point par la chambre de commerce d'Arles, sur le transport fluvial. Depuis, il n'y a pas eu énormément d'amélioration. Il y en a eu, certes, quelques-unes, qui sont minimes. Les personnes qui s'occupaient du transport fluvial, qui étaient présentes ce jour-là, réclamaient déjà à l'époque un terminal dédié au fluvial sur le port de Fos. Cela aurait permis l'amélioration du transport fluvial.

Du coup, je me pose la question de savoir si nous ferons encore une réunion de ce style, et si nous aurons progressé, dans 15 ans ou dans 20 ans. Il y a eu, certes, des petites progressions. À l'époque, lorsqu'une barge céréalière arrivait pour décharger ses céréales sur le port, les barges attendaient parfois jusqu'à deux ou trois jours, pour que le grand port veuille bien envoyer un petit engin pour nettoyer le fond de la cale. Ça s'est amélioré. Il a quand même fallu attendre des années. C'est

quelque chose qui handicapait les porteurs. Un bateau immobilisé pendant deux jours, c'est quelque chose d'impensable. Pourtant, cela se produisait à l'époque. Ça s'est amélioré. Reste la création de ce fameux terminal dédié au fluvial qui permettrait de lancer la chose.

Un autre point. On voit le nombre de véhicules particuliers qui arrivent sur la zone par les travailleurs qui viennent y travailler. Cela fait des années que l'on se pose la question. Je pense qu'on en a longuement discuté au niveau de la métropole. C'est le plan de déplacement d'entreprise. Il a bien démarré, il y a 30 ans en arrière. Malheureusement, il a disparu complètement. Pratiquement chaque personne arrive avec son propre véhicule.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Le sujet de la mobilité des personnes sera le 5 novembre.

M. Jacques CARLE

Je voulais quand même l'aborder, car cela fait partie des questions que l'on doit se poser au niveau du port. C'est quelque chose de catastrophique. C'est tout. Je m'arrête là.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci.

M. Jean-Philippe MURRU, Section PCF de Fos-sur-Mer

Bonjour. Je vais m'adresser au nom de la section PCF de Fos-sur-Mer. Je vais faire une petite intervention en amont de celle que vous avez faite. Le transport de passagers est aussi un système modal de transport. Donc, il est pleinement dans le thème d'aujourd'hui.

On a structuré notre intervention en fonction des quatre thèmes du maître d'œuvre, qui étaient de desservir la ZIP et le port de Fos-sur-Mer, avec un niveau de service performant. Pour nous, les projets ne répondent que partiellement à ce qui a été défini. On observe tous un effet entonnoir phénoménal sur la zone industrialo-portuaire par l'accès des flux. Rien n'a été fait en aval sur la zone industrialo-portuaire sur ce projet pour l'acceptabilité de ce flux. C'est-à-dire que l'on peut arriver avec 4, 5, 10 ou 15 voies, si derrière, on n'a plus qu'une voie ou deux qui arrive sur les espaces finaux et les choix, cela paraît compliqué de fluidifier le flux. Quels sont les aménagements réels et l'accès aux multimodalités, aux acheminements et aux cheminements diversifiés ? Il aurait dû y avoir un préalable à cette étude. Le fait de dire Fos — Salon, si derrière la ZIP n'est pas en capacité d'absorber le flux, le trafic va augmenter. Aujourd'hui, nous n'arrivons pas à absorber le flux de camions qui arrive. Demain, vous nous prévoyez une fluidification de cette arrivée et un grossissement de tous vos projets. Si derrière, les capacités d'absorption de ces flux ne sont pas en place, comment est-ce que cela va fonctionner ? C'est un premier point qui est de desservir avec un niveau de performance. J'inclus dans ce sujet, le transport des passagers, le transport des citoyens et des travailleurs. Pour faire ce mode de transport, il faut bien des travailleurs qui aillent remplir les camions et qui aillent sortir les containers. Aujourd'hui, il y a beaucoup de sociétés qui ont abandonné le transport collectif pour le rendre individuel. Cela a multiplié énormément le nombre de voitures pour se rendre sur les espaces de travail. C'est un constat aussi.

Deuxième point que vous avez mis, c'est de servir de manière optimisée le territoire en intégrant une composante multimodale. On en a suffisamment entendu parler. C'est le plein sujet d'aujourd'hui. Sauf que derrière, il y a quand même un projet qui est assez clair et assez structuré. C'est le projet de déviation Fos — Salon, et il n'y a aucun projet de multimodalités écrit et labellisé, alors que ce projet de déviation Fos — Salon aurait toute sa pertinence s'il était accompagné d'une vraie étude et d'une vraie réflexion sur : quelle part multimodale on donne à chaque mode ? Là, on parle un peu dans le vent. On a entendu le fret. On a entendu les bateaux. On a entendu les volontés. On a tellement l'habitude d'entendre des promesses que l'on est quand même un peu réticent sur la réalisation finale.

En trois, il y a quand même un sujet inquiétant. C'est d'augmenter le niveau de sécurité pour les usagers. Je lis ce que vous avez écrit. Je suis très inquiet. Dans les études, je pense que vous parlez de modélisation par rapport à la liaison routière. Vous dites qu'il n'y a aucune amélioration du nombre d'accidents liée au projet. C'est dans vos écrits. Vous dites qu'il y aura juste une réduction de la gravité. C'est vous qui l'avez écrit, Monsieur le maître d'œuvre, Messieurs les maîtres d'œuvre ou Messieurs de la DREAL. C'est comme vous voulez. Cela nous pose quand même un gros problème. On est dans un projet qui prévoit... Je ne sais pas si c'est votre calcul et votre modélisation sur le nombre d'accidents qui sont actualisés, ou en prévision du flux et de l'augmentation de ce flux. Je suis plus qu'inquiet sur cette situation.

Dernier point, qui est le quatrième point de votre projet, c'est de réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie. On est quand même sur un territoire où les pollutions sont grandement présentes, discutées, analysées et réfléchies. Le projet qu'il y a d'éloigner les axes routiers des agglomérations ne réduira que peu les nuisances, pour nous, que très peu. Il n'y a aucune étude, et je ne suis pas allé fouiller dans tous vos projets, sur les murs antibruit, sur la nuisance du bruit. Pour les pollutions générées par le trafic, le faible éloignement ne fera pas grand-chose, avec le mistral que l'on a aujourd'hui dans notre région, si derrière, il n'y a pas de réflexion sur les revêtements catalytiques, les murs végétaux... Il y a un dossier qui est assez intéressant, fait par un organisme d'État, qui est l'ADEME, sur réduire les pollutions au niveau des axes routiers. Cela donne au projet peut-être des bonnes marges de manœuvre.

Le dernier point qui a été amené, qui rejoint pour moi la sécurité, c'est la problématique de ne pas intégrer le Barreau des étangs sur ce projet de la déviation Fos — Martigues, car il y aurait derrière une incapacité de sortir de Fos-sur-Mer, ou bien cela relèverait d'une prouesse. Derrière, nous aurions un flux incessant qui arrive de Martigues vers la zone industrialoportuaire, et l'autre flux qui partira de Salon et qui descendra tout droit. Et Fos est là. D'un côté, il y a les marais, et les camions de l'autre côté. Je vous remercie.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. Je donnerai la parole au maître d'ouvrage. Il y a un certain nombre de questions qui ont été posées, qui renvoient à d'autres réunions. Vous aurez quand même la parole. Je propose que ce soit la dernière. Nous n'avons pas encore de couvre-feu, mais quand même.

M. Gilbert DALCOL, Mouvement Citoyen de Tous Bords du Golfe de Fos

Je salue les gens qui me regardent en vidéo. D'après ce que j'ai compris, la dame a parlé tout à l'heure du transport fluvial. Vous transportez 100 000 containers dans l'année, et vous êtes tombés à 80 000. Donc, vous avez perdu 20 % des marchés. Cela signifie que les 20 % se retrouvent sur les routes par des camions. Je tiens à signaler que le Mouvement Citoyen de Tous Bords s'est toujours battu. Nous avons toujours défendu le transport fluvial et ferroviaire, pour enlever les camions de la circulation, pour protéger l'environnement, la voirie, le bruit, la sécurité, etc. Nous sommes pour le projet de liaison Fos — Salon, puisque le GPMM, et Madame Rosso l'a dit elle-même, dit qu'il allait y avoir de plus en plus de poids lourds, puisqu'on va crescendo. C'est la raison pour laquelle je demanderai bien que vous interveniez auprès de l'État, car le port autonome fait partie de l'État, pour que cette voie numéro 2 se fasse, puisqu'il y aura plus de camions. Il y aura donc plus de transports de marchandises. Il faudrait également un investissement au sujet des chargements des barges sur le GPMM, pour qu'il y ait plus de transports par barges. Pourquoi dis-je ça ? Je ne sais pas combien vous avez de fret entre Fos et Lyon par le Rhône. Je ne sais pas exactement. Vous avez dit que le chargement d'un camion coûte beaucoup moins cher qu'une barge, quand on charge un container. Vous avez une participation de l'État. Maintenant, une péniche ou une barge, combien de containers remontent entre Fos et sur Lyon ? Combien peut-elle transporter, 200 ou 250 containers ? Cela enlève combien de camions sur la route ? Il est sûr que le client sera moins rapidement livré, mais on bénéficie sur le CO2, sur le bruit, etc. Il faut tenir compte de ça, aussi. Si on n'avance pas dans cette conjoncture, tôt ou tard, les gouvernements et les écologistes feront barrage partout. C'est pour cela qu'il faut voir à long terme, comme font les Américains. Quand ils font des investissements, ils ne le font pas à court terme. Nous, on fait tout petit. On recasse, et on refait. Il faut voir dans le projet, de l'avenir pour nos enfants. Merci.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. Le maître d'ouvrage, quelques éléments de réponse ?

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Il y a beaucoup de questions, et des questions qui ne sont pas sur le fret marchandises. La première question était un peu un effet entonnoir, sur tous ces flux qui convergent vers Fos. En quoi l'amélioration d'une liaison peut-elle être compatible avec une décongestion ? C'est-à-dire qu'ils convergent tous vers Fos, d'un point de vue géographique. Sur le réseau de Fos — Salon, il y a une superposition de fret qui va vers Fos, mais il y a aussi du transport de voyageurs, des voitures qui circulent entre les différents pôles urbains. On ne peut pas dire que tous les trafics vont à Fos et que la Fossette ou la Feuillane sont des goulots d'étranglement. Nous avons regardé comment cela fonctionnait en termes de congestion. On a modélisé différents aspects. Il apparaît effectivement qu'avec une amélioration de la liaison de Fos, il y a une amélioration sur la congestion de la liaison, et il n'y a pas forcément d'apparition de congestion ailleurs, qu'il n'y aurait pas eu avant.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Sachant que ces questions, qui concernent plus spécifiquement Fos, seront traitées en détail dans le forum territorial. En décembre, il y aura une réunion spécifique sur ces aspects locaux.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

La congestion est le résultat de la superposition du trafic lié au fret, au transport poids-lourds, ainsi que le transport de personnes, notamment d'automobiles. Ensemble, ils peuvent créer de la congestion. Un des aspects du projet est de limiter cette congestion.

Sur la sécurité... En quoi le projet améliore-t-il la sécurité ? Premier aspect. On a une infrastructure qui n'a pas les caractéristiques du niveau de trafics importants qu'elle supporte. C'est un premier point. Changer de caractéristiques l'infrastructure va améliorer grandement la sécurité et réduire la gravité des accidents. Avec une voie express ou une autoroute. Il y a un gain à ce niveau-là.

Deuxième aspect, comme on l'a évoqué dans d'autres cadres, le fait d'avoir une infrastructure qui est mieux dimensionnée permet de capter du trafic sur des routes secondaires aujourd'hui, qui ne sont pas adaptées à la circulation massive. Aujourd'hui, il y a des reports de trafic sur des routes secondaires, urbaines. Le fait de pouvoir avoir une infrastructure plus capacitaire remettrait la circulation de façon significative sur une infrastructure qui devient sûre. C'est un effet qui conduit à l'amélioration de la sécurité en termes de victimes notamment, de blessés graves et de tués.

Sur le bruit et la pollution, je ne vais pas détailler. On a une fiche sur le sujet qui apporte des éléments d'éclairage sur ces aspects. Je pense que ce seront des sujets qui seront à nouveau évoqués lors des ateliers thématiques du 3 novembre, pour ce qui concerne le bruit et la pollution. Evoqués lors des ateliers thématiques du 3 novembre, pour ce qui concerne le bruit et la pollution.

M. Romuald MEUNIER, Président de l'association MCTB Golfe de Fos environnement

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec la réponse sur les chiffres. À Fos-sur-Mer, on a bien l'arrivée de 42 000 véhicules qui arrivent de l'Est tous les jours. En sortie de l'A55, à Martigues-Port-de-Bouc, on a 42 000 véhicules qui arrivent sur Fos. Il y a une dispersion de ces véhicules qui repartent à concurrence de *grosso modo* de 24 000 sur Istres, 12 000 sur Arles, en étant passés entre-temps par la ZIP de Fos. On a bien une conjonction de véhicules qui arrivent sur Fos et la ZIP de Fos, pour ensuite s'éparpiller ailleurs.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Ils ne viennent pas tous de Salon. Il y a effectivement un réseau maillé, avec des flux qui ont différentes origines et différentes destinations.

M. Romuald MEUNIER, Président de l'association MCTB Golfe de Fos environnement

Donc, on n'a pas 42 000 véhicules qui entrent sur Fos par l'Est et qui repartent par l'Ouest, par exemple. On n'a pas la même chose de ces véhicules qui rentreraient par l'Est et qui repartirait vers le Nord. Ils viennent bien sur Fos et la ZIP de Fos, et ensuite, après l'activité des gens dans ces véhicules, que ce soit des poids lourds des véhicules légers, il y a une dispersion autour. En tout cas, il y a bien sur Fos une arrivée de 42 000 véhicules par jour, chiffre de 2018.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Certes, ils viennent sur Fos. Ils traversent Fos. Ils viennent de différents endroits. L'un des aspects aussi importants, c'est la bonne connexion en termes de points d'échange entre les différentes infrastructures structurantes, voies portuaires (RN568 et RN569) qui aujourd'hui sont effectivement parfois des giratoires qui ne fonctionnent pas très bien.

M. Florent MORETTI, DREAL PACA

Bonjour. Je vais essayer de répondre à votre question de tout à l'heure sur : comment ce projet de liaison routière interagit avec d'autres projets qui concernent d'autres modes ? C'est vrai qu'aujourd'hui les services de l'État sont présents comme maître d'ouvrage routier, mais je ne voudrais pas donner le sentiment que c'est notre seule mission. Je voudrais rappeler que l'État contribue au développement de tous les modes de transport dans la région et dans la métropole.

Pour ce qui concerne la liaison Fos — Salon, elle est coordonnée avec les stratégies d'autres acteurs. Elle prend en compte la stratégie du port, son projet stratégique. Elle s'inscrit dans le plan de déplacement urbain de la métropole, dans les plans successifs et dans celui qui est en cours d'élaboration. Les acteurs tiennent compte de cette liaison. Quand on pense aux opérateurs privés qui

sont désireux d'investir dans le transport combiné à Clésud, pour renforcer le pôle logistique et donner de la capacité au transport combiné à Clésud, ils le font peut-être aussi parce qu'il y a cette liaison routière. C'est bien une liaison qui est coordonnée et qui interagit avec d'autres projets et d'autres acteurs.

L'Etat cofinance avec les collectivités, les porteurs des projets ferroviaires, des projets fluviaux, des itinéraires cyclables et des lignes de tramway. C'est essentiellement à travers un outil qui est le contrat de plan et de la région.

Pour faire un focus sur un projet qui a été plusieurs fois évoqué précédemment dans les échanges, celui du fret ferroviaire, je voudrais rappeler que le Préfet de région et le Président de la région Provence Alpes-Côte-d'Azur ont signé cet été un protocole pour le développement du fret ferroviaire dans la région. Ce protocole formule un diagnostic. Il identifie les enjeux. Il hiérarchise les opérations. C'est un cadre pour l'investissement à court et à moyen terme. Plusieurs des opérations qui ont été évoquées sont identifiées, et sont listées, en priorité à court terme ou à moyen terme, le renforcement du pôle logistique de Clésud. La question de la modernisation du triage de Miramas est identifiée. Elle est classée plutôt à moyen terme. Aujourd'hui, il n'y a pas de projet extrêmement précis, mais le sujet est bien identifié. Il est bien présent dans ce cadre d'investissement. Je me concentre sur les projets les plus proches du territoire.

Pour aller un peu plus loin, les projets d'amélioration de la desserte ferroviaire du grand port maritime de Marseille, en particulier dans les bassins Est, sont bien présents également. La modernisation du terminal ferroviaire des bassins Est du port à Marseille l'est également. C'est simplement pour élargir un peu, et préciser le cadre de l'intervention des services de l'État sur l'ensemble des modes, et pas seulement sur la liaison routière Fos — Salon.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. Je vous propose de laisser les mots de la fin aux deux dames qui sont à la tribune, Cécile Avezard, à propos du fluvial, et sur les investissements du grand port, Madame Rosso.

Mme Cécile AVEZARD, Directrice territoriale Rhône Saône - Voies navigables de France

Merci. Je vais aller très vite, car j'ai conscience d'être peut-être l'avant-dernière personne qui vous sépare des petits sandwiches, et surtout du retour chez vous.

Sur le fluvial, cela fait quand même des années que l'on dit que le problème du fluvial à Fos, c'est :

1. Une meilleure qualité de la manutention avec des infrastructures. Il y a plusieurs hypothèses possibles, des infrastructures qui feraient qu'il y a une manutention plus rapide, plus fluide, plus sûre, etc. ;
2. Un problème de coût de manutention.

Il y a eu beaucoup de rapports là-dessus. Je me mets à votre place. On sait, et on sait pourquoi. Il y a plein de sujets dans la vie où on sait pourquoi ça n'avance pas. Je pense que c'est un sujet comme un autre. Je pense très honnêtement qu'il faut se le dire, pour l'instant. Très probablement, cela n'a pas été perçu comme un enjeu vital pour le développement du port. Le port a cru en nombre d'EVP de façon très importante ces dernières années, alors même que le trafic fluvial a chuté. Ce n'est pas perçu comme un enjeu vital pour le développement de la place portuaire. Je pense que c'est du court terme. J'espère vous avoir convaincus sur le fait que c'est perdant à moyen et long terme. Il y a quand même un moment où le coût de la décarbonation, le fait de ne pas avoir des transports décarbonés va réellement se chiffrer en euros. Aujourd'hui, ce n'est pas encore le cas. Il y a un jour où cela va vraiment coûter très cher. Ce jour-là, il y aura un vrai avantage compétitif au port et aux infrastructures qui auront anticipé et développé une vraie capacité très forte sur les reports massifiés.

Il y a eu beaucoup d'efforts de fait sur le ferroviaire. C'est évident. Il y a vraiment du potentiel de développement du fluvial. Je pense aussi que l'arrêt du Rhin-Rhône a coupé les pattes à l'idée que l'infrastructure fluviale avait de l'avenir. C'est une certitude. Cela a été une forme de : « On arrête ça, donc on n'a plus notre liaison grande distance. Donc, ça ne vaut plus le coup d'y aller ». Encore une fois, c'est dommage. Je pense aussi que l'on peut faire du fer-fluve. Aujourd'hui, il y a du trafic fer-fluve. C'est-à-dire que vous avez de l'eau d'Évian qui part de Suisse en ferroviaire jusqu'à Mâcon, ça prend le fleuve ensuite, ça descend et ça part à l'export. C'est une rupture de charge supplémentaire, mais il y a des flux où c'est possible. On peut penser l'infrastructure massifiée, non pas juste uniquement fluviale ou ferroviaire, mais aussi en complémentarité dans la ligne de desserte. Aujourd'hui, ce sont des choses que l'on n'imagine pas. On dit que c'est très coûteux, etc. Le jour où

consommer des tonnes d'équivalents carbone coûtera très cher, c'est peut-être des pistes qu'il faut développer.

Ensuite, le coût de la manutention... Répartir et re-répartir économiquement la question de la manutention, c'est faire des choix politiques qui sont forts. Vous l'avez dit. Aucun mode ne paye vraiment ce qu'il coûte. La route coûte aussi. Elle a des coûts externes qui ne sont pas intégrés aujourd'hui, qui sont supportés par le collectif. Le fleuve aussi a des coûts externes qui sont supportés par le collectif. La vérité des prix, dans l'absolu, c'est extrêmement compliqué à faire. À un moment donné, ce sont des questions de choix. Ce sont des questions d'arbitrage. Quelqu'un a parlé tout à l'heure de la santé, en disant : « Si on faisait la vérité des prix... » À un moment donné, la santé n'a pas de prix. Il faut quand même de l'argent. Il faut quand même que le monde économique tourne pour que l'on ait de l'argent. Tout cela est une espèce de cercle un peu compliqué. J'arrête là.

À un moment donné, modifier les grands équilibres économiques, c'est compliqué. C'est compliqué, parce qu'il faut que tout le monde y trouve son compte. Sinon, c'est une rupture. Aujourd'hui, personne ne le souhaite.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci. Madame Rosso ?

Mme Christine ROSSO, Directrice du Développement du GPM

Monsieur a dit : « Je ne vois pas ce qui se fait depuis des années, et comment on développe le report modal ». Juste un chiffre de 2016 à 2019, au grand port maritime, on a investi plus de 15 millions d'euros sur les infrastructures portuaires, pour tripler la capacité d'accueil des trains. Je finirai là-dessus. Le plan stratégique prévoit aussi des investissements conséquents pour développer les modes massifiés.

M. Olivier KLEIN, Membre de Commission particulière du débat public

Merci.

M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public

Un mot pour remercier l'ensemble des intervenants, pour remercier le public. Nous avons fini très tard. Nous ne pourrions pas faire ainsi dans les prochaines réunions, car le Président de la République a annoncé ce soir le couvre-feu à 21 heures. Nous allons donc modifier le dispositif pour les réunions de début novembre qui sont directement impactées et qui traiteront des sujets importants que sont le transport le 5 novembre, et la santé le 3 novembre. Je vous invite à regarder sur le site internet du débat comment on va modifier soit les horaires, soit l'organisation des réunions, pour tenir dans ce qu'il sera possible de faire dans les nouvelles consignes liées à la gestion de la pandémie. Merci encore à tout le monde pour cette réunion extrêmement riche.

Malheureusement, il n'y a pas de petits sandwiches, car les conditions Covid ne nous permettent pas de le faire.