

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

Compte-rendu

« Le débat vient à vous » à la Matinale de
l'emploi de la maison de l'emploi ouest Provence
Mardi 18 novembre 2020 en visio-conférence

Le CPDP (Commission Particulière du Débat Public) a été invitée à intervenir lors d'une Matinale de l'emploi par la maison de l'emploi Ouest

Participants :

Mme. Laurence Bruccoleri, Responsable projet, EPJ (Espace pluriel jeunes) Istres

Mme. Soizic Duchemin, coordinatrice du centre social La Farandole

M. Christophe Farri, Chargé d'Accompagnement et de Développement, ID'EES Intérim Istres

Mme. Nathalie Ferry, Responsable du site Istres, Maison de l'Emploi Ouest Provence

Mme. Gabrielle Hertz, membre de secrétariat du débat de la CPDP

Mme. Laura Michel, membre de la CPDP

M. Frédéric Quarello, accompagnateur emploi PLIE Istres Ouest Provence

Mme. Claude Raboutet, Responsable de l'antenne d'Istres, Mission locale Ouest Provence

Mme. Audrey Richard-Ferroudji, secrétaire générale de la CPDP

Présentation du projet mis en débat et des différentes phases du débat par Laura Michel, membre de la CPDP (voir diaporama de présentation)

Ce projet routier vise à relier au nord l'A54 et au sud autour de Fos-sur-Mer. Il fait environ 25 km et traverse cinq villes : Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence. Il présente plusieurs variantes possibles qui sont en discussion et plusieurs options : la version historique autoroutière, l'intermédiaire qui allie des doubles voies et l'option voie express. Le coût estimé est variable de 272 M€ à 533 M€ en fonction de l'option retenue.

C'est un projet porté par la DREAL Paca dont les objectifs principaux sont d'améliorer la liaison entre les différentes villes et les différents pôles économiques ; accroître l'intermodalité et l'accès au transport, que ce soit pour les personnes ou les marchandises ; permettre l'accroissement de la compétitivité du GPMM, de mieux le relier à l'autoroute et d'accompagner le développement de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer ; fluidifier le trafic, de désengorger notamment aux heures de pointe et d'améliorer la sécurité routière ; réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

La Cpdp ne porte pas le projet et n'est présente que pour organiser et animer le débat. Ce débat vise à discuter de l'opportunité de ce projet dans le contexte actuel puisque c'est un projet ancien que l'Etat a remis à l'ordre du jour dans les années 2010-2020. Dans ce nouveau contexte, se repose la question de l'opportunité de ce projet et de ses fonctionnalités.

La Commission particulière du débat public (CPDP) qui organise le débat est composée de sept membres. Elle est neutre et indépendante du projet.

Elle doit veiller au respect de trois principes qui sont la colonne vertébrale du débat public :

- Transparence de l'information : information claire, complète et compréhensible et publicité des débats
- Equivalence et égalité de traitement quel que soit le statut, chaque argument est recevable et le débat a vocation à rendre compte de l'ensemble des arguments.
- Débat argumenté

A l'issue du débat, le maître d'ouvrage choisira s'il continue ou non le projet et comment. Il y a parfois des abandons de projet mais le plus souvent il s'agit d'améliorations du projet.

Le débat se déroule en trois temps. Dans le contexte actuel, le calendrier de la 3^e phase est en cours de révision.

Différentes modalités de participation sont possibles : forums ouverts dans le respect des règles sanitaires, des visites de terrain, un site participatif, etc. Avec le débat vient à vous, la commission participe à une rencontre comme c'est le cas pour la matinale. Des ateliers sont également conduits avec un panel de citoyen ou encore des lycéens.

Dans ce débat, une multiplicité d'enjeux ont été énoncés et discutés : pollution, circulation, environnement, sécurité routière mais aussi emploi. L'enjeu de l'emploi est ressorti comme un enjeu important sur le territoire, en lien notamment avec la question de la mobilité. Lors des réunions de phase 1 et 2, plusieurs personnes se sont exprimées sur le sujet.

La question de l'accès aux transports en commun est ressortie pendant le débat. Il a été souligné la difficulté de se déplacer autrement qu'en voiture pour se rendre au travail du fait des horaires décalés

mais aussi du fait que beaucoup de travailleurs sont des intérimaires et ne peuvent profiter de plans de déplacement mis en place. Le domaine du ferroviaire a également été mis en avant comme un fournisseur d'emploi mais aussi en soulignant les limites de la desserte ferroviaire pour les particuliers comme pour le fret. Le dossier du maître d'ouvrage souligne la dynamique économique et d'emploi de ce territoire. Des participants au débat ont insisté sur la nécessité de penser aux salariés des grands pôles d'emploi à Istres et Fos-sur-Mer. Enfin, des participants ont souligné les changements de pratiques lors de la crise sanitaire, par exemple sur le télétravail, et s'interrogent sur sa poursuite à l'avenir.

Les points suivants ont été discutés suite à la présentation :

Participation du projet à la dynamique d'emploi et inclusion de clauses sociales:

Ce projet d'envergure peut engendrer une dynamique d'emploi s'il est réalisé. Ce projet pourrait permettre à des personnes de tout type d'obtenir un emploi sur le long terme. Il est important que le projet soit accompagné de clauses sociales lors de la négociation du marché afin de donner de l'emploi à des personnes en insertion.

Quelles échéances pour ce projet ?

Laura Michel répond que l'échéance envisagée par le maître d'ouvrage pour les travaux est 2028-2030. Le débat public vient en amont et vise à discuter de l'opportunité même du projet.

Place de la voiture sur le territoire et difficultés d'accès à l'emploi

Il y a un problème de mobilité pour certains bénéficiaires des missions locales, PLIE et maisons de l'emploi car ils ne sont pas véhiculés. En particulier, le financement du permis de conduire est un problème pour les jeunes publics. La seule solution est d'utiliser les transports en commun ou le deux-roues motorisé, lequel ne peut être une solution de transport sur les grands axes routiers. Actuellement, il est compliqué de rallier certaines villes du territoire en transports en communs, par exemple d'Istres à Salon. Des bénéficiaires qui ont des formations ou des emplois à Salon-de-Provence finissent par les abandonner du fait du temps de transport. Il y a également des problèmes d'accès aux transports en communs liés aux horaires décalés. La logistique a des horaires décalés (tôt le matin ou tard le soir) qui ne permet pas un accès facile aux transports en commun et oblige à utiliser la voiture. De même, la zone de Distriport n'est pas accessible en transports en commun, seuls les petits bus navettes sont autorisés dans la zone. La voiture est parfois la seule solution sur le territoire, ce qui est problématique.

Le projet et l'accès à l'emploi

Selon les participants, le projet routier, s'il a des intérêts, n'améliorera pas les déplacements des publics demandeurs d'emploi qui sont en grande difficulté, n'ayant pas les moyens financiers d'avoir leur propre véhicule ou sont trop jeunes pour en avoir un. Le projet risque d'amener à une utilisation très forte de la voiture. La liaison pourrait améliorer la connexion entre les zones d'emplois, qui ne sont pas faciles d'accès entre elles (par exemple Clésud et la ZIP) et créer des emplois supplémentaires mais elle risque aussi d'engendrer du trafic supplémentaire et de la pollution.

Pour les personnes en insertion qui participeraient aux travaux, il peut être mis en place lors de la phase travaux des possibilités de co-voiturage avec des personnes pouvant se déplacer en autonomie, via l'association TMS (Transport Mobilité Solidarité) notamment. Les plans de déplacements des salariés des entreprises ne sont pas accessibles aux personnes en Intérim.

Les transports en commun dans le projet

L'accès à l'emploi doit être accompagné par un accès aux transports en commun. C'est un enjeu pour la Métropole. Si le projet n'inclut pas une amélioration des transports en commun, il n'améliorera pas la situation des demandeurs d'emploi en difficulté ni l'accès à l'emploi en général. Quelle sera la place accordée aux services de bus dans le projet ? Seront-ils utilisés pour contrer la voiture et éviter un ultra-traffic ?

Le vélo dans le projet

Quelle place sera également donnée aux « zones vertes » ? Le vélo fait-il partie des études sur la liaison routière ? Est-il ressorti dans le débat ? Le vélo, qui permet de faire de trajets de 15 minutes est un moyen de transport à déployer davantage, notamment dans les trajets domicile-travail. Le manque d'aménagements pour les vélos dans les Bouches-du-Rhône est souligné.

La CPDP rapporte que la question des mobilités douces est ressortie fortement lors du débat, notamment du fait des associations de vélos. Elle fait partie des thématiques qui vont amener le maître d'ouvrage (la Dreal) et les acteurs à se positionner. Cette question ne concerne pas uniquement le DREAL mais aussi la métropole Aix-Marseille dans le cadre du PDU (Plan de Déplacement Urbain). Un enjeu est ressorti dans le débat : celui de repenser la mobilité sur le territoire dans son ensemble, territoire où les transports en commun ne sont pas facilitant, en particulier pour l'accès à l'emploi.

Sur l'évolution de l'emploi sur le territoire :

Les deux grands secteurs d'activités sur le territoire sont la logistique et l'industrie. La logistique est soumise à des pics de saisonnalité (par exemple durant l'été) qui l'oblige à être flexible. Les entrepôts logistiques vont avoir un socle de 60 à 70 employés permanents et durant les pics, ils vont accueillir jusqu'à 250 personnes pour quelques mois. Après ces pics, la demande n'est plus suffisante pour garder tous ces employés. L'intérim permet un recrutement saisonnier, et aux personnes d'avoir un accès à l'emploi rapide et sans qualification. Mais, il demeure le problème de la pérennité de l'emploi et de l'accès au CDI. De même, si des acteurs de la logistique continuent à s'implanter dans le port et créent un flux de main d'œuvre très important, ce système à ses limites du fait du recourt fort à l'intérim.

De son côté, l'industrie utilise également de la main d'œuvre en intérim pour des missions de courtes durées peu qualifiées comme lors d'arrêts, ou de l'entretien, etc. L'industrie offre plus d'emplois sur le long terme mais qui demandent un minimum de qualification et de formation et sont donc moins faciles d'accès rapide. Des accompagnements sont mis en place pour former les intérimaires et qu'ils puissent accéder à des emplois pérennes.

Sur l'évolution de l'emploi sur le territoire, un constat est que l'emploi tend à se flexibiliser même si le CDI (Contrat à durée indéterminée) reste la première forme d'emploi mobilisée sur le plan national. Le constat est fait que le développement de la logistique s'accompagne d'une augmentation du travail intérimaire et pas forcément d'emploi plein temps. La flexibilité qu'offre l'intérim permet aux employeurs de s'ajuster aux pics d'activités. Cela permet aux entreprises d'avoir sur des courts, moyens termes, du personnel, du renfort dans les équipes. Un besoin de développer une diversité d'emplois est également identifié.

Poursuite des échanges dans la suite du débat :

Afin de mieux comprendre les enjeux de mobilité et d'accès à l'emploi, un questionnaire pourrait être diffusé aux publics de la maison de l'emploi, du PLIE et de la mission locale. Il pourrait être diffusé durant le mois de décembre.

La Cpdp rappelle la possibilité de faire un [cahier d'acteur](#), qui pourrait rapporter les enjeux spécifiques aux publics des maisons de l'emploi : enjeux d'accès à l'emploi, aux transports, clauses d'insertion pour la phase travaux, etc.

La Cpdp confirme sa volonté d'organiser des temps d'échanges avec tous les publics, dont les bénéficiaires de la maison de l'emploi comme cela avait été le cas lors de son débat mobile à la Maison de l'emploi de Miramas.

Les participants y sont favorables mais il faut réfléchir à la manière de réunir en présentiel les bénéficiaires des PLIE, maison de l'emploi et des missions locales mais aussi de d'autres structures comme celles dédiées aux jeunes. Ces temps d'échange permettraient de donner l'opportunité de s'exprimer sur le projet, en particulier pour des publics qui ne sont pas habitués à participer à des débats. Il pourrait être possible de faire ces temps d'échanges avec deux ou trois bénéficiaires à chaque fois, avec le questionnaire en complément. La Cpdp reviendra vers les participants pour discuter d'une possibilité de se réunir en présentiel.

La Cpdp propose également que les différentes missions locales communiquent leurs chiffres sur l'emploi, s'ils en ont, pour alimenter le débat.