

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

Compte-rendu
Audition « Coût et financement »
Jeudi 10 décembre 2020 en visio-conférence

SALLE/ADRESSE : En visio-conférence

PARTICIPANTS : 38 personnes connectées

HORAIRES : 18 h 02 à 20 h 09

Commission particulière du débat public (CPDP)

M. Jean-Michel FOURNIAU Président
M. Olivier KLEIN Membre
Mme. Laura MICHEL Membre

Maîtrise d'ouvrage :

M. Xavier CERE DREAL PACA
M. Cédric MARY DREAL PACA
M. Lionel PATTE DREAL PACA

Intervenants :

M. Yves CROZET Spécialiste de l'économie des transports, LAET (Laboratoire Aménagement Economie Transports), Université de Lyon
M. Didier KHELFA Vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué au budget et aux finances et maire de Saint-Chamas

PROGRAMME

- M. Yves CROZET, Spécialiste de l'économie des transports, LAET (Laboratoire Aménagement Economie Transports), Université de Lyon.....p4

- M. Didier KHELFA Vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué au budget et aux finances et maire de Saint-Chamasp13

- M. Cédric Mary, DREAL PACA, Maîtrise d'ouvrage.....p19

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir à tous. Bienvenue dans cette audition qui est consacrée aux coûts et financements de ce projet de liaison routière.

L'objectif de ces auditions que nous organisons dans cette troisième période du débat rejoint les objectifs qui étaient ceux des réunions thématiques que nous avons pu avoir dans la période précédente. Un certain nombre d'entre vous les ont suivies. L'objectif est bien d'apporter sur un sujet précis l'état de la connaissance disponible, d'essayer d'avoir des points de vue pluralistes, voire des points de vue contradictoires, vous permettre ici d'échanger avec des experts du sujet qui vont être interrogés par les membres de la Commission particulière, mais avec lesquels vous pourrez également échanger, et donc explorer les différentes possibilités, en l'occurrence ce soir sur le coût et financement de ce projet.

Nous avons prévu trois auditions de ce type. L'une s'est déjà déroulée lundi, elle était consacrée à la sécurité routière. Nous avons l'audition de ce soir, bien sûr. Une troisième audition, le 14 décembre, sera consacrée aux questions d'emploi et de mobilité.

Avant de commencer cette audition, je rappelle un certain nombre de règles du jeu pour ce forum. Certains d'entre vous en ont déjà suivi, vous connaissez les règles. Mais nous pouvons avoir de nouveaux venus, je rappelle donc ces règles pour que la discussion se passe pour le mieux. Cela a dû être rappelé quand vous êtes apparus à l'écran. Merci d'inscrire vos noms, prénoms, de vous renommer, éventuellement votre structure, sauf si vous êtes un simple citoyen, ce qui est aussi possible, de manière à ce que, comme les échanges sont publics, nous sachions qui prend la parole. Ensuite, vous pouvez régler la manière dont les diapositives sont présentées, avec le mode affichage qui est en haut à droite de votre écran, et passer sur l'affichage galerie, par exemple, ou mosaïque – cela dépend des versions – de manière à avoir en visuel l'ensemble des participants.

Vous pouvez aussi utiliser le *chat*, en bas de l'écran. Vous avez un petit onglet sur lequel vous pouvez cliquer pour faire des remarques, poser des questions, réagir pendant les interventions. Les membres de la Commission particulière regardent le *chat* et relayeront ensuite vos questions, vos remarques durant la discussion. Ensuite, nous avons notre règle d'écoute et de bienveillance. Nous vous demandons simplement de vous écouter les uns les autres, bien sûr, y compris quand nous ne sommes pas forcément d'accord, d'avoir une attitude bienveillante à l'égard de ceux qui prennent la parole. Nous vous rappelons également que la réunion est enregistrée, comme toutes les réunions du débat public depuis le début de manière à pouvoir produire les comptes-rendus le plus fidèlement possible, de ne pas déformer des propos qui auraient été tenus. De manière générale, les micros sont arrêtés pendant que les personnes prennent la parole. Vous pouvez réactiver ensuite votre micro durant les moments d'échanges pour prendre la parole. Pour prendre la parole, de manière ce que nous puissions nous entendre, lorsque nous sommes en mode mosaïque vous pouvez lever la main physiquement, sinon, utiliser l'onglet « lever la main » sur votre écran, dans « participants » en bas de l'écran. Nous vous demandons bien sûr d'être présents aux autres, pour que ce forum se déroule dans les meilleures conditions. Voilà pour les informations pratiques.

Pour rappeler avant le début de la réunion les prochaines dates, je l'ai évoqué rapidement, nous aurons une nouvelle audition consacrée à emploi et mobilité le 14 décembre. Ensuite, une réunion en ligne du panel citoyen. La réunion physique a été reportée au mois de janvier. Ensuite commenceront au mois de janvier – nous l'espérons, en présentiel – les forums territoriaux consacrés au tracé, avec un premier forum zone sud à Fos-sur-Mer. La réunion en présentiel du panel de citoyen le 9 janvier. Une excursion, une visite commentée, qui a été reportée là aussi, dans les Coussouls de Crau, dans la réserve. Un deuxième forum territorial consacré au tracé zone centrale à Istres le 11 janvier. Le 12 janvier, le troisième forum territorial qui sera consacré là au nord du tracé, donc à Grans. La plénière aura lieu le 20 janvier, elle se déroulera à Fos-sur-Mer, pour un débat qui se clôturera le 24 janvier avec la fermeture de la plateforme participative. Voilà pour les événements suivants.

Je vous propose de passer au sujet de notre audition de ce soir, consacrée aux coûts et financements. Pour l'animation de ce forum, les membres de la CPDP, Jean-Michel FOURNIAU, le Président de la CPDP et Olivier KLEIN introduiront le sujet et interrogeront nos différents invités. J'en profite pour les saluer et leur souhaiter la bienvenue : Yves CROZET, professeur à Sciences Po Lyon et à l'Université Lyon 2, spécialiste de l'économie des transports, Didier KHELFA, vice-président de la

métropole en charge du budget et des finances, et le maître d'ouvrage, également, fera une présentation des enjeux liés aux coûts et aux financements du projet.

Je passe tout de suite la parole à Jean-Michel FOURNIAU pour introduire la séance, et nous entendrons les différents intervenants à tour de rôle.

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

Merci à tous d'être présents ce soir. Nous abordons la question du coût et du financement du projet qui est largement revenue au cours de nos échanges depuis le début du débat. Nous allons l'éclairer avec trois points de vue un peu différents. Mais je veux insister d'emblée sur cette idée, parce que dans tous les débats publics nous parlons des financements des projets, bien sûr. Mais, je pense qu'il faut avoir en tête que cette question, pour un habitant, un citoyen, se pose très souvent d'abord sous une autre forme, qui est celle de savoir qui payera *in fine*. Est-ce le contribuable à travers des impôts locaux, s'il y a un financement des collectivités territoriales, ou à travers ses impôts pour la part financée par l'État ? Est-ce que ce sont les usagers s'il y a un péage ou d'autres formules dont Yves CROZET nous parlera, notamment pour ce projet de liaison routière si une solution autoroutière était retenue ? Ou alors, quelle peut être la part de financements par des tiers ? Il a été évoqué, par exemple, dans le débat, le fait que cette liaison routière serve pour une large part à améliorer la desserte de la zone industrialo-portuaire et du port, et pourrait conduire, à travers des mécanismes du type de celui du versement de mobilité, anciennement versement transport, à mobiliser les financements de tiers dans le domaine des transports. Cela fait très longtemps que ce genre de financement par des tiers est instauré via cette contribution des entreprises au fonctionnement des transports, et notamment des transports collectifs.

L'objectif premier de cette réunion sera bien d'éclairer cette question en regardant le coût du projet et les différents contributeurs possibles, et en écoutant le vice-président de la métropole en charge du budget et des finances, et le maître d'ouvrage, afin de voir quels sont les partages possibles de financement entre les collectivités territoriales et l'État dans les différentes solutions de financement. Sans doute, nous pourrions évoquer aussi dans la réunion – je le dis pour que tout le monde se sente libre de poser des questions - sur le financement des services de mobilité autres que la route. Ceci permettrait de donner toute leur ampleur aux objectifs qui sont assignés au projet de liaison routière. Nous avons beaucoup parlé d'intermodalité au cours du débat et ces questions-là sont évidemment posées. En particulier, elles sont apparues au cours du débat à travers de l'idée suivante : comment faire contribuer les poids lourds au financement de l'infrastructure.

La dernière question que nous pouvons évoquer est celle d'un phasage envisageable. Quand on réalise un projet, sa réalisation peut être phasée, en particulier pour étaler les financements, en particulier. C'est une question qui pourra être abordée au cours de cette audition.

Cela fait un sujet à la fois assez précis, mais tout de même assez large. Je ne prendrai pas plus de temps de parole. Pour l'aborder, je veux d'abord passer la parole au professeur Yves CROZET, spécialiste d'économie des transports. Il nous apporte un premier éclairage sur ces questions de financement des projets d'infrastructure routière.

M. Yves CROZET, spécialiste de l'économie des transports, LAET (Laboratoire Aménagement Economie Transports), Université de Lyon

Merci Monsieur le Président. Je suis tout à fait honoré d'être invité à cette présentation. Il y a 8 ans, nous commençons à travailler dans le cadre de la commission Mobilité 21 avec Philippe DURON, sur l'ensemble des projets du SNIT (Schéma national des infrastructures de transport). Il n'y avait pas beaucoup de projets routiers qui avaient retenu notre attention, mais celui-ci avait retenu notre attention, et c'est pour cela, je pense, que le débat public l'aborde aujourd'hui. Parce que nous savions que c'était un projet majeur, notamment pour les activités portuaires et pour l'ensemble de cette zone qui, comme le montre le dossier du maître d'ouvrage, comporte beaucoup d'habitants, d'emplois et d'enjeux.

C'était quelque chose qui avait été voté dans la loi Grenelle 2009, et que, tout simplement, on ne savait pas financer. On m'avait demandé de participer aux réunions de la commission Mobilité 21. Et en général, quand Philippe DURON avait des problèmes de financement, il me donnait la parole. Et c'était en général pour dire des choses désagréables. On m'a demandé aujourd'hui de venir pour parler des choses qui fâchent. Mais j'ai l'habitude, donc nous essaierons de le faire de façon détendue.

Nous avançons sur la *slide* suivante pour montrer des choses extrêmement simples, que tout le monde connaît.

Deux options ?

- La gratuité pour l'utilisateur et donc le financement par les administrations publiques locales et/ou nationales
 - 1 million de kilomètres de routes sur ce modèle en France

- Le paiement par l'utilisateur grâce à un péage d'infrastructure.
 - près de 10 000 km de routes, ponts et tunnels sur ce modèle en France

2

Nous avons 1 million de km de routes en France. Sur ce million de kilomètres, l'accès est totalement gratuit, tout le monde peut circuler sur ces routes, sauf des cas très particuliers. Nous avons 1 % de ce réseau qui est aujourd'hui un réseau à péage, des autoroutes, plus que des routes d'ailleurs, des ponts, des tunnels, un peu moins de 10 000 km. C'est à peine 1 % du réseau. Il faut avoir ces deux options en tête, parce que ce sont les deux modèles que nous avons dans la tête et sur lesquels nous nous référons presque automatiquement en fonction de notre histoire, de nos points de vue. L'histoire de la France, c'est d'abord au moment de la révolution, la suppression des péages qui existaient sur les routes, les octrois. C'est quelque chose qui a aussi été fait en Angleterre. Ils n'ont pas fait de révolution, mais ils ont aussi supprimé les péages sur les milliers de kilomètres de routes privées qui existaient en Grande-Bretagne au 18^e siècle, pour que la puissance publique s'en occupe et en améliore fortement la qualité.

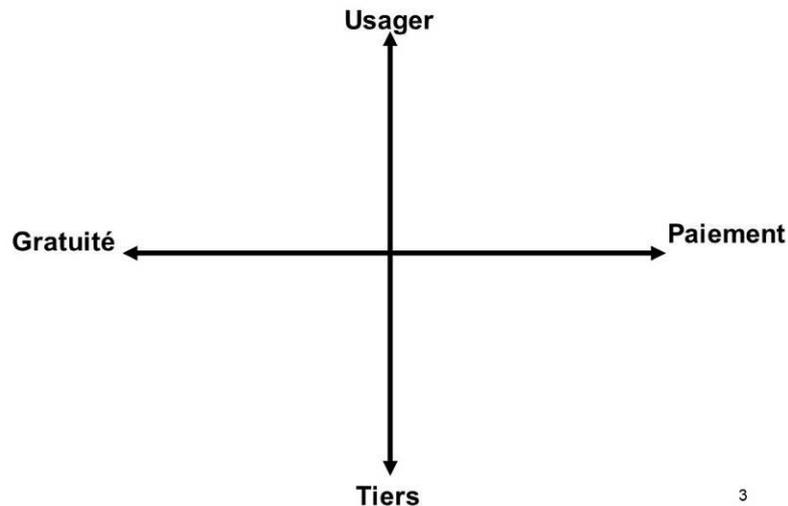
Effectivement, nous pourrions dire qu'une route qui existe déjà va être transformée. Tout simplement, cette route va être financée par la collectivité territoriale et sera gratuite comme les autres. Mais comme vient de le dire Jean-Michel FOURNIAU, les financements ne sont pas faciles à trouver, à tel point qu'il faudra peut-être phaser le projet. Mécaniquement, on se tourne vers l'autre solution, en disant : est-ce qu'on ne pourrait pas aller plus vite ? C'est ce qu'on a fait avec la loi de 1955 sur les concessions autoroutières en disant : « puisque les usagers de ces routes sont en général solvables, il y aurait moyen d'accélérer fortement la réalisation sans toucher au budget public », c'est-à-dire que l'on protège la dépense publique dans d'autres secteurs où elle est plus importante, en demandant aux utilisateurs de la route qui en ont les moyens de payer cette route. C'est bien sûr le système du péage d'infrastructure.

Nous avons donc deux modèles possibles. Il faut bien comprendre que dans ces deux modèles, vous voyez qu'il y a à la fois de bonnes et de mauvaises raisons d'adopter l'un ou l'autre modèle. La gratuité et le financement par l'administration, la bonne raison, c'est bien sûr l'égalité de traitement. C'est 99 % du réseau français. C'est comme cela depuis plusieurs siècles, il n'y a pas de raisons de changer et de rendre la route payante, ce serait discriminant, cela réduirait la mobilité. La mauvaise raison est de dire que nous allons nous défausser. Nous voulons le projet, mais nous ne voulons pas le payer, donc les administrations n'ont qu'à se débrouiller. Nous avons là de mauvaises raisons qui peuvent jouer en défaveur de la gratuité.

Symétriquement, pour les autoroutes, nous avons une très bonne raison qui est de dire que si vous donnez cela en concession à un opérateur, il saura faire. Il va le gérer plutôt bien. Cela ira beaucoup plus vite. En plus, nous ne ferons pas payer les contribuables locaux. La mauvaise raison est aussi de se dire que c'est un moyen de se défausser, dans ce cas aussi, en disant : « Je ne sais pas faire, donc je vais aller demander à un opérateur privé de s'en occuper ». C'est pour cela que je pense qu'il faut sortir de ces deux options, qui sont tout à fait importantes – il faut les garder en toile de fond, il y a d'ailleurs de fortes chances pour que, *in fine*, ce soit l'une ou l'autre qui s'applique. Mais regardons tout de même d'autres options.

Nous allons faire quelque chose qui est un peu bizarre. Avant, nous avions sur un seul axe : gratuité pour l'utilisateur ou paiement par des tiers. Nous allons éclater ces deux axes en faisant apparaître 4 catégories : la gratuité *versus* le paiement, et paiement par l'utilisateur ou paiement par les tiers.

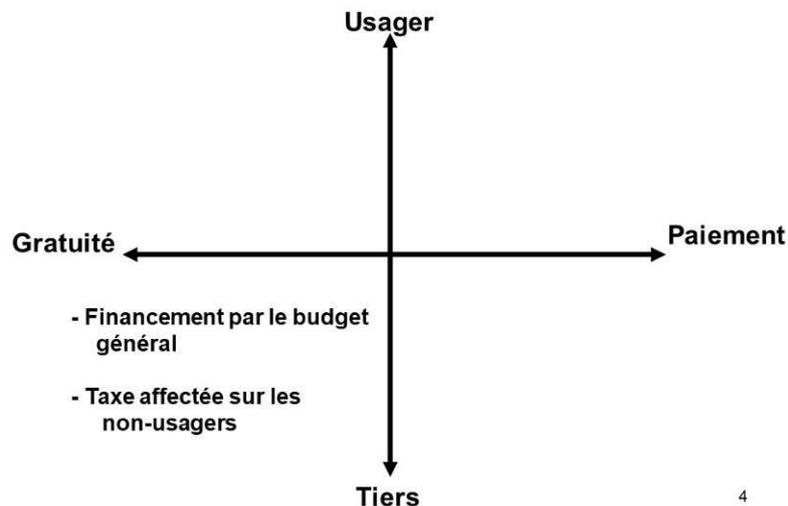
4 options et plus...



3

Si vous regardez ce qui se passe dans la logique actuelle des routes en France, nous avons un financement par un budget général, mais nous n'avons pas que cela comme option. Autrement dit, à l'intérieur de chacune des cases, nous allons faire apparaître deux ou trois sous-options, et d'autres d'ailleurs que je n'ai pas évoquées.

4 options et plus...



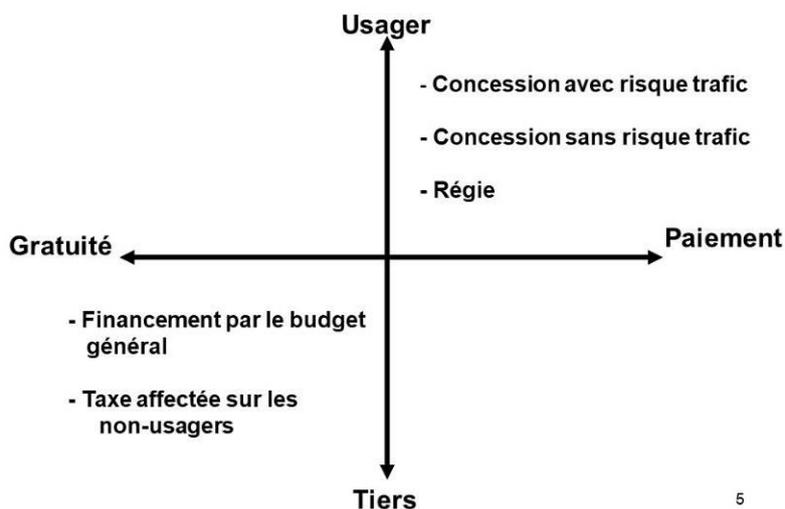
4

Nous pouvons par exemple dire que nous ferons une taxe affectée à ce financement, mais qui ne sera pas payée par les usagers. Pour les usagers, ce sera gratuit. Mais elle sera payée par d'autres. C'est ce que nous avons fait, en ce moment à Paris, avec le Grand Paris Express, où nous faisons payer les entreprises et les immeubles pour financer du transport collectif. Nous pouvons dire qu'indirectement les entreprises bénéficiaient du système de transport collectif, mais ce ne sont pas les usagers qui payent. Nous pouvons donc imaginer des systèmes de financement. Pourrions-nous faire payer le port ? Pourrions-nous faire payer des entreprises ? Pourrions-nous faire payer la Chambre de commerce ou d'autres ?

Cette idée d'avoir une taxe affectée, mais une taxe prélevée sur d'autres contribuables que ceux qui utilisent directement l'infrastructure. Il faut bien sûr réfléchir à ce type de solutions. Ce n'est pas

évident, mais quand ils trouvent cette solution, en général, les élus sont contents. Rappelez-vous ce qui s'était passé avec la non-privatisation des autoroutes, la création de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) en 2004, à l'époque de M. RAFFARIN, où l'idée était d'utiliser les bénéfices des sociétés d'autoroute pour financer des travaux, y compris dans le ferroviaire. Nous pourrions imaginer une taxe sur les autoroutes dans le midi de la France pour financer cette route. C'est donc les usagers des autoroutes à péage qui payeraient. C'est une issue. Je ne dis pas que c'est la bonne solution. C'est une solution.

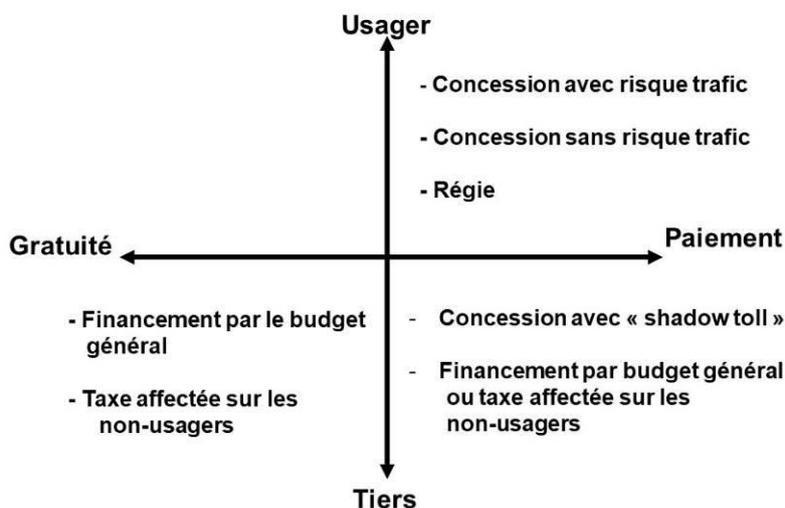
4 options et plus...



5

Ensuite, vous avez l'autre système – le deuxième que je présentais au début – avec une concession. Mais là aussi, rappelons qu'il n'y a pas un seul système de concession. Nous pouvons avoir une concession avec risque de trafic sur le modèle autoroutier des concessions autoroutières actuelles. Mais nous pouvons également avoir des concessions qui sont sans risque de trafic. La collectivité prend le risque trafic et le concessionnaire n'est surtout pas chargé de la maintenance ou de l'entretien. Ce concessionnaire peut très bien ne pas être un concessionnaire, on peut avoir une régie. Nous avons cela au nord de l'agglomération lyonnaise. Le tunnel est-ouest du périphérique, le tronçon nord du périphérique comme on l'appelle, est aujourd'hui en régie, même si cette régie publique demande à des sous-traitants d'entreprises privées de l'aider à le gérer. Nous pouvons donc imaginer différentes possibilités. Nous avons ces deux solutions-là.

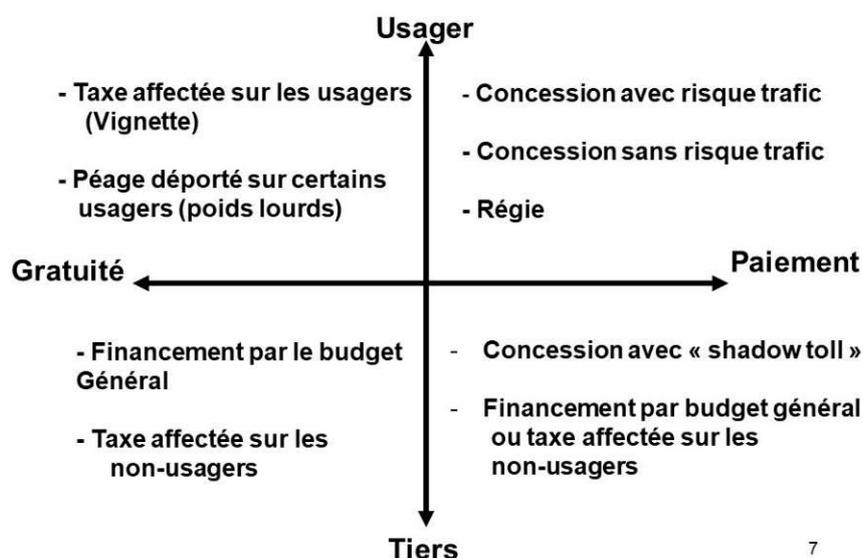
4 options et plus...



Nous pouvons avoir une autre forme de paiement (diapositive page précédente) avec le système anglais que l'on appelle le *shadow toll* ou le péage d'ombre, péage fictif en meilleure traduction, qui consiste à dire qu'il y a un concessionnaire privé qui va gérer la route, l'entretien, la maintenance, la sécurité, etc. Mais les usagers ne paieront pas et ce sera financé par le budget général, mais avec une sorte de péage d'ombre, un péage versé par la collectivité sur la base d'un cahier des charges qui doit être respecté par un concessionnaire. Ce *shadow toll*, ce péage payé par l'administration, peut être financé par le budget général, mais il peut aussi être lié à une taxe affectée sur les non-usagers. Nous pouvons donc avoir un paiement par les tiers, mais avec un recours officiel. La route est tarifée, sauf qu'elle n'est pas payée par l'utilisateur. Elle est payée par d'autres, mais il y a bien une gestion de cette route par un concessionnaire.

Enfin, nous pouvons avoir une quatrième case. Nous avons peut-être la case où il faudrait faire preuve du plus d'imagination possible.

4 options et plus...



Nous avons d'abord un système en France qui a existé de 1956 jusqu'en 2000, qui s'appelait la vignette. Tout le monde a oublié que cette vignette était pour garantir un revenu minimum aux personnes âgées, au moment de sa création en 1956. Depuis 1982, cette taxe était affectée aux départements. Les départements sont ceux qui gèrent 400 000 km de route et qui, dans certains départements, aident les petites communes à gérer. N'oublions pas que les communes gèrent 600 000 km de routes communales en France. Avec cette taxe affectée sur les usagers pour payer l'infrastructure, il y a gratuité. Vous utilisez gratuitement l'infrastructure, mais vous avez payé une vignette annuelle en général. Il y a eu des villes en Norvège où l'on a mis en place des vignettes, qui pouvaient être quotidiennes ou mensuelles. Je vous rappelle que le système de la vignette existe toujours en Allemagne. Les propriétaires de voiture, quand ils font leur déclaration d'impôt – c'est d'ailleurs assez compliqué, ils sont toujours obligés de se faire aider par un spécialiste –, doivent déclarer leur voiture. Il y a un impôt, une sorte de vignette sur toutes les voitures. Il faut donc être un peu inventif sur la question du péage par l'utilisateur.

Dans la partie de droite, en haut, nous avons la vision traditionnelle du péage autoroutier en France, avec un concessionnaire avec ou sans risque, ou une régie. Nous pouvons imaginer d'autres systèmes où les péages pourraient exister, mais ne pas être payés directement par les usagers, ce que j'ai appelé un péage déporté. C'est-à-dire que certains usagers payeraient. C'est difficile de dire que l'on va mettre une barrière de péage pour les poids lourds et pas pour les voitures, encore que ce serait possible parce que c'est assez facile à contrôler. Nous pourrions imaginer que les poids lourds qui circulent sur cette portion doivent par exemple être équipés d'une vignette avec des contrôles aléatoires, donc une vignette mensuelle, journalière ou annuelle. Nous pourrions imaginer, si nous considérons que la plupart de ces poids lourds viennent du port ou vont vers le port, un système de droit d'entrée dans le port. Une partie de ce droit d'entrée et de sortie serait reversé au financement de cette infrastructure.

Ce que nous dit l'économie, c'est que nous avons une multitude d'options possibles. Mais, dans ces options, il faut faire preuve d'inventivité, parce que c'est quelque chose qui n'est pas évident. Il est donc très facile, très tentant de revenir à la solution qui est en bas à gauche : financement par un budget général. Comme on ne sait pas faire, parce que l'on n'a pas beaucoup d'argent, les projets durent, traînent, on met un temps fou et il faut phaser les projets. Une autre solution consiste à transférer cela à un concessionnaire, mais cela veut dire qu'il y aura des péages, et une partie des personnes devront peut-être faire le détour pour ne pas payer le péage. Donc, cela a des effets tout à fait bénéfiques sur la rapidité de la construction et des effets négatifs par ailleurs. Ou alors, il faut trouver des choses un peu plus inventives. Vous voyez que ces choses inventives sont tout en bas. Est-ce que nous avons des possibilités de taxe affectée à cette infrastructure, payée par des non-usagers ? Est-ce qu'il y a une base fiscale que nous pourrions mobiliser dans cette zone ou plus largement, pour financer cette infrastructure ? S'il n'y en a pas ou si nous ne le souhaitons pas, nous pouvons nous reporter en haut à gauche, en disant : « est-ce que les usagers ou une partie des usagers pourraient être mobilisés pour payer cette taxe ? ». Bien sûr, nous n'allons pas créer une vignette dans le département ou la région, qui ne servirait qu'à financer cette infrastructure, parce que tous ceux qui circulent ailleurs que sur cette infrastructure ne seraient pas très satisfaits. C'est pour cela qu'il faut peut-être regarder les usagers qui vont gagner le plus grâce à cette infrastructure, sans doute les poids lourds, et comment, à partir de là, nous allons pouvoir éventuellement motiver les usagers pour participer à son financement.

Comme j'avais 10 minutes, je vais m'arrêter là pour ne pas déborder. Je vois qu'il y a déjà des questions. Nous allons regarder tout cela. Je vous remercie.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour cette présentation qui était vraiment très claire et qui montre bien l'éventail des solutions, la finesse des solutions à rechercher, leurs avantages et leurs inconvénients. Cela fait aussi écho à des choses qui se sont dites dans l'atelier citoyen, par exemple, sur le fait de faire payer les camions, rechercher des solutions dans ce sens.

Je laisse tout de suite la parole à Jean-Michel FOURNIAU pour poser des questions et ensuite, à Olivier KLEIN pour relayer les questions du *chat*.

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

Je ne poserai pas beaucoup de questions, j'en poserai une seule, parce que je trouve que c'était très clair, avec beaucoup d'exemples qui permettent de bien comprendre que ce n'est pas simplement une construction intellectuelle que de déployer ces 4 quadrants, au lieu de raisonner simplement gratuité / péage. Merci beaucoup pour cet exposé très clair. Il y a une question qui vient immédiatement, puisqu'il est question du sujet de la taxation des poids lourds. Nous avons tous en tête ce qui s'est passé en Bretagne avec les bonnets rouges. Mais plus globalement, et ce sera ma question, tu as parlé d'inventivité. Très souvent tout de même, dans ces questions-là, ce qui va déterminer la décision est la question de justice sociale. Dans ces différents quadrants, comment peut-on faire apparaître cette question de justice sociale et d'équité – c'est le mot que tu as employé. Je pense que c'est important, si l'on a en tête les bonnets rouges, puis les gilets jaunes, nous voyons bien qu'autour de ces questions de taxation, se pose très rapidement cette revendication d'une solution qui soit équitable. C'est la seule question que je voulais poser. Je vois dans le *chat* d'autres questions que posera Olivier tout à l'heure.

M. Yves CROZET, spécialiste de l'économie des transports, LAET (Laboratoire Aménagement Economie Transports), Université de Lyon

Il faut bien ajouter « équitable et efficace », parce que le choix qui a été fait en France, en Angleterre et dans tous les pays d'Europe, d'avoir des routes gratuites, à quelques exceptions près de ponts, tunnels, etc., c'était un choix d'équité, pour que tout le monde puisse circuler et un choix d'efficacité, parce que l'on considérait que la libre circulation des personnes et des marchandises était quelque chose d'indispensable pour le développement économique. L'Union européenne est fondée là-dessus. Lorsqu'un nouveau pays membre rentre dans l'Union européenne, on lui finance des autoroutes, des routes, on lui finance des TGV éventuellement. Nous sommes bien sur une question d'équité et d'efficacité. Quand nous avons mis en place des péages sur les autoroutes en France, nous avons toujours dit : « L'autoroute est à péage, c'est une autoroute de première classe, mais il existe une route de seconde classe à côté, qui est gratuite. » S'il n'y a pas d'itinéraire alternatif, là, c'est très compliqué de mettre en place un péage, parce que c'est complètement discriminant. C'est pour cela que le système de la gratuité l'emporte.

J'ai vu apparaître une question sur le sujet du carbone. Il faut bien comprendre qu'en matière de mobilité routière, nous sommes, en France, tout à fait en dehors des clous par rapport à nos engagements climatiques, puisque les émissions du transport en France, qui sont essentiellement routières, c'était 36 % en 2018, au-dessus de l'objectif que nous nous étions donné lorsque nous avons signé (le protocole de) Kyoto en 2000. Je parle essentiellement des émissions des poids lourds, des voitures et un peu des avions, mais uniquement domestiques, donc c'est très peu de choses. Les trains émettent un peu aussi, mais pas grand-chose, les bus également. Est-ce que nous voulons changer cela ? Si nous voulons changer cela, nous sommes obligés de faire comme nous avons fait pour l'eau, comme nous avons fait pour les déchets, comme nous avons fait pour l'électricité, et de dire que ces activités provoquent des coûts externes. Lorsque l'on utilise de l'eau, il y a un problème d'assainissement et un problème d'épuisement de la ressource, donc l'eau doit payer l'eau. Ce que nous n'avons pas encore fait en France, ce que nous commençons à entrevoir aujourd'hui en Europe, est l'idée que la mobilité doit payer la mobilité. Tant que nous serons dans un monde où l'on dit que la mobilité doit être d'accès gratuit, « je dois pouvoir accéder gratuitement aux routes », il sera très difficile de dire que nous allons mettre une tarification sur cette route. Sauf si nous disons que nous en faisons une concession. C'est pour cela que je vous disais au début que nous étions coincés entre les deux options.

Ce qu'il faut se demander, c'est si nous n'aurons pas à terme, comme cela commence à arriver dans un certain nombre de pays, la mise en place du principe qui est de dire : la mobilité motorisée doit supporter ses coûts, avec des taxes sur les carburants, mais aussi avec des taxes kilométriques comme cela vient de se décider en Australie du Sud, pour les véhicules électriques, qui vont devoir payer une taxe kilométrique, parce qu'ils utilisent des routes. Bien sûr, tout cela demande à être modifié puisqu'en France, nous avons eu l'épisode de la taxe poids lourds, qui était d'ailleurs non pas une taxe, mais une redevance, et nous avons vu se lever toute une protestation, parce que ce projet n'a pas été soutenu au plus haut niveau. Ce projet était un véritable changement, y compris de constitution, en disant que la liberté de se déplacer sur les routes avec un véhicule motorisé est maintenant soumise à des contraintes. Vous voyez bien que vous êtes sur un sujet extrêmement étroit. Ce n'est pas vous qui allez faire changer le paradigme dominant en France, mais vous pouvez y travailler en disant : « Est-ce que nous avons la possibilité de trouver localement des financeurs ? ». De fait, les poids lourds sont ceux qui dégraderont le plus les routes. J'ai vu qu'il y avait une remarque sur la taxe à l'essieu. La taxe à l'essieu en France, c'est quelques centaines de millions d'euros, payée par les poids lourds. Elle devait d'ailleurs disparaître avec la taxe poids lourds. C'est très peu de choses. Les poids lourds payent beaucoup de taxe carbone, quand ils prennent leur carburant en France. Mais ils ne payent pas directement l'infrastructure, sauf quand ils prennent les autoroutes à péage, ce qu'ils font d'ailleurs très largement.

L'idée est donc de dire : « Arriverons-nous à trouver une solution locale pour faire payer localement les usagers ? ». Comme je vous l'ai dit, cela va être compliqué. Autrement, il faut pousser vers une évolution nationale qui consiste à dire que les mobilités motorisées doivent, petit à petit, entrer dans une logique de tarification.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vais passer la parole à Olivier KLEIN pour relayer des questions du *chat*.

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

Yves CROZET les a déjà défrichées. Il en reste deux. Il y a une personne qui fait mention du versement transport, donc de la taxe que payent les entreprises assises sur la masse salariale pour payer les transports en commun en région parisienne et, de fait, dans pratiquement toutes les agglomérations en France. Est-ce qu'un système comme cela pourrait être utilisé sur la métropole marseillaise pour payer autre chose que des transports en commun, et donc une route en l'occurrence ?

Une autre question, peut-être plus personnelle. Ce système de droit d'entrée, de perception à l'entrée du port, qui serait applicable aux poids lourds, est-ce applicable aussi sur d'autres zones d'activité de la région ? Parce que nous pourrions avoir un effet d'iniquité entre les activités portuaires qui, elles, seraient taxées, et d'autres activités qui, elles, ne le seraient pas. Je pense à la base aérienne, à CléSud où tous les camions ne vont pas au port non plus.

M. Yves CROZET, spécialiste de l'économie des transports, LAET, Université de Lyon

Merci Olivier. Effectivement, l'exemple du versement transport est intéressant, parce que c'est typiquement la martingale dont rêvent les élus. C'est-à-dire que les usagers ne payeront pas le coût d'un investissement en transport collectif et on le fera payer par d'autres. C'est ce que nous appelons la translation fiscale. On va faire reporter le poids sur d'autres. Nous pourrions très bien imaginer un système de versement des entreprises. Mais à ce moment-là, ce n'est pas possible de le faire que pour un petit morceau d'infrastructure, même s'il fait quelques dizaines de kilomètres. C'est de dire que les entreprises – il faudra dire lesquelles et quelle serait l'assiette – seraient amenées à contribuer au financement.

Le problème est que, lorsque nous regardons ce qu'il se passe avec le versement transport – c'est dit d'ailleurs par M. SAN MARTIN, je crois, dans ses remarques –, ce que nous constatons aujourd'hui, c'est que le versement transport est très efficace pour financer la monétarisation des transports collectifs, mais que ceux qui en profitent ne sont pas forcément ceux qui payent. Si vous regardez la région parisienne, par exemple la zone de Saclay- Versailles c'est autant d'emplois que toute l'agglomération bordelaise. Le système de transport en commun de Saclay, est très médiocre alors qu'ils payent beaucoup de versements transport, par rapport à ce qui existe dans l'agglomération bordelaise. Je ne parle pas de ce qui existe dans l'agglomération parisienne. Ce que l'on observe aussi à Lyon, ce sont, par exemple, des entrepôts logistiques qui payent des versements transport importants, mais qu'il n'y a pratiquement pas de transport collectif. Il faut bien se méfier lorsque l'on trouve cette martingale qui consiste à trouver une base fiscale que nous allons détourner pour financer des investissements. Cela peut être une bonne idée, mais il faut faire attention à ce moment-là que l'argent aille vraiment dans le sens souhaité.

C'est pour cela que soit on trouve un système où tout le monde paye une taxe sur les salaires, parce que c'est facile. Avec cela on finance ce que l'on a envie de financer – pourquoi ne pas financer avec un TGV, des TER, ou des routes ? C'est pour cela que je vous dis qu'il y a peut-être une autre option qui consiste à voir quelles sont les entreprises qui sont vraiment motivées pour ce type de réalisation et de voir s'il y a un *deal* à passer, mais qui serait un *deal* local pour accélérer la construction à partir d'un type d'activité qui serait intéressé à ce type de financement, mais qui, fondamentalement, ne conduirait pas à faire payer l'ensemble des usagers et notamment les automobilistes. Mais il s'agit d'un *deal* local. Pour le dire de façon un peu brutale, pourquoi les Savoyards étaient-ils absolument ravis d'organiser les Jeux olympiques en 1992 ? Parce que grâce aux Jeux olympiques, ils ont réussi à se faire financer la réfection des routes de la Tarentaise par l'État et à avoir l'autoroute qui venait depuis Valence jusqu'à Grenoble, et ensuite qui remontait jusqu'à Chambéry.

L'idée essentielle, c'est cela. Pourquoi est-ce que Munich voulait organiser les Jeux olympiques ? La population a voté contre. Les élus de Munich voulaient les Jeux olympiques, parce que s'ils avaient les Jeux olympiques, l'État avait dit qu'il payerait un deuxième tunnel ferroviaire dans Munich. Il faut bien comprendre que sur ces questions de financement, les élus sont tout sauf naïfs, et les promoteurs des projets sont tout sauf naïfs. Ce qu'ils cherchent, c'est la martingale rêvée d'avoir un tiers qui finance et pas les usagers. Je pense que cela va être compliqué de mettre cela en place, surtout que le versement transport aujourd'hui, en tant qu'impôt de production, a tout de même quelques faiblesses. Soit il va falloir militer pour un système national où la mobilité payera la mobilité, ce qui va être compliqué. Soit il faudra trouver un *deal* local pour savoir qui pourra payer. Ou alors vous serez soumis à deux options : l'option « on fait une route comme d'habitude », personne ne paye, donc la collectivité paye et on mettra très longtemps pour la faire. Ou alors on fait une concession.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Nous allons donner la parole à M. DEPAEPE, de Vinci, qui a levé la main et qui est intervenu aussi sur le *chat*, sur ce point.

M. Frédéric DEPAEPE, Vinci Autoroutes

Bonsoir. Merci de me donner la parole. Effectivement, j'avais levé la main, mais n'étant pas sûr que vous prendriez les mains levées, je me suis permis d'écrire mon commentaire qui est assez simple, puisqu'il y aurait la possibilité également d'intégrer une partie de la liaison à la concession à distance d'ASF (Autoroutes du Sud de la France). C'est-à-dire, en termes de financement, de considérer une mobilisation des ressources de péage de la concession ASF, tout en laissant la section concernée libre de péages. C'est quelque chose qui n'avait pas été évoqué directement, donc je me permets de faire cette précision. C'est ce que l'on appelle l'adossement.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Il y avait aussi une autre main levée de M. SERRES. Je vous donne la parole, M. SERRES.

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Bonsoir. Je voulais remercier M. CROZET, qui nous a fait un excellent exposé. J'avais posé la question dans le *chat*. Effectivement, nous pensons très vite à une taxe ou un péage qui toucherait donc en priorité les usagers. Mais en l'absence d'alternative aux transports routiers dans l'ouest de l'Étang de Berre, puisque les transports en commun sont très rares et le réseau cyclable inexistant, est-ce que ce ne serait pas déjà discriminant ? Ne pourrions-nous pas plutôt imaginer un composite de l'ensemble de ces moyens de financement ? Par exemple, le péage déporté pour les poids lourds, pour une partie de la construction et éventuellement une taxe qui pourrait s'appliquer sur l'ensemble des usagers, pas seulement pour la route, mais pour l'ensemble du corridor multimodal. C'est-à-dire route, voie ferrée, du terminal combiné de Gravelot jusqu'au triage de Miramas qui est à moderniser, et le réseau cyclable que les cyclistes du quotidien dans la zone attendent déjà depuis pas mal d'années.

M. Yves CROZET, spécialiste de l'économie des transports, LAET, Université de Lyon

Si je peux prendre la parole, M. SERRES a raison de souligner qu'il n'est pas possible de se contenter de parler d'une infrastructure routière pour des voitures ou des camions – même si je ne connais pas bien le projet. Il va falloir regarder ce qu'il se passe par ailleurs, s'il y avait un péage quels seraient les problèmes de discrimination que cela peut poser. Nous sommes sur des situations qui vont demander une approche globale, et donc multimodale. J'ai bien entendu la remarque du représentant de Vinci. L'adossement, c'est la martingale que nous avons beaucoup utilisée en France pendant des années, qui est aujourd'hui fortement contrainte puisque justement les lois Sapin ont été faites pour éviter ces systèmes d'adossement, et les systèmes européens aussi. Je vous rappelle que parmi les projets de M. CUVILLIER, lorsqu'il était ministre des Transports, qui ont été soumis à la Commission européenne, ce que l'on avait appelé à l'époque le plan de relance autoroutier, il y avait exactement ce que vous dites, c'est-à-dire que des sections qui demeureraient libres de péages et seraient en fait adossées et financées par des sections à péage voisines. Il voulait d'ailleurs faire aménager la route qui va dans sa ville de Boulogne-sur-Mer. Nous voyons bien que cette solution est relativement tentante.

Le problème est que, derrière l'adossement -Vinci ne fait bien sûr pas cela pour la beauté des yeux de la DREAL - il y aura un allongement de la concession. Ce qui a déjà été fortement critiqué par la Cour des comptes et bien d'autres sur les étapes précédentes. Quand vous posez cette question, derrière, il y en a une autre : « Qu'allons-nous faire des concessions dans 10 ou 12 ans ? ». Je comprends bien que les sociétés d'autoroute ont tendance à dire que « c'est tellement bien, les concessions, qu'il faut les prolonger ». Nous pourrions effectivement adosser une partie non négligeable du réseau français sur les concessions d'ici quelques années en maintenant les péages. Mais là, nous aurons des zones autoroutières tarifées, voire surtarifées, et tout un tas de zones ou autres qui ne seront pas tarifées. Je pense qu'il faudra au contraire revoir cela. Je suis pour que l'on maintienne les péages, et même qu'on les étende sur les zones à fort trafic. Mais je pense qu'il faudra revoir le principe de la concession tel qu'il existe aujourd'hui. Il ne pourra pas fonctionner sur le modèle actuel. C'est pour cela que je vous disais à plusieurs reprises que vous êtes sur un projet très local, mais qui dépend très largement de décisions nationales qui demandent à changer compte tenu des engagements climatiques.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Nous avons encore quelques commentaires dans le *chat* et une demande d'intervention de Daniel MOUTET. Je vous propose que nous prenions cette intervention, qu'Olivier reprenne la main un peu sur le *chat* et que nous passions ensuite au second intervenant, parce que le débat est passionnant, mais nous sommes en train de déborder. Daniel MOUTET, je vous laisse la parole avant de la passer à Olivier KLEIN.

M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF

Bonsoir tout le monde. Merci de me donner la parole. J'ai trouvé très intéressants les dires de M. CROZET. Comme il en connaît beaucoup apparemment, j'aimerais bien savoir, comme notre voie Fos – Salon va dépendre aussi beaucoup de la voie du contournement de Martigues – Port-de-Bouc, où en est le projet de Martigues – Port-de-Bouc par rapport au financement. Parce que ce projet-là est un peu une Arlésienne pour nous, vu que cela devait déjà commencer en 2018, et que nous sommes

en 2020, mais ne voyons toujours pas l'ombre du début de la construction. Je crois que nous en sommes encore loin, puisqu'il manque pas loin de 65 millions d'euros. C'est bien beau de parler du nôtre, mais il y a déjà celui-là à faire réaliser. Voilà ma question.

M. Yves CROZET, spécialiste de l'économie des transports, LAET (laboratoire aménagement économie transports)

Moi, malheureux Lyonnais, qui en plus n'a pas le bon accent, je ne peux pas vous répondre. Je ne connais absolument pas le projet sur ce domaine. Mais votre question montre bien ce qui se passe : on ne trouve pas les financements, on ne trouve pas les solutions, et donc les projets traînent en longueur et risquent de trainer encore longtemps, si je vous écoute bien.

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

Il y avait dans le *chat* plusieurs questions qui s'adressaient à la DREAL. Je les note et je les répercuterai. Nous avons une question de M. RODRIGUEZ qui disait que l'on envisageait de demander aux entreprises de payer et que cela risquait de grever leur compétitivité et qui concluait sur le fait de bien asseoir la tarification sur le principe d'utilisateur-payeur, donc j'imagine sur le fait – c'est ainsi que je le comprends – que le tarif doit être en proportion de l'intérêt que les entreprises trouvent à cette infrastructure. Comment peut-on réaliser cette équation, cet équilibre ?

M. Yves CROZET, spécialiste de l'économie des transports, LAET (laboratoire aménagement économie transports)

J'ai effectivement bien regardé la question de M. RODRIGUEZ, qui a raison. Mais vous voyez bien que la solution que je propose, qui est une option – je ne suis pas un militant de cette option –, consiste à dire que l'on va regarder du côté des entreprises. Si nous ne faisons pas cette solution et que nous mettons un péage autoroutier, ce sera pareil, parce que les transporteurs devront payer le péage et, d'une façon ou d'une autre, le répercuteront sur les entreprises. Soit nous demandons aux utilisateurs de payer, ce qui, de mon point de vue d'économiste, me semble plutôt une bonne solution. Mais comme c'est politiquement très compliqué de mettre en place le péage, en plus sur une portion seulement, le système traîne en longueur et les décisions traînent en longueur. Vous voyez bien – c'est ce que j'ai dit au début, puis je m'arrêterai là – que comme les choses sont compliquées, on retombe sur des solutions simples. Mais des solutions simples que l'on n'arrive pas à mettre en place, c'est de dire que la collectivité n'a qu'à payer, mais on ne trouve pas l'argent, ou qu'il n'y a qu'à faire une concession, mais cela est compliqué et l'adossé est trop compliqué à mettre en place. Donc, tout cela ne bouge pas. C'est pour cela que je vous demande si vous pouvez imaginer autre chose. La solution d'adossé est certainement la solution la plus simple, mais il faudra la faire passer. Il faudrait trouver un ministre du midi qui arrive à faire passer cela à Bruxelles. Parce que c'est ce qui s'était passé pour l'A89. L'A89 a été adossée sur ASF, plus une subvention publique, et Pascal Clément l'a obtenu, parce que c'était le prix qu'il fallait payer pour avoir un ministre de la Justice en 2005. C'était un arbitrage complètement politique. Si vous arrivez à faire cela, très bien. Sinon, le problème va durer.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup M. CROZET. Merci pour ces échanges vraiment très riches. Je vous propose de passer à la seconde séquence en donnant la parole à M. Didier KHELFA, vice-président de la Métropole, en charge des questions de budget et des finances. Je vous passe tout de suite la parole, M. KHELFA.

M. Didier KHELFA, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué au budget et aux finances

Bonsoir à tous. Je ne suis pas un spécialiste des transports et de la mobilité. Je suis avant tout un financier et vous l'avez dit, je m'occupe des finances et du budget sur la Métropole. J'avais prévu une intervention qui recoupe sur de nombreux points la première intervention. Ceci dit, la première intervention qui était très riche me permettra aussi de rebondir sur un certain nombre de points. Simplement, je vais rappeler malgré tout que nous parlons d'une infrastructure lourde, une infrastructure routière ou autoroutière de 25 km, dont le budget a été évalué entre 272 et 533 millions d'euros, en fonction des options que l'on choisit, que ce soit une option autoroutière, une option autoroutière intermédiaire ou une option non autoroutière. Ces estimations commencent à dater, puisque nous étions sur des conditions économiques de 2015. C'est vrai que, lorsque nous parlons de financement de ce type d'infrastructure, nous revenons sur ce qu'a décrit M. CROZET, sur la participation et le recours au crédit public, notamment le recours au financement des contribuables via

les différents impôts et taxes que payent les entreprises et les particuliers. Le deuxième recours ou la deuxième voie possible pour financer ce genre d'équipements est la contribution des usagers via les péages et le principe de concession.

C'est vrai que nous pouvons envisager – cela a été étudié sur ce projet-là – les concessions entières et autonomes ou les concessions intermédiaires adossées qui font qu'effectivement nous pouvons faire payer tout ou une partie par l'utilisateur du tronçon d'autoroute, ou alors adossé, comme le disait M. CROZET, sur d'autres réseaux autoroutiers.

C'est vrai que les deux financements peuvent être associés aussi. Ce n'est pas exclusif. Ce n'est pas le tout public ou le tout contribution des usagers. Je crois qu'il faut, à un moment donné, là aussi réfléchir. J'ai entendu effectivement parler à plusieurs reprises du versement mobilité, versement mobilité qui est aujourd'hui perçu par la Métropole Aix-Marseille Provence sur ce territoire et qui permet de financer aujourd'hui la politique transport, la politique mobilité, mais plus largement, permettra de mettre en place le plan de déplacement urbain, au sein de notre métropole.

Juste pour information, et je crois que c'est important de donner ce type d'information, le budget dédié à la mobilité et aux transports sur notre métropole est, pour 2021, estimé à 850 millions d'euros. 676 millions servent au financement du fonctionnement, et notamment tout ce qui est mise en place du transport en commun, avec là-dessus des charges incompressibles, c'est-à-dire que la plupart de ces financements vont chez les opérateurs type RDT (Régie Départementale des Transports), RTM (Régie des Transports Métropolitains), etc. Nous avons 182 millions dédiés à l'investissement. Vous savez comment fonctionne ce type de budget. Sur l'investissement, il y a des crédits liés aux équipements et des crédits liés au remboursement des emprunts, le remboursement du capital. Là, nous sommes capables de mobiliser, pour 2021, 110 millions de crédits d'équipement. Simplement pour vous dire qu'au niveau du versement de transport, versement mobilité, nous sommes sur le ratio et le taux de 2 %. C'est-à-dire que nous avons atteint le maximum du taux que nous pouvons voter et délibérer au sein de notre institution.

Sur le 676 millions de ce versement transport qui servent à faire fonctionner le transport dans notre territoire, le versement mobilité, donc les encours, représente 52 %, ce qui est déjà relativement important. Le reste vient de la part des usagers, avec le produit des services, la carte de bus, le ticket de bus, de métro. Il y a des dotations, notamment des dotations qui viennent de l'État. Mais il y a surtout une subvention d'équilibre qui vient du budget principal de la métropole vers ce que l'on appelle un budget annexe, le budget annexe transport qui est, lui, exclusivement dédié au transport.

Une des solutions sur laquelle nous essayons de travailler. En tout cas, nous aimerions bénéficier de ce que la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) permet, ce qu'elle a introduit : c'est de pouvoir bénéficier de la possibilité de créer un établissement public d'investissement dédié au transport sur notre territoire. Quand M. CROZET parlait d'être inventif, imaginatif, c'est de permettre à cet établissement public d'investissement de pouvoir éventuellement travailler sur la recherche de nouvelles recettes, notamment de nouvelles taxes, vignettes, etc. Lorsque nous avons rencontré les inspecteurs généraux qui étaient venus auditer à l'époque l'agenda transport et notamment ce que nous avons mis en place, un certain nombre d'idées avaient été mises sur la table, un certain nombre d'hypothèses avaient été émises en disant que, dans le cadre de nouvelles taxations et autres, nous pouvions arriver à augmenter les recettes de la métropole. Aujourd'hui dans un budget contraint nous sommes réservés sur la mise en œuvre de nouvelles taxes qui viendraient grever encore le pouvoir d'achat des administrés.

Je reviens sur le fait que nous sommes sur une maîtrise d'ouvrage État, que l'État en son temps avait dégagé une enveloppe de 220 millions, au titre de l'agence des financements des infrastructures de transport. 220 millions sur un coût de 212 à 553 millions, le delta est assez important. La Métropole, comme bon nombre de collectivités territoriales, est prête à venir s'asseoir autour de la table pour chercher des solutions pour essayer de faire réaliser cet équipement autoroutier ou routier qui est nécessaire, pertinent pour notre territoire et pour le développement de nos activités, notamment économiques et pour le désenclavement de nos territoires. La Métropole est donc prête à se mettre au tour de la table, à réfléchir avec bien sûr ses contraintes, notamment ses contraintes budgétaires – je l'ai dit. Nous avons un budget annexe transport qui a peu de marge de manœuvre. Nous avons l'ambition, notamment au regard du PDU (Plan de Déplacements Urbains) que nous mettons en place, de monter nos crédits d'investissement sur les années à venir à 300, 350 millions d'euros par an. Ils nous permettront de financer des équipements, mais des équipements qui sont inscrits dans notre PDU, comme des équipements pour rendre notre système de transport plus performant, notamment à travers un réseau express métropolitain plus performant, mais aussi de pouvoir mettre

en place des pôles d'échange multimodaux, pour réinventer un système autoroutier, pour mettre en place un système vélo global et pour permettre d'avoir des espaces publics partagés et attractifs.

Si je devais faire le résumé, effectivement, nous avons des contraintes, nous aussi, en tant que collectivité locale financière. Nous sommes prêts à venir cofinancer ce type d'équipement à partir du moment où les choix et la méthode sont arrêtés et surtout si l'ensemble des autres partenaires financiers se met aussi autour de la table. Je pense que ce type d'infrastructures et d'équipements rentrent dans ce que l'on appelle le contrat de plan État/Région, ou éventuellement pourquoi ne pas bénéficier des nouveaux financements mis en place dans le cadre de France Relance, avec le contrat de relance et de transition écologique. Je pense que nous pourrions mobiliser un certain nombre de cofinancements qui viendraient nous aider.

Mais, je rejoins M. CROZET, il faut que nous soyons suffisamment imaginatifs pour trouver la meilleure solution pour essayer de mettre en place ce projet. Parce que c'est un projet pertinent pour le territoire. C'est un projet qui est nécessaire pour le territoire. Je crois que nous avons déjà attendu de nombreuses années et, même si le phasage est possible, même si le phasage peut se mettre en place, je crois qu'il faut que nous réfléchissions de manière globale, et surtout que nous appréhendions l'ensemble de cet équipement routier ou autoroutier de manière globale.

En tout cas, je crois qu'au niveau des possibilités qui nous sont offertes, la loi LOM permet – et vous l'avez évoqué M. CROZET – de créer des structures *ad hoc*, de créer des établissements publics qui sont dédiés et qui ont une marge de manœuvre peut-être plus importante et qui permettront peut-être de développer plus rapidement ce type de projet structurant et nécessaire pour un territoire comme le nôtre.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour cette présentation, là aussi très claire, sur le cadre budgétaire de la Métropole et les perspectives de cofinancement public que vous évoquez. Même principe que tout à l'heure, je vais donner la parole à Jean-Michel FOURNIAU et Olivier KLEIN. Il y a d'ores et déjà une main levée de Lionel PATTE, le maître d'ouvrage, dans la suite des questions de la CPDP.

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

Merci beaucoup M. KHELFA pour cet exposé très clair, qui apporte un jour nouveau aussi. Je n'avais pas entendu parler de cette intention de la Métropole de mettre en place un établissement public d'investissement qui permettrait de trouver ou de travailler à la mise en place de nouvelles recettes. Je trouve cela très intéressant. Tout de suite, cela soulève une première question, simplement de calendrier. Tout à l'heure, M. MOUTET évoquait le contournement de Martigues – Port-de-Bouc où le calendrier de mise en place des financements est long. Pour le projet de liaison routière Fos-Salon, l'engagement de l'État est *a priori* de pouvoir démarrer les travaux en 2027 pour mettre en service la liaison routière Fos – Salon, en 2030. Est-ce que ces calendriers sont compatibles ? C'est toujours une des questions, quand nous abordons ces questions de financement.

La deuxième question est que nous avons vu, sur une partie de la route, par exemple, la Métropole obtenir ou demander à l'État une délégation de maîtrise d'ouvrage pour faire certains travaux. Je pense au carrefour des Bétons, par exemple. A travers ces délégations de maîtrise d'ouvrage, est-ce qu'un établissement public d'investissement comme cela pourrait contribuer à un déplacement de la maîtrise d'ouvrage pour aussi accélérer ? Je pose des questions un peu naïves, sans arrière-pensées, parce que ce sont des sujets, ces montages, que je connais assez mal. Mais nous voyons qu'il y a une volonté de trouver des solutions innovantes. Ce sont des questions que, peut-être, nous pouvons nous poser.

Surtout, je finis par une question essentielle qui est beaucoup revenue dans le débat public. Vous avez bien insisté sur le fait qu'il fallait avoir une appréhension globale du projet routier dans un ensemble d'opérations liées à la mobilité. Cela peut conduire évidemment la Métropole à considérer qu'elle doit d'abord s'occuper de l'ensemble – c'est ce que vous avez dit : le projet de RER, l'ensemble des projets au PDU, les pôles d'échanges multimodaux, le vélo. Finalement, la part que pourrait mettre la Métropole dans le projet routier est conditionnée au fait que le projet routier apparaisse comme nécessaire pour la réalisation de l'ensemble des projets de mobilité que porte la Métropole. Pourriez-vous apporter des précisions sur ces points que vous avez un peu abordés. Merci.

M. Didier KHELFA, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué au budget et aux finances

Premièrement sur le calendrier, effectivement, quand nous parlons de notre volonté de créer un établissement public, il y a un incontournable, c'est le partenaire État. Nous avons besoin des validations, mais surtout que le partenaire État vienne, et notamment soutienne financièrement et massivement ce type de démarche, comme il le fait sur le Grand Paris.

Tout à l'heure, je parlais du versement mobilité. Je veux vraiment apporter la précision suivante. Le versement mobilité aujourd'hui ne permet pas de financer directement des routes. Le versement mobilité permet sur un budget annexe transport de financer un service de transport en commun. Les entreprises, à travers cela, financent ce service-là. Par contre, aujourd'hui, les recettes d'investissement sont principalement liées à l'emprunt. C'est-à-dire qu'aujourd'hui pour pouvoir financer nos équipements, je pense notamment à la rénovation des rames de métro, je pense à des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) que nous avons mis en place, ce sont des emprunts et des subventions qui nous ont permis principalement d'avancer, avec en plus sur la section de fonctionnement, l'autofinancement qui vient nous aider. Mais malheureusement, comme je le disais, nos charges sont tellement rigides que nous avons très peu d'autofinancement. Si bien que même la Métropole est aujourd'hui obligée de faire une subvention d'équilibre de son budget principal sur la section investissement du budget annexe transport. Je voulais apporter cette précision.

Concernant l'ensemble des projets qui sont inscrits dans le PDU, aujourd'hui, nous avons établi et voté un agenda transport mobilité, et nous avons arrêté le PDU. Il n'est pas encore voté. Quand je regarde les besoins en termes de finances, nous sommes à plus de 7 milliards d'euros à mobiliser pour financer l'ensemble des projets, et ce, à un horizon 2030, qui est un horizon à très court terme. Quand je parlais tout à l'heure de notre capacité à mobiliser 110 millions, puis peut-être dans 2 ou 3 ans, 300 à 350 millions, vous voyez que nous sommes loin du compte pour arriver aux 7 milliards. Pour cela, nous aurons besoin, là aussi, de partenaires financiers. Nous aurons besoin d'aller chercher des cofinancements, dans le cadre de projets bien montés, bien définis. Mais aujourd'hui, le risque et l'écueil que nous rencontrons - notamment sur des projets structurants, comme l'aménagement de voies, que ce soit voie vélo ou voie express sur autoroute - c'est le saupoudrage de subventions. Aujourd'hui, sur un dossier de ce type, lorsque nous demandons des subventions, nous obtenons 5, 10, 20 % peut-être, sur plusieurs dossiers. Nous préférierions avoir une grosse subvention sur un gros dossier pour que nous puissions le porter et aller très vite pour le porter, plutôt que de saupoudrer sur différents dossiers, sur lesquels nous galérons derrière pour finaliser le tour de table.

Voilà ce que je pouvais vous dire par rapport à vos questions. Concernant notre volonté, il est clair qu'aujourd'hui nous essayons vraiment de travailler avec les services de la Direction mobilité, dirigée par M. TONDUT, pour faciliter les déplacements, la mobilité des habitants de notre territoire, tout en prenant en compte bien sûr les aspects plan climat et autres. Notre volonté, derrière, est d'atteindre les objectifs qui sont ambitieux dans le calendrier que nous nous sommes fixé.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Lionel PATTE avait demandé la parole. Ensuite, nous avons également une demande de parole de la Métropole, de Mme Véronique PAVAN, qui viendra à la suite de celle de M. PATTE.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je voulais juste relever, M. KHELFA, et je vous en remercie, l'intention, les propositions que vous avez formulées concernant un partenariat en matière de mise en place de ce projet. Cela a d'autant plus de sens que, comme vous le savez, vous l'avez indiqué, le projet de liaison Fos – Salon est en connexion avec différents projets portés par la Métropole sur votre territoire.

M. Didier KHELFA, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué au budget et aux finances

Absolument. Je crois que, avant de parler tour de table financier, il faut vraiment que les acteurs soient unis et soudés sur un projet qui donne du sens. C'est ce que nous recherchons en tout cas, le sens et l'intérêt métropolitain.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je donne la parole à Mme PAVAN, de la Métropole. Ensuite, nous prendrons les remarques et les questions du *chat* avec Olivier KLEIN.

Mme Véronique PAVAN, Métropole Aix Marseille Provence

Nous avons parlé uniquement de liaison autoroutière et M. KHELFA l'a un peu évoqué, mais nous pourrions aussi ne pas écarter la liaison express, puisqu'il s'avère que, comme nous parlions de plan climat et de respect des équilibres et de biodiversité, il se trouve que la voie express n'est pas plus néfaste qu'une voie autoroutière, voire à équivalence sur ce que nous pourrions considérer comme des nuisances routières. Je trouvais intéressant que nous n'éluisions pas complètement cette hypothèse. Je pense que M. TONDUT pourrait vous en dire plus là-dessus, s'il est toujours en ligne.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

M. TONDUT, voulez-vous prendre la parole ?

M. Yannick TONDUT, Métropole Aix Marseille Provence, Direction générale adjointe, Mobilités

Bonsoir. C'est vrai que les différents modèles envisagés sont aussi conditionnés par le statut que l'on souhaiterait donner à cette voie. Nous n'avons pas pris position. Nous estimons que c'est un des éléments qui doit ressortir du débat. Mais les hypothèses d'aménagement sur place nous paraissent, par rapport à la contrainte qu'a indiquée tout à l'heure M. CROZET, plus compatibles avec un phasage étalé dans le temps. Une réalisation par tronçon est plus compatible avec un aménagement sur place de type voie express où nous pourrions, au fur et à mesure des possibilités budgétaires des uns et des autres, à commencer par celles du maître d'ouvrage, réaliser tel élargissement, telle dénivellation, de façon à avoir un projet qui s'améliore de façon continue, plutôt que d'attendre le grand soir où nous aurions réuni tous les financements pour un très grand projet.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ce complément. Olivier, je te donne la parole pour relayer le *chat*.

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

Merci Laura. Avant de relayer, j'avais une question pour M. KHELFA. J'ai bien entendu qu'il indiquait le refus des élus métropolitains à augmenter les impôts. Ma question était : est-ce que ce refus s'appliquerait à une taxe spécifique, par exemple – ce n'est qu'un exemple – liée à l'accès au port ? Ce serait donc bien un impôt en plus, mais sur quelque chose de très précis, sur une population d'entreprises très ciblées ou d'activités très ciblées. Est-ce une position globale ou pas ?

M. Didier KHELFA, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué au budget et aux finances

J'entends la question qui est très pertinente. Effectivement, la feuille de route est : pas de nouvel impôt. Mais, par exemple, sur un autre domaine, je prends la gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations. Nous serons obligés, puisque c'est un budget qui doit s'autofinancer, de légèrement augmenter la taxation et le taux. En effet, suite aux événements dont les dernières inondations sur Martigues, Rognac, etc., nous serons obligés de faire davantage de travaux. Donc, sur le fond, nous nous refusons à augmenter les impôts. Après, sur certains dossiers, nous n'avons pas le choix. Je prends l'exemple de la GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations). Si demain, dans le cadre d'un établissement public, nous décidons de mettre une taxe, parce que tel usager, parce qu'il y a nécessité ou il y a pertinence, je ne vois pas pourquoi, de manière dogmatique, nous nous opposerions à cela. Je crois qu'aujourd'hui, le sens de l'intervention que j'ai donnée tout à l'heure était de dire, à un moment donné, nous avons des publics, nous avons des administrés qui sont déjà fortement ponctionnés, qui sont déjà avec des pouvoirs d'achat qui, malheureusement, ont été perturbés et notamment par cette crise. Je crois qu'il ne faut pas en rajouter. Même si – et là, c'est le financer qui parle – notre institution est la première à souffrir, notamment de cette crise. Je n'en ai pas parlé tout à l'heure, mais l'impact COVID, sur notre budget 2020, c'est moins 100 millions de recettes fiscales. Tout globalisé, au total, l'impact financier que je retrouve sur les différents budgets, c'est 75 millions. Vous voyez ce que nous pouvons faire avec 75 millions.

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

Merci. Nous avons dans le *chat* plusieurs interventions, plutôt que des questions. M. SERRES souligne que la zone de Fos étant très mal desservie par les transports en commun, avec le versement mobilités – c'est son terme – les entreprises de la zone sont flouées, parce qu'elles n'auraient pas la contrepartie de ce versement mobilités.

M. PARRAIN, revient sur la question des coûts externes, des coûts de pollution, je pense, en disant que la vision globale de ce projet n'est pas vraiment prise en compte, au moins dans les coûts estimés, si j'ai bien compris. Il pointe les coûts externes qui ne seraient pas intégrés. La question s'adresse peut-être à l'ensemble des intervenants : « Y a-t-il des manières de financer qui peuvent s'appuyer sur les coûts externes édités par un projet ? »

Une remarque de Mme Louise Fortunata MULLER qui nous propose une tarification progressive où les voitures, les camions légers et les poids lourds payeraient de plus en plus cher en fonction de leur poids.

M. Éric RYCKELYNCK pose la question des usagers réguliers, des riverains habitant ou travaillant au bord de l'infrastructure et de leur capacité à pouvoir continuer à se déplacer et à aller au travail si l'infrastructure était à péage.

Voilà quelques questions qui s'adressent un peu aux différents intervenants, pas seulement à vous, M. KHELFA.

M. Didier KHELFA, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué au budget et aux finances

Si vous voulez, je vais répondre concernant le versement mobilités. C'est vrai qu'aujourd'hui toutes les entreprises payent ce versement mobilités, y compris dans les zones et secteurs mal desservis. Nous travaillons avec les services sur une meilleure desserte en transport en commun, voire des transports en commun spécifiques pour la zone portuaire de Fos. J'avoue – et j'en suis le premier responsable, puisque je ne m'occupe pas de la mobilité, mais des finances – que, dans les contraintes qui sont aujourd'hui les nôtres budgétairement, je suis obligé aussi de demander aux différents services, dont la mobilité, de réduire la voilure. Donc, effectivement, l'intention, le maillage, la volonté de développer les infrastructures de transport y sont. Des projets, il y en a : la volonté de multiplier les lignes, de multiplier les dessertes, etc. C'est aujourd'hui le cadre financier qui ne nous permet pas d'aller encore plus vite et plus loin. Nous y travaillons, notamment dans le cadre de ce que nous souhaitons mettre dans le PDU.

J'ai entendu parler du coût. Je ne sais pas si je répondrai à la question, mais il y a eu une évaluation socioéconomique du projet¹, qui a démontré que les gains environnementaux et sociétaux étaient nettement supérieurs aux coûts d'équipement, notamment les gains cumulés de temps de circulation, et par conséquent de consommation de carburant, de pollution atmosphérique ou sonore, qui sont traduites en valeur actualisée nette socioéconomique. Cela a été évalué sur les différents scénarios. Nous nous apercevons, par exemple, sur les options autoroutières que nous sommes entre 1 et 1,7 milliard de gains, et concernant, par exemple, l'option non autoroutière, nous sommes à pratiquement 900 millions d'euros. Donc, quand nous revenons au coût du projet, nous nous apercevons que, finalement, les gains socioéconomiques et les gains environnementaux sont supérieurs au coût du projet.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous avons une main levée de la part de la CCI, M. DAVID, que nous allons prendre. Ensuite, il faudra passer à la dernière séquence de l'audition et la parole sera donnée au maître d'ouvrage, à M. Lionel PATTE. M. DAVID, vous avez la parole.

M. Jean-Baptiste DAVID, CCI Aix Marseille Provence

Bonsoir à toutes et tous. C'était juste une petite précision. Je suis dans les services de la Chambre. Je ne suis pas élu de la Chambre de commerce et d'industrie. Mais, parce que l'on évoque la question des citoyens ou du principe de ne pas augmenter les impôts, cela a été dit par M. KHELFA, le taux de versement transport des entreprises est déjà au maximum et les entreprises sont globalement beaucoup taxées, dans la ZIP et dans le territoire. Elles sont aussi, pour beaucoup, déjà fragilisées par la crise sanitaire et économique. C'est un premier point, pour poser le débat. Elles sont aussi créatrices de valeur ajoutée, largement redistribuée sur le territoire. Je me devais de porter cette idée. Interrogeons-nous aussi sur l'attractivité, lorsque l'on parle d'un péage pour les entreprises, derrière nous avons aussi 10 000 salariés qui seront sur la ZIP. Que fait-on ? Ne taxerions-nous que les poids lourds et pas les salariés qui vont sur la ZIP ? Une entreprise mériterait d'être taxée, par contre le salarié va travailler gratuitement ? Cette question doit se poser. L'idée n'est pas du tout de dire qu'il faut taxer les salariés qui vont travailler, mais juste de bien poser la question, si nous augmentons

¹ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-evaluation-socio-eco-ingerop-2018.pdf>

encore les charges des entreprises. L'attractivité du port et de la ZIP pourrait être remise en question. Je pense que nous sommes là aussi au cœur du débat que l'on effleure ou que l'on touche dans certains cas, ou selon les positions parfois divergentes, il faut l'assumer aussi – de ce que fait le port dans tout cela. Le port est également un formidable outil de rayonnement et d'emploi sur le territoire. À l'échelle globale, nous sommes à plus de 45 000 emplois liés au *cluster* logistico-portuaire et autre. Donc, à un moment, si nous voulons un peu abîmer l'attractivité du port, nous pouvons envisager de mettre des taxes et ainsi de suite partout, mais nous verrons que pour faire venir de nouvelles industries, pour s'inscrire avec efficacité dans le projet France Relance, les perspectives éventuellement de relocalisation, nous aurons plutôt demain une perte d'emploi qui pourrait se profiler.

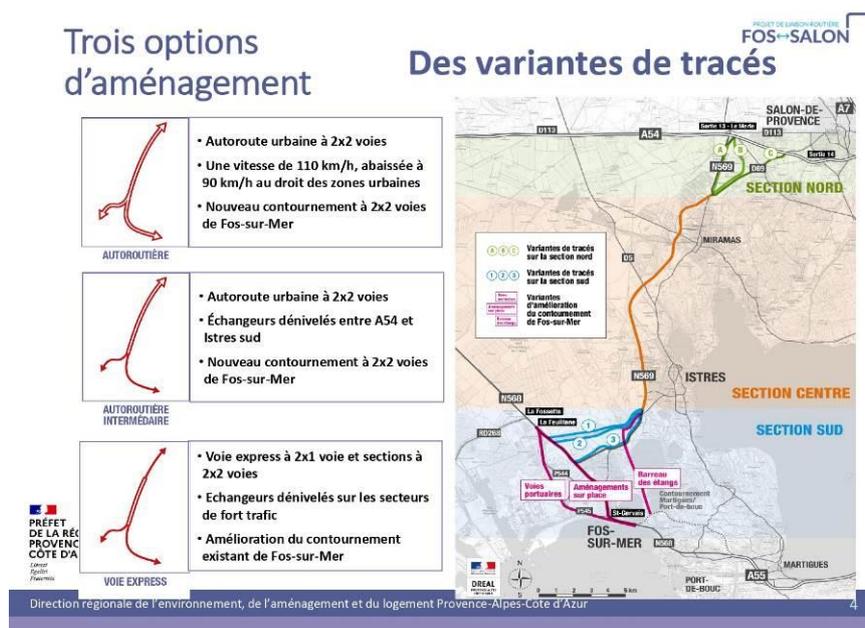
J'évoquais tout à l'heure la question du périmètre, sur le *chat*. Quelles entreprises seraient les plus motivées, comme disait M. CROZET ? Les plus motivées sont-elles celles qui sont implantées sur la ZIP ou celles qui sont sur les plateformes logistiques hors de la ZIP, hors du département, hors de la métropole ? Est-ce que nous allons jusque dans les centres-villes, jusqu'aux citoyens qui se font livrer leurs produits en 48 h ? La chaîne logistique est très complexe et extrêmement interdépendante. Le périmètre est donc très important. Je trouve très intéressants les propos de M. CROZET, de dire : « N'ayons pas un raisonnement simpliste, innovons ». Mais par exemple, le raisonnement simpliste serait de dire : « Aujourd'hui, les entreprises sont des méchantes. C'est un tiroir-caisse. Allons les prélever ». Si effectivement, il faut innover en termes de financement entre une espèce de dualité, gratuité ou un paiement simplement par les usagers, il faut bien avoir en tête les conséquences que pourrait avoir une simple taxation accrue comme cela. « C'est super, allons taxer les entreprises ! » Cela ne fonctionne pas ainsi. Beaucoup d'entreprises feront rapidement le choix de ne finalement pas venir ou de ne pas concrétiser certains projets d'investissement. Ce n'est pas du tout du chantage à l'emploi, c'est juste un focus, une petite fenêtre sur la réalité économique, sur laquelle cela mériterait de débattre pendant plusieurs heures. Mais c'est juste une petite précision, merci.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ce point de vue. Je vous propose de passer tout de suite la parole au maître d'ouvrage, pour la dernière séquence. Nous reviendrons ensuite sur les questions.

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Nous allons présenter quelques éléments qui ont partiellement été présentés déjà à l'occasion de la prise de parole des deux intervenants précédents. Je vais donc me concentrer sur les éléments directement liés au projet, sur les diapositives suivantes. Je ferai un rappel rapide du coût du projet, même s'il a été énoncé par M. KHELFA tout à l'heure. Sur le principe de financement sur fonds publics, là aussi, nous avons largement balayé les choses. Ensuite, je vous indiquerai les éléments qui sont ressortis de l'étude de concessibilité que nous avons faite du projet.



Le projet, l'ensemble des personnes, le connaissent. Il y a trois grandes options d'aménagement (cf diapositive ci-dessus) : autoroutière, autoroutière intermédiaire et voie express dont a parlé M. TONDUT tout à l'heure. Au Nord, il y a différentes variantes. La section centrale reste sur l'axe qui existe aujourd'hui. Au sud, il y a trois options pour raccorder l'infrastructure à la ZIP et au GPMM. Pour finir, trois variantes de contournement de Fos-sur-Mer.

Les coûts et le financement du projet

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE
FOS-SALON

- Un coût compris entre 272 M€ TTC et 533 M€ TTC, aux conditions économiques de 2015, selon l'option d'aménagement considérée

Coût en M€ TTC	Option autoroutière Voies portuaires	Option autoroutière Barreau des Étangs	Option autoroutière Aménagement sur place	Option autoroutière intermédiaire	Option Voie express
Liaison Fos-Salon	385	386	385	328	203
Contournement de Fos-sur-Mer	148	138	88	69	69
Total	533	524	473	397	272

5

Suivant les options et les variantes retenues, le projet s'échelonne entre 272 et 533 millions d'euros. Bien évidemment, cela va de l'option la moins ambitieuse en matière d'aménagement, c'est-à-dire la voie express, vers l'option autoroutière qui est la plus ambitieuse en matière d'aménagement, avec l'option voies portuaires, qui est l'option la plus onéreuse. La diapositive suivante est sur le financement sur fond public.

Le financement sur fonds publics

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE
FOS-SALON

- Les infrastructures de transports nécessitent des moyens financiers importants
- Recours aux crédits publics via des participations de l'Etat et des collectivités locales (Contrats de Plan Etat Région)
- Financement via les contribuables: Particuliers et entreprises
- La loi d'Orientation sur les Mobilités a fixé la stratégie financière des investissements de l'Etat (2019/2037) dans laquelle se situe la liaison Fos-Salon
- Elle s'est appuyée sur le Conseil d'Orientation des Infrastructures qui a classé la LFS comme prioritaire et prévu son financement sur la base de 220M€ par Etat représentant 60% du financement.



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur

7

Nous l'avons vu, les infrastructures Fos – Salon n'y échappent pas et nécessitent des moyens financiers importants. Nous avons pour cela, une première option qui avait été présentée par M. CROZET tout à l'heure, un financement via les différentes instances publiques et pas uniquement les collectivités. La plupart du temps, il y a des contrats de plan État / Région, dans lesquels l'ensemble des partenaires s'entend sur des principes de financement commun. Ces financements viennent bien évidemment des contribuables, que ce soit les particuliers ou les entreprises.

Concernant les financements de l'État, rappelons que la liaison Fos – Salon est inscrite dans la loi d'orientation sur les mobilités (LOM), en tout cas dans ses rapports préliminaires et que c'est un investissement qui a été défini comme stratégique dans les investissements de l'État, sur la période qui va jusqu'en 2037. Pour faire cette programmation préalable à la LOM – je tiens à le préciser - le conseil d'orientation des infrastructures a posé la liaison Fos – Salon comme prioritaire et à déterminer une base de financement de l'État de 220 millions d'euros. Je rajouterai que cela représente 60 % du financement public. C'est le premier mode de financement.

Le financement par concession totale

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE
FOS-SALON

- La totalité de l'itinéraire ne peut être concédé du fait de l'absence d'itinéraire de substitution gratuit entre Toupigières et Dassault
- La concession se fait par mise en concurrence d'opérateurs autoroutiers qui se rémunèrent sur le prix des péages
- L'équilibre du contrat serait assuré par une subvention d'équilibre comprise entre 60 et 70% du coût du projet
- Le prix à acquitter serait de 12 à 26cts/km pour les VL et 36 à 78cts/km pour les PL



PREFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur

9

La deuxième possibilité est un financement via une concession suivant deux modèles : une concession totale ou une concession partielle, que l'on appelle adossement – nous en avons parlé tout à l'heure. Sur le principe de la concession totale, il faut retenir que nous ne pouvons pas procéder, ou en tout cas, faire payer l'utilisateur de l'axe concédé sur la totalité de son linéaire, dans la mesure où nous ne serions pas en mesure d'offrir un itinéraire de substitution gratuit sur la totalité de l'axe. Notamment, cela se traduit par le fait qu'entre Miramas, c'est-à-dire l'échangeur de Toupignère à Clésud, et le sud d'Istres, au niveau de l'échangeur de Dassault, nous aurions une section qui, de toute façon, serait maintenue gratuite. Le petit schéma que vous avez à l'écran le résume assez bien.

Par rapport à l'interrogation que posait un des participants tout à l'heure qui travaille sur la base aérienne d'Istres, ce schéma répond en partie à sa question. C'est-à-dire que quelqu'un qui ferait une migration alternante sur le centre de l'itinéraire pourrait continuer à l'utiliser pour aller de son logement à Miramas, par exemple, à la base aérienne, et ce, de façon gratuite.

La deuxième chose est que le principe de concession se fait par une mise en concurrence d'opérateurs autoroutiers qui, suivant le schéma classique, se rémunèrent sur le prix des péages. Pour assurer un équilibre économique, il faut souvent que le concédant, c'est-à-dire l'État, apporte une subvention d'équilibre. Dans le schéma que nous vous présentons, pour que ce modèle économique soit viable, il faudrait apporter une subvention d'équilibre qui serait de 60 à 70 % suivant la variante retenue qui serait concédée. En termes de tarif permettant cet équilibre, nous aurions un prix à acquitter par l'utilisateur qui serait de 12 à 26 centimes du kilomètre pour les VL (Véhicules légers) et de 36 à 78 centimes du kilomètre pour les poids lourds. Ces tranches de valeur kilométrique dépendent évidemment de la variante que nous mettons en concession et dépendent aussi du volume d'équilibre financier que nous voulons apporter à la concession. Ces quelques éléments financiers permettent de répondre à une deuxième question qui avait été posée sur le *chat* : « est-ce que l'on peut moduler le prix du péage en fonction de la taille ou de l'importance des véhicules ? ». C'est une première réponse. Le tarif kilométrique moyen qui est appliqué aux véhicules légers est moins important que celui appliqué aux véhicules lourds. D'ailleurs, si vous consultez de façon assez classique les barèmes de tarifs qui se pratiquent aux péages autoroutiers, vous verrez qu'il y a différentes classes, qui permettent d'affecter un coût tarifaire à différents types de véhicules, que ce soit les motocyclettes, les véhicules légers, légers utilitaires ou les poids lourds.

La deuxième possibilité de concession de l'axe est la concession partielle ou concession par adossement.

Le financement par concession partielle

PROJET DE L'AMÉNAGEMENT
FOS-SALON

- Seule la section nord entre A54 et Toupignières est payante
- La concession se fait par adossement sur l'actuel contrat ASF
- L'utilisateur paye le coût d'utilisation de la section nord lors du passage au péage de sortie de
- Le surcoût sur les tarifs ASF est négligeable pour l'utilisateur



PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur

10

Une concession partielle, cela veut dire que nous rendrions payant une petite partie seulement de l'axe, en l'occurrence la partie du giratoire de Toupignière à CléSud et l'autoroute A54. Cette concession partielle pourrait se faire via adossement à l'actuel contrat ASF (Autoroutes du sud de la France).

À ce moment-là, ce sont les usagers d'ASF dans leur ensemble qui payeront le coût que devra investir le concessionnaire sur ce tronçon-là. Les simulations financières qui ont été faites par la DIT (Direction des infrastructures de transport) pour évaluer ce principe de financement nous amènent à un surcoût sur les tarifs ASF qui serait négligeable. Quand je dis négligeable, sur l'ensemble de la concession, cela représenterait une augmentation de 0,123 %, donc relativement peu important.

Concernant ces possibilités de concession de l'axe, vous pouvez trouver sur le site du débat public une fiche technique² complémentaire au DMO, qui explique un peu plus dans le détail les évaluations financières qui ont été faites et les différentes solutions de concession, qui sont envisageables, pas envisagées. C'est une autre question qui était posée sur le *chat*. Actuellement, aucune décision n'a été prise, bien évidemment, concernant la possibilité ou pas de concéder cet itinéraire. De toute façon, cela pourrait se faire dans une séquence ultérieure, à partir du moment où le projet aura été déclaré d'utilité publique, et que les procédures liées à ce type de financement auront été mises en œuvre par la DIT.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Cette présentation très claire peut effectivement être complétée avec les données accessibles sur le site du débat. Je redonne la parole à Jean-Michel FOURNIAU pour les questions, et nous reviendrons ensuite sur le *chat*.

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

Merci M. MARY pour cet exposé également très clair. Je voulais simplement faire remarquer tout à l'heure que M. KHELFA a terminé son exposé, en rappelant à la fin de sa présentation la rentabilité socioéconomique du projet, en rappelant les données de l'évaluation socioéconomique³, qui montrent que les avantages socioéconomiques sont supérieurs au coût du projet. Ce qui permet de parler d'une rentabilité socioéconomique. Mais le problème de ces évaluations socioéconomiques est qu'elles ne désignent pas des ressources financières mobilisables directement pour le projet. C'est un calcul fait pour l'ensemble de la société, mais cela ne donne pas les ressources financières directement mobilisables. Cela repose ces questions de calendrier. M. MARY, vous n'avez pas du tout – ce sera

² <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-fiche-concessibilite.pdf>

³ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-evaluation-socio-eco-ingerop-2018.pdf>

une première question – envisagé la question du phasage comme M. TONDUT l'a envisagé tout à l'heure dans sa brève intervention. Cela pourra être une question. Nous pouvons essayer de répartir le financement dans le temps. Dans quel temps serait-ce envisageable, soit d'ici 2030, soit entre maintenant et au-delà de 2030, si tout n'était pas réalisé d'un coup ?

La deuxième question précise que je voulais vous poser est : vous avez évoqué que les ressources inscrites par l'État au contrat de plan État / Région pour cette liaison couvriraient 60 % du coût du projet. J'ai peut-être eu un moment d'inattention sur le montant que cela pouvait représenter. Le coût du projet étant très variable, je ne sais pas quel montant cela représente. Je souhaiterais notamment savoir si ce montant est suffisant pour envisager une concession qui demanderait aussi 60 à 70 % de subvention publique pour pouvoir être faite, comme vous l'avez dit. Je voulais faire préciser ce point pour comprendre ce que permettent d'engager les ressources de l'État inscrites au CPER (Contrats de Plan État-Région), qui ne couvrent pas la totalité du coût de l'infrastructure. Savoir si, avec ces ressources, cela permet d'engager déjà le projet lorsqu'il sera décidé, s'il est décidé. Cela rejoint la question que posait tout à l'heure M. MOUTET sur le contournement de Martigues – Port-de-Bouc, pour lequel le financement n'est pas bouclé non plus.

Je me limiterai à ces deux questions.

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Concernant le financement, effectivement, vous n'avez pas tout à fait compris la teneur de mon propos. J'ai dit que ce type de projet, qui est relativement important en termes de masse financière était habituellement porté par différents partenaires dans le cadre de contrat de plan État / Région. Actuellement, la liaison Fos – Salon n'est pas inscrite dans un CPER, ni l'actuel, ni celui qui viendra, puisqu'il a vocation à se terminer avant le démarrage des travaux. Lorsque j'ai parlé de 220 millions d'euros représentant 60 % de la part État, c'est ce qui est inscrit dans le rapport du conseil d'orientation des infrastructures. Cela permet notamment de poser le principe et en tout cas les bases du financement de l'État. Sur cette base-là, l'État serait en mesure de financer un projet, dont le coût total serait d'environ 330 millions d'euros. C'est une première chose. Actuellement, le principe de partenariat sur le financement n'est pas encore acté et nécessitera des discussions avec les partenaires habituels.

Concernant le phasage, là non plus, les conditions financières n'étant pas déployées dans le temps, nous n'avons pas prévu pour l'instant de phasage de l'opération. C'est quelque chose qui est envisageable bien évidemment, puisque, nous le voyons, nous avons des secteurs qui peuvent être réalisés les uns avant les autres. Mais le principe de phasage dans le temps n'a pas encore été évalué, ni précisé ou envisagé de quelque façon que ce soit.

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

M. MARY a répondu déjà à un certain nombre de questions. Il y avait bien une question sur la présence de représentants de Vinci à la réunion. Préjuge-t-elle d'un choix d'un éventuel concédant ? Vous y avez répondu. Au nom de la CPDP, nous pouvons dire que les représentants de Vinci sont les bienvenus à cette réunion, où ils se sont inscrits de leur propre initiative. Nous aurions eu des représentants d'un autre concessionnaire, ils auraient été tout autant les bienvenus.

Nous avons une question sur l'usure de la route engendrée par les poids lourds. Vous avez aussi partiellement répondu en indiquant que vous envisagiez qu'ils payent trois fois plus cher que les voitures. Est-ce que ce ratio, trois fois plus cher, correspond au degré d'usure ou aux coûts générés par les poids lourds par rapport aux coûts des VL ?

Nous avons une question sur le financement du contournement de Martigues, sur laquelle vous n'êtes pas revenu.

J'avais une question sur ces 220 millions et sur les 60 %. 220 millions, cela paraît pouvoir financer l'option route express quasiment en intégralité. Ce n'est donc pas 60 %, ce serait presque 100 %. Est-ce que cela veut dire que si nous sommes sur un scénario de route express, l'État finance tout ? Je veux bien des précisions là-dessus.

Sur votre dernière diapositive : dans l'hypothèse d'une concession partielle, quel serait le montant restant à charge des acteurs publics pour la partie non concédée ?

Après, il y a un certain nombre d'autres commentaires sur le *chat*. Je vais les regarder, mais je n'ai pas encore eu le temps.

M. Cédric MARY, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Concernant Martigues – Port-de-Bouc, je laisserai Lionel PATTE répondre tout à l'heure. Il est plus à même que moi de le faire.

Concernant les 220 millions d'euros, comme nous vous le disions tout à l'heure, c'est presque ce que représente l'option voie express, cela à 50 millions d'euros près, ce qui n'est pas rien du tout. Néanmoins, il faudra se repositionner dans un coût de projet qui sera à l'horizon de sa mise en service. C'est une chose. Ensuite, il faudra que nous regardions l'ensemble des aménagements périphériques du projet qu'il conviendra de réaliser, notamment en fonction de la variante retenue. En tout état de cause, 50 millions d'euros restant pour la solution la moins onéreuse, cela fait tout de même une part non négligeable à financer par le reste des partenaires financiers, si nous nous inscrivons classiquement dans un CPER.

Sur la part de financement qui resterait à porter si nous adossons la section nord, la section nord à elle seule, si nous intégrons l'ensemble des éléments permettant d'en assurer la mise en paiement également, représente un coût qui s'estime entre 90 et 100 millions d'euros. Suivant l'option que nous retiendrions, le reste à financer représente la différence, avec des scénarios entre 272 et 533 millions d'euros.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

La partie adossement suppose une version autoroutière. De fait, c'est une section qui devient plus coûteuse, et cela viendrait plutôt à comparer les 100 millions aux 500 millions d'euros, par exemple, ou à la version autoroute intermédiaire à 400 millions d'euros. Si le reste de l'aménagement est en voie express, il reste tout de même un montant substantiel à financer par ailleurs.

Je reviens sur Martigues – Port-de-Bouc. Effectivement, ce n'est pas un des grands projets qui a été évalué par le conseil d'orientation des infrastructures. Ce conseil regardait les très grands projets, dont Fos – Salon fait partie comme la NPCA, la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. Cette commission a permis d'évaluer la soutenabilité financière des projets portés par l'État sur le moyen et le long terme. Fos – Salon en fait partie, nous en avons parlé. Après, il y a d'autres projets portés par l'État sur le territoire, qui sont de moindre ampleur, mais qui sont tout de même à financer. Comme je l'ai déjà dit dans d'autres sessions, aujourd'hui le bouclage financier de Martigues – Port-de-Bouc n'est pas assuré dans le cadre du contrat de plan État / Région 2015 – 2020, prolongé en 2022. Une question est donc ouverte - nous l'avons partagée avec nos partenaires - de trouver les financements complémentaires pour pouvoir mettre en œuvre et réaliser cette opération. L'objectif est de financer le complément dans le cadre du contrat de plan État / Région 2023 – 2027, et cela a donc vocation à achever la réalisation de Martigues – Port-de-Bouc, avant que ne commence le gros des travaux de la liaison Fos – Salon, quel que soit le phasage que nous pourrions imaginer, si phasage il y a.

Sur la question des chaussées, c'est une question technique. Effectivement, les poids lourds sont ceux qui font le plus d'usure de la chaussée. Les poids lourds en surcharge usent considérablement plus les chaussées que les poids lourds qui respectent les règles. C'est pour cela que l'État diligente, avec les services de l'État, les contrôles des transports, avec les forces de l'ordre, notamment pas très loin du secteur de Fos, il y a des contrôles pour identifier les véhicules en infraction et dissuader ce type de pratiques qui usent prématurément les infrastructures. Les chaussées des infrastructures structurantes, autoroutières, routes nationales, sont dimensionnées pour supporter tous les poids lourds dont la charge ne dépasse pas 13 tonnes à l'essieu. C'est une question technique qui s'éloigne un peu de la question du financement.

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

La question était de savoir si en payant trois fois plus cher que les VL, ils couvriraient leur coût ou pas.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je ne sais plus comment le calcul est fait. L'usure des poids lourds est de 100 pour 1 pour les chaussées. Mais il n'y a pas que les chaussées qui s'usent. Il y a aussi d'autres aspects dans l'infrastructure qui ne sont pas forcément liés de façon directe à l'agressivité du véhicule. Comme cela a été dit, les poids lourds ont un péage plus élevé que les VL. C'est vrai dans tous les cas. Par contre, il y a tout de même un ratio entre péage VL et péage poids lourds qui ne peut pas être de zéro d'un côté et de tout pour les autres.

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

Je voudrais vous demander une précision concernant l'inscription des crédits de l'État au contrat de plan État / Région. Si j'ai bien compris, M. MARY a dit que ce n'était pas inscrit dans celui-ci, que ce ne serait pas inscrit au prochain. Ce ne serait donc inscrit qu'au contrat de plan État / Région 2028 – 2032, si j'ai bien compris. Je voudrais confirmation de cela.

D'autre part, dans les autres financements proches, dans ce territoire de l'ouest de l'Étang de Berre, il y a évidemment le contournement d'Arles, qui est d'un montant très nettement supérieur au projet Fos – Salon. Est-ce que des crédits seront inscrits au contrat de plan 2023 – 2027 pour le contournement d'Arles ?

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les crédits sont mis en place en lien avec le planning des travaux prévisionnels, dès lors que les projets ont franchi un certain nombre de procédures, d'autorisations, qui sont un préalable avant d'envisager leur réalisation.

Pour le contournement d'Arles, la consultation réglementaire a été ouverte depuis le 2 décembre jusqu'au 31 janvier. Donc, tous ceux qui sont intéressés par ce projet peuvent effectivement s'informer et participer sur cette opération. Cela ne se passe pas forcément à Fos. Cela se passe à Arles et à Saint-Martin-de-Crau en distanciel en décembre et après, ce sera sans doute en présentiel. Effectivement, le contournement d'Arles est un cas différent. Le principe de concession est retenu *a priori*. C'est une opération d'autoroute concédée et les conditions de concessibilité et de rentabilité financière de l'opération sont mieux assurées même si l'opération est d'un coût plus élevé que celui de la liaison Fos – Salon, pour d'autres raisons. C'est pour cela que la loi d'orientation mobilités, avec notamment les travaux du conseil que nous venons d'évoquer, prévoit un montant d'apport public qui est de 100 millions d'euros pour la part État, qui est réputé couvrir une partie de la subvention d'équilibre requise pour pouvoir concéder ce projet. Mais c'est un autre sujet. Donc, le contournement autoroutier d'Arles n'a pas forcément vocation à être inscrit dans un contrat de plan État / Région. Dans le cas de la liaison Fos – Salon, si ce n'est pas une opération concédée et que c'est une opération réalisée sur crédits publics, dans un format classique que nous a rappelé M. CROZET, et si les pratiques de cofinancement des infrastructures de transport perdurent tel que nous les connaissons aujourd'hui, oui nous pouvons supposer qu'elle sera inscrite dans un contrat de plan État / Région sur la période 2028 – 2032. Il aura vocation à inscrire les crédits nécessaires à une réalisation totale ou une première grande phase de cette opération, s'il apparaît pertinent, souhaitable ou nécessaire de phaser le projet.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour ces précisions. Je redonne la parole à Olivier KLEIN pour faire le relais avec d'autres questions s'il y en a.

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

Oui. J'ai une question plutôt pour les acteurs du port qui ont mis en avant dans d'autres réunions le gain d'attractivité qu'ils attendent du projet. La question est : « Quelle est la valeur économique qu'ils estiment à ce gain d'attractivité, donc au projet ? Et à quelle part de cette valeur économique estiment-ils leur capacité contributive au projet ? ». Est-ce qu'il y a des acteurs du port dans la salle ? Non, il n'y a personne du port.

Mme Gabrielle HERTZ, Membre du Secrétariat Général du débat

Il y a l'UMF (Union maritime et fluviale), qui peut répondre peut-être.

M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF

Il y a M. Xavier BALLARO du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille), si j'ai bien vu.

M. Jean-Baptiste DAVID, CCI Aix Marseille Provence

Je me permets, de répondre pour la Chambre de commerce. Je ne veux pas répondre pour le port, mais c'est un sujet délicat, vous vous en doutez bien, pour quelqu'un des services du port de répondre à ce sujet-là. Je ne pense pas que la valorisation ait été faite. Je peux renvoyer un morceau de question sur le côté : comment valoriser l'ensemble des 45 000 emplois en termes de richesses créées sur le territoire. Je me permets une petite pirouette, j'en ai bien conscience.

M. Xavier BALLARO, GPMM (Grand port maritime de Marseille)

Effectivement, Jean-Baptiste a en partie répondu. Nous n'avons pas ce genre d'études. Nous n'avons pas valorisé ce que cela pouvait apporter en termes d'attractivité. Je n'ai pas mandat pour pouvoir répondre à ce type de question. Simplement, ce que nous pouvons tous constater, c'est le déficit d'attractivité aujourd'hui, faire des comparaisons par rapport à ce qui se passe dans d'autres ports français et européens, et rappeler ici que la logistique et la part du transport routier dans la logistique ayant une importance non négligeable, le port de Marseille a un déficit d'attractivité notoire depuis de nombreuses années.

Je ne vais pas rappeler ce que vient de dire Jean-Baptiste également sur le poids économique du port, et ce que peut peser le manque d'attractivité sur la compétitivité ultérieure, et sans faire non plus de chantage à l'emploi, ce que peut amener un déficit à la fois de compétitivité et de fluidité dans les échanges dans les années à venir. Voilà ce que je pouvais dire, merci.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Olivier, est-ce qu'il y a encore des questions sur le *chat* ?

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

Non. Nous avons des remarques sur le *chat*. M. PARRAIN souligne que les solutions à concession viendraient ajouter des liaisons à péage autour de Salon, qui est déjà une ville largement desservie par des autoroutes à péage, pour aller à Aix ou à Marseille.

M. RODRIGUEZ souligne à nouveau que le PDU a deux zones blanches : la Côte Bleue et la zone industrielle de Fos.

Je vois qu'il y a un nouveau message. M. RODRIGUEZ doit juger, si je comprends bien son intervention, que le phasage avec un aboutissement du projet dans 14 ans, c'est trop tard par rapport aux enjeux de développement économique.

Puis-je poser la même question à Yves CROZET, celle sur la valorisation économique de l'accessibilité portuaire ? Non pas pour avoir une réponse chiffrée, mais est-ce que l'économie peut fournir des réponses en disant : « Voilà la valeur du gain d'accessibilité fourni par l'autoroute » ? Ce qui peut permettre d'entamer une discussion.

M. Jean-Baptiste DAVID, CCI Aix Marseille Provence

Sur ce point-là, la page 83 du DMO (Dossier du Maître d'Ouvrage)⁴ donne déjà des éléments. Nous avons évoqué tout à l'heure l'évaluation monétaire. Il y a des choses qui sont faites comme cela, nous pourrions les creuser ou les affiner, mais il y a une évaluation monétaire des infrastructures. Ce sont déjà des techniques qui existent et qui sont assez précises.

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

En France, nous avons beaucoup pratiqué ce que l'on appelait des comptes de surplus, qui consistaient justement à ventiler par grand type d'acteurs les gains socioéconomiques. Ce n'est pas présenté directement dans le dossier du maître d'ouvrage. C'est un calcul global qui est présenté, si je me souviens bien. Mais je pense que, derrière, il y a effectivement possibilité de re-ventiler par type d'acteurs, l'État, les entreprises, les usagers, etc. Ce sont des calculs économiques assez classiques qui sont faits.

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

Je ne voulais pas donner la réponse, mais effectivement ce sont des choses classiques.

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

Je ne sais pas si Yves nous entend encore. Je voulais simplement mentionner cela, parce que je pense que, dans la suite, d'autres études seront conduites et permettront de répondre à ce type de questions qui sont assez fortement venues ce soir.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Effectivement, nous pouvons développer les gains par type d'acteurs, comme cela a été indiqué et les ventiler. Je ne pense pas que nous soyons au niveau de précision d'une entreprise donnée, quand

⁴ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon.pdf>

bien même elle serait d'une très grande taille. En tout cas, c'est un éclairage que nous pouvons porter dans l'évaluation socioéconomique, celui de répartir les gains pour chaque catégorie d'acteurs.

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

Oui, il y a des choses qui sont faisables. Nous pouvons assez facilement trouver le gain économique que procure une circulation de poids lourds, par exemple, CléSud ou Salon et Fos, en termes de régularité, de gain de vitesse, voire de gain de consommation. Ce sont des choses que nous devons être capables de faire, par exemple pour asseoir une tarification routière.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Nous avons une main levée de M. DAVID, de la CCI, peut-être sur le même sujet, j'imagine.

M. Jean-Baptiste DAVID, CCI Aix Marseille Provence

Effectivement, je renvoie au DMO (Dossier du Maître d'Ouvrage)⁵ sur certains points. Il y a d'autres méthodes de calcul, mais nous avons des gains de temps, des gains de carburant qui sont ventilés sur l'ensemble des utilisateurs, à nouveau sans vouloir du tout opposer employeurs et employés, il y a des poids lourds, mais il y a aussi des salariés qui se rendent sur la ZIP (Zone Industriale-Portuaire).

C'était la question que je posais sur le *chat* et que j'évoquais rapidement sur le périmètre des entreprises intéressées. Nous parlons du port, géographiquement la ZIP, mais qui est un point de transit, un point de destination pour des centaines d'autres entreprises qui ne sont pas présentes sur la ZIP. Simple chiffre rapide : 10 000 employés sur la ZIP, 45 000 qui dépendent directement du *cluster* logistique. Donc, à un moment, c'est très intéressant, nous pouvons justement aller creuser ces sujets-là. Mais de quel périmètre parle-t-on ? Quand on parle du coût et de l'avantage économique pour les entreprises, le port qui se porte mieux, ce n'est pas simplement les 10 000 emplois et les entreprises présentes sur la ZIP, ni même seulement celles qui seront dans la couronne logistique. Nous avons un ensemble d'entreprises industrielles, de service et autres, sur l'ensemble de la métropole et au-delà qui en bénéficient. Cette question du périmètre me semble vraiment importante, si nous cherchons à valoriser le coût et le bénéfice de cette infrastructure, quelle qu'elle soit. De quel périmètre parle-t-on ?

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

Merci M. DAVID. Effectivement, c'est une des difficultés. Peut-être que M. KHELFA pourrait rajouter un mot là-dessus. Une des difficultés est que le périmètre des avantages économiques et le périmètre des financements ne coïncident pas. La question du financement de l'infrastructure ne dépend pas que de ces avantages socioéconomiques, qui ne se réalisent pas sur le même périmètre que les acteurs qui peuvent être sollicités pour financer, sauf à faire des réformes auxquelles nous appelait Yves CROZET, mais qui sont des réformes nationales, voire européennes, qui sont sans doute au-delà du périmètre du débat public de ce soir.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Nous arrivons à la fin pour ce soir. Il est 20 h passés. Peut-être pouvons-nous proposer à M. KHELFA, et je ne sais pas si M. CROZET est encore connecté, d'avoir une réaction de conclusion sur les échanges de ce soir. M. KHELFA, si vous êtes toujours en ligne ?

M. Didier KHELFA, Vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué au budget et aux finances

Oui, volontiers. J'ai été ravi de participer à cette réunion, avec ma vision de financier, parce que comme je vous l'ai dit tout à l'heure, je ne suis pas un spécialiste de la mobilité. Par contre, je suis maire d'une commune de 8 500 habitants, qui est limitrophe au projet, et donc je considère, quand on a ce type d'approche, qu'il faut vraiment mettre tous les acteurs autour de la table, voir tous les aspects du projet, et essayer, si l'on considère et si l'on tient à la pertinence de ce projet, de tout mettre en œuvre pour le faire aboutir. C'est ce que nous nous devons de faire pour nos administrés, car si nous considérons que le projet est incontournable, il faut nous mettre tous autour de la table et que tous les acteurs puissent avancer les différents points de vue. C'est ce que vous faites dans ce débat, et je trouve cela très riche, en tout cas pour les élus que nous sommes.

⁵ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon.pdf>

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous n'avons pas réussi à joindre M. CROZET tout à l'heure.

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

En attendant, Laura, si tu permets, sur le *chat*, nous avons deux propositions, deux suggestions.

M. PARRAIN demande s'il y a une possibilité de financement par le FEDER (Fonds européen de développement régional) au titre du désenclavement du port et M. SERRES propose de créer un fonds de concours, auquel seraient invitées à participer les entreprises qui jugent qu'elles ont intérêt à la réalisation de ce projet, ce qui permettrait de régler finalement par leur engagement la question du périmètre.

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

Je ne sais pas si les établissements publics d'investissement prévus à la LOM permettraient de monter un fonds de concours, mais c'est peut-être une idée à creuser.

M. Lionel PATTE, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pour le FEDER, c'est un sujet qui est identifié. Effectivement, les infrastructures et les projets qui s'inscrivent dans les corridors européens peuvent bénéficier d'un certain type d'appui au niveau européen. Ce n'est pas forcément chose courante pour les infrastructures routières. Je le partage avec vous. Là, cela peut être une infrastructure liée à un équipement portuaire d'ampleur européenne. En tout cas, le sujet n'est pas perdu de vue, mais ce n'est pas à ce stade-là que la question se pose. Ce sont des stades différents. Il y a des relais au niveau national vers l'Europe, qui permettent de voir le type de projets qui peuvent bénéficier de certains types de financements ou d'appuis européens, pour soutenir les politiques que porte l'Europe, dès lors que c'est compatible bien sûr avec un certain nombre de critères. Le sujet n'est donc pas fermé, mais ce n'est pas à ce stade que nous pouvons dire que l'Europe financera à hauteur de x pourcents un projet d'infrastructure.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous propose d'en rester là. Je repasse la parole à Jean-Michel FOURNIAU, pour quelques mots de conclusion et je vous remercie de ces échanges.

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

Moi aussi, je tenais à remercier les intervenants d'abord, et l'ensemble des participants pour cet échange très riche. Ces questions de financement et de coût sont tout à fait essentielles. Les aborder très en amont au moment du débat public fait que nous ne pouvons pas y apporter toutes les réponses. M. PATTE vient de le dire. Ce n'est pas maintenant que nous allons mobiliser les financements. Il faut que le projet soit plus avancé pour décider de quel type de financement, ou de la pertinence de la concession par exemple. Ce sont des décisions qui viendront après coup, dans l'avancement du projet. Mais je pense que nous avons eu un éclairage extrêmement riche de ces questions qui sont importantes pour faire ce qui, à l'étape du débat public, est nécessaire et que nous aborderons dans les prochaines réunions, c'est-à-dire de réfléchir sur les choix des grandes options et les choix de tracés, pour que ce débat public permette d'éclairer la décision que prendra le maître d'ouvrage d'ici l'été sur la poursuite ou non du projet, et sans doute en réduisant les options ouvertes aujourd'hui au débat public. Je pense que sa décision consistera justement à choisir une option, sinon sans doute pas encore toutes les variantes, mais au moins choisir une grande option s'il souhaite continuer ce projet. Je pense que ce débat aura contribué à éclairer ce choix et à éclairer en tout cas les discussions que nous pourrions avoir au mois de janvier, dans les forums territoriaux, sur les choix d'options et de variantes de tracés.

Je vous remercie de votre participation et je vous invite à continuer à participer au débat, en visio-conférence lundi prochain, le 14 sur les questions de l'emploi. Après les fêtes de Noël et du jour de l'an, nous nous retrouverons à Fos le 7 janvier, à Istres le 11 janvier et à Grans le 12 janvier, pour parler des choix d'options et de tracés sur les trois grandes zones géographiques du tracé.

Je vous remercie et je vous souhaite une bonne soirée.

ANNEXE : CHAT

- 00:34:54 Jean-Michel FOURNIAU (CPDP): Bonsoir à tout le monde
- 00:41:21 (Régie) Morgan Chelih: Pour lever la main, vous pouvez utiliser le raccourci clavier "ALT+Y"
- 00:57:20 Daniel Moutet ADPLGF: Pourquoi pas faire payer les Poids lourds qui détruisent nos routes nationales ?
- 00:58:00 Frédéric SERRES - RAMDAM: Si c'est à l'usage, ça existe déjà : la TSVR (taxe à l'essieu)...
- 01:03:31 J-L PARRAIN, Pays Salonais en Transition: Comment on prend en compte le cout carbone de l'installation et de son entretien ?
- 01:04:43 Jolan Zaparty: Bonsoir, je note que trois représentants du groupe Vinci Autoroutes participent aux échanges de ce soir. Selon l'option retenue, la DREAL a-t-elle déjà fait son choix sur qui mènera le chantier?
- 01:06:23 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: En région parisienne les entreprises participent aux frais des transports en commun de leurs salariés. Est-ce envisageable pour la ZIP ou l'ouest de l'étang ?
- 01:08:26 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: L'axe gratuit Calais - Dunkerque - Belgique favorise l'attractivité des ports du nord de l'Europe.
- 01:09:38 Jean Baptiste David CCIAMP: @M Sanmartin, presque partout en France c'est le cas, le versement mobilité, 2% de la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés... plusieurs millions €/an pour la seule ZIP de Fos, sans grand retour pour l'instant... mais la Métropole y travaille, pour des transports en commun et des services de mobilité plus efficaces, demain.
- 01:12:06 J-L PARRAIN, Pays Salonais en Transition: Est-il vrai que l'usure des routes est une fonction exponentielle du poids du véhicule - ceci rendant le coût poids-lourds infaisable ?
- 01:12:37 Frédéric SERRES - RAMDAM: Faire payer la mobilité motorisée semble pertinente, mais n'est-ce pas déjà discriminant en l'absence de toute alternative à cette mobilité motorisée ?
- 01:16:10 Frédéric DEPAEPE - VINCI Autoroutes: Bonsoir, il pourrait être également étudié le principe d'intégration d'une partie de la liaison à la concession ASF, par exemple la section nord qui se raccorde directement à l'autoroute A54, avec une mobilisation des ressources du péage de la concession ASF et avec la possibilité que la section concernée reste libre de péage.
- 01:17:05 Emile RODRIGUEZ Citoyen: Reporter les charges sur les entreprises est une nouvelle fois pénaliser la compétitivité qui est rude dans le maritime et d'autres secteurs. Ne pouvons-nous pas envisager une concession sur une durée et un retour ensuite vers les collectivités ?
- 01:18:06 Emile RODRIGUEZ Citoyen: Les droits d'entrées et de sortie doivent rester la règle, utilisateurs/payeurs.
- 01:20:11 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Pour donner un complément d'information sur l'axe Calais/Dunkerque/Belgique. Les vitesses se succèdent de 90km/h à 110km/h à 90km/h puis à 70km/h le long du dunkerquois, puis à 130 jusqu'à l'entrée de la Belgique.
- 01:25:30 Jean Baptiste David CCIAMP: Quel périmètre retenir pour les "entreprises motivées" comme dit Monsieur Crozet ? Les logisticiens dans tout le département ? Les magasins livrés dans les centres villes ?
- 01:26:06 Frédéric SERRES - RAMDAM: Autre hypothèse : si le GPMM et les logisticiens (entre autres acteurs) veulent vraiment la réalisation de cette infrastructure, ils peuvent

contribuer au financement via un fonds de concours, pour abonder dès la construction sans recourir à un emprunt...

- 01:26:17 Muller Louise Fortunata: Le plus juste c'est de faire payer par palier à des degrés différents, par ordre: petite partie automobilistes ensuite les poids lourds (moyen) ensuite les entreprises directement et les gros poids lourd.
- 01:31:22 Emile RODRIGUEZ Citoyen: Attention il devra y avoir un schéma de circulation obligatoire, car en cas de paiement, le RN 568 restera la seule route qui sera utilisée, chacun connaît les difficultés de pouvoir d'achat des particuliers.
- 01:32:20 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Comment pourrions-nous envisager le tarif de passage, des riverains longeant cet axe, pour exemple, je vis le long de la transhumance étant militaire, je suis dans l'obligation d'utiliser l'axe par minimum deux fois par jour cet axe, combien m'en coûtera l'utilisation de cette route dans 10 ans?
- 01:34:46 Muller Louise: En réponse à Éric, un abonnement à prix modéré serai peut-être envisageable...???
- 01:36:36 J-L PARRAIN, Pays Salonais en Transition: La vision globale n'est pas vraiment prise en compte dans ce projet !
- 01:37:20 J-L PARRAIN, Pays Salonais en Transition: Au moins dans les couts estimés ...
- 01:42:32 Frédéric SERRES - RAMDAM: En l'absence quasi totale de transports en commun sur la ZIP Fos, les entreprises de la zone sont flouées car elles payent le versement transport plein pot sans en avoir de retombées équivalentes !
- 01:51:37 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: Pour la participation des entreprises à Paris l'employeur finance les transports collectifs de ses salariés : 50% des frais réels pour la carte orange (si c'est toujours le cas). Ne peut-on s'en inspirer ? Ce qui favoriserait les transports collectifs.
- 01:51:54 Muller Louise: Pourquoi pas des taxes (modérées) occasionnelles, au fur et à mesure des évènements ...
- 01:54:17 Jean Baptiste David CCIAMP: @M Sanmartin, Idem, ici aussi les employeurs financent déjà 50% des abonnements de leurs salariés.
- 01:57:40 Frédéric SERRES - RAMDAM: @M.David : Ce sont les entreprises qui vont recourir au transport routier qui paieront dans cette optique, pas celles qui privilégieront le train!...
- 01:57:50 Muller Louise Fortunata: ...d'où le financement par palier en fonction des divers usagés.
- 02:00:10 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Je suis d'accord sur le principe de ne pas trop taxer les entreprise, mais à contrario, si on continue également à taxer encore et encore les ouvriers, ceux-ci pourrait peut-être préférer d'entrer dans l'une des plus grande entreprise française, qui se nomme "Pole emploi".
- 02:06:31 Muller Louise Fortunata : Mr Cédric Mary, je pense qu'un adossement adossé serai peut-être la bonne solution, car cela déduirai nettement la participation des usagés...
- 02:08:43 Lionel PATTE - DREAL - UMO: DIT= direction des infrastructures de transport. (Direction centrale au sein du ministère).
- 02:11:31 Gabrielle Hertz - CPDP: Le lien vers la fiche technique sur la concessibilité est disponible ici : <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-fiche-concessibilite.pdf>
- 02:12:03 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: Soit si concession : minimum de 6€ à 13€ par jour pour un aller-retour VL (50km).
- 02:12:39 Emile RODRIGUEZ Citoyen: Un projet de loi vient d'être déposé par le Sénat, laissant la possibilité aux régions qui le demandent de rentrer dans la gestion des GPM, si il est

voté, il faudra qu'également, elle participe au financement, cela va dans son intérêt, si l'on veut voir le port réussir les challenges à venir.

- 02:12:54 J-L PARRAIN, Pays Salonais en Transition: Si on comprend bien, la version autoroutière alourdirait les couts pout les usagers autour de Salon. Il convient de mentionner que Salon est la seule ville moyenne à être reliée par une voie rapide à péage à Marseille et à Aix ! On peut revenir sur la notion d'équité à la fois économique et d'imprégnation à la pollution...
- 02:12:56 Emile RODRIGUEZ Citoyen: Aujourd'hui le PDU est certainement une plus-value, mais pourquoi deux zones blanches cote bleue et ZIF et Port-Saint-Louis. Pourtant deux zones très fréquentées l'été et au quotidien.
- 02:22:20 J-L PARRAIN, Pays Salonais en Transition: L'usure c'est une exponentielle du poids!!!
- 02:24:08 Muller Louise Fortunata: Bien d'accord avec le résonnement de M. PATTE...
- 02:30:02 Emile RODRIGUEZ Citoyen: Fin dans 14 ans, il y a longtemps que le film sera fait ailleurs.
- 02:36:38 J-L PARRAIN, Pays Salonais en Transition: Sachant que c'est pour servir un grand port européen - y a-t-il des possibilités de financement FEDER ?
- 02:36:54 Frédéric SERRES - RAMDAM: Pour résoudre la question du périmètre, pourquoi ne pas proposer aux entreprises qui le souhaitent de participer au financement via un fonds de concours ?
- 02:39:04 Muller Louise Fortunata : De toute façon, le projet est incontournable.
- 02:40:58 Emile RODRIGUEZ Citoyen: Bon soir merci pour la qualité des échanges.
- 02:43:08 Florence HANNIN: Bonsoir, et merci pour la clarté des exposés et prises de parole.