

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

### Compte-rendu

## Audition emploi et mobilité

### Lundi 14 décembre 2020 en ligne

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	En visio-conférence
<b>PARTICIPANTS :</b>	24 personnes connectées
<b>HORAIRES :</b>	18 h 06 à 20h10

#### Commission particulière du débat public (CPDP)

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

#### Maîtrise d'ouvrage

M.	Xavier	CEREA	DREAL PACA
M.	Lionel	PATTE	DREAL PACA

#### Intervenants en tribune :

M.	Thibaut	DEGATIER	Chargé de Développement de l'Emploi et des Territoires, pour l'arrondissement d'Istres à la DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi)
M.	Martial	ALVAREZ	Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, délégué à l'Emploi, à la Cohésion sociale et territoriale, à l'Insertion, aux Relations avec le GPMM et Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône

## PROGRAMME

- Thibaut DEGATIER, Chargé de Développement de l'Emploi et des Territoires, pour l'arrondissement d'Istres à la DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi).....p4
  
- M. Martial ALVAREZ, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, délégué à l'Emploi, à la Cohésion sociale et territoriale, à l'Insertion, aux Relations avec le GPMM et Maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône.....p9

### **Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Bonjour à tous. La thématique de l'emploi a souvent été abordée lors des temps d'échanges depuis le début de ce débat. C'est la raison pour laquelle nous y consacrons une soirée spécifique dans le cadre de ces auditions de décembre. Notre intention, à travers cette réunion, est d'informer sur les connaissances disponibles sur cette thématique, de traiter de manière pluraliste, voire contradictoire, ce thème. Nous verrons quelles sont les petites règles du jeu pour que tout se passe dans la bonne humeur et dans la bienveillance partagée.

Ce temps permet également d'échanger avec des experts. Deux experts interviendront et d'autres pourront apporter des compléments. Je vous préciserai qui sera avec nous ce soir.

Un quatrième point d'intention est de recueillir les points de vue et les connaissances en partage, et d'explorer des scénarios. Ces intentions sont bien dans l'objectif de permettre à toutes les parties prenantes réunies ce soir, et qui pourront lire les comptes-rendus, de mieux appréhender et de mieux saisir la question qui nous réunit ce soir, la question du débat : se déplacer dans l'ouest de l'Étang de Berre, quelles perspectives ? Notamment dans ce projet qui nous réunit.

Pour ce faire, notre soirée a un cadre qui est celui-ci. Nous parlons de la situation actuelle, puis des différentes politiques publiques et des engagements pris par les différents acteurs pour aller vers le projet en débat ce soir.

Quelques règles pour échanger avec fluidité ce soir. Nous sommes en distance, en ligne. Malgré tout, certaines règles sont identiques aux règles du présentiel. Nous avons déjà pu partager avec vous le fait que vous puissiez renommer votre petite pastille vidéo. Vous avez trois petits points, vous pouvez faire dérouler un menu. Nous vous invitons à inscrire votre nom et votre structure pour que nous puissions échanger de manière plus fluide ensemble. Puis, vous avez la possibilité, lorsque nous ne sommes pas en partage d'écran, de pouvoir choisir l'affichage en mode galerie, en mode mosaïque. Ce sera plus agréable lorsque nous aurons des temps d'échange et de questions – réponses. Enfin, vous avez la possibilité également d'utiliser le *chat*, donc le mode conversation que vous avez en bas de votre fenêtre Zoom, pour pouvoir poser vos questions, partager vos réflexions et que nous puissions les intégrer au compte-rendu et les relayer également aux intervenants.

Pour que tout se passe bien, que nous passions une bonne soirée et que les échanges soient fructueux, nous vous engageons à être dans l'écoute et la bienveillance, à prendre le temps de bien intégrer ce que les uns et les autres ont pu mettre en partage avant de mettre également en partage vos réflexions ou vos questionnements. Une chose assez importante aussi est de s'exprimer avec intention, donc n'hésitez pas à utiliser le « je » pour partager vos avis et vos questions, et, si c'est possible, de vous présenter rapidement en quelques mots avant de prendre la parole.

Cette réunion est enregistrée pour le compte-rendu, pour la CPDP, ce qui nous permet de garantir que l'ensemble de vos propos ne soit pas oublié ou mal formulé. C'est vraiment une aide pour nous et pour l'équipe qui nous accompagne.

Nous vous invitons également à couper vos micros lorsque nous sommes en plénière, pour éviter les sons parasites et fluidifier ce temps d'échange. Si vous souhaitez vous exprimer, vous pouvez utiliser le *chat*, le flux de conversation. Vous pouvez aussi lever votre main en plénière. Vous avez soit la possibilité de lever votre vraie main et de demander la parole, soit d'utiliser via l'application Zoom la possibilité de lever la petite main jaune que vous avez au-dessus de votre fenêtre, selon si vous êtes connectés sur ordinateur ou sur téléphone, sinon, dans le bas de la fenêtre Zoom.

Une chose essentielle pour que tout se passe bien est que nous soyons le plus possible en présence les uns pour les autres, et les uns avec les autres.

Nous avons ce soir deux personnes qui nous accompagnent et qui vont intervenir. Nous avons une première intervention par M. Thibaut DEGATIER, de la DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi). Je laisserai M. DEGATIER se présenter. Son temps d'intervention sera suivi par un temps d'échange, de questions de la part de l'équipe CPDP, qui est réunie ce soir autour de nous, et 10 minutes de questions du public. N'hésitez pas si, au fil de l'intervention, vous avez des questions, notez-les, mettez-les de côté, prenez des notes, et vous aurez ce temps précieux par la suite. Il y aura ensuite un deuxième temps d'échange avec l'intervention de M. ALVAREZ, vice-président de la Métropole, délégué à l'emploi, à la cohésion sociale et territoriale, à l'insertion et aux relations avec le GPMM

(Grand Port Maritime de Marseille). Je laisserai également M. ALVAREZ se présenter un peu plus longuement. Dans ce deuxième temps d'intervention, un temps sera également réservé aux questions de l'équipe de la CPDP, et aux questions du public.

Puis, nous aurons vers 19h05-19h10, jusqu'à la fin quasiment du temps qui nous réunit ce soir, un temps de discussion et de partage de manière un peu plus libre et un peu plus fluide, où nous pourrions revenir sur différents points. En clôture, nous aurons un petit temps de conclusion pour vous faire part de la suite du débat.

J'ai essayé d'être rapide pour l'introduction, et je vais confier la parole à M. Thibaut DEGATIER, de la DIRECCTE.

### M. Thibaut DEGATIER, chargé de développement, DIRECCTE Bouches-du-Rhône

Bonsoir à tous. Je suis Thibaut DEGATIER, chargé de développement de l'emploi et du territoire à la DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi) des Bouches-du-Rhône. Mon travail consiste à s'assurer que les politiques emploi et formation d'État sont bien connues, bien comprises, bien partagées et bien appliquées sur l'arrondissement d'Istres. Je ne suis pas un spécialiste de la statistique, mais je commence à bien connaître l'arrondissement.

Les chiffres présentés ce soir sont territorialisés différemment entre l'INSEE et Pôle Emploi. L'INSEE travaille avec des zones d'emploi. Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent. Ces zones évoluent régulièrement en fonction des comportements des actifs. Je vous préciserai dans cette présentation les géographies de l'INSEE, anciennes et nouvelles. Pôle Emploi présente ses données à partir de leurs agences. En l'occurrence, nous aborderons le bassin Étang de Berre. Il y a certains chiffres que je n'ai pas pu retrouver sur la zone qui nous occupe. Je parlerai plus à l'échelle de l'Étang de Berre. Ce sont les agences de Miramas, Istres, Martigues, Marignane et Vitrolles.

Cette présentation n'a pas d'autre but que de se faire une idée du bassin d'emploi et plus particulièrement l'emploi logistique. Dans le même ordre d'idées, les chiffres ne sont pas comparables. Certains sont issus du dernier recensement 2017. D'autres concernent la demande d'emploi 2020. Nous parlerons plutôt de tendance.

	Istres - Martigues	Provence - Alpes - Côte d'Azur	Rang de la zone en région <sup>1</sup>
Nombre d'habitants	139 910	5 007 980	8
Part des non-diplômés	32 %	31 %	7
Part des diplômés de l'enseignement supérieur	22 %	29 %	17
Part des 15-24 ans	11 %	11 %	3
Part des jeunes non insérés <sup>2</sup>	21 %	19 %	6
Taux de pauvreté <sup>3</sup>	15,0 %	17,4 %	12
Taux d'emploi <sup>4</sup>	61 %	61 %	12

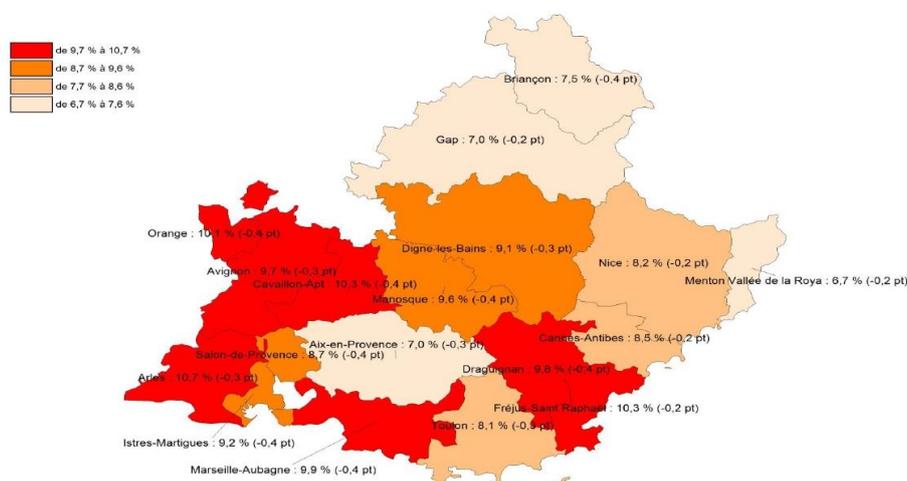
Sources : Insee - RP au lieu de résidence, FILoSofI.

Jusqu'à mi-2020, la zone d'emploi concernée par le projet de liaison est la zone Istres – Martigues. Je vous en fais une présentation un peu générale. Légèrement moins dynamique que la région sur le plan démographique, Istres et Martigues hébergent une proportion plus faible de personnes âgées. La part de titulaires d'un CAP – BEP est l'une des plus fortes de la région. Inversement, celle des diplômés d'enseignement supérieur est l'une des plus faibles. Lorsqu'ils se portent sur le marché du travail, ces habitants sont plus fréquemment ouvriers, et plus rarement cadres.

Le taux de pauvreté est l'un des plus faibles de la région. Cependant, la part de jeunes non insérés, ni en études, ni en emploi, y est la plus importante.

Un tiers des emplois de la zone est occupé par des résidents d'une autre zone d'emploi. C'est la part la plus forte de la région. Cela veut dire qu'il y a des personnes qui viennent travailler sur la zone. Avec la présence de grands établissements, tels Arcelor ou Dassault aviation, ces salariés sont surtout concentrés dans des établissements de grande taille. Un quart d'entre eux travaille dans l'industrie, une proportion deux fois et demie plus importante qu'en moyenne régionale. Les secteurs de la métallurgie et du raffinage, ainsi que des transports et entreposage, autrement dit la logistique, sont particulièrement surreprésentés. En lien avec la structure sectorielle de la zone, les femmes sont minoritaires parmi les actifs en emploi.

Taux de chômage par zone d'emploi de Provence-Alpes-Côte d'Azur au 1er trimestre 2020  
(données corrigées des variations saisonnières, taux en % au 1er trimestre 2020, et évolution trimestrielle en point)



Note : données provisoires  
Source : Insee, taux de chômage localisés

### Evolution du taux de chômage par zone d'emploi au T1 2020

	Taux de chômage (en %)			Variation (en points de %)	
	T1 2020	T4 2019	T1 2019	trimestrielle	annuelle
Arles	10,7	11,0	11,8	-0,3	-1,1
Marseille - Aubagne	9,9	10,3	11,2	-0,4	-1,3
Istres - Martigues	9,2	9,6	10,3	-0,4	-1,1
Salon-de-Provence	8,7	9,1	10,0	-0,4	-1,3
Aix-en-Provence	7,0	7,3	8,0	-0,3	-1,0
<b>Provence-Alpes-Côte d'Azur</b>	<b>8,9</b>	<b>9,2</b>	<b>10,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>-1,2</b>
<b>France métropolitaine</b>	<b>7,6</b>	<b>7,8</b>	<b>8,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,8</b>

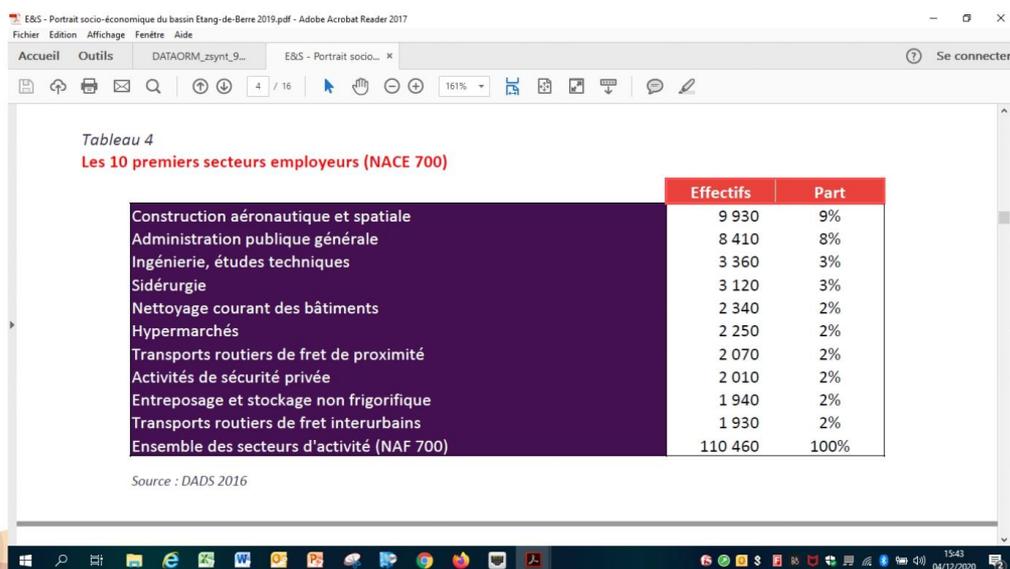
Note : données trimestrielles provisoires, corrigées des variations saisonnières ; estimation à +/- 0,3 point près du niveau du taux de chômage national et de son évolution d'un trimestre à l'autre

Source : Insee, taux de chômage au sens du BIT (national) et taux de chômage localisés (région et zones d'emploi)

-3-

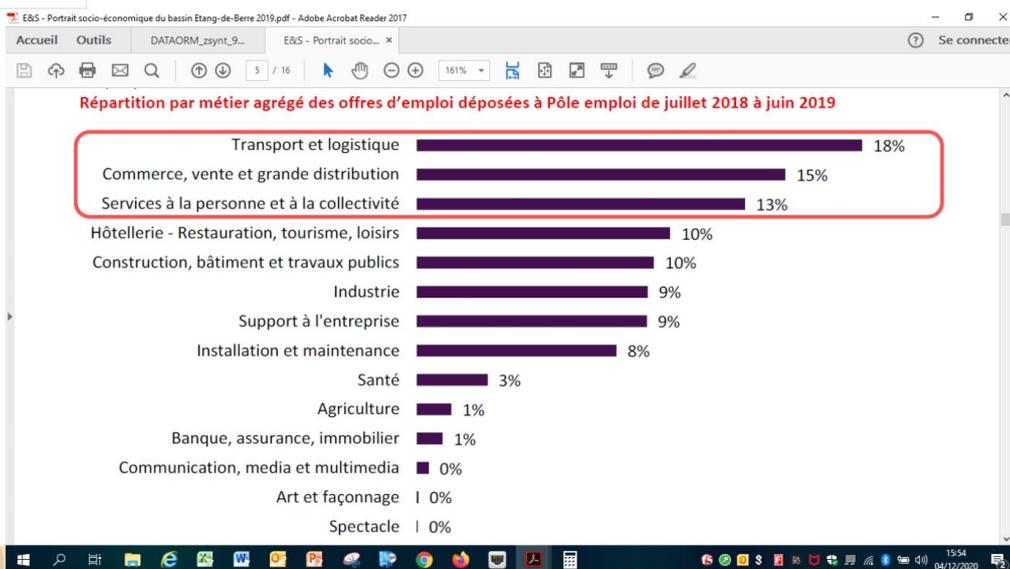
Je vous présente (ci-dessus) les taux de chômage au premier trimestre 2020. La zone qui est impactée par le projet de liaison est Salon-de-Provence et Istres – Martigues. Le taux de chômage des zones d'emploi de Salon est de 8,7 % au premier trimestre 2020. Celui d'Istres – Martigues est de 9,2 % au premier trimestre 2020 toujours, contre 7,6 % au niveau national.

La diapositive suivante concerne l'ensemble de l'Étang de Berre, plus exactement son pourtour, Salon non compris. Ce sont des chiffres de Pôle Emploi. La logistique inclut les trois secteurs employeurs des transports routiers de fret et d'entreposage, soit en cumulé près de 6 000 emplois, c'est à dire un peu plus de 5 % des emplois de la zone. Vous le verrez, il s'agit des transports routiers de fret de proximité, d'entreposage et de stockage non frigorifique, et de transport routier de fret interurbain.



4

La diapositive suivante présente la répartition des offres d'emploi déposées à Pôle Emploi de juillet 2018 à juin 2019 sur l'ensemble de l'Étang de Berre. Vous verrez que le transport logistique, correspond aux emplois les plus représentés. Il faut savoir qu'en fonction du mode d'organisation des entrepôts, la part des emplois intérimaires varie de 20 à 30 % des offres.



5

Plus précisément, voici (ci-dessous) le Top 5 des métiers recherchés par les entreprises, toujours sur la même période, juillet 2018 à juin 2019, sur le pourtour de l'Étang de Berre : conduite de transports de marchandises sur longue distance, magasinage, préparation de commande. Toujours la logistique.

**Tableau 5**  
**Top 5 des métiers recherchés par les entreprises (offres déposées)**

		Volume
1 <sup>er</sup>	N4101 Conduite de transport de marchandises sur longue distance	790
2 <sup>e</sup>	N1103 Magasinage et préparation de commandes	690
3 <sup>e</sup>	K2503 Sécurité et surveillance privées	370
4 <sup>e</sup>	K2204 Nettoyage de locaux	340
5 <sup>e</sup>	K1304 Services domestiques	320

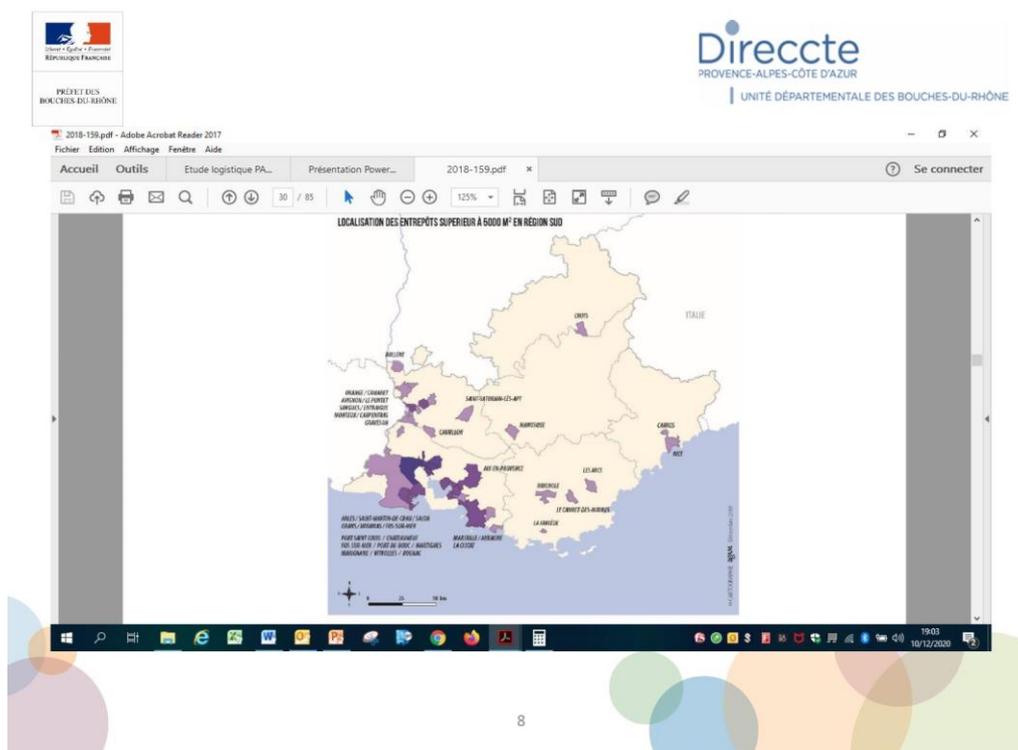
Source : Pôle emploi, STMT offres déposées à Pôle emploi, données brutes  
NB : Le nombre d'offres déposées à Pôle emploi pour ces 5 métiers représente 18% de l'ensemble.

Comme vous le voyez (sur la diapositive suivante), la logistique occupe une grande place. Elle a fait l'objet d'une étude en 2018, par l'INSEE et la DIRECCTE sur la région PACA. Ce sont des chiffres région PACA, mais cela donne une idée de la répartition. En 2015, 70 200 salariés de la région PACA travaillent dans un établissement d'activité logistique. La logistique terrestre concentre le plus grand nombre d'emplois (28 000). La région se distingue par une forte implantation de la logistique portuaire et maritime, 7 600 emplois, et logistique aérienne, 2 500 emplois.



- 70 200 salariés de Provence-Alpes-Côte d'Azur travaillent dans un établissement d'activité logistique.
  - 28 000 en logistique terrestre
  - 7 600 en logistique portuaire et maritime
  - 2500 en logistique aérienne
- Parmi les 87 300 salariés exerçant une profession logistique, 46 300 travaillent en dehors du secteur.
- Conducteur routier et conducteur livreur sont les métiers les plus souvent exercés

Les établissements sont souvent regroupés au sein d'aires logistiques, à Miramas par exemple ou à Port-Saint-Louis. Ils sont très présents autour des axes autoroutiers du système rhodanien. Attention, la logistique est loin de représenter ou de se résumer aux seuls établissements du secteur. Ainsi, parmi les 87 300 salariés qui exercent une profession logistique, 46 300 travaillent en dehors du secteur. Ces métiers sont essentiellement occupés par des hommes et des ouvriers qualifiés. Conducteurs routiers et conducteurs livreurs sont les métiers les plus souvent exercés.



Cette diapositive (ci-dessus) présente la localisation des entrepôts logistiques supérieurs à 5 000 m<sup>2</sup> en région PACA. Nous retrouvons bien Istres – Martigues, nous retrouvons Miramas et nous retrouvons la zone de Port-Saint-Louis. Depuis 10 ans, une convention signée entre l'État, le Grand Port Maritime de Marseille et Pôle Emploi permet de suivre et d'accompagner des projets de recrutement sur la zone industrialo-portuaire de Fos. Entre 2021 et 2023, c'est plus de 570 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts à construire sur la seule ZIP (Zone Industrialo Portuaire). La ZIP, c'est Port-Saint-Louis – Fos. Actuellement, la plateforme de Miramas est en extension également. Les perspectives de création d'emplois dans la logistique, c'est à peu près un salarié pour 400 m<sup>2</sup> d'entrepôt, soit environ 1 500 salariés de plus, jusqu'en 2023.

En 2017, le Grand Port, c'est 80,3 millions de tonnes de fret. 1,375 million de containers équivalents 20 pieds, soit 10 % de plus en 2017. 41 500 emplois sont liés au port. À noter que le Grand Port a pour ambition d'augmenter le trafic par voie fluviale et voie ferrée. Mais pour le moment, c'est tout de même principalement du fret routier qui sort du Grand Port.

Pour terminer, l'INSEE a conçu de nouvelles zones d'emploi mi-2020 et a créé en réunissant les zones d'Istres – Martigues avec celles de Salon-de-Provence, la zone dite Martigues – Salon.

D'après le recensement de 2017 (diapositive suivante), La zone d'emploi de Martigues – Salon, nouvelle zone d'emploi 2020, compte 313 800 habitants, dont 124 700 ont un emploi. Par ailleurs, la zone compte 111 300 emplois sur son territoire. Parmi les actifs ayant un emploi qui habitent dans la zone Martigues – Salon, 40,5 % travaillent dans leur commune de résidence et 30,1 % travaillent dans une autre commune de la zone. Au total, 70,6 % travaillent dans la zone, ce qui laisse près de 30 % hors zone. Troisième zone au plan régional après Menton et Orange, en pourcentage d'actifs qui travaillent hors zone. En région, 81,2 %, et en France 78,6 % travaillent dans leur propre zone d'emploi. Les trois quarts des actifs occupés dans la zone d'emploi de Martigues – Salon mettent 28 minutes pour se rendre sur leur lieu de travail. Au niveau régional, c'est la seconde zone, après Brignoles. La moyenne régionale est de 18 minutes. Et la moyenne nationale est de 20 minutes. Et j'en ai terminé.

Figure 3 : Chiffres-clés des nouvelles zones d'emploi des Bouches du Rhône

Zone d'emploi	Population résidente au 01/01/2017	Emplois au lieu de résidence	Emplois au lieu de travail	Part des actifs occupés qui travaillent dans leur commune de résidence (en %)	Part des actifs occupés travaillant dans la zone d'emploi hors de leur commune de résidence (en %)	Part des actifs occupés qui travaillent dans leur zone d'emploi de résidence (en %)	Temps de trajet domicile-travail (troisième quartile, en minutes)
Arlès	141 100	50 500	48 000	48,3	22,9	71,2	20
Aix-en-Provence	401 800	168 900	166 400	40,0	31,2	71,2	26
Marseille	1 219 600	444 600	477 000	67,7	21,6	89,3	26
<b>Martigues-Salon</b>	<b>313 800</b>	<b>124 700</b>	<b>111 300</b>	<b>40,5</b>	<b>30,1</b>	<b>70,6</b>	<b>28</b>
Ensemble des 22 zones d'emploi de Provence-Alpes-Côte d'Azur	5 203 200	1 987 400	1 954 500	49,7	31,5	81,2	18
France métropolitaine	64 639 100	26 260 000	25 826 100	33,7	44,9	78,6	20

### Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci M. DEGATIER. Je vais faire une entorse au programme, alors que je viens de vous le présenter il y a quelques minutes. Je vous propose de laisser la parole à M. ALVAREZ tout de suite pour que nous puissions profiter de son expertise et que nous puissions avoir un temps d'échange peut-être entre la DIRECCTE et M. ALVAREZ, et un temps d'échange offert au public. M. ALVAREZ, est-ce que cela vous convient ? Et nous nous réajusterons après pour le temps de questions et d'échanges, pour que nous puissions profiter de vous jusqu'à votre départ.

### M. Martial ALVAREZ, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué à l'emploi

Je n'y vois pas d'inconvénient. Je suis Martial ALVAREZ, je suis le maire de la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Aujourd'hui, on m'a demandé d'intervenir en ma qualité de vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, puisque, comme vous l'avez précisé, je porte les délégations de l'emploi, de la cohésion sociale et territoriale, de l'insertion, mais aussi des relations de notre institution avec le Grand Port Maritime de Marseille, où je siège au sein du conseil de surveillance.

Il s'agit de faire le point et débattre des transformations de l'emploi dans les prochaines années et de leurs conséquences pour la mobilité dans l'ouest de l'Étang de Berre. Je voudrais tout d'abord dresser le tableau de l'objectif qui m'est confié par la Présidente dans ma délégation concernant l'emploi et notamment l'insertion. C'est de bien faire entendre que la Métropole est consciente qu'elle est un territoire dynamique, créateur d'emploi et que nous entendons bien poursuivre cette performance économique. Mais nous sommes aussi conscients de la difficulté de notre territoire à pouvoir se soulager de la particularité, de la typologie de nos demandeurs d'emploi. Puisque, autant notre territoire crée de l'emploi, autant les taux de chômage y restent élevés, et sur les chiffres qui ont été présentés par typologie des actifs, nous pouvons le mesurer. C'est essentiellement dû à un faible niveau de formation, de qualification, qui fait que nous avons un *pool* de demandeurs d'emploi très longue durée, des personnes qui sont depuis très longtemps dans une situation de difficulté d'accès à un poste, pour de nombreuses raisons, dont la mobilité qui est une des fortes raisons. Donc, cela nécessite que nous conciliions la performance économique avec une performance sociale qui est très clairement liée à notre capacité d'accompagner celles et ceux qui en ont le plus besoin, pour lever tous ces freins à l'accès à un emploi, d'où un effort conséquent pour accompagner toutes les

politiques d'inclusion et d'insertion, main dans la main avec le département qui est le chef de file, notamment pour les personnes qui sont éligibles au RSA.

Ensuite, vous pouvez constater que le débat s'est beaucoup focalisé sur les échanges de marchandises et les containers à transporter. Mais, l'ouest de l'Étang de Berre, c'est surtout un territoire de vie et d'emploi très dynamique, comme je vous l'ai dit. Donc, il convient de se préoccuper aussi des salariés travaillant sur ce territoire, notamment dans les trois grandes zones d'emploi qui ont été précisées par M. Thibaut DEGATIER, et situées sur l'itinéraire de Miramas à Fos : la zone industrialo-portuaire, la ZIP (Zone Industrialo Portuaire), mais aussi la base aérienne et la zone logistique de Clé Sud, Grans, Miramas.

Pour les élus que nous sommes, le développement économique de ce territoire ne peut s'envisager sans le développement de l'emploi. Aujourd'hui, lorsque nous rencontrons un chef d'entreprise qui souhaite s'implanter, l'emploi et le recrutement de leurs futurs collaborateurs sont au moins aussi importants que le foncier ou la fiscalité. C'est ce que nous constatons. Certains, comme à Distriport, une zone logistique qui est située sur ma commune, disent rencontrer des difficultés de recrutement en local, d'où le besoin d'attirer des salariés extérieurs, et par conséquent d'augmenter les déplacements domicile / travail qui représentent un poids important. Ils ont été traduits dans les chiffres que je viens de voir, puisque sur la zone, pratiquement 50 % travaillent dans une autre commune que leur lieu de résidence. Et également 50 % des emplois sont occupés par des personnes extérieures. Bien entendu, notre attention est fortement attiré sur cette particularité.

La réalisation de la liaison Fos – Salon doit aussi avoir pour objectif de faciliter l'accès à ces zones pour les salariés afin de renforcer leur attractivité. Je voudrais prendre, à titre d'exemple, la desserte externe et interne de la ZIP, qui fait l'objet de préoccupations dans la métropole et dans la région, qui ont lancé diverses études. Dans ce cadre, la première action va consister au recrutement par le GPMM d'un conseiller mobilités qui sera chargé de travailler sur cette problématique de déplacement vers, mais aussi à l'intérieur de la ZIP, parce que là aussi nous avons des difficultés.

Le travail réalisé par la Métropole dans le cadre de l'élaboration de son plan de déplacement urbain (PDU) tend aussi à prendre en considération cette problématique et à améliorer les solutions alternatives, pour permettre une meilleure irrigation de ce territoire, au travers de divers projets de BHNS (bus à haut niveau de service), de pôles d'échanges multimodaux, qui concilient des modes de déplacement par exemple avec les pistes cyclables, ainsi que la lutte contre l'autosolisme pour éviter en tout cas le fait d'utiliser la voiture tout seul et de pouvoir proposer des solutions alternatives, comme le covoiturage par exemple.

Nous sommes conscients des générateurs d'emplois qui engendrent des problèmes de saturation des accès de plus en plus importants. Les pôles sont très dynamiques, comme je vous l'ai dit et ils sont aussi porteurs de projets et d'ambitions pour le territoire et de projets de développement. Cela a été dit par Thibaut DEGATIER. Nous avons à Clé Sud, Grans et Miramas une extension confirmée du site et un projet de pôle multimodal. Nous avons sur la zone d'Istres, avec le pôle aéronautique, 6 000 emplois en prévision avec des projets de développement, que ce soit sur la base militaire, mais aussi sur l'ancien site Dassault, aujourd'hui porté par une SPL (Société publique locale) capitalisée par la métropole et par la ville d'Istres. Nous avons la ZIP de Fos – Port-Saint-Louis, la zone portuaire avec 13 000 emplois sur la zone. C'est un pôle économique majeur. D'ici 2030 et la mise en service de la liaison, la ZIP devrait accueillir de nombreux projets d'implantation d'entreprises et du développement en lien notamment avec le projet stratégique qui est porté par le Grand Port. Des aménagements conséquents ont été effectués : le comblement de la rotule qui permet une montée en puissance du trafic containers, les terminaux de voiture, l'aménagement d'une zone de service portuaire. Nous pouvons noter également les emplois industriels sur Piicto où des projets d'implantation sont envisagés. Sur cette zone aussi, l'approche est très clairement tournée vers les objectifs environnementaux, avec notamment des projets comme Innovex et Eranova. Comme nous avons pu en parler avec Piicto, l'idée est de pouvoir voir les industriels utiliser ce qui est pour eux des déchets comme une énergie nouvelle pour une autre entreprise qui doit s'installer.

Je termine par la logistique, avec une fin de commercialisation pour la zone Distriport 1, qui s'est terminée sur cette année 2020. Nous lançons aujourd'hui la commercialisation, en tout cas l'aménagement, pour la future commercialisation de Distriport 2. Je pourrais associer aussi sur cette zone de Fos et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, la commercialisation qui est en finalisation de la zone de la Feuillane et le projet ASCO FIELS.

Il faut rajouter, pour montrer la dynamique de ce territoire, ce qui se passe aussi au bout du chemin. J'ai rappelé dans le débat qui concerne cette liaison Fos – Salon, la nécessité de poursuivre aussi sur la desserte finale de la ZIP, et notamment sur l'aménagement de la départementale 268, qui relie la

commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, mais qui relie surtout l'accès à Darse 2 et à la zone logistique Distriport, avec également l'avènement d'un pôle nautisme et mer sur un site très proche de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Là aussi, de nouvelles activités sont amenées à se réaliser.

Ce que je pourrais dire – je ne veux pas rentrer dans les détails, puisque les prévisions qui ont été affichées par Thibaut DEGATIER sont exactes – c'est que, lorsque l'on interroge les logisticiens, par exemple sur la zone de Distriport – La Feuillane, nous sommes pratiquement, avec Distriport, Caban Sud, la Fossette et la Feuillane, à un peu plus de 2 000 emplois à créer et qui vont être créés d'ici 2025. C'est en tout cas les chiffres qui me conduisent à constater, comme cela a été dit dans la particularité des métiers, que clairement les besoins actuels des entreprises en main d'œuvre vont augmenter. Là où c'est intéressant pour nous aussi, c'est que cette main d'œuvre peut être peu qualifiée, donc ceci peut faciliter pour nous le travail d'inclusion et d'accompagnement à accéder à l'emploi pour ceux qui sont sur site. Et ce sont surtout des métiers qui sont difficilement transposables, puisque ce sont essentiellement des métiers d'opérateurs, des métiers de manutentionnaires ou, comme nous l'avons vu, des métiers d'agents d'entretien et d'agents logistiques qui sont sur le secteur. Voilà les défis qui attendent la métropole demain ! Ce sont des défis qui sont chaque fois abordés, comme je l'ai dit, avec une ambition aussi de travailler sur la création, en tout cas rapide, même si rien ne va jamais assez vite comme on le voudrait, sur notre capacité à utiliser des moyens de déplacement divers et variés. La multimodalité est une question permanente dans l'ensemble de nos aménagements, mais aussi la question des moyens de déplacement qui utilisent des énergies plus nobles pour l'environnement. Nous voyons de nombreux projets qui sont en lien avec la transition énergétique, et surtout la construction de nouvelles énergies pour réduire ainsi notre impact nocif sur la planète.

Voilà où sont les enjeux pour la métropole sur ce sujet de l'emploi, qui doit être abordé d'un point de vue économique, mais clairement aussi d'un point de vue social et environnemental.

#### **Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup M. ALVAREZ pour ces éléments en partage. De nombreux enjeux, effectivement, qui ont souvent été abordés dans nos échanges. Je vais laisser la parole à Olivier KLEIN de l'équipe CPDP pour poser quelques questions à nos deux intervenants. Puis, nous aurons un temps d'échange avec les participants qui aimeraient sûrement avoir des précisions, poser des questions et donner peut-être déjà un avis. Olivier, à toi.

#### **M. Olivier KLEIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci Séverine. Nous voyons bien que le projet dont on se préoccupe en ce moment a beaucoup de connexions avec les questions d'emploi, que ce soit en termes d'accompagnement du dynamisme de la zone, que ce soit en termes d'accès à ces emplois, que ce soit en termes d'accès pour les personnes qui ont un emploi, qui ont les moyens d'avoir une voiture, parce que nous sentons bien que nous sommes aussi sur des emplois qui sont très dépendants de l'accès à la voiture.

J'ai entendu aussi une vraie interrogation sur la façon dont on peut rendre les emplois accessibles aux personnes qui sont éloignées de l'emploi depuis longtemps – les chômeurs de longue durée. Et un peu dans le même registre, même si ce n'est pas forcément la même chose, comment peut-on faciliter aussi l'accès aux emplois en horaires décalés ? Nous sommes typiquement sur une zone où il y a beaucoup d'emplois qui ne répondent pas aux standards classiques d'une embauche entre 8 h et 9 h et une débauche entre 17 h et 18 h. Ma question s'adresse à la DIRECCTE et à la Métropole : comment situez-vous ces enjeux à la fois de l'accès à l'emploi des chômeurs de longue durée ? La question spécifique des horaires décalés, à la fois en termes quantitatifs et par rapport au projet routier. Que pourrions-nous imaginer introduire dans le projet routier par rapport à ces deux items ?

#### **M. Martial ALVAREZ, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué à l'emploi**

Clairement, comme nous avons pu l'exprimer bien souvent, l'institution métropolitaine engage énormément d'argent dans tous les dispositifs d'accompagnement à l'emploi. Nous avons un territoire métropolitain, qui est constitué de six anciennes intercommunalités, avec une politique de l'emploi qui était la propriété de ces intercommunalités et qui, aujourd'hui, commence à être partagée. Nous avons, sur une grande partie de l'ensemble du périmètre métropolitain, des dispositifs qui s'appellent des plans locaux d'insertion, pour l'insertion et l'emploi, où nous avons l'objectif de récupérer tous ceux qui sont plus éloignés de cet emploi, pour leur donner des compétences afin d'y accéder. Dans ce parcours d'accompagnement, nous engageons beaucoup d'argent avec des partenaires pour travailler sur la levée des freins, dont la mise en place de moyens de mobilité pour se rendre dans des espaces de formation, quand ils sont sur les sites qui sont éloignés des espaces de formation. Nous avons aussi engagé beaucoup d'actions pour travailler sur l'amélioration de l'accessibilité des

femmes, notamment, puisque c'est une question centrale aussi. Elles cumulent souvent des contraintes familiales et de garde d'enfants et des problématiques plus personnelles qui sont prises en charge. A travers ces dispositifs et ces plans locaux d'insertion, nous engageons beaucoup d'argent.

Nous engageons beaucoup d'argent au travers de la mutualisation, en tout cas à l'échelon métropolitain, en étant devenus, depuis maintenant 4 années exactement, organisme intermédiaire de gestion des fonds sociaux européens, qui nous permettent de déployer et d'accompagner beaucoup d'actions. Ce sont pratiquement 15 millions d'euros qui sont investis, rien que sur ces sujets-là par la Métropole sur le dernier exercice, par exemple. À côté de cela, nous aborderons aussi l'emploi avec d'autres partenaires importants qui sont, en premier lieu, Pôle Emploi. La Métropole conventionne avec cette institution et a des conventions sur les déclinaisons locales aussi, parce qu'ils sont, eux, totalement maîtres du public pour travailler sur l'anticipation des futurs besoins, pour que nous préparions cette main-d'œuvre. Le réseau des missions locales est important sur le territoire métropolitain et nous permet justement d'aborder les problématiques de l'emploi aussi sur l'aspect de faciliter l'accès au logement pour les jeunes, pour faciliter aussi l'indépendance et l'autonomie des jeunes dans leur recherche d'emploi.

Tout cela est déjà mis en œuvre et continue à être mis en œuvre par la Métropole, et d'autant plus dans le cadre du plan de relance, dans les mesures d'accompagnement, puisque nous avons vu apparaître énormément de personnes qui sortent un peu des radars et que nous ne nous attendions pas à avoir à accompagner. Je pourrais dire aussi que sur cet aspect-là, nous avons eu une action qui est aussi fondée avec la participation des communes, qui sont les premiers partenaires de la métropole, pour essayer de capter le maximum de public, parce que nous en avons beaucoup aussi qui sont éloignés. Le réseau des CCAS (Centre Communal d'Action Sociale), des centres sociaux, nous permet également d'aller toucher des publics qui sont totalement isolés et qui ne font pas spontanément les démarches.

Cela, c'est sur le point de vue de ce que fait la Métropole au niveau de l'accompagnement de celles et ceux qui sont dans cette forme de chômage un peu sclérosé, et qui sont enfermés depuis longtemps dans cette problématique-là. Nous retrouvons souvent parmi ces personnes l'idée du travail difficile, de la logistique, et qu'elles sont usées. Ce n'est pas tout à fait le travail qu'elles souhaiteraient. Dans ces raccourcis-là, nous nous apercevons aussi que nous avons un travail à faire avec les professionnels pour valoriser leur métier. Il y a un travail qu'il faut aussi engager avec les branches professionnelles. Nous travaillons d'ailleurs de manière coordonnée aussi avec la Chambre de commerce et d'industrie, les deux Chambres. A Port-Saint-Louis-du-Rhône nous sommes dépendants de la Chambre de commerce et d'industrie du pays d'Arles, et principalement sur le territoire métropolitain avec la CCI MP (Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence). Nous allons aussi conventionner pour atteindre ces objectifs vertueux d'accompagner celles et ceux qui sont dans cet emploi plus difficile.

En ce qui concerne la nécessité d'amélioration des dessertes, elle apparaît évidente parce que, là aussi, sur les temps de trajet, les choses sont compliquées. Nous ne transformerons pas du jour au lendemain les personnes qui travaillent déjà sur zone et qui viennent de l'extérieur, parce que nous ne pouvons pas transformer non plus comme cela les choses. Du point de vue routier, malgré notre volonté d'avancer sur la multimodalité avec pragmatisme, et malgré tous les efforts que nous ferons, soyons conscients que nous aurons encore demain un trafic conséquent de fret routier. Nous travaillons aussi sur des moyens de propulsion plus nobles avec nos partenaires, notamment avec le port et dans le cadre du renforcement de notre schéma directeur pour la mobilité.

Sur le territoire départemental, puisqu'il y a une partie de cette desserte routière qui concerne le pays d'Arles, les bus seront prochainement uniquement propulsés avec le gaz – c'est déjà bien. Nous avançons sur ce sujet-là. Nous avançons aussi avec le Grand Port pour que nous puissions avoir accès à ce mode de propulsion, et le proposer pour que nous puissions aussi avancer sur la problématique routière et qu'il y ait un maximum de camions qui changent de mode de propulsion.

Nous développons également sur les modalités de déplacements personnels, puisque comme nous l'avons dit, les salariés ont aussi souvent un véhicule. De l'argent est engagé par la Métropole, par le département, dans le plan de climat territorial notamment, pour l'accompagnement à l'acquisition de véhicules électriques, par exemple. Il y a aussi tous les projets que nous espérons voir avancer sur la multimodalité, pour envoyer du fret sur le ferroviaire, tout comme sur le fluvial. Nous accompagnons aussi l'ensemble des projets, que ce soit au travers du contrat plan Etat-Région, ou au travers des financements directs, nos institutions et notamment la Métropole participent à accompagner ce projet-là. Mais pour nous, il est important d'entendre que nous avons pour les habitants qui sont sur site, en tout cas sur le parcours de cette liaison Fos – Salon, cette problématique qui nuit non seulement au

développement de la zone, mais qui nuit au quotidien de nos administrés et des travailleurs, et qui est un frein évident pour l'ensemble.

Le premier des freins que nous devons lever pour faciliter l'accès à l'emploi de ceux qui en sont le plus éloignés, c'est la mobilité. Même si, et vous le savez, la particularité de ce secteur a été subtilement présentée, nous sommes en dehors des normes, puisque nous cumulons en même temps le travail posté des opérateurs portuaires et industriels, avec le travail des horaires de bureau et tout le personnel administratif qui travaille sur ce secteur-là, avec les horaires ultra décalés du personnel d'entretien, qui doit souvent arriver à des heures qui sont coordonnées avec les activités diverses et variées de nos agents portuaires.

C'est vrai que nous sommes sur un ensemble de problématiques qui m'amèneraient à conduire un raccourci en expliquant que c'est pourquoi pratiquement l'ensemble des acteurs de ce territoire est favorable à l'amélioration de cette liaison, de l'amélioration de cette structuration routière. Et encore plus en engageant les autres institutions sur le recalibrage de la desserte finale, parce qu'elle est impérative pour accompagner la politique d'emploi métropolitain. Voilà ce que je peux dire.

#### **M. Olivier KLEIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci. M. DEGATIER, est-ce que l'emploi en horaires décalés est une part très importante de l'emploi ? Est-ce qu'il y a des enjeux particuliers par rapport au public qui a des difficultés à accéder à l'emploi sur ces emplois à horaires décalés ? Avez-vous des informations là-dessus ?

#### **M. Thibaut DEGATIER, chargé de développement, DIRECCTE Bouches-du-Rhône**

Je vais prendre un exemple, j'ai assuré l'intérim de la zone d'emploi de l'arrondissement d'Arles pendant un temps. Sur Arles, il y a Saint-Martin-de-Crau, qui est une grande plateforme logistique que vous connaissez bien. L'agglomération d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau a souhaité mettre en place des bus pour amener des publics en insertion sur la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau, à partir d'Arles, pour justement fluidifier un peu et faire en sorte qu'il y ait un peu moins de voitures aussi sur les routes. Ils ont pris ce pari budgétairement – cela coûte cher de mettre en place une ligne de bus. Je crois qu'ils en ont mis deux entre Tarascon, Arles et Saint-Martin-de-Crau, avec des horaires très tôt le matin et assez tard le soir. Cela n'a pas fonctionné. Ils ont tenu cela pendant deux ans. Je crois que c'était à 200 000 euros la ligne de bus, donc c'est hors de prix. Mais ils n'ont pas réussi à tenir cela, parce que, dans des emplois logistiques, on sait quand on démarre, mais on ne sait jamais quand on arrête le travail. Donc, les demandeurs d'emploi n'étaient pas intéressés par ce genre de moyens de transport. Tout le monde prenait sa voiture. En plus, Arles est plus attachée aux emplois de Port-Saint-Louis. Et Saint-Martin, c'est plus les personnes de Miramas. Donc, il y a aussi des habitudes de travail entre les zones et entre les communes. C'est comme cela.

Les facilités de moyens de transport proposées par les collectivités ne fonctionnent pas toujours, même si nous avons les moyens de les mettre en œuvre. Cela ne fonctionnera pas non plus sur les zones de Port-Saint-Louis, parce que cela fait des distances... Lorsque nous avons des demandeurs d'emploi qui vont de Port-Saint-Louis à Istres, en bus, c'est compliqué et c'est long. Donc, la plupart du temps, nous nous débrouillons, nous faisons du covoiturage. C'est possible. Je pense qu'il est possible de faire grossir ce genre de dispositifs. Mais ce sera toujours la voiture qui fera le lien le plus sûr et le plus rapide, et je ne parle pas des industriels. Nous l'avons vu tout à l'heure, 30 % des salariés viennent de l'extérieur. C'est principalement des emplois industriels, parce que pour les emplois logistiques, nous arrivons à trouver du monde sur le secteur ou dans la zone limitrophe. Les emplois industriels viennent de Marseille. Les moyens de transport, le train, cela s'arrête à Martigues. C'est toujours très compliqué aussi. Donc, c'est beaucoup la voiture.

#### **M. Olivier KLEIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Avant que M. ALVAREZ nous quitte, j'ai une question qui peut s'adresser aussi au maître d'ouvrage et à la DIRECCTE. Un projet routier, c'est aussi un chantier. Donc, concernant l'emploi, en dehors de l'aspect accompagnement, desserte de la zone, etc., ce sont aussi les emplois qui vont être liés au chantier pendant la durée de la construction. C'est dans une dizaine d'années, ce n'est pas tout de suite. Il n'empêche que ma question est : quel dispositif pouvons-nous imaginer pour que le chantier soit géré en favorisant le retour à l'emploi des personnes qui en seraient éloignées, en favorisant l'emploi local ? Est-ce qu'il y a des dispositifs de la DIRECCTE, de la Métropole, puis du maître d'ouvrage que vous pouvez mentionner, même si tout cela se mettra en place dans quelques années ? Nous sommes bien d'accord que ce n'est pas aujourd'hui que cela va se régler.

### **M. Martial ALVAREZ, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué à l'emploi**

C'est très pertinent comme question. Cela me permet d'aborder ce que j'aurais pu aborder dans mes propos introductifs. J'ai poussé auprès de la Présidente, pour que la Métropole puisse délibérer en 2017 sur l'élargissement de la clause sociale sur l'ensemble des marchés publics. Donc, la clause d'insertion, si elle ne peut pas vous permettre – nous n'en avons pas le droit, c'est l'Europe qui nous l'interdit – de faire bénéficier à un Istréen un travail à Istres et un Saint-Louisien de travailler à Port-Saint-Louis. En tout cas, elle nous permet d'avoir un cadre pour imposer aux titulaires du marché un quota d'heures d'emploi en insertion pour justement que les marchés publics soient profitables au projet politique de la Métropole. Donc, 1 euro dépensé par la Métropole sera toujours considéré être utilisé aussi sur l'inclusion et sur l'effort d'inclusion.

Nous sommes même allés très loin. Au niveau du territoire métropolitain, nous avons une organisation qui est diverse sur les territoires, mais qui est tout de même assez maîtrisée. Nous avons ce que nous appelons des facilitatrices de clauses sociales, qui sont à la disposition des entreprises qui répondent sur le marché et qui suivent l'application du marché public quand il a été adopté. J'ai donc réussi à obtenir du Président de la commission d'appel d'offres métropolitaine l'imposition de cette offre, mais dans tout type de marché. Nous avons même réussi à mettre des clauses sociales dans des marchés d'impression, dans des marchés de communication. Parce que le sujet qui est là, c'est bien entendu le sujet de dépenser de l'argent public en respectant tous les objectifs que l'institution poursuit.

J'ai un exemple très vertueux du BHNS (bus à haut niveau de service) que nous avons mis en œuvre sur le territoire du pays d'Aix, où nous avons carrément travaillé avec l'entreprise qui a obtenu le marché sur la création d'un chantier-école où le personnel qui était accueilli et accompagné a pu travailler et acquérir les compétences nécessaires à mettre en œuvre sur le chantier le développement mis en place sur le BHNS. Sur le BHNS, c'est spécifiquement des marchés d'amélioration des voiries et des dessertes. C'est vrai que sur ce sujet-là, nous avons, au niveau de la Métropole – quelques communes aussi s'y sont adjointes –, une capacité au travers de la mise en œuvre de cette clause d'insertion dans les marchés publics, de pouvoir s'assurer que, comme vous le dites très justement, en dehors de ce qui va se passer après et autour, le chantier en lui-même est un espoir de voir la montée en puissance et en compétences des personnes qui sont les plus demandeuses d'accompagnement et, pendant le temps de chantier aussi, un travail.

Bien souvent, nous avons de très hauts taux de satisfaction. J'aurais bien aimé vous fournir les chiffres, mais je ne les dirai pas, parce que je ne les ai pas, je ne peux pas les vérifier. Nous avons tout de même un taux de satisfaction assez élevé sur l'issue de ces clauses d'insertion. Par exemple, sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, pour tous les chantiers de réhabilitation qui ont été portés par les bailleurs, nous réussissons avec notre pouvoir de décideur public, même sur des chantiers qui sont portés par des opérateurs privés, en l'occurrence par des bailleurs, à imposer qu'ils mettent eux-mêmes dans leur marché des clauses d'insertion. Et, quasiment 80 % des personnes qui ont été recrutées dans le cadre d'une clause sociale d'insertion sont aujourd'hui en CDI au sein même des missions qui sont développées à l'issue de ces réhabilitations. C'est un exemple de ce qui peut être mis en place, et un exemple aussi très clairement positif de ce que pourrait être la chance de voir de tels chantiers se dérouler sur le territoire.

### **Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup M. ALVAREZ. J'ai vu M. PATTE lever la main. Je vais vous laisser la parole. Et je la donnerai ensuite à Mathieu, qui sera le relai de quelques questions partagées. M. PATTE, à vous.

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

Je serai court, parce que M. ALVAREZ a donné les précisions. Effectivement, comme acheteur public, nous utilisons les possibilités données par le Code de la commande publique, comme la Métropole, dans tous les marchés significatifs, en particulier dans tous les marchés de travaux publics. Nous l'avons fait à Miramas. Nous le faisons dans tous nos marchés. Nous intégrons des clauses d'insertion qui permettent de répondre à ces enjeux-là. Je pense que c'est assez répandu maintenant, et l'État, bien sûr, le pratique en essayant d'optimiser ces clauses d'insertion sociale.

Le second aspect sur lequel je peux répondre, c'est sur l'évaluation qui est bien sûr une évaluation globale du nombre d'emplois que crée un projet, un chantier de cette nature-là. Je parle du chantier qu'une réalisation d'infrastructure autoroutière ou d'une voie express peut créer. Nous l'évaluons, avec des ratios, à environ 2 000 emplois directs, 2 000 emplois indirects pour l'option moyenne de la liaison Fos – Salon. Ce sont des volumes significatifs et c'est une donnée que nous pouvons prendre en compte dans la question liée à l'emploi généré, de façon temporaire, mais pendant toute la durée du chantier sur cette thématique de l'emploi.

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

Est-ce 2 000 emplois par an ? C'est-à-dire 2 000 ouvriers pendant un an ?

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

Bonne question. Je pense que c'est sur la durée du chantier. Je pourrai vérifier.

**M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public**

Je relaie une remarque de M. SERRES, en lien sûrement avec une intervention de M. ALVAREZ, concernant l'attractivité des territoires par le biais de la qualité de ces équipements routiers notamment, mais pas seulement. La remarque de Frédéric SERRES, du collectif RAMDAM était qu'il fallait aussi sûrement faire attention à cette pensée tout voiture qui peut avoir comme conséquence de grever largement le budget des salariés ou des habitants de ces territoires et donc de rendre finalement ces territoires moins attractifs. M. SERRES, si je défends votre pensée, je n'ai pas voulu lire mot à mot votre remarque, mais il y avait quelque chose de cet ordre-là. Et je me permets des réflexions peut-être récentes, en tout cas concernant les aides à la mobilité du gouvernement qui sont aussi peut-être à prendre en considération dans ce type de débat.

J'aurai, par la suite, personnellement, deux petites questions de précision plutôt à M. DEGATIER. Mais je vous laisse réagir par rapport à la remarque de M. SERRES.

**M. Martial ALVAREZ, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué à l'emploi**

J'entends la remarque de Frédéric. Comme je vous l'ai dit déjà, sur la question par exemple de l'aide à l'acquisition de vélos électriques ou de l'aide à l'acquisition de véhicules électriques, dans notre collectivité, il a été engagé une politique d'encouragement afin de faciliter l'accès à l'acquisition. Je sais que cela ne règle pas tout.

Je pense aussi que, localement, nous essayons d'avancer sur des projets d'intermodalité. Je parlais tout à l'heure, avant le début de nos propos avec Frédéric SERRES, d'un projet qui, depuis bien longtemps, nous apparaît nécessaire sur le territoire pour faciliter la mobilité écologique et économique des salariés sur l'aménagement de la zone Distriport. C'est vrai que nous n'avons pas pensé, avec la proximité du territoire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, à avancer sur la création d'une piste cyclable. Cela aussi fait partie des préoccupations de notre institution, de voir sur les bassins d'emploi s'il existe des solutions de desserte autres que la voiture par rapport à la problématique qui vient d'être évoquée. Elle fait partie un peu de ce « plan vélo » que nous essayons d'essaimer sur l'ensemble du territoire métropolitain, mais où, chaque fois, nous devons au niveau de l'institution, trouver les moyens financiers, mais aussi les moyens de débat et de mise en œuvre de ces sujets-là.

Je ne crois pas que l'état d'esprit de la Métropole soit de favoriser le tout voiture. Très clairement, je ne pense pas que ce soit l'objectif, même si, pragmatiquement, parfois, nous affrontons les sujets en nous disant que la réalité du moment, nous devons l'affronter tout de même. La réalité du moment va tout de même durer au moins ces 5 ou 10 prochaines années. Et, nous avons commencé à nous orienter justement vers comment, finalement, aboutir sur d'autres propositions de mobilité. Mais nous serons plus efficaces sur une seule partie des emplois, ceux qui sont localement attachés au bassin d'emploi. Cela ne résoudra pas l'autre problématique des emplois, comme nous vous l'avons dit, en tout cas au moins 50 % qui sont souvent détachés du bassin de vie. Là, notre difficulté est d'être efficaces sur le moyen de desserte avec le transport en commun.

Aujourd'hui, sur le transport en commun, j'entends l'expérience arlésienne qui a été racontée par Thibaut DEGATIER, et comme je vous l'ai dit dans mes propos introductifs tout à l'heure, nous travaillons avec le Grand Port notamment. Parce qu'il ne suffit pas d'amener les personnes aux portes du GPMM. Après, à l'intérieur du GPMM, il faut aussi desservir les zones internes. De la même manière, sur Distriport par exemple, nous avons créé des transports à la demande. Là, nous sommes encore plus dans l'accompagnement et le service aux salariés. Je ne veux pas dire de bêtises, mais je crois que le transport est gratuit, ou en tout cas quasiment gratuit, avec une tarification largement sociale. Malgré cette volonté d'aller en finesse, au détail du besoin du salarié, nous sommes confrontés à la particularité des travaux inattendus qui font que l'on fait des heures supplémentaires, et que l'on est donc en dehors de ce à quoi on pouvait s'attendre. Le transport à la demande, c'est la veille pour le lendemain qu'il doit s'organiser. Si au moment même du travail – c'est la particularité du port et de la logistique –, si le bateau est arrivé en retard, le travail est là et il faut l'effectuer. Nous nous retrouvons confrontés, quand nous sommes venus par un moyen de transport en commun, au problème de ne plus avoir de bus. Donc, il faut téléphoner pour qu'une personne vienne nous chercher, ou trouver une solution de covoiturage sur place. Les solutions ne sont pas simples.

Je crois très honnêtement que nous devons continuer avec l'idée de mettre en œuvre de nombreux moyens divers et variés pour répondre à cette problématique, en tout cas pour aller identifier que ceux qui sont le plus en difficulté, pour être autonomes dans leurs modalités de transport, puissent trouver un accompagnement social au travers d'une aide et au travers des moyens de transport mis à sa disposition.

Comme je l'ai dit tout à l'heure à M. SERRES, de mon côté, je suis très confiant sur l'aboutissement assez prochain et la mise en œuvre de cette liaison de piste cyclable entre la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône et la zone de Distriport.

#### **M. Frédéric SERRES, RAMDAM**

J'espère aussi parce que cela fait tout de même bientôt 15 ans que nous attendons cette piste cyclable. Nous avons commencé à la relancer en 2007. C'est très malheureux que la Métropole ait pu trouver plus d'un milliard d'euros pour achever la rocade L2 à Marseille, et que nous ayons les pires difficultés du monde à boucler le plan de déplacement urbain sur le territoire métropolitain, qui comporte entre autres les solutions vélo pour tous.

#### **M. Martial ALVAREZ, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué à l'emploi**

Cela fait 15 ans que vous en parlez, mais moi, cela ne fait que 6 ans que je suis Maire. Laissez-moi encore 2 ans et vous allez voir.

#### **M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public**

La discussion est engagée, elle l'est depuis un moment et vous êtes habitués à échanger. J'espère que la réponse convient à M. SERRES. Je profite d'avoir pris la parole pour relayer une question de M. Émile RODRIGUEZ. Je vous la lis : « Aujourd'hui, ce n'est pas de l'agent investi, mais les compétences disponibles. Les grands travaux publics sont depuis longtemps sous-traités aux travailleurs européens détachés. Il faudrait commencer déjà à créer des écoles prêtes à répondre aux besoins des entreprises. » C'était la première partie de la remarque. La deuxième partie a trait à la complémentarité et à la nature d'autres types de mobilité. On parle beaucoup de la mobilité des travailleurs, mais il y a aussi des besoins en termes de zones de tourisme. C'est sûrement une dimension à ne pas oublier dans l'aménagement de ce territoire. M. RODRIGUEZ, j'espère ne pas déformer votre pensée. Je vous laisse ces deux remarques à la réflexion, éventuellement aux commentaires. Je crois que Mme PLANQUE avait demandé la parole.

#### **Mme Géraldine PLANQUE, GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)**

Merci. Je voulais juste apporter un petit complément sur ce que disait Martial ALVAREZ concernant la desserte des entreprises pour les salariés sur la zone industrialo-portuaire. C'est un sujet très complexe. On sait que c'est un problème depuis longtemps pour les entreprises, pour fidéliser leur main-d'œuvre, comme pour les salariés à qui cela coûte trop cher de se déplacer. C'est un problème que nous sommes nombreux à avoir essayé de résoudre. Et les retours d'expérience ne sont pas toujours très satisfaisants. Dans d'autres réunions organisées par la CPDP, d'autres intervenants ont souligné plusieurs fois le fait que les entreprises avaient retiré leurs flottes de cars, parce qu'ils n'étaient pas utilisés. Donc, là, aujourd'hui, nous avons enfin une porte qui s'ouvre. Je croise les doigts pour que nous arrivions.

C'est une porte qui s'ouvre, qui va certainement enclencher une action de moyen terme. Parce que si nous recrutons un conseiller mobilité avec la Métropole, avec les communes de Fos et de Port-Saint-Louis, avec un certain nombre d'entreprises de la zone dans un grand partenariat autour du GPMM, c'est d'abord pour faire un état des lieux de la situation d'aujourd'hui, sur la base de cet état des lieux, proposer des solutions, puis les mettre en œuvre, puis les pérenniser, puis faire de la communication autour pour que les salariés acceptent d'utiliser les solutions qui seront mises en œuvre. Je crois que c'est Thibaut DEGATIER qui nous expliquait tout à l'heure qu'il ne suffit pas de mettre en place de nouvelles solutions de transport alternatives au véhicule individuel pour qu'elles soient utilisées. L'idée est de coconstruire, de faire ensemble, pour que réellement les solutions proposées soient utilisées. Ce n'est pas seulement pour se faire plaisir à faire un énième rapport avec un énième état des lieux. Nous savons très bien que mettre en place des pistes cyclables ou des trottinettes électriques sur la zone industrialo-portuaire ne sera pas la seule réponse. Cela peut être une partie de la réponse, mais cela ne suffira pas.

C'est de la multimodalité pour les personnes qu'il faut mettre en place. Je pense que nous avons tous conscience du fait qu'il est indispensable de faire quelque chose pour que les salariés arrêtent d'utiliser principalement leur véhicule individuel, et pour que, collectivement, nous arrêtions de polluer

et de créer des embouteillages et des accidents. Il faut que nous nous y mettions tous, que nous nous retrouvions les manches. C'est un travail collectif.

#### **M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public**

S'il n'y a pas de commentaire à la chose, je relaie de mon côté deux commentaires : un complément d'information de M. RODRIGUEZ, qui mentionne cette multimodalité, intermodalité dont parlait Mme PLANQUE. « Un plan vélo urbain, c'est très bien. Mais dans la ZIP, vu le manque d'abris et la topographie exposée aux quatre vents, il faut dès maintenant entraîner les petits à la maternelle pour qu'ils aient la forme le moment venu. » Nous le gardons en tête.

Puis, j'en profite pour relayer le message d'un membre du panel citoyen mis en place dès le début du débat. Je vous le lis : « L'électrique, pour les moyens de transport quotidiens, ne sera pas la solution miracle. C'est un simple report des problématiques environnementales. Le développement et l'attractivité d'un territoire à plus de 10 % de chômeurs, avec un habitat qui ne répond pas à la demande. » Nous sommes là sur des questionnements et des problématiques qui traitent des différentes modalités sur ce territoire, avec des tentatives, des expérimentations. M. ALVAREZ en a déjà parlé. Il y a sûrement effectivement un mix de l'ensemble de ces solutions à imaginer.

#### **M. Martial ALVAREZ, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué à l'emploi**

Je vais faire juste un complément d'intervention, si vous voulez bien, parce qu'après je ne vais pas tarder à partir. M. RODRIGUEZ, n'a pas tort.

J'oserais dire que nous avons aussi, comme l'a dit Géraldine PLANQUE, un décalage entre ce que nous pouvons avoir comme pensée positive ou comme projection sur comment nous concevons les choses. Finalement, c'est un peu comme les élections. La majorité des élus – moi, je suis tranquille, j'ai été élu avec pratiquement 70 % de participation, avec le COVID sinon à Port-Saint-Louis, cela vote à 85 %... mais il y a très peu de personnes qui participent aux élections, ce qui fait que, tout de même, c'est là que nous touchons du bois parfois, lorsque nous voulons mettre en place des solutions que nous pensons valables pour offrir d'autres solutions de mobilité ou pour être plus en phase avec ce que l'on pense raisonnable pour l'environnement. Le public, lui, ne l'utilise pas forcément. Je pense qu'il y a des sujets dont nous parlons depuis longtemps, que nous n'avons pas réussi à mettre en œuvre. Autant nous arriverons à les mettre en œuvre, autant ils ne recevront pas, finalement, un accueil favorable du public. Peut-être prendrons-nous le vélo pour partir de Port-Saint-Louis, pour aller à Distriport, ou au sein de Distriport – M. RODRIGUEZ a raison – nous n'avons pas prévu d'aménagements, d'abris, des garages à vélo. Tout cela est à construire. Tout cela est un retard que nous avons accumulé et auquel nous devons répondre. Moi, Port-Saint-Louisien, je ne suis pas trop effrayé par le vent. Vous savez, à la maternelle, nous avons vite des habitudes, parce que le vent, nous trouvons que c'est tout de même très positif comme énergie. D'ailleurs, nous avons aussi un projet qui s'appelle le Windtech, qui nous conduira à travailler sur le vent comme ressource d'énergie. Des éoliennes en mer vont être installées au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône et vont faire un apport de nouveaux besoins de compétences, de nouveaux emplois, en matière de recherche & développement. Nous nous félicitons de tout cela.

Nous, élus, sommes bien conscients de tous ces sujets qui peuvent paraître comme des remarques parfois décourageantes. Cela ne nous empêchera pas de poursuivre l'objectif, d'essayer de faire au mieux des attentes des populations. Comme je le disais, il est important de continuer tout de même à parcourir plusieurs dispositifs qui permettent de répondre au retard qui est le retard de l'histoire de cette zone-là. Une fois que le port s'est installé, il faut dire la vérité, nous n'avons pas finalisé l'installation du port. Nous nous sommes arrêtés en cours de projet. Nous n'avons pas été bons sur les dessertes, ni sur d'autres sujets. C'est le fruit de l'histoire. Et nous nous projetons vers l'avant pour faire ce qu'il y a de mieux. Je sais, l'électrique, il y aura le problème des batteries plus tard. Ce n'est donc peut-être pas vers l'électrique qu'il faut aller. Je sais, quand l'éolien tourne en mer, cela fait du mal aux oiseaux. Je sais la problématique des nouveaux carburants, en tout cas des nouvelles énergies pour propulser les navires, les bateaux, l'électrification à quai, les nouveaux carburants pour propulser les bus, les camions, nous ne savons pas quel sera l'impact. Mais il y a aussi, à un moment donné, des sujets. Alors que faisons-nous ? Rien et nous attendons ? Nous aurons toujours, nous, institution, une action, en tout cas une capacité de rester actifs.

Quand M. SERRES dit qu'il regrette que nous ayons trouvé de l'argent au niveau métropolitain pour avancer sur des aménagements sur Marseille, sur la L2, sur des secteurs qui sont marseillais, n'oublions pas que la Métropole fonctionne toujours de manière fléchée avec des états spéciaux de territoire qui ont tout de même encore leur autonomie. La Métropole, sur son intégralité, n'est pas tout à fait là. Donc, la Métropole, c'est aussi le fruit d'une évidence politique puisqu'elle a été le souhait

des forces de gauche comme des forces de droite qui ont été au pouvoir pour que cela aboutisse à une loi. Nous vérifions, tout de même, au niveau local, la difficulté de mise en œuvre, de mise en cohérence de cette institution qui n'est pas tout à fait là. Il faudrait aussi – et je vous demande juste de le prendre en considération – un peu de patience pour que notre organisation nous permette de répondre aux problématiques qui sont devant nous. En tout cas, dans l'attitude et dans l'action, nous portons les problèmes. Nous les posons comme l'a dit justement Géraldine PLANQUE. Nous essayons aussi de construire des réflexions qui ne soient pas une étude de plus, mais qui soient, en fonction du temps et en fonction de ces éléments-là, et à l'approche de réalisation de tels projets, des réponses efficaces. Parce que nous ne voulons pas non plus investir de l'argent, pour des solutions où nous nous serons fait plaisir, mais où concrètement nous n'aurons ni satisfaction sur le bilan environnemental, ni satisfaction auprès des usagers et des administrés.

### **Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup M. ALVAREZ. Je peux peut-être donner la parole à M. Jean-Baptiste DAVID de la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie), et peut-être bénéficier encore de votre retour, M. ALVAREZ, avant votre départ. Il nous reste une minute, mais nous ne savons jamais. Peut-être pourrions-nous vous garder un peu plus longtemps.

### **M. Jean-Baptiste DAVID, CCI Aix Marseille Provence**

Une petite précision. Nous évoquons les clauses sociales et la nécessité, que nous partageons tous, de développer l'emploi local et de faire profiter l'emploi local de ce type de projet. Cela a déjà été évoqué. Mais, je profite de la présence de chacun, notamment de la DREAL pour le redire. Piicto notamment a fait un appel très clair, y compris dans son cahier d'acteur, à faire un projet exemplaire, et encore plus exemplaire que ce que propose la DREAL, notamment dans l'économie circulaire et l'emploi, le réemploi de ressources - innover sur le territoire dans la capacité de la plateforme, à être vraiment un fournisseur de matières premières, secondaires ou de process pour la fabrication de cette infrastructure. En parallèle des clauses sociales et autres, c'était un premier point qui me semblait important en termes de retombées locales et en termes d'emploi de cette infrastructure.

Ensuite, M. ALVAREZ l'a évoqué, nous sommes dans une continuité qui semble assez logique, notamment dans cette phase 3 du débat sur la question des tracés et des variantes. Nous avons un itinéraire en deux fois deux voies qui doit arriver sur la RD268. Nous avons, tout au nord, un contournement de Miramas, qui est déjà en deux fois deux voies. Assez logiquement, la variante autoroutière ne semble pas forcément indispensable. En tout cas, l'idée d'avoir quelque chose de capacitaire et sans goulot d'étranglement, de Port-Saint-Louis-du-Rhône jusqu'à l'A54 à Salon, semble encore une fois une évidence. M. ALVAREZ évoquait un consensus. Je pense que nous sommes tous au clair là-dessus.

Et juste un autre point, en lien avec la Métropole et le plan de déplacement urbain sur lequel nous avons aussi pas mal travaillé au niveau de la Chambre de commerce avec les différentes zones d'activité ou acteurs économiques. Cela a peu été dit ce soir : cette infrastructure sera aussi un support de développement des transports en commun, notamment sur son tronçon entre Fos et la ZIP. La Métropole et les entreprises y travaillent pour une desserte plus fine dans la ZIP, mais cette infrastructure capacitaire permettra clairement d'avoir des liaisons, soit du réseau express métropolitain, soit plus locales, d'avoir des liaisons de transports en commun, pour avoir des liaisons entre Istres et la ZIP, Miramas et la ZIP, qui aujourd'hui sont engluées dans les bouchons que nous connaissons tous.

Mon dernier point porte sur la question des transformations du travail. Nous avons déjà beaucoup échangé ensemble, sur ce débat public, depuis le mois de septembre. Vous connaissez les doutes de beaucoup d'acteurs économiques sur la notion du télétravail qui est souvent, soit explicitement, soit implicitement, évoquée notamment dans les débats. L'idée n'est pas de ne pas vouloir prendre de hauteur, de ne pas vouloir se projeter en 2030. Mais nous savons aussi que nous avons des métiers qui ne sont pas télétravaillables. Récemment, nous évoquons 30 % de métiers non télétravaillables. Il suffit de regarder les sites de Pôle Emploi ou de la Maison de l'emploi de Ouest Provence, par exemple, de regarder en lien avec les efforts de valorisation des métiers industriels. Nous sommes sur des métiers manuels, qui resteront manuels. Nous espérons bien que le territoire gardera ces métiers industriels, où nous ne sommes pas sur du télétravail. À moins de faire un bond phénoménal, mais catastrophique, en automatisation des métiers, nous aurons encore demain des milliers d'emplois, et fort heureusement, qui seront manuels, qui ne sont donc pas télétravaillables, et qui nécessiteront des conditions de déplacement fluides. Je ne reviens pas sur la distance de travail que nous avons évoquée tout à l'heure. Tout cela est aussi lié au projet routier et à la capacité du territoire à fournir des emplois et de l'économie demain, y compris avec Piicto, ce que je disais en premier lieu.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Merci Jean-Baptiste DAVID. M. ALVAREZ, je propose de vous donner la parole avant votre départ.

**M. Martial ALVAREZ, vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué à l'emploi**

Merci beaucoup. Comme je l'ai dit, et comme je viens de l'entendre, je crois que la dernière réflexion est tout de même le témoin de l'évolution récente de la mentalité de l'ensemble des acteurs de ce territoire, qu'ils soient politiques ou économiques. Nous avons aussi conventionné avec la chambre de commerce et d'industrie, nous travaillons ensemble sur tous les sujets, nous voulons vraiment faire de la valeur ajoutée et de l'intelligence collective pour avoir des projets qui soient au service, comme je vous l'ai dit de l'objectif de performance économique, mais aussi de l'objectif de performance sociale et environnementale.

Ce que je pourrais dire, en plus des apports qui ont été les miens lors de nos échanges dans le cadre de ce débat sur l'évidence de la nécessité de cette liaison : sous la forme qu'elle aura, il faut qu'elle existe. Et si nous parlons sur le champ de l'emploi – cela a été souligné –, en plus, ce sera une chance pour le territoire de valoriser les compétences de celles et ceux qui en ont le plus besoin, à l'occasion du déroulé de ce chantier, et de pouvoir avoir aussi un impact positif sur l'acquisition de compétences, sur la valorisation des compétences de celles et ceux qui, demain, pourront travailler. De plus, cela facilitera la levée – j'en suis convaincu – d'une partie des freins liés à la difficulté de rejoindre une zone et l'autre, peu importe où l'on se trouve sur le territoire.

Je vous remercie de l'attention qui a été la vôtre. Je m'excuse de devoir vous quitter un peu en avance. Monsieur le Président, merci de m'avoir associé à ces échanges.

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

Merci M. ALVAREZ et bonne soirée. Nous allons prolonger un peu cette réunion, il y a encore quelques questions posées dans le *chat*.

**M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public**

Je prends rapidement la parole, juste pour mentionner la remarque – vous l'avez tous *a priori* – de Lionel PATTE suite aux propos de Jean-Baptiste DAVID, sur le cahier d'acteur Piicto. Et Audrey RICHARD-FERROUDJI, qui est la secrétaire générale du débat, mentionne que l'ensemble des cahiers d'acteurs est effectivement accessible sur le site du débat, mentionné dans le *chat*.

J'ai de mon côté deux demandes de précisions, plutôt en termes de méthode d'une part et de fond d'autre part, à M. DEGATIER. Vous mentionniez à la fin de votre présentation qu'en 2020 une nouvelle zone d'emploi Martigues – Salon avait été créée. Nous imaginons que, derrière, l'INSEE fait évoluer ses outils pour mieux coller à la réalité mouvante de ces territoires. Pouvez-vous nous donner quelques éléments de compréhension de cette création de zone d'emploi ? Vient-elle entériner des changements, et dans ce cas des changements qui pourraient être visibles du côté statistique ?

En corolaire de cette première question, vous nous avez proposé un ensemble de données plutôt comme une photographie du territoire. Avez-vous la possibilité de nous donner quelques éléments de compréhension de l'évolution de ces statistiques, en gros, de l'évolution de cette structure de l'emploi sur cette partie du territoire ? Merci.

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

Et si vous le permettez, j'ajoute un point à la question de Mathieu. Est-ce que sur cette nouvelle zone d'emploi, l'INSEE fera des calculs rétrospectifs qui permettront d'avoir une évolution sur cette zone, et pas simplement des chiffres à partir de la création de la zone cette année ?

**M. Thibaut DEGATIER, chargé de développement, DIRECCTE Bouches-du-Rhône**

Comme je vous l'ai dit en introduction, je ne suis pas un spécialiste des chiffres. Cette nouvelle évolution, je pense, tient à la zone d'emploi de Salon, qui a été un peu une excroissance que l'INSEE avait du mal à caser. En soi, ce n'était pas une zone d'emploi correspondant exactement aux définitions des zones d'emploi. Ils auraient dû la mettre en place lors des précédentes modifications. Cette zone restait un peu particulière par rapport aux zones d'emploi qui sont plus structurées et ayant des actifs qui résident bien dans la zone et qui travaillent bien dans la zone. Je pense que cette modification a fait basculer Salon dans une autre zone d'emploi, la plus proche et la plus similaire, en fait. Cela paraît logique aussi, parce qu'effectivement nous voyons l'évolution. Je pense que c'est l'emploi logistique qui a pu faire basculer la zone d'emploi de Salon vers la zone d'emploi d'Istres – Martigues. Parce que les actifs sur la zone d'emploi Istres – Martigues évoluent, vont travailler à Grans. Pour bien comprendre les choses, Miramas était auparavant dans la zone d'emploi de Salon,

alors que Miramas est liée politiquement plutôt au territoire d'Istres – Fos. Et les transports étaient plus liés à cette organisation-là. Je pense que Miramas a fait basculer la zone d'emploi de Salon sur la zone d'Istres – Martigues. C'est à peu près mon explication. Effectivement, c'est une évolution logique par rapport aux déplacements des populations.

Sur les évolutions de la structuration de l'emploi : les emplois industriels ne progressent pas vraiment. Cela reste stable sur les 10 ou 15 dernières années. La zone évolue en masse, le Grand Port évolue en quantité, nous l'avons vu tout à l'heure. Il y a des augmentations assez importantes en volume de fret. Le fret, c'est la logistique. Donc, l'évolution de l'emploi, c'est vraiment l'expansion de cet emploi logistique. Nous avons des exemples d'agrandissement d'entrepôts logistiques qui n'ont pas de salariés. Les perspectives d'évolution de l'emploi salarié dans la logistique, c'est tout de même une diminution importante avec des entrepôts tout mécaniques. Pour le moment, entre la conception de ces entrepôts-là et l'économie que nous en retirons, il n'y a tout de même pas de basculement. Actuellement, l'emploi dans la logistique, c'est vraiment de la manutention et ce n'est pas encore de la robotisation. Mais, dans les 20 ou 30 prochaines années, c'est possible que cela le devienne. Voilà à peu près les évolutions que je peux vous dire.

Sur l'emploi industriel, il y a une élévation du niveau de compétences. Actuellement, un diplôme BAC+2 est un minimum pour rentrer dans l'industrie. C'est aussi pour cela que nous avons des difficultés sur la zone Istres – Martigues, et maintenant Martigues – Salon, pour trouver des publics locaux qui puissent occuper ces emplois. C'est pour cela aussi qu'il y a des publics qui viennent de Marseille ou d'Aix pour travailler sur la zone Fos – Port-Saint-Louis. Ai-je répondu à votre question ?

**M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public**

Merci, oui. C'est vrai que nous pouvons avoir aussi de l'INSEE un certain nombre de chiffres, sur la base des tableaux que vous nous avez présentés, pour avoir ces évolutions avec plus de précision. Cela pose la question de la structure de l'emploi. Pour revenir sur les remarques de M. RODRIGUEZ sur la question du tourisme, parce que c'est vrai que nous ne l'abordons pas forcément tout le temps, mais nous avons, là aussi, un creuset, pas du tout inintéressant, y compris sur ces zones un peu élargies.

Pour faire écho aussi à la remarque de Jean-Baptiste DAVID, sur les types d'emploi, vous nous dites que dans l'industrie nous avons des emplois qui demandent un BAC+2 minimum. La logistique est un secteur qui va aussi dessiner des profils socioprofessionnels qui vont sûrement mettre en discussion les questions de précarité d'emploi, les questions de niveaux de formation. Je parle de la logistique en tant que telle, pas forcément de l'industrie au sens large. Nous sommes là aussi sur des projections de structure économique du territoire qui vont se répercuter sur la structure sociodémographique. C'est aussi cela qu'il est intéressant d'essayer de mettre en perspective, à la fois dans cette approche historique dont nous parlions tout à l'heure et dans une projection à l'horizon 2030 – 2040.

**M. Thibaut DEGATIER, chargé de développement, DIRECCTE Bouches-du-Rhône**

L'unité de mesure de l'INSEE est la commune. Ils vont forcément recalculer les perspectives de 10 ans avant et des années qui viennent. Il y aura une facilité de recalcul en fonction de la nouvelle zone.

**M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public**

D'accord. Merci. Il y a peut-être aussi des outils, type portraits de territoire, qui peuvent être mobilisés au niveau de l'INSEE.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Olivier, je crois que tu avais une ou deux questions complémentaires.

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

C'est plus une interpellation de l'ensemble de l'assemblée. C'est-à-dire qu'effectivement, nous sommes sur une zone comme beaucoup d'autres d'ailleurs, où il y a des enjeux d'emploi extrêmement importants, à la fois liés à l'accès à l'emploi, au chômage, au type d'emploi, aux mobilités domicile – travail, etc. Par rapport au débat et au projet qui nous occupent aujourd'hui, j'avais envie de reprendre l'expression de Mme PLANQUE qui parlait d'une porte qui s'ouvrirait, en parlant de la création d'un poste de référent mobilité sur la ZIP. Comment faire pour que le projet soit aussi une porte qui s'ouvre, non pas seulement, même si c'est important, pour améliorer les relations et l'accès routier aux zones d'emploi, mais pour constituer une réponse à l'ensemble des autres enjeux, l'accès en transports en commun, l'accès par d'autres modes (vélo).

Le projet peut éventuellement, être un levier pour favoriser des solutions de desserte interne ou aux grandes zones d'activité. C'est une question que j'ai. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, je vois un projet où l'on dit que cela peut être le support d'une desserte en transports en commun – c'est ce que j'ai entendu et cela a été redit. Quoi d'autre ? Comment se servir de ce projet ? J'ai bien entendu aussi dans notre première réunion plénière le Préfet ouvrir largement la porte à l'incorporation dans le projet d'autres dimensions que les seules dimensions de projet routier. Donc, concrètement, qu'allons-nous retenir comme proposition à intégrer dans le débat, par rapport à cette question de l'accès à l'emploi, puisque nous sommes tout de même sur une route où il s'agit de questions d'accès ? C'est vraiment une question générale.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Qui souhaiterait répondre ? M. PATTE ? M. DEGATIER ?

**M. Thibaut DEGATIER, chargé de développement, DIRECCTE Bouches-du-Rhône**

J'avais juste une remarque sur le fait que c'est tout de même les camions qui bloquent la route la plupart du temps. Les embouteillages sur la zone, c'est tout de même principalement dû à un fret routier très important. La liaison désengorgera. Maintenant, il va falloir trouver une solution pour les camions. L'augmentation du volume du Grand Port va augmenter aussi sur la route. J'ai vu qu'il y a un projet sur la voie ferrée pour désengorger le Grand Port. Il y a également un projet sur la voie fluviale. Je pense que c'est bien là-dessus que nous ferons une plus-value. C'est vraiment du côté des camions. Enfin, nous le voyons sur les emplois de la zone : travailler tôt le matin, travailler en 3x8, ... C'est la voiture qui l'emportera toujours, même si nous pouvons trouver des aires de covoiturage ou peut-être des parkings et des transports routiers avec des bus, etc. Ce qui désengorgera vraiment, c'est le transfert des frets routiers vers autre chose.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Mathieu, veux-tu ajouter des éléments ? M. PATTE ?

**M. Mathieu LEBORGNE, Membre de la Commission particulière du débat public**

De mon côté, juste pour revenir à la question précédente, sur les questions de structure des profils sociaux démographiques, au niveau de la population de ces territoires et en lien avec ces activités, M. RODRIGUEZ, que je cite, mentionne qu'il est « urgent de créer des écoles dans les compétences spéciales de la logistique, afin de créer des certificats de qualification professionnelle, comme dans d'autres métiers, si nous voulons localiser les emplois. Et l'apprentissage doit rester une solution forte aussi pour insérer les jeunes en difficulté. »

Il y a une petite remarque complémentaire de M. RODRIGUEZ sur un autre sujet, mais il suit les échanges en direct : « Ne pas oublier le transport maritime de courte distance qui permettrait d'alléger la route », en complément de la remarque de M. DEGATIER.

« Tout cela est une question de report modal », nous rappelle Frédéric SERRES.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Je vois l'heure défilier, il est déjà 19 h 30. Est-ce que l'un des participants... M. PATTE ?

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

Je voulais réagir, mais c'est peut-être anecdotique, sur la remarque que la congestion est liée aux poids lourds. En effet, la congestion est la résultante d'un ensemble d'usages de la voie. Elle résulte de l'infrastructure, elle résulte de la demande de trafic. Les poids lourds ont une part importante, mais les véhicules particuliers aussi, notamment aux heures de pointe, aux heures d'embauche.

Je vais surtout rebondir sur la question ouverte sur ce que nous pouvons faire en lien avec le projet. Je pense que cela a déjà été évoqué de mon point de vue, c'est comment lier le projet, qui est un projet d'infrastructure à des projets de mobilité qui sont à l'œuvre sur le territoire, qui sont, pour certains d'ores et déjà prévus dans le plan de déplacement urbain. Cela a été évoqué, nous avons parlé de service de transport collectif. Il y a donc un volet service, un volet aménagement de l'infrastructure, que ce soit le réseau local ou le réseau structurant. Nous avons aussi évoqué la question du covoiturage ici, et dans d'autres forums. C'est une réponse à la fois environnementale et économique à certaines problématiques. Le plan de déplacement urbain comprend aussi un volet covoiturage. Le covoiturage peut se traduire sur les points de connexion avec l'infrastructure. Là, nous sommes sur des choses assez classiques d'aires de covoiturage ou de signalisation de covoiturage. Il y a aussi, aujourd'hui, une augmentation sur diverses autoroutes de la Métropole, ou en étude en tout cas, une expérimentation bientôt des voies liées aux voies de covoiturage. Donc, il y a un ensemble

de pratiques qui visent à favoriser, donner un avantage à ce type de mobilités et je ne suis pas exhaustif.

Il y a d'une façon générale aussi tout ce qui peut permettre des solutions alternatives aux voitures thermiques, avec un profil économique plus avantageux. Je ne sais pas s'il y a des liens directs avec l'infrastructure. En tout cas, si l'on veut encourager ce type d'électromobilité - même s'il a des limites, il y a tout de même beaucoup de vertus - cela passe par tout un système de moyens de meilleur approvisionnement dans ces carburants alternatifs. Nous parlions de l'hydrogène, nous parlons de l'électricité et de bornes de recharge rapide à proximité de points d'échange. Ce sont des éléments que le projet peut intégrer et pour lequel il convient de travailler en synergie avec les projets locaux qui déclinent ces différents aspects. Ces éléments ne sont pas nouveaux. Ils ont déjà été évoqués, je pense, dans une certaine mesure dans le cadre d'autres ateliers, d'autres forums.

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

Et ils sont développés dans une note, M. PATTE qui sera bientôt en ligne.

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

Il me semble, oui. Mais, ils sont présents dans le dossier du maître d'ouvrage, du moins de façon sommaire.

Chacun de ces sujets-là mériterait des travaux importants, mais je pense qu'il faut se garder un peu de travail pour l'année à venir.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Exactement. Merci beaucoup M. PATTE pour ces précisions. Je suis gardienne du temps et je ne veux pas vous mettre en retard pour le reste du programme de votre soirée. Est-ce que l'un des participants, M. PATTE, M. DEGATIER ou les membres de la CPDP souhaitent rajouter quelque chose, avant que nous puissions conclure notre temps d'échange ?

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

Je voulais faire une demande de précision à M. DEGATIER. Dans l'évolution de l'emploi - il ne me semble pas qu'il y ait de chiffres là-dessus dans les tableaux que vous nous avez présentés-, quelle est la part des emplois précaires ? C'est une remarque qui est venue dans une autre réunion, sur le fait que la place que prend la logistique dans l'emploi conduisait à une plus forte précarisation de l'emploi, avec souvent des horaires très décalés - qui ne facilitent pas les solutions de transport collectif - mais aussi une plus grande précarité. Ce sont des contrats plus courts, ce qui, là aussi, ne facilite pas la mise en place de solutions de transports collectifs ou de covoiturage, etc. Les situations bougent rapidement. Avez-vous des données là-dessus ou un jugement global sur les effets de la montée de la logistique sur la structure de l'emploi par rapport notamment aux emplois industriels qui sont plus des CDI dans la grande industrie, les grandes entreprises, comme vous l'avez souligné.

**M. Thibaut DEGATIER, chargé de développement, DIRECCTE Bouches-du-Rhône**

Nous avons mené avec la Maison de l'emploi Ouest Provence une gestion prévisionnelle territoriale des emplois collectifs sur la logistique ces dernières années, sur les deux plateformes Miramas et Distriport. D'abord, nous avons des saisonnalités dans la logistique, en fonction des marchés. Cela peut être de la logistique liée à la saison touristique. Nous avons parlé de la saison touristique tout à l'heure. Cela peut être d'autres saisonnalités. Nous avons fait une cartographie de la saisonnalité. Nous sommes à peu près entre 20 et 30 % des emplois qui sont intérimaires, en effet. Mais nous avons essayé de mener sur l'année des saisons et de faire en sorte que les emplois intérimaires se pérennisent sur l'année. C'est cependant plus compliqué dans la traduction concrète et réelle de ces parcours.

La logistique reste tout de même une première marche, une première expérience professionnelle pour bon nombre de jeunes. Les publics intérimaires restent à peu près 5 ans sur ce métier-là et disparaissent ensuite. Ils vont sur d'autres métiers. C'est une première marche. Il n'y a pas vraiment d'emploi, on voit que les entreprises - je parle bien des entrepôts, parce que nous avons vu tout à l'heure que l'emploi logistique peut être sur d'autres secteurs que sur de l'entrepôt -, c'est 20 à 30 % d'intérimaires. Il n'y a pas vraiment de postes à temps plein et en CDI. Une fois que l'entrepôt a recruté ses CDI, cela ne fonctionne plus qu'en intérim. Cela ne nécessite pas trop de formation. Il y a des formations sur Port-Saint-Louis en niveau BAC et BAC+2 en logistique. Il y a des formations également à Aix-en-Provence et un peu à Salon. Nous avons essayé de les développer aussi parce qu'il y avait des postes d'encadrement. Mais cela reste très minime par rapport au nombre de postes

intérimaires. Il y a une précarité, c'est vrai. Maintenant, elle bénéficie aussi aux jeunes du territoire. Cela permet aussi de forcer. Mais on n'y reste que 5 ans et ensuite on va sur d'autres métiers.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Merci. Je crois que M. SERRES souhaitait également s'exprimer.

**M. Frédéric SERRES, RAMDAM**

Oui, nous avons beaucoup parlé ce soir des nouvelles propulsions, de tout ce qui est voiture électrique, voire voiture à hydrogène. J'aimerais juste rappeler qu'en termes de congestion, une voiture, aussi moderne soit-elle, aussi peu polluante soit-elle, une fois qu'elle est prise dans un bouchon, ne vaut pas mieux qu'une vieille 2CV. Le seul moyen de transport qui soit aussi souple que la voiture, mais qui puisse être épargné par les bouchons, cela reste le vélo.

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

Vous êtes très convaincant, M. SERRES.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup pour ces éléments. Est-ce que quelqu'un souhaite encore ajouter quelque chose ?  
M. PATTE ?

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

J'espère que nous aurons à terme – je pense que c'est le souhait de beaucoup – peu de congestion ou moins de congestion et des modes de transport vertueux. Les deux étant peut-être d'ailleurs corrélés.

**Mme Séverine CACHOD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Vaste sujet qui nous emmène vers d'autres échanges à venir. Il est 19 h 43, nous allons mettre fin à cet échange, pour ne pas vous retarder dans votre soirée.

Juste avant de clôturer ce temps, nous pouvons partager les temps forts à venir, pour la suite de ce débat et vous donner rendez-vous sur les prochains échanges.

Un prochain échange est prévu le mardi 15 décembre, qui réunit le panel citoyen. C'est un temps en ligne. Nous nous retrouverons en janvier, début janvier, un jeudi soir. Peut-être que l'horaire évoluera un peu en fonction de la situation sanitaire. Mais sur une soirée de 18 h à 20 h 30, un forum territorial est prévu pour aborder la question du tracé sur la zone sud. Puis, un autre temps, que nous espérons en présentiel, un week-end, donc le samedi permettra de réunir de nouveau le panel citoyen. Il est en tout cas programmé en ce sens. Un temps est prévu de 9 h à 12 h 30 sur le terrain, encore quelque chose que nous espérons. Il s'agit d'un débat sur le terrain avec une excursion dans la réserve des Coussouls de la Crau. Et de nouveau, des forums territoriaux le lundi 11 janvier, le mardi 12 janvier, avec une première réunion sur la zone centrale, et le mardi 12 sur la zone nord du tracé. Des rendez-vous en présentiel si tout va bien.

Le mercredi 20 janvier sera un temps fort aussi puisque ce sera la plénière de la clôture, au théâtre du centre culturel Marcel Pagnol à Fos-sur-Mer. Enfin, la fin du débat, qui a été prolongé, et qui continue encore jusqu'au dimanche 24 janvier, à midi. Ce sera donc la fermeture de la plateforme participative et la fin de la réception des cahiers d'acteurs. Vous avez encore tout ce temps qui vous est alloué pour participer grandement, donner votre avis et enrichir le débat qui nous réunit jusqu'au 24 janvier.

Toutes ces dates sont reprises sur notre site internet. N'hésitez pas à y aller fréquemment. Vous avez l'ensemble des comptes-rendus, l'ensemble des cahiers d'acteurs, l'ensemble des productions qui sont mises en ligne. N'hésitez pas à vous y reporter régulièrement et à participer.

Merci beaucoup pour ce partage. Merci à tous de votre participation et à très bientôt. Très bonnes fêtes de fin d'année, si nous ne nous retrouvons pas sur le temps restant de décembre. Et au plaisir de vous retrouver en janvier. Merci beaucoup à l'ensemble des participants et à nos intervenants, M. DEGATIER, M. ALVAREZ et M. PATTE également. Très bonne soirée à vous et à très bientôt.

## ANNEXE : REPORT DU FIL DE DISCUSSION EN LIGNE (CHAT)

- 18:42:50 De (Régie) Morgan Chelhi : Bonjour à toutes et tous, n'hésitez pas à poser vos questions ici dans le chat. Votre question sera ensuite relayée.
- 18:47:26 De F.SERRES - RAMDAM : Comment attirer des salariés dans la zone si leur salaire sera en grande partie accaparé par un budget mobilité qui ne fera que s'alourdir (prix des véhicules et du carburant) ? C'est dès aujourd'hui que les politiques de déplacement ne doivent plus faire la part belle au tout-voiture, ne serait-ce que pour lutter contre l'effritement du pouvoir d'achat des salariés, car ce problème, plus que celui des accès routiers, finira par devenir un problème d'attractivité pour le Port et les entreprises qui s'y trouvent ou vont s'y installer.
- 18:50:28 De (Régie) Morgan Chelhi : Monsieur Serres, merci pour votre question. Elle a bien été prise en compte et sera relayée prochainement.
- 18:58:53 De Lionel PATTE - DREAL - UMO : Oui, ce sont des emplois-ans...Par ex : option A2VP, 2150-2350 emplois directs, 1800-2000 emplois indirects.
- 18:59:33 De Séverine CACHOD - CPDP : Question de M. Emile Rodriguez : Aujourd'hui ce n'est pas l'argent investi, mais les compétences disponibles, les grands travaux publics sont depuis longtemps sous traités aux travailleurs européens détachés. Il faudrait commencer déjà, à créer les écoles prêtes à répondre aux besoins des entreprises. Pourquoi le PDU laisse-t-il deux zones blanches Côte bleue, ZIP, Port-Saint Louis, malgré les besoins de la zip en mobilité des travailleurs et les deux zones de tourisme en été ?
- 19:05:00 De Emile RODRIGUEZ Citoyen : Un plan vélo urbain très bien, dans la ZIP vu le manque d'abri et la topographique exposée aux quatre vents, il faut dès maintenant entraîner les petits à la maternelle, pour qu'ils aient la forme le moment venu.
- 19:07:28 De (Régie) Morgan Chelhi : Message de Christine panel citoyen:  
"L'électrique (pour les moyens de transports quotidiens) ne sera pas la solution miracle, c'est un simple report des problématiques environnementales le développement et l'attractivité d'un territoire à plus de 10% de chômeurs avec un habitat qui ne répond pas à la demande."
- 19:15:38 De Lionel PATTE - DREAL - UMO : Le cahier d'acteur de PIICTO est effectivement inspirant.
- 19:17:57 De Audrey Richard : Les cahiers d'acteurs sont accessibles sur le site du débat : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>
- 19:30:06 De Emile RODRIGUEZ Citoyen: Il est urgent de créer les écoles dans les compétences spéciales de la logistique afin de créer des CQP, comme dans d'autres métiers , si l'on veut localiser les emplois et l'apprentissage doit rester une solution forte aussi pour insérer les jeunes en difficultés.
- 19:32:27 De Emile RODRIGUEZ Citoyen : N'oubliez pas le transport maritime de courte distance, qui permettrait d'alléger la route.
- 19:32:42 De F.SERRES - RAMDAM : Et on en revient à l'indispensable report modal !
- 19:44:29 De Jean-Michel FOURNIAU (CPDP) : Joyeuses fêtes à toutes et tous. Et rendez-vous en janvier pour la poursuite du débat.
- 19:46:58 De Audrey Richard: Le calendrier sur le site du débat: <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier>