

L'impact de Fos 2XL à l'étude

Près de 300 personnes ont assisté aux trois tables rondes organisées à Port-Saint-Louis-du-Rhône, Miramas et Port-de-Bouc par la Commission particulière du débat public (CPDP) sur les infrastructures routières, les moyens de transport et le développement économique local liés au projet Fos 2XL du Port Autonome de Marseille (PAM).

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

La table ronde du 1^{er} juin à Port-Saint-Louis-du-Rhône portait sur l'évolution et l'aménagement des infrastructures routières afin de supposer le surplus de trafic généré par Fos 2XL. Mais en fait, pour beaucoup, il s'agissait de remédier à une situation déjà difficile. Au cours du débat, le directeur départemental de l'Équipement, Paul Serre, a été particulièrement mis à contribution. De leur côté le public, Philippe Caisergues (maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône) et Bernard Granié (maire de Fos-sur-mer) attendaient beaucoup de cette réunion.

Les débats ont porté sur deux questions centrales : la sécurité et le raccordement-contournement routier de Fos-sur-mer comme de Port de Bouc. Dans leur discours, les élus ont insisté sur cette attente. Mais toutes les avancées n'ont pas été possibles.

Les poids lourds sur les RN268 et 568 génèrent danger, pollution et bruit, chacun en est conscient. Or avec Fos 2XL, le trafic va augmenter, même si ce ne sera pas avant 2015 souligne Laurent Martens, du PAM. Mais les voitures particulières participent aussi au problème. En tout, chaque jour, 45 000 véhicules passent à Fos-sur-mer.

LA SÉCURITÉ

Le maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, secondé par le public, a souligné la dangerosité de ces routes, chargées de véhicules, notamment de camions, parfois remplis de matières dangereuses. Ces derniers traversent des zones SEVESO de type Z1 et Z2 (directive européenne concernant la maîtrise des dangers liés aux substances dangereuses) et créent un risque important. Sur ce point la DDDE confirme qu'il ne faut pas dilater les infrastructures pour éviter qu'elles gèlent un trafic supplémentaire. Mais la RN268 n'est pas plus «accidentogène» que

les autres affirme Paul Serre, contre l'avis de nombreux participants qui s'en émeuvent. Il annonce également l'aménagement d'un carrefour giratoire au «Mât de Roca», ce qui ne répond qu'en partie au problème, selon le public.

Cela ne satisfait pas non plus Jean-Marc Charrier, conseiller municipal de Port-Saint-Louis-du-Rhône qui dénonce l'abandon du contrat Eau-Région 2003-2006 prévoyant la sécurisation de certains carrefours. *J'aurais proposé de transformer la RN268 en 2X2 voies avec un axe central sécurisé pour éviter les chocs frontaux.* Une proposition que balaie Paul Serre pour qui *il n'y a jamais eu de projet de doublement de la 268, car il n'y a pas de problème de capacité sur cette route. Le public gronde, l'Eau et mosque des gens qui habitent ici entend-on !*

RACCORDEMENTS ET CONTOURNEMENTS

Elus, citoyens et associations ont largement évoqué le problème du prolongement de l'AS5, appuyé par le secrétaire du comité d'entreprise de l'usine Lafarge, inquiet de constater que l'infrastructure pourrait en traverser la carrière.

Le contournement de Port de Bouc est imposé au contrat de plan et l'enquête publique est prévue pour 2005. Pourquoi ne pas faire pareil à Fos s'interroge Daniel

EMPLOI

Géraldine Planque, du PAM, rappelle que l'activité globale de Marseille-Fos, ce sont 40 000 emplois, dont plus de 7 000 liés au seul trafic des conteneurs. Elle précise qu'avec Fos 2XL, la majorité des emplois directs et indirects seront créés dans le transport et la logistique. 1500 à 3000 postes verront le jour d'ici 2010 et 4000 à 4500 vers 2015. *Lorsque 200 conteneurs passent par PAM, cela crée un emploi dans le transport et la logistique. Par ailleurs Fos 2XL est un créateur de richesse, puisque l'on attend une augmentation de 10% du produit de la taxe professionnelle.*

De son côté, Jacques Colin rassure sur la crédibilité des chiffres, divers acteurs étant conduits sans doute à mettre en place des plates formes logistiques. 4000 postes nouveaux, ça me paraît plus que raisonnable. Je n'exclue pas que ce soit 8000, principalement des emplois d'ouvriers et de techniciens. Les conteneurs entraînent la création d'entreposés de stockage qui nécessitent de la main d'œuvre. Mais ces entreposés seront loin des centre-villes. Il faudra donc des transports en commun. De plus, ils seront sans doute très diffus géographiquement, dans un rayon de 100, 150 km autour de Fos, peut-être plus encore. Ce qui inquiète l'assistance, que Géraldine Planque s'empresse de rassurer. *D'après les études réalisées, ces emplois seront basés autour de l'étang de Berre, d'Arles ou de Saint-Martin-de-Crau.*

La formation aussi sera diffuse. Une partie sera assurée par le PAM, une autre par des organismes de formations en lien avec la Région. Mais la nature même des postes, souvent physiques, en limitera l'accès aux femmes, qui représentent 20% des effectifs du PAM (en hausse constante) mais aussi une part importante des chômeurs de la zone.



TERRITOIRE PROCHE

Dans le public, Claude Berland demande comment rapprocher le lieu de résidence des employés et le lieu de travail. *Il faut de la ville autour d'un site industriel* affirme René Bornay. Emile Bayet insiste. *Avec un grand projet économique il faut un renouvellement urbain, des logements, une multimodalité des transports, mais aussi la préservation des espaces naturels. Il faut un projet d'aménagement du territoire.* Pour y parvenir, les élus souhaitent que la réflexion s'oriente au niveau du SCOT pour lancer

contre l'inflation immobilière en regroupant des communes qui "gâteraient" un partie de l'immobilier au profit des nouveaux employés, mais aussi pour renforcer le transport en commun. *Il faut inciter aux transports en commun, peut-être en ouvrant une gare à Pier-Saint-Louis-du-Rhône et à Fos* renchérit Maurice Taillaudard. *Et il faut reconstruire Fos !* répond Georges Hernandez.

Sur la question de l'aménagement du territoire pour le rendre accessible financièrement et agréable à vivre, tout le monde s'accorde. Le meilleur gage de réussite.

CALENDRIER des prochaines réunions

JEUDI 24 JUIN

Synthèse du débat public, à Fos-sur-Mer,
Maison de la mer, 230 avenue sable d'or

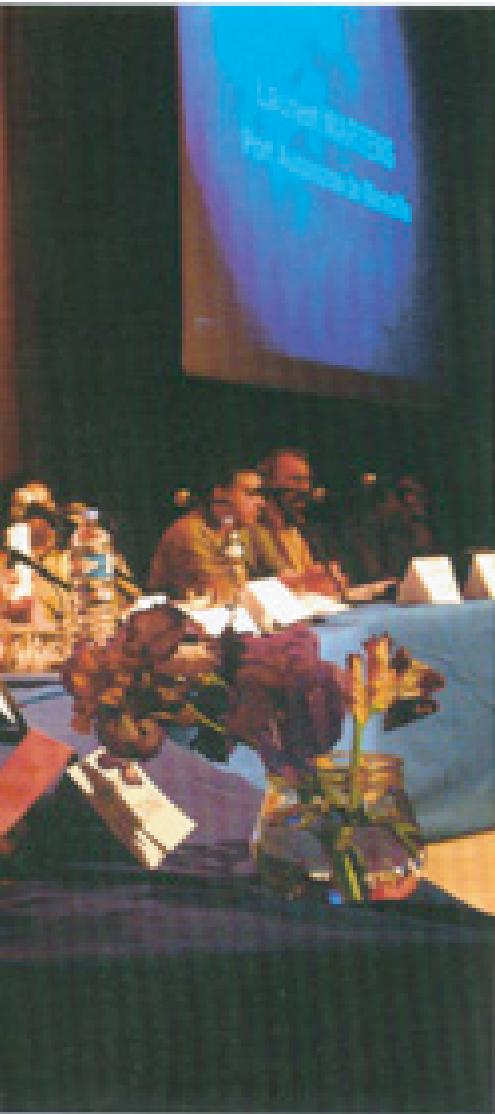
Comment contacter la CPDP ? Commission particulière du débat public

25, cours Landrivon • 13110 Port-de-Bouc

Tél : 04 42 06 72 60 • Fax : 04 42 06 38 62

Courriel : cpdp.fos2xl@wanadoo.fr

Site Internet : <http://www.debatpublic-fos2xl.org>



LE TRANSPORT FLUVIAL

Rappelant que le terminal fluvial est en cours de construction, Laurent Martens redéfinit les enjeux de Fos 2XL : *conquérir des marchés à longue distance, dans le nord de la France. Dans ce cas, le fer et le fleuve sont plus rentables que le camion. Du coup, de 80% du fret aujourd'hui, la route n'en reçoit plus que 60% en 2015.* Mais l'augmentation de l'activité portuaire entraînera néanmoins un doublement du nombre de camions. Pour sa part, le transport fluvial passera de 3% actuellement, à 10%.

François Bordry se montre optimiste. *Envisager que le transport fluvial ne rapporte que 10% du trafic total me paraît pessimiste ! Le fleuve peut en accueillir jusqu'à 20%. De plus, le Rhône n'est pas saturé, loin des feux. Aujourd'hui on peut multiplier son trafic par 8 ou 9 sans*

aucune modification ! Seul bémol : la distance de 300 m prévue entre le terminal fluvial et le site de Fos 2XL laisse présager un fonctionnement difficile et coûteux, à l'opposé de ce qui se fait dans le nord, comme à Rotterdam où bateaux et navires fréquentent les mêmes darses. Pour Laurent Martens, 10% de trafic fluvial est un minimum basé sur des études de marché. Mais 20% serait comparable avec l'infrastructure du port. Quant au problème d'écart entre fer et fleuve, une solution est à l'étude. Mais cet objectif ne suffit pas à Catherine Levraud, conseillère régionale, qui souhaite 40% de trafic fluvial en utilisant le port fluvial d'Arles.

Du fluvial au cabotage maritime il n'y a qu'un pas, mais pour beaucoup il s'avère hasardeux économiquement et limité géographiquement, ainsi que l'illustrent les quelques expériences conduites.

LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET LES ASPECTS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIAUX

Le PAM entend augmenter la part du fret ferroviaire de 17 à 30% du trafic total. Si RFF peut répondre aisément à une telle perspective, la SNCF accepte de relever le défi tout en soulignant les difficultés qu'elle traverse.

Bernard Gyroch (RFF) assure que les infrastructures existantes peuvent supporter le trafic généré par 2XL. En revanche, même si Patrick Jeunelme (SNCF) se montre volontaire, le doute persiste. *30% du trafic par ferroutage, c'est exactement ambitieux mais faisable, maintenant que tout a été fait pour que le fret soit rentable.* Il rappelle en effet que l'activité fret est « malade », ce que confirme Claude Gressier en notant que cette activité a perdu 450 M € en 2003. Mais elle doit repartir d'ici trois ans pour suivre la SNCF. Pour cela il faut proposer un service de qualité et se montrer compétitif sur *coute à coude sur longue distance*. Mais pour le moment 30%, c'est bien assez haut ! De quoi inquiéter les riverains du PAM, d'autant que Jean-Louis Amato rappelle que le camion demeure à ce jour le moyen de transport le plus souple et le plus compétitif...

TRANSPORT DE PASSAGERS

Le public demande des réouvertures de lignes, ce qui entraînerait celle, vivement souhaitée, d'une gare à Port-Saint-Louis. Le PAM s'y intéresse pour ses employés (un volet « voyageurs » sera bientôt à l'étude), le Conseil régional ne s'y oppose pas. Il se propose d'ailleurs d'étudier une éventuelle réouverture de la ligne de Port-Saint-Louis, sachant qu'il suit depuis quelques années une politique d'extension du réseau TER en PACA. De son côté, la SNCF est prête à étudier cette question pour le compte de la Région, autorité organisatrice des transports. Cette solution permettrait de réduire le nombre de voitures autour de la ZIP de Fos.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les questions du développement économique lié à Fos 2XL, des emplois qu'il devrait générer et de son impact sur le territoire proche de la zone industriale-portuaire ont été abordées le 8 juin à Port-de-Bouc. Pour y répondre, la CPDP a convié Jacques Colin, du centre de recherche et d'étude sur le transport et la logistique, Bruno Berenguel, de l'Observatoire régional des métiers, Emile Bayer, de l'Etablissement public foncier de PACA, René Bornucy, de l'Ecole d'architecture de Marseille, Anne Marie Henriet, de la direction du développement du Conseil régional, Jean-André Lassere de l'Association de formation aux métiers du transport (AFT), et Edouard Zénou, de la CFDT.

Michel Vauzé, député-maire de Port-de-Bouc, salue l'initiative du PAM mais appelle à un projet global et cohérent. *Ces nouveaux emplois nécessitent des formations, de nouveaux logements, de nouveaux moyens de transport en commun. Il faut donc réfléchir dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCOT).* Mais il s'interroge aussi sur la crédibilité du nombre d'emplois avancé et rappelle ce paradoxe local : la zone de Fos a la plus importante densité d'industries, mais a aussi l'un des plus fort taux de chômage de PACA ! *De quelle nature seront ces emplois, où seront-ils situés ?*

Mouret, qui rappelle que Fos est en partie classée en zone SEVESO 1. D'autant que deux axes autoroutiers, l'A55 et la future A56 - reliant Salon-de-Provence et Fos, et dont la réalisation n'est pas inscrite à l'actuel contrat de plan- ne seront distants que de 3 à 4 km, l'un au nord et l'autre à l'est de Fos. Alors pourquoi ne pas les faire se situer au nord de la ville, quitte à passer au milieu des étangs, dont deux sont déjà très abîmés par l'activité industrielle ? Le maire de Fos-sur-mer approuve, de même que Marc Reverchon, de l'Union maritime et fluviale Marseille Fos (UMF). Surtout que les Foséens, selon Romain Meunier, craignent qu'à terme cette liaison se fasse, mais sur les terres de Fos cette fois, coupant la ville en 2 !

Cette solution à travers des zones humides a été abandonnée en avril dernier pour des raisons de préservation de l'environnement annonce la DDE. La DIREN, elle, rappelle que la loi littoral s'est renforcée. Il est aujourd'hui difficile de construire un axe routier au milieu de la zone protégée des étangs.

Prendre ce soit encore où aboutira l'A56 explique Paul Serre, directeur de la DDE. Un rallongement coûterait cher. Mais la destination routière finale du secteur des précieux le port industriel de Fos-sur-mer. Il est donc cohérent que des voies de grand gabarit y passent. Néanmoins pour réduire le trafic, la DDE fait en sorte que la continuité routière est-ouest passe par l'arc méditerranéen (A7-A54) et crée un nouveau balisage pour inciter les véhicules qui n'ont pas Fos pour destination à passer au nord du golfe.

Enfin le maire de Fos-sur-mer signale qu'en avril 2003 et 2004, l'Etat a par deux fois rejeté le contournement de la ville. La réaction du public est vive. *La protection de l'environnement, car pour les oiseaux, pas pour les rioulins !* s'emporte Josiane Grégoire.



(RFF). Patrick Jeanselme, Directeur du transport combiné fret de la SNCF, François Boedry, président de Voies Navigable de France (VNF) et Jean-Louis Amato, président de la société de transports Amato.

En introduction, Jean-Michel Guercia, 1^e adjoint au maire de Miramas signale combien sa ville est partie prenante du projet 2XL. Sur son territoire sont installées la gare de triage de la SNCF, la plate-forme logistique CLFSUD (complexe d'entrepôts de stockage de marchandises avant redistribution entre la route et le fer), et bientôt un chantier multi-technique. Il rappelle au passage que Miramas subira l'augmentation du trafic routier comme les villes riveraines du PAM. A ce sujet, il en profite pour appeler de ses vœux la construction de la future A56, tout en soulignant cependant qu'en tout que Miramas, pour nous, c'est le rail !

Dans le public, Jean-Pierre Estela, membre du Mouvement national de lutte pour l'environnement propose 20% sur le fluvial, 30% sur la route et 50% pour le fer. Néanmoins il reconnaît que même si le ferroutage et le transport fluvial sont favorisés, ils ne sont compétitifs que sur de longues distances, au delà de 400 km. Donc au niveau régional, il n'y aura guère que les camions comme solution économiquement viable, ce que confirment les autres intervenants. Il craint donc que leur nombre soit multiplié par 2, voire 4, d'ici 2020. Claude Jullien lui, s'interroge sur les chances de succès du Plan Véron, concernant le fret ferroviaire. Il constate que le *caissier des espaces de 80% du marché*, et se déclare chaud partisan du ferroutage, estimant qu'aujourd'hui, une prestation logistique complète, c'est 40% de transport, et 60% de logistique.

LES TRANSPORTS

La réunion de Miramas (2 juin) a posé la question des différents modes de transport, routier, ferroviaire et fluvial. Elle a réuni Claude Gressier, président de section au Conseil général des Ponts et Chaussées, Bernard Gynels, délégué régional de Réseau Ferroviaire de France