

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

### Compte-rendu intégral Forum Territorial Lundi 7 septembre 2020 à Salon-de-Provence

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Espace Charles Trenet, 17, avenue Aristide Briand, 13300 Salon-de-Provence
<b>PARTICIPANTS :</b>	35 personnes
<b>HORAIRES :</b>	18 h 00 à 20 h 30

#### En tribune :

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

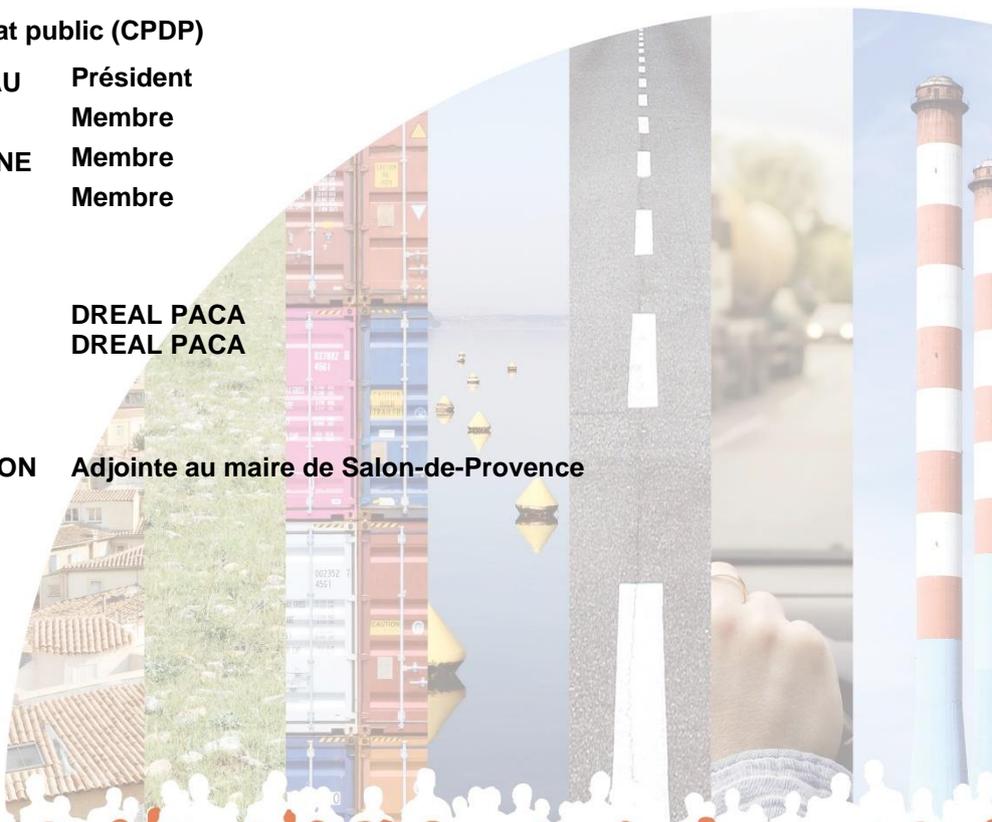
M.	Jean-Michel	FOURNIAU	Président
M.	Xavier	DERRIEN	Membre
M.	Mathieu	LEBORGNE	Membre
Mme	Laura	MICHEL	Membre

##### Maîtrise d'ouvrage

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

##### La mairie

Mme.	Marylène	BONFILLON	Adjointe au maire de Salon-de-Provence
------	----------	-----------	--



## COMPTE-RENDU :

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

Bonsoir, je vous propose que l'on commence la réunion, nous avons pris un petit peu de retard et il ne faudrait pas en prendre davantage. Je suis Jean-Michel FOURNIAU, président de la Commission particulière du débat public (CPDP), qui organise ce débat sur le projet de liaison routière entre Fos et Salon. J'ai à côté de moi Madame BONFILLON, adjointe au maire de Salon-de-Provence qui accueille cette réunion. Je remercie la mairie d'avoir mis à notre disposition cette grande salle. Lionel PATTE et Cédric MARY représentent la Direction régionale de l'environnement de la région qui est maître d'ouvrage du projet. Nous interviendrons les uns à la suite des autres pendant une période pas trop longue pour ensuite passer à la discussion.

Pour commencer, je souhaite dire que la Commission particulière a une double responsabilité dans ce débat. La responsabilité normale de toute commission du débat public, c'est-à-dire : garantir la participation de tous les citoyens, donner à toutes les personnes qui se sentent concernées par le projet la possibilité de s'exprimer de la manière la plus large. Nous allons préciser les différents événements du débat prévus dans ce but.

La reprise de l'épidémie de Covid a conduit à classer le département des Bouches-du-Rhône en zone rouge. Beaucoup d'événements ont été annulés ces derniers jours. Mais nous avons considéré qu'il n'était pas possible de reporter à nouveau l'ouverture de ce débat public. Je rappelle que son ouverture était prévue après les élections municipales début avril, qu'elle a été évidemment reportée du fait du confinement. Nous ouvrons maintenant ce débat dans des conditions permettant de respecter toutes les contraintes sanitaires rappelées ici :

- On a pris de grandes salles, même si l'affluence n'est pas très nombreuse, afin de respecter facilement les consignes de distanciation physique.
- Le port du masque est obligatoire. Je garde le masque pour parler, vous voudrez bien m'en excuser.
- Le respect des gestes barrières. Vous l'avez vu pour l'émargement, les stylos individuels, le gel hydroalcoolique, pas de distribution des documents...
- Un « monsieur propre » : l'équipe du secrétariat général de la Commission a été chargée de vérifier le respect de ces consignes par tout le monde.

Merci à toutes et tous de se conformer aux directives qui sont données par le gouvernement et par la préfecture pour participer à ces réunions. La commission a rediscuté avec la préfecture d'un côté et avec les mairies concernées de l'autre pour arrêter dans quelles conditions nous pouvions tenir toutes les réunions publiques alors que par ailleurs beaucoup d'autres événements sont annulés. Mais ce débat public porte sur un projet important pour le territoire et il était important de le tenir.

Je vous présente cette Commission, dont trois membres sont présents ce soir. Trois autres n'ont pas pu se libérer. La Commission particulière est nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP) qui est l'autorité administrative indépendante chargée d'organiser les débats publics, sur saisine obligatoire des maîtres d'ouvrage, sur tous les projets importants d'aménagement et d'infrastructure en France. La CNDP désigne pour chacun des projets une Commission particulière qui est chargée de mettre en œuvre un certain nombre de principes pour organiser le débat public. Ce sont d'abord les principes généraux que garantit la Commission nationale du débat public. Je ne vais pas tout lire, mais la diapo rappelle que les principes du débat public et de la participation sont inscrits dans la loi depuis la loi de démocratie de proximité de 2002. La participation est un droit constitutionnel qui a été reconnu dans la Charte de l'environnement en 2004-2005, et elle est depuis un droit fondamental.

Le Code de l'environnement indique qu'elle est mise en œuvre à la fois « en vue

- **D'améliorer la qualité de la décision publique** et de contribuer à sa légitimité démocratique;
- **D'assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures** ».

Et que le débat public porte sur :

- « l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques des projets, les enjeux sociaux et économiques et les impacts environnementaux d'un projet
- les solutions alternatives
- les modalités d'information et de participation du public après le débat », dans les phases de concertation ultérieures, pour lesquelles la CNDP nommera un garant.

Ce sont les principes généraux du débat public. Pour les mettre en œuvre, la Commission particulière du débat public, donc nous, applique trois principes :

- Un principe de transparence de l'information et de publicité des échanges.
  - o La transparence de l'information, pour que le public dispose d'une information la plus complète possible. Vous verrez notamment sur le site internet que l'on a mis en ligne beaucoup de ressources sur les différents enjeux du débat, des ressources grand public, des dossiers plus détaillés, parfois plus ardues à lire.
  - o La publicité des échanges. C'est pour cela que l'on vous demande d'émerger à l'entrée des salles. On fera un compte-rendu des débats. Sauf si vous refusez que votre nom apparaisse, les échanges sont nominatifs. Chacun est responsable de la parole qu'il tient dans cet espace public qu'est le débat public.
- Un principe d'équivalence, c'est l'égalité de traitement de chaque participant. La parole d'un responsable associatif, d'un citoyen ordinaire ou d'un élu, quel que soit son rang, est prise en considération de la même manière.
- Un principe de l'argumentation. La commission n'a pas vocation à pondérer les arguments tenus par les uns et les autres, mais elle prend bien en compte l'ensemble des arguments.

Donc, la CPDP, la Commission particulière du débat public publiera à la fin du débat un compte-rendu du débat. Ce compte-rendu n'a pas vocation à donner un avis sur le projet. Il a juste vocation à rendre compte de l'ensemble des arguments qui ont été échangés au cours du débat. Il pourra contenir des recommandations sur la suite et la manière de conduire la concertation à la suite du débat.

Voilà donc le rôle que nous tenons.

Rappelons la temporalité du débat. La saisine de la ministre des Transports remonte à avril 2019. La CPDP a été formée dans l'été 2019, cela fait un peu plus d'un an. En accord avec le maître d'ouvrage, il avait été décidé de tenir le débat après les élections municipales de mars 2020, mais avec le confinement son ouverture a été décalée à cette rentrée. Ainsi, la phase de préparation a été beaucoup plus longue que prévue initialement. Nous sommes entrés maintenant dans cette ligne droite du débat public, de début septembre à fin décembre. Le débat sera clos le 31 décembre. La Commission a deux mois pour publier son compte-rendu. Après la publication du compte-rendu du débat, le maître d'ouvrage a trois mois pour prendre sa décision, d'ici fin mai 2021. La décision du maître d'ouvrage portera sur les suites qu'il entend donner à son projet, et indiquera la façon dont il tient compte de ce qu'il a entendu au cours du débat public.

Nous avons fait un petit micro-trottoir, début juillet, pour parler des enjeux du débat.

**(Projection de la [vidéo des micros-trottoirs](#) sur la question : Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre quelles perspectives ?)**

Donc, ce micro-trottoir présente différents points de vue. Cela donne bien l'idée du débat. C'est justement un moment de confrontation des différents points de vue. Pour cela, nous avons prévu d'organiser le débat en trois temps, avec l'idée que, tout au long du débat, le public va pouvoir confronter ses points de vue sur différents types d'enjeux et questionner le maître d'ouvrage sur son projet :

- Une première phase du débat en septembre autour de l'idée « Explorons ensemble » le projet du maître d'ouvrage et, plus largement, les questions de la mobilité et des transports.
- Une deuxième phase en octobre et novembre : « Imaginons ensemble », avec des réunions plus thématiques sur différents enjeux qui touchent au développement du port et du territoire, au climat, à l'environnement et à la santé. Ces questions seront abordées avec des intervenants externes au projet. Ils viendront présenter leurs expériences et connaissances et discuter avec le maître d'ouvrage des différents points qu'ils soulèveront.
- Une dernière phase plutôt en décembre : « Élaborons ensemble » les recommandations pour la suite du projet, où les options du projet seront plus directement en discussion, celui-ci ayant été bien appréhendé par les participants du débat dans les phases précédentes, dans lesquelles le projet aura été exposé par le maître d'ouvrage et abordé sous différents angles thématiques.

Voilà donc le timing du débat. J'ai dit que la loi parle d'un débat sur l'opportunité. Ce terme ne signifie pas pour la CPDP un débat entre faire ou ne pas faire le projet, sens souvent attaché à l'idée d'opportunité, où il s'agirait de compter les voix pour et les voix contre. Non, cela signifie un débat

permettant d'examiner le projet au regard des transformations actuelles et à venir de la mobilité, des évolutions des transports de marchandises, des exigences des politiques publiques nationales et européennes en matière de climat, de santé, d'environnement, ainsi que des besoins du territoire. Avec le confinement, des évolutions se sont fait jour. Je pense par exemple au télétravail. Comment le télétravail peut-il modifier les besoins de déplacement et de mobilité aujourd'hui ? C'est un des enjeux du débat. C'est cela le débat sur l'opportunité examiner comment le projet répond aux questions posées aujourd'hui. Dès la première phase de ce débat : « Explorons ensemble ».

En septembre, dans l'idée du principe d'inclusion qui est celui du débat public, plusieurs modalités d'exploration sont prévues :

- Des forums ouverts dans les cinq communes du tracé, cette semaine et la semaine prochaine.
- Le site informatif : <https://fos-salon.debatpublic.fr/>, sur lequel vous trouverez de nombreuses informations et des ressources, en particulier le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse. Vous pourrez aussi trouver les liens vers les micros-trottoirs.
- Le site participatif : <https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fo-salon>, sur lequel vous pouvez poster un avis, une contribution, ou poser une question au maître d'ouvrage, celui-ci ayant l'obligation d'y répondre par écrit dans un délai de 2 semaines.
- Des « débats mobiles », avec le totem que vous voyez là-bas, pour présenter ce qu'est le débat public
- un atelier citoyen : Nous réunirons la semaine prochaine, le samedi, vingt-cinq citoyens tirés au sort. Des citoyens ordinaires, pour ainsi diversifier le public par rapport à celui qui se déplace en réunion.
- « Le débat vient à vous » : si dans votre association, votre entreprise, votre collectivité, vous souhaitez organiser un événement et inviter la Commission pour débattre du projet, nous sommes disposés à le faire. Il suffit de nous contacter. On verra ensemble comment organiser cet événement, donc ouvrir cette possibilité.

Il s'agit pour nous, à travers la presse et ces différents dispositifs, de permettre au maximum le public de contribuer au débat. Au cours de celui-ci, nous avons veillé à une répartition des événements du débat sur tout le territoire, y compris en sortant de la zone d'étude et en allant aussi à Port Saint-Louis, à Martigues et à Port-de-Bouc, villes qui sont concernées notamment par les questions de développement du port.

C'est donc ce qu'entend faire la Commission pour animer ce débat. Maintenant, je voudrais passer la parole à Madame BONFILLON au nom du maire de Salon-de-Provence, Monsieur ISNARD, avant que le maître d'ouvrage présente son projet.

### **Mme Marylène BONFILLON, Adjointe au maire, Salon-de-Provence**

Bonsoir à tous. Merci, Monsieur FOURNIAU, de venir commencer ce débat à Salon. Chapeau à vous ! Actuellement, organiser des réunions, ne pas savoir combien de personnes vont venir en gardant les conditions sanitaires, c'est très difficile, merci à la Commission nationale du débat public, néanmoins maintenir ces échanges qui sont le lieu de la démocratie, nous sommes là tous ensemble sur des sujets très importants d'aménagement du territoire, on ne peut que vous remercier. Je ne vais pas prendre la parole très longtemps.

Salon, première ville où s'organise ce débat. Salon est peu concernée dans son territoire sur ce sujet de la liaison. Néanmoins, c'est un sujet très important au niveau de l'aménagement du territoire, au niveau des flux de véhicules qui peuvent passer sur l'autoroute. C'est un sujet sur lequel je vous remercie tous d'être présents même si vous n'êtes pas si nombreux, mais on peut dire que c'est la qualité quand on n'est pas très nombreux, et je vous remercie bien d'apporter toutes vos remarques. Je n'hésiterai pas à les faire remonter à Monsieur le Maire qui ne pouvait pas être là ce soir, je vous prie de l'excuser.

Je ne vais pas prendre la parole très longtemps. Je vais laisser le maître d'ouvrage et vous tous exprimer vos remarques. Il faut savoir que sur la ville de Salon nous sommes très à l'écoute. On a parlé de confinement, d'environnement, c'est un sujet majeur, mais que met-on derrière l'environnement ?

En tant qu'élue à l'urbanisme et aussi et surtout à l'agriculture, j'ai toujours à cœur de privilégier et de garder nos terres agricoles. On l'a déjà vu dans ces petits témoignages, les terres agricoles sont

importantes où qu'elles se situent. C'est souvent la peau de chagrin dans notre région qui est une région économique importante et très attractive, mais c'est vrai économiquement qu'on a besoin d'avoir ce projet. Quant à le voir se réaliser, où et comment ? On va voir ce qui va résulter de l'échange. Nous avons cette richesse et je remercie une fois de plus la Commission nationale du débat public d'organiser ce débat et de laisser la parole à tous. Monsieur PATTE de la DREAL va animer et présenter véritablement nos enjeux. Je vous remercie tous.

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

Mesdames et messieurs, bonjour. Nous sommes de la DREAL, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. C'est un service de l'État sous l'autorité du préfet de région. La DREAL met en œuvre les politiques publiques du ministère de la Transition écologique et du ministère de la Cohésion des Territoires. C'est un acteur de l'aménagement et du développement durable en région. Parmi ses missions figurent également le portage de projets de mobilité et d'infrastructure.

Au sein de la DREAL, l'Unité Maîtrise d'Ouvrage porte le projet de la liaison Fos – Salon qui fait l'objet du débat public. La présentation du projet sera relativement courte, une vingtaine de minutes. Le principe de cette présentation sera de donner une vision globale du projet. On n'entrera pas forcément ce soir dans tous les détails. L'idée est de présenter le contexte dans lequel s'inscrit le projet, les enjeux auxquels il doit répondre, et présenter les grands axes d'aménagement.

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

Je vais commencer par vous présenter un certain nombre de thématiques liées au territoire pour mettre en exergue un certain nombre de points, un certain nombre de données qui ont permis de concevoir le projet et essayer de l'adapter au mieux à la fois à ce qu'est actuellement le territoire, mais aussi aux enjeux qu'il y aura à porter demain.

Le premier constat est que l'ouest de l'étang de Berre est un territoire de vie et d'emploi très dynamique. Si on peut le comparer à d'autres secteurs de la région ou même de France, c'est effectivement un territoire qui a une forte croissance démographique. On a donc un territoire de vie qui représente un peu moins de 140 000 habitants actuellement. Au vu des données dans les différents documents de planification, tel que le SCOT, le PU, etc., on peut préjuger d'une augmentation relativement importante du nombre d'habitants. Cette hausse est estimée à +22 000 habitants entre 2015 et 2030 dans le SCOT Ouest Etang de Berre.

Le deuxième constat est la forte activité économique, à la fois liée à la présence des bassins ouest du port de Marseille, de la ZIP, mais également tout un tas de zones d'activité qui se sont implantées le long de la nationale 569 sur les communes de Salon, Miramas, Grans. Cet axe de déplacement a aussi généré le développement d'activités logistiques. On pourra également noter un taux de chômage sur la zone qui est inférieur à la moyenne nationale.

J'ai parlé précédemment du port de Marseille, notamment les bassins ouest qui se situent à Fos-sur-Mer. Il représente un secteur d'activité relativement important. Si j'élargis à l'ensemble du port, on est en présence du premier port français et du cinquième port européen. C'est réellement la porte d'entrée maritime du Sud de l'Europe, et comme on le voit sur la carte, on a essayé de présenter son hinterland rapproché, avec une capacité d'évolution qui n'est pas neutre sur l'évolution du territoire.

Au niveau de Fos-sur-Mer, on a également la ZIP qui fonctionne avec le port, avec beaucoup d'activités liées notamment à la pétrochimie. Cet ensemble représente un enjeu très important en matière de développement économique, en fonction des évolutions attendues qui sont présentes dans les documents de planification des communes, dans les perspectives de développement des instances du port.

Paradoxalement, ce territoire qui est fortement marqué par une activité économique dynamique est aussi un territoire où il y a de gros enjeux environnementaux. À côté des zones d'activité, on a un de nombreuses zones naturelles avec d'importants enjeux écologiques et qui représentent un réservoir de biodiversité relativement exceptionnel au niveau national, y compris au niveau européen. Ces éléments impacteront aussi fortement la façon dont on conçoit le projet.

Tous ces éléments vont nous conduire à essayer de déterminer quels sont les enjeux de mobilité et de déplacement du territoire. Je vais vous présenter un ensemble de cartes qui sont issues du plan de déplacement urbain qui a été arrêté par la métropole et qui présente l'ensemble des déplacements sur le territoire. Sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, une large part des déplacements est réalisé en voiture (97%), donc avec des marges d'évolution de transport en commun importante.

Si on regarde à l'échelle du territoire de l'ouest de l'étang de Berre, on s'aperçoit qu'il y a énormément de déplacements à l'intérieur de ce bassin, mais là aussi avec une prédominance de déplacements en voiture, donc via les infrastructures.

En matière de déplacements de marchandises, on a effectivement des mouvements par une grande part dus à l'activité du port de Fos, mais également à l'ensemble de sa couronne logistique. Actuellement, on note une part modale, ferroviaire ou fluviale relativement modeste. On estime que le port et la ZIP génèrent environ 7 000 poids lourds par jour. Le GPMM a des perspectives de croissance relativement importantes. Malgré les perspectives de report modal du GPMM de passer de 85 % de conteneurs acheminés par la route à 75 %, on sait que l'augmentation du volume traité génèrera une augmentation du nombre de poids lourds.

Quand on a parlé des éléments constitutifs du territoire, on fait le constat de nombreux déplacements réalisés par la route. Les conséquences sont des congestions régulières aux heures de pointe sur la RN 568 qui suit le bord de mer entre Martigues et Arles, et sur la RN 569 qui remonte de Fos jusqu'à Salon. On assiste également à une insécurité routière relativement prégnante. Sur cet axe, on a un nombre d'accidents qui n'est pas forcément plus important que sur une autre route de ce type. En revanche, on a des gravités qui sont au moins deux fois supérieures.

Partout où il y a du trafic routier, on a une pollution de l'air qui est prégnante. On sait que 60 % des émissions des oxydes d'azote sont liés au trafic routier. Donc, lorsqu'on a un axe qui a un niveau de trafic assez élevé qui de plus est congestionné, on a des problématiques de pollution de l'air. Cela va de pair également, on recense une vulnérabilité au bruit à proximité des infrastructures.

Pour faire face à ces enjeux, les pouvoirs publics, c'est-à-dire l'État et les collectivités ont mis en place une stratégie de mobilité durable à la fois à l'occasion de la mise en place de documents de planification comme le plan des déplacements urbains, le schéma de cohérence territoriale, mais également dans les plans locaux d'urbanisme des communes, et également l'État en tant qu'aménageur routier. L'ensemble de cette stratégie de politiques publiques a vocation avoir des mesures incitatives sur le covoiturage, la mise en place de transports en commun, le développement du fret ferroviaire de façon à permettre d'autres modes de déplacement que le tout routier. Cette stratégie a également vocation à fournir de bonnes conditions de desserte pour le territoire pour maintenir son attractivité et son dynamisme économique. Des projets ont déjà été mis en œuvre sur le territoire qui concourt à cette stratégie, notamment la déviation de Miramas, le giratoire de la fossette, la déviation PL via les voies portuaires, ou en cours de projet comme le contournement de Martigues Port-de-Bouc, l'échangeur des Bellons sous maîtrise d'ouvrage Métropole ou l'échangeur de Sulauze par le département. Ce sont des projets développés pour s'inscrire dans une complémentarité de modes, sécuriser les déplacements et optimiser la desserte du territoire.

Je vais passer la parole à Lionel PATTE pour vous faire un focus sur le projet.

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

Parmi tous ces projets qui sont sur différents modes, on pourra faire un zoom sur le projet de la liaison Fos – Salon. On l'a vu, il y a différents enjeux. Le projet a été construit et il a ensuite été évalué afin de répondre à l'objectif qu'on s'était fixé, quand je dis « on », c'est bien sûr le porteur du projet en lien dans le cadre d'une concertation menée avec un grand nombre d'acteurs du territoire il y a quelques années et qui ont permis de faire émerger des objectifs qui étaient importants pour ce territoire et auquel une liaison Fos – Salon avait vocation à apporter des éléments de réponse. Je vais citer les objectifs. Il n'y a pas forcément de hiérarchisation, ils sont tous importants.

Le premier objectif est d'améliorer la liaison entre les différents pôles urbains : Salon, Miramas, Istres, Grans, Fos, qui aujourd'hui posent des problèmes de circulation. La RN 569 est aujourd'hui la colonne vertébrale des déplacements à l'ouest de l'étang de Berre. Donc, l'objectif est d'améliorer cette liaison en matière de circulation sur l'axe, mais aussi en matière de qualité de desserte des différentes zones urbaines ou des pôles économiques que l'on trouve tout au long de cet itinéraire, notamment en travaillant sur la fonction et la performance des points d'échange, qu'ils soient à améliorer ou à compléter.

Conjointement, il s'agit aussi de développer l'intermodalité en proposant, notamment au niveau des points d'échange, des connexions pertinentes entre l'axe et les services de transports collectifs, en lien avec les acteurs qui portent ces politiques, que ce soit la métropole ou les collectivités locales.

Il s'agit bien sûr, vous l'avez compris, de contribuer et d'agir pour accroître la compétitivité du port, mais aussi de la zone industrialo-portuaire et de toutes les activités économiques qu'on trouve sur ce

territoire. Elles sont dynamiques, elles ont des projets, elles ont un gisement de croissance qui est établi et auquel l'axe routier peut contribuer, dans une réponse globale en matière de transport.

Cela questionne l'État en tant que gestionnaire d'un réseau routier. Ce n'est pas la DREAL, mais nos collègues de la DIR (Direction interdépartementale des routes), mais c'est évidemment une responsabilité que l'on porte, celle d'améliorer la sécurité des déplacements, sur la RN 569 et la RN 568 qui présentent des niveaux d'insécurité qui ne sont pas satisfaisants.

Il s'agit également de contribuer à réduire les nuisances provoquées par la circulation routière, notamment du fait de la présence d'un grand nombre de quartiers de vie à proximité des axes actuels.

Ce sont des enjeux importants, nuisances en matière de bruit, de pollution et de cadre de vie. C'est des objectifs qui ont servi de référentiel pour apprécier la situation et examiner si le projet répond à ces enjeux.

Deux grandes fonctions qui figurent dans le projet parfois entraînent la confusion, il est donc important de l'expliquer. On a une liaison entre Fos et Salon proprement dite, plutôt entre le port et la ZIP, et l'A54 à Salon. Cela questionne notamment la RN 569 qui assure cette liaison. On a un autre enjeu qui est important sur le territoire, c'est le besoin d'une amélioration ou d'un renforcement du contournement de Fos que les Fosséens portent largement, notamment en lien avec les nuisances. On répond à ces deux fonctions de façon différente avec diverses options de projet.

Trois options d'aménagement, trois grandes familles d'options sont proposées. Elles sont volontairement contrastées afin d'encadrer le champ des possibles. On a une option que l'on peut qualifier d'historique. C'est une option à caractéristique autoroutière, une autoroute urbaine, c'est-à-dire avec de nombreux points d'échange pour desservir le territoire, une autoroute telle que chacun peut se l'imaginer à deux fois deux voies avec des carrefours dénivelés. La vitesse peut être de 110 km/h, réduite localement, notamment aux droits des zones urbaines pour des raisons de densité des points d'échange et de maîtrise des nuisances. Cette grande option autoroutière est déclinée avec un contournement à deux fois deux voies à caractéristique autoroutière également au niveau de Fos-sur-Mer. C'est l'option historique non pas parce qu'elle est très ancienne, mais parce que c'était l'option principale qui était portée au début du projet. Vous l'avez sans doute peut-être suivie dans le cadre de la préparation de la loi d'organisation sur les mobilités, le gouvernement avait mis en place une Commission, un Conseil d'orientation sur les infrastructures qui a scanné les différents projets routiers, pour voir s'ils méritaient d'être intégrés dans une programmation financière de l'État, la soutenabilité financière des projets d'infrastructure large étant une problématique importante. Cette Commission nous a demandé et recommandé d'élargir le champ des solutions qu'il convenait d'étudier. C'est une recommandation, mais la ministre a donné suite à cette recommandation. Cela a conduit à regarder d'autres solutions. En pratique, ce sont des solutions moins ambitieuses, mais elles visent aussi à répondre aux enjeux identifiés.

La deuxième grande famille, c'est l'autoroute intermédiaire. En pratique, c'est une liaison autoroutière entre le sud d'Istres et Salon, une autoroute typique à deux fois deux voies, une autoroute urbaine avec une vitesse de 90 km/h, et dans le contournement de Fos elle s'appuie plutôt sur les voiries existantes, notamment 568 et les voies portuaires qu'il faudra bien sûr améliorer, mais elle n'envisage pas un nouveau contournement de Fos. Elle s'appuie sur l'amélioration des voies existantes au droit de Fos.

Une troisième option encore un peu moins ambitieuse que l'on appelle voie express. Ce serait une route à deux fois une ou deux voies selon les secteurs, et lorsque le trafic le nécessite, les carrefours seront dénivelés. Là aussi, cette option s'appuie sur l'idée d'améliorer les contournements actuels existants à Fos-sur-Mer.

La particularité du projet tient au fait que l'on va combiner différentes grandes familles autoroutières et voie express avec différents tracés. Il y a différents endroits où on peut passer pour réaliser physiquement l'infrastructure.

Le schéma présenté traduit à la fois la combinaison entre différentes options de passage et différentes parties de l'aménagement.

Sur la section centrale qui regroupe Miramas et Istres, il n'y a pas d'alternative. L'idée est d'élargir le tracé existant. Il n'a pas été envisagé de passer ailleurs, sachant que l'on est dans un secteur qui présente de forts enjeux environnementaux et agricoles. Donc, on valorise le tracé existant qui par ailleurs à certains endroits a déjà été préparé pour être élargi à long terme, même si cet élargissement n'a jamais été réalisé par l'État.

Sur le secteur nord ce sont trois tracés assez contrastés qui sont proposés :

- Le tracé A suit l'axe actuel. Il consiste à élargir si besoin la route actuelle et suivre son tracé.
- Le tracé B, étant donné qu'il y a une réserve régionale, la contourne tout en cherchant à se raccorder aux mêmes points d'échange sur l'autoroute A54.
- Le tracé C vise le chemin le plus court pour se raccorder au nœud autoroutier A7/A54, il suit la route départementale 69 sans forcément la reprendre.

On a des tracés contrastés aussi pour se raccorder entre le sud d'Istres et la RN 568. Le but de la liaison Fos – Salon est d'assurer une bonne connexion vers la ZIP et le GPMM, elle se fait notamment au niveau du carrefour de La Feuillade et de celui de La Fossette. Le tracé sud a vocation à chercher à améliorer cette connexion. Deux tracés sont très proches, ils tirent le plus au nord possible pour s'éloigner de la zone urbanisée de Fos, sans empiéter sur la réserve nationale. Ces deux tracés se distinguent par leur implantation vis-à-vis d'un faisceau ferré. Il y a ensuite un tracé plus au sud assez proche de la route actuelle, et donc plus proche aussi des secteurs urbains, mais dans une zone peut-être moins contraignante avec moins d'enjeux environnementaux.

Ensuite, il y a trois options de contournement de Fos-sur-Mer. L'aménagement sur place de la RN 568, l'aménagement sur place des voies portuaires, là aussi avec différents types de niveau de gradation d'aménagement, et on a une possibilité notamment dans les options autoroutières de création d'un « barreau des étangs » qui, comme son nom l'indique, passe à l'est de Fos près des étangs d'Engrenier et de Lavalduc pour se raccorder non pas au niveau de la N 568 à Fos-sur-Mer, mais sur le futur contournement de Martigues Port-de-Bouc.

Sans entrer dans une analyse fine des tracés, l'idée est de proposer des choix assez contrastés en matière d'options et en matière de tracés de passage, qui n'auront pas tous les mêmes effets et les mêmes impacts. On peut également combiner des solutions différentes au nord et des solutions différentes au sud.

L'évaluation du projet est présentée ici de façon très sommaire avec les différents effets du projet. Je vais en proposer une rapide synthèse. Cela vaudra certainement la peine d'y revenir en d'autres circonstances de façon plus détaillée puisque c'est là qu'il y a justement un sujet de discussion. De quelle manière le projet et les solutions proposées répondent-ils aux différents objectifs que l'on a pu se donner ? En quoi sont-ils compatibles avec d'autres enjeux ?

En matière de déplacements, il est clair que toutes les solutions répondent plus ou moins de façon efficace, mais globalement elles suppriment l'essentiel des congestions telles qu'on peut se projeter vis-à-vis des trafics estimés en 2030 et au-delà. Les solutions par les points d'échange que l'on modifie ou par l'élargissement de l'infrastructure sont vraiment de nature à supprimer l'essentiel des congestions, d'améliorer la circulation toutes les heures de la journée. On a évalué un gain de temps de 15 minutes environ sur le trajet entre la zone industrialo-portuaire et Salon-de-Provence. On pourrait regarder d'autres gains de temps de parcours, mais c'est vraiment un déplacement caractéristique de cette liaison.

L'aménagement, qui proposera systématiquement des carrefours sécurisés et une séparation physique des sens de circulation, va conduire à une amélioration très forte de la sécurité routière en limitant le risque d'accident. Les voies expresses ou les autoroutes sont les routes parmi les plus sûres, la route actuelle est une deux fois une voie non séparée, et par nature c'est une infrastructure dont le niveau de sécurité est intrinsèquement plus faible, notamment quand le trafic est très élevé.

En ce qui concerne le cadre de vie, l'éloignement de certaines zones du trafic, notamment au droit de Fos, mais pas uniquement, doit apporter un gain significatif sur l'exposition des populations aux contraintes routières. On a deux effets : un effet de réduction d'émission à l'endroit où le trafic est congestionné, et sur certains secteurs, l'éloignement de l'axe important des zones urbanisées conduira à une réduction de différentes pollutions en matière de qualité de l'air et sonores.

En matière d'environnement, les choses sont différentes. Les enjeux ici présentés sont évalués de façon brute puisque le projet n'est pas encore décliné. Toute la démarche éviter, réduire et compenser, les incontournables en matière de maîtrise des impacts sur la biodiversité ou le domaine agricole, sera mise en œuvre. Mais il convient effectivement de dire que la réalisation, notamment si le projet comporte des sections en tracé neuf, ce qui figure dans une ou deux situations, il y a des risques d'impacts significatifs sur plusieurs sujets. Le premier sujet a été évoqué, c'est la consommation d'espaces naturels et la consommation d'espaces agricoles auxquelles nous sommes sensibles.

Il y a un enjeu de nature différente vis-à-vis de la nappe de Crau sous deux aspects :

- Un aspect quantitatif, notamment en lien avec l'agriculture, la capacité à recharger la nappe de Crau si on prélève sur des zones agricoles qui contribuent par l'irrigation à alimenter la nappe.
- Un aspect qualitatif, il renvoie à la sensibilité de la nappe phréatique de Crau assez haute, mal protégée par la rupture des couches géologiques, sensible aux pollutions. C'est un enjeu important qui mérite d'être signalé. Cet enjeu existe aujourd'hui puisque la route nationale et d'autres voiries anciennement réalisées ne sont pas forcément aménagées pour prévenir toute pollution chronique, et surtout les pollutions accidentelles. Donc, le risque aujourd'hui existe.

On a aussi la proximité de différentes zones Natura 2000 sur l'axe actuel. Il faudra évaluer, et pour certaines éviter et réduire ces impacts.

Comme cela a été évoqué, le projet peut avoir des effets favorables sur l'environnement en traitant des eaux de ruissellement, l'assainissement de la plateforme, la protection de la ressource en eau, et bien sûr une infrastructure nouvelle, notamment si elle comporte des tracés neufs, est de nature à avoir des coupures qui soient importantes. Inversement, la route actuelle est déjà une coupure. Il y a donc une opportunité dans la conception du projet à intégrer une restauration de cette continuité écologique qui est aujourd'hui absente.

En matière de développement économique, le gain du projet se mesurera dans la fiabilité du temps de parcours, l'image qu'il confèrera à la desserte routière par rapport à de nouvelles implantations, et l'attractivité renforcée de la ZIP et des infrastructures portuaires. C'est aussi vis-à-vis de la connexion entre le port et sa couronne logistique dans une perspective de massification des flux.

Un des éléments d'évaluation est aussi de savoir combien un tel projet coûte. Ce sont bien sûr les premières estimations, des fourchettes assez larges, mais tout à fait correctes dans leur ordre de grandeur. Le projet peut selon les variantes avoir des coûts assez différents, du simple au double selon que l'on prend une option plutôt à minima ou une option plus ambitieuse. Pour aller tout de suite sur les bornes minimum/maximum de 270 millions d'euros environ pour une option de voie express intégrant un réaménagement du contournement actuel de Fos-sur-Mer jusqu'au double à peu près, 533 millions d'euros pour les options autoroutières intégrales. Puis, une option autoroutière intermédiaire qui se situe logiquement à peu près à mi-chemin à environ 400 millions d'euros.

C'est un coût relativement important. Il y a toujours deux options face à l'investissement : s'appuyer sur des financements publics, budget de l'État et des collectivités locales, et/ou celui du financement par l'utilisateur à travers une concession. La possibilité de réaliser ou de financer une infrastructure par concession a été étudiée. Elle est possible. En tout cas, elle n'est pas à exclure, mais elle n'est possible que dans une configuration d'aménagement autoroutier, seul aménagement qui a vraiment un sens pour être concédé.

Sur les prochaines échéances, aujourd'hui, on débute la phase de débat public. A la suite du débat public les décisions devront être prises par l'État. En pratique, ce sera par le ministre compétent ou la ministre compétente, en mars 2021. Des études seront menées de plus en plus finement, itératives, conduisant notamment autour de 2024 à soumettre le projet à enquête publique pour obtenir la nécessaire déclaration d'utilité publique afin de poursuivre le projet. Ce temps peut paraître long. On est en 2020. On parle de 2024. Cela fait quatre ans, mais c'est un temps nécessaire pour mener les études, compléter tous les inventaires et améliorer le projet, et ensuite étudier finement l'impact du projet, mener l'enquête publique.

Il y a ensuite une deuxième phase plus détaillée qui sera à conduire pour affiner ce projet, obtenir toutes les autorisations préalables aux travaux, faire les expropriations complémentaires nécessaires pour réaliser le projet, et ensuite avec une perspective de début des travaux en 2027 sur une période qui peut être de plusieurs années, c'est la raison pour laquelle on a retenu dans les hypothèses, une date de mise en service prévisible autour de 2030.

On a essayé de vous proposer un balayage général, sans rentrer dans les détails, mais pour une première réunion il s'agissait de lancer la présentation du projet et le débat.

**Mme Marylène BONFILLON, Adjointe au maire, Salon-de-Provence**

Je me permettrai d'une manière très candide, je voudrais vous interroger un petit peu dans la première partie lorsque vous avez parlé du flux intense des poids lourds et de l'activité sur Fos et sur

la ZIP. Dans votre présentation, les poids lourds arrivent directement à Salon, ils viennent tous à Salon, donc on va développer les voies de circulation. Sur l'aspect ferroviaire, sur le multimodal, je pense qu'on va venir sur le projet et sur les différentes voies proposées. Y a-t-il véritablement en parallèle un travail qui est fait pour essayer de limiter tous ces camions, ces 7 000 camions ? C'est ce qui peut être attendu de nos jours, qu'il y ait moins de camions sur les routes parce que ces camions dont on parle ne viennent pas livrer à Salon, ils ne s'arrêtent pas à Salon, ils vont bien plus loin. Je sais qu'au niveau de la métropole, Miramas essaye de maintenir toute son activité ferroviaire, il y a là un sujet très important. Je pense que ce serait une des réponses pour réduire le trafic.

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

Excusez-moi, juste une petite réponse rapide parce qu'ensuite on va travailler et revenir sur ces problématiques en groupe avec l'ensemble du public. Donc, si on peut faire une réponse assez rapide pour qu'on puisse commencer le travail avec l'ensemble des participants, merci.

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

Je suis passé très vite sur la diapositive qui évoquait les différents projets de mobilité du territoire, mais il y a effectivement un projet de modernisation de la gare de triage de Miramas, un projet d'extension du chantier combiné de Clésud pour faire du rail-route. On a également des projets à l'intérieur même des bassins ouest pour augmenter les capacités et faire également du report modal vers le train.

Pour les transports de voyageurs, il y a un certain nombre de projets de transports en commun prévus au PDU qui utiliseront d'ailleurs la RN 569, et donc la future liaison de Salon comme support pour le déplacement des bus à haut niveau de service et des cars à haut niveau de service, c'est-à-dire à fort cadencement. C'est ce que reprochait une des personnes du micro-trottoir, un bus toutes les trente minutes n'est pas suffisant. Il y a donc des projets alternatifs qui accompagnent les projets routiers. Ces projets visent à développer d'autres modes de déplacement.

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

C'est ce qui accrédite les prévisions d'augmentation de parts modales du fer. Le but est d'augmenter la part alternative, notamment du fer et du fluvial, de 15 à 25 %. Donc, le taux d'utilisation de la route connaîtrait une faible baisse, mais concrètement cela veut dire que la part des autres modes, subira une augmentation en valeur relative qui a vocation à s'appliquer sur un volume de conteneurs notamment. Donc, cela suppose des projets ambitieux et une efficacité des infrastructures ou des chaînes logistiques permettant d'évacuer à courte, moyenne ou longue distance ces conteneurs vers l'ensemble de l'hinterland, notamment à moyenne distance ou à longue distance.

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

Merci beaucoup. Merci pour la présentation. Bonsoir, et merci pour ces premiers éléments de réponse dans ce débat. Je vais juste présenter très vite, car on a pris beaucoup de retard, la façon dont on va travailler ce soir. Vous allez vous répartir en trois groupes dans quelques minutes. On va vous proposer des questions sur lesquelles travailler. Chaque groupe devra nommer un rapporteur qui viendra ensuite restituer un petit peu les échanges qui auront été les vôtres en plénière et puis cette restitution sera suivie d'un échange plus global d'un débat avec la salle. Dans chaque groupe, il y aura des représentants de la Commission particulière du débat public et de la DREAL qui seront là aussi pour interagir avec vous. On clôturera ensuite ce débat.

Xavier, tu présentes peut-être les questions sur lesquelles vous allez travailler en groupe.

**M. Xavier DERRIEN, Membre de la Commission particulière du débat public**

Bonsoir. On a prévu de manière séquencée ce travail en groupe d'une quarantaine de minutes afin qu'il puisse y avoir un débat, une discussion, sur trois questions de fond :

- Quels enjeux pour vous aujourd'hui vis-à-vis du projet ?
- Quels enjeux pour vous demain vis-à-vis du projet ?
- Quels besoins d'informations et de clarifications ? C'est le moment aussi de réagir, de nous faire remonter toutes les questions suscitées par la présentation du projet par le maître d'ouvrage. Si vous avez des questions, si vous avez des besoins d'éclaircissement ou des réactions vis-à-vis de cette présentation, n'hésitez pas à en faire part.

On va maintenant se répartir en deux groupes. Les chaises ont été installées face à la scène. On va les retourner pour ceux qui sont juste devant moi, et on va former une ellipse afin que chacun puisse se voir et interagir, et on va se répartir au sein de chaque groupe.

On prendra les questions dans le cadre du groupe et ensuite les rapporteurs restitueront les paroles en plénière.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Pour moi, les groupes, c'est encore une fois à l'extérieur du débat. Le vrai débat est de discuter avec les maîtres d'œuvre, discuter directement face à face. Ces débats ne servent à rien. Ils n'apporteront rien du tout.

**M. Xavier DERRIEN, Membre de la Commission particulière du débat public**

C'est votre point de vue, Monsieur MOUTET.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Débattre avec quatre ou cinq personnes, à quoi cela va-t-il servir ? À rien du tout. Je veux vraiment débattre avec les porteurs du projet.

**M. Xavier DERRIEN, Membre de la Commission particulière du débat public**

Ils vont justement être présents dans ces groupes et vous pourrez les interroger.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

C'est une perte de temps encore une fois. Cela fait trente ans que l'on perd du temps.

**M. Xavier DERRIEN, Membre de la Commission particulière du débat public**

L'organisation de la discussion permet à chacun de s'exprimer. La finalité est de faire remonter toutes les questions qui seront posées. On sait très bien que même dans une réunion avec assez peu de participants comme celle-ci, on est une trentaine, les trente personnes ne vont pas toutes prendre la parole. Le fait de se rassembler pendant un moment en petits groupes permet d'aborder plus de questions. Il y aura un temps de discussion générale à la fin.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Allons droit au but justement, ne tournons pas autour.

**M. Xavier DERRIEN, Membre de la Commission particulière du débat public**

C'est bien que chacun puisse faire part de ses réactions et pas simplement quelques personnes.

**Une participante dans la salle**

Je suis d'accord avec vous, Monsieur.

**M. Xavier DERRIEN, Membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous propose de réduire les débats en sous-groupes à une demi-heure. L'idée est d'aborder les questions selon ce format, puis elles seront restituées lors du temps de discussion générale que vous demandez.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Quand le débat public sur le contournement Port-de-Bouc Martigues a-t-il déjà eu lieu ?

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

Il n'y a pas de débat public à ce sujet.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

C'était en 2018.

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

Oui, une concertation.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

C'était bien avant en 2014 puisque les travaux devaient commencer en 2018. On est en 2020. Quand ces travaux sont-ils prévus ?

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

Aujourd'hui, la déclaration d'utilité publique a été obtenue en 2017. L'enquête publique, je ne l'ai plus en tête exactement la date, je suppose que ce doit être un an et demi à deux ans avant. Aujourd'hui, on en est effectivement à finaliser le projet et obtenir l'ensemble des autorisations de travaux, dont environnementales nécessaires pour engager les travaux dans les meilleurs délais. On vient d'obtenir l'arrêté pour exproprier l'ensemble des personnes sur le secteur, c'est un enjeu important. Les procédures doivent être menées dans l'ordre.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Les travaux devaient être commencés en 2018. C'était bien marqué noir sur blanc. En 2018, et on est en 2020. S'ils commencent en 2024, en 2025 on en reparlera. Donc, le projet d'aujourd'hui, vous l'annoncez pour 2030. Quand sera-t-il réalisé ? En 2040 ? Tant mieux, je serai mort. Mais il faut tout de même arrêter, ce sont des projets qui urgent, on est asphyxié.

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

Les projets sont urgents, vous avez raison et en même temps vous savez que la décision par rapport aux grands projets nécessite une concertation large, et que chaque projet pour être réalisé doit obtenir l'ensemble des autorisations nécessaires.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Vous n'avez pas répondu à ma question. Quand les travaux doivent-ils commencer pour Martigues Port-de-Bouc ?

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

Je vous le dirai quand j'aurai toutes autorisations pour nous engager.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Donc, en 2024, en 2025, je suis même peut-être court. Un débat public sert à cela ?

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

Attendez, Monsieur MOUTET, vous savez très bien...

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Je sais beaucoup de choses...

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

Je le sais ! L'État ne s'engagera pas sur une date tant que notamment les questions d'expropriation ne sont pas terminées, que les financements ne sont pas bouclés.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Fos, c'est le premier port maritime de France, c'est la plus grande zone industrielle de France. On est desservi par des routes nationales ou des routes départementales. C'est le dernier port d'Europe complètement en desserte routière, le dernier port d'Europe, oui, cela, je le vois. C'est du concret, et on le vit tous les jours avec les embouteillages, tous les jours, on le vit, c'est du concret. Vos enjeux, on s'en moque des enjeux ! Franchement, les enjeux sont prioritaires. C'est cela le vrai débat.

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

Absolument. En tout cas, c'est votre point de vue sur ce que sont les enjeux.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

C'est le point de vue de tous. On est asphyxiés ici.

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

D'accord, mais on commence à publier des cahiers d'acteurs. Vous pouvez les regarder : Il y a d'autres enjeux qui sont soulevés. L'idée du débat est justement de pouvoir soulever tous les problèmes.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

On va chercher la petite libellule.

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

Il ne s'agit pas du tout de cela. Pour l'instant, les cahiers d'acteur ne portent pas sur les questions de libellules, mais ils portent par exemple sur les questions de ressources en eau pour une population de près de 300 000 habitants. Ce ne sont pas des questions négligeables. Ils portent aussi sur d'autres questions. Le problème de la Commission est justement de laisser la possibilité à tous les points de vue de s'exprimer et d'aborder la question des enjeux dans le débat. On en fera le compte-rendu. Cette idée que le grand port maritime de Marseille est le seul port qui n'est pas desservi par une autoroute a beaucoup été entendue au cours de la préparation du débat, c'est un argument dont on rendra compte, mais c'est un argument parmi beaucoup d'autres.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Le principal argument, c'est la vie de ces quatre mille personnes qui y travaillent. C'est cela l'enjeu.

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

C'est un enjeu. Je n'ai pas à me prononcer sur cet enjeu. Je reconnais tout à fait cet enjeu, mais le débat permet justement de s'exprimer et que chacun entende la totalité des enjeux pas uniquement ceux portés par un certain nombre d'acteurs qui expliquent que seul tel enjeu compte et le reste ne compte pas, sinon il n'y a pas de débat. Je vous propose pendant vingt minutes puisqu'on a tout de même un certain retard d'échanger sur les différents enjeux, et on reprendra cette discussion plus générale en l'ayant enrichie des prises de paroles de chaque personne qui souhaite s'exprimer. Donc, on peut faire deux cercles. Pendant une vingtaine de minutes, on sera une quinzaine par groupe avec le maître d'ouvrage pour échanger sur les différents points de vue existants sur le projet.

*Travail en deux groupes pendant 45 minutes puis reprise en plénière*

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

S'il vous plaît, si vous pouvez vous asseoir et les membres de la Commission revenir à vos places afin d'avoir l'échange en plénière comme cela était prévu. On va écouter les rapporteurs des deux groupes. On va demander aux deux rapporteurs déjà en place de venir dire ce qui est ressorti des échanges, et ensuite Mathieu rapportera pour la deuxième table. On vous laisse la parole. Merci.



### **Restitution du premier groupe d'échanges**

Le groupe a rassemblé 11 personnes avec M. Cédric MARY de la DRÉAL. L'animation était assurée par Xavier DERRIEN membre de la Commission particulière. Jean-Luc PARRAIN, habitant de Salon, membre de l'Association *Pays salonnais en transition* en est le rapporteur.

#### **M. Jean-Luc PARRAIN, Association Salon en transition**

Excusez-moi par avance, ce sera peut-être un peu brouillon parce qu'on est parti un petit dans tous les sens. Je vais essayer de faire une synthèse des grandes idées-forces qui se sont dégagées de nos discussions. Juste avant que le débat commence, quelqu'un parmi nous a évoqué l'urgence et la nécessité d'aller vite sur la situation est bloquée et le projet arrive somme toute bien tard.

Une autre chose peut-être qui répond plutôt aux besoins d'information et de clarification, le point numéro 3 — c'est un peu à l'envers, je suis désolé. Quelle est la vision globale du projet ? Quelle est la doctrine de l'État sur le fret ? Comment fait-on pour essayer d'avoir des solutions de transport multimodales ? On a donc beaucoup discuté sur le rôle de l'État qui continue à soutenir le tout camion avec un gasoil détaxé, avec un État qui, sur les trente dernières années grosso modo, a un peu, ou peut-être même plus que cela, renoncé aux autres transports.

Les annonces faites lors du débat Fos 2XL, en 2004, ont été rappelées pour souligner qu'en matière de report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial, elles n'avaient pas été tenues. En résultat, aujourd'hui, le fret se trouve en sous-capacité. On a eu quelques comparaisons avec ce qui peut se faire dans le nord de l'Europe, notamment à Anvers. On a aussi parlé des écotaxes sur les poids lourds et du coût du transport routier qui est forcément moins cher et qui ne permet pas d'envisager d'autres solutions comme quelque chose de viable. Il conviendrait d'alourdir la fiscalité du transport routier de marchandises.

Une personne, directeur d'un des deux terminaux conteneurs du port, était présente. Elle nous a éclairés sur ce qui se passait en nous disant que le report modal des conteneurs était quelque chose de très complexe sur de courtes distances et c'était sans doute beaucoup mieux pour des distances au-delà de 200 km. Peut-on faire mieux sur les distances courtes ? Il y a encore de nombreux points à organiser.

On est ensuite plus revenu dans le projet d'aujourd'hui et sur les enjeux. On est très peu entré sur la question des aménagements, sur les choix de parcours, sur tout cela, ce n'était pas tellement l'intérêt. La discussion a plutôt évoqué les grandes options d'aménagement et la pertinence d'une stratégie qui viserait à faire une voie réduite. On a tout de même bien discuté sur les trois scénarii proposés par la DREAL en se demandant pourquoi ne pas envisager d'autres alternatives. Les ronds-points ont bien été envisagés. La nécessité de les transformer en échangeurs dénivelés a été soulignée, pour la sécurité et la fluidité. Le maître d'ouvrage a donné des explications par rapport à ces différents points.

J'ai peu évoqué les problèmes environnementaux qui seront sans doute traités dans d'autres réunions. Que puis-je vous dire d'autre ? Rien, je crois, mais c'était tout de même intéressant. J'espère avoir rendu compte correctement même si c'était un peu décousu, j'en suis désolé.

### **Restitution du second groupe d'échanges**

Le groupe a rassemblé 13 personnes avec M. Lionel PATTE de la DRÉAL. L'animation était assurée par Mathieu LEBORGNE membre de la Commission particulière, qui en est le rapporteur.

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

Je suis Mathieu LEBORGNE, membre de la Commission particulière. Je joue le rôle de greffier pour ce groupe dans lequel il y a eu de nombreux échanges. Monsieur PATTE était présent. Il a pu répondre à un certain nombre de points techniques et aussi les représentants du port ont permis de préciser certaines questions qui ont été posées.

Je reprends rapidement les trois questions. Quels enjeux pour aujourd'hui et vis-à-vis du projet ? En synthèse, un point fort qui est ressorti est la question du tout routier. Certains participants ont considéré que la présentation qui a été faite et l'état d'esprit dans lequel le projet s'insérait étaient finalement dans une sorte de vision du tout routier avec des poids lourds et des conteneurs dont on

parlait beaucoup. Un des enjeux dès aujourd'hui est effectivement de savoir que faire pour essayer d'aller au-delà de ce tout routier et développer plus le ferroviaire. On a évoqué aussi les autoroutes de la mer. Donc, un certain nombre de réponses ont été données à ces remarques, notamment concernant la capacité des marchés à se développer sur ce type de transport. Je n'entrerai pas dans les chiffres pour ne pas être trop long, mais en tout cas cette question a été évoquée.

Le deuxième point qui est revenu à plusieurs reprises porte sur la gratuité actuelle du réseau. En gros, on a un accès très ouvert au réseau actuel. S'il y a une concession, telle que cela a été évoqué, cela pourrait effectivement poser un problème d'accès à un certain nombre d'habitants de la zone. La possibilité a été évoquée de la gratuité des transports entre Fos et Salon, notamment pour ceux qui travaillent à Fos venant de Salon. Osons l'organiser, c'est ce qui a été dit.

Le troisième point sur les enjeux d'aujourd'hui est un point qui est assez local puisqu'au moins deux personnes ont évoqué la situation de Salon qui est une commune engorgée et qui ne serait pas en mesure d'absorber le trafic supplémentaire qui a été imaginé dans les présentations. Donc, l'idée est de demander au maître d'ouvrage d'intégrer un petit peu plus la problématique salonaise dans sa présentation, et peut-être aussi dans son projet.

Dernier point peut-être sur ces enjeux d'aujourd'hui, c'est tout ce qui est lié au transport de matières dangereuses (TMD) qui sont à prendre plus en compte là aussi dans le projet. Il a été finalement mentionné qu'il n'y a pas tant de TMD que cela qui sortent du port, moins de 20 %, je crois, d'après le représentant du port.

Le deuxième grand point, ce sont les enjeux pour demain. Entre aujourd'hui et demain, on s'y perd parfois un petit peu, mais pour reprendre ce qui a été dit dans le groupe précédent une remarque a été faite sur l'importance pour le maître d'ouvrage de prendre en considération la politique nationale ou en tout cas une vision plus large des projets nationaux pour mieux comprendre le pourquoi de ce projet Fos – Salon puisque ce projet s'insère dans un ensemble d'autres projets sur le territoire. Donc, comment essayer de mieux comprendre cette dynamique ou ce système routier local ? Cette demande a été faite en matière de présentation du projet du maître d'ouvrage.

Le deuxième point important porte sur les enjeux pour demain, bien sûr on n'est pas entré dans les détails, mais il abordait à la fois la question de la préservation des espaces et des ressources, on a parlé de La Crau. On a parlé de la ressource eau, évidemment de l'impact environnemental d'un tel projet ainsi que la question de la santé environnementale. On a renvoyé aussi les participants à un certain nombre de réunions thématiques qui seront organisées sur ces sujets dans les semaines à venir.

Le troisième gros enjeu évoqué est la capacité de l'État à assumer financièrement ces projets, et donc cela renvoie à un certain nombre de discussions sur des projets présents sur le territoire ou dans les esprits qui sont là depuis longtemps.

Autre point, là aussi sur non pas le rôle de l'État, mais l'échelon intermédiaire qui est celui de la métropole. Il y a une interrogation assez forte sur un des enjeux de demain qui concerne la métropole, notamment les politiques métropolitaines. Vont-elles arriver à se mettre en cohérence sur le territoire pour proposer des schémas un petit peu plus lisibles, notamment en matière de transport ?

Dernière question sur les besoins d'information, de nombreuses choses ont été dites. On est concerné aussi de la même façon que le maître d'ouvrage sur la manière de présenter les choses dans le débat, ou en tout cas de donner accès à un certain type d'informations. Le premier type d'informations est relatif à la précision des données et des tracés pour voir plus précisément où passerait telle ou telle variante avec évidemment des enjeux qui ne sont pas minimes sur certains secteurs, on pense notamment au secteur de La Crau. Pourquoi ne pas proposer des cartes plus précises notamment aux abords de ces secteurs particuliers ?

Le deuxième point important en matière d'informations est d'essayer d'avoir des informations un petit peu plus actuelles et accessibles sur la question de l'impact, notamment de la crise sanitaire sur les nouvelles manières de travailler, sur le télétravail, et de bien faire la différence entre un certain nombre de métiers en mesure de suivre ce type de changements, et d'autres qui, notamment à Fos par exemple, sont finalement assez peu impactés. On a là un ensemble de données nouvelles assez compliquées à avoir pour la semaine prochaine, mais il serait intéressant de pouvoir mobiliser si on les a autour de l'évolution des manières de travailler et des enjeux de relocalisation des activités.

Enfin, et presque pour terminer, dans le même ordre d'idée, un certain nombre d'études socioéconomiques, les impacts socioéconomiques du projet sont effectivement des informations

importantes qu'il serait bien d'avoir en ligne, notamment sur le site pour accéder à ces données pour nourrir le débat. De même qu'un ensemble d'éléments sur le feroutage même si on sait aujourd'hui qu'il y a évidemment des sommes importantes à engager que l'on n'a pas forcément à disposition, mais si on veut réellement faire bouger les choses.

Je m'arrête là pour ces échanges qui ont été assez riches. On a souvent renvoyé les participants à un certain nombre de réunions thématiques qui vont être organisées pour prendre le temps de revenir sur ces sujets. Merci.

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

On a pris du retard. On est au bout de l'horaire annoncé, mais on peut prendre un quart d'heure, je ne pense pas qu'il y ait trop de contraintes pour libérer la salle, mais il faut qu'on la libère pas trop tard. Si des gens veulent compléter ce qui a été dit, et y répondre.

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

Peut-être une petite remarque, j'ai entendu plusieurs fois évoquer le terme de tout routier. Je voulais préciser. Je suis responsable de l'unité d'ouvrages routiers. Donc, effectivement, on utilise des projets routiers, mais on s'inscrit dans un service de mobilité et au sein d'une direction régionale de l'Environnement. Je peux dire que l'État, mais aussi les collectivités, n'est pas dans une logique du tout routier, tant s'en faut. Je ne vais pas revenir sur les différentes lois d'orientation sur les mobilités ainsi que sur les stratégies locales qui, je pense, attestent d'une vision multimodale et pour les projets à l'œuvre sur le territoire, il y a un grand nombre de projets sur différents modes de transport. Il y a des projets routiers, c'est vrai, certains sont sans doute nécessaires. Il y a d'autres projets de différents niveaux. Vous savez que la particularité du débat public est que l'on va débattre sur des questions de déplacements assez larges en faisant un zoom autour d'un projet que l'on connaît mieux, c'est notre projet, sans forcément avoir la capacité de présenter tous les projets à l'échelon du territoire qui ne font pas l'objet strictement du débat public, mais je pense qu'il serait intéressant de bien mettre, ce ne sera pas forcément ce soir, mais au cours du débat public, l'ensemble des choses qui sont faites en matière de projets alternatifs à la route. Quand on parle de car à haut niveau du service, c'est sur la route que cela se passe, mais ce sont d'autres services de transport que les véhicules particuliers. C'est une remarque pour dire que l'esprit dans lequel on se situe ainsi que notre direction, mais aussi la politique portée par l'État n'est pas celle du tout routier. On le partage avec vous, la part routière à la fois sur les déplacements individuels comme sur le fret est majoritairement, selon la façon dont on considère les échelles à laquelle on se situe, occupées par la route.

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

Y a-t-il quelques prises de paroles pour compléter ce qui a été dit ou insister sur tel ou tel aspect ?

La Commission s'engage à faire un compte-rendu de cette réunion, qui sera mis en ligne sur le site. Vous avez également la possibilité de poster des contributions sur le site et, pour ceux qui représentent des associations ou divers organismes, vous avez la possibilité de faire un cahier d'acteurs qui sera aussi publié sur le site. Quelques-uns sont déjà publiés. Donc, les possibilités d'expression ne se limitent pas à ce qui peut se dire en réunion publique. Je rappelle que c'est simplement la première réunion sur ce débat. Il y en aura une quinzaine en tout en matière de réunions publiques et beaucoup d'autres activités qui permettront cette expression.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

En parlant des cahiers d'acteurs, comment se fait-il qu'il n'y ait pas de cahiers d'acteurs de Fos-sur-Mer, du grand port maritime de Marseille, il n'y en a que deux.

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

Il y en a trois maintenant.

**M. Ballaro, GPMM**

On ne l'a pas encore transmis pour le GPMM

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

D'accord.

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

La ville de Fos ne l'a pas encore transmis. Il est en préparation.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Je croyais qu'ils étaient déjà envoyés.

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

Non. Nous avons bien écrit qu'ils ne seraient pas mis en ligne avant l'ouverture du débat public, donc avant la semaine dernière. Nous savons que plusieurs sont en préparation, et d'autres nous ont été transmis mais ils ne sont pas encore mis en ligne. Nous sommes en dialogue avec leurs auteurs pour leur faire préciser des points. Il y en aura donc bientôt une dizaine, mais il faut attendre encore quelques jours.

**M. Jean-Pierre SAN MARTIN**

J'ai une question que l'on n'a pas évoquée. On étudie trois tronçons, mais il me semble que le tronçon central est assez facile à réaliser. Il soulagerait tout de même de manière importante le trafic entre Fos et Miramas. Il pourrait se faire à moindre coût et être avancé par rapport à l'ensemble du projet, car il ne pose quasiment pas de problèmes de thématiques, y compris sur le plan environnemental. Je ne sais pas si on peut ne pas prioriser ce secteur.

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

Effectivement, la section centrale présente peut-être moins d'enjeux.

On pourra revenir sur les cas particuliers, mais globalement moins d'enjeux, notamment il n'y a pas de nouvelles coupures même s'il y a toujours les travaux nécessaires à l'élargissement d'une infrastructure ou au changement de points d'échange lorsque c'est nécessaire. L'important est d'avoir une vision globale. Je pense que cela a été évoqué par ailleurs entre différents projets. Sans préjuger de savoir quelle section serait la plus prioritaire, je vais vous rejoindre pour dire que ce n'est pas forcément la partie la plus complexe, et c'est celle qui supporte le trafic le plus important, mais avant de se dire quelles sections ont vocation à être aménagées en premier, il convient d'avoir une vision globale à moyen ou long terme sur l'axe pour effectivement donner une cohérence à l'ensemble. D'ailleurs, quand on décide des études d'impact sur un projet, il faut donner un périmètre clair du projet que l'on évalue et que l'on soumet à utilité publique, mais effectivement, j'entends dans votre remarque d'introduire dans la réflexion la notion de phasage ou de priorisation des sections vis-à-vis soit de leur utilité, soit de leurs difficultés ou de leur impact.

**M. Jean-Pierre SAN MARTIN**

Comme cela a été fait sur Miramas.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Exactement.

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

La déviation de Miramas s'inscrit effectivement sur l'itinéraire. Elle concourt en partie à améliorer les flux de trafic sur l'axe, mais elle répond à une fonctionnalité propre qui était celle de sortir un trafic de transit qui traversait une ville importante. Donc, la déviation de Miramas avait sa propre logique et elle a été réalisée en raison de cette logique et les budgets, l'impact du projet, le sens du projet et l'accueil du public par rapport à ce projet étaient réunis pour le réaliser. De ce fait, il a été mis en service en 2017.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Monsieur a oublié de dire que les infrastructures sont réalisées entre Fos et Miramas. Les ponts et tout cela sont existants aujourd'hui en deux fois deux voies. C'est tout de même beaucoup plus facilement réalisable ce tronçon jusqu'à la voie rapide de Miramas que l'autre partie qui n'a absolument rien.

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

Certes, un certain nombre d'ouvrages sont présents. On est effectivement déjà au gabarit deux fois deux voies dans des conditions techniques qui sont des conditions de 1976, donc cela veut dire qu'il faudrait les réadapter.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Vous avez dit 1976, on attend cela.

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

Et il y a un certain nombre d'autres ouvrages qui ne sont pas présents.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Cela avancerait déjà pas mal.

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

Il y a effectivement des choses qui pourraient être éventuellement faites.

**M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF**

Cela avancerait déjà pas mal étant donné qu'une grosse partie est déjà faite.

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

Dans ce qui a été évoqué à plusieurs reprises, il y a la question de l'urgence et donc aussi la question de la durée d'élaboration d'un projet. Je peux témoigner que les projets ont une durée d'élaboration relativement longue. Il y a forcément une dimension de capacité de mobiliser les financements ou des questions techniques, mais dans ce délai la partie relative à tout ce que nous appelons les procédures administratives sont très importantes dans la durée d'élaboration des projets. A la fois pour valider les études, pour les soumettre à différentes autorités et vérifier que leurs impacts sont acceptables, et c'est vrai pour tout projet.

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

S'il n'y a pas d'autres prises de parole, je conclurai simplement en rappelant le calendrier.

Je vais juste dire un mot, il ne s'agit pas pour moi de conclure. On a bien vu dans cette première réunion qu'il y avait à la fois des questions de vision globale, des enjeux qui touchent beaucoup de thématiques et de politiques publiques différentes, des enjeux assez localisés. Ici à Salon, nous avons parlé des différentes variantes de la section nord du projet, des ronds-points.

Le maître d'ouvrage routier est l'État, et c'est donc aussi celui qui porte un ensemble de politiques publiques. Le mot est venu de mise en cohérence de différentes politiques à différentes échelles, métropolitaines, nationales et plus locales. L'enjeu du débat public est d'essayer de préciser les conditions dans lesquelles le projet pourra effectivement être réalisé.

On a affiché le calendrier du mois de septembre où il se passe beaucoup de choses. Ce sont à la fois les forums territoriaux, ces réunions publiques vont avoir lieu dans les cinq communes. Après Salon, nous serons jeudi à Grans, vendredi à Miramas, et la semaine prochaine, à Fos lundi prochain, et puis à Istres le mercredi.

Il y a à côté différents débats mobiles dans chacune de ces communes, et plusieurs débats sur le terrain avec des ballades :

- La première est organisée dès ce samedi avec le SymCRau sur la découverte des questions de ressources en eau de la Crau, du fonctionnement de ce territoire agricole irrigué, et de la façon dont cela contribue à recharger la nappe phréatique. Le SymCRau a déjà fait un cahier d'acteurs qui est publié.
- Une deuxième balade est organisée avec l'association Le Vélo des étangs. On va faire en gros le trajet du projet en vélo pour voir les solutions alternatives qui peuvent être envisagées en matière de déplacements.
- Il y aura une troisième ballade de découverte de la Crau début octobre avec le Conservatoire d'espaces naturels de **Provence-Alpes-Côte d'Azur (CEN PACA)** sur les questions d'environnement.

Ces événements demandent une inscription puisque cela ne peut se faire qu'avec un groupe limité. Vous pouvez vous inscrire sur le site.

Pour les forums territoriaux, une préinscription est également possible, pour faciliter le respect des jauges des salles réservées. À priori, nous avons pris de grandes salles, nous ne refuserons personne, mais cela nous permet d'avoir une idée de l'affluence possible. À partir du samedi 19 décembre, on réunira un atelier citoyen, c'est-à-dire 25 citoyens tirés au sort qui se réuniront trois fois, trois samedis au cours du débat.

Dernière chose la plus importante peut-être. Nous allons clore cette première phase de septembre par une première plénière du débat. Nous n'avons pas souhaité ouvrir le débat par une réunion institutionnelle, mais en venant au-devant des habitants des communes du tracé. La première plénière du débat vient clore cette phase. La présidente de la Commission nationale du débat public, Madame Chantal JOUANNO, sera présente. L'État interviendra, sans doute avec la présence du préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône, afin de présenter la cohérence de l'ensemble des politiques publiques de l'État sur le territoire. Nous avons demandé au président du GPMM de venir, il sera présent. Nous avons également sollicité la présidente de la métropole et le président régional de France Nature Environnement pour une introduction à plusieurs voix. Ensuite, il y aura une discussion générale. Pour cette réunion plénière, nous n'avons pas prévu de faire de travail en petits groupes. Il y aura un échange direct entre le public présent et l'État dans ses différentes composantes, les responsables politiques, économiques, associatifs. Nous avons déplacé cette réunion au lundi 28 septembre et non le 24 comme initialement prévu, à Miramas, du fait de la réserve prononcée par le préfet pour les fonctionnaires jusqu'aux élections sénatoriales. Donc, si certains avaient retenu le 24 septembre, notez bien que cela aura finalement lieu le 28 septembre.

Vous êtes invités à participer à ces différents événements. Sur le site, il y aura de nouveaux cahiers d'acteurs. Le site participatif est ouvert. Vous pouvez poster des avis, poster des contributions accompagnées de textes si vous avez des prises de position. Vous pouvez pour toutes les associations, les collectivités et les organismes envoyer des cahiers d'acteurs. N'hésitez pas à le faire et à être en dialogue avec la Commission qui publiera l'ensemble de ces informations et les comptes-rendus.

Pour octobre et novembre, nous sommes en train de finir de mettre en place les réunions thématiques. Certaines ont dû être déplacées en raison de l'impact que la Covid a eu sur le calendrier et du report de la plénière au 28 septembre. Ce calendrier sera prochainement précisé. La première réunion thématique aura lieu sur les questions du climat le 7 octobre à Martigues. Il y aura ensuite, le 12 octobre une réunion sur l'environnement, et le 14 octobre à Port-Saint-Louis, une réunion thématique sur les enjeux de la ZIP, sur les questions économiques. Il y aura le 3 novembre la réunion thématique sur les questions de santé, à laquelle participera le SPPPI PACA dans la suite du projet « Réponses » qui a examiné l'an dernier les actions à mettre en œuvre sur les problèmes de pollution et de santé. Il y aura ensuite une réunion thématique sur les questions de transport urbain pour envisager le développement territorial des transports urbains. Le calendrier va être précisé, nous sommes en train de finaliser les dates et les salles. Comme ce soir, le respect des consignes sanitaires nous ont obligés à réexaminer un certain nombre de choix de salle pour ne pas nous trouver bloqués par des salles trop petites.

**Mme Audrey Richard-Ferroudji, Secrétaire Générale de la Commission particulière du débat public**

À ce propos, j'ai une dernière sollicitation pour ceux qui n'auraient pas mis leurs coordonnées sur la feuille d'émargement. Vos coordonnées, nous sont demandées par l'ARS au cas où un cas de Covid soit détecté parmi les participants afin d'informer les autres personnes. Ce ne sera utilisé que pour cela. Merci à ceux qui n'ont pas laissé leurs coordonnées sur la feuille d'émargement de les donner en partant pour qu'on puisse répondre à la réglementation. Je vous remercie, et je suis désolée de ces contraintes, mais c'est important de les respecter pour que le débat se fasse dans de bonnes conditions et qu'on puisse le continuer. Merci.

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

Merci beaucoup. À la prochaine réunion. Je remercie la mairie de Salon.

**Mme Marylène BONFILLON, Adjointe au maire, Salon-de-Provence**

Merci. Bonne soirée à tous, merci pour votre participation, j'espère que le maître d'ouvrage va entendre tout ce qui est dit parce que c'est important. Vous êtes bien à l'écoute et on vous en remercie.