

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

Compte-rendu intégral Forum Territorial Jeudi 10 septembre 2020 à Grans

SALLE/ADRESSE : Salle des fêtes Gérard Philippe, Place Jean Jaurès, 13450 Grans

PARTICIPANTS : 30 personnes

HORAIRES : 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

Maîtrise d'ouvrage

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

La mairie

M. Yves VIDAL Maire de Grans



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. Je remercie le maire de Grans, M. Yves VIDAL, d'accueillir cette réunion. Je lui passe la parole à la suite de mon introduction. 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-fof-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 passe la parole à M. Yves VIDAL, maire de Grans, avant que le maître d'ouvrage présente son projet.

M. Yves VIDAL, Maire de Grans

Merci, Monsieur le Président, merci aux représentants de la Commission nationale, aux représentants de l'État avec la DREAL. J'ai l'inconvénient et l'avantage d'être derrière cette table depuis 1977. Il y avait mon collègue avec moi, mais il m'a lâché il y a six mois, il s'est mis complètement à la retraite. Si je vous dis que cela fait quarante-cinq ans que j'entends parler de ça, j'exagère. Vingt-cinq ans, oui, mais pas de la manière dont vous avez présenté les interviews.

L'idée de liaison Fos – Salon est totalement liée, en tous les cas comme on le présente depuis vingt ans, à l'extension du port et en particulier à 2XL. Comment on désenclave Fos, la partie sortie Fos ? Je rappelle quand même qu'on développe le port, qu'on fonctionne toujours à l'envers. On développe le port où on fait 2XL, des centaines de milliers de conteneurs et on sort du port par un pont pratiquement à une voie où il y a un camion par semaine qui se renverse et on arrive dans Fos. C'est prévu depuis longtemps parce que toute la partie par semaine sortie de Fos et maintenant Les Molières sortie de Miramas, il y a deux ans, entrée de Miramas, il y a déjà des ponts à quatre voies et des voies existantes. Elles ont vingt-cinq ans. Parce qu'il était prévu, dans l'extension du port de Fos, d'avoir une sortie et de ne pas avoir des camions. Il y avait une interview avec laquelle j'étais totalement d'accord, on aurait effectivement pu prévoir, avec la gare de Miramas qui perd de sa capacité, mais qui était une des plus grosses gares ferrées de France, de se dire que peut-être la réflexion de raccorder le port donc les conteneurs... sur le rail, par rapport au CO2 et à tout ce qu'on veut, ça aurait peut-être été pas mal, mais on n'y est pas.

Moi, je veux plaider aussi, c'est pour ça que je plaide sur Grans, on est en train, on a déjà, avec la logistique de CLESUD, un terminal avec 40 000 caisses par an et j'espère, d'ici trois ans, j'étais avec le sous-préfet d'Istres, on va lancer une réunion dans cette salle début octobre, on va passer à 120 000 caisses par an. Je le disais tout à l'heure en aparté, une caisse, c'est un camion. Ça, on le présente maintenant comme un débat de circulation interne à notre région, mais ça n'a rien à voir. C'est la problématique de grandes circulations, de sortie du port de Fos. Comme on est en train de réfléchir en matière de logistique, c'est une raison des extensions Saint-Martin-de-Crau, Grans, Miramas, d'avoir à aujourd'hui la logistique importante des Bouches-du-Rhône qui est dans Marseille. C'est-à-dire que les trains vont dans Marseille et quand le train est dans Marseille, on dépose, comme on dit, et on prend un camion et on sort de Marseille. C'est pour ça qu'on essaie, depuis vingt-cinq ans, de faire que la logistique au niveau européen reste en périphérie des grandes agglomérations et là, il faut effectivement des voies à circulation.

Ce type de réunions, depuis quinze ans, ce doit être la troisième ou la quatrième. Tous les préfets de région nous ont tous réunis – je vois que vous souriez – et je dois pouvoir, j'aurais pu le faire, vous amener le plan d'occupation des sols, les POS, les anciens POS, pas les PLU, les POS de la commune de Grans dans les années 85 où le réseau 1, que l'on verra tout à l'heure, est déjà en réserve foncière dans le POS. Effectivement, on avait fait le morceau des quatre voies en partie Istres – Miramas, il n'y avait pas Fos, le bout manquant, et il n'y avait pas la liaison sur la future autoroute qui a aussi eu quelques retards, la A54. Donc la problématique n'est pas en interne.

Et il y a eu une nouveauté il y a sept ou huit ans. J'ai toujours entendu, en termes écologiques, en termes protection de la nature, depuis le discours, que la route la plus simple, la moins consommatrice, à la fois de sous, mais n'en parlons pas, mais de terrain, c'est la ligne droite. Il s'avère, quant au rond-point des Molières, je ne vais pas parler de la partie de Fos, les Fosséens en parleront, je parle de notre partie à nous, entre Les Molières et le raccordement sur la A54, il y avait une nationale qui est devenue une départementale, mais c'était une nationale. Ligne droite, pas une ferme, pas une haie, ligne droite à deux voies. Il y a sept ou huit ans, dans moult débats, j'apprends qu'il y a trois projets : la ligne droite ; le réseau 2, quatre-vingts propriétés agricoles traversées, les réseaux... deux fois le coût, deux fois le prix et une troisième voie qui va dans Salon, qui longe le CD et qui va dans Salon. On me dit, et je me retourne vers vous, je demande confirmation, c'est une obligation dans le débat public d'avoir plusieurs propositions. On ne peut pas lancer dans un débat public une seule proposition. Tous les débats que j'ai eus avec les services de l'État à la préfecture il y a six ou huit mois, un peu plus peut-être, le projet n°1, la ligne droite, les autres, c'était pour meubler en somme. J'entends de temps en temps que ce n'est pas pour meubler, donc ça va poser un problème. Mais, au-delà du fait également que dans une réunion à la région où le préfet CADOT, il y en a trois, nous avait réuni un soir, largement un soir, je ne sais pas si vous y étiez, les membres de la DREAL, en nous disant « j'ai réussi à gagner trois à quatre ans, on attaque les travaux en 2023 ». Vous y étiez à cette réunion ? Je suis un peu vieux, moi, donc je les ai toutes faites. Donc 2023, là on parle de 2027 et avec discussions, mais ça devient une obligation.

Après le débat du tracé, ligne droite ou courbe, on va avoir quatre voies sur 25 ou 30 kilomètres et on se pose la question. Autoroute ou pas autoroute, ce débat, OK. En revanche, je parle du nombre de voies. On se pose la question d'une deux fois une voie avec les camions et tout... puisque le but c'est de sortir les camions du port de Fos, ou de les faire rentrer d'ailleurs, avec la zone logistique de Grans qui s'élargit et le terminal où on va passer à 120 000 caisses. Donc, s'il y a 120 000 caisses trains, ça veut dire qu'il y a 120 000 camions qui sortent parce qu'il faut la sortir la caisse. Et on se pose la question... excusez-moi, il faut le débat public, pas de problème, mais le tracé 1, 2, 3... en plus il n'y a pas de sous, on sait très bien qu'il n'y a pas de sous et que c'est les collectivités territoriales qui vont en partie être obligées de financer, comme on l'a déjà fait en partie sur la déviation de Miramas alors que c'est un équipement national. Donc le 1, 2, 3, pour nous à Grans en tous les cas, y compris pour les agriculteurs encore plus, en tout cas nous pour la Mairie, depuis trente ans qu'on en discute, c'est le tracé n°1, la ligne droite, qui est le moins perturbant pour l'environnement, pour tous les réseaux d'arrosage, gravitaires et tout ce qu'il y a derrière.

Après, c'est une deux voies puisqu'on a du deux voies partout. On ne va pas raccorder avec une voie, pour permettre d'avoir la fluidité et éviter, si on ne fait pas ça, d'avoir ce qu'on a aujourd'hui. Aujourd'hui, on avait l'embouteillage à l'entrée de Miramas, les camions qui entraient dans Miramas. On a enfin fait, au bout de 30 ans, cette déviation. Maintenant, on a un embouteillage au rond-point des Molières parce que lorsqu'on arrive aux Molières, il n'y a plus qu'une voie. Donc, tous les matins et tous les soirs, vous arrivez aux Molières et il y a la queue. Si on refait une voie, vous allez avoir ça pareil. Vous allez inciter à revenir... alors le débat public, oui, mais il me paraît tellement fermé. Sans compter que les sous d'extension... il faut voir comment on finance derrière puisqu'on nous a dit qu'il y avait à peine les sous

pour faire une partie avec des délais et qu'il faudrait que les collectivités territoriales passent à la caisse. Mais, pour nous, la loi OK, on fait le débat, mais le débat a été fait il y a vingt-cinq ans quand on a fait l'extension du port avec 2XL et que l'on a créé le besoin de cette voie qui s'est d'ailleurs fait tout de suite quand il y avait les moyens et quand le SAN de l'époque, Istres, Fos, Miramas, s'est créé avec le développement du port, avec tout ce qu'il y avait derrière les villes nouvelles où la deux fois deux voies existante s'est faite parce qu'elle attirait. Elle était faite pour attirer ces grosses industries métallurgiques... mais on n'a pas été jusqu'au bout.

Moi, ce débat, oui, on le fait, mais je serais quand même surpris qu'il y ait une démonstration qu'une deux fois une voie suffise quand on est derrière avec tous les besoins qu'il y a. Moi, sur le CD 19, que vous avez pris, la liaison qui rejoint, 8000 camions/jour. C'est vous qui avez fait les calculs, ce n'est pas nous, avec les services. Tous ces camions, pourquoi sont-ils là ? Parce qu'on a bloqué la 113 à Bel-Air et on a attiré et donc ils passent par-là, ils ne passent plus par Bel-Air parce qu'à Bel-Air on a fait un zigzag et ils ne passent plus. Donc, si on ne crée pas et si on lésine et qu'on ne fait pas une deux fois deux voies, on va avoir à nouveau ce problème des camions qui vont à nouveau embarquer sur toute une série de problèmes.

Après, je ne rentre pas dans le débat et j'en termine. Il n'y a pas les sous, on demande à Vinci de faire l'autoroute, ils encaisseront 1 euro, je ne sais pas quoi ou quoi, ça fait partie des discussions, mais en tout cas en termes techniques, la ligne droite et le 2X2 voies me semblent une évidence. Tous ces débats et ces discussions... Alors je rajoute, comme on a quand même la voie actuellement qui dessert du monde agricole, qui dessert des sites, il faudrait prévoir, au-delà de la grande circulation camions et tout ce qu'on veut, garder une bande de deux, trois ou quatre mètres pour les vélos, la circulation en interne, la circulation douce puisqu'on veut que les Gransois puissent aller travailler à Miramas en vélo ou à Salon... qu'on ait, à côté de la grande déviation poids lourds essentiellement... un bout, sur le tronçon, une partie de deux ou trois mètres qui permette le déplacement doux. Déjà, pour ne pas bloquer les quelques propriétés qu'il y a autour et faire que le déplacement doux ne soit pas complètement isolé et coupé par cette future autoroute. Je vous ai tout dit, ce que l'on ressent, ce qu'on a, et on va avoir le débat. Je sais qu'il y a une célèbre propriété sur le tracé 1, une famille bien introduite un peu partout, mais l'intérêt général devrait passer devant l'intérêt personnel, merci.

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

Merci, Monsieur le Maire. Je veux simplement rappeler, je pense que le maître d'ouvrage le fera dans sa présentation, que l'option deux fois une voie a été demandée par le Comité d'orientation des infrastructures en 2017 et a donc été étudiée par la DREAL. C'est donc une des options qui sont dans le débat. Je ne pense pas que la question était d'en avoir trois forcément. Il y a eu, en fonction notamment des enjeux financiers, différentes options qui ont été étudiées et qui conduisent à des différences de coûts relativement importantes, ce qui pèsera évidemment dans la décision. C'est au maître d'ouvrage de nous présenter cela en détail. Je laisse donc Monsieur PATTE et Monsieur MARY en parler.

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 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 générera 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 à 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 expressives 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 avec cette présentation du projet de lancer le débat.

M. Xavier DERRIEN, CPDP

Bonsoir. Alors, justement, on a parlé pendant un peu plus d'une heure, une heure et quart. On va maintenant vous proposer un format qui va vous permettre d'exprimer votre point de vue, réagir, nous faire part des questions suscitées par cette présentation, votre avis, vos observations. On va donc échanger pas sous-groupes, on va créer deux groupes, on va tourner les chaises, on va organiser cela tout à l'heure sous forme d'ellipses de manière à ce que vous puissiez chacun vous voir, chacun échanger, au sein de ces deux groupes qui seront animés et coordonnés par les membres de la Commission particulière du débat public. Dans chacun des deux groupes, on va demander à ce qu'il y ait un rapporteur, c'est-à-dire une personne du groupe qui prend des notes, qui essaie d'être attentive à ce qui se dit et qui peut restituer. Dans un temps d'échanges, on va revenir en plénière avec ensuite une discussion plus générale. On va donc se donner quarante minutes de travail en sous-groupes et on va revenir ensuite sur une séance plénière où on va synthétiser et on va nourrir l'échange de la production de ces groupes. Enfin, dix minutes de clôture et de conclusion de cette réunion. Pour travailler en sous-groupes, l'idée c'est de pouvoir structurer en trois temps à partir de trois questions pour nourrir les échanges. L'idée ce n'est pas d'être sclérosant, de vous enfermer, c'est au contraire de pouvoir ouvrir le champ des possibles. On voudrait avoir vos réactions sur la présentation du maître d'ouvrage. Nous voudrions également vous entendre sur les enjeux pour vous aujourd'hui vis-à-vis du projet, mais également les enjeux pour demain. Enfin, quels sont vos besoins d'information ou de clarification. Trois temps, quarante minutes, deux sous-groupes. Je vous propose de démarrer. Nous allons nous déplacer, y compris tous les membres de la tribune. On va avoir un représentant de la maîtrise d'ouvrage par groupe. Du coup, on va faire pivoter les chaises pour créer deux groupes à peu près homogènes.

Travail en deux groupes pendant 45 minutes puis reprise en plénière

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

Très bien, merci pour ce petit exercice de discussions en groupe. Je vais peut-être tout de suite laisser la parole au rapporteur du groupe à côté du mien pour nous synthétiser en quelques mots ce qui a pu

être raconté. Il y aura bien sûr une synthèse de ces échanges sur le site du débat. Monsieur, je vous laisse la parole.

Restitution du premier groupe d'échanges

Le groupe a rassemblé environ 15 personnes avec M. Cédric MARY de la DRÉAL. L'animation était assurée par Xavier DERRIEN membre de la Commission particulière. M. Franck DURIEUX, riverain gransois, en est le rapporteur.

M. Franck DURIEUX, Riverain

Je m'appelle Franck DURIEUX et j'habite Grans. Vous m'excuserez si tous les sujets qui ont été abordés ne sont pas cités. Je vais essayer de résumer cela. On a donc parlé du fait que les liaisons routières qui étaient proposées étaient cohérentes des autres solutions alternatives envisagées dans le cadre du PDU. Ça a fait l'objet d'un petit slide sur lequel les intervenants sont passés assez rapidement. On a beaucoup insisté sur le fait que non seulement il y avait effectivement les conteneurs à transporter, mais il fallait bien prendre en compte le fait qu'il y a surtout les salariés des grands pôles d'emploi sur l'itinéraire à Istres et à Fos. On a beaucoup débattu aussi sur le fait que potentiellement le problème lié à l'écologie et le respect des milieux naturels était éventuellement un faux problème du fait que la population du milieu naturel était en augmentation même s'il y avait déjà eu beaucoup de travaux et que, dans tous les cas, l'empreinte au sol des projets envisagés était relativement négligeable, limitée à quelques hectares. On a parlé aussi du fait que les données utilisées pour dimensionner les nouveaux moyens de transport routier prenaient bien en compte les projections de modification de l'activité à l'horizon 2025/2030 et les axes d'amélioration qui étaient proposés par la métropole dans le cadre du PDU. Il y a eu également quelques sujets sur la pollution de l'air. Le fait aussi que les projets prenaient bien en compte les réseaux extérieurs à la zone que l'on cite ici et qu'il n'y aura, a priori, pas de report ou un report assez négligeable des congestions sur d'autres réseaux. Enfin, on a parlé du porte-monnaie et des propositions qui étaient liées aux concessions. Il est donc précisé que les parties payantes seront uniquement partielles sur l'itinéraire et a priori il n'y aurait pas de report, ou alors assez peu, des véhicules sur les routes nationales existantes du fait que les parties seraient à péage. J'espère avoir résumé à peu près ce qu'on s'est dit.

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

Je peux, si vous le permettez, souligner qu'une partie de la discussion dans laquelle plusieurs personnes sont intervenues a porté sur les différentes options. Plusieurs arguments ont été entendus : pourquoi ne pas retenir la ligne droite ? Mais s'il s'agit du transport des salariés, peut-être l'option C qui va plus directement vers Salon a-t-elle un intérêt, on peut comprendre qu'elle existe. Alors que d'autres considèrent que seulement la ligne droite doit être considérée. Donc ça a fait l'objet de plusieurs prises de parole, mais pour le reste, je pense que vous avez effectivement bien dit l'ensemble des points. Je rajoute un dernier point parce que la question de ce qu'on appelait les plans de déplacement d'entreprise a été évoquée, le fait que les entreprises prennent en charge le déplacement des salariés en mettant en place des bus, et l'échec des différentes expériences qui ont été faites sur la zone industrialo-portuaire. C'est un point sur lequel on reviendra dans une réunion thématique parce qu'il y a de nouvelles incitations fortes de l'État à mettre en place, à l'échelle de gros pôles d'activité, ce type de groupement du transport des salariés, avec des plans de déplacements inter-entreprises (PDIE). Ce sont sans doute des sujets qu'il faudra aborder à nouveau.

Restitution du second groupe d'échanges

Le groupe a rassemblé environ 15 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, CPDP

Merci, Jean-Michel, pour ces compléments. Je vais faire le rapporteur, à moitié puisque Monsieur GILIBERTI a pris un certain nombre de notes, je vous en remercie. Il m'a chargé de vous les communiquer. En synthèse, deux grands sujets ont été abordés lors de ce groupe d'échanges :

- . le fond du débat, en lien avec le projet de liaison,
- . la mise en œuvre du débat et le rôle de la CDPD.

Élément de contexte :

Grans est une commune dans laquelle en 2015 (à préciser), la DREAL avait déjà organisé une réunion d'information/concertation, en ayant invité les habitants par voie de courriers déposés dans les boîtes à

lettres et de tracts dans la commune. La remarque a été faite par plusieurs participants que pour cette réunion CPDP, très peu de publicité avait été faite, qu'ils n'avaient été informés qu'au dernier moment. D'autre part, que de nombreux éléments de discussions abordés ce soir, l'avaient déjà été auparavant : « on n'a rien appris à la présentation de la DREAL et tout ce qu'on vous dit là, on l'a déjà dit et tout le monde le sait ».

1. Le fond du débat

Quelques éléments saillants constituent l'essentiel des échanges sur le fond du débat :

- La question du retard : pourquoi le projet a-t-il pris tant de retard ? « ça fait 30 ans qu'on en parle et toujours rien de fait », « Et en plus, on vient nous dire que ce sera pour 2030 ». Un certain nombre d'éléments de réponse ont été donnés par Monsieur PATTE concernant à la fois des contraintes réglementaires, les inerties liées évidemment aux infrastructures de ce type et aussi, bien sûr, la place et le rôle d'un débat public dans ce type de projets.
- La question du financement : qui va payer l'infrastructure ? Le contexte de crise sanitaire crée de l'incertitude quant à la capacité de l'Etat à financer. Par ailleurs, les utilisateurs vont-ils devoir aussi payer ? « Si la route devient payante, elle sera contournée et ce sera encore plus congestionné sur le réseau d'à côté ». L'inquiétude qui s'est fait jour, là, dans cette table ronde, porte donc sur la gratuité, on l'avait aussi abordée lors d'un forum territorial précédent à Salon, une inquiétude liée à la gratuité ou non de l'infrastructure et donc de son accès. Des réponses ont été données par Lionel PATTE concernant les questions de concession et les différents niveaux de concession possibles.
- La question de la situation actuelle pour certains riverains « qui ne peuvent pas encore poser leurs valises » à cause des nuisances liées à l'infrastructure actuelle (dangerosité, congestion, pollution...) et la question de la prise en compte des intérêts de certains groupes d'acteurs (les agriculteurs notamment : « l'agriculture est très mal défendue dans ce projet, le foin de Crau par exemple ».)
- La solution A semble la plus partagée au sein du groupe de discussion, même si certains participants aimeraient avoir, de la part du maître d'ouvrage, un état plus clair des avantages et inconvénients des 3 tracés au nord du projet. La réserve naturelle régionale de la Poitevine ne semble pas constituer un frein pour la majorité des participants (« une grande famille et son domaine ne peut pas bloquer un projet »), un petit groupe s'oppose toutefois à cette option.

2. La forme du débat et le rôle de la CPDP

Globalement, une inquiétude, voire incompréhension du rôle de la CPDP s'est faite jour pendant les échanges : « De toute façon, notre avis ne servira à rien », « Au moment de faire les choix, c'est une histoire politique qui ne va pas nous concerner », « on perd son temps avec ce débat » a-t-on pu entendre.

L'organisation du débat (considérée par ailleurs comme trop faiblement publicisé) est vécue par certains comme une manière de rallonger encore les délais de réalisation du projet ; puisque la question de l'opportunité n'est « absolument plus à discuter ».

A la question « Quels enjeux pour demain ? », les réponses exprimées ont été claires : que ce soit pour les riverains, les gens qui travaillent ou les nouvelles contraintes liées au COVID, « les enjeux on les connaît tous, ce sont les mêmes que ceux d'aujourd'hui : il faut faire cette route et vite ! ».

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

Avant que vous n'interveniez, sur le dernier point, je tiens de nouveau à remercier Monsieur le Maire pour toute la publicité qu'il a organisée à Grans autour de cette réunion. Le débat démarre depuis dix jours, il commence à être relayé par la presse que l'on a rencontrée à Salon lundi. Mais on est au tout début du débat, donc effectivement, il n'y a pas encore une publicisation énorme. Vous-mêmes, vous pouvez relayer l'information sur le débat parce que c'est comme ça, par boule de neige, que le débat sera connu.

M. Yves VIDAL, Maire de Grans

En tout cas, moi je trouve que ce type de débats dans le contexte actuel, c'est pas mal... La participation Gransoise dans ce genre de débats, moi je trouve qu'elle est toujours... Le contexte, de ce soir, vous vous rendez-compte, 8h30, le COVID et tout ce qu'on a tous les jours... avoir cinquante ou soixante personnes pour ce type de débats où beaucoup vous disent que ça fait trois à quatre fois qu'ils viennent à ce type de débats, je trouve que ce n'est pas trop mal. Vous dites qu'à Salon il y en a eu moins, donc ce qui veut dire quand même que... voilà.

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

Je me permets juste de compléter effectivement parce que c'était un des aspects de la discussion qu'on a eue tout à l'heure sur l'opportunité du débat puisqu'un certain nombre de participants ont considéré que la question de l'opportunité n'avait pas objet d'être et c'est aussi sûrement pour ça que finalement vous êtes présents puisqu'il y a une forte attente, et ça s'entend, sur la chose et sur l'avancée possible de ce dossier. J'ai essayé de répondre sur la question de l'opportunité où effectivement la question n'est pas de savoir si cette infrastructure doit se faire ou pas, mais la question est de discuter dans quelles conditions avec un certain nombre de thématiques à prendre en considération qui sont aujourd'hui sûrement un peu plus visibles qu'il y a dix, quinze ou trente ans, que sont notamment les questions de santé environnementale ou les questions de ressources. On parlait de l'eau tout à l'heure. C'est dans ces conditions renouvelées de la discussion que s'insère ce débat. Donc l'opportunité elle est là, elle n'est pas dans le « il faut le faire ou pas ».

Mme Eléonore GIRE

Excusez-moi, vous êtes en train de retranscrire ce qu'on a vu dans le cercle ?

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

Non, je précise une des réponses que j'ai faite à la question de l'opportunité que vous aviez posée.

Mme Eléonore GIRE

Je ne comprends pas en fait. La question est toujours de soutenir ou pas ce projet. Elle n'est pas juste de savoir si on va faire A, B ou C. Il faut savoir si on va le faire ou pas ce projet. Alors peut-être que je ne comprends rien, il est tard, mais moi, dans l'idéal, il ne se fait pas.

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

Bien sûr, c'est ce que Jean-Michel FOURNIAU présentait tout à l'heure, cette option 0, qui fait complètement l'objet de la discussion, évidemment, bien sûr. J'insiste juste sur le contexte de la discussion ou l'évolution du contexte de la discussion qui font que, aujourd'hui, il y a un certain nombre de critères et d'éléments de contexte qui sont à prendre en considération plus qu'il y a quelques années, je pense notamment à ces questions de santé environnement dont je parlais tout à l'heure ou d'environnement tout court.

M. Yves VIDAL, Maire de Grans

Moi, par rapport à l'information, les Gransois vous avez déjà, dans nos documents de campagnes électorales, mais je parle des trois dernières campagnes, c'est-à-dire dix-huit ans, tous nos documents de campagne après la discussion de Conseils municipaux et de votes, de délibérations... depuis au moins trois campagnes électorales, dans notre programme municipal, il y a les A, B et C depuis qu'on les a, ou les 1, 2 et 3, peu importe, et où on dit « on se prononcera pour l'un » on communique là-dessus, nous, depuis... avec les plans... d'ailleurs les gens vous l'ont dit, on l'a encore fait pendant cette campagne électorale. Le tout maintenant, c'est de le faire. L'option 0, je n'y crois pas. D'abord, je suis sûr qu'il faut le faire parce qu'on en a vraiment besoin. Il y a un développement économique... alors il faut le faire dans le cadre environnemental... mais on a besoin de finir la liaison Fos – Salon qui est projetée depuis quarante ans, un peu comme la déviation de Miramas, trente ans elle a mis, c'était quand même nécessaire, c'est d'ailleurs la continuité.

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

Est-ce qu'il y a une question ou une précision supplémentaire ? Il n'est pas loin de 8 h 30... Apparemment non. Je vous remercie de votre présence ici ce soir et, je le précisais dans le petit groupe avec lequel on discutait, il y aura un certain nombre de réunions, notamment au mois de novembre, qui seront des réunions thématiques et non pas des réunions territoriales au cours desquelles seront abordés différents sujets de manière un peu plus précise.

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

Avant que vous ne partiez, j'affiche le calendrier du mois de septembre où il y a beaucoup d'événements. Si vous êtes intéressé par une balade autour des questions de gestion de l'eau dans la Crau, avec le syndicat mixte de La Crau, c'est ce samedi après-midi. Il est encore temps de s'inscrire. On a commencé par des forums dans chacune des communes, on va faire une réunion plénière pour l'ensemble des communes le 28 septembre avec la Présidente de la Commission nationale du débat

public, Madame JOUANNO, il y aura le Président du Port, Monsieur MARTEL, le préfet sans doute, la Présidente de la métropole peut-être, France Nature Environnement aussi sera représenté : ces acteurs interviendront en introduction. Vous êtes également conviés à cette réunion qui permettra déjà de faire une première synthèse de ce qu'on a entendu dans les réunions territoriales. Nous allons annoncer — on est en train de finir de les caler — les réunions thématiques d'octobre et début novembre. La première réunion thématique sera le 7 octobre à Martigues sur les questions « transports et climat », pour envisager les effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre et le climat quand on raisonne à dix ou vingt ans, et au-delà. Je vous remercie à nouveau. Vous aurez encore d'autres occasions de participer au débat. Monsieur le Maire, vous pouvez faire un cahier d'acteurs de la ville de Grans. Les institutions, les organisations, les associations peuvent faire des cahiers d'acteurs. Mais tout le monde peut poster des avis, des contributions sur le site, c'est ouvert à tous, donc n'hésitez pas à le faire et à participer. Merci. Les conditions COVID interdisent absolument de faire un buffet ou un petit pot à la fin, ce n'est pas possible à organiser. Donc, c'est un peu sec, mais vous voudrez bien nous excuser pour ça.