

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

Compte-rendu intégral Forum Territorial Vendredi 11 septembre 2020 Miramas

SALLE/ADRESSE : Salle Colomb, 40 Avenue Jean Moulin, 13140 Miramas

PARTICIPANTS : 35 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
Mme Séverine CACHOD Membre

Maîtrise d'ouvrage

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

La mairie

M. Frédéric VIGOUROUX Maire de Miramas



COMPTE-RENDU :

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

Bonsoir. Je vous propose de prendre place pour que nous commençons cette réunion. Prenez place. Je suis Jean-Michel FOURNIAU, Président de la Commission particulière du débat public, qui organise ce débat sur le projet de liaison routière entre Fos et Salon.

Je vais vous présenter, en quelques mots, ce qu'est un débat public. Un certain nombre d'entre vous le savent sans doute ; il peut, cependant, être utile de vous le rappeler avant de passer la parole à Monsieur le Maire de Miramas, Monsieur VIGOUROUX. Je céderai, ensuite, la parole au maître d'ouvrage qui présentera le projet de liaison routière Fos – Salon. Ensuite, nous discuterons.

Je voulais juste, pour commencer, dire que la Commission dans ce débat a une double responsabilité. La responsabilité classique de toute commission du débat public est de garantir l'exercice du droit à la participation. Elle a une deuxième responsabilité qui est de faire en sorte que nous puissions être vigilants ensemble puisque nous ouvrons ce débat dans une période d'épidémie qui, en plus, repart. Il y a eu des annonces ce soir et nous attendons de nouvelles annonces de la part des préfets lundi pour savoir dans quelles conditions nous pourrions poursuivre ce débat. Ce qui est important pour la Commission nationale du débat public et la commission particulière qu'il incarne pour ce projet de liaison routière, en l'occurrence Fos – Salon, c'est de garantir, malgré les conditions difficiles, que toute personne concernée pourra être en capacité d'exercer son droit à l'information et à la participation qui est un droit fondamental, aujourd'hui, en respectant des principes d'égalité d'accès et les principes d'inclusion. C'est la raison pour laquelle la Commission nationale du débat public considère qu'il faut pouvoir tenir les réunions publiques et pas simplement passer par Internet parce que nous savons qu'il y a quand même, en France, encore aujourd'hui, pas mal de gens qui n'ont pas accès à Internet. Nous-mêmes, nous l'avons vérifié, hier matin, par exemple sur le marché de Miramas. Des gens nous ont dit qu'ils n'avaient pas d'adresse mail ; en revanche, ils étaient intéressés. Nous leur avons donné de l'information. Ils ont droit d'avoir de l'information même s'ils n'ont pas accès à Internet. C'est tout à fait un principe fondamental et c'est la raison pour laquelle nous tenons à adapter les modalités en conservant les réunions publiques et en adaptant les modalités. Par exemple, nous avons rajouté un forum uniquement en ligne, le 17 septembre, pour les gens qui ne voudraient pas se rendre dans les réunions publiques, ce que nous pouvons tout à fait comprendre, dans les circonstances, aujourd'hui.

Nous voulons également garantir le respect des consignes sanitaires. Nous avons, d'ailleurs, changé de salle pour mener cette réunion. Je remercie Monsieur le Maire de nous avoir permis d'occuper cette grande salle afin de ne pas avoir de difficultés à organiser et afin de respecter les consignes sanitaires, comme le port du masque obligatoire, les distances et les gestes barrières ; vous disposez de gels hydroalcooliques. Le secrétariat général de la commission assure ce rôle consistant à vérifier que les conditions sont respectées. Il pourrait être amené, si vous ne portiez pas votre masque, à venir vous le reprocher et vous demander de le porter. Dans ces conditions, nous pouvons tenir ce débat.

La commission, vous l'avez partiellement devant vous avec Xavier DERRIEN et Séverine CACHOD. Nous sommes, en tout, sept membres dans cette commission, avec des formations diverses et des parcours divers, sans lien direct avec le projet de liaison routière, pour

respecter les principes fondamentaux que garantit la CNDP, à savoir que la commission est indépendante. J’y reviendrai, mais je rappelle simplement, pour commencer, les principes fondamentaux qui expliquent pourquoi la décision, aujourd’hui, sur les grands projets d’infrastructures, comme le projet de liaison routière Fos – Salon, commence toujours par un débat public qui est obligatoire. La ministre a saisi la CNDP en avril 2019. Après des discussions avec le maître d’ouvrage, nous avons décidé d’ouvrir le débat après les municipales de 2020, en mars 2020. Dès le premier tour, en mars, nous sommes rentrés en confinement, ce qui a reporté l’ouverture du débat à cette rentrée. Cependant, malgré les conditions difficiles, nous ne voulions pas le reporter à nouveau. C’est la raison pour laquelle j’explique la raison pour laquelle nous le tenons dans ces conditions qui sont un peu plus difficiles que d’habitude. Nous tenons à ouvrir ce débat pour permettre à chacun de participer. C’est un droit constitutionnel. La participation est mise en œuvre en vue d’améliorer la qualité de la décision publique, d’assurer la préservation d’un environnement sain pour les générations actuelles et futures. Il y a quelques autres considérations ; je ne vais pas toutes les lire ; c’est le Code de l’environnement. Le débat public porte sur l’opportunité, les objectifs du projet et les caractéristiques. Je le dirai un peu différemment, plus en avant.

Pour mettre en œuvre ces principes, la Commission particulière du débat public est indépendante et neutre. Nous avons adopté un code couleur allant vers l’ocre alors que le maître d’ouvrage a un code couleur dans les bleus pour bien différencier. En effet, la commission ne prend parti ni au projet ni aux arguments des acteurs. Elle permet à chacun de s’exprimer. Elle n’a pas d’avis à donner sur le projet. Pour cela, elle assure la transparence de l’information et la publicité des échanges. Sur le site, par exemple, nous avons mis en place un espace participatif sur lequel vous pouvez donner votre avis ; vous pouvez poster des contributions. Les acteurs et organisations peuvent faire des cahiers d’acteurs. Nous avons créé une rubrique « ressource » qui vous permet de retrouver les documents. Vous pouvez, vous-même, nous signaler des documents qui vous paraissent importants pour ce débat ; nous les mettrons en ligne, etc.

Le deuxième principe est celui de l’équivalence et de l’égalité de traitement entre les acteurs. Monsieur le Maire est à la tribune puisqu’il accueille cette réunion, dans sa commune, mais l’argument de n’importe qui, dans cette salle, vaut autant que celui de Monsieur le Maire. Le rôle de la commission est de rendre compte de ce qui se dit dans le débat, sans tenir compte de l’importance ou non des personnes qui ont émis ces arguments. Si ces arguments ont été émis et discutés dans le débat, nous en rendrons compte, quelles que soient les personnes qui les ont formulés.

Le troisième principe est donc celui de l’argumentation. Le débat ne cherche pas à être un sondage. C’est un temps d’échange et de raisonnement. J’insiste là-dessus. Un projet comme celui-ci peut paraître « un vieux projet ». Nous en avons déjà discuté ; beaucoup de gens ont une opinion bien établie là-dessus, mais le débat n’est pas simplement de compter les « pour » et les « contre ». Ce n’est pas ça, au contraire. Le débat porte sur l’opportunité du projet. Cela ne signifie pas simplement compter les arguments pour et contre, cela signifie envisager l’ensemble des enjeux liés au projet. Nous savons, ici, par exemple, que la question du report modal et celle de la place du ferroviaire sont des questions très importantes. Elles font partie du débat, même si nous ne parlons pas directement du projet routier. Lorsque nous parlons du projet routier, il faut parler de l’ensemble des fonctions remplies par ce projet, mais aussi que d’autres modes de transport remplissent. Ainsi, aujourd’hui, les questions de

l'environnement sont posées, de même que les questions de santé et de pollution sont très fortement touchées sur le territoire. Il faut donc pouvoir aborder l'ensemble de ces questions.

Nous avons interrogé, en juillet, un certain nombre de personnes et fait un petit micro-trottoir 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 ?**

Cela montre bien, lorsque nous interrogeons les gens du coin, vous avez vu des gens à la cantine, à CléSud, que des points de vue commencent à s'exprimer. Le débat est fait pour cela. L'idée d'un débat d'opportunités est de permettre à l'ensemble de ces points de vue de s'exprimer et de créer l'échange.

Nous avons prévu d'organiser le débat en trois grandes séquences :

- La première séquence a lieu en ce moment, en septembre, avec l'idée d'explorer ensemble les questions autour de la mobilité qui sont posées par le maître d'ouvrage à partir de son exposé sur le projet.
- Entre début octobre et début novembre, ce sera la deuxième phase. Nous imaginons, ensemble, quelle sera la mobilité de demain en rentrant plus dans le détail de certains grands thèmes, à savoir les questions du climat, les questions de la santé, les questions de l'environnement, les questions du développement de la ZIP et les questions du développement territorial et urbain. Ce sont des thèmes que nous explorons en confrontant des points de vue et en essayant d'approfondir ce que le projet met en jeu, par rapport à ces grandes questions.
- La dernière séquence de débat aura lieu de mi-novembre à mi-décembre. Nous ferons la clôture du débat le 14 décembre. Nous l'avons appelée « Élaborons ensemble ». Il s'agit de revenir sur les questions de choix, de variantes de tracés, les types de gestion des flux, la route, etc. L'objectif est de rediscuter plus précisément du projet, une fois que nous l'aurons éclairé à la fois par les points de vue des habitants et par les points de vue plus experts sur les différents enjeux thématiques. Chaque phase sera conclue par une réunion plénière. La prochaine sera le 28 septembre, dans cette salle, en présence de la présidente de la Commission nationale du débat public, Madame JOUANNO. Nous avons également demandé au président du port, Monsieur MARTEL, d'être présent ; il sera présent. Nous avons également demandé à la présidente de la métropole d'être présente. Nous n'avons pas encore sa réponse, mais je pense que la métropole sera représentée. Nous avons également demandé à France Nature Environnement d'être représenté pour ouvrir le débat. Il y aura, évidemment, beaucoup d'autres prises de parole.

Concernant les possibilités de participer, j'en ai parlé un peu au début. Il y a une possibilité que je n'ai pas mentionnée. Si vous voulez organiser, dans votre syndicat, dans votre entreprise, dans votre association ou dans votre collectivité un débat, la commission peut venir. C'est ce que nous appelons « le débat vient à vous » afin de vous aider à animer le débat.

J'ai parlé du site participatif. Nous avons tiré au sort 28 citoyens des communes que nous réunissons - le tirage au sort est en train de se terminer - afin de faire un atelier citoyen qui peut représenter un point de vue un peu différent des gens qui se déplacent dans les réunions. Ils travailleront trois samedis, sur les thèmes que nous avons évoqués, en cours du débat. Ils rendront compte, en cours de plénière, de leur travail qui aura eu lieu juste avant.

Voilà l'ensemble des modalités du débat réparties sur le territoire. Nous reviendrons à plusieurs reprises à Miramas. Je remercie Monsieur le Maire de nous accueillir. Je lui cède la parole.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Monsieur le président et l'ensemble de votre équipe ainsi que l'excellente boîte de communication, au fond de la salle, avec son petit ordinateur, et la DREAL, merci d'être avec nous, aujourd'hui. Je ne serai pas long. Comme vous l'avez dit, d'ailleurs, très justement, je ne suis qu'une voix parmi d'autres qui a déjà travaillé avec vous, à de nombreuses reprises. Je vais peut-être faire une chose que vous n'attendiez pas sur la question du déplacement et du projet routier Fos – Salon.

D'abord et avant tout, la ville a mis en avant, puisque nous sommes en train de finir notre cahier, le fait que nous souhaitons rappeler, comme nous le faisons, d'ailleurs, avec les organisations syndicales, qu'il est urgent de développer le fret ferroviaire dans cette région dans laquelle, vous le savez, le port Fos – Marseille entraîne une augmentation exponentielle du vrac des marchandises diverses et variées. Nous le faisons d'autant plus que cet outil industriel étant abîmé, voire même sur une pente très inquiétante, notamment dans ce que nous appelons « le wagon isolé, le tir au but », nous ne cessons de proposer à l'État d'investir avec la SNCF, le port, les collectivités territoriales pour rénover l'outil et permettre de proposer un meilleur outil et une meilleure sécurité - puisqu'il se trouve sur la ville de Miramas - permettant le développement du fret ferroviaire. Cependant, ce fret ferroviaire ne pourra se faire que s'il y a un rééquilibrage financier puisque depuis des années, nous observons une augmentation exponentielle du nombre de camions en partie parce que les stratégies de la SNCF étaient très complexes à comprendre et en partie parce que nous ne faisons pas payer aux camions le vrai coût du transport. En effet, nous-mêmes, avec notre argent et nos impôts, nous finançons aussi ce transport. Nous le faisons aussi sur le ferroviaire, mais le ferroviaire n'a pas les moyens suffisants. Le modèle économique du ferroviaire, aujourd'hui, intéresse moins les entrepreneurs, sauf dans certains domaines très spécifiques, notamment la chimie. Il pourrait proposer des offres plus intéressantes s'il était à la fois rénové et mieux équilibré financièrement. C'est de l'emploi. Le train est le transport le plus sain. Il est sécurisé. Il ne touche pas aux questions de l'environnement, sauf lorsqu'il nous met le feu avec un frein bloqué, derrière Intermarché, mais c'est un détail. Sur le plan du développement durable, c'est surtout la meilleure des choses possibles.

Je veux dire tout de suite, en ce qui me concerne, qu'il ne faut pas opposer les modes de transport ; à chaque tâche suffit sa peine. Il y a besoin de transports collectifs ; il y a besoin de transport de marchandises ferroviaire ; il y a besoin du fluvial et il y a besoin également du projet routier.

Pour nous, la question est, d'emblée, que la ville a besoin de se connecter. Elle a besoin de se connecter sur l'autoroute, puisque vous le savez tous, depuis le rond-point de la Toupigières jusqu'à l'entrée sur Salon, même si nous sommes très proches de Grans, nous n'avons qu'une seule voie. Cette voie est complètement surchargée de camions à un certain moment. Nous avons des volumes de 1200 à 1500 camions. De l'autre côté, vers Istres, il y a des embouteillages parce qu'un certain nombre de salariés travaille et en nombres très importants, sur la base aérienne d'Istres, sur tout ce qui est militaire et autre. Nous avons un terrain industriel qui est une friche industrielle qui s'appelle « Aréva », pour les plus anciens. Elle peut être réindustrialisée avec, notamment, le ferroviaire puisqu'il y a un très grand projet

de la région, du département, sur de la réparation avec la RDT 13, notamment, et qui serait donc très complet par rapport à la gare de triage et nous avons besoin d'alimenter cette zone. Mais voilà, le port Fos – Marseille est le seul au monde que je connaisse, qui est comme un entonnoir. Tout le monde est d'accord pour que nous recevions des produits venant d'ailleurs. Tout cela se termine avec un tout petit bout d'entonnoir, à savoir la route que chacun connaît qui peut avoir trois voies et une seule voie ferroviaire, depuis le port. Nous sommes donc bien obligés de comprendre que cette absence d'infrastructure sur l'hinterland ne date pas d'aujourd'hui. Il s'est complètement arrêté au premier choc pétrolier. Pour ceux qui connaissent l'histoire de Miramas, il suffit d'aller voir le pont qui va vers Istres et vous verrez des piles de ponts sur lesquelles les ponts n'ont pas été positionnés parce que ça s'est arrêté d'un coup.

Nous pensons qu'il ne faut pas créer une infrastructure gigantesque. Je le dis, tous les élus sont d'accord, nous ne sommes pas favorables à une autoroute. En effet, une autoroute prend une emprise absolument gigantesque, notamment sur toute la partie sortie, etc. Nous sommes plutôt favorables à ce qu'il y ait une 2X2 (voies) capable d'avoir une empreinte environnementale moins forte à utiliser les deux voies qui existent déjà et à éviter de mordre trop de terrain.

Je pense que tout cela peut se faire ; peut-être, d'ailleurs, que cela permettra de faire quelques économies, car, dans l'évolution du projet, les montants que le maître d'œuvre nous indique, de temps en temps, ne cessent d'augmenter. J'étais à 230, il y a deux ou trois ans ; nous sommes à 300 et quelques, aujourd'hui. Ça monte ! Je pense qu'il faut essayer d'éviter cela.

La ville va donc faire trois demandes particulières que nous allons finir avec Daniel HIGLI, ici présent, l'élu des transports et de la circulation. Nous allons faire trois propositions.

- La première proposition sera de conserver les ronds-points qui sont, globalement, suffisamment larges parce qu'ils avaient été prévus pour cela. Nous essaierons d'avoir une double voie qui monte directement, non pas sur la partie Coussouls, mais sur l'autre partie, en conservant la haie d'arbres, afin de monter le plus vite possible et sortir tous les camions vers l'autoroute. Pourquoi ne voulons-nous pas d'autoroute ? Nous pensons que ce ne sera pas viable. Par ailleurs, les gens vont éviter de payer les péages et particulièrement les camions. Il faut donc, s'il y a Fos – Salon, que l'accès soit gratuit pour permettre aux bus, aux camions et aux gens qui doivent prendre leur voiture de sortir le plus rapidement des centres-villes et d'aller sur leur lieu de travail. Bien évidemment, j'oublie des choses. Nous sommes favorables au projet de transport. Il se trouve que nous avons un projet métropolitain qui s'appelle « projet stratégique de développement du transport collectif ». Il y a un plan de déplacement urbain ; je vous conseille de le lire. Il a été quasiment arrêté avec un projet, autour, de pistes cyclables, soit un projet vélo également intégré puisque beaucoup de gens s'occupent de cela. Globalement, au nord, l'idée partagée par Grans et Miramas, probablement par Salon, est une sortie rapide CléSud pour sortir directement de l'autoroute. En effet, il ne faut pas oublier que CléSud, c'est 750 000 m² de logistique. Une autre extension du report modal est faite et est dans les tuyaux, avec la DREAL. Il s'agit d'un report modal camions-trains. Aujourd'hui, si mes souvenirs sont bons, je ne suis pas cheminot, mais je crois que déjà six à sept trains par jour sortent de CléSud, ce qui est beaucoup plus que les années précédentes.
- Le deuxième sujet, pour nous, est la rentrée d'Aubanel. Nous avons deux voies ; il suffit de continuer. C'est surtout après le pont d'Istres, à côté de ce grand bâtiment rouge qui reste

un vestige industriel, sur ce terrain, que la déviation de Sulauze va arriver. Je le dis, nous l'appelons « barreau de Sulauze ». Pourquoi ? Parce qu'il s'agit d'une voie simple. Nous n'avons pas voulu faire une 2X2 (voies) comme nous l'avions fait pour la déviation qui était absolument nécessaire pour désengorger. En l'occurrence, c'est une voie simple. Cette voie simple va nous permettre de rattraper la transhumance et de faire sortir, là aussi, par exemple, les camions qui transportent les essieux ; en effet, ils sont tous en sortie à l'intérieur de Miramas, sur le petit rond-point de l'Olivier, à proximité de la mairie. Il faut le savoir. Des 44 t passent par là avec des essieux gigantesques. Dans le cadre du plan sécurité pirate, il est prévu, avec Réseau ferré, de faire une autre entrée plus sécurisée qui se trouverait sur les terrains d'Aréva. Au lieu de passer dans la ville, les camions pourraient directement sortir et retrouver la transhumance pour partir vers les fonderies ou les grands centres industriels.

- Sur les autres villes, je vais éviter d'en parler. Chaque collectivité locale a une approche particulière. Je ne sais pas si les autres l'ont dit, mais je ne suis pas pour l'autoroute. Je l'ai dit depuis le départ. Je crois qu'il y a peut-être quelqu'un dans la salle, représentant des autoroutes. J'ai assisté à un Comité de développement du port où je siége et où nous avons dit cela. Nous avons eu un écho favorable puisque le professionnel ou la personne qui représentait les autoroutes du Sud avait indiqué que mettre des péages n'avait pas de sens et leur paraissait tout à fait inadéquat sur le plan économique. Cela tombe bien, finalement. Nous sommes presque tous d'accord. Il reste, quand même, des choses à regarder sur le plan environnemental.

Je voudrais aussi vous dire, pour nous, qu'il est important que nous puissions avoir ce réseau parce que nous avons un pôle qui se nommait, précédemment, le RGM - je vais terminer pour ne pas être trop long, je l'ai promis ; ce pôle est en train de se développer. Ce centre qui s'appelle « les munitions régionales de Provence », est devenu le *hub* des projections de l'armée française dans le sud, c'est-à-dire le Mali ou ailleurs. Nous pouvons monter très vite à 1300 ou à 1500 personnes. Ils sont en train de faire de puissants investissements. Ils sont en ferroutage, mais il y a une partie camions, notamment, ceux qui acheminent les munitions vers Toulon puisque nous sommes un centre-base de défense, très important. Eux aussi sont intéressés pour sortir plus vite sur les autoroutes. Vous pensez bien que transporter de munitions par des routes départementales de Grans n'est pas terrible pour aller chercher les bateaux de Toulon.

Nous avons donc un certain nombre de choses qui peuvent nous permettre d'avoir du sens, dans ce projet.

Je ne suis pas forcément pour l'élargissement des routes. J'entendais, précédemment, quelqu'un le dire. Il est vrai que plus nous élargissons des routes, plus les flux deviennent importants. Cependant, nous n'avons pas encore, pour la métropole, la capacité de développement du transport collectif lorsque nous sommes obligés d'aller chercher les entreprises très pourvoyeuses d'emplois de Fos. Entre les entreprises de Fos, ce sont des dizaines de kilomètres pour chaque entreprise qui n'ont pas les mêmes rythmes d'emploi. C'est extrêmement difficile, pour ces salariés, même si la métropole a commencé à y travailler. Nous avons des transports collectifs pouvant travailler à la demi-heure de façon décalée, mais je le dis à tous les habitants que cela peut être un choix et aura une incidence sur le plan de financement de ces transports, notamment pour les entreprises. Cela s'appelle « le versement transport ». Nous pouvons aussi faire un mixte entre cela et la route ou du covoiturage, mais en vélo, pour aller chercher Arcelor depuis Fos, je pense qu'il n'y a qu'un champion du VTT qui

peut y aller. En effet, s'il est sur le bord de la route, avec les camions, il terminera en charpie. J'aurais tendance à vous dire, sur ce dossier, qu'un consensus est possible. Il faut tenir compte de tous les éléments que je viens de vous citer.

La ville, elle, pense que nous pouvons trouver un *modus vivendi* entre la préservation environnementale et, en même temps, le fait de dégager, aussi, notre centre-ville. Beaucoup de travail est réalisé sur la question de la pollution. Il y a la pollution industrielle ; nous venons de découvrir le fait, pendant la Covid et l'arrêt, qu'il y a toujours eu de la pollution. Certains Américains se sont mis à travailler sur le goudron des routes, notamment les routes neuves qui émettraient un certain nombre de particules. Nous avons vu, quand même, qu'il restait de la pollution sur la ville puisque les éléments que nous avons vus n'ont pas donné de baisse considérable alors qu'il n'y avait plus rien, plus une voiture. Nous avons donc forcément à travailler sur ces aspects.

Ma conclusion sera la suivante. J'ai pu voir apparaître un premier document du commissariat au plan. Cela est nouveau ; nous redécouvrons de Gaulle ; nous découvrons le commissariat au plan issu de 39-45 ; en effet, à l'issue de cette guerre, le Conseil de la résistance avait mis en place un certain nombre de choses. Le commissariat au plan était la planification de la rénovation du pays et des grandes infrastructures. Je pense que nous pouvons avoir un équilibre et éviter, je crois, des débats qui doivent être entendus. Au nom de la mairie, je vous le dis, « vous avez portes ouvertes ». Nous adorons le débat. Vous pouvez venir nous demander les moyens que vous voulez. Notre objectif est que la lumière sorte des débats. Le vôtre sera aussi, Monsieur le Président, de bien intégrer toutes celles et ceux qui font des remarques qui, quelquefois, en dehors des insultes, ont des avis très divergents ; ils doivent être entendus, quelles que soient leurs réponses. Cela relève de votre responsabilité nationale. Je dirai à la présidente de la métropole l'importance de sa présence sur ce dossier. Je pense que ce sera intéressant. Merci à vous. Je vais devoir vous quitter, car je dois assister à une autre manifestation. Je recevrai le compte-rendu de cette réunion.

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

Merci beaucoup. Effectivement, il y aura un compte-rendu. Dans les aspects de transparence, nous rendons compte, au fur et à mesure, des différentes réunions. Il faut nous laisser un peu de temps. Nous n'avons pas une très grosse équipe, pour faire cela. Il y aurait, bien sûr, un compte-rendu de chacune de nos réunions publiques.

Je demande, à présent, aux maîtres d'ouvrage, à Lionel PATTE et à Cédric MARY, de présenter le projet. Merci.

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

Mesdames et messieurs, bonjour. Avant de commencer la présentation du projet, nous allons nous présenter. 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. En résumé, c'est un acteur du développement durable en région. La DREAL porte différentes politiques. Au sein de ces politiques, de ces projets et de ces actions, nous sommes la maîtrise d'ouvrage routière et donc nous portons un projet en particulier qui est la liaison Fos – Salon qui fait donc l'objet du débat public. La vision de l'État en matière de déplacement et de mobilité, qui est aussi le thème du débat public, ne se résume pas à un projet routier en particulier. C'est un élément de réponse dans un ensemble plus large. Nous vous donnerons quelques éléments sur le sujet, plus en avant.

Cette présentation à deux voix avec Cédric MARY sera assez synthétique étant donné que l'objet de la réunion de ce jour est de poser le sujet. Bien sûr, il sera possible d'approfondir. Nous verrons quels enjeux ont été pris en compte, le contexte dans lequel nous nous inscrivons et les grands éléments du projet. C'est l'objet de la présentation que nous allons vous faire, maintenant.

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

Je vais commencer par vous présenter un certain nombre de thématiques liées au territoire et qui ont présidé à la définition et à la conception du projet ainsi que les enjeux que nous avons tirés par rapport à ses spécificités du territoire. Ensuite, je vous donnerai les éléments du projet global de mobilité durable dans lequel s'inscrit la liaison Fos – Salon. Le projet s'intègre, en effet, dans un ensemble plus large qui constitue une stratégie globale au niveau du territoire.

L'ouest de l'étang de Berre se caractérise par un territoire qui a une forte croissance démographique. Elle a un peu baissé ces derniers temps, mais nous sommes, sur un territoire avec un dynamisme démographique marqué. Lors du recensement de 2017, la population s'élevait à 137 000 habitants. Sur le périmètre du SCOT, entre 2015 et 2030, ce document de planification prévoit d'accueillir 22 000 habitants supplémentaires.

Ce dynamisme démographique est fortement corrélé avec une forte activité économique. Nous avons, sur le territoire, environ 60 000 emplois répartis sur un certain nombre de zones d'activités, de zones industrielles ou de zones artisanales qui sont construites sur l'ensemble des communes en chapelet le long de la RN 569 qui est le support du projet Fos – Salon.

Un autre secteur économique est important et même majeur, pour le territoire. Il s'agit de la ZIP et des bassins ouest du port de Marseille – Fos. Nous avons là le premier site régional qui représente environ 400 entreprises et presque 13 000 emplois et le premier port de France. Assez paradoxalement, sur un territoire très industrialisé et où il y a beaucoup d'activités, nous avons également des enjeux environnementaux majeurs. Le premier d'entre eux est porté par une autre activité économique qui est l'activité agricole, très importante au nord du territoire, un peu moins sur le sud, avec beaucoup de terres agricoles qui ont une particularité, à savoir son système d'irrigation très ancien et très important. Il participe grandement, à hauteur de presque 70 %, de la recharge de la nappe phréatique de La Crau qui alimente sur le bassin, et même au-delà, plus de 250 000 personnes. Il y a donc à la fois un enjeu économique et un enjeu environnemental.

Sur le plan purement environnemental, en bordure de toutes les zones urbaines, nous avons un certain nombre de zones naturelles protégées et qui représentent des réservoirs de biodiversité très importants et très riches et sur lesquels il y a des enjeux que nous devons prendre en compte, lorsque nous déterminerons les conditions dans lesquelles nous réaliserons le projet.

Face à ces spécificités du territoire, nous avons extrait les enjeux de mobilité et de déplacement auxquels il fallait faire face. Sur l'ensemble du territoire métropolitain - ce sont des données issues du plan de déplacement urbain dont Monsieur le Maire a parlé précédemment - nous avons environ, 650 000 déplacements avec une particularité, pour ceux qui sont supérieurs à 7 km, à savoir qu'ils sont effectués à 96 % en voiture. Cela signifie que nous avons des marges importantes en matière de développement d'autres modes de transport.

À l'intérieur du territoire, nous avons également un certain nombre de déplacements, que ce soient des déplacements individuels ou bien liés aux activités des entreprises, qui sont extrêmement importants entre les différents pôles de l'ouest étang de Berre, y compris à l'intérieur des différents pôles.

Nous avons des enjeux très importants sur un autre type de déplacement, à savoir tout ce qui relève de transport des marchandises. Nous avons un fort développement du fret routier et non routier qui est dû à l'activité et au dynamisme du port et de la ZIP. Je vais vous citer des chiffres issus de nos études d'opportunité qui datent de 2015. Nous ferons des différentiels entre 2015 et 2030 qui est l'horizon du projet. Vous trouverez l'ensemble des données, comme l'a dit Lionel PATTE, dans le DMO, dont nous avons fait une synthèse qui est disponible sur le site de la CPDP, et sur un certain nombre de fiches techniques ainsi que sur des fiches de synthèse qui retracent les études d'opportunité que nous avons réalisées.

Pour revenir au sujet, nous avons une demande très importante de transport sur le territoire. Actuellement, nous estimons à peu près 7000 poids lourds quotidiens autour de la ZIP et du port de Marseille – Fos avec de fortes perspectives de croissance qui sont liées, au développement des activités portuaires. Nous avons donc un volume qui est estimé, à un peu moins d'un million d'équivalents vingt pieds en 2012 avec une perspective d'évolution sur un scénario moyen à un peu plus de 2,2 millions d'équivalents vingt pieds en 2030. Actuellement, en 2019, nous nous situons à 1,5 million. Nous sommes donc sur une courbe qui suit les perspectives qui avaient été faites par le port. 85 % de ces conteneurs sont évacués par camion, - Monsieur le Maire l'a souligné, précédemment - avec les impacts que cela induit en termes de trafic routier. Cela signifie qu'il va falloir effectivement accompagner cette croissance et favoriser le report modal de ces transports vers d'autres modes que la route, notamment le fer et le fleuve.

Sur le graphique de droite, vous avez les parts modales – route, fleuve et fer – en 2012 et celles que nous pouvons imaginer en 2030, en fonction des perspectives de croissance du port. Cela signifie qu'il faudrait être capable, à l'avenir, de multiplier par deux les volumes que nous transporterons par la route, que nous multiplierons par trois les volumes que nous transportons par le fleuve et que nous multiplierons par six – comparatifs 2012 et 2030 – les volumes que nous transportons par le fer, tout ça pour atteindre des objectifs de report modal du GPMM et, notamment, l'évolution des autres modes de traitement que la route.

Cela signifie que nous devons être capables de mettre en place des projets pour augmenter les capacités du fer, du fleuve, mais également que nous devons être capables de mettre en place des capacités d'évacuation des flux routiers.

Au-delà des simples domaines de transport, les enjeux que nous observons sur le territoire en matière de trafic routier, vous les connaissez puisque c'est votre quotidien, ce sont des congestions sur le réseau routier national, la RN 568, la RN 569, mais pas seulement puisque ces congestions se répercutent également sur le réseau local avec une insécurité routière qui est assez prégnante. Sur la RN 569, nous observons un taux d'accidents, notamment d'accidents mortels, deux fois supérieur à la moyenne nationale des routes de même catégorie. Nous avons un élément très important également, à savoir une pollution de l'air importante sur le périmètre. Nous estimons que 4000 habitants, sur la zone de l'étang de Berre, sont exposés à des dépassements de limites de polluants, notamment le dioxyde d'azote et les particules fines. Nous savons, par ailleurs - c'est un constat qu'il faut prendre en compte - que le trafic routier est responsable de presque 60 % de ces émissions de particules,

corollaires, à la présence de trafic routier, les pollutions sonores qui sont forcément relativement importantes. Nous avons recensé, au bord de la RN 568 et de la RN 569, seize points noirs de bruit avérés sur lesquels nous avons une action de développement de mesures de résorption de bruit.

Forts de ces constats et des enjeux que nous en tirons, l'État, mais pas seulement, les collectivités, Monsieur VIGOUROUX l'a précisé, que ce soit la région, la métropole ou le département ont mis en place un certain nombre de projets qui visent à avoir une stratégie de mobilité durable. Je reviens sur un terme qui a largement été utilisé, à savoir la complémentarité des modes. Au travers du PDU, la métropole met en place des politiques en faveur des modes alternatifs au mode routier, notamment le développement de transports en commun, des actions qui favoriseront les mobilités actives, mais également des actions en faveur du fret ferroviaire et fluvial, tout cela, pour offrir aux habitants et aux citoyens des solutions de déplacement qui soient alternatives à la route.

Parallèlement à cela, il y a un besoin de réaliser des projets d'infrastructures routières que ce soit pour assurer des complémentarités de mode, mais également pour sécuriser la circulation et optimiser la desserte ou servir de support au réseau de transports en commun.

Nous avons parlé, précédemment, de la complémentarité des modes pour le transport de marchandises. C'est important compte tenu du fonctionnement de la couronne logistique du port. Nous avons essayé rapidement, sur un schéma assez simple, de caractériser la façon dont elle fonctionne. Vous avez le terminal-conteneur de Fos et vous avez un certain nombre de plates-formes situées dans sa couronne logistique, Saint-Martin-de-Crau, CléSud, des Distriport à La Feuillane ou alors d'autres plates-formes situées sur le département. Certaines liaisons se font via la route ; d'autres se font via le fer. En tout état de cause, 40 % des flux de conteneurs partent par la route depuis le terminal-conteneur de Fos et vont vers de longues distances, c'est-à-dire des destinations sur lesquelles, nous sommes susceptibles d'avoir de la rentabilité pour le fret ferroviaire. Tout l'enjeu, ici, est de capter ces 40 % pour augmenter la part modale du fer.

Pour ce faire, un certain nombre de projets de mobilité du territoire sont en cours que ce soit des projets routiers, des projets de transport en commun, des projets de développement de plates-formes multimodales. Nous avons essayé d'en représenter quelques-unes, ici, sur le tracé de la RN 569, sur les cinq communes du territoire. Le développement du chantier de transport combiné à CléSud, le projet terminal ouest provence, qui fera l'objet d'une mise à enquête publique prochainement. Nous avons un projet de modernisation de la gare de triage de Miramas même si un certain nombre d'options ne sont pas encore établies, en tout cas, des réflexions sont en cours. Nous avons un déploiement des services ferroviaires et une modernisation des infrastructures ferroviaires à Graveleau. Nous avons la création, Monsieur le Maire en a parlé précédemment, du barreau de Sulauze qui a vocation à desservir les zones d'activités, mais aussi à favoriser l'accès au pôle d'échange modal de la gare de Miramas. Nous avons la liaison Fos – Salon qui est notre sujet, aujourd'hui. Nous avons aussi un certain nombre de projets connexes, notamment les dénivellations de l'échangeur des Bellons, une réflexion sur la RD 268 entre La Fossette et le port. Issus du PDU, nous avons des projets de création de lignes de transport en commun, à l'intérieur des pôles urbains du territoire, mais également pour des liaisons un peu plus longue distance entre Martigues et Miramas et entre Miramas et Fos. Nous avons également des projets d'aménagement d'itinéraires cyclables que ce soient des projets à l'intérieur des zones urbaines ou des projets de plus longue distance ; une réflexion est notamment menée par le département. Évidemment, sur l'ensemble des

projets routiers, nous accompagnons la possibilité d'assurer une cohérence de ces itinéraires cyclables.

Nous en arrivons au sujet de liaison Fos – Salon.

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

Nous venons de poser un tableau des enjeux sur le territoire, les principaux enjeux et les problématiques qui se posent. Les études associées, mais aussi beaucoup la concertation menée au cours des dernières années, conduisent à formuler, concernant le projet de liaison Fos – Salon, différents objectifs. Ils sont les suivants. Il s'agit d'abord d'améliorer la liaison entre les différents pôles urbains et les pôles économiques que nous avons présentés. Aujourd'hui, cette liaison existe, mais elle est peu performante. Au-delà de la liaison elle-même, cela a été évoqué, il y a la question des points d'échange, la performance et la pertinence des points d'échange le long de cet axe afin d'assurer une bonne desserte.

Un enjeu est associé au précédent, à savoir le développement de l'inter modalité en proposant des points de connexion avec, notamment, les transports en commun pour ce qui concerne le transport de voyageurs, notamment les transports en commun portés par la métropole. Il s'agit aussi, bien sûr, de contribuer à accroître la compétitivité du port et d'accompagner le développement de la zone industrialo portuaire avec une desserte plus performante, notamment en améliorant la connexion entre le port et sa couronne logistique. Je cite un exemple. De nombreux poids lourds, aujourd'hui, circulent entre le port et CléSud, dans une perspective, pour une partie, de massification du transport de marchandises. Cette liaison est, vous le savez, peu performante.

Il s'agit aussi, bien sûr, d'améliorer la sécurité de la circulation, notamment pour l'État qui a une responsabilité particulière comme gestionnaire et sur le plan de la sécurité qui, aujourd'hui, n'est pas du tout satisfaisante sur l'axe de la RN 569. Il s'agit aussi, sur toutes les communes, plus particulièrement à Fos qui subit des nuisances croisées des transports et de l'industrie, de réduire les nuisances aux populations. Il y a l'impact sur la qualité de l'air, sur le bruit, sur le cadre de vie et sur l'environnement. Ce sont les principaux objectifs auxquels la liaison a vocation à apporter une réponse.

Pour y répondre, nous avons imaginé plusieurs solutions contrastées. Avant de présenter les options, j'aimerais dire qu'il y a deux logiques, deux fonctions différentes qui sont, bien sûr, en lien l'une avec l'autre. Il y a une première logique de liaison entre Fos et toute l'activité économique de Fos à Salon, soit la liaison Fos – Salon proprement dite. Il y a une autre logique qui est celle du contournement de Fos. Les options peuvent répondre plus ou moins bien aux deux fonctions.

Trois grandes familles d'aménagement ont été étudiées, dont une famille « tout autoroutière » qui consiste à réaliser la liaison entre Fos et Salon et le contournement de Fos sous forme d'un aménagement à caractéristique autoroutière urbaine avec de nombreux points d'échange, une autoroute avec une vitesse de 110 km/h pouvant être abaissée à 90 km/h, notamment en droit des zones les plus urbanisées, afin de maîtriser les nuisances. C'est une première option.

Une seconde option garde le principe d'un aménagement similaire à caractéristique autoroutière entre Fos ou le sud d'Istres et Salon. Elle prévoit, en revanche, d'aménager le contournement de Fos en s'appuyant sur les infrastructures existantes. C'est une seconde famille.

La troisième famille est plus réduite et plus modeste. Nous parlons de voies express qui prévoient d'élargir la route actuelle à deux fois deux voies, d'aménager ou de conserver deux fois une voie, mais mieux aménagées, selon le niveau de capacité nécessaire, soit le rapport entre offre et demande de trafic, de déniveler le point d'échange lorsque cela est nécessaire. Nous pourrions regarder les giratoires en capacité suffisante. Il s'agit donc d'un aménagement plus à géométrie variable devant assurer un minimum d'homogénéité pour la sécurité à travers, notamment, la séparation physique des sens de circulation sur toute la liaison et le contournement de Fos aussi.

Ce sont trois grandes familles de solutions assez contrastées qui ont la volonté de proposer au débat des questions les plus larges possible. Ces options peuvent être croisées avec des options différentes de tracés. Il y a une différence entre le parti d'aménagement, le niveau d'ambition sur l'axe et la question de savoir où passe l'axe.

Je vais commencer par la section centrale puisque Miramas se trouve sur la section centrale. Sur la section centrale, il n'y a pas d'alternative de tracé. L'idée qui paraît assez logique est d'aménager la route existante, d'élargir si besoin, d'intégrer dans la liaison Fos – Salon, bien sûr, la déviation de Miramas qui est une opération récente. La section centrale inclut Miramas et Istres. Elle s'appuie sur l'aménagement du tracé existant qui a vocation à être élargi, dénivélé éventuellement. Il n'y a pas d'alternative de tracé. Cela paraît être le tracé le plus logique, les emprises étant, parfois, d'ailleurs disponibles.

Au nord, il y a trois tracés alternatifs :

- Un tracé direct qui reprend et suit la RN actuelle et qui se raccorde directement à l'autoroute. Sur le schéma, c'est noté en tant que « tracé A ».
- Le tracé B se raccorde au même point, mais il cherche à éviter intégralement le périmètre d'une réserve régionale.
- Le tracé C prend une logique différente pour se raccorder à l'autoroute, plus vers l'est et suit plus ou moins le tracé de la route départementale 69.

Nous avons donc trois options de tracé différentes. Chaque tracé n'a pas forcément les mêmes impacts et les mêmes intérêts.

Au sud, trois tracés sont également proposés pour raccorder la liaison Fos – Salon au sud d'Istres le plus efficacement possible à la porte d'entrée de la zone industrialo portuaire et au port, se rapprocher de la Feuillane et surtout de La Fossette. Pour cela, il y a trois options, dont deux options très proches. La logique est la même. Ce sont les tracés un et deux seulement séparés par un faisceau ferroviaire au droit de Fos ; ils sont assez proches de la réserve nationale de Crau. Le tracé trois est un tracé neuf qui s'éloigne très peu, mais un petit peu des habitations de Fos. Il a l'avantage de s'éloigner des réserves naturelles et l'inconvénient de rester relativement proche des zones urbanisées.

Il y a, ensuite, pour le contournement de Fos - au-delà du fait qu'elles peuvent être à caractéristique autoroutière ou non - trois options, dont un aménagement sur place de la RN actuelle, un aménagement sur place des voies portuaires ou la création du barreau des étangs qui serait un tracé neuf. Le nom du barreau des étangs est lié au fait que nous sommes très proches de trois étangs : l'Estomac, l'Engrenier et Lavalduc. Cette option contourne Fos par l'est et se raccorderait au nouveau contournement de Martigues Port-de-Bouc. Les trois logiques sont très différentes pour réaliser cette fonction.

Le projet peut être la combinaison de différents tracés et de différentes options.

De façon assez synthétique les principaux effets du projet, notamment vis-à-vis des objectifs, et les enjeux qui ont été présentés seront présentés plus en détail dans le dossier des maîtres d'ouvrage.

En termes de déplacements, toutes les options ont vocation à supprimer fortement la congestion, à fluidifier la circulation et surtout à permettre, notamment pour les trajets quotidiens voyageurs ou pour le transport de marchandises, un gain de temps important, notamment aux heures de pointe, d'un quart d'heure. Cela supprime le temps perdu observé aujourd'hui. L'aménagement a aussi vocation à améliorer considérablement la sécurité routière notamment en séparant les sens des circulations et en assurant une grande homogénéité des caractéristiques sur les différentes infrastructures nationales concernées.

Un effet que nous pouvons assez bien prévoir, en termes de cadre de vie, c'est peut-être un peu contre-intuitif, nous imaginons une réduction très sensible de l'exposition des riverains aux nuisances, à la fois pollution de l'air et sonore, pour les raisons suivantes, à savoir deux effets principaux :

- Le premier effet est, dans certains secteurs, notamment à Fos, l'écartement d'axes routiers des zones urbanisées, donc l'éloignement de l'exposition.
- Le second effet est lié à la baisse de congestion et donc à l'évitement de surconsommation au droit des zones urbanisées ; lorsqu'il y a un bouchon pendant une demi-heure, cela crée un effet de pollution supplémentaire. Ce sont les deux effets qui vont contribuer à améliorer le cadre de vie en plus des écrans phoniques qui accompagneront les infrastructures et réduiront les nuisances sonores observées aujourd'hui.

En termes d'environnement, tout projet d'infrastructure transport et d'infrastructure routière, en particulier, notamment lorsqu'il s'inscrit en tracé neuf, a des impacts sur l'environnement, sur les espaces naturels et agricoles, notamment par la consommation d'espaces, par les nouvelles coupures qu'il va provoquer. Potentiellement, le projet a donc des effets plus ou moins importants selon les options, plus ou moins importants, selon les tracés. Monsieur le Maire l'a suggéré. Effectivement, il y a un impact négatif potentiel du projet. Dans tous les cas, nous l'avons déjà engagé, mais, bien sûr, le projet s'inscrit dans le cadre de la démarche « éviter, réduire et compenser » qui s'impose et que l'État a vocation à mettre en œuvre pour ce projet.

Sur la nappe phréatique de Crau, l'enjeu est considérable sur le territoire. Deux effets contrastés sont possibles :

- Un effet quantitatif ; la consommation d'espaces agricoles peut conduire à limiter la capacité de recharge de la nappe. C'est un enjeu évidemment essentiel.
- L'autre enjeu concerne la qualité de la nappe qui est exposée à des pollutions chroniques et accidentelles. Aujourd'hui, la nappe est exposée à des pollutions chroniques et accidentelles, pas uniquement par les gazoducs et les oléoducs, mais aussi par le transport routier, l'infrastructure routière réalisée étant aux normes des années 70, 80. Toute nouvelle infrastructure aurait vocation à protéger davantage la ressource en eau que cela ne l'est aujourd'hui. Elle peut aussi, corriger le tir sur les discontinuités écologiques, notamment au droit de la réserve régionale que la route nationale traverse, du côté de Grans, en mettant en place des restaurations de continuité écologique.

Bien sûr, l'effet du projet, puisque c'est l'un des enjeux, est de renforcer l'attractivité de la zone industrialo portuaire et, d'une façon générale, des activités économiques qui se trouvent dispersées le long de la RN569 qui est la colonne vertébrale des déplacements sur le territoire.

Elle a aussi vocation, comme cela a été montré sur le schéma, à accompagner le report modal du transport de marchandises, par exemple au niveau de CléSud qui développe le transport combiné, rail-route.

Pour finir, une petite remarque sur le coût et le financement du projet. C'est un enjeu important. C'est un enjeu de soutenabilité financière de l'opération. Le coût de l'opération varie fortement selon les options envisagées. Pour faire simple, les options voies express ont un coût évalué autour de 270 millions d'euros. C'est un coût appréciable dans l'enveloppe prévue par le Conseil d'Orientation des infrastructures qui a servi de base à établir la Loi d'Orientation sur les mobilités et le cadrage financier à moyen et long terme illustrant la capacité ou non de l'État à porter certains projets et une politique des transports.

Allant du simple au double, je passe tout de suite à l'autre extrémité, les options autoroutières intégrales - autoroute entre Fos et Salon, autoroute pour contourner Fos - sont à plus de 500 millions d'euros.

L'autoroute intermédiaire, c'est-à-dire une caractéristique autoroutière d'Istres jusqu'à Salon, aménagement de voies autour de Fos, se situe environ à 400 millions d'euros.

Ce sont donc des coûts assez contrastés entre les options. Le niveau d'investissement, dans tous les cas, est relativement élevé. Nous parlons d'une infrastructure structurante. Ce niveau d'investissement amène forcément à se poser la question du financement. Certaines options, notamment les options autoroutières, peuvent être imaginées en concession totale ou en concession partielle. C'est une question importante. Le fait d'imaginer que ce soit une autoroute n'implique pas forcément qu'elle soit concédée. C'est, cependant, une question qui nécessite d'être évaluée afin de poser au débat les modalités de financement d'un projet. Évidemment, une option de voie express n'est pas concevable en tant que telle puisqu'elle n'a pas les caractéristiques pour être concédée.

Le dernier point concerne le calendrier. Je vais retenir trois dates. Nous tenons, aujourd'hui, en 2020, un débat public. La conclusion du débat public et les suites données par l'État seront transmises au début 2021, sur la base de recommandations issues du débat. Une échéance importante est la poursuite des études, la déclaration d'utilité publique qui est programmée autour de 2024, après une enquête publique et une concertation continue. Les travaux démarreront tel que prévu, à compter de 2027. Dans nos études, nous avons prévu la mise en service de l'infrastructure à compter de 2030.

Il s'agissait forcément d'une présentation synthétique, mais qui visait à aborder les différents sujets à enjeux. Je pense que nous aurons la possibilité, ce soir et au cours du débat, d'approfondir différents points. Merci pour votre attention

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

Bonsoir. Nous allons passer à une deuxième partie de la réunion, une deuxième phase de cette réunion. Nous allons vous écouter pour avoir vos réactions par rapport à la présentation faite par le maître d'ouvrage. Nous allons écouter vos questions et vos demandes de précisions. Vous pouvez exprimer votre point de vue sur ce projet.

Dans le phasage, nous partons sur un échange en créant deux sous-groupes. Nous allons nous répartir ; nous allons faire pivoter les chaises sur le petit ruban bleu au sol. Nous serons une quinzaine par groupe. Dans chacun des groupes, un représentant de la maîtrise d'ouvrage sera également là pour préciser des points techniques, répondre à des questions si vous en avez, sachant que nous allons nous donner un temps suffisant pour échanger, environ 30 minutes, de manière à ne pas dépasser 20h30.

Chaque groupe sera introduit et mené par un membre de la commission. Ce membre fera également une restitution à l'issue de ce groupe. Nous reviendrons en séance plénière dans une demi-heure. Nous ferons une restitution de ces groupes pour que chacun puisse avoir connaissance de ce qui s'est dit dans le groupe dans lequel il n'a pas, évidemment, participé et dans lequel il n'a pas pu entendre les débats.

Avez-vous des questions sur l'organisation ? Pouvez-vous vous présenter, s'il vous plaît ?

M. Romuald MEUNIER, MCTB

J'ai déjà participé à deux réunions virtuelles par ordinateur, avec vous. Il y a eu deux autres réunions, l'une à Salon et l'autre à Grans. Je ne vois pas les comptes-rendus de ces réunions.

Par ailleurs, pour les ateliers séparés, je ne vois pas, non plus, de comptes-rendus sur ce qui s'est passé dans les autres ateliers. Il manque donc une information qui nous intéresse, à savoir les questions et les réponses qui ont été données lorsque nous n'étions pas dans un atelier. Forcément, c'est une découverte des opinions des autres qui nous intéresse. Comment faites-vous pour restituer cette information qui nous manque ?

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

Monsieur MEUNIER, merci. Effectivement, nous ne l'avons pas précisé. Il s'agit de la troisième réunion de la semaine. Comprenez que les comptes-rendus prennent un peu de temps. Il est bien prévu que chaque réunion publique donne lieu à un compte-rendu qui n'est pas un compte-rendu absolument exhaustif de tous les échanges. L'idée, vous l'avez bien vu à travers les restitutions des deux groupes de travail qui ont fonctionné à Salon-de-Provence, à Grans et ce soir, est de les synthétiser à travers la restitution. Nous ferons, cependant, un compte-rendu suffisamment détaillé pour que nous ne perdions pas l'ensemble des propos tenus. Nous allons le faire. Nous passons par un sous-traitant qui, à partir des enregistrements, fait la restitution. Une dizaine de jours est nécessaire entre une réunion et la publication du compte-rendu sur le site de cette réunion parce que nous devons le relire, etc. Cela prend un peu de temps. Nous verrons si nous pouvons réduire cette durée, mais le débat dure, quand même, quatre mois. L'idée est de rendre ces restitutions disponibles pour la plénière du 28 septembre. La commission présentera une synthèse ce qui permettra d'élargir la discussion. Voilà la façon dont nous avons prévu de travailler. Il n'y a pas la possibilité d'une restitution immédiate. Cela demande du travail et un peu de temps. Ce sera fait.

Je viendrai vous voir pour discuter de votre proposition de cahier d'acteur. Nous en reparlerons.

M. Bruno GIRAUD, ADAVA/RAMDAM

Bonjour ; je fais partie de l'association « Cyclistes, les vélos des étangs » pour la promotion du vélo. Je suis également membre actif de Ramdam, le rassemblement des associations pour la mobilité dans notre métropole.

Ma réaction à la présentation du maître d'ouvrage est que votre présentation est très partielle et très incomplète. Vous nous présentez trois variantes de projets routiers, mais je n'ai pas vu un représentant ferroviaire de la SNCF ou d'une entreprise privée pour nous présenter son projet pour limiter les impacts sur ce projet, donc un projet ferroviaire. Je n'ai pas vu également de représentant de projets du monde fluvial. Pour moi, cela n'a pas d'intérêt, car votre projet n'est qu'un projet routier. Lorsque vous parlez des objectifs de complémentarité, il n'y en a pas. Par ailleurs, lorsque nous faisons un projet routier, nous sommes obligés, par la loi, de faire un projet cyclable. Je n'ai pas vu de représentants de la métropole pour nous présenter, en parallèle, le projet cycliste. Il manque donc trois éléments principaux dans votre présentation.

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

Vous anticipez déjà le passage en sous-groupes.

Je peux répondre sur l'organisation du débat. Je peux comprendre l'impatience, mais nous ne pouvons pas tout faire dans une réunion. Le débat dure quatre mois. Nous vous avons présenté un déroulement. Il y aura des réunions thématiques dans lesquelles les projets ferroviaires seront présentés. Il y aura une réunion sur les questions de développement territorial urbain. Il y aura des questions sur les projets du plan de déplacement urbain. Les projets de la métropole seront présentés. Il y aura, chaque fois, non seulement des institutionnels, mais il y aura également des associations. Par ailleurs, sur la question spécifique du vélo, nous organisons, avec une association, l'ADAVA, une balade à vélo, samedi 26 septembre. Demain, samedi, si vous n'avez encore rien prévu, nous organisons une balade avec le syndicat mixte de La Crau sur la question des ressources en eau. Nous allons visiter, à Istres, et dans La Crau, l'irrigation et les captages. Il faut laisser le temps aux débats de se dérouler. Nous ne pouvons pas tout mettre dans une réunion.

M. Bruno GIRAUD, ADAVA/RAMDAM

Il n'y a pas de complémentarité pour moi. Cela fait 10 ans qu'on me balade pour la piste cyclable. Les paroles s'envolent. J'aimerais voir des actes. Pour moi, il n'y a pas d'acte au niveau de la complémentarité des modales parce qu'il n'y a pas de présentation, en parallèle, du transport ferroviaire, du transport fluvial et du vélo. Pour moi, c'est un projet qui est très partiel et partial, également, puisque c'est pour la route et uniquement la route alors que le but est d'alléger la route pour limiter les pollutions et les nuisances et pour permettre au trafic de se déplacer. Dans un contexte où la transition écologique est urgente, ces trois éléments de complémentarité manquent dans la présentation générale ; il convient de ne pas les séparer dans un coin et de dire que nous ferons, un jour, le ferroviaire et l'autre jour le fluvial. Cela devrait faire partie intégrante du projet. D'ailleurs, le titre est mal nommé puisque c'est une liaison routière. Pour moi, ce n'est pas la liaison routière qui compte, mais c'est la liaison Fos – Salon et le fluvial puisque le fluvial passera par Arles. C'est ce qui est important et non le fait de dire que nous ne faisons que de la route. En l'occurrence, vous nous endormez sur la route, mais cela ne m'intéresse pas d'avoir une autoroute de plus. Cela fera un trafic de plus.

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

J'entends tout à fait votre point de vue. La DREAL pourra répondre pour ce qui la concerne. Pour ce qui est de l'organisation du débat, l'ensemble de ces présentations aura lieu sur le

temps du débat. Cela fera donc partie du débat. Votre association Ramdam a fait un cahier d'acteur publié sur le site de la commission. Il y en aura d'autres. Nous faisons cette balade à vélo avec vous. Il faut prendre en compte le fait que le débat demande un petit peu de temps pour se déployer complètement. Nous ne pouvons pas tout faire dans une réunion. La raison pour laquelle l'État est maître d'ouvrage d'une liaison routière et donc expose une liaison routière et pas une autre question, je laisse l'État y répondre. Je propose que nous fassions cette réponse directe puis que nous passions au travail de groupe. Vous pouvez évidemment exprimer cela et nous le reprendrons, tout à l'heure.

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

Je vais répondre sur la forme. L'État porte différentes politiques et différents projets. Le porteur du projet de cette liaison, qui s'articule dans un ensemble plus large, a saisi la Commission particulière du débat public pour son projet. C'est réglementaire. La Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur le projet. La Commission particulière a souhaité étendre la problématique aux tenants et aboutissants du projet et à des questionnements conjoints que vous évoquez sur la mobilité, sur le territoire. Effectivement, nous avons un débat sur un projet, à savoir le cadrage réglementaire, et une réflexion sur le territoire. Je renverrai, non pas pour botter en touche, vers les collectivités. Des cadres visent à mettre en perspective les différentes possibilités de projet sur un territoire pour répondre à des enjeux de mobilité. Les projets sont définis à un niveau à peu près équivalent au sein d'une perspective de déplacement. Typiquement, je pense à deux documents, dont le SRAD-DET, Schéma Régional d'Aménagement et Développement Durable, au niveau régional. Ce document porte l'ensemble des politiques d'aménagement, dont les transports, mais pas uniquement. Cela lie aussi l'aménagement du territoire avec la mobilité ; les deux sont indissociables, l'un répondant à l'autre. Nous ne pouvons pas parler de transport sans parler d'aménagement et inversement.

Il y a également le plan de déplacement urbain qui n'est pas sous la compétence de l'État. Le législateur l'a voulu ainsi. Ce plan de déplacement urbain est porté par la métropole sur une aire relativement large et pertinente, sans doute incluant l'ouest de l'étang de Berre.

Effectivement, pour améliorer la compréhension, il convient d'expliquer la façon dont s'articulent ces différentes échelles. Durant l'élaboration d'un projet, les stratégies s'élaborent ou se révisent sur le territoire. Il convient de regarder en quoi un projet donné qui a une certaine ancienneté a vocation à continuer à travailler et à être pertinent vis-à-vis des stratégies des politiques et des enjeux qui évoluent.

Je ne sais pas si nous l'avons dit ; c'est dans le dossier des maîtres d'ouvrage. Le SRAD-DET 5 mentionne le projet Fos – Salon parmi d'autres projets qui ont vocation à répondre à des enjeux. Le plan de déplacement urbain mentionne également le projet Fos – Salon n'étant pas comme la seule réponse à la problématique métropolitaine, évidemment, mais une réponse parmi d'autres dans son objectif de projet.

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

Merci, Monsieur PATTE. L'heure avance. La discussion est déjà commencée. Nous allons réadapter le dispositif. Nous allons rester, finalement, en plénière. Nous allons la structurer sur trois questions. Des prises de parole ont déjà été demandées. Avant de vous donner la parole, je termine sur le format du dispositif de manière à ce que tout le monde puisse comprendre comment vont se dérouler les débats.

L'ensemble des études est sur le site Internet de la CPDP. C'est important. Sachez que l'ensemble des discussions et vos propos sont également enregistrés, ce qui nous permettra de faire le compte-rendu le plus exhaustif et le plus fidèle possible.

Nous avons trois sous-thèmes.

- Les réactions à la présentation ; nous avons déjà commencé.
- Les enjeux pour vous, aujourd'hui, vis-à-vis du projet, et les enjeux, demain.
- Les besoins d'information ou de clarification si besoin.

Nous avons une prise de parole.

M. Marcel ALMERO, PCF Cheminots Miramas

Je suis entièrement d'accord avec ce que vient de dire monsieur. Vous dites, dans la présentation sur le projet, que vous voulez faire du report modal. Vous voulez multiplier le fluvial par trois. Vous voulez multiplier le ferroviaire par six et demi. Nous sommes d'accord sur le constat catastrophique, mais nous n'avons aucun élément là-dessus. Je veux bien vous faire confiance, mais la confiance n'exclut pas le contrôle. Si vous nous présentez un projet de liaison routière et si vous nous dites que vous voulez faire du report modal - comme le monsieur, je pense que c'est un projet de liaison routière - je suis pour le projet, mais sur le reste, que faites-vous ? De quelle manière ? Je veux bien le croire, mais quel est le projet ? Est-ce un projet ferroviaire ? Nous disons l'inverse ; c'est l'agonie ! La DREAL a fait une étude ; vous avez fait une étude disant que la fermeture du triage de Miramas avait un coût supplémentaire pouvant aller jusqu'à 225 000 camions sur les routes. Mettez-les ! Je fais confiance, mais nous allons voir. Sinon, n'y allons pas et dites que vous faites une autoroute et un projet de liaison routière.

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

Je ne vais pas répondre sur le fond pour plusieurs raisons. Ce soir, je ne suis pas mandaté pour parler d'autres projets que l'État accompagnerait ou qu'il porterait, à défaut de compétences, au sens légitimité et de plus, dans une période de réserve électorale pour laquelle on nous a demandé de rester jusqu'au 26 septembre dans le cadre des éléments que nous présentons et que nous portons par le maître d'ouvrage ; à fortiori l'unité de maîtrise d'ouvrage routière n'a pas vocation à porter la parole de l'État sur de grandes questions du ferroviaire ;

Pour l'autre question, je pense que vous avez répondu ; à un moment donné, dans le débat public, il y aura la présentation par les personnes compétentes. Si je vous donne une réponse, elle n'aura pas beaucoup de valeur, concernant les perspectives. Nous vous avons expliqué que les hypothèses et les perspectives dans lesquelles nous nous sommes situés sont celles où le projet doit être conçu, évalué et avec des perspectives de développement modal, notamment du ferroviaire.

M. GIRAUD, ADAVA/RAMDAM

Les seuls éléments qui nous permettent de choisir l'option routière sont les éléments des complémentarités. Ce qui compte, c'est d'avoir d'abord les éléments sur le fluvial, le ferroviaire et le cyclable. À partir de là, les citoyens pourront, peut-être, se prononcer.

Pour nous, les citoyens, nous ne pouvons pas donner d'avis sur les trois options routières tant que nous n'avons pas d'abord et avant tout les options des autres reports modaux. Ce qui compte pour nous, citoyens, aujourd'hui, c'est le report modal sur le fluvial, sur le ferroviaire

et sur le cyclable. À partir de là, suivant les investissements que nous aurons dans ces trois domaines, nous pourrions dire quelle option est bonne pour la route.

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

C'est la raison pour laquelle nous avons ces trois temps, dans le débat. Nous recueillons, pour commencer, les questions qu'il faut traiter. Nous essayons de les traiter dans un deuxième temps puis nous revenons sur le projet routier une fois que nous sommes informés. Nous finirons par cela pour que vous puissiez dire quelles recommandations donner au maître d'ouvrage pour qu'il fasse son projet, juger son opportunité, la nécessité de le faire et la façon de le faire.

M. Romuald MEUNIER, MCTB

Ma réaction sur la présentation du maître d'ouvrage est qu'elle est bonne. Elle est synthétique. Au risque de choquer, nous examinons une liaison routière. Cela n'empêche pas de s'interroger sur la mobilité, l'amélioration de la mobilité, l'amélioration des trafics ferroviaires et fluviaux. Il faut s'interroger là-dessus, mais ce que nous examinons là, c'est bien un projet de liaison routière et pas autre chose. Je déplore que les reports ferroviaires et fluviaux soient si discrets que ceux que nous connaissons, mais ce n'est pas l'objectif du projet que nous examinons. Le projet que nous examinons est un projet de liaison routière pour désengorger le trafic que nous connaissons, aujourd'hui et donc l'urgence de réduire les pollutions que nous rencontrons au quotidien. Je parle de la pollution du transport pour se rendre au travail, de la pollution atmosphérique, de la pollution par le bruit, de la pollution par le trafic et de la pollution par les embouteillages. C'est ce que nous examinons. Nous examinons comment trouver une solution assez problématique. Les autres, même si elles existent, ne font pas partie de l'examen de ce projet, même si la réflexion est intéressante.

Mme Françoise LACARON, riveraine

Bonsoir ; je suis un peu embêtée, car je ne connais pas vraiment les infrastructures. J'habite sur la D 10, direction Saint-Chamas. Je vais à Arles et à Montpellier, mais je vais moins de ce côté. Il est vrai que j'aurais aimé, peut-être, avoir un petit reportage réalisé avec un drone ou quelque chose comme cela pour me permettre de visualiser le projet.

Par ailleurs, notre avis va-t-il vraiment être pris en compte par l'État, après ?

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

Le rôle du débat public et de la commission que je préside est de rendre compte ; le débat se déroule jusqu'à fin décembre. Nous aurons, ensuite, deux mois pour rédiger le compte-rendu. Nous ferons un compte-rendu exhaustif sur l'ensemble de ce qui est dit. Il sera un peu organisé pour que ce soit lisible et pour que les messages forts ressortent bien. Le slogan de la Commission nationale est, justement, de vous donner la parole et de la faire entendre. Nous nous engageons à faire entendre votre parole. Ensuite, c'est le maître d'ouvrage qui prend une décision. Ce ne sera pas une décision ministérielle puisque c'est le ministre des Transports qui prend la décision. Nous verrons s'il l'entend, mais il doit motiver sa décision et dire, dans sa décision, ce qu'il a retenu et la façon dont il répond à ce qui s'est dit dans le débat public. Aujourd'hui, de plus en plus les maîtres d'ouvrage motivent leurs décisions. Nous pouvons penser que le ministre de la transition écologique aura à cœur de motiver sa décision au printemps prochain. Je ne peux pas vous garantir que ce sera pris en compte, mais je peux vous garantir que la commission, elle, le fera entendre et le rapportera dans son compte-rendu.

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

Je vais compléter la réponse de la CPDP. Nous prenons, bien sûr, en compte les avis. Les avis ne sont pas tous convergents et nous ne pouvons donc pas répondre à toutes les attentes conjointes. Pour nous, la concertation avec le public ne s'arrête pas à la fin du débat public. Elle a vocation à continuer parce que cela fait partie de nos engagements d'État de se concerter avec le public tout au long de la vie du projet. Parfois, nous nous arrêtons quelque mois, mais nous assurons la continuité de cette concertation parce que le projet s'affine au fur et à mesure. Ce n'est pas à la fin du débat public que nous aurons défini toutes les dimensions du projet. Elles sont multiples et elles ne sont pas toutes définies aujourd'hui. Nous avons besoin, pour faire un projet pertinent, approuvé par tous les acteurs du territoire, d'avoir vos avis. Il y a de nombreuses dimensions. Même pour la dimension technique, nous n'avons pas forcément la vision pertinente de ce qui a le plus d'intérêt et de sens pour les acteurs ou pour répondre à tel besoin. Nous avons vu que c'est un projet qui s'inscrit dans un territoire qui doit être concerté. Nous ne sommes pas sur une liaison qui traverse le territoire en l'ignorant et en évitant toutes les connexions. Par définition, tout ce qui sera dit en faveur du projet, contestant le projet ou challengeant le projet a un intérêt, pour nous. Le projet et la concertation vont continuer. Ce sera lié à nos pratiques de maître d'ouvrage dans le cadre de la charte de participation du public, portée par l'État. Oui, nous prenons en compte vos avis. Plus ils sont argumentés et plus ils auront de valeur. Lorsque nous comprenons la logique de l'argument, nous pouvons essayer de la mettre en œuvre.

Mme Anne-Marie BOUHIN, riveraine

Bonjour. Je suis une habitante de la ville de Miramas. J'y vis depuis 1981. J'ai une réflexion par rapport à la présentation et j'ai une question pratique.

J'ai l'impression que toutes les mesures envisagées, notamment par rapport aux particuliers qui sont obligés de prendre leur véhicule pour aller travailler ou se déplacer dans la région... j'ai l'impression qui leur ait proposé de faire du covoiturage ; on les incite à ne plus utiliser leur voiture et à utiliser les transports en commun. Je ne suis pas contre ce principe, mais nous évitons, au maximum, que les particuliers prennent leur véhicule afin de favoriser les déplacements des camions sur la région. Vous envisagez 3600 passages de camions supplémentaires, si j'ai bien compris, sur une journée. Est-ce bien cela ? Cela signifie, si je fais schématiquement et rapidement un calcul, si nous considérons qu'un chauffeur de camion travaille 10 heures - je divise par 10 les 3600 - que cela fait 360 camions par heure sur une journée de 10 heures. Si je divise par 60, cela fait 60 camions toutes les 10 secondes. C'est une augmentation affolante ; de plus à un moment nous savons qu'il faut éviter... nous savons qui sont les plus gros pollueurs ; ce sont eux plutôt que les personnes qui vont travailler.

Ma question est très concrète et concerne le projet. En tant que Miramasséenne, je connais bien la problématique de la voie de transhumance, la seule qui va être éventuellement élargie, dans un des projets. Je me demande comment vous résolvez la problématique de l'enjambement des voies ferrées étant donné, pour l'instant, qu'un grand pont a été construit et qu'il n'y a qu'une seule voie, de chaque côté. Si vous doublez, forcément, un moment donné, il y aura un étranglement. Au lieu qu'il se passe au niveau du rond-point, un peu plus bas, il se fera en amont. Le gain de temps éventuel au niveau du rond-point sera perdu à l'étranglement des deux voies.

Je n'ai pas besoin de réponse immédiate.

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

Une petite précision. Lorsque nous disons que la prévision de poids lourds supplémentaires que représenteraient les perspectives d'évolution du port à 2030 représente 3600 camions, ce sont effectivement 3600 camions, mais qui se distribuent sur l'ensemble du réseau routier, que ce soit en direction de Martigues, de Saint-Martin-de-Crau ou de Miramas. Tous ces camions ne sont pas susceptibles d'aller sur la liaison Fos – Salon. C'est une évaluation globale du nombre de poids lourds qu'il faudra extraire des terminaux. C'est une première chose.

Lorsque je parlais, précédemment, du traitement de l'échangeur des Bellons, l'échangeur des Bellons est l'échangeur qui est à Istres Nord, c'est-à-dire qui distribue la zone de la Bayanne. Effectivement, là, nous n'avons pas de problème de faisceau ferroviaire à traverser. L'idée portée sur cet aménagement pour lequel nous avons conclu une convention de maîtrise d'ouvrage tiers avec la métropole, est que la métropole, dans le cadre de l'aménagement de cet échangeur pour faire passer un bus à haut niveau de service, va faire une dénivellation du giratoire. Au lieu d'avoir un giratoire plan, nous aurons la voie des Bellons qui va enjamber la RN 569, tout cela pour pouvoir mettre une voie de transport en commun qui soit fiable, régulière en matière d'horaires, etc.

Quant au viaduc de Miramas, puisque c'est celui dont vous parlez, suivant les options du projet, soit nous doublons ce viaduc, mais, à ce moment, nous allons traiter l'amont en deux fois deux voies et l'aval en deux fois deux voies, donc sans étranglement des voies de circulation soit, dans une autre option, nous restons à deux fois une voie, tel que cela est le cas actuellement.

Les piles déjà construites ont été construites il y a très longtemps. La capacité à être réutilisée telle que reste à étudier. Nous ne connaissons pas encore l'option sur ce tracé. Nous n'avons donc pas fait d'études techniques spécifiques sur les piles existantes. Elles seront peut-être réutilisables ou peut-être pas. Pour l'instant, nous ne le savons pas. En tout état de cause, nous avons plusieurs options qui consisteraient soit à doubler soit à conserver l'ouvrage tel qu'il est.

Mme Marie-Jacqueline ARNOUX, riveraine

Bonjour. Je suis née à Miramas. J'ai vraiment vu la ville changer, également, tout autour de l'étang de Berre. Vous présentez deux projets, l'un à 272 millions d'euros et l'autre à 500 et quelques millions d'euros. Ce sont nos impôts. Nous avons le droit de savoir ce qui va se faire.

J'habite sur une route où j'ai pris l'initiative, il y a un an environ, de faire une pétition avec tous les riverains. Il s'agit de la CD 16 qui longe l'étang de Berre. Toute la circulation de Bayanne et d'Istres se déporte, le soir et le matin, sur cette route très accidentogène. Nous ne pouvons même plus rentrer dans nos propriétés. C'est très difficile. Pour les deux projets à 272 millions et à 500 et quelques millions, je rejoins un peu le Maire de Miramas sur la possibilité de discuter de la façon dont nous pouvons au moins... puisqu'il y a un projet 500 et quelques millions d'euros, cela fait le double de 272 millions. Nous pouvons discuter pour savoir, si avec la différence, toutes les petites routes secondaires qui aident à aller à Fos, à Martigues et à Salon, seront entretenues et sécurisées.

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

Effectivement, je comprends votre question. Vous êtes en bordure d'une voie qui supporte un trafic relativement important lié à la distribution des territoires et qui se fait via différents axes, la RN 569, le CD 16, le RD 5, soit un certain nombre de voies structurantes pour assurer

les déplacements qui existent, actuellement sur le territoire et dont il a besoin. Nous ne parlons même pas d'horizons futurs.

Mme Marie-Jacqueline ARNOUX, riveraine

J'ai oublié de vous dire que nous sommes dans une zone protégée, Natura 2000.

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

Dans une zone spéciale de conservation ; tout à fait. Lorsque nous avons étudié le projet, nous avons tenté de simuler la façon dont se développeraient les trafics routiers dans les différents axes que nous avons sur le territoire, en fonction de la solution technique que nous mettions en œuvre ou d'absence de solution. Nous avons essayé de simuler la façon dont les circulations se feraient en 2030 et nous avons regardé comment ces circulations se feraient avec l'aménagement de la liaison Fos – Salon. Nous nous apercevons, finalement c'est assez intuitif, si nous nous retrouvons avec un axe plus fluide, plus fiable en matière de déplacements, que nous aurons des reports du réseau secondaire vers le réseau principal qui est la RN 569. Selon les axes, cela est plus ou moins important, mais nous nous apercevons, effectivement, qu'il y a, logiquement, un report de trafic vers l'axe le plus direct, le plus fiable et le moins difficile à emprunter. Et cela, quelle que soit la catégorie de véhicules. Tout cela pour vous dire, je ne pourrai pas vous donner l'impact réel qu'aura le projet sur votre voie qui est une voie secondaire, que ce phénomène de rabattement aura forcément un effet positif.

Pour ce qui est du financement, effectivement, nous avons des solutions plus ou moins onéreuses en matière de coût. Le financement est attaché au réseau routier national. L'aménagement du réseau départemental est de la prérogative du département et celui du réseau communal est de la prérogative de la métropole. Nous ne pouvons donc pas nous engager, nous, sur ce que seraient susceptibles de faire les collectivités, en complément du projet d'aménagement de la RN 569, hormis les opérations connexes comme, par exemple, l'échangeur des Bellons qui est directement en liaison. En l'occurrence, je ne suis pas capable de vous répondre parce que nous ne portons pas cette politique. Nous ne représentons pas la maîtrise d'ouvrage du réseau secondaire.

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

Ce qui peut être fait, c'est d'intégrer dans le projet ce qui est directement utile et qui a du sens avec le projet. Par exemple, au droit de l'échangeur, nous pouvons aller plus loin parce que le raccordement au réseau routier proche de la voie a vocation à être mieux connecté. Le projet n'est donc pas que la route, mais c'est aussi ce qui répond aux mêmes fonctions et ce qui est nécessaire pour réussir à atteindre les mêmes objectifs. Il ne se limite pas forcément aux entrées routières actuelles parce que le projet peut conduire à modifier la domanialité des voies ou à trouver de nouvelles emprises, mais il peut être intégré dans le projet ce qui est directement utile et donc forcément nécessaire à la réalisation du projet. Je prends l'exemple d'un projet connexe. Lorsque nous dévions une agglomération, logiquement, en accompagnement, nous avons une requalification de la voie qui n'est plus sous l'emprise nationale. Il y a donc nécessairement une vision connexe de ce qui est directement lié au projet. Aller, ensuite, entretenir ou requalifier des voies départementales sur tout le périmètre est un enjeu sans doute important, qui, peut-être, ne peut pas forcément attendre la perspective de réalisation du projet Fos – Salon et qui dépend de la compétence du gestionnaire, en l'occurrence le département.

Julien OLIVIER

Bonjour. Je suis élu sur la commune et donc j'y habite forcément depuis 35 ans. Je travaille également depuis 35 ans sur la zone du Sud, soit sur Istres, soit sur Martigues, etc. Effectivement, ce que vous dites est vrai. Chacun a ses prérogatives dans l'entretien des voies. Cependant, lorsqu'il y a trop de véhicules sur une route... je le vois puisque je passe tous les matins ; cela est de plus en plus difficile pour se rendre sur Istres puisque nous avons quasiment un bouchon au niveau de BMW. Il y a donc de nombreux véhicules. J'appuie les propos de Madame. Nous reprenons soit l'ancienne route soit le chemin de l'étang. Ces voies qui ne sont plus nationales, donc que l'État n'a plus à entretenir se dégradent ; elles doivent être entretenues par le département ou les communes parce qu'il y a beaucoup plus de véhicules qui passent dessus. Finalement, nous allons faire supporter à d'autres l'usure, en quelque sorte, de ces voies parce qu'il n'y a pas vraiment de solutions autres. Il y a, aujourd'hui, un vrai enjeu et une prise de décision. Cela ne va pas pouvoir continuer ainsi.

Dans l'autre sens, lorsque vous sortez de Miramas, pour rejoindre Eyguières, c'est un flot continu de camions et, par ailleurs, la chaussée est défoncée. Il faut faire attention. Il y a des trous partout. Par ailleurs, je crois que vous traversez, là-bas, une zone Natura 2000, sur le côté gauche, en allant vers Eyguières. C'est la réserve régionale, d'accord.

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

Nous l'avons évoqué, effectivement. Nous trouvons des zones naturelles protégées ou d'importance de part et d'autre de l'axe, parfois des zones naturelles très proches.

Julien OLIVIER

Tout cela pour dire que les voies qui sont à entretenir par d'autres que l'État se dégradent forcément.

M. Romuald MEUNIER, MCTB

L'enjeu que nous voyons est la réduction immédiate ou à très court terme des pollutions que nous connaissons. J'en ai fait, tout à l'heure, un petit éventail. Il y en a beaucoup d'autres. Le but est bien celui-ci, c'est réduire les pollutions que nous avons au quotidien. Il y a différentes manières de réduire ces pollutions. Monsieur a parlé, précédemment, de reporter le trafic sur le fluvial, de reporter le trafic sur le ferroviaire et d'autres solutions ou des pistes cyclables. Cependant, ce ne sont pas des réponses immédiates ou rapides au problème que nous rencontrons. Le problème que nous rencontrons, nous le rencontrons ici, tous les jours, tous les matins et tous les soirs, lorsque nous rentrons du travail et tous les matins lorsque nous partons travailler. Pour y parvenir, nous devons envisager la structure routière qui va faciliter le trafic. « Faciliter le trafic » signifie le fluidifier, éviter les croisements, éviter les ronds-points et éviter les dénivelés. Il faut savoir qu'un camion pollue trois à quatre fois plus, dans une pente à 6 %, que lorsqu'il est sur du plat. Un camion polluera beaucoup plus à 10 km/h ou à 50 km/h qu'à 90 km/h. Il y a donc des moyens à mettre en œuvre pour fluidifier ce trafic et réduire les pollutions que nous connaissons. Si cela doit passer par une desserte pour le port, pourquoi pas. L'intérêt, pour nous, est d'écarter ces trafics de la population ; à Fos, les camions passent à 10 m des maisons. Les gens n'en peuvent plus. C'est insupportable. Le but est, encore une fois, de refaire la structure routière que nous avons soit en passant par des tracés éloignés, ce sont les options que nous avons choisies, soit en passant, par des liaisons autoroutières ou des liaisons deux fois deux voies. Nous, notre point de vue est plutôt autoroutier, bien qu'il faudrait qu'il soit gratuit et limité entre 70 et 90 km/h. Toutefois, nous

sommes tout à fait ouverts à une deux fois deux voies. Encore une fois, le but est d'éloigner ces structures routières des riverains. Voilà, pour nous, l'enjeu. Si, en plus, cela facilite... ; cela risque forcément de faciliter le transport pour le port, mais, de toute façon, le transport pour le port ira en augmentant ; c'est inévitable. Nous avons tous besoin de nouvelles machines à laver, de nouvelles nourritures qui nous arrivent des quatre coins du monde. Évidemment, nous préférerions consommer localement, mais nous ne pouvons pas le faire. Ce n'est pas suffisant. Nous savons donc que les trafics iront en augmentant. Nous devons essayer de gérer cette augmentation. Aujourd'hui, elle est déjà insupportable. Demain, elle le sera encore plus. Lorsque nous parlons de report modal vers le ferroviaire ou le fluvial, je le vois depuis 20 ans... depuis 20 ans, j'œuvre dans ce domaine, en tout cas pour essayer de faciliter la vie des riverains près des industries, nous voyons une très faible augmentation, mais elle est vraiment minime. Si nous regardons plus loin encore, en 50 ans, le trafic ferroviaire est passé de 70 % pour la marchandise ferroviaire à l'équivalent de 10 % à 12 % aujourd'hui. C'est donc une perte terrible. Cela ne va pas dans le sens de ce que nous voudrions, mais il faut trouver des solutions. Je vous ai exposé notre solution, précédemment.

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

Si je peux me permettre de faire un complément, ce que dit monsieur est étayé par une étude que nous avons fait réaliser par AtmoSud sur les impacts du projet sur la qualité de l'air. Vous la trouvez en annexe au DMO sur le site de la CPDP.. AtmoSud est l'organisme de surveillance de la qualité de l'air, dans le département. Ils ont simulé les effets du projet ou l'absence de projet, maintenant et à l'avenir.

M. Romuald MEUNIER, MCTB

Si je peux me permettre, plusieurs études démontrent avec précision que la fluidité du trafic est un moyen essentiel pour réduire la pollution du trafic.

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

Je dis simplement que cela a été adapté spécifiquement au projet.

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

J'invite notamment les personnes qui n'ont pas parlé, comme le temps passe, si vous avez des choses à dire, n'hésitez pas. La parole doit être distribuée.

M. Pierre FULCONIS, riverain

J'habite Miramas depuis 1942 puisque les hasards de l'histoire faisaient qu'à l'époque, nous ne pouvions pas aller accoucher à Salon puisqu'à Miramas, il n'y avait pas de clinique.

Je reviens au projet. Lorsque nous parlons de la liaison autoroutière, s'agit-il de la transformation de la transhumance en autoroute ou s'agit-il de la construction d'une autoroute, en site propre ? Quelle est la solution ?

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

Pour la partie centrale, c'est effectivement la transformation de l'actuelle RN en faisceau autoroutier.

M. Pierre FULCONIS, riverain

Si c'est transformé en faisceau autoroutier, le péage tombe de lui-même. Cette partie de l'autoroute sera gratuite. En partant dans le Massif central, une nationale a été remplacée par

une quatre fois quatre voies. Si vous la prenez, vous ne payez pas. Lorsque vous partez de Toulouse, en direction de Pau, vous avez des passages en site propre d'autoroute ; vous payez. Dès que nous ne sommes plus en site propre, nous ne payons plus. Cette partie, finalement, tombe à l'eau. Je ne vois pas comment ils pourraient faire un petit péage, sortie du port ; demander 1,50 euro pour 3 km et mettre un péage, à un autre endroit, puisqu'il y aurait le contournement de Natura 2000, pour vous faire payer un euro... pour cette partie, mon idée tombe à l'eau.

Pour les transports, deux choses sont, pour moi, totalement différentes, soit le transport des marchandises par camion et le déplacement des personnes. Nous essayons, de plus en plus, de faire le déplacement de personnes dans les grandes agglomérations - à certains endroits, cela va très loin - par tram ou par un autre système. Lorsque vous voyez où se trouve la gare de Fos, il va être difficile de demander aux gens qui travaillent à Fos, sur la zone, de prendre le train en gare de Miramas et de descendre à Fos, à la gare. Sept ans, c'est demain. Lorsque vous dites que le projet sera mis en œuvre dans sept ans, cela signifie, demain. Le pont qui se trouve au rond-point de la Toupiguières... les gens ont l'impression que cela fait une éternité. Non, ce n'est pas une éternité. À une époque, nous attendions que le train passe ; cela tombait bien parce que vous aviez les trains de marchandises qui passaient à cet endroit qui fermait le passage à niveau, au moment où il y avait le plus de voitures qui sortaient du bureau. Il y a effectivement deux choses totalement différentes. Je ne vous interrogerai pas sur le projet qui date de 50 ans ; c'est celui du port au-dessus de l'étang de Berre, entre Istres et Saint-Chamas. Qui se souvient de ce projet ? Si nous avons un projet qui, effectivement, pourrait décongestionner et apporter des solutions... en revanche, effectivement, quelle est la solution qui aurait le moins d'inconvénients sur la nappe phréatique ? Ce que nous observons, c'est aussi l'eau de la nappe et toutes les personnes, qui sont autour. Nous demandons que le réseau qui sera mis en place soit un réseau sécurisé. En effet, si un camion de transport chimique ou un wagon-citerne se renverse, nous demandons que cette zone d'emprise de La Crau soit protégée avec des camions qui ne passent plus au raz des maisons. Nous demandons qu'il y ait des pistes cyclables, mais ce n'est plus dans le projet. Je suis désolé de vous décevoir, mais c'est vraiment un autre débat. Je vous soutiendrai si vous dites qu'il faut, chaque fois qu'une route est réaménagée, que nous fassions le réaménagement des pistes cyclables.

Ce qui a été fait en direction de Salon ou d'autres endroits, ce ne sont pas des pistes cyclables. Les pistes cyclables sont un site propre. Où y a-t-il des sites propres ?

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

L'aménageur routier a une obligation. Au niveau urbain, lorsque nous sommes en zone urbaine, depuis la loi sur l'air, loi assez ancienne, je crois qu'elle date de 1996, et, récemment, pour les parties plus urbaines, suburbaines ou interurbaines, la Loi d'Orientation sur la mobilité ne préconise pas forcément de faire une piste cyclable ; elle préconise d'étudier la manière de répondre aux enjeux cyclables conjointement à la réalisation du projet routier. Cela peut être dessus ou à côté. Cela peut être de dire qu'il y a déjà une offre suffisante et qu'il n'y a pas besoin. Ce ne sera pas le cas, mais il y a une obligation de regarder la question de façon précise. Aujourd'hui, nous ne l'avons pas regardé attentivement. Nous n'en sommes pas à ce niveau de détail, mais, en tout cas, il y a une obligation ainsi que celle d'assurer les continuités et de travailler sur les continuités. Dans la poursuite des études du projet, lorsque les grandes options seront définies - car il est difficile de regarder les choses dans le détail, lorsque nous ne savons pas trop où nous passons, lorsque nous ne savons pas trop si c'est une autoroute ou si c'est une autoroute plus simple - nous allons regarder la question. C'est une

obligation qui devra être au plus tard définie et présentée pour l'enquête d'utilité publique. En 2021, nous continuons ; l'enquête d'utilité publique sera plutôt en 2023 et la DUP en 2024, mais la question sera forcément regardée de façon progressive.

Sur le péage, c'est un sujet un peu compliqué. Globalement, nous pouvons essayer de l'expliquer de façon plus précise dans le dossier du maître d'ouvrage et nous reviendrons sur le sujet dans d'autres réunions. Il est clair que rendre payants tous les déplacements n'a pas de sens sur le territoire, sur cette liaison. Les options autoroutières qui sont concédées - dans le cas où c'est concédé partiellement et même lorsque cela a été concédé globalement, le transit de Salon, A 54, jusqu'à Fos - sont payantes. Ceux qui font Miramas jusqu'à Istres ne payent pas. Ceux qui sont sur du local, ne payent pas ; en revanche, si nous concédons partiellement de Miramas jusqu'à l'autoroute, il y aurait un complément de péage par rapport à ce que nous payons déjà sur l'autoroute A 54-A7.

M. Pierre FULCONIS, riverain

Vous ne pourriez pas privatiser une route qui est nationale.

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

Ce n'est pas une question d'obligation, mais c'est une question de pertinence et de fonctionnement.

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

Pour l'enregistrement, il convient de parler au micro. J'en profite pour vous dire que nous aurons une réunion spécifique sur cette question.

M. Pierre FULCONIS, riverain

Prenez toutes les autoroutes qui ont été construites à l'endroit où il existait déjà une route nationale et où nous avons mis une deuxième voie, à côté, pour recréer une deux fois deux voies. Cette partie-là est gratuite. Prenez l'autoroute qui part de Montpellier en direction de Laudin et ainsi de suite, vous ne payez que l'endroit où nous sommes passés et où nous avons fait un site propre. Si vous employez une route déjà existante, vous ne pouvez pas la privatiser ou la passer en concession. Vous me dites que vous créez une autoroute deux fois deux voies entre Fos et l'échangeur de Grans ; vous le faites en site propre. L'État exproprie les terrains. Quand il a exproprié les terrains, il les passe en concession et, à ce moment, le concessionnaire vous fait payer le prix qu'il veut. S'il vous dit que ce sont 10 euros le kilomètre, ce sont 10 euros le kilomètre ; pour l'autoroute A10, c'est je ne sais combien, en termes de prix, mais en site propre.

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

Je n'ai pas envie de vous contrarier. Vous avez raison à 90 %. Je vous trouverai un contre-exemple, mais les statistiques vous donnent raison. Ce n'est pas parce que nous pouvons faire quelque chose que cela a du sens de le faire. Globalement, si nous ne le faisons pas ou très rarement, c'est parce que cela n'a pas de sens ou c'est parce que ce n'est pas acceptable. Nous vous donnons donc notre quitus pour cette position.

M. Pierre FULCONIS, riverain

Dans le compte-rendu, vous mettez le contre-exemple.

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

J'en ai pris note. Nous demanderons au maître d'ouvrage de nous apporter ce contre-exemple. Avant de passer la parole à Monsieur ALMERO, j'invite les personnes qui n'ont pas encore pris la parole, à le faire, si elles le souhaitent parce que le temps passe. Nous allons bientôt arriver à la clôture de la réunion. Si elles ont des besoins d'information et de clarification, qu'elles n'hésitent pas à s'exprimer sur les sujets des enjeux d'aujourd'hui et de demain. Je vous invite vraiment à prendre la parole. Une dizaine de personnes ont parlé, mais presque autant n'ont pas parlé. N'hésitez pas à le faire.

M. Marcel ALMERO, PCF Cheminots Miramas

Je reviens sur mon idée d'aborder la question des transports. J'ai bien entendu que le débat public porte sur la liaison routière. Sauf si je me trompe, aujourd'hui, sur les questions d'environnement, les gens en veulent davantage. Il est tout à fait naturel de vous demander comment vous allez y aller, si vous y allez en transport propre, en vélo. J'ai entendu que ce n'était pas dans les prérogatives de la commission, mais de quelle manière, si les citoyens sont demandeurs de ces informations, la commission peut-elle apporter ces réponses ?

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

Ces informations sont dans les prérogatives de la commission.

M. Marcel ALMERO, PCF Cheminots Miramas

Construites sur les différents modes de transport... je ne vais pas reprendre l'intervention de Monsieur que je partage entièrement.

Puisque nous avons un représentant de l'État, sur la question des transports que nous avons abordée, comment desservons-nous le port de Marseille ? Comment les 40 % qui vont loin sont-ils transportés en dehors des camions ? Les maires de Miramas, Istres, Martigues, Port-De-Bouc, Berre, Vitrolles et Madame VASSAL de la métropole... nous, depuis des années, nous nous battons pour qu'il y ait une table ronde réunissant les acteurs du port, des industriels, des chargeurs, des camionneurs et tous les gens qui travaillent pour aborder cette question. Nous demandons aux préfets d'organiser une table ronde. Il y a donc le débat sur la liaison routière. Je pense que c'est au moins le moment d'aborder ces questions avec les collectivités, les élus et tous les acteurs. Il faut le faire maintenant sinon, vous allez polluer votre débat public. En effet, nous devons bien aborder ces questions. Je comprends Monsieur, l'urgence. C'est invivable. À la sortie de Clésud, c'est monstrueux. Qu'ils fassent des solutions d'urgence, je suis d'accord ; il faut bien que ces gens vivent, mais qu'allons-nous régler, demain ? Est-ce pour que nous revenions dans cinq ans, lorsque vous terminerez l'autoroute ? Nous avons fait la L 2 à Marseille et qu'avez-vous réglé ? Nous souhaiterions aborder les autres questions. Je pense que les citoyens aujourd'hui, sont en capacité d'aborder tranquillement ces questions sur l'environnement.

M. Bruno GUIRAUD, LUDE, RAMDAM

Je voudrais répondre à Monsieur sur la fluidité du trafic de camions. Nous faisons le même constat sur les nuisances et sur l'urgence. En revanche, nous n'avons pas le même constat sur l'utilité de faire trop. Connaissez-vous le paradoxe de Braess ? Aux États-Unis, ils sont partis avec des autoroutes à deux fois deux voies. Ils se sont dit qu'il y avait trop de monde et ils ont fait des autoroutes à deux fois quatre voies. Aujourd'hui, ils en sont à des autoroutes à deux fois six voies, cela fait 12 voies. À chaque fois qu'ils ont augmenté le nombre de voies, ils ont

augmenté le nombre de voitures. C'est un paradoxe qui est reconnu et qui est mathématique. Partout où vous augmentez le nombre de voies, vous augmentez le nombre de véhicules à moteur qui y passera. Ainsi, l'augmentation infinie des voies n'est pas la solution. C'est pour ça qu'il y a eu cette demande de notre part. Nous, citoyens, nous avons l'habitude, surtout avec le vélo, de voir comment cela se passe. Faire un débat uniquement sur la liaison routière, alors que c'est le but de cette démarche d'aujourd'hui, sans avoir d'abord, a priori, les éléments probants pour le fluvial et pour le ferroviaire... je ne vois pas, l'intérêt, pour moi, de revenir à une autre réunion. Si vous dites que vous allez tenir compte de ce que nous disons, j'espère, à la prochaine réunion, qu'il y aura des représentants du fluvial et du ferroviaire parce que sinon, je ne viendrai pas. Ce ne sera pas la peine. Si ce n'est que pour parler des trois options route alors que nous savons que cela va dépendre uniquement de l'investissement de la région, de la métropole et des acteurs politiques... nous sommes d'accord, ce n'est pas vous qui êtes responsables, mais il faut qu'ils viennent. Il faut qu'ils soient là. Ce sont eux que nous devons « engueuler ». C'est leur faute, à eux, si le ferroviaire s'est cassé la figure. J'ai conduit des trains pendant 32 ans ; j'ai vu la dégradation. Cela a été horrible. Nous sommes passés de 80 % à 10 %, 15 %. Je vois bien que c'est un manque de volonté politique, mais aussi un manque de réaction. Si nous voulons une réaction, il faut que la commission pousse ceux qui sont responsables de cette situation.

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

Nous allons annoncer cette réunion, mais il faut vraiment que nous attendions la confirmation, le 14 octobre, ici, à Miramas.

M. Régis MARTIN, GPMM

Bonsoir ; je travaille au port de Marseille. J'avais deux remarques. Je comprends l'argument de Monsieur qui dit que nous faisons deux voies, puis quatre voies, puis six voies. En effet, cela peut être une réalité, mais il est vrai qu'il y a, quand même, un juste milieu. Aujourd'hui, nous sommes dans les cinq premiers ports européens. Nous sommes le premier port français et nous sommes le seul port d'Europe à ne pas être relié à une autoroute. Nous sommes à 32 km d'une autoroute. Nous avons neuf carrefours giratoires pour atteindre une autoroute. Cela signifie que nous avons des poids lourds dans des ronds-points avec des mères de famille qui vont amener les enfants à l'école, bref, des choses qui sont incroyables pour un port européen ! Allez en Italie, allez au Pirée, les ports sont beaucoup mieux connectés. Il est vrai qu'il y a un juste milieu. Il ne s'agit pas de faire une deux fois six voies, mais il y a un minimum. Il y a vraiment quelque chose à faire sur la route.

Concernant le fer, le fleuve et le vélo, je suis entièrement d'accord. Il faut développer au maximum. Même si nous sommes très bons sur ces trois domaines, le camion ne va pas chuter. Je vais citer l'exemple que je connais le mieux, à savoir le ferroviaire sur le conteneur. En 2013, 85 000 EVP prenaient le train. En 2019, nous sommes contents parce que 200 000 EVP prennent le train. Les EVP sont de petits conteneurs. C'est une très bonne chose puisque nous avons multiplié la capacité par deux et demie. La part modale est passée de 8 %, 9 %, à 15 %, aujourd'hui. Les Français ont tendance à se dire que nous ne sommes pas bons. Je vous avoue que j'ai regardé les statistiques, avant de venir. Nous sommes dans les trois premiers ports européens, avec un taux de 15 %. Les deux qui nous battent sont Hambourg, avec 46 % de fer et Bremerhaven, le port de Brême, avec 45 % de fer. Nous sommes devant Barcelone à 13 %, devant Anvers à 8 %, le Havre à 4 %, Valencia à 7 %. Nous sommes bons, mais, parallèlement, le port se développe énormément. Il y a cinq ans, vous l'aviez dit, nous faisons

900 000 EVP contre, aujourd'hui, 1,5 million d'EVP. Nous avons réussi à freiner la croissance du camion, mais elle augmente doucement. Même si je pense que nous pouvons parvenir à être très bons, et il faut que nous le soyons... je suis tout à fait d'accord avec vous ; il faut que nous soyons très bons sur le fer et sur le fleuve, mais les camions, si nous ne faisons rien, nous allons les voir « déborder » et de plus en plus, ici. De la même façon, on nous parle de relocaliser de l'industrie et des entreprises. Où vont aller ces entreprises ? Elles ne vont pas aller dans la Creuse. Elles vont aller s'implanter dans des endroits où elles sont en contact avec d'autres et où il y a des synergies et, comme par hasard, sur la ZIP. C'est pour cela que je suis un peu d'accord avec tout le monde. Il va quand même falloir faire quelque chose sur cette infra routière. Telle était la réflexion que je voulais apporter. Je ne sais pas si j'ai mis tout le monde d'accord, mais je me suis retrouvé un peu dans tout ce que vous avez dit.

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

Nous approchons de 20 heures 30. Si des personnes n'ont pas pris la parole, si vous souhaitez ajouter les choses, même si c'est déconnecté...

M. Régis MARTIN, GPM

J'ai oublié un détail ; je parlais de cette activité qui croît. De nombreuses entreprises nous appellent presque chaque semaine pour s'implanter. Il faut juste savoir, par exemple, sur Fos, qu'un peu plus de huit emplois sur 10 sont liés au port. Cela crée, en plus, de l'emploi. Il faut faire en sorte que ce tuyau soit, quand même, assez fluide.

Mme Anne-Marie BOUHIN, riveraine

Les cartes ne sont pas suffisamment précises ; pourrions-nous avoir quelque chose de plus précis ? Nous ne voyons pas vraiment où passent éventuellement les futurs projets des routes.

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

Effectivement, les cartes sont des cartes schématiques qui ont pour vocation de présenter différentes variantes, mais en termes d'intentions d'aménagement, c'est-à-dire comme le disait Lionel PATTE, précédemment, à quoi tient telle ou telle variante en matière d'enjeu, en matière d'évitement, etc. ? Nous ne sommes pas dans un projet extrêmement calé dans la mesure où nous ne savons pas encore quelle variante nous allons choisir. À ce niveau, nous comparons des variantes sur des fuseaux d'aménagement, c'est-à-dire les fuseaux que vous voyez sont des fuseaux qui, actuellement, sont des fuseaux d'études de 50 m à 250 m, suivant l'endroit où nous sommes, parce que, suivant l'option autoroutière ou l'option voie express, nous aurons des emprises plus ou moins importantes. Nous aurons des tailles d'échangeurs plus ou moins importantes. Nous ne sommes donc pas en mesure de déterminer avec précision les aménagements dans leurs détails, mais également l'impact de ces aménagements. Nous prenons donc un fuseau et c'est ce fuseau qui représente l'enveloppe de ce que pourrait être le tracé, mais aussi l'enveloppe des impacts ou des gains du projet que nous allons comparer pour faire les comparaisons de variantes. Nous ne sommes pas encore dans le détail du projet qui nous permettrait de vous dire, par exemple, si votre maison serait impactée ou non.

Mme Anne-Marie BOUHIN, riveraine

Ce n'est pas ce que je souhaitais... je ne pense pas qu'elle soit concernée directement. Je voulais simplement dire que ce n'était pas très clair. Pour le contournement de Miramas, je

ne vois pas à quel niveau cela passe. Je ne sais pas si ça passe sur l'actuelle voie ou si c'est en dehors.

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

Pour le coup, concernant la section centrale, effectivement, nous vous l'avons dit, quelle que soit l'option, nous aménageons la voie en place. De toute façon, cela passe sur la voie actuelle, côté gauche, côté droit, tout dépend des endroits, mais, dans tous les cas, nous passons sur la voie actuelle.

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

Nous intégrons donc la déviation de Miramas qui est déjà deux fois deux et nous doublons, à droite ou à gauche, la route, lorsqu'elle existe. La deux-voies est intégrée dans une deux fois deux ou dans une deux fois une. Effectivement, la question des échangeurs, lorsqu'ils sont à reconfigurer, peut impliquer des emprises plus ou moins importantes...

Mme Anne-Marie BOUHIN, riveraine

Il y aura donc toujours le passage au rond-point de CléSud. Il y aura toujours une arrivée là ? Y aura-t-il un passage ? En revanche, le rond-point risque d'être transformé, déjà que cela sature.

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

La liaison intègre des zones Miramas qui accostent sur Toupiguières, donc le giratoire de CléSud. Effectivement, certaines options notamment à caractéristiques plus autoroutières impliquent une dénivellation du point d'échange. Pour déniveler le point d'échange, nous pouvons imaginer de nombreuses solutions techniques différentes, mais, l'idée, aujourd'hui, de se dire s'il faudra ou non un point d'échange... oui, déniveler et avoir, selon la solution technique autoroute ou non... les dénivelés devront effectivement répondre à différents enjeux de desserte de CléSud, de Miramas Nord tout en considérant tous les enjeux environnementaux autour du secteur.

Mme Mireille GARCIA, riveraine

Bonjour. Je viens d'Istres. Depuis des années, nous entendons parler du réchauffement climatique, de la couche d'ozone, de ceci et de cela. L'État, depuis plusieurs années, fait tout pour détruire le fret SNCF. En parallèle, il augmente le trafic routier. Pour nous, avec nos voitures, il y a des jours alternés en cas de pollution alors qu'il y aura de plus en plus de camions. J'ai l'impression que ces débats qui sont journaliers ne servent à rien puisque, de toute façon, ce qui a été décidé par l'État passera. C'est notre sentiment. Chaque fois qu'il y a des débats, notre impression est que nous débattons pour rien parce que cela va à l'encontre de ce qu'il faudrait faire. C'est tout.

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

Je peux préciser, comme président de la Commission particulière, que le débat public, vous l'avez bien vu, vient tout au début d'un processus de décision. Sur ce projet, l'État n'a pas encore décidé le type de variantes. Le débat porte sur l'opportunité ; le projet, lui-même, n'est pas décidé. Nous avons entendu beaucoup d'arguments expliquant la raison pour laquelle un projet était nécessaire. La commission s'engage, je le redis, à ce que l'ensemble des arguments entendus ce soir et ce que nous entendrons par la suite soit rapporté. Elle veillera à ce que

dans sa décision, le maître d'ouvrage explicite et motive sa décision par rapport à l'ensemble de ce qui a été dit, en débat public. Le rôle de la commission ne s'arrête pas là. Elle nommera, à la suite de ce débat public, sur ces grands projets, un garant pour accompagner les concertations qui viendront par la suite et qui permettront de rentrer, notamment, dans le détail des choix des tracés et donc de répondre à un certain nombre de questions qui ont été soulevées, ce soir.

Concernant les questions propres au climat, qui sont, aujourd'hui, des questions tout à fait majeures, la première réunion thématique aura lieu le 7 octobre à Martigues sur cette question, avec des expertises extérieures. L'idée du débat public est aussi d'amener d'autres points de vue que ceux du maître d'ouvrage, ceux d'autres opérateurs de transport, mais aussi d'autres points de vue sur les enjeux de santé, de climat, de développement territorial, etc., afin de challenger, d'une certaine manière, ce que présente le maître d'ouvrage dans son dossier de maîtrise d'ouvrage. Nous allons le faire au cours du débat public, sur les questions climatiques, le 7 octobre, à Martigues.

Mme Mireille GARCIA, riveraine

Personnellement, je ne suis pas du tout confiante pour l'avenir, car, de toute façon, c'est bien Monsieur MACRON qui a mis en place les bus Ouigo et tout ce qui s'en suit. Ces bus polluent bien plus qu'un train ; le trafic est de plus en plus dense. Cela est donc fait vraiment à l'envers de ce qu'il faudrait faire.

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

Madame, je vous cède la parole puis nous terminerons.

Régine ZONZOGNI, élue Miramas

Bonsoir à toutes et à tous. Ce qui m'interpelle est, lorsque vous dites, par rapport à ces réunions que vous proposez ce soir, que c'est une enquête publique. Pour avoir participé à des propositions, que ce soit pour la ville ou à l'extérieur, ce soir, l'enquête publique ne reflète pas ce que la population pense puisque nous sommes très peu. Je vous ai écouté très attentivement. Beaucoup de choses m'interpellent. Pour maintes raisons, et depuis plusieurs années, est-ce que le poids du citoyen et des gens qui sont présents, ce soir, changera quoi que ce soit à votre décision, justement, de faire cette autoroute ? Je le dis ouvertement. Je comprends très bien le travail que vous accomplissez pour nous permettre également d'être informés, mais nous savons très bien, d'ici 2030, qu'il y aura encore beaucoup plus de voitures. Est-ce vraiment la volonté, ce soir... est-ce la démarche de votre projet de tenir compte du mieux-vivre du citoyen ou est-ce, au contraire, le moyen de permettre encore plus, à des structures de faire encore davantage de « fric » au détriment des personnes qui sont sur ces routes ? Je le pense fortement. Je suis étonnée, au vu de la somme phénoménale et qui, je pense, est réelle. Vous accomplissez votre travail ; il y a des ingénieurs et tout ça. Je sais comment cela fonctionne, puisque mon gendre fait un peu partie de ce domaine. À aucun moment, je ne doute de ce que vous nous proposez, mais je me dis... ces 5 millions, rendez-vous compte de ce que cela chiffre !

Par ailleurs, je suis également issue d'une famille cheminote. Mon papa était également cheminot. Je me demande pourquoi nous ne couperions pas la poire en deux. Nous nous apercevons que les camions polluent ; il faut dire ce qui est. Nous sommes déjà tous autour de la bordure de l'étang de Berre. Il y a, malheureusement, de nombreuses maladies, des diabètes et des cancers. L'incinérateur, à Fos, ne nous arrange pas. J'ai manifesté ; j'étais

justement contre cet incinérateur. Cela ne signifie pas que je suis contre tout, mais j'essaie d'analyser les choses. Ce qui est le moins polluant - c'est admis, nous le savons très bien dans les recherches et dans les enquêtes - c'est le train. Le train est le moyen le moins pollueur. En l'occurrence, ce qui m'interpelle et ce qui m'effraie... j'ai très bien entendu le monsieur qui disait, au niveau du port, que ce sont sept embauches sur huit, mais nous ne pouvons pas laisser mourir... nous savons très bien que cela peut être aussi des embauches supplémentaires à la SNCF, au FRET. À côté de cela, je pense qu'il faut nous entendre. Je me demande si vous avez des moyens supplémentaires pour interpeler les gens. Il est vrai que nous sommes dans une situation bien particulière, du fait de la Covid. Je peux comprendre que certaines personnes sont réticentes à se déplacer, mais j'ai souvent participé à des enquêtes publiques ; nous n'avons jamais été très nombreux et nombreuses. Comment allez-vous pouvoir toucher les citoyens pour les informer plus amplement ? Franchement, même moi, au niveau des graphismes, etc., je suis perdue. Je vois très bien que vous nous donnez une ligne avec trois propositions, mais cela m'inquiète quand même. Cela m'inquiète beaucoup. Monsieur disait que nous étions à 30 km de l'autoroute. Des camions circulent ; nous parlons de camions et de profits pour aller plus vite et pour remplir beaucoup plus, mais est-ce que vraiment, nous, citoyens, pesons vraiment, dans tout cela ? C'est une question que je vous pose. J'ai bien peur que ce qui est mis en route... je souhaite que le maximum de personnes s'associe dans ces commissions et dans toutes ces enquêtes publiques pour, justement, porter leur parole. Je suis peut-être pessimiste, en vous disant cela, mais je pense que vous avez déjà cette idée, derrière la tête. Malheureusement, derrière tout cela, il y a quand même un choix politique. Merci de m'avoir écoutée.

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

Cela appelle, de ma part, une remarque. Nous ne sommes pas au stade de l'enquête d'utilité publique. Nous sommes au stade du débat public, c'est-à-dire beaucoup plus en amont. Cela a été présenté à la fin de la présentation du maître d'ouvrage. L'enquête d'utilité publique, sur le projet, s'il est décidé, s'il continue, aura lieu en 2024–2025. Aujourd'hui, une période de concertation s'ouvre avec le débat public. Les habitants y sont associés pendant plusieurs années, à différents moments d'évolution du projet, s'il se poursuit. Dans cette phase de débat public, la Commission particulière s'engage à rendre compte de l'ensemble, avec l'espoir que cela va compter. Si nous regardons l'histoire de la Commission nationale du débat public qui existe depuis 25 ans, des projets mis en débat public ont été abandonnés. Il y a eu, assez récemment, la décision d'abandonner le projet Europa City, en région parisienne, soit un énorme centre commercial près de Roissy. Ce projet avait fait l'objet d'un débat public. Il a également fait l'objet de nombreuses contestations sur le terrain. Il y a également eu Notre-Dame-des-Landes. Cela peut conduire à l'abandon du projet ; cela peut conduire à des modifications importantes des projets. En général, les projets issus du débat public ne sont pas identiques aux projets que le maître d'ouvrage avait mis dans le débat public. Il y a des modifications plus ou moins substantielles qui touchent, parfois, fortement au projet. Il y a 15 ans, j'avais participé à un débat public sur les lignes à grande vitesse, PACA, de Marseille à Nice. Faisant suite au débat public, elle a été complètement redéfinie pour n'être qu'une ligne nouvelle et pas uniquement une ligne TGV. Elle a pris en compte l'ensemble des besoins de dessertes, notamment des besoins de dessertes régionales ; la priorité a été mise sur les dessertes régionales plutôt que sur la grande vitesse. Le projet avait beaucoup changé, faisant suite au débat public. Cela a pris un certain temps, mais cela s'est fait. Ce n'est donc pas sans effet. Je peux simplement rapporter, de mon expérience de la Commission nationale du débat public, que le débat public produit des effets sur les projets et sur la manière de les concevoir.

Je suis très attaché aux questions du climat ; je dis cela pour taquiner le maître d'ouvrage qui le sait. Les maîtres d'ouvrage ont encore beaucoup à intégrer ces questions du climat dans la manière de concevoir les projets. J'espère que ce débat public aussi y contribuera, mais c'est vous qui faites le contenu du débat public. C'est à vous de faire valoir vos arguments.

J'ai affiché le calendrier du mois de septembre. Nous allons bientôt afficher le calendrier pour les réunions thématiques dont j'ai parlé sur le climat et sur les questions de transport, le 7 et le 14 et sur les questions de l'environnement que nous aborderons un peu plus tard, en octobre et les questions de santé, début novembre. C'est en train d'être finalisé. Nous vous donnerons le calendrier.

Demain après-midi, si certains veulent venir à la balade, avec le SymCRau, le rendez-vous est à Istres, à 13h30. C'est encore possible. Il y aura également la balade à vélo avec l'association « Le vélo des étangs ». Ce sera samedi 26. Nous ferons un peu plus tard, début octobre, une balade dans La Crau avec le SEM PACA, c'est-à-dire le conservatoire général des espaces naturels de PACA qui est gestionnaire des espaces naturels de La Crau ; ce sera une balade dans La Crau. Il y a différents types d'activités.

Il y a le site. Vous pouvez poster des avis et reprendre, par exemple, les questions que vous avez posées si vous voulez les remettre sur le site, dans le système de questions-réponses. Le maître d'ouvrage a l'obligation de répondre ; il s'était engagé à le faire à peu près dans les 15 jours qui suivent le dépôt de la réponse. Tout cela permet d'alimenter le débat public. Vous pouvez poster des contributions. Pour les associations, vous pouvez comme l'a fait Ramdam, déposer un cahier d'acteur. Il y en a plusieurs en ligne. D'ici la fin de la semaine prochaine, il y en aura au moins une dizaine en ligne. Nous en avons reçu d'autres. Il faut les mettre en forme et en ligne. Je vous invite à continuer à vous intéresser aux différents événements du débat. Le cahier d'acteur de l'association de Monsieur MEUNIER sera également mis en ligne bientôt.

Tous les avis sont entendus et consignés. Nous en rendrons compte. Je vous remercie pour cette réunion.

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

Nous nous étions exprimés sur le fait que nous avons l'intention de prendre en compte les avis. L'intention continue. Je l'ai expliqué précédemment ; je ne vais donc pas revenir sur le sujet. Le fait d'être venu, déjà, pour participer, malgré votre méfiance éventuelle, est déjà un geste très important pour s'intéresser à un projet ou à des politiques publiques. Je vous félicite d'être venus, de vous intéresser et pour votre contribution au projet, quel que soit votre avis.

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

La prochaine réunion à Miramas aura lieu le 28. Ce sera une réunion plénière. Vous pouvez vous inscrire sur le site. L'inscription est obligatoire seulement pour les balades. Vous pouvez, malgré tout, vous inscrire, ce qui permet d'avoir une idée de l'occupation de la salle. C'est extrêmement important pour les mesures Covid. Merci. Bonne soirée.