

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

### Compte-rendu intégral Forum Territorial Lundi 14 septembre 2020 à Fos-sur-Mer

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Maison de la mer et du sport, avenue du Sablé d'or, 13270 Fos-sur-Mer
<b>PARTICIPANTS :</b>	63 personnes
<b>HORAIRES :</b>	18 h 00 à 21h03

#### En tribune :

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

**M. Jean-Michel FOURNIAU** Président  
**M<sup>me</sup> Laura MICHEL** Membre

##### Maîtrise d'ouvrage

**M. Olivier TEISSIER** Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur  
**M. Lionel PATTE** Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur  
**M. Cédric MARY** Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur

##### Mairie :

**M. Jean HETSCH** Maire de Fos-sur-Mer

## COMPTE-RENDU :

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

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

Pour commencer, je souhaite souligner 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 du préfet 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 qui l'incarne pour ce projet de liaison routière Fos-Salon, c'est de garantir, malgré les conditions difficiles, que toute personne pourra être en capacité d'exercer son droit à l'information et à la participation — c'est un droit fondamental —, dans un débat respectant les principes d'égalité d'accès et 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'en France, encore aujourd'hui, pas mal de gens 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 un principe fondamental et c'est la raison pour laquelle nous tenons à conserver les réunions publiques en adaptant les modalités. Par exemple, nous avons ajouté 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 d'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 vous y accueillir dans le respect des consignes sanitaires : le port du masque obligatoire, le gel hydroalcoolique, les distances et les gestes barrières. Le secrétariat général de la commission assure le rôle de M. Propre consistant à vérifier que ces conditions sont respectées. Il pourrait être amené, si vous n'aviez pas votre masque, à vous demander de le porter. Dans ces conditions, nous pouvons tenir ce débat.

Je vous présente cette Commission, dont une membre est présente ce soir, Laura MICHEL. Les cinq autres n'ont pas pu se libérer. Nous sommes, en tout, sept membres dans cette commission, avec des formations 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 et neutre, j'y reviendrai. Rappelons pour commencer les principes fondamentaux qui expliquent pourquoi les décisions publiques, aujourd'hui, sur les grands projets d'aménagement et d'infrastructures, comme le projet de liaison routière Fos – Salon, commencent toujours par un débat public qui est obligatoire. La ministre a saisi la CNDP en avril 2019, celle-ci a nommé la CPDP en juin et juillet. Après des discussions avec le maître d'ouvrage, nous avons décidé d'ouvrir le débat après les municipales de mars 2020. Après le premier tour, nous sommes entrés 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. Malgré ces conditions un peu plus difficiles que d'habitude, nous tenions à ouvrir ce débat pour permettre à chacun de participer. La participation est un droit constitutionnel qui a été reconnu dans la Charte de l'environnement en 2004-2005, et elle est depuis un droit fondamental. Je ne vais pas tout lire, mais la diapo rappelle que les principes de la participation et du débat public sont inscrits dans la loi depuis la loi de démocratie de proximité de 2002.

Le Code de l'environnement indique (je ne vais pas tout lire) qu'elle est mise en œuvre à la fois « en vue

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

Et que le débat public porte sur :

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

Pour le mettre en œuvre, la Commission particulière du débat public est indépendante et neutre. Son indépendance est garantie par son absence de lien avec les parties prenantes et sa totale neutralité tant à l'égard de ces dernières que sur le bien-fondé du projet. En effet, la commission ne prend parti ni sur le projet ni sur les arguments des acteurs. Elle permet à chacun de s'exprimer. Elle n'a pas d'avis à donner sur le projet. Nous donnons à voir au décideur, avec un souci absolu de neutralité, les arguments du public pour qu'ils soient pris en compte dans la décision. Pour bien nous différencier, nous avons adopté un code couleur allant vers l'ocre alors que le maître d'ouvrage a un code couleur dans les bleus.

La Commission particulière du débat public agit en fonction de trois principes.

La CPDP assure la transparence de l'information et la publicité des échanges. Nous avons mis en place un site participatif (<https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fos-salon>) sur lequel vous pouvez donner votre avis ; vous pouvez poster des contributions. Vous pouvez y poser vos questions dans le système de questions-réponses. Le maître d'ouvrage a l'obligation d'y répondre par écrit. Sur le site du débat Fos-Salon (<https://fos-salon.debatpublic.fr/>), nous avons créé une rubrique « ressources » qui vous permet de retrouver des documents sur chacun des grands enjeux du projet en plus du dossier du maître d'ouvrage. Vous pouvez, vous-même, nous signaler des documents qui vous paraissent importants pour ce débat ; nous les mettrons en ligne. Les acteurs et organisations peuvent faire des cahiers d'acteurs. Nous veillons à ce que les décideurs répondent aux arguments et propositions portés par le public.

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 ». Beaucoup de gens ont déjà une opinion bien établie. Mais le débat ne cherche pas à compter les « pour » et les « contre ». Au contraire, le débat porte sur l'opportunité du projet. Ce terme ne signifie pas pour la CPDP un débat entre faire ou ne pas faire le projet, sens souvent attaché à l'idée d'opportunité, où il s'agirait de compter les voix pour et les voix contre. Non, cela signifie un débat permettant d'examiner le projet au regard des transformations actuelles et à venir de la mobilité, des évolutions des transports de marchandises, des exigences des politiques publiques nationales et européennes en matière de climat, de santé, d'environnement, ainsi que des besoins du territoire. Nous savons, ici, que la question du report modal et celle de la place du ferroviaire sont des questions très importantes. Elles font partie du débat. 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 ou pourrait remplir. Avec le confinement, des évolutions se sont fait jour. Pensons par exemple au télétravail : comment peut-il modifier les besoins de déplacement et de mobilité aujourd'hui ? C'est un des enjeux du débat. Tout comme les questions de l'environnement, de santé et de pollution, qui sont très fortement posées sur le territoire. C'est cela le débat sur l'opportunité : aborder l'ensemble de ces questions et examiner comment le projet répond aux évolutions qui se profilent à l'horizon de sa possible réalisation. C'est pourquoi nous avons construit le débat autour de la question transversale : **Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre quelles perspectives ?** Cette réflexion, nous vous proposons de l'entamer dès la première phase de ce débat, que nous avons intitulée : « Explorons ensemble ».

Nous avons interrogé, en juillet, dans les communes du tracé, un certain nombre de personnes sur la question du débat. On a fait un petit micro-trottoir pour parler des enjeux du débat.

#### *Diffusion d'une vidéo.*

Ce micro-trottoir montre bien, lorsque nous interrogeons les gens de l'ouest de l'étang de Berre — vous avez vu des gens à la cantine, à CléSud, au marché de Fos, à Istres, à Salon — que des points de vue divers commencent à s'exprimer. Le débat est fait pour cela. L'idée d'un débat sur l'opportunité est de permettre à l'ensemble de ces points de vue de s'exprimer pour 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 de la mobilité qu'aborde le maître d'ouvrage dans son exposé sur le projet.
- Entre début octobre et début novembre, ce sera la deuxième phase « 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 à propos de 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 sur la route, etc. L'objectif est de discuter 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 Préfet, au président du port, Monsieur MARTEL, à France Nature Environnement d'être présents ; ils le seront et ouvriront le débat. 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. 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 également tiré au sort 28 citoyens des communes de l'ouest de l'étang de Berre que nous réunissons samedi. Cet atelier citoyen élaborera un point de vue propre, dans un cahier d'acteur, sans doute différent de celui 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 Fos-sur-Mer. Je remercie Monsieur le Maire de nous accueillir. Je lui cède la parole.

#### **M. Jean HETSCH, Maire de Fos-sur-Mer**

Merci Monsieur le Président, bonsoir à tous et à toutes. Je suis heureux de voir que nous sommes très nombreux ce soir pour cette rencontre autour d'un sujet qui, j'allais dire, ne date pas d'aujourd'hui. Donc je vais moi aussi commencer mon propos par un petit film, un petit film qui était en noir et blanc sur les écrans de l'ORTF il y a très longtemps et qui rappellera sans doute des souvenirs aux plus anciens d'entre nous.

(Projection d'un extrait de **Chronique Hebdo Midi Spécial : Fos le plus grand chantier du monde.**  
Daté du 2 mai 1972)

Nous étions en 1973, il y a 47 ans. C'était effectivement une époque qui laissait rêver. Je pense qu'à l'époque, les personnes se disaient que tout se passerait bien. Pourtant, il y a une petite dizaine d'années, nous nous sommes retrouvés dans cette salle et au théâtre pour un débat public à propos de

Fos Faster. La problématique du transport, des embouteillages, de la congestion des voies a de nouveau été évoquée. En 2004, 2005, le même débat se tenait. Si rien n'est fait, dans 10 ans, dans 15 ans, nous aurons encore cette problématique.

J'ai préparé quelques images d'accidents, année par année, qui ont eu lieu sur les différentes voies. Nous avons toutefois eu la « chance » qu'aucun transport dangereux n'ait été impliqué dans ces accidents. Si un transport d'acétone ou de produits chimiques avait été accidenté, les conséquences auraient peut-être été encore plus graves. Ce risque existe, il faut absolument l'éloigner de la population et de la commune.

Différents paramètres sont à prendre en compte pour cette déviation. Nous disposons de projections démographiques inscrites dans le SCoT Ouest Provence à l'horizon de 2030 de plus de 55 000 habitants par rapport à ce jour et, en matière de développement économique, de 4 000 emplois à 5 000 emplois sur la seule zone aéroportuaire. Nous sommes donc dans une dynamique de croissance, nous le constatons, qui génèrera bien évidemment un trafic plus important. Les axes de développement du GPMM avec l'arrivée de la logistique et la création d'au moins 4 entrepôts dans les 5 ans qui viennent ne vont pas ralentir cette progression de poids lourds, bien au contraire. Le dernier entrepôt en date pour lequel le conseil municipal à l'unanimité avait émis un avis défavorable, FPGL, amenait à lui seul 500 camions supplémentaires sur la départementale Port-Saint-Louis – La Fossette et les voies qui remontent vers Istres ou qui partent vers Marseille.

Vous pouvez donc constater un fort enjeu visant à absorber ce trafic. En effet, le port de Marseille génère 10,7 % du PIB du département. Sur ces 10,7 %, 9,5 % le sont par le seul secteur de Fos-sur-Mer. Le port de Marseille est donc très important sur le plan économique. Le développement du port est bien évidemment lié au développement d'une infrastructure adaptée et performante d'une part pour permettre le développement de la multimodalité. Il ne s'agit pas simplement en effet de rester sur une liaison autoroutière, mais de favoriser l'ensemble des moyens de locomotion et d'être en mesure de transporter l'ensemble des marchandises vers l'hinterland et les sillons nord, ou vers l'Italie.

Que nous le voulions ou non, le camion représente aujourd'hui la plus grande majorité du transit des marchandises sur le GPMM, plus de 80 %. L'objectif est bien de le réduire, le GPMM y travaille, même si la liaison ferroviaire n'est pas aussi performante que ce que nous aurions souhaité. Avec le plan de relance, l'État a décidé de relancer le fret ferroviaire ; la desserte de la gare de triage Miramas sera un point très important pour cette déviation qui permettra également d'irriguer Clesud, secteur logistique important, ou encore Saint-Martin-de-Crau où les plates-formes sont nombreuses. Il est impératif de désengorger ces secteurs.

La déviation des poids lourds par les voies portuaires qui arrivent dans le prolongement du contournement port de Martigues – Port-de-Bouc a permis une certaine amélioration au sein de la commune de Fos-sur-Mer. C'est toutefois une petite amélioration, car l'ensemble du trafic est renvoyé vers des voies deux fois une voie qui ne pourront jamais absorber un trafic en augmentation et qui ne changeront absolument pas la situation à Fos-sur-Mer avec une voie qui coupe la ville en deux sur le côté sud.

Le développement économique est un aspect important. Nous sommes tous convaincus de ce point. Personne n'est là pour affirmer qu'il faut arrêter les implantations, les emplois, le développement des entreprises. En revanche, celui-ci ne doit pas se faire au détriment des populations. René RAIMONDI soulignait à l'époque que « l'industrie doit nous faire vivre, mais pas nous faire mourir ». À ce niveau-là, le développement économique doit effectivement se faire avec le souci de l'environnement et des habitants.

Je vous rappelle que Fos-sur-Mer est un territoire contraint comptant 14 sites Seveso, dont 12 en seuil haut, une frange littorale frappée du risque de submersion marine, des zones naturelles qui entourent la zip et installée sur 80 % du territoire de la commune, un plan d'exposition au bruit et un projet de contournement routier qui, tel que dessiné aujourd'hui, renverra le trafic vers les voies portuaires et ne changera pas fondamentalement la situation avec le passage le long des plages qui coupe la ville en deux.

Selon moi, il est essentiel de prendre en compte également le projet d'aménagement et de développement durable. Au niveau du plan local d'urbanisme, nous avons voté la requalification des routes nationales 568 et 569 en boulevards urbains. Nous parlons de 50 000 personnes à l'échelle du SCoT Ouest Provence sur les 10 années à venir. Cette requalification permettra donc l'extension de la ville vers le nord qui est aujourd'hui la seule possibilité que nous ayons de nous développer. Dans le micro-trottoir précédent, l'une des personnes indiquait qu'il ne fallait plus accueillir personne sur notre

territoire. Cette solution qu'aucun élu ni responsable d'associations ni aucun parent ne pourra imaginer est certes un peu radicale : arrêter tout apport de population, toute construction nouvelle et possible.

Par conséquent, la ville de Fos-sur-Mer milite depuis très longtemps pour le tracé numéro 1. Vous avez le détail. Vous comprendrez lorsque le maître d'œuvre traitera ce sujet. Il s'agit du tracé passant le plus au nord vers le Ventillon et qui permet une desserte à la fois de la zone du Ventillon et qui permet également d'éloigner le trafic et de préserver le foncier disponible pour une urbanisation future afin de répondre aux besoins en logement qui augmenteront avec l'apport de population lié au développement économique de la ZIP.

Si l'on évoque ce tracé, il convient également d'aborder le contournement Martigues – Port-de-Bouc qui doit non pas revenir sur les voies portuaires comme cela se fait aujourd'hui, mais rejoindre par le barreau des étangs cette voie Salon-de-Provence – Fos-sur-Mer. Ainsi, nous serons en mesure de fluidifier le trafic, mais aussi de desservir d'autres communes qui sont victimes de cet enclavement. Je pense à Istres non desservie par une liaison autoroutière. Ce barreau des étangs permettrait de conjuguer ces deux éléments.

Nous souhaitons une liaison deux fois deux voies, pas une autoroute, parce que je sais pertinemment que les autoroutes étant payantes, les camionneurs risquent de ne pas la fréquenter. À mon sens, il est essentiel à la fois de pouvoir conjuguer la nécessité d'une route fluide et éloignée des populations, mais aussi une route qui sera fréquentée, qui sera utilisée par ceux qui doivent la prendre. Nous le voyons aujourd'hui avec la déviation et le respect qui n'est pas toujours celui qu'il devrait être de certains camionneurs pour gagner quelques kilomètres, pour gagner quelques minutes. Nous devons donc donner la possibilité au monde économique d'avoir les moyens de son développement.

Je le redis : ce n'est pas du tout camion, ce n'est pas uniquement la voie routière, car l'intermodalité doit également être développée. C'est bien cette déviation Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence qui nous préoccupe ce soir. La commune de Fos-sur-Mer soutient donc le tracé numéro 1 et souhaite obtenir son contournement par le barreau des étangs pour avoir une liaison performante. Ces éléments avaient été avancés en 1973, il n'existe pas de raison pour ne pas les redire aujourd'hui. Merci de votre attention.

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

Merci, monsieur le maire. Je passe la parole à la maîtrise d'ouvrage pour présenter le projet à trois voix, ce soir.

#### **M. Olivier TESSIER, Dreal, Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Bonjour à tous, bonjour, monsieur le président, bonjour, monsieur le maire. Avant de rentrer dans la description précise du projet et des différentes variantes dont vous avez déjà exposé quelques-uns des enjeux, je tenais à rappeler qui nous sommes. Nous représentons les services de l'État, nous sommes de la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement. Ce service déconcentré de l'État a une action à l'échelle régionale et est placé sous l'autorité du préfet de région qui est également préfet des Bouches-du-Rhône. La Dreal met en œuvre un certain nombre de politiques publiques à la fois portées par le ministère de l'Écologie, le ministre de la Transition écologique et le ministère de la Cohésion des territoires et des collectivités territoriales. Les politiques publiques que nous couvrons sont assez diverses, je me permets de les énumérer pour vous montrer la diversité du champ d'action de la Dreal. Du côté de l'environnement, nous retrouvons ce qui relève de la biodiversité, l'eau, le paysage, les questions de croissance verte et d'économie circulaire, les questions d'aménagement et de logement, les sujets d'énergie, les sujets de prévention des risques naturels et technologiques ainsi que les questions de transport, de mobilité et d'infrastructures qui nous concernent ce soir. La Dreal est organisée en 6 services pour couvrir l'ensemble de ces champs.

Sur ces différents champs, la Dreal n'a pas toujours la même posture et le même positionnement. En effet, sur certains sujets, nous pouvons avoir un positionnement très régalien en instruisant, par exemple, des autorisations d'exploitation et en assurant des contrôles et des inspections sur la base des autorisations que nous avons délivrées. Les installations industrielles sont concernées, de même que les ouvrages hydrauliques ou, pour notre service, les transports terrestres. La Dreal contrôle le temps de conduite des poids lourds ainsi que le respect d'autres règles du code des transports.

Sur d'autres sujets, la Dreal a plutôt un rôle d'animateur, de facilitateur, de financeur en apportant des subventions auprès d'autres porteurs de projets comme les collectivités territoriales. Sur d'autres sujets, elle est également maître d'ouvrage : nous pilotons en direct un certain nombre de projets. Le projet que nous abordons ce soir fait partie de ce champ d'activité de la Dreal puisque nous sommes pilotes,

maîtres d'ouvrage de projets routiers sur le réseau routier national non concédé. Nous intervenons donc sur le réseau routier un peu en complémentarité des concessionnaires qui ont la charge du réseau concédé et de la direction interdépartementale des routes qui a la charge de l'exploitation et de l'entretien du réseau routier national non concédé. La Dreal porte des projets neufs, des projets d'amélioration de ce réseau.

Ce soir, nous sommes présents tous les trois avec Lionel PATTE et Cédric MARY du service transport de la Dreal qui a trois missions principales :

- Une première mission régalienne : le contrôle du transport terrestre ;
- Une mission un peu plus d'animation et de subvention notamment d'infrastructures portées par d'autres maîtres d'ouvrage, les collectivités, mais également les établissements publics comme SNCF Réseau ou le GPMM. Nous intervenons alors en finançant et en subventionnant ces maîtres d'ouvrage ;
- La mission de maîtrise d'ouvrage routière.

En ce qui concerne ce projet de liaison Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence, le service transport représente la Dreal. Évidemment, celle-ci a élaboré ce projet avec l'ensemble de ses compétences. Vous verrez dans la présentation que nous nous intéressons aux questions routières avec notre casquette routière (sécurité routière, congestion, trafic...). Nous avons également examiné les enjeux écologiques, les enjeux industriels. Nous essayons d'apporter une vision d'ensemble sur ce projet et sur le pilotage de ce projet. Je passe la parole à Lionel PATTE et à Cédric MARY qui vont vous faire une présentation à deux voies du projet, et qui rentreront un peu dans le détail du contexte dans lequel la liaison s'inscrit, jusqu'aux options envisagées.

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

Nous allons vous présenter le projet de liaison routière Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence d'une façon un peu particulière, qui est celle qui nous a conduits à imaginer concevoir le projet lorsque nous avons réalisé les études d'opportunités. Nous allons vous présenter quelques éléments spécifiques du territoire assez rapidement, les enjeux de mobilité de déplacement qui y sont attachés, ainsi que le projet de stratégie globale en matière de mobilité développé sur le territoire par la Dreal, mais également par d'autres maîtres d'ouvrage comme la région, la métropole, le département ou les Collectivités. Nous ciblerons enfin le projet de liaison routière Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence.

Vous trouverez l'ensemble des données que je vais vous présenter de façon assez synthétique dans le dossier du maître d'ouvrage qui est présent sur le site de la CPDP, consultable téléchargeable par le biais des QR codes que vous trouverez à l'entrée de la salle. L'ensemble de ces données est issu du Sradet, du plan de déplacement urbain, et des documents de planification des communes que vous pouvez également consulter. Les liens se trouvent dans les dossiers du maître d'ouvrage.

Monsieur le maire l'a présenté de façon assez complète : la particularité du territoire est sa forte croissance démographique. Nous comptons un peu moins de 140 000 habitants, plus 22 000 habitants en 2030 à l'échelle du périmètre des communes du SCoT ouest étang de Berre, plus de 55 000 habitants à l'échelle du SCoT Ouest Provence. La prévision de croissance démographique est donc relativement importante. De plus, l'activité économique est également importante ; de nombreuses zones d'activité sont inscrites en chapelet le long de la RN 569. Bien évidemment, la zip et les bassins ouest du port de Marseille à Fos-sur-Mer, premier site industriel régional et premier port de France.

L'activité agricole est une autre activité qui est également importante. Nous retrouvons un certain nombre d'exploitations sur la totalité du territoire avec un double enjeu qui est économique et également environnemental. La particularité de l'irrigation de cette agriculture fait qu'elle participe à presque 70 % du rechargement de la nappe de La Crau dans laquelle on puise l'eau potable pour plus de 230 000 personnes sur le pourtour de l'étang de Berre.

Le patrimoine naturel est également très important puisque nous avons un certain nombre de zones protégées au titre de la directive cadre européenne. Nous sommes également en proximité du parc national de La Crau ainsi qu'une réserve naturelle régionale dans le nord du territoire.

Nous avons donc tiré un certain nombre d'enjeux de ces éléments en matière de mobilité. Le premier enjeu est lié à un constat que nous tirons du PDU : à l'échelle de la métropole, nous notons 650 000 déplacements quotidiens réalisés à 96 % en voiture. Sur le territoire de l'ouest étang de Berre, nous relevons des déplacements en transport en commun uniquement à hauteur de 4 %. Le taux de déplacement en voiture est un peu plus réduit puisque nous observons aux alentours de 70 %. En

revanche, il est à noter une particularité : contrairement au reste de la métropole, nous constatons une proportion importante de déplacements à vélo et à pied, ce qui est lié au grand nombre de déplacements à l'intérieur des pôles des villes. Des réflexions en matière de stratégie sont ainsi menées.

Le deuxième enjeu que nous notons concerne tout ce qui est lié au développement du fret routier et non routier. Actuellement, le volume de poids lourds quotidien lié à l'activité de la ZIP s'élève à presque 7 000 poids lourds. Nous avons des perspectives de croissance des activités industrialo-portuaires dans leur ensemble relativement importantes avec une volonté de réduire la part modale de la route par les différents planificateurs des activités. Dans ces conditions, il nous faudra être capable de mettre en œuvre toutes les conditions pour assurer une meilleure répartition modale. Par ailleurs, nous devons être en mesure de traiter correctement les volumes de poids lourds annoncés aux horizons du SCoT et des perspectives de croissance du port.

Tous ces éléments amènent à un certain nombre d'enjeux en matière d'impacts sur le territoire :

- La congestion des principaux axes, monsieur le maire l'a largement expliqué ;
- Une insécurité routière qui va de pair puisque le niveau d'insécurité mesuré de l'axe est deux fois supérieur à la moyenne des axes de cette catégorie en France ;
- La pollution de l'air est particulière prégnante ; nous estimons le nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs limites à 4 000 habitants dans le pourtour de l'étang de Berre, ce qui est essentiellement dû lié au trafic routier puisque le trafic routier est responsable de presque 60 % des émissions, notamment de dioxyde d'azote. La carte que vous pouvez consulter à droite est une mesure de ce niveau de polluant. Nous constatons que nous corrélons très facilement la présence d'axes routiers à des niveaux de pollution élevés ainsi que les zones où l'activité industrielle est importante ;
- Une pollution sonore relativement élevée à proximité de ces axes. Sur les axes 569 et 568, on relève à peu près 16 points noirs de bruit routier qu'il conviendra de traiter.

Dans cette optique, l'ensemble des maîtres d'ouvrage publics a établi une stratégie de mobilité durable pour répondre à ces enjeux. Cette stratégie est composée d'un certain nombre de projets à la fois portés par l'État, par la métropole, par les communes et le département, qui ont pour but d'avoir des politiques en faveur du covoiturage, des transports en commun, des mobilités actives, tout ce qui est en mesure de limiter la progression du trafic routier. Somme toute, nous avons pu constater la nécessité de réaliser des aménagements routiers notamment pour sécuriser la circulation, mieux desservir le territoire et plus qu'accessoirement, servir de support aux transports en commun.

La stratégie de mobilité consiste également à assurer la complémentarité des modes de transports des marchandises, monsieur le maire l'a également précisé précédemment. Nous notons actuellement que 40 % des flux de marchandises qui sortent du port partent par voie terrestre à des destinations de longue distance. Forts de ce constat, il nous faudra être en mesure de mettre en œuvre les solutions de complémentarité des modes qui permettront de capter tout ce potentiel de gain de report modal.

Parmi les différents projets de mobilité sur le territoire, qu'ils soient issus du PDU, des projets de l'État, du département ou de la métropole, nombre de projets vise à développer le report modal, notamment le développement de Clesud, la modernisation de la gare de triage de Miramas, vous en avez parlé, monsieur le maire, le déploiement de service ferroviaire, notamment à l'intérieur de la Zip, à Gravelot, que le GPMM met en œuvre. Il est à noter qu'un certain nombre de créations de lignes de bus ou de cars à haut niveau de service seront complétées par des aménagements routiers permettant de les recevoir ou de faciliter leur mise en œuvre. Soulignons également la création du barreau de Sulauze au sud de Miramas pour permettre la desserte facilitée du pôle d'échange modal. A Istres, l'échangeur des Bellons permettra d'être support d'un bus à haut niveau de service, la déviation de Martigues – Port-de-Bouc, et des aménagements qui seront réalisés à l'occasion de différents projets routiers pour favoriser l'implantation de parkings relais et enfin la liaison Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence qui est une colonne vertébrale de l'ensemble de ces déplacements sur le territoire.

Des aménagements cyclables sont à mettre en avant en complément des différents projets routiers ou de transports en commun qui sont détaillés dans le PLU et qui maillent le territoire des communes.

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

Vous constatez donc que la vision de l'État maître d'ouvrage sur la mobilité sur le territoire ne se limite pas à un projet – projet faisant l'objet de débat public. Il est important de rappeler les objectifs auxquels

nous cherchons à répondre qui justifient à la fois le type de réponse et l'évaluation des effets du projet par la suite.

Les objectifs font écho aux enjeux que nous avons cités. Il s'agit d'abord d'améliorer la liaison entre les différents pôles urbains et économiques le long de l'axe RN 569 et d'améliorer la desserte de différents pôles générateurs de trafic en temps de déplacement, à travers des points d'échange qui doivent être performants et adaptés. D'autre part, notamment au niveau de ces points de connexion, il s'agit de permettre de développer l'intermodalité, notamment vis-à-vis des projets de transports en commun.

L'objectif économique tend par ailleurs à accroître la compétitivité à la fois du port et d'accompagner le développement de la zone industrialo-portuaire en assurant une meilleure desserte, plus performante, améliorant les connexions entre le port, la couronne logistique sur le département notamment, ainsi qu'un meilleur raccordement à l'ensemble de son hinterland.

Il s'agit du reste d'améliorer la sécurité de la circulation, ce qui relève de la responsabilité de l'État sur son réseau, qui n'est pas satisfaisante sur la RN 569 ainsi que nous l'avons observé. De plus, concernant la commune de Fos-sur-Mer, enjeu plus particulier, il convient de réduire les nuisances aux populations que ce soit en matière de qualité de l'air, de pollution sonore, et plus généralement de cadre de vie et d'environnement. Tels sont les principaux objectifs poursuivis. Nous le constatons sur le schéma : derrière le projet, l'idée tend à chercher à améliorer deux fonctions qui existent, qui ne sont pas satisfaisantes et qui posent des problèmes : la liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, entre la zip et Salon-de-Provence, et la fonction de contournement de Fos-sur-Mer qui pose actuellement des difficultés.

Pour répondre à ces objectifs, trois grandes familles d'aménagement sont ensuite déclinées avec des modalités techniques un peu différentes :

- Une famille autoroutière à caractéristique urbaine : une voie à caractéristique autoroutière deux fois deux voies sur l'ensemble du projet qui peut autoriser une vitesse de 110 km/h, sans doute abaissée dans les zones le plus urbanisées à 90 km/h pour maîtriser les nuisances. Cette solution contient un contournement nouveau au niveau de Fos-sur-Mer à deux fois deux voies ;
- Une liaison toujours autoroutière entre le nord de Fos-sur-Mer, au sud d'Istres et Salon-de-Provence et une amélioration au niveau de Fos-sur-Mer qui s'appuie essentiellement sur le contournement existant des infrastructures 568 et voies portuaires ;
- Un aménagement plus modeste prévoyant une voie express, deux fois deux voies ou deux fois une voie, tout dépendra de la capacité recherchée. Cette solution qui est un peu à géométrie variable comporte des échangeurs dénivelés lorsqu'ils sont nécessaires pour assurer un bon niveau de desserte et de capacité. Là également, celui-ci est associé à une amélioration du contournement au niveau de Fos-sur-Mer.

Ces trois familles d'aménagement sont assez contrastées en matière de caractéristiques et visent à poser des principes assez diversifiés. Il est possible de combiner ces parties d'aménagement avec des tracés, des options de passages distincts.

Une partie importante du projet se situe en aménagements sur place : élargissement de la RN 569 actuelle, ce que nous nommons la section centrale au-dessus d'Istres, au nord de Fos-sur-Mer, jusqu'au nord de Miramas intégrant la déviation actuelle de Miramas à deux fois deux voies. Aucun tracé alternatif n'existe pour cette section, il est donc proposé d'élargir cette voie existante. De surcroît, pour une bonne partie, les emprises nécessaires à l'élargissement sont relativement disponibles. Au nord, 3 tracés alternatifs ressortent : un tracé direct, un tracé contournant la réserve régionale et un tracé cherchant à avoir un point de connexion le long de D69 un peu plus lointain, près de l'échangeur 14.

Les possibilités sont un peu plus multiples concernant Fos-sur-Mer, nous les détaillons sur une autre diapositive. En premier lieu, reprenez l'idée de chercher à connecter la liaison Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence de façon efficace vers le port, à la fois vers la Fossette, point d'entrée important, mais aussi des voies portuaires qui permettent de servir différentes installations industrielles jusqu'à Saint-Gervais. Par les voies portuaires et la D 268, deux voies importantes contribuent à la desserte du port de la Zip, de la ville de Fos-sur-Mer et qu'il convient d'aller connecter de façon efficace en nous rapprochant de la Feuillane et de la Fossette. C'est l'idée des tracés 1 et 2 notamment qui sont dans la même logique. La différence entre les tracés 1 et 2 est leur position vis-à-vis de la voie ferrée de la gare de fret de Fos-sur-Mer. Le tracé 1 est un peu plus direct, plus éloigné des zones urbaines, plus proche de la réserve naturelle nationale de Crau. Le tracé 2 est au sud du fuseau ferré et un peu plus proche des zones urbanisées, tout en maintenant un certain espace.

Le tracé 3 quant à lui cherche à créer une voie nouvelle, mais plus proche des zones urbanisées afin de chercher à limiter au maximum l'impact sur les zones naturelles qui sont situées plus au nord. Ces trois tracés sont donc contrastés, plus ou moins efficaces en matière de connexion au réseau actuel.

Nous poursuivons la présentation, des questions pourront être posées par la suite.

L'autre logique tend à améliorer le contournement de Fos-sur-Mer. Pour ce faire, nous disposons d'options également contrastées. Ainsi que cela a été évoqué par monsieur le maire, nous détenons la solution dite du barreau des étangs qui consiste à connecter la nationale 569 au sud d'Istres directement sur le contournement de Martigues – Port-de-Bouc. Ce tracé, qui serait neuf, serait à deux fois deux voies compte tenu du niveau de trafic que cette option appellerait. Aucune infrastructure routière n'existe en effet dans ce secteur à proximité de la voie ferroviaire.

Une autre solution différente consiste à nous appuyer sur les voies portuaires partiellement en partie en tracé neuf pour réaliser un aménagement à deux fois deux voies à caractéristique autoroutière qui contourne Fos-sur-Mer par l'ouest tout en conservant une partie de la 568 le long du front de mer. Une autre option consisterait à réaménager de façon complète la 568 à deux fois deux voies, également à caractéristique autoroutière, et les aménagements renforçant la protection, les nuisances, tout en conservant le principe du tracé actuel.

D'autre part, des options d'autoroutes intermédiaires et de voies express ressortent le principe de réaménager principalement la requalification de la 568 et des voies portuaires tout en gardant leur tracé actuel.

Les options proposées concernant Fos-sur-Mer sont assez contrastées et n'ont pas forcément les mêmes effets.

Considérons les effets à l'échelle du projet. Nous pourrions apporter des précisions concernant Fos-sur-Mer. Généralement, les projets proposés réduisent fortement, voire suppriment, l'ensemble des congestions et permettent d'importants gains de temps sur l'ensemble de l'itinéraire entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, évalués environ à 15 minutes, un peu moins avec une option de voie express, toujours en supprimant les congestions, et permettent d'améliorer fortement la sécurité routière pour l'ensemble des usagers, notamment en offrant les caractéristiques homogènes et une séparation des sens de circulation.

L'effet attendu du projet permet de réduire l'exposition des riverains aux nuisances, à la pollution de l'air globalement et sonore. Nous fournissons un exemple basé sur l'évaluation réalisée en vue du débat public par AtmoSud. Une évolution à terme de l'évolution attendue est à souligner du fait de l'évolution globale du parc qui n'est pas liée au projet. Toutefois, le projet est de nature à réduire plus ou moins fortement les émissions, en l'occurrence d'oxyde d'azote, selon ces caractéristiques, un peu sensiblement sur la 569 et la 568. Tout dépend cependant de l'option envisagée.

Comme tout projet d'infrastructure, notamment en cas de portions en tracé neuf, le projet est de nature à avoir des impacts sur les espaces naturels et les espaces agricoles en consommant de l'espace, en entraînant de nouvelles coupures. Le projet devra s'intégrer dans une démarche dite ERC, et devra éviter les impacts, les réduire sinon compenser les impacts résiduels. Il convient de noter que ce projet peut présenter quelques impacts qu'il sera nécessaire de traiter. Ceux-ci sont somme toute très différents d'une option à l'autre et d'un tracé à l'autre.

L'enjeu de la nappe de Crau est spécifique sur le secteur.

Deux types d'enjeux ressortent :

- Un enjeu quantitatif : le fait de consommer des espaces agricoles est de nature à poser question sur la capacité de recharge de la nappe, ce qui renvoie là également à la capacité à compenser la consommation des espaces agricoles ;
- un enjeu qualitatif aujourd'hui présent : la qualité de l'eau, la capacité à protéger la ressource en eau avec à la fois des pollutions accidentelles dans l'hypothèse où un poids lourd se renverserait s'agissant de pollutions liées à la route ou de pollutions chroniques apportées par toutes les pollutions du trafic routier desquelles la nappe est assez peu protégée par des infrastructures qui ont 30 ans ou 40 ans et qui ne sont pas aux normes, aux standards des infrastructures les plus récentes.

Il est possible d'observer par ailleurs des impacts selon les corridors écologiques. L'enjeu constitue à réduire et à restaurer les corridors écologiques aujourd'hui limités par les infrastructures sur le territoire.

Une dernière catégorie d'effets est attendue sur lesquels les différentes options sont de nature à avoir des effets importants : l'attractivité renforcée de la zone portuaire et industrielle ainsi que le fait de contribuer au report modal du transport de marchandises, notamment et, par exemple, dans la connexion avec Clesud qui développe ses capacités de transports combinés.

Le coût est un autre sujet important du projet. Sans rentrer dans le détail de toutes les possibilités, selon les options, les coûts peuvent être différents, du simple au double. Les options plus modestes de type voies express sont évaluées ici à 270 millions d'euros. Les options autoroutières comportant des options un peu plus ambitieuses sur le contournement de Fos-sur-Mer vont jusqu'à un peu plus de 500 millions d'euros. De façon intermédiaire, l'option autoroutière sans contournement de Fos-sur-Mer est évaluée à 400 millions d'euros.

Ces options autoroutières ne conduisent pas forcément à des concessions et donc l'instauration d'un péage. Le côté concession a été envisagé afin de voir si celui-ci était de nature à apporter un intérêt de financement du projet. Cette possibilité reste à regarder, notamment pour financer les options les plus ambitieuses présentées.

Le dernier aspect concerne le calendrier du projet. Nous sommes en 2020. Comme indiqué, les décisions sur les suites à donner sur le projet sont attendues début 2021. Je citerai deux dates de repère : après la poursuite des études et après l'enquête publique, une déclaration d'utilité publique est attendue vers 2024 et le début des travaux du projet est attendu vers 2027 sachant que dans tout le dossier du maître d'ouvrage, nos prospectives, nos éléments d'évaluation se situent avec la mise en service complète du projet à l'horizon 2030.

Nous avons donc fait cette présentation, de façon assez synthétique, il reste encore des questions à se poser par rapport à différents éléments. La volonté était bien de présenter un panel assez large des aspects, des tenants et aboutissants du projet.

#### **M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Bonsoir, merci beaucoup de la présentation de la maîtrise d'ouvrage. Nous allons voir de quelle manière poursuivre la soirée. Nous allons travailler et nous répartir en 3 groupes pour que vous puissiez exprimer vos réactions, vos besoins d'informations, interpellier le maître d'ouvrage. Nous avons la chance d'avoir ce soir 3 représentants de la Dreal qui pourront chacun être présents dans un des groupes. Dans ces groupes, nous allons réfléchir aux questions affichées. Vous exprimerez d'abord vos réactions face à cette présentation du projet. Nous avons déjà eu le point de vue fort de la ville de Fos-sur-Mer par monsieur le maire. Vous pourrez mettre en avant les enjeux que vous identifiez en tant que citoyens pour aujourd'hui, mais également en vous projetant dans le futur, ainsi que les enjeux autour des informations qui sont à votre disposition, si des besoins d'informations complémentaires ressortent, si des aspects manquent de clarté, nous l'avons déjà un peu évoqué dans la discussion informelle au début.

Nous sommes très nombreux. L'idée des groupes est de laisser la possibilité à chacun de s'exprimer, ce qui n'est pas envisageable en plénière. Nous nous retrouverons à 20 heures en plénière afin de partager ce qui aura été échangé dans ces groupes.

#### **M. Romuald MEUNIER, MCTB**

Bonsoir, je représente l'association MCTB golfe de Fos environnement, association fosséenne. Je suis surpris de constater que vous nous divisez à chaque fois en petits ateliers. J'ai déjà participé à deux réunions virtuelles avec vous, et à une autre réunion la semaine dernière à Miramas. Heureusement, celle de Miramas s'est tenue en un seul groupe. Les autres se font cependant en petits ateliers. Résultat : nous ne connaissons ni les questions ni les interrogations de toutes les personnes présentes. Bien évidemment, nous ne connaissons pas non plus les réponses. La synthèse ne saurait pas nous informer autant que le débat avec tout le monde, tous ensemble. Je pense que c'est un manque, c'est une division de l'information qui me gêne beaucoup. Sans oublier, et je vous l'ai déjà signalé, que nous n'avons pas vu les comptes rendus des ateliers, nous n'avons pas vu les comptes rendus de la réunion de Salon-de-Provence, de Grans et de Miramas. Je comprends que des problèmes d'intendance puissent être posés en ce qui vous concerne. Il n'empêche que ce débat est mis en place depuis un certain nombre de mois et que vous auriez dû trouver une solution à cette situation. Quoi qu'il en soit, cette division manque à notre information.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Nous sommes très nombreux et le temps ne permet pas à chacun de s'exprimer. Notre souci est bien l'expression de chacun et non pas que seulement quelques personnes prennent la parole. La parole doit être partagée entre tous, ce qui est uniquement possible en petits groupes et qui fonctionne très bien avec ce mode. Il est nécessaire de procéder de la sorte lorsque l'on se trouve dans de telles configurations alors que nous sommes plus nombreux contrairement à Miramas. Si nous étions une vingtaine de personnes, nous pourrions certes le faire. L'ensemble des personnes pourrait prendre la parole. Nous ne pourrions pas agir de la sorte aujourd'hui alors que le travail en groupe le permet. Nous assisterons ensuite à la restitution pour partager ces points de vue.

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

À Miramas, quand nous sommes restés en plénière, 25 personnes étaient présentes. Nous observons plus du double de personnes ce jour. J'ai compté que vous étiez 56 personnes dans la salle et n'ai pas compté la tribune, ce qui donnerait une minute par personne. Si nous restons en plénière, nous serions contraints d'observer une règle stricte : ne pas parler plus d'une minute.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Si ce mode était retenu, tout le monde ne prendrait pas la parole à la fin. Nous connaissons très bien ce fonctionnement classique. En petits groupes, les personnes prennent la parole. En grands groupes, les mêmes personnes la prennent, ce qui exclut un certain nombre de personnes de la prise de parole, raison pour laquelle nous choisissons ce format. Nous avons toutefois un retour en plénière qui nous permet de partager par la suite : pendant une demi-heure, nous continuons à partager les propos et soulignons les messages forts.

**M. Daniel MOUTET**

C'est diviser pour mieux régner.

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

Je n'en doute pas, monsieur MOUTET.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Non, il s'agit de répartir pour que chacun puisse s'exprimer. Nous compterons à la fin de la réunion ceux qui ont participé.

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

L'idée n'est pas de diviser, monsieur MOUTET. Nous avons essayé et avons constaté à Miramas qu'avec ce nombre, nous pouvions le faire en plénière. Nous avons essayé d'ajuster. Nous n'avons pas de préférence, mais nous avons le souci que chacun puisse s'exprimer. Nous n'allons donc pas nous étendre sur la méthode. Le sujet important du débat n'est pas celui-là. Il est possible de rester ainsi, mais en ayant le souci que chacun se présente à chaque prise de parole et qu'il n'accapare pas trop longtemps la parole pour qu'elle puisse réellement circuler parmi la soixantaine de personnes ici présentes.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Si nous retenons cette optique, nous ferons circuler des papiers afin de faire remonter vos questions, pour des personnes qui n'auraient pas le temps de les exprimer. Nous récupérerons au moins l'ensemble de ces questions, ce qui permet à l'objectif d'expression du plus grand nombre d'être réalisé. Vous pouvez commencer à noter vos remarques, vos questions, vos réactions même si elles sont vives. Nous les récupérerons, et ce n'est pas perdu, nous les conservons.

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

Nous ouvrons donc la discussion en restant ainsi. Vous pouvez aussi poser des questions sur le papier, nous en garderons une trace et pourrions les transmettre au maître d'ouvrage si elles n'avaient pas reçu de réponse. Il est nécessaire de faire circuler le micro, car nous enregistrons pour transcrire et faire des comptes rendus. Monsieur MEUNIER, je réponds à la question concernant les comptes rendus. Nous avons envoyé ce matin la transcription de Salon-de-Provence au maître d'ouvrage pour correction. Nous respecterons donc les 10 jours que j'avais annoncés. Matériellement, il est nécessaire de transcrire,

puis de relire. Il est difficile de faire plus court. Normalement, les premiers comptes rendus des réunions de la semaine dernière seront mis en ligne d'ici à la fin de la semaine.

#### **M. Gilbert DALCOL, MCTB**

Je suis associé avec Romuald MEUNIER. Je m'adresse principalement à la Dreal. Concernant la liaison entre la gare de Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, vous avez indiqué l'existence de trois projets de voie, dont une après la voie ferrée. Je voulais signaler que vous avez tenu compte de la pollution sonore, ce qui m'a fait plaisir. J'en parle depuis des années. Fos-sur-Mer a la totale en la matière. La zone sud contient des industries, Kerneos, la base 125, le dépôt de La Crau. On entend les trains de la gare de Fos-sur-Mer dans les Carabins. À l'époque des *rave parties* — je me suis bien battu contre cela — nous nous prenions tout pendant 3 ou 4 jours. C'est très important : si vous faites une route plus près de la ville, nous aurons une résonance continue des poids lourds. La plaine de la Crau fait comme un yoyo et renvoie tout sur Fos-sur-Mer.

Vous avez ensuite parlé de la nationale 569 entre l'agrandissement de deux voies de chaque côté entre la sortie de Fos-sur-Mer et Miramas. Si vous doublez les voies, il y aura donc plus de trafic, tout en sachant, puisque vous êtes de la Dreal, que tout le long, nous trouvons des maisons. Ils auront donc un impact de plus au nord.

Vous avez également évoqué les risques de pollution dans la nappe phréatique de La Crau par l'intermédiaire des poids lourds, des camions d'acide ou de transports chimiques risquant de polluer la nappe phréatique. L'eau de Fos-sur-Mer est très dure en calcaire et en chlore. L'eau de la ville de Marseille arrivant jusqu'à Châteauneuf-les-Martigues, à j'avais demandé à M. MAURIZOT d'avoir un accord avec la région : si Port-de-Bouc, Martigues, Fos-sur-Mer se relie à l'eau de la ville de Marseille, qui est d'une très bonne qualité (une des meilleures de France, vous pouvez regarder sur internet), elle nous coûterait encore moins cher. Nous protégerions de plus l'environnement. Pourquoi ? Les personnes qui ont des problèmes rénaux, comme moi, ne boivent pas l'eau du robinet et achètent des packs d'eau. Il y aurait donc une protection sur l'environnement à ce sujet. Je vous remercie de votre écoute.

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

Je n'ai pas beaucoup de réponses à vous apporter. Nous pouvons adhérer à ce que vous indiquez globalement, la configuration topographique du secteur est effectivement favorable à la dispersion des pollutions, notamment la pollution sonore. Le trafic augmentera donc avec projet et sans projet. Un des enjeux exposés vise également à intégrer dans le projet une réduction des nuisances sonores, nuisances qui existent aujourd'hui. Les écrans sont des solutions de base pour réduire fortement l'impact, au-delà du fait que les infrastructures de tous projets doivent être conformes à la réglementation sur le bruit et maintenir un niveau de bruit acceptable.

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

En complément, vous trouverez sur le site de la CPDP une étude acoustique annexée que nous avons fait faire spécifiquement dans le cadre du débat pour comparer les différentes options à la fois pour montrer les options plus ou moins impactantes en matière de bruit, mais également pour essayer de définir les aménagements acoustiques qu'il y aurait lieu de réaliser pour chaque option.

En ce qui concerne la nappe de Crau, ainsi que vous l'indiquez elle est vulnérable aux pollutions chroniques et aux pollutions accidentelles tout simplement parce que la route actuellement relativement ancienne n'avait pas prévu un certain nombre d'ouvrages de protection. Lorsque nous amènerons la RN 569, et quelle que soit l'option ou la variante, nous tâcherons de récolter les eaux de ruissellement, de traiter la pollution chronique et d'avoir des dispositifs contre les pollutions accidentelles notamment liées au transport de matières dangereuses.

Pour ce qui est de la qualité de l'eau de la nappe, je ne peux forcément pas vous répondre. En revanche, il me semble que la métropole travaille à de la sécurisation de captage qui tiendrait à faire de la réalimentation et à faire mailler des réseaux. Je crois cependant qu'aucun représentant de la métropole n'est présent ce soir.

#### **M. Robin MATTA, secrétaire du syndicat CGT des cheminots de Miramas**

Tout d'abord, merci de votre présentation. Nous avons bien entendu la volonté d'avoir un report modal. Nous avons plusieurs fois entendu parler du triage de Miramas. Nous avons eu du mal à comprendre la diapositive de présentation : comment la liaison routière pouvait aider le triage de Miramas ? Quoi qu'il en soit, je constate la volonté apparemment affichée du report modal. Mais comment ? Nous

voulons bien donner la confiance, mais elle n'exclut pas le contrôle. Nous sommes dans une situation où les annonces se font chaque jour. Dans la réalité, que voyons-nous ? Encore des millions, des centaines de millions pour le routier. À un moment, nous pouvons comprendre que des problèmes de route existent, des problèmes de rond-point. Or, il sera nécessaire de se souvenir que si on prend des camions, qu'on les sort des villes, nous comprenons également l'enjeu pour les municipalités de sortir les camions des agglomérations, ce qui est très important, mais ces mêmes camions pollueront de la même manière dans la ville que dans l'autoroute à côté. On ne pourra pas effacer cette réalité. Ce fait-là est têtue.

Si une action est à mener pour changer le mode de développement sur le camion, il faut le mettre sur le rail. Je comprends que le projet est de 1973, peut-être date-t-il effectivement. Quelque chose d'avenir date peut-être d'encore plus longtemps : c'est le ferroviaire. Si on veut parler du développement du port, lorsque l'on prend des ports de taille comme celui du GPMM, prenons également le port de Barcelone où 4 voies ferrées sortent de ce port. Prenons le port d'Anvers, au moins 8 voies sortent de ce port. Le GPMM a une seule voie ferrée qui sort.

Si des millions et des millions sont à mettre, comme cela nous a été montré, à l'heure où on parle de plan de relance, de transition, c'est dans le ferroviaire qu'il faut les mettre. Vous connaissez la détermination sans faille des cheminots, nous continuerons à promouvoir ce qui pour nous, est l'avenir : le ferroviaire. Que ce soit l'intérieur de l'entreprise ou hors de l'entreprise, nous pensons que les services de l'État le savent, la Dreal a travaillé sur le triage de Miramas ; nous connaissons les montants nécessaires. De nombreux acteurs, monsieur le maire y compris, se sont engagés pour le triage de Miramas. Luc LALLEMAND, le PDG de SNCF Réseau, était-il y a peu au triage de Miramas. Il est important que nous puissions le porter ensemble. Lorsque l'on voit cette présentation cependant, nous avons l'impression d'être oubliés. Je pense qu'une possibilité existe, nous y travaillerons. Je vous remercie.

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

Cette intervention n'appelle pas forcément de prise de parole de votre part, c'est une prise de position.

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

Vous avez raison, effectivement. Si nous voulons pouvoir assurer une bonne desserte du port, comme nous l'avons montré et comme monsieur le maire l'a précisé, il ne faut pas mettre les modes en concurrence. Une complémentarité doit permettre d'assurer à la fois un bon fonctionnement dans le cadre des perspectives d'évolution du port, mais également d'assurer les parts de report modal que le port ambitionne de pouvoir atteindre. Je crois que M. MARTIN souhaite dire deux mots.

#### **M. Régis MARTIN, GPMM**

Je travaille au port de Marseille. Je voudrais compléter ce qui a été soulevé. En effet, il nous faut développer le ferroviaire au maximum. Je connais bien le sujet, car je travaille sur ces thématiques, mais pas uniquement, car nous ne sommes pas si mauvais que cela au port sur le mode ferroviaire. En ce qui concerne le conteneur, par exemple, aujourd'hui, 200 000 EVP partent en mode ferroviaire, soit une part modale de 15 %. J'ai révisé les statistiques avant de venir et je regardais ce que les autres ports faisaient. Nous luttons à la troisième place. Gênes est à 16 %, devant nous, deux sont intouchables : Hambourg et Brême qui sont à 46 %. Nous sommes devant Barcelone qui est à 13 %, devant Rotterdam qui est à 10 %, Anvers qui est à 8 %, Valencia à 7 %, Le Havre 4 %. Nous ne sommes donc pas si mauvais. Nous faisons déjà de super actions.

En revanche, il nous faut plus développer. Nous nous rendons compte que même si nous ne sommes pas mauvais sur le ferroviaire, nous constatons que nous sommes passés de 80 000 EVP à 200 000 EVP. Les flux ferroviaires ont été multipliés par 2,5 sur le conteneur. Parallèlement, entre 2013 et 2019, nous faisons 1 million d'EVP en 2013 et 1,5 million désormais. La route a somme toute continué à augmenter bien plus doucement que si nous n'avions rien fait. Au contraire, nous avons réussi à la faire passer en dessous de 80 % – première fois que cela arrive. Nous sommes à 79 % de route. Les trafics ont toutefois augmenté. Nous devons donc continuer à travailler le ferroviaire et devons agir sur cette infra routière, car les camions restent là. Nous avons réussi à les diminuer.

Je suis donc à la fois d'accord avec ce qui est indiqué et pense également qu'il sera nécessaire de véritablement toucher cette infra routière, car le nombre de camions ne va pas diminuer. Celui-ci freinera, nous le ferons légèrement réduire. La croissance se poursuit au port, nous intéressons un grand nombre de personnes, des implantations seront encore réalisées. Des volumes seront donc observés.

Enfin, nous sommes le seul port d'Europe pour lequel nous nous situons à 32 km d'un accès autoroutier, nous avons 9 carrefours giratoires où nous retrouvons des personnes qui vont travailler, des mères de famille qui reviennent du travail et qui se retrouvent dans des ronds-points avec des camions. Il est vrai qu'il faut développer le ferroviaire ; je ne suis pas pour une 2x6 voies ou une 2x4 voies ou je ne sais combien comme c'est le cas à Anvers ou Rotterdam, je pense que ce n'est pas la peine. Il sera tout de même indispensable de sécuriser cette infra. Tel est le message que je souhaitais apporter pour compléter ce qui a été dit.

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

Monsieur RAIMONDI, puis une autre personne. Nous prendrons ensuite une question qui a été posée sur papier.

**M. René RAIMONDI, ancien maire de Fos-sur-Mer, conseiller départemental**

Je vais essayer de ne pas casser le moral à tout le monde. Je suis élu depuis 25 ans au sein de cette commune. J'ai eu différents postes. J'ai récemment rencontré tous ceux qui sont devant moi. Or, avant eux, j'ai connu leurs prédécesseurs et encore leurs prédécesseurs. Il en est de même concernant le débat public. J'ai assisté au premier débat public en 2004 avec exactement les mêmes prises de parole, les mêmes discours sur le ferroviaire. Or, c'était il y a 16 ans. Il y a 16 ans, un maire a jeté le dossier du contournement autoroutier de Martigues à la tête de la Dreal. Il est mort. Vous attendez peut-être que nous soyons morts pour qu'il se passe quelque chose. Il ne se passe rien, messieurs, mesdames. On nous fait discuter. Pour discuter, nous avons discuté, il n'y a pas de problème, dans cette même salle, des heures et des heures, parfois peu nombreux, d'autres fois, un peu plus nombreux. Lors du débat public de Fos Faster LNG, les associations se sont présentées dans cette salle et ont dit au président :

« Monsieur le président, nous avez-vous vus ? Vous ne nous verrez plus. Parce qu'effectivement, nous n'avons rien à faire là. On nous fait discuter ».

Ils parlaient du débat public de 2XL : 5 ans ou 6 ans s'étaient écoulés. Depuis, 10 ans se sont écoulés. Les personnes sont toujours là, certaines de cette époque se trouvaient déjà dans cette salle et s'étaient exprimées.

Je voulais vous dire ce soir que nous n'avons plus confiance en vous. Nous n'avons pas confiance dans le débat public, mais alors pas du tout. Je vous poserai une question après. Nous n'avons plus du tout confiance dans les services de l'État parce que quoi qu'il arrive, on nous a vendu les contournements routiers. Celui qui avait le plus fort pouvoir politique a obtenu les contournements de manière très aléatoire. Parlez-nous du contournement d'Arles, par exemple : abandonné alors qu'il était financé, nous avons mené les débats publics, nous sommes allés jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Abandonné, terminé.

Le contournement de Martigues ? Quelle catastrophe ! Où en sommes-nous de ce contournement ? Où est l'argent du contournement de Martigues ? C'est une question : où en êtes-vous du financement du contournement de Martigues ? Pourquoi rien n'est-il encore mené à ce jour alors que toute la démarche a été faite ? J'ai assisté à des réunions avec les différents préfets ; je pourrai vous les nommer presque tous, au moins 5 différents. Tous ont affirmé accélérer le processus, faire en sorte que... Entre-temps, comme tous les hauts fonctionnaires, ils ont changé de territoire, ce qui leur a permis de changer d'air et de changer de sujet, de ne plus se faire engueuler (quoique, comme on ne les approche pas très souvent, ce n'est pas très grave, ils ne se font pas souvent engueuler).

Nous allons discuter ce soir, nous discuterons demain, après-demain, toujours sur les mêmes choses. Quel est le résultat des courses ? Cela a été dit tout à l'heure : un port qui est desservi par une route départementale, l'État n'a même pas eu la force de reprendre. Les routes portuaires, les amis, ont été construites par l'État, données au port parce qu'ils n'avaient pas les moyens de les entretenir. C'est catastrophique.

On me dit qu'on va sécuriser pour l'eau ; le captage de Port-Saint-Louis, même si effectivement, on est en train d'imaginer de quelle manière procéder. C'est un captage de surface au bord de la départementale 268, qui n'est pas sécurisé du tout. Ce souci de le faire n'a jamais existé, ce n'est pas vrai !

On nous donne des tas de bonnes intentions, c'est louable, vous faites votre travail, tant mieux pour vous, c'est bien. Or, nous, nous sommes toujours là. Et vous avez entendu : 1 million d'EVP, 1,5 million d'EVP. Et encore, c'est la crise, car en temps normal, nous devrions être à 2 millions d'EVP. Et nous sommes toujours là à discuter, à montrer des plannings avec des années éloignées de ce qui pourra se faire un jour. C'est inadmissible !

Quoi faire ? Je n'en sais rien, très honnêtement. Il y a 6 ans, sous l'ère Guérini, nous avons voté une subvention au port pour le doublement du ferroviaire. Le mandat se termine là. Nous avons passé un mandat et là encore, rien ne s'est passé. Pourtant, nous avons voté l'argent, je ne sais pas ce qu'il s'est passé. Nous ne vous l'avons pas donné puisque vous n'avez pas commencé les travaux, et nous ne l'avons pas dépensé, ce n'est pas grave.

Puisque nous parlons d'argent, je voudrais que vous répondiez à ces deux questions : où en sommes-nous du financement du contournement Martigues/Port-de-Bouc ? Redonnez-nous les chiffres, car nous en aurons besoin pour comparer avec ceux que vous avez présentés.

La deuxième question : pour ceux qui ont assisté à Fos Faster LNG, je signale que le débat public de cette époque a coûté 800 000 € ! Écoutez bien, parce que de l'argent manque : 400 000 € pour Fos Faster, 400 000 € pour LNG. Il est vrai qu'à l'époque, nous avions des demoiselles à talon. C'est plus sommaire, plus sobre aujourd'hui. Combien avez-vous budgété pour ce débat public ? Combien d'argent sera dépensé pour rien dans ce débat public, argent que vous auriez pu donner pour faire le contournement de Martigues puisque celui-ci est avancé et qu'effectivement, de l'argent manque.

Je n'ai plus grand-chose à dire. Moi aussi, je suis rattrapé par l'âge, les cheveux blanchissent. J'en ai marre, franchement, de me retrouver d'année en année à radoter et à répéter toujours la même chose, certes, devant des visages différents puisqu'encore une fois, cela change. Derrière et devant moi, des jeunes arrivent, mais des anciens sont toujours là avec nous.

C'est franchement pénible. Encore une fois, nous n'avons pas l'impression d'avancer. En revanche, le port, et c'est son rôle, continue d'accueillir des bateaux, continue de développer cette zone, et c'est son rôle. Les élus de Fos-sur-Mer sont aussi là pour continuer de favoriser ce développement, l'emploi, le logement. Et l'État est là, les bras ballants, et nous dit « nous n'avons pas l'argent ». C'est comme cela que ça se termine. J'aimerais donc avoir la réponse sur le contournement de Martigues et sur le coût du débat public.

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

Les bras ballants...en tout cas, nous sommes là avec vous pour porter des projets, ce n'est pas forcément facile. Où en est le projet Martigues – Port-de-Bouc ? Phase d'expropriation, l'arrêté de cessibilité a été pris. L'expropriation commence. Le financement est acquis pour partie au niveau du contrat État/région à hauteur de 67 millions d'euros sur 145 millions d'euros...

**M. René RAIMONDI, ancien maire de Fos-sur-Mer, conseiller départemental**

Remontez le tableau des chiffres, ce n'est pas possible.

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

Concernant le financement du projet Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence, la question de la soutenabilité financière des projets que vous posez, c'est ce que tous les élus se posent dans toute la France. C'est l'objet de la loi d'orientation sur les mobilités votée et promulguée fin 2019. Celle-ci s'est appuyée sur une commission d'orientation sur les infrastructures qui a discriminé les projets, qui les a passés au peigne fin qui en a sorti certains et qui en a priorisé d'autres. Nous y retrouvons la liaison Fos sur Mer-Salon-de-Provence grâce au soutien des acteurs concernés, également grâce à un certain nombre d'études qui attestaient de l'intérêt du projet.

**M. René RAIMONDI, ancien maire de Fos-sur-Mer, conseiller départemental**

Mais le rapport Duron, quand on lit le rapport de façon très précise, ce n'est pas sûr. Je retrouverai le texte et l'apporterai à la prochaine séance. Il n'est pas aussi clair.

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

Nous en parlerons à la prochaine séance. Nous l'avons, bien entendu. Concernant le financement du débat public, je laisserai la CPDP répondre.

**M. René RAIMONDI, ancien maire de Fos-sur-Mer, conseiller départemental**

Vous indiquez 67 millions d'euros ; sur quel montant de travaux ? De 140 millions d'euros.

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

Concernant le financement du débat public, vous savez que le maître d'ouvrage finance le débat public et passe une convention avec la Commission nationale du débat public. Pour ce débat, la convention porte sur un montant de 800 000 €. Je crois que la convention est accessible sur le site avec un budget

prévisionnel, un budget plafond qui couvre à la fois les salaires de l'équipe du secrétariat général — les membres de la commission ne sont pas rémunérés comme je l'ai indiqué —, ainsi que l'ensemble des opérations liées au débat public dans un système de marchés publics que la Commission nationale du débat public passe directement avec un certain nombre de prestataires. Tous ces éléments seront mis plus clairement sur le site. J'ignore de quelle manière ils sont accessibles à cette heure.

Quels que soient les projets, vous constaterez que nous restons très en dessous de 1 % du coût des projets. Considérer que la participation est un droit, il est assez logique qu'elle ait un certain coût. Ce coût est lié à l'organisation même du débat public. Je pense que ce montant reste tout à fait raisonnable. Vous l'avez dit vous-mêmes, avec la secrétaire générale, Audrey RICHARD qui est debout ici, nous portons une grande attention quant au fait de ne pas trop dépenser pour ce débat public, nous savons bien que c'est l'argent des contribuables. Il s'agit de faire en sorte d'employer cet argent pour donner la possibilité au maximum de citoyens du territoire d'être informés et de participer au débat.

Nous pouvons lire une question et nous reviendrons ensuite au fond de la salle. M. MEUNIER et M. MOUTET.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Anne-Marie GUYONNET souhaiterait peut-être prendre la parole. J'ai sa question sous les yeux.

**M. Thierry MEGLIO, conseiller municipal PCF Fos-sur-Mer, secrétaire général adjoint du syndicat CGT des cheminots du golfe de Fos**

J'ai écouté avec attention vos propos concernant les risques. Vous en avez nommé, nous sommes tous conscients de ce qu'il se passe, qu'il s'agisse de risques sonores, de la pollution, de l'environnement, de la santé des citoyens. Il est dommage de ne pas apprendre de ses erreurs. Nous sommes en train d'évoquer les contournements. Je reviendrai tout à l'heure sur le projet, j'en ai pour 2 minutes. Nous traitons un projet uniquement routier. Pointons les erreurs que le gouvernement a faites en 2002 avec le plan Véron sur la réduction du trafic fret qui a réduit d'un peu plus de moitié sa part de tonnes\*kilomètres transportées. Ce sont également toutes les infrastructures ferroviaires qui ont été laissées à l'abandon. Aujourd'hui, bon nombre de triages qui faisaient le maillage de tout le territoire se retrouvent à l'abandon. Cette première réflexion est à mener.

En 2002, nous avons déjà fait l'erreur. Dans votre projet, nous nous retrouvons à uniquement évoquer l'autoroutier. Je viendrai maintenant au projet et à sa pertinence. Il existe peut-être une pertinence à ouvrir d'autres routes. Je pense cependant que vous avez mis la charrue avant les bœufs. La pertinence aurait été vraie si on avait étudié la manière par laquelle améliorer le fret ferroviaire, le fluvial. À ce moment-là on aurait pu quantifier la part qui resterait au routier. Il conviendrait peut-être aussi de voir avec les entreprises pour favoriser le transport ferroviaire, le transport fluvial, et le transport routier, car chaque transport a ses avantages et ses inconvénients. Au regard de l'équilibre que nous aurions pu avoir, il aurait été possible de parler après d'un projet adapté à des circulations qui seraient pour le routier ou pour le ferroviaire ou encore pour le transport fluvial qu'on oublie bien souvent.

J'ajouterai un dernier petit point qui me paraît important également. Dans votre présentation, nous entendons de nombreux citoyens s'exprimer. Il est toutefois dommage de ne pas entendre la question qui leur est posée. Je ne sais pas si c'est moi qui ne l'ai pas entendue. Il serait important de connaître la question qui leur a été posée pour connaître la pertinence de leurs réponses.

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

Je réponds à cette dernière question. J'ai oublié de le préciser, mais la question posée oralement se retrouve partout sur les diapositives : quelle perspective pour la mobilité demain dans le territoire de l'ouest de l'étang de Berre ?

Il s'agit d'une question très générale que les personnes interviewées abordent sous différents angles. C'est cette question que la Commission a choisie comme fil conducteur du débat public : la question des perspectives de la mobilité et des transports dans le territoire de l'ouest de l'étang de Berre.

**M. Jean-Philippe MURU, conseiller municipal à Fos-sur-Mer**

Je suis également conseiller municipal avec Thierry MEGLIO et n'interviendrai pas dans la même optique de son intervention que je partage totalement concernant l'intermodal qui est un mot écrit dans votre projet et qui n'a pas du tout de développement. Un élément me manque également, et j'interviendrai par rapport à la coopération CHSCT/CGT du golfe de Fos que je représente et l'union locale CGT de Fos-sur-Mer. Je relève un grand absent en effet du développement économique que nous avons entendu de toutes parts : la réalité des travailleurs qui participeront à ce développement

économique, leurs craintes, la problématique de l'accidentologie. Dans vos documents, nous n'avons pas vraiment vu la réalité de cette route anxiogène, le nombre d'accidents, route que les travailleurs prennent chaque jour et nous n'avons relevé aucune possibilité ni réflexion sur la différenciation des flux entre les camions et les véhicules légers. Cette route continuera donc avec l'accidentologie. En outre, aucune réflexion n'est menée de votre côté sur une séparation de ces flux accidentogènes, ce qui a suffisamment été prouvé, suffisamment établi, des chiffres existent. Je suis rempli de questionnements sur cette présentation.

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

Je vais essayer de répondre aux deux personnes puisque je n'ai pas eu le temps de répondre par rapport à la vision globale en matière de mobilité. Le sujet auquel nous répondons dans le projet de mobilité du territoire que nous avons présenté tout à l'heure, et notamment un certain nombre d'actions du plan de déplacement urbain, est la question routière et la question de la liaison routière Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence. Notre sujet est bien celui-ci. Nous sommes maîtres d'ouvrage de ce projet. Si j'étais maître d'ouvrage métropolitain, nous vous présenterions l'ensemble du panel de projets qui consistent à réaliser des transports en commun, des pistes cyclables, l'ensemble du panel de projets issus du PDU. Or, nous nous intégrons dans cette démarche bien plus large et sommes maîtres d'ouvrage des projets routiers, qui plus est des projets routiers sur le réseau routier national, ce qui explique que nous présentons le cadre. Nous précisons cependant le projet que nous traitons.

D'autre part, vous évoquiez le projet tel que nous l'avons développé, si celui-ci est nécessaire. Je tiens à vous rappeler que lorsque nous avons dimensionné ce projet, nous avons engagé des projections de ce que pouvait être la demande de transport routier à l'horizon 2030. M. MARTIN l'a rappelé précédemment ; même si nous avons des ambitions importantes de report modal sur le fleuve et sur le fer, les trafics augmenteront. Néanmoins, actuellement, et non pas en 2030, d'importants volumes de trafic sont à écouler. Monsieur le rappelle : ces volumes de trafic sur une infrastructure non adaptée ou pas suffisamment équipée génèrent le taux d'accidentologie évoqué précédemment.

Dans notre exposé, cette accidentologie est effectivement traitée en quelques phrases – c'est une présentation synthétique d'un soir. Je vous invite à consulter le dossier du maître d'ouvrage qui lui-même sur une centaine de pages est une synthèse des études d'opportunités dont que nous avons vocation à mettre les éléments en ligne avec une analyse plus détaillée de l'accidentologie et de ce que nous pourrions envisager pour y répondre.

La réponse effectivement est une infrastructure moderne, adaptée, qui traite du pourcentage important de poids lourds que nous avons sur ces voies avec des conditions morphologiques qui le permettent. Ces éléments rejoignent le troisième point qui concernait l'accidentologie que vous avez abordée tous les deux.

**M. Olivier TESSIER, Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Concernant l'équilibre entre les modes, je souligne que nous nous présentons en qualité de maître d'ouvrage routier, car nous avons la maîtrise d'ouvrage en propre juste du projet routier. Malgré tout, l'État et ses partenaires financent un certain nombre de projets sur d'autres modes, ferroviaires en particulier. Pour vous donner une idée des équilibres à l'échelle régionale, dans le contrat de plan État/région 2015/2020 qui lie l'État et la région, l'investissement routier est de l'ordre de 280 millions d'euros, somme de la participation de l'État et de la région. L'investissement sur le secteur ferroviaire est de l'ordre de 420 millions d'euros. L'investissement sur le secteur ferroviaire est donc important. Il s'agit de l'ensemble du secteur ferroviaire, fret et voyageurs, mais l'investissement sur le voyageur permet aussi de faire circuler plus de trains frets. C'est donc là un investissement sur la capacité ferroviaire.

Cette section est complétée par un investissement sur le volet portuaire à hauteur de 80 millions d'euros dans lequel des aménagements des voies ferroviaires portuaires sont prévus, vous disposez de quelques idées des équilibres financiers en jeu, mais ne répond pas aux questions de financement de tel ou tel projet.

**M. Thierry MEGLIO, conseiller municipal PCF Fos-sur-Mer, secrétaire général adjoint du syndicat CGT des cheminots du golfe de Fos**

Sur 420 millions d'euros, vous n'avez pas été capables de mettre 24 millions pour rénover le triage de Miramas. Je ne sais pas où passe l'argent. Si demain, on n'investit pas dans un outil industriel comme le triage de Miramas, celui-ci sera irrécupérable. Une fois cassé, faire redémarrer un triage ne nécessite plus 24 millions d'euros, mais 100 millions d'euros au minimum. Les cheminots le disent depuis 20 ans.

Vous nous annoncez des chiffres que je n'aurai jamais sur mon compte bancaire même en travaillant toute ma vie. Rien que sur votre projet, 572 millions d'euros, nous en avons eu, des réunions, avec tous les acteurs ! 572 millions d'euros, votre projet et tous les acteurs ne sont pas capables de mettre 24 millions d'euros pour un nouveau triage, le seul outil industriel restant dans le sud de la France ! Je vais vous parler comme je pense : vous vous foutez de notre gueule ! Vous vous moquez des cheminots, des usagers et de la population en général. J'étais outré quand je vous ai vu nous expliquer que votre autoroute permettrait d'aider le triage de Miramas, vous vous foutez de notre gueule ! En quoi l'autoroute aidera-t-elle le triage de Miramas ?

Voulez-vous que je vous parle de la zone Clesud ? Des voies ferroviaires ramenaient des milliers de conteneurs et ont été fermées par les entreprises parce qu'à un moment, il a été décidé qu'il fallait investir sur le tout camion. Pensez-vous que vous nous la ferez, à nous, ici, aujourd'hui ? Les cheminots sont déterminés. Si la prochaine fois, il est nécessaire de venir à 250 pour foutre le bordel, nous viendrons. Arrêtez de vous foutre de notre gueule ! D'ailleurs, nous ne vous ramènerons pas que des cheminots, d'autres syndicats sont également outrés par ce qui est en train de se passer.

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

Comme je l'ai dit à l'occasion du tract des cheminots communistes de Miramas, les syndicats de cheminots peuvent tout à fait poster des contributions sur le site. Il est possible de mettre ce que vous avez dit, le partager sur le site.

**M. Thierry MEGLIO, conseiller municipal PCF Fos-sur-Mer, secrétaire général adjoint du syndicat CGT des cheminots du golfe de Fos.**

Évitez de nous manquer de respect. Nous l'affirmons depuis 20 ans ! Pensez-vous que nous irons l'écrire sur un site internet ? Nous venons le redire aujourd'hui. S'il faut venir le dire dans d'autres formes, nous viendrons. Vous ne pensez pas que nous perdrons notre temps à écrire quelque chose sur internet alors que nous l'affirmons depuis 20 ans !

Avant nous, des générations de cheminots sont venues le dire ! Ayez au moins l'amabilité d'éviter de nous dire de le poster sur internet. Rajoutez-le dans votre projet, prenez des notes.

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

Je ne parle pas pour le projet.

**M. Thierry MEGLIO, conseiller municipal PCF Fos-sur-Mer, secrétaire général adjoint du syndicat CGT des cheminots du golfe de Fos.**

Nous sommes prêts à rencontrer tout le monde, le préfet. Si nous avons été en petits groupes, de nombreuses personnes n'auraient pas entendu les interventions que nous avons faites. Un débat se passe bien de la sorte, parfois même dans la friction, mais c'est ainsi.

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

Le débat public est tout à fait ouvert aux frictions. Vous avez évoqué les débats Fos 2XL, Fos Faster et Fos Tonkin, débats qui ont contenu de nombreuses frictions. Je sais très bien que ces questions ont été posées, j'ai participé au débat 2XL. Je comprends donc tout à fait que vous demandiez des comptes à l'État sur les annonces qui ont été répétées.

**M. Thierry MEGLIO, conseiller municipal PCF Fos-sur-Mer, secrétaire général adjoint du syndicat CGT des cheminots du golfe de Fos.**

On a fait des colloques, on a fait réunions, on a fait des courriers...avec pas uniquement l'Etat mais aussi d'autres acteurs. On demande des comptes à tout le monde, pas seulement à l'Etat ! Le budget pour le doublement de la voie, il avait été acté, et aujourd'hui il n'y a toujours rien de fait.

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

Dans le cadre du débat public, vous aurez l'occasion de le faire puisque lors de la plénière le 28 septembre, à Miramas, le président du port sera présent. Dans d'autres réunions, notamment le 14 octobre sur le développement de la zip, le port, mais aussi la SNCF et d'autres seront présents. C'est bien l'idée du débat public : donner la possibilité de soulever l'ensemble de ces enjeux. C'est pour cette raison qu'il est utile de mettre ces informations sur le site internet pour que ces interpellations soient présentes et que vous veniez les faire dans les réunions publiques.

Nous allons demander à M<sup>me</sup> GUYONNET de prendre la parole puisque cela fait longtemps, puis MM. MEUNIER et MOUTET. Une autre prise de parole ensuite.

**M<sup>me</sup> Anne-Marie GUYONNET, riveraine**

J'habite à Fos-sur-Mer depuis environ 20 ans, dans le quartier de la roquette. Mon souci est qu'on prend un peu Fos-sur-Mer pour le rebut. À chaque fois qu'il faut mettre quelque chose qui ne va pas, comme l'incinérateur, c'est à Fos-sur-Mer. Même si l'économie est très importante, et les emplois également, je soutiens tout à fait les personnes qui viennent de parler, mon premier souci est l'environnement. Qu'en sera-t-il de nos derniers pins qui ont survécu aux derniers incendies ? Et tout le reste, l'air, les nuisances ? J'aimerais avoir des choses concrètes sur chacun des projets. Merci.

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

Nous avons présenté quelques éléments sur l'ensemble de ces thématiques. Nous vous avons renvoyé sur des études complémentaires que nous avons publiées à l'appui du DMO sur le site de la CPDP. Comme Lionel PATTE l'a expliqué tout à l'heure, nous avons essayé de comparer les différentes variantes de projets en fonction de l'impact qu'elles avaient, à la fois sur les zones à haute valeur environnementale, à la fois les zones habitées en matière de bruit ou de qualité de l'air. Nous avons essayé de les distinguer afin de disposer d'éléments d'appréciation, des éléments de choix qui pouvaient vous être donnés. De façon générale, indéniablement, à chaque fois que l'on éloigne la circulation des lieux habités, ou même des lieux à valeur environnementale, l'impact est moins important, ce qui est évident. Nous vous avons ainsi présenté différentes solutions contrastées qui ont des impacts relativement différents. Vous les trouverez en détail dans le dossier du maître d'ouvrage de façon plus explicite et technique que sur le dossier des études d'opportunités.

Ces études se sont basées sur des références bibliographiques, sur des mesures et sur des simulations réalisées par AtmoSud pour la qualité de l'air, pour les incidences acoustiques par un bureau spécialisé en acoustique qui a l'habitude de faire des études d'impacts, et concernant l'impact environnemental, sur des inventaires que nous avons effectués qui datent de 2016 ou de 2017, afin d'essayer de qualifier ou de confirmer les éléments que nous avons sur les zones de conservation ou de protection qui sont présents sur le territoire.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Vous retrouverez de nombreuses informations sur ce sujet sur le site. Je vous invite à aller compléter ces réponses en vous rendant sur le site et consulter ces études. De nombreuses questions sont posées. Je demande donc aux personnes qui prennent la parole de ne pas prendre trop de temps afin de laisser tout le monde s'exprimer.

**M. Daniel MOUTET**

Cela prendra le temps qu'il faudra. Je tiens d'abord à vous remercier d'effectuer un vrai débat pendant lequel tout le monde entend les questions et les réponses. Au moins, c'est un débat. Tout le monde en profite. Je veux revenir un peu sur ma vie. J'ai 63 ans, je me bats depuis fort longtemps. Je tiens à dire que les cheminots ont entièrement raison. Bien que je sois pour la route, les cheminots ont entièrement raison. Une enquête publique s'est déroulée il y a un an et demi ou deux ans sur les fameux hangars pour réceptionner les conteneurs à la Feuillane : il y avait 6 hangars avec des tranches qui devaient se faire tranquillement pour réceptionner les conteneurs. Pour ne pas le citer, le patron de Leroy Merlin est arrivé, filiale d'Auchan, et a annoncé qu'il ne voulait pas 3 hangars, mais un seul. Entre les hangars, il y avait le passage pour la voie ferrée. Les trains devaient arriver, porter les conteneurs du port jusque devant les bâtiments. Or, ce monsieur a dit « je ne veux pas de voie ferrée, je veux un seul hangar qui fasse tout le long. ».

Nous nous sommes battus à l'enquête publique, bien plus fort que là. J'ai dit que c'était une honte ! Les voies ferrées qui étaient prévues allaient être supprimées, elles étaient sur les plans, à l'enquête publique. L'État, pour ne pas le citer, a fait disparaître les voies ferrées et nous a enquéillé un hangar entier avec la réception des camions par la route et le départ des camions par la route. Encore une fois, c'est se foutre de nous, de nous tous parce que les voies ferrées étaient prévues ! Je le dis.

J'en reviens à mon âge. Je travaillais, quand même, depuis 1982, je suis rentré au grand port maritime de Marseille. J'en ai vu, des successions de projets... Réparons des voies ferrées. Je travaillais au charbon, sur les trains de bauxite. Il y en a encore un peu aujourd'hui. Cela s'est fait un peu par le rail, mais entre chaque train, les camions se trouvaient derrière. Ils ont essayé de mettre le train pour le charbon. Pourtant, à Gardanne, ils avaient les rivets de trains, mais pas de sillons pour aller jusqu'à Gardanne pour ne pas nuire aux sillons de passagers. De fait, on n'a pas mis les trains de charbon. En 35 ans, des trains ont circulé pendant un an et demi. Encore une fois, c'est se foutre de nous parce que la voie ferrée existe de Fos-sur-Mer à Gardanne. Elle fonctionne pour la bauxite, pourquoi pas pour le

charbon ? C'est une question que je pose franchement : pourquoi ce transport n'a-t-il pas fonctionné pour le charbon ?

Je viens à d'autres problèmes : celle de la sécurité, qui est un problème très dangereux. Nous sommes exposés à des dangers incroyables. En 2004, Esso a réalisé un PPI extraordinaire avec une simulation de bacs qui explosent, avec des blessés et des morts, à 7 heures. Je ne me souviens plus du préfet de l'époque. René, t'en souviens-tu ? Christian FRÉMONT ? Le sous-préfet en 2004. Cet essai par l'usine Esso, qui s'est fait en grandeur nature, a consisté à simuler une explosion. Entre 7 heures et l'arrivée des premiers secours de Fos-sur-Mer, des pompiers de Port-de-Bouc et Istres, dans la demi-heure qui a suivi, tout était bloqué : la circulation autour de Fos-sur-Mer était bloquée. Les pompiers qui étaient prévus à Arles étaient bloqués à la bifurcation de la 55 et y sont restés. Les pompiers de Marseille et de Vitrolles étaient à la station essence Butigli, me semble-t-il. Les pompiers étaient prévus à cet endroit. Normalement, ils n'auraient jamais dû être prévus, mais cet accident était simulé. Les pompiers sont arrivés à 11 h 30 sur le lieu Esso ! Les blessés n'auraient jamais été secourus. Je l'écrirai, puisqu'il faut écrire. Ce que nous affirmons ne sert à rien, c'est inscrit, mais ça ne sert à rien, car je l'avais déjà dit à ces messieurs. Où sont les écrits ? J'avais plus que dit le problème d'Esso ! À quoi servent les discours ? Ils ne servent à rien. Vous enregistrez, mais il n'y a rien.

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

Vous avez effectivement relaté cette histoire du PPI dans les entretiens que nous avons réalisés avec une cinquantaine de personnes dans la préparation du débat qui toutefois n'avaient pas vocation à être publiés. Nous en avons pris note cependant. Le principe du débat est que...

#### **M. Daniel MOUTET**

Si un jour l'usine explose, elle sera bloquée ! Comment les secours arriveront-ils ? Avec la déviation Martigues – Port-de-Bouc par le barreau des étangs, et je veux revenir aux propos de la dame, la pollution sera derrière, en bas, aucun arbre ne sera coupé, aucun bruit ne ressortira, ce sera le long de l'étang. C'est bien la véritable solution pour éviter tous les problèmes routiers : ce fameux contournement Martigues – Port-de-Bouc par le barreau des étangs, puis être dégagé à Istres Salon-de-Provence. Comme je l'ai affirmé à Salon-de-Provence, ce n'est pas en 2030 – parce qu'on dit 2030, mais serait-ce 2045 ? – le projet Martigues – Port-de-Bouc devait être mené en 2018 pour le début des travaux. Nous en avons assez d'entendre ces propos ! Si un jour, un problème grave devait survenir dans une usine à haut risque comme nous avons, quelle sera la situation ? Vous avez vu ce qu'il s'est passé dans le nord de la France, tout le monde l'a entendu, l'a vu à la télévision. Si un tel accident se produisait ici, à Fos-sur-Mer, que ferions-nous ? La population se trouve à côté des usines.

Faire cette voie est donc une obligation, cette voie rapide, je me moque du nom qu'elle aura. Il faut dégager Fos-sur-Mer, il faut que ce soit véritablement un accès par le contournement. En cas de problème, les pompiers arriveront toujours à Fos-sur-Mer. En l'occurrence, c'était bloqué à Port-de-Bouc et à la Fossette.

J'en parle depuis 2004. J'ai déménagé les locaux où je travaille ; je vais rechercher tous les documents et vous les citerai sans problème. C'est la vérité : le danger que nous avons à Fos-sur-Mer par rapport aux usines. Si un accident survenait, et je ne le souhaite pas, si une explosion se produisait, vous tous serez les responsables ! Vous concoctez tout cela avec l'État. L'État doit avancer, il faut qu'il fasse les voies ferrées. Nous en avons assez à la fin ! Comme je l'avais indiqué à l'époque, pour mener des projets tels qu'EuroDisney, il y a de l'argent ! Des routes, des voies ferrées. Ils ont amené la gare directement chez Mickey. Il faut arrêter !

Je vais arrêter là, mais nous en avons marre de tout cela. J'ai vu de nombreux morts sur la route de Port-Saint-Louis du Rhône où la deux fois deux voies n'est toujours pas mise en œuvre. J'en compterais presque sur les 10 doigts de la main depuis 1982. Et nous n'avons toujours pas de voie rapide à deux fois deux voies. On a changé les croisements par des ronds-points. Messieurs de la Dreal, on a mis des ronds-points qui sont autant dangereux : les camions virent directement ! Franchement, si on avait instauré directement une deux fois deux voies, nous n'en serions pas à discuter ce soir. Que faites-vous vraiment, la Dreal, et l'État, que fait-il au lieu de commander directement les vrais travaux ? Depuis 1982, je n'ai rien vu faire à part des ronds-points. J'espère que tout ce que j'ai déclaré sera noté.

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

Merci, nous vous avons entendu. Tout sera noté, absolument, je vous le garantis. La Dreal souhaite peut-être répondre. Monsieur MEUNIER ? Une personne souhaite s'exprimer, puis 2 autres personnes,

soit 5 prises de parole. Merci d'être relativement bref dans votre prise de parole et incisif, c'est tout à fait permis.

### **M. Romuald MEUNIER, MCTB**

Je vais essayer d'être court, tellement d'éléments sont à énoncer. Le débat devrait durer plus longtemps que ce que vous prévoyez. Je vais également essayer d'être optimiste, je comprends le défaitisme de certains. Il m'arrive aussi de vouloir baisser les bras. Je reste résolument optimiste cependant parce qu'au fur et à mesure des années, j'ai vu des propositions que nous avons faites, des projets que nous avons examinés qui n'ont pas été réalisés comme nous l'entendions, comme nous le voulions tous, avec chacun à la défense du fluvial, du ferroviaire ou de pistes cyclables. Somme toute, les circonstances ont avancé, doucement.

Je reste quand même optimiste. Concernant le financement, je me permets de revenir sur ce que je disais tout à l'heure à propos des comptes rendus. Il me semble qu'avec 800 000 €, on devrait être capable de faire des comptes rendus beaucoup plus rapidement. Je me souviens d'autres débats de la CNDP où sur le tableau, un sablier apparaissait ou un décompte de temps de parole qui permettait à chacun d'essayer de restreindre ce qu'il avait à dire pour se caler dans le temps de parole imparti. Ainsi, tout le monde était en mesure de s'exprimer.

Le projet est un projet routier, c'est bien ce que nous sommes en train d'examiner aujourd'hui. Rien n'interdit cependant de regarder les problèmes ferroviaires qu'il faut régler, les problèmes fluviaux ou les problèmes de pistes cyclables. Il est judicieux de nous interroger à ce sujet et de trouver des solutions. Dans le cadre de ce projet, nous pourrions même considérer que certains ont un besoin vital de ce projet, je ne dirais pas en priorité, mais la population de Fos-sur-Mer a besoin de ce projet. C'est vital, pour mieux respirer. Rappelons que nous nous trouvons dans une situation d'atmosphère fortement impactée à 50 % du temps, d'après ce que précisent les études récentes. Le besoin vital est donc celui de la population de Fos-sur-Mer, mais aussi celui du port. Le port a un besoin vital pour faire distribuer les marchandises qui nous servent à tous. Nous avons besoin de faire arriver nos machines à laver, de faire arriver le dérailleur Shimano pour le vélo et tout un tas de marchandises venant de France, d'Europe, mais aussi de partout dans le monde. Le besoin vital du port est bien là. Celui-ci peut être utilisé, c'est ce que nous avons proposé dans notre cahier d'acteurs : si nous faisons le contournement de Fos-sur-Mer comme nous l'entendons, avec la desserte du port dans la continuité de la liaison Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence et le contournement sur le barreau des étangs, il est possible de demander aux porteurs du projet, aux différents intervenants et au port de s'engager sur les 20 ans à venir sous contraintes pour améliorer qui le transport ferroviaire, qui le transport fluvial ou les pistes cyclables. Il n'est pas interdit de se servir de ce moyen.

Tel est le premier sujet que je voulais aborder. Nous avons tous raison de spécifier nos besoins. Il est possible de les présenter sous différentes formes.

En ce qui concerne le projet lui-même, je souhaiterais obtenir des explications. Vous avez compris que c'est bien Fos-sur-Mer qui m'intéresse. J'avoue que j'ai des difficultés à comprendre ce que vous entendez par les différentes variantes du projet. Vous dites variantes 1, 2 et 3. Le seul élément que vous explicitiez dans l'ensemble est soit une liaison autoroutière, soit une liaison deux fois deux voies qui s'arrête au nord de Fos-de-Mer, soit un autre aménagement. Dans tous les cas, les 3 variantes restant, la 1, la 2 et la 3 ne sont pas sous-entendues en deux fois deux voies. J'ai besoin d'explications à ce sujet. Il me paraît incompréhensible que nous restions dans le système d'entonnoir que nous connaissons actuellement avec une route aménagée, si c'était la N 569, et des maisons qui se trouvent à 10 m du passage des camions, qu'elle ne soit pas aménagée en deux fois deux voies ou en autoroute me semble totalement impensable. Cela dit, je ne suis pas du tout pour le passage d'une autoroute à cet endroit, bien entendu.

Dans l'association, nous sommes partisans d'une autoroute ou d'une deux fois deux voies. Pourquoi disons-nous une autoroute ? Nous savons que si un aménagement d'une deux fois deux voies avait lieu, celle-ci ne résoudrait pas les problèmes que nous aurions à examiner dans 20 ans ou dans 40 ans. Aujourd'hui, nous savons que ce projet ne commencera à exister, si toutefois il existe un jour, que dans 15 ans. Dans 15 ans, celui-ci sera quasiment obsolète si on fait une deux fois deux voies. J'ai donc posé une question sur le papier afin de savoir si la perspective de ce projet était faite pour réduire ou contenir les trafics et les engorgements que nous connaissons aujourd'hui ou bien s'il est prévu avec une perspective de 10 ans, 30 ans ou 40 ans. J'ai besoin de ces deux détails sur les variantes et sur la perspective du projet. J'espère ne pas avoir été trop long.

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

Concernant les variantes, notez que des solutions sont sur la table, mais peuvent encore évoluer. Il est possible d'imaginer combiner l'option autoroutière avec les tracés 1, 2, 3. Le constat dressé laisse entrevoir qu'au-dessus d'Istres, dès lors que le trafic se répartit entre la RN 569 actuelle qui desservirait à terme certains quartiers de Fos-sur-Mer, notamment la Fenouillère, le trafic allant vers le port lui-même, notamment le trafic lourd, peut nécessiter uniquement deux voies. Tout dépend des hypothèses de croissance de trafic que l'on pose. On imagine donc des solutions contrastées entre une option complètement autoroutière à deux fois deux voies, homogènes, qui pose peut-être moins les questions sous-jacentes en matière de capacité à terme et d'homogénéité ou des options plus modestes. L'idée d'être plus modeste ne tend pas à agir de façon étriquée, mais à répondre également aux enjeux de soutenabilité financière des options que nous portons, des coûts qui sont importants, allant du simple au double. Il est de fait essentiel d'examiner les avantages et les inconvénients des différentes solutions.

Sans préjuger sur des choix, dans les options présentées, des options sont ambitieuses et ont plus de marge de capacité et d'autres sont ajustées au plus juste, mais, d'après nos études et nos évaluations, les perspectives d'évolution des trafics, trafic poids lourds avec des hypothèses de reports modaux posés, avec des hypothèses de croissance conteneur également posées, des hypothèses d'évolution du trafic plutôt dans une proche mobilité urbaine telle que celle-ci est posée notamment par le PDU permettent d'envisager une croissance qui serait moindre au-delà de 2030 qui peut continuer sur les poids lourds et qui a vocation à se stabiliser, voire diminuer sur la mobilité urbaine avec d'autres solutions d'accompagnements autres que la voiture (les cars, les transports collectifs, le covoiturage). Des solutions contrastées peuvent ainsi être envisagées dans ce secteur, deux voies, sachant que le trafic se répartit entre un tronçon neuf qui va vers le port, et un tronçon qui sera requalifié de la route actuelle qui a vocation à desservir les quartiers nord, notamment de la ville de Fos-sur-Mer.

**M. Romuald MEUNIER, MCTB**

L'une de vos hypothèses est de conserver une route à deux voies alors qu'à ce jour, nous constatons un engorgement terrible.

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

C'est un engorgement parce que l'ensemble du trafic circule sur une route à deux voies qui comporte des carrefours plans, des carrefours giratoires ainsi que vous l'avez dit, des accès directs. Tout le trafic est dessus.

**M. René RAIMONDI, ancien maire de Fos-sur-Mer, conseiller départemental**

Vous ne pouvez pas parler comme cela. Le trafic a changé. Depuis le contournement de Miramas, les camions n'empruntent plus la Crau, ils empruntent la 569 et vont rejoindre l'autoroute. Demain, lorsque l'on aura déverrouillé Clesud, on aspirera encore par là. Ce qui était vrai il y a quelque temps ne l'est plus aujourd'hui. Le trafic a augmenté sur la 569 et a diminué sur la route d'Arles.

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

Ces questions sur le trafic sont assez complexes. Les exposer avec des données plus précises serait judicieux, avec nos hypothèses, des graphiques indiquant les différents trafics sur les différents tronçons

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

Des données plus récentes seraient nécessaires. Vous-mêmes soulignez dans votre présentation que les données utilisées datent de 2012.

**M. Romuald MEUNIER, MCTB**

La DIR a présenté ces chiffres. Nous comptons 65 000 véhicules en sortie de Martigues, 49 000 véhicules à l'entrée de Fos-sur-Mer par le sud de Fos-sur-Mer, 26 000 véhicules au carrefour de l'école de police et 19 000 véhicules vers Arles. Les chiffres sont donc connus et ne sont pas de 2012, mais de 2018. Considérant les chiffres de 2016 et de 2017, nous revenons à peu près aux mêmes. Nous savons parfaitement à quoi nous en tenir. Ainsi, nous savons que 40 000 véhicules au minimum se déversent par jour vers Fos-sur-Mer et empruntent la 568 et la 569. Il n'est pas nécessaire de chercher midi à 14 heures. Regardez tous les chiffres de la DIR depuis des années, ce sont les mêmes avec une augmentation de 13 % ces 2 dernières années pour les poids lourds qui passent à Fos-sur-Mer. Ce n'est pas négligeable.

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

Vous avez raison, effectivement. Les études d'opportunités ont été réalisées avec des comptages datant du moment où le modèle de trafic qui nous a permis de simuler les circonstances de

déplacements. Au vu des comptages réels ou reconstitués de la DIR, on s'aperçoit que suivant les sections, le trafic est au moins aussi important, voire augmente. C'est évident, vous avez entièrement raison.

**M. René RAIMONDI, ancien maire de Fos-sur-Mer, conseiller départemental**

Il faut regarder le trafic des poids lourds. Quand j'affirme que la situation a changé, il s'agit bien des poids lourds.

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

Effectivement, nous avons la certitude que les chiffres sur le trafic ne diminueront pas. Ainsi que je l'indiquais précédemment, les prévisions à 2030, c'est très bien, mais dès maintenant, nous savons que les niveaux de trafic ne sont pas adaptés à l'infrastructure que nous avons. En outre, suivant les options dont nous disposons et suivant la façon dont les différentes variantes sont traitées, il convient de considérer les répartitions de trafic sur les sections neuves et sur les sections anciennes. De toute façon, nous observons du volume. Or, ce n'est pas parce que l'on fait des voies en tracé neuf qui vont alimenter le port que du trafic local n'intéresse pas cette zone. Lionel PATTE affirmait qu'effectivement, le modèle de trafic nous montrait à cet endroit qu'une section à deux fois une voie était capacitaire pour ce que le modèle nous donne, considérant par ailleurs qu'au-delà de la capacité même des voies, la façon dont les points d'échange sont traités est extrêmement importante. Ainsi, une deux fois deux voies sur un rond-point plan ou une deux fois deux voies sur un point d'échange dénivelé ne permettent pas la même capacité en écoulement de trafic. Ces éléments doivent être examinés par rapport à l'ensemble des composantes du projet.

Je viens à la deuxième partie de votre question : qu'advierait-il si les trafics augmentaient ou diminuait ?

La question nous a également été posée à l'inverse. D'autres personnes nous ont signifié que nous faisons des projections totalement illusoires, que le trafic diminuera. Pour ce faire, nous avons engagé un test de sensibilité et avons simulé une augmentation de trafic supérieure à celle que l'ensemble des collectivités ont imaginée dans le SCoT, dans le PDU, perspectives de développement du port, ainsi qu'un test de sensibilité à la baisse en imaginant une stagnation de l'activité et de l'évolution démographique du territoire.

Ce test de sensibilité montre qu'effectivement, l'infrastructure répond aux besoins de notre simulation de base et aux tests de sensibilité avec plus de progression ou une stagnation. Vous retrouverez tous ces éléments dans les fiches techniques annexées au DMO, en détail, dans l'évaluation socioéconomique et dans l'étude de trafic. Nous sommes également à votre disposition si vous souhaitez échanger sur ce sujet.

**M. Romuald MEUNIER, MCTB**

Votre deux fois deux voies n'aurait pas de giratoire et n'aurait pas de croisement. Or, en mettant des giratoires et des croisements, on ne fluidifie absolument pas.

La vitesse du véhicule est un des facteurs essentiels de la pollution ; tous les véhicules qui roulent entre 0 km/h et 50 km/h polluent beaucoup plus que tous les véhicules légers qui arrivent à 70 km/h ou les poids lourds qui arrivent à 90 km/h. Aussi, construire une nouvelle voie qui serait seulement une route à une fois une voie avec des croisements et des giratoires ne résoudrait absolument pas le problème que nous connaissons aujourd'hui. Il faut trouver une autre solution.

**M. Olivier TESSIER, Dreal Provence-Alpes-Côte d'Azur**

L'hypothèse où nous n'aurions qu'une voie de circulation par sens est bien une sorte d'antenne autoroutière, une section à deux fois deux voies au droit d'Istres qui supporte un trafic supérieur à 30 000 véhicules par jour et à terme, nettement supérieur avec un nombre important de poids lourds, et dans la continuité, une bretelle autoroutière à deux fois une voie séparée physiquement sans aucun carrefour et pour laquelle le point d'échange, notamment terminal quand il faut se raccorder à la Feuillane, par exemple, est un échangeur qui permet de se raccorder d'une part à la 568, et d'autre part, aux voies portuaires pour assurer un système d'échange. Le tuyau est parfois important, mais ce sont surtout les robinets qui le sont aux extrémités. Il est nécessaire en outre d'examiner le niveau de service résiduel que l'on trouve : si le trafic croît de façon significative, l'aménagement proposé atteint-il l'objectif de capacité et de niveau de services visé ?

La réponse que nous donnons est oui, dans ce secteur, peut-être un peu moins bien qu'une voie à caractéristique autoroutière à deux fois deux voies complètes, forcément. De plus, nous avons également étudié d'autres points de la liaison, au nord d'Istres vers Miramas, afin de voir si les carrefours giratoires auront une capacité suffisante pour supporter une augmentation significative de trafic, même si une deux fois deux voies existe au niveau de Miramas.

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

Monsieur MEUNIER, nous reprendrons ces questions un peu plus tard dans le débat, à la fin du débat lorsque nous organiserons les forums territoriaux sur ces enjeux de tracés, d'organisation des carrefours plus en détail. Une bonne partie des réponses se trouve déjà dans les études de trafic, je vous invite à les lire. Plusieurs personnes avaient posé des questions. Ces informations se trouvent sur le site ainsi qu'un système de questions/réponses : si vous posez une question, et nous le ferons avec une partie des questions des personnes qui sont parties et qui n'ont pas eu le temps de les poser, le maître d'ouvrage s'engage à y répondre rapidement. Nous conservons la question, monsieur MEUNIER.

**M. Damien BONNET**

Je suis un ancien ingénieur dans les transports en commun, à Alstom, pour ne pas le citer, et suis désormais plutôt dévoué à l'environnement et à l'avenir de nos enfants. Merci de votre présentation. Je ne sais pas de quelle manière vous avez fait vos calculs au niveau de l'évolution du trafic, mais le fait de créer un nouvel axe de communication va aider les entreprises. Vous affirmez que les entreprises voulaient croître, mais le fait de créer un nouvel axe de communication pour aller plus loin plus rapidement va les aider à croître d'autant plus et va aider d'autres entreprises à venir dans la région autour de l'axe pour s'implanter. Si on parle de ce milieu industriel, nous sommes à Fos-sur-Mer, nous savons que la qualité de l'air est médiocre, sachant que des personnes ont des problèmes pulmonaires, que le taux de cancers est élevé. Vous allez aider les entreprises à croître. Vous affirmez que pour ce faire, vous les aiderez à communiquer pour aller plus loin.

À un moment, ne pouvons-nous pas dire stop à tout cela ? Voulons-nous les aider dans le transport ? Quelles sont les solutions ? D'autres alternatives n'existent-elles pas telles que le fait de limiter la croissance des entreprises, car la situation deviendra bientôt ingérable ? Nous savons que dans la salle, une personne mourra d'un cancer avant la fin de l'année. On nous ennuie avec le Covid, mais excusez-moi, 10 personnes par jour en meurent ; nous sommes à 800 000 personnes par an en ce qui concerne les maladies pulmonaires, donc loin au-dessus. Je ne sais pas ce que vous avez à dire, peut-être est-ce hors sujet. Je pense toutefois que la solution n'est pas d'aider les axes. Le ferroviaire est certes bien mieux que les camions. Or, la route n'est-elle pas un pansement sur ces problèmes qui, finalement, feront croître d'autant plus ?

Les routes sont bloquées. Cinq ans après la sortie de cet axe, des axes secondaires se trouveront engorgés parce que des entreprises s'y implanteront. Finalement, le problème sera reporté. Les quelques accidents qui surviennent sur les points d'entonnoir apparaîtront sur les axes secondaires parce qu'on aura augmenté les trafics.

Des vies ne seront pas sauvées en créant un axe plus sécurisé puisque derrière, des problèmes seront créés sur des axes secondaires. Je suis certain que vous n'avez pas pris ces faits dans vos chiffres. Faites les calculs, les simulations, pas simplement les simulations sur le lien de cause à effet entre une entreprise là où elle va et là d'où elle vient. Derrière, on va créer une économie, des axes secondaires, des entreprises qui s'implanteront autour. Je pense qu'il faut vraiment réfléchir à un contexte plus global que ce que nous faisons aujourd'hui. Merci de votre écoute.

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

Nous notons toutes les questions et vous répondrez ensuite. Il est 20 h 45 ; 4 personnes souhaitent poser des questions. Il serait judicieux que nous les entendions. Des questions se recouperont peut-être.

**M. Jean-Claude SARREMEJEANNE**

Je suis président de l'Union maritime et fluviale de Marseille. Vous avez parlé de l'accroissement de taille de la zone. Effectivement, cette zone a été créée en 1970. Nous voyons ce qu'elle est devenue en 2020 : une zone européenne de grande taille. J'ai entendu et partagé la notion sur le ferroviaire. Nous appelons ce principe la triconnectivité : le fluvial, le ferroviaire et la route. On ne peut pas imaginer une augmentation de taille, si c'est le cas, ou une sécurisation sans utiliser l'ensemble de ces trois modes.

Depuis 2011, nous avons assisté à une croissance à deux chiffres, au niveau des conteneurs en tout cas. Nous observons actuellement un engorgement qui fait que la croissance ne pourra plus exister. Que se passe-t-il quand on est un nouveau client tenté par Fos-sur-Mer ? On commence par faire des essais, on fait 3, 4, 5, 6, 7 conteneurs, par camion, bien sûr. Puis, on passe en mode massifié ; le ferroviaire est parfait, peut-être faut-il une deuxième voie. Il est également impératif de développer notre fluvial qui est alimenté somme toute par des camions d'un bout à l'autre.

Je ne souhaite pas poser de questions, mais tenais à souligner qu'un tel débat était extrêmement intéressant parce qu'il permet de situer où en est le modèle, ce que j'entends surtout. Je partage qui plus est l'avis de mon prédécesseur : il faut bien prendre en compte une vision non pas à l'instant T ou à T+5, mais probablement à T+10. Au reste, la modélisation est effectivement complexe. Certains affirment qu'une augmentation surgira, d'autres une diminution. Considérant la statistique, aucune diminution n'est intervenue, seule une augmentation a été observée.

Nous sommes évidemment à votre disposition pour vous aider sur ces études, notamment statistiques. À mon âge, je suis une forme de statistique. Nous pourrions donc vous aider, aussi bien le GPMM que l'UMF, à trouver une modélisation correspondant à l'ensemble des préoccupations. Merci.

### **M. Stéphane SALVETAT, UMF**

Je suis vice-président de l'Union maritime, président des syndicats des transitaires et dirige une société de transit, une société de logistique et j'ai investi à Fos-sur-Mer en 2019 vers la Feuillane. Il s'agit d'une PME. J'utilise beaucoup le ferroviaire, je suis relativement d'accord avec ce qui a été dit sur le ferroviaire. Toutefois, le débat porte bien sur la route Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence. Je souligne cependant qu'une des faiblesses de la région en matière de ferroviaire est la dissémination des sites logistiques, des ports, quand vous vous mettez du côté des sociétés. Lorsque vous travaillez à Fos-sur-Mer, vous travaillez avec Sète, avec Marignane, avec Marseille, avec Lyon, régionalement avec Avignon. Par exemple, pour un train, lorsque vous voulez aller à Lyon, que vous n'avez plus de places à Fos-sur-Mer, vous prenez un camion, allez à Avignon et prenez le train d'Avignon à Lyon.

Cet éclatement implique une situation plus difficile pour un mode massifié. D'autre part, régionalement, il n'a pas été décidé où mettre la grosse gare ferroviaire : serait-ce à Miramas ? Fos-sur-Mer ? Marseille ? On dissémine nos forces.

Il est important de voir la situation sur le plan logistique d'une manière claire. En ce qui concerne la route, je tenais à évoquer les salariés et les habitants. Je viens tous les jours à Fos-sur-Mer. Si je voulais mettre tous mes salariés à Fos-sur-Mer qui sont à Marseille, j'observerais 90 % de démissions. Quasiment 10 000 personnes sont demandées à Fos Distriport, et davantage concernant les producteurs et les chargeurs. Une personne qui habite Aix-en-Provence ou Marseille restera une année à Fos-sur-Mer – peut-être viendra-t-elle y habiter un jour. La deuxième année, ces personnes n'en pourront plus de la route. La troisième année, elles arrêteront ces allées et venues au regard de l'absence de transport en commun, au niveau du ferroviaire, des bus qui ne sont réellement pas bons. Sur le plan maritime, nous pourrions mettre des navettes en place.

Certains salariés habitent également à Port-Saint-Louis-du-Rhône et à Fos-sur-Mer. C'est dangereux. Je voudrais que cette route existe pour une seule raison : pour une question de sécurité pour mes employés, j'en suis responsable, pour les habitants qui sont mariés, qui ont parfois des enfants. Il est important de sécuriser ce contexte. C'est de plus évident s'agissant des produits dangereux. Enfin, en mettant en œuvre des ronds-points, les camions freinent et réaccélèrent, ce qui est totalement contreproductif. Une infrastructure autoroutière est requise. En logistique, c'est bien la fluidité qui est recherchée.

Nous avons beaucoup de retard en France. Nous aurons bientôt un surnom en Europe en logistique. En France, nous espérons tous ne pas devenir la Bretagne de l'Europe, où il n'y a rien au niveau logistique. En effet, le poisson surgelé que vous achetez à Fos-sur-Mer vient de Rotterdam. Si nous n'améliorons pas nos dessertes, notre fluidité, le produit viendra, car même si les emplois ne sont pas présents ici, si vous ne souhaitez pas que des producteurs de médicaments s'implantent à Lyon, le médicament viendra quand même, car nous aurons de la population. Les médicaments arriveront ainsi de Rotterdam, de Francfort, de Gênes. Je pense qu'il est pertinent de tout relocaliser. Du reste, si un seul flux est observé, le danger est de retransporter à 50 % à vide. Or, c'est bien le transport à vide qui pollue. Si nous n'avons pas de flux import ni de flux export, soulignons qu'un flux sur deux pollue plus, coûte davantage. Nous serons mécontents par conséquent en matière de pollution, de prix et nous nous appauvrirons. Les habitants ne seront pas satisfaits quant à la pollution par le bruit, de l'air. À mon sens, cette route est absolument essentielle pour notre avenir. Merci.

**M. François LALANDE, association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos-sur-Mer**

Je tenais en premier lieu à vous rappeler notre rôle dans l'association. Nous sommes une association agréée environnement et nous nous occupons de défendre les intérêts des Fosséens en matière de qualité de vie. Le projet nous intéresse donc. Nous sommes également dans une logique de développement durable ; nous prenons en compte les 3 secteurs du développement durable : l'économique, le social et l'environnemental.

Nous échangeons souvent avec la Dreal. Comme Daniel MOUTET l'a souligné, nous n'avons pas souvent eu gain de cause dans les débats. René RAIMONDI l'a également avancé. Nous entendons de nombreuses palabres et ne voyons pas grand-chose venir.

À l'heure actuelle, nous constatons le double de la moyenne en matière d'accidentologie. Le trafic est saturé sur les 568 et 569. Des problèmes de bruit demeurent à proximité de la ville de Fos-sur-Mer. Le port, qui est le premier de France, n'a aucune bretelle d'autoroute, aucun accès autoroutier, ce qui me paraît aberrant. Notre position, et je rejoins monsieur le maire à ce propos, est la continuation de l'A55 qui passe par le barreau des étangs pour faire une liaison fiable avec Fos-sur-Mer. Nous ne parlons que de la route puisqu'il s'agit d'un projet autoroutier. Somme toute, n'oublions pas la partie ferroviaire et la partie fluviale, ce qui représente le développement dans les années futures. Il serait souhaitable d'y réfléchir. De plus, l'État devrait prendre ses engagements, ce qui n'est pas toujours évident.

Le projet 1, comme monsieur le maire l'a déclaré, nous paraît le plus adapté, car c'est le plus direct. De plus, nous sommes plus loin des zones habitables. Je souhaiterais qu'on nous entende un peu. Dans les débats précédents, on nous a peut-être écoutés un peu, mais on ne nous a pas entendus. Pour le développement du port, pour le développement économique de la région, pour le bien-être des Fosséens, j'aspire à ce que nous arrivions à un projet, certes plus coûteux, mais réfléchissons aux enjeux. Je ne crois pas que nous aurons moins de circulation dans les années à venir ; je suppose que le port souhaite également développer ses conteneurs.

En outre, quel que soit le choix que vous ferez, nous relèverons forcément des impacts. Vous essaieriez d'en éviter, vous ne pourrez pas tous les éviter cependant. Vous devrez alors compenser. Je suis président du Vélo à Fos-sur-Mer ; j'aimerais que nous bénéficions de quelques budgets venant en complément du plan vélo qui permettrait de développer des voies douces. Ce serait là une bonne solution. Des compensations pourraient être engagées et reversées sur la partie ferroviaire ou sur la partie fluviale. Ce serait de bons objectifs.

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

Une dernière prise de parole au fond.

**M. Jean FAYOLLE, conseiller municipal à Fos-sur-Mer**

Je suis venu ici avec l'idée de débattre du projet proposé. Je reprends votre synthèse page 5 du document qui nous a été distribué. Deux grands chapitres majeurs sont exposés : améliorer les conditions de desserte entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, donc la desserte de la zip qui a monopolisé la quasi-totalité du débat, puis améliorer le contournement de Fos-sur-Mer.

À travers la tournée de débats, d'organisation de réunions que vous programmerez, je pense que des débats vous suivront et vous suivent déjà à la trace et seront récurrents, que vous vous trouviez à Miramas, à Fos-sur-Mer, à Istres, à Grans ou à Salon-de-Provence. Toutefois, s'agissant d'améliorer le contournement de Fos-sur-Mer et les problématiques supposées, je reste un peu sur ma faim. En l'occurrence, j'attribue plutôt la responsabilité à ce côté de la salle. Le débat tourne essentiellement sur la desserte de la zone industrielle, son avenir, les différents modes d'acheminement des marchandises qui doivent arriver et en partir. Or, le contournement de Fos-sur-Mer me semble être une question tout aussi préoccupante, peut-être un peu plus nombriliste. Je ne pense pas qu'à Istres, à Miramas ou à Grans, on vous en parlera, surtout si on en parle si peu à Fos-sur-Mer.

Je tiens donc à l'évoquer particulièrement, car comme M. RAIMONDI l'a déclaré, nous brassons de l'air et nous n'irons pas très loin au-delà des déclarations d'intention qui sont faites. Je joue le jeu cependant, des démarches sincères ressortent parfois. On nous a amenés à débattre pendant des années pour lutter contre l'incinérateur qui est quand même là. La sincérité de ceux qui organisaient ces débats ne peut pas être remise en cause.

Je veux donc bien croire que nous serons écoutés, raison pour laquelle je tenais à resituer un peu le débat sur la question du contournement de Fos-sur-Mer, si c'est là la dernière intervention qui plus est.

Nous avons relevé les 3 alternatives sur la partie nord. Le projet routier a cependant 2 vocations : à la fois améliorer la liaison entre l'A54 et Fos-sur-Mer, mais également entre Fos-sur-Mer et l'A55. Le débat du contournement Martigues – Port-de-Bouc ne peut pas être évité, même si ce n'est pas directement l'objet du débat dans la mesure où en tant que maîtres d'ouvrage, vous serez chargés d'assurer cette liaison entre la nouvelle route Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence et le contournement qui arrive.

Vous avez montré à un moment les 3 alternatives qui ne figurent pas sur ce document, dont le barreau des étangs :

- continuer sur l'existant ;
- passer par la zone industrielle ;
- le fameux barreau des étangs.

Je crois qu'il faut remettre en perspective l'abandon de la commune par les services de l'État. Il y a 50 ans, l'État a trouvé avantage à installer cette zone industrielle ici sans accommoder ou prévoir les aménagements, les équipements, les structures qui permettraient à la population environnante d'y vivre sereinement en matière de sécurité, d'environnement, de respect de la biodiversité et tous les problèmes qui ressortent dans de telles réunions de débat public.

Si nous avons une chance que ce projet se réalise, je n'y crois pas trop, il est capital que le contournement de Fos-sur-Mer soit abordé avec la même importance que la façon dont nous pourrions rejoindre Salon-de-Provence et si nous ferons plus de trains ou plus de fluvial – c'est bien ce qui me préoccupe en tant que Fosséen. Cette question est majeure. Si le projet aboutit, ce sera la seule opportunité pour notre ville d'avoir un équipement routier qui permettra de la contourner, de nous réapproprier notre zone littorale en convertissant la route qui nous relie à Port-de-Bouc en boulevard urbain, en déviant tous ceux qui arriveraient de Marseille sur le nord de la commune et qui contourneraient par le barreau des étangs. Vous avez compris que c'est l'option que je privilégie.

Je tenais toutefois à exprimer un souhait, et j'aimerais que la Commission en prenne note : le barreau des étangs est l'occasion d'apporter un cadre de vie un peu meilleur pour cette population qui a été sacrifiée d'un point de vue environnemental. Certes, on nous a donné des emplois, incontestablement. Mais combien d'années d'espérance de vie nous a-t-on prises derrière ? Combien de sacrifices sanitaires, humains, environnementaux ont été réalisés au détriment de la commune de Fos-sur-Mer ?

Il n'est pas possible d'envisager que dans le B de votre projet, le contournement de Fos-sur-Mer, on en revienne qu'à un schéma visant à rester presque uniquement sur l'existant, voire petits bras si on passe par la zone industrielle alors que nous avons la possibilité de nous libérer tout l'espace, de reconcentrer, de redonner une densité à l'espace urbain fosséen en ôtant cette coupure qui passe au sud par la route actuelle qui vient de Port-de-Bouc. Je suis donc pour que le barreau des étangs soit retenu, qui certes sera un investissement important, peut-être pas le moindre dans l'enveloppe que vous prévoyez.

Le souhait que je tiens à exprimer est encore plus ambitieux : que ce barreau des étangs devienne le tunnel des étangs. Certes, il est plus coûteux de faire un tunnel qu'une route, j'en suis conscient. Or, l'État français a fait tellement de mal à notre région, nous avons payé tellement de tributs pour supporter cette zone industrielle que je crois sincèrement que l'État français nous doit une fois pour toutes ce contournement digne de ce nom qui nous libère de ce supplément de pollution que nous subissons au quotidien, qui ne sera certainement pas suffisant pour rendre la situation sanitaire acceptable à Fos-sur-Mer. Ce sera la seule fois où nous aurons l'occasion et la chance de le faire, et si nous ne le faisons pas, ce ne sera plus jamais fait, quitte à faire un peu moins cher sur la partie nord qui, personnellement, me concerne un peu moins. Je sais, je viens de vous proposer une vision nombriliste, mais c'est ce que je souhaitais exprimer devant votre commission en tant que Fosséen. Je vous remercie.

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

Merci, le maître d'ouvrage souhaite-t-il apporter des éléments de réponses sur ces interventions ?

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

J'aurais préféré intervenir sur les précédentes interventions. Vous avez noté les questions, quoi qu'il en soit.

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

J'invite vraiment tous ceux qui le souhaitent à poster des avis sur le site, à utiliser le système de questions/réponses qui enclenche une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, d'avoir sa position,

que ce soit concernant les questions de financement, les questions d'environnement ou encore les questions d'options de tracés.

Pour terminer, je vous remercie d'avoir assisté à une réunion extrêmement riche et intéressante. Finalement, vous aurez constaté que ce format ne permet pas à tout le monde de prendre la parole facilement. Nous avons donc eu moins de prises de parole que si nous avions été en groupe. Si nous le proposons, c'est bien que nous l'avons observé dans de nombreuses réunions, et nous avons relevé en particulier moins de prises de parole de femmes. D'une certaine manière, l'égalité n'est pas très respectée alors que ce point fait partie de nos missions : essayer de faire respecter l'égalité des possibilités de prise de parole.

C'était toutefois extrêmement riche, je vous en remercie. Le débat continue mercredi à Istres pour terminer ces forums territoriaux. Une première synthèse sera présentée lors de la première plénière du débat public le 28 septembre à Miramas, salle Colon, en présence de M<sup>me</sup> JOUANNO, la présidente de la Commission nationale du débat public. Le préfet, le président du port, le président régional de France nature environnement seront présents, ainsi que d'autres acteurs, notamment le président de la CCI. Ils prendront la parole, ce sera le moment pour la CPDP de dresser un premier bilan de tout ce qui a été échangé lors des forums territoriaux avant de rentrer dans des réunions plus thématiques pour approfondir un ensemble de sujets qui ont été soulevés, que ce soit sur les questions de santé, de trafic, de développement territorial ou de développement de la zone industrialo-portuaire.

Samedi 19 septembre, nous réunirons des citoyens tirés au sort lors d'un atelier citoyen pour varier les publics. Cet atelier va commencer à travailler et rendra compte le 28 septembre de sa première journée de travail. Je vous remercie et vous souhaite une bonne soirée. Je vous invite à venir le 28 septembre.