cndp Commission nationale du débat public

DEBAT PUBLIC

Liaison Routière Fos Salon

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

Compte-rendu intégral
Forum Territorial
Mercredi 16 septembre 2020 à Istres

SALLE/ADRESSE :	Magic Mirrors, Avenue Félix Gouin, 13800 Istres
PARTICIPANTS :	22 personnes
DÉBUT > FIN :	18 h 15 à 20 h 32

En tribune :

Commission particulière du débat public (CPDP)

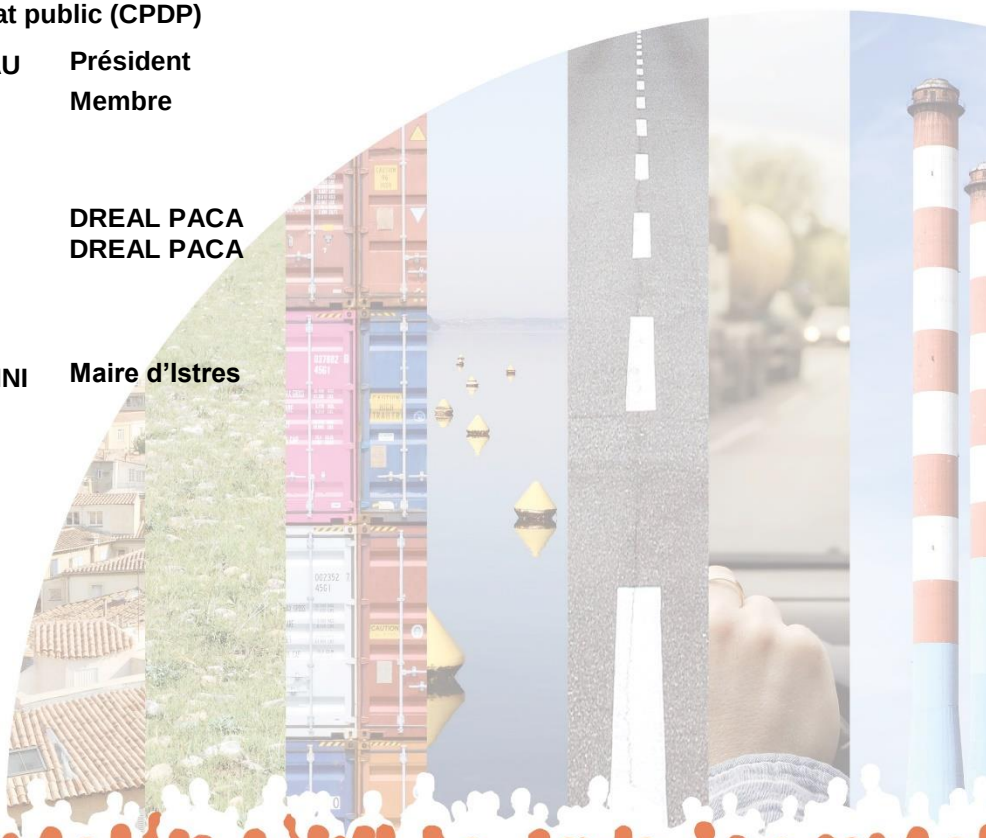
M.	**Jean-Michel**	**FOURNIAU**	**Président**
M.	**Olivier**	**KLEIN**	**Membre**

Maîtrise d'ouvrage

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

Mairie :

M.	**François**	**BERNARDINI**	**Maire d'Istres**



COMPTE RENDU DE RÉUNION :

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

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

Je vais vous présenter, en quelques mots, ce qu'est un débat public. Un certain nombre d'entre vous le savent sans doute ; il peut, cependant, être utile de vous le rappeler avant de passer la parole à Monsieur le Maire ; M. François BERNARDINI, puis au maitre d'ouvrage qui présentera plus précisément le projet. Je remercie la mairie d'avoir mis à notre disposition cette belle salle. Lionel PATTE et Cédric MARY représentent la Direction régionale de l'environnement de la région qui est maître d'ouvrage du projet.

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 pourrons 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 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 hydro alcoolique est à votre disposition, les distances et les gestes barrières doivent être respectés. Le secrétariat général de la commission assure le rôle de M. Propre consistant à vérifier que ces conditions sont effectivement 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.

Olivier KLEIN, membre de la commission, m'accompagne. 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 ces 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 des Transports 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 conduit à reporter 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. Nous veillons pour cela à ce que tous les publics, notamment les plus éloignés des décideurs, puissent être informés et puissent participer

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.

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

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 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 prochainement, le tirage au sort est en train de se terminer. 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.

C'est donc ce qu'entend faire la Commission pour animer ce débat. Maintenant, je passe la parole à Monsieur Bernardini, Maire d'Istres, avant que le maître d'ouvrage présente son projet.

M. François BERNARDINI, Maire d'Istres

Monsieur le Président, Messieurs les membres de la Commission, Madame la Conseillère départementale, Messieurs les hauts fonctionnaires. J'avais envie de participer à ce débat de la

manière, je dirais, la plus ouverte et la plus productive. Néanmoins, ce que j'ai pu voir de ce rapide microfilm m'invite quand même à revenir… Monsieur le Président, vous avez facilement dit que ce n'est pas un débat d'opportunité, mais, excusez-moi, la présentation qui a été faite est pour le moins tendancieuse parce que, effectivement, on a à se poser la question presque à bien écouter ces gens, est-ce que c'est intelligent de faire ce projet ? Et ce qui est regrettable, pardonnez-moi d'être un peu critique sur la forme, c'est que finalement vous ayez interrogé des gens, je respecte trop l'avis de chacun pour le remettre en cause, mais des gens qui sont tournés vers leur propre vie liée, je dirais, au milieu de leur ville ou de leur village. Micro-trottoir, ça résume bien la chose. J'aurais aimé que vous fassiez un micro-route, moi. Autrement dit, que vous preniez l'avis de tous les gens qui se trouvent sur cette route et qui passent tous les jours, qui attendent parfois des heures pour pouvoir aller un peu plus loin, pour avoir un avis autorisé d'une certaine qualité qui est au moins équivalente à celle-ci. Je trouve donc que la notion d'opportunité – je m'excuse de revenir là-dessus – je me dois quand même de l'appuyer dans des termes qui me paraissent tellement évidents que la question que vous aviez posée tout à l'heure, on est pour ou contre ce projet, à mon avis elle ne pouvait pas se poser. Mais la façon dont est lancé le débat, et peut-être qu'il sera repris dans les nombreuses feuilles que vous allez écrire, pourra donner quelque chose, un avis et un éclairage large à des positions qui ne reflètent pas la vie de tous les jours et j'en suis véritablement consterné. Je l'assure, je suis consterné parce que je suis obligé de vous dire que… et c'est vrai que le débat public offre la voie à l'amélioration, la voie à la critique, la voie à la suggestion et aussi à l'option 0, comme vous l'avez dit tout à l'heure. Autrement dit, non, on ne fait pas le projet. Je vais dire pourquoi on fait le projet parce que même si on ne doit pas le dire parce que ce n'est pas cette étape-là, ça me paraît absolument fondamental après ce que j'ai vu là sous les yeux. On ne va pas faire de l'histoire antédiluvienne. Cette zone a été choisie par l'État pour être un pôle compétitivité, des années bien en amont de nos responsabilités de ce jour, avec effectivement une ambition d'être une scène économique d'importance, de caractère national et européen. Curieusement – et c'est d'ailleurs la lacune du projet au moment où on l'a initié dans sa totalité – c'est qu'à l'ensemble des moyens de production, on a oublié de manière vertigineuse ce qui permet effectivement de les faire vivre. On est dans un endroit, en Europe, le seul port qui effectivement n'est pas desservi par une voie, autoroute ou pas, je n'en sais rien, en tout cas à quatre branches. C'est quand même extraordinaire, c'est quand même extraordinaire qu'aujourd'hui on se pose la question de savoir, en ayant vécu tous les malheurs que ça nous a entraînés, on puisse encore se poser la question de savoir s'il y avait et s'il y aurait une opportunité à le réaliser. Croyez-moi, les bras et les jambes m'en tombent parce que je crois que ne serait-ce que poser la question comme ça, on fait un pas en arrière de manière considérable. Alors, je vous rappellerais simplement que la métropole a donné un avis avec une certaine force. Elle a d'ailleurs, dans son cap de mobilité générale qu'elle a programmé pour un segment de vie allant jusqu'à 2035, ce projet en n°1. Vous voyez donc la conviction qu'effectivement nous avons, nous, ici, de la nécessité. Nous en avons parce que nous sommes malheureusement avec la mémoire que nous vivons et que nous accumulons tous les jours, des ennuis liés à l'absence de cette infrastructure et nous sommes surtout très, très, très marris, très, très, très ennuyés de voir que les perspectives que l'on peut avoir dans le développement qui est extraordinaire peuvent être laissées de côté parce que, effectivement, une fois de plus, on prolongera un avis qui serait un avis d'immobilisme et qui ne nous amènera pas à la création de ce projet. Pour moi, ce n'est pas concevable, ce n'est pas concevable, ce n'est pas du tout concevable dans l'esprit de tous les élus qui sont intéressés par ce projet de Fos jusqu'à Salon. Je remercie d'ailleurs les pouvoirs publics d'avoir mené avec nous une attitude véritablement pragmatique pour tirer, pour chacun, le bénéfice véritable et la situation qu'on pouvait espérer avec un nouveau tracé et c'est pour ça que nous mettons beaucoup d'espoirs là-dessus. J'espère que la notion d'opportunité ne sera pas une arlésienne et qu'on y arrivera avec cette réalisation. Croyez-moi que vous feriez beaucoup, beaucoup de déçus si vous aviez une forme d'avis, même nuancée, sur le sujet. Car, encore une fois, il faut véritablement vivre et au sens, je dirais, pas dynamique, parce que je veux bien reconnaître que tout le monde peut avoir aussi un avis différent, mais au niveau de la vie de tous les jours avec l'ambition de ce qu'on veut en faire et surtout les éléments qui s'y rattachent dans ce que l'on peut offrir à notre population. Nous avons travaillé dans ce sens-là. Nous avons tellement travaillé dans ce sens-là, Monsieur le Président, qu'en voyant l'attentisme, l'immobilisme vécus pendant tant d'années, nous avons un peu pris le taureau par les cornes, puisque pour une partie que nous intéresse plus particulièrement, c'est-à-dire la ville d'Istres, nous avons fait en sorte que le schéma futur ne soit pas tellement futur, mais soit anticipé suffisamment dans le présent de demain pour avoir déjà sa première étape. C'est pour ça que j'ai convaincu… et je remercie les services de l'État, parce que pour l'État c'est quand même compliqué d'avoir une autoroute ou une voie comme ça qui est sous sa responsabilité et de concéder finalement d'abord l'imagination d'un projet qu'ici on brancherait et aussi, bien sûr, sa réalisation. Je veux parler

là de la bretelle des Bellons pour bien considérer que c'est quand même quelque chose de fondamentalement important et puissant. Il faut donc que l'on soit bien d'accord là-dessus. On ne peut pas… ça me fait marrer, excusez-moi, ne le prenez pas pour un manque de non-respect, de parler comment on va effectivement se déplacer en 2030. Ça me fait marrer parce que c'est encore une possibilité de sujet que personne ne peut absolument dominer parce qu'il faudrait être devin véritablement pour savoir comment les choses vont se passer, mais en tout cas ce qu'on peut se dire c'est qu'elles se passeront encore plus mal que maintenant si rien ne se faisait. Introduire par la réflexion, par l'intelligence, ce que l'on peut avoir collectivement, que d'autres peuvent nous offrir par leur expertise et se mettre derrière cela, me paraît être un élément qui est… pas dangereux, mais en tout cas hypothétique. Il faut donc que nous soyons sûrs que les réalisations que nous avons programmées puissent se réaliser. Après, et encore une fois les services de l'État doivent bien travailler plusieurs options. Nous sommes tout à fait ouverts, tellement que nous avons je dirais la nécessité de ce projet, nous avons ouvert à toutes les possibilités et nous sommes d'accord sur toutes les possibilités, on ne peut pas faire mieux. On a bien sûr une préférence, mais on est tellement amenés à dire qu'il ne faut pas louper cette occasion, qu'importe comme elle sera réalisée au final. C'est sûr qu'en tant que contribuable, je préfèrerais qu'elle soit la moins chère possible, mais qu'elle réponde tout autant à la problématique que nous avons. Si effectivement en tant que président du territoire je suis très à cheval sur les possibilités de développement de cette zone… on parlait d'entreprises importantes qui vont s'y installer, j'étais hier avec le sous-préfet pour une autre, et qu'on imagine que ça puisse arriver et ça va arriver, on imagine également que, parallèlement, en corollaire, on va avoir les tracasseries qui sont inéluctables, la surcharge du trafic, le nombre de personnes sur les routes, mais tout ça est tellement évident que, quel que soit le plan mobilité si quelqu'un va me faire croire qu'il y aura… on parlait, « mais il faudrait des pistes cyclables », mais bien sûr qu'il faut des pistes cyclables, bien sûr qu'on fait des pistes cyclables, mais bien sûr qu'on les fait à l'endroit où elles sont situées pour être utiles dans un cadre particulier de service. Quel est l'argument de la piste cyclable par rapport à l'autoroute ? Ça n'a pas de sens. Alors que chaque chose a son sens, je dirais, véritable, authentique, dans la réalisation effective qui nous est demandée, mais pas en termes de croisements et je suis assez à cheval là-dessus parce que je vois encore une fois une façon de laisser planer le doute. Ici, nous avons des difficultés majeures. Je suis Président du Conseil du territoire, j'ai parlé pour le développement économique, j'ai parlé incidemment de manière implicite de la recherche d'emplois qui va avec. Je voudrais parler simplement des éléments qui nous intéressent dans la vie de tous les jours, c'est effectivement comment faire pour qu'on vive mieux, pour que nos administrés soient dans un cadre beaucoup plus agréable, qu'ils puissent perdre moins de temps sur les routes, avoir moins de pollution sonore et qu'on puisse effectivement avoir un élément qui permette cela. Je suis sûr que l'infrastructure routière future, comme elle est programmée, avec l'option 1, 2 ou 3, peu importe, est de nature à faire ça. J'ai lu le fascicule qui a été remis pour effectivement… il faudrait quand même marquer quelque chose de vrai, la ville d'Istres n'a pas 43 000 habitants, mais 47 000. Vous devriez vous rapprocher de l'Insee, ça mettrait 4000 personnes supplémentaires et en tout cas ces 4000 personnes supplémentaires sont sur les routes, elles sont entre Dassault et Le Tubé et pour y aller il faut un certain temps. La base aérienne, qui est un élément, pour nous, fantastique dans le développement de notre ville, dans la réalité de notre ville, et qui est appelée à avoir encore plus de force qu'elle n'a aujourd'hui et elle en acquit tous les jours davantage. Il y a des kilomètres de queue, c'est pour ça que je vois quinze minutes, vous êtes tombés sur un jour où effectivement quelqu'un qui était peut-être de bonne humeur, qui était habitué à ce temps perdu… mais ce n'est pas quinze minutes, c'est beaucoup plus. Interrogez le Colonel, il vous dira combien il a été obligé de changer ses horaires. Quand vous saurez qu'un pôle aéronautique est en train de se construire, quand vous saurez qu'un quartier avec 1500 personnes va arriver, quand vous savez qu'il y a effectivement une zone économique, artisanale et commerciale qui va être sur pied, vous vous dites qu'on va vraiment avoir des problèmes encore plus cruciaux, encore plus dramatiques que maintenant, donc c'est pour ça que ce schéma d'opportunités m'agace. Parce que, qu'on veuille l'aborder de manière, je ne veux pas dire « insidieuse » parce que je veux rester dans un cadre, mais en tout cas suffisamment pour dire que peut-être qu'on se paie un luxe me paraît désobligeant pour les gens qui éprouvent véritablement des difficultés, non pas de manière aussi grave que le fait de ne pas avoir d'emploi ou ne pas avoir la bonne santé, mais qui dans la vie de tous les jours méritent une amélioration. Donc, je vous en prie, regardez bien, écoutez bien et prenez la peine de surtout interroger des gens qui sont de nature à avoir effectivement un impact, non pas par leur importance, ce n'est pas la qualité de notre statut qui fait la force de notre intelligence, mais c'est la vie de tous les jours qui fait que l'on peut être emmerdés plus que d'autres. Donc si vous avez la faculté de nous enlever cette capacité sur le long terme d'emmerdement, c'est le moment de le faire, je vous en conjure, je vous en conjure véritablement. Je terminerais en vous disant que je n'ai pas d'ingérence avec les autres maires parce

que là aussi nous avons fait un travail de participation très fine et nous sommes tous d'accord sur les fondamentaux, l'expression générale. Après, pour le reste, nous sommes ouverts pour que l'on puisse faire cette chose coûte que coûte et nous sommes ouverts, avec des préférences, nous avons trois voies de dégagement, de bretelles, d'éléments importants branchés sur l'autoroute. Mon ami adjoint Alain ARAGNEAU les expliquera sans doute tout à l'heure, lui qui prendra ma position lorsqu'on verra le tracé qui est présenté et il vous dira quels sont nos espoirs là-dessus. Je ne sais pas s'il y a une conclusion qui sera apportée parce que moi je ne crois pas que les bases soient neutres, pardonnez-moi, j'en ai fait suffisamment dans ma vie pour savoir suggérer ce qui me passe dans la tête lorsque j'ai à émettre une idée pour que quelqu'un puisse s'en servir. Donc si jamais c'est la vérité … prenez le bon sens de la bonne voie. Merci.

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

Merci, Monsieur BERNARDINI, merci Monsieur le Maire. Je ne veux pas réagir sur votre propos, simplement repréciser, et j'espère que ça vous rassurera, que la Commission particulière n'a pas à donner d'avis sur le projet, mais il s'agit de recueillir assez largement dans une phase amont du débat, il y aura beaucoup d'autres concertations qui vont suivre sur ce projet, de laisser ouverts les questionnements. C'est ce qui fait l'intérêt du débat public, on est dans une phase de questionnements qui peuvent être ouverts. C'est ce que j'ai essayé de dire. Par ailleurs, la Commission n'a pas d'avis à donner sur le projet, n'a pas d'avis sur le projet et n'en donnera pas donc elle ne fera que recueillir et rapporter l'ensemble de ce qu'elle aura entendu, pas pour influencer dans un sens ou dans un autre, mais pour dire ce qu'il s'est dit. Je vous invite par exemple à aller regarder les différents cahiers d'acteurs qui sont déjà publiés. Il y en a cinq et il y en aura bientôt deux autres, celui de l'Union Maritime et Fluviale et celui de la Chambre de commerce de la région qui seront publiés demain. Je vous invite à aller regarder, il y a déjà des avis assez intéressants, des contributions et débats assez intéressants qui montrent l'intérêt d'ouvrir un peu le débat justement et ne pas être simplement dans une optique de dire qu'on est pour ou qu'on est contre, mais c'est tout à fait, évidemment, votre fonction, comme maire et pour la municipalité, de préciser, comme l'ont fait tous les maires dans toutes les réunions, quelles sont leurs options et leurs préférences. D'autres propos s'adressaient au maître d'ouvrage, donc je laisse la parole à Lionel PATTE et Cédric MARY pour la DREAL.

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

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

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

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

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

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

Le deuxième constat est la forte activité économique, à la fois liée à la présence des bassins ouest du port de Marseille, de la ZIP, mais également tout un tas de zones d'activité qui se sont implantées le long de la nationale 569 sur les communes de Salon, Miramas, Grans. Cet axe de déplacement a

aussi généré le développement d'activités logistiques. On pourra également noter un taux de chômage sur la zone qui est inférieur à la moyenne nationale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il s'agit bien sûr, vous l'avez compris, de contribuer et d'agir pour accroître la compétitivité du port, mais aussi de la zone industrialo-portuaire et de toutes les activités économiques qu'on trouve sur ce territoire. Elles sont dynamiques, elles ont des projets, elles ont un gisement de croissance qui est établi et auquel l'axe routier peut contribuer, dans une réponse globale en matière de transport.

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

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

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

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

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

conduit à regarder d'autres solutions. En pratique, ce sont des solutions moins ambitieuses, mais elles visent aussi à répondre aux enjeux identifiés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En matière de déplacements, il est clair que toutes les solutions répondent plus ou moins de façon efficace, mais globalement elles suppriment l'essentiel des congestions telles qu'on peut se projeter

vis-à-vis des trafics estimés en 2030 et au-delà. Les solutions par les points d'échange que l'on modifie ou par l'élargissement de l'infrastructure sont vraiment de nature à supprimer l'essentiel des congestions, d'améliorer la circulation toutes les heures de la journée. On a évalué un gain de temps de 15 minutes environ sur le trajet entre la zone industrialo-portuaire et Salon-de-Provence. On pourrait regarder d'autres gains de temps de parcours, mais c'est vraiment un déplacement caractéristique de cette liaison.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C'était une présentation qu'on a voulu synthétique pour dresser un tableau global du projet, des motivations et de ses grandes lignes. Bien sûr, comme on l'a évoqué, tout cela est précisé sur beaucoup d'aspects dans le dossier du maître d'ouvrage. Nous aurons évidemment l'occasion, au cours du débat, d'approfondir ces sujets et sans doute tout de suite. Merci de votre attention.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour cet exposé et cette présentation, on va passer à la partie vivante de cette réunion, le débat – non pas que l'exposé n'était pas vivant. Je m'appelle Olivier KLEIN, je suis membre de cette Commission et mon accent révèle que je ne suis pas du tout originaire de la région, personne n'est parfait… *(rires).* Comment allons-nous travailler ce soir ? Nous allons rester tous ensemble, on ne va pas faire deux ou trois groupes, nous ne sommes pas suffisamment nombreux. On attend de vous, mais vous êtes parfaitement libres de dire tout ce que vous voulez, plusieurs interventions sur vos réactions à propos de ce qui vient de vous être présenté, donc s'adressant au maître d'ouvrage, votre vision des enjeux pour le territoire, des enjeux pour aujourd'hui, des enjeux pour demain et — j'aurais peut-être pu commencer par là —, vos besoins d'informations et de clarifications. Y a-t-il des points qui ne sont pas clairs ? Y a-t-il des informations dont vous voudriez disposer et qui n'ont pas été données ce soir, voire qui ne sont pas disponibles sur le site ? Auquel cas la CPDP peut essayer de compléter ou d'obtenir ces compléments. Nous allons essayer de faire parler tout le monde. Je pense que je vais d'abord repasser la parole à Monsieur le Maire, mais on va essayer de faire en sorte que chacun d'entre vous puisse s'exprimer. Vous avez deux moyens d'expression ce soir. Vous pouvez prendre le micro, je le ferai circuler, mais vous pouvez également poser vos questions par écrit, si vous ne souhaitez pas forcément prendre la parole oralement, vous pouvez nous écrire vos questions et on les répercutera. Monsieur le Maire, je vous laisse réagir.

M. François BERNARDINI, Maire d'Istres

Merci. Globalement déjà, l'énoncé de cette présentation renforce mes convictions, car effectivement, vous avez bien dressé l'état de la situation avec à la fois ses enjeux et les réponses que cela va apporter. J'ai en regret, et je le dis régulièrement, mais je ne suis pas écouté alors je le refais cette fois-ci, non pas par chauvinisme, mais parce que c'est un élément fondamental d'obligation sous-entendu, c'est l'oubli systématique de la base aérienne. Il y a 5000 personnes par jour qui y sont et vous savez bien que le service militaire n'existe plus, donc ce ne sont pas des appelés qui y dorment, ce sont des gens qui entrent et qui sortent. Il y a 3500 militaires et il y a 1500 – même le colonel n'habite pas sur place – il y a 1500 civils à travers la DGAC, à travers Dassault, à travers Safran, à travers des tas d'entreprises majeures dans l'aéronautique. J'aimerais que ce soit pris en compte. Encore une fois, ce n'est pas du chauvinisme, ce n'est pas avoir la signature particulière sur un document, c'est avoir la mesure de notre problématique qui doit tenir compte de cette réalité. Ensuite,

et je vais finir là-dessus parce que je ne veux pas mobiliser la parole, je dirais deux choses. La première, et Monsieur ARAGNEAU en parlera mieux que moi, il manque, sur un des tracés qui nous intéressent plus que d'autres, une petite virgule qu'il faudrait ajouter vers Rassuen, car là aussi il y a un développement important qui est prévu avec le golf. Il ne faut pas minimiser, parce que c'est un golf, non, c'est une réalité économique parce qu'elle est placée sous ce timbre-là, à ce niveau-là. Pour finir, parce que je veux que tout soit dit au clair, quand j'ai dit que les élus étaient intéressés coûte que coûte, ça veut dire qu'eux-mêmes ont envisagé que la concession puisse être plausible avec la condition expresse qu'elle ne s'applique pas, bien sûr, aux parcours intermédiaires. Parce qu'on ne peut pas considérer que les gens du territoire, les Istréens qui prennent la bretelle à Dassault pour aller à Leclerc et qui sortent donc à transhumance paient un péage, je ne peux pas considérer la même chose pour celui qui va au village des marques à Miramas. Tout cela est lié dans un tout qui doit être lié au local, il faut exclure bien sûr ce qui est lié à l'économie avec bien sûr qu'on va en Espagne transporter avec des camions frigorifiques des denrées ou l'inverse, c'est plutôt l'inverse malheureusement, les routiers paient un péage et s'ils viennent de Lyon pour aller au Port de Fos, ils peuvent effectivement sur ce parcours mais uniquement pour cette fonction .

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Alors, trois points : la base aérienne, la virgule du golf et donc le péage.

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

Trois points, trois réponses rapides. La base aérienne, on aurait dû la citer, on y a pensé, ça apparaît sur les diapos. Bien sûr, c'est un enjeu que l'on connaît en lien avec la desserte des différentes zones au droit d'Istres qui souffrent de la congestion. Rassurez-vous, on a conscience de l'enjeu majeur. On a déjà rencontré, bien sûr, les officiers, les commandants de la base. On ne l'a pas cité, mais on aurait dû le faire, pas de soucis. Sur la virgule de Rassuen, je pense qu'on est dans le cadre global de l'importance de bien desservir les différentes zones d'activité, directement ou indirectement ou avec des compléments de voies locales, mais en tout cas on est dans l'enjeu de bien desservir toutes les zones d'activité, mieux les desservir qu'aujourd'hui en termes de proximité, mais surtout en termes de fonctionnalités. Sur les péages, oui, vous avez raison. Il y a plusieurs schémas de concession partielle ou totale. Dans le schéma de concession totale, le transit paie, le trafic interne ne paie pas et effectivement ce sont des schémas qui sont dans le dossier de la maîtrise d'ouvrage. La page, c'est la page 82. Je ne précise pas plus, mais ça répond en tout cas à votre souhait.

M. Alain ARAGNEAU, Adjoint au Maire d'Istres

Alain ARAGNEAU, adjoint au Maire d'Istres et chargé des transports entre autres. Vous nous avez présenté les variantes possibles sur les villes concernées. Nous sommes plutôt concernés par la partie de route qui nous regarde. Celle-ci ne doit pas faire l'objet de grosses ramifications comme celle de Fos où il y a des nœuds routiers qui sont complètement différents et qui desservent toute la zone. Sur notre partie, bien sûr il y a la base aérienne, dans la diapo que vous venez de passer, elle n'est pas notée. Effectivement, Monsieur le Maire parlait de la virgule de Rassuen, ce qui pose le problème fondamental de savoir s'il faut une autoroute ou une route à double voie. La ville d'Istres a une particularité, nous aurons, comme Monsieur le Maire l'a précisé, trois sorties sur la voie rapide. Une autoroute peut-elle supporter trois sorties rapprochées de 2 kilomètres chacune ? Sur une voie rapide, oui, je sais que c'est possible, ça ne l'est peut-être pas sur une autoroute. Donc, naturellement, on s'orienterait plutôt vers une voie rapide avec des sorties possibles supplémentaires. Donc, la virgule de Rassuen il faut l'intégrer, elle n'est pas intégrée.

Ensuite, vous parliez tout à l'heure d'un mode complémentaire avec des moyens de transport de la métropole. Or, il s'avère que je fais partie de la Commission qui a mis en place le BHNS sur la ville. Il se trouve qu'on a un point noir sur le raccordement de la voie rapide sur notre circuit BHNS. Ce qui posera à terme, si on ne le traite pas, une file d'attente de voitures qui va remonter sur la prochaine voie rapide. Chaque fois que j'ai posé la question aux personnes qui s'occupent du BHNS à la métropole, ils m'ont tous dit « ça, ça ne nous regarde pas, c'est avec la DREAL qu'il faut voir ». J'en profite donc pour vous dire que si on se contente de faire une voie rapide avec une sortie et qu'on le laisse en l'état, on aura un gros problème de remontée de file sur la voie rapide. Je ne sais pas si c'est aujourd'hui qu'il faut parler de tout cela. J'avoue que je vous le dis parce que ça nous tient à cœur. S'il y a d'autres réunions pour en parle et où notre voix sera bien entendue, autant aller le dire là-bas, avec des plans et des précisions. Je ne sais pas si l'organisme qui est là peut en dire un peu plus, mais il faudrait qu'on vous l'explique avec des schémas, des plans. Si les trois points sont bien les bretelles de dégagement spécifiques pratiquement, à 95 %, pour la base aérienne, celles-là elles

seront effectuées puisqu'il y a eu une convention qui a été signée avec l'État et quand la voie rapide se fera en 2030… On nous avait dit 2025 à l'époque, mais je vois que ça a été repoussé.

Quand je vois les schémas que vous présentez de saturation du trafic jusqu'à 2030 et que j'entends que l'autoroute ne sera finie qu'en 2030, que faire de la pollution du trafic qui croît exponentiellement entre 2022 et 2030 ? Ça, c'est un problème. Donc, s'il y a des réunions de technique prévues pour préciser ce dont la ville a besoin, tout au moins ce que la ville a relevé comme points noirs sur les sorties ou les entrées de l'autoroute, il faudra nous le dire, on viendra volontiers vous expliquer nos besoins et surtout la bonne marche du projet de la voie rapide.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Alors, il y avait plusieurs questions. Sur cette question précise du BHNS et de la saturation de la sortie, ça sera traité pendant le débat public dans le second forum territorial en décembre. D'ici là, vous avez eu raison de poser la question — elle est notée —, le maître d'ouvrage va regarder comment il entend y répondre et d'ailleurs il a peut-être des réponses dès maintenant. Tous ces points seront travaillés de manière précise en décembre, mais vous avez raison de poser la question. Après, il y avait d'autres questions, l'espacement des sorties et le statut autoroutier ou pas de la voie.

M. Alain ARAGNEAU, Adjoint au Maire d'Istres

Nous, avec trois sorties et trois entrées, est-ce que ça pourrait être une autoroute ?

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Les réponses du maître d'ouvrage.

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

Dans toutes les options, voie express ou autoroute, il apparaît une nécessité de traiter les problèmes de capacité au droit d'Istres avec deux voies de circulation par sens quel que soit le niveau de statut de la voie. Plus important encore que la largeur du tuyau, ce sont les points d'échange qui sont incontournables pour assurer l'écoulement, mais aussi la bonne desserte. Donc plusieurs points d'échange sur Istres. Vous avez raison de dire qu'avec une autoroute tous les points d'échange ne peuvent pas être maintenus directement raccordés à l'autoroute. Ce n'est pas une question réglementaire, c'est une question de sécurité, d'exploitation de la voie, de règles de conception. Néanmoins, y compris avec une voie caractéristique autoroutière, au-delà d'un raccordement direct, il faut regarder comment, par exemple, Le Tubé et ses bretelles sont raccordés à d'autres points d'accès. Donc il faut assurer la continuité des fonctionnalités de l'échangeur quitte à avoir des voies de collectrice qu'on retrouve sur d'autres autoroutes. Autrement dit, quelque part, sans forcément qu'il y ait nécessairement autant de points d'accès directs qu'il n'y a aujourd'hui de points d'échange, faire en sorte que, pour aller au Tubé, par un échangeur puis une collectrice, ce soit fluide, efficace, direct.

M. Alain ARAGNEAU, Adjoint au Maire d'Istres

Tout ça, nous l'avons regardé bien entendu et il s'avère que si vous amenez des gens à des points particuliers pour se redistribuer par la suite, ça va créer un gigantesque bouchon supplémentaire. Alors que si on laisse nos trois points, et c'est pour ça que j'avais insisté lors d'une réunion avec la DREAL à la mairie d'Istres, j'avais insisté sur le fait qu'il fallait garder nos trois points d'entrée et de sortie. On leur avait expliqué et ils en avaient convenu. Donc, on ne peut pas revenir sur ces trois points, même s'il y a des voies parallèles, elles ne serviront pas à dégager… parce que la ville d'Istres est très étendue et d'un côté vous avez une base aérienne où il y a un peu plus de 5000 personnes. Ces points font aussi partie de la distribution de la base aérienne. Donc, c'est excessivement difficile de faire transiter les véhicules par des voies parallèles ou secondaires.

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

En tout cas c'est votre position. On comprend très bien votre avis et l'enjeu que ça représente d'une très bonne desserte et que les points d'échange fonctionnent. Cédric, je vais te laisser répondre, mais sur la complémentarité transports collectifs et la performance du BHNS, je pense que c'était évoqué dans votre discours, on peut répondre parce que l'on travaille avec la métropole et vous sur le sujet.

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

Vous avez parlé avant ça du point d'échange de Rassuen. Celui-ci actuellement n'est pas complet. Effectivement, dans le cadre du projet, on prévoit de faire un échangeur complet, direct ou indirect quelle que soit la solution. C'est un point d'échange que l'on a à traiter. Pour revenir aux problématiques d'inclusion dans la voie, des projets de la métropole dans le cadre du PDU et

notamment des BHNS et CHNS, effectivement on a des lignes qui traversent l'infrastructure, on a des lignes qui empruntent l'infrastructure. Donc, ce sont des choses, je n'étais peut-être pas là, mais dont on a eu l'occasion de discuter avec nos collègues de la métropole. Nous ferons en sorte dans les aménagements et d'ailleurs, comme le disait Monsieur le Maire, la métropole va anticiper l'aménagement, que l'on prévoie sur l'échangeur des Bellons puissent assurer le passage du BHNS par-dessus la RN569. En tout état de cause on sera dans cette logique-là, c'est-à-dire de travailler avec la métropole de façon à ce que les projets de lignes de bus ou de cars qui sont prévues puissent trouver dans l'infrastructure les bonnes conditions de cadencement et donc de performance ou de circulation en voie propre si ça doit être le cas.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Pour les gens qui sont peut-être moins informés, j'ai fait afficher les projets de bus à haut niveau de service, c'est ce que veut dire BHNS, ou cars à haut niveau de service pour CHNS. Ce sont des liaisons en transports en commun qui sont programmées dans la zone. Il y avait une question de Monsieur sur ce qu'il sera fait d'ici 2030.

M. Alain ARAGNEAU, Adjoint au Maire d'Istres

Apparemment vous ne faites rien, vous étudiez les possibilités et vous reportez les travaux en 2027…

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

D'ici 2030, effectivement, Lionel l'a montré tout à l'heure, on a un calendrier qui s'échelonne avec un certain nombre de prises de décisions. La première, ça va être le financement de l'opération. La deuxième, c'est une phase d'autorisations administratives relativement importante. Je l'ai relevé tout à l'heure, il y a des enjeux à la fois environnementaux, agricoles, économiques, qui sont importants. La phase de déclaration d'utilité publique va être importante et ensuite il y a, à proprement dit, la phase d'étude de détails, sur un projet à 500 millions forcément ça ne se fait pas en deux mois, et ensuite la phase de réalisation. C'est pareil, 25 kilomètres, même de voie rapide, ça ne se fait pas en quelques mois, malheureusement. On est obligé, à la fois d'avoir une autorisation administrative sur l'ensemble du linéaire parce que l'on doit inclure l'ensemble des sections et des variantes de tracés dans la même autorisation, et ensuite faire la conception et la réalisation d'un linéaire relativement important donc c'est vrai que ça paraît long comme délai, mais vous le voyez, on a une période qui s'achemine à peu près moitié-moitié entre des autorisations administratives et des réalisations de travaux à proprement dit.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

D'autres interventions ou questions ? N'hésitez pas, il n'y a pas de mauvaises questions et on a le droit aussi de poser des questions « naïves », de ne pas être informés sur le projet et de vouloir avoir des informations.

M. Patrick GRIMALDI, Association PIICTO

Patrick GRIMALDI, je travaille sur la zone de Fos-sur-Mer et je travaille aussi pour l'association d'industriels PIICTO, avec la fonction de chef de projets ingénierie intégration industrielle, l'accompagnement de nouveaux projets industriels. Donc je connais bien la longueur des démarches administratives pour conduire des dossiers de demande d'autorisation d'exploiter. Moi, j'ai quelques remarques par rapport à ce projet. C'est une des pièces du puzzle pour pouvoir faire du développement économique sérieux sur la ZIP. Il y a l'indispensable contournement de Port-de-Bouc, de Fos, cette liaison. Mais quand on aura fait tout cela, on va transformer le carrefour de La Fossette en gigantesque entonnoir où vont venir s'empiler tous les camions supplémentaires qui vont être déchargés sur la zone de Fos. Compte tenu de la durée des démarches administratives et des études pour ce type de projets, je trouve dommage de ne pas engager dès aujourd'hui les études et le projet du passage à deux fois deux voies après le rond-point de La Fossette en direction de Port-Saint-Louis parce que c'est quand même le seul grand port d'Europe qui est desservi par ces axes très insuffisants. Ces axes mettent tous les jours en contact direct des milliers de poids lourds et des milliers de salariés se rendant à leur travail dans leur voiture individuelle, salariés directs et cotraitants des entreprises donneuses d'ordres. Donc c'est un vrai problème. Moi, je fais la route depuis trente ans tous les jours, d'Istres jusqu'à Fos, donc je sais ce que c'est que d'être bloqué à l'ancienne école de police, d'être bloqué à La Fossette… ce sont des conditions de roulage très pénibles. La cohabitation véhicules légers et poids lourds est très problématique sur le plan de la sécurité. Donc il me semble indispensable, dès aujourd'hui, d'engager les démarches sur la deux fois deux voies entre

La Fossette et Port-Saint-Louis, sinon cette route-là verra le jour en 2040 ou 2045. Quand on parle développement économique, là on est très loin. Ça, c'est la première remarque.

La deuxième remarque, c'est qu'il ne faut pas déconnecter, de mon point de vue, ces aspects de transport routier des aspects transport ferroviaire. Donc je pense qu'il serait bien d'associer à ce projet le doublement de la voie ferroviaire entre la zone portuaire et la gare de triage de Miramas, prévoir les indispensables investissements de modernisation sur la gare de Miramas de façon à favoriser le transfert modal du routier vers le ferroviaire. Cela permettra de respecter les engagements de transition énergétique, de décarbonation du transport, qui ont été pris par l'État français, parce que je ne suis pas sûr qu'à l'échelle 2030 on ait remplacé nos tracteurs routiers diesel par des tracteurs hydrogènes ou des tracteurs électriques. Même si la plupart de ces véhicules travaillent en boucle fermée entre le port et les différentes zones logistiques, on a des projets de tracteurs hydrogènes, mais quand on voit la vitesse à laquelle avance le développement de la filière hydrogène, ça risque de prendre beaucoup de temps. Donc, ne pas oublier la connexion avec le ferroviaire et d'engager en même temps la réflexion sur les projets ferroviaires. Il faut le faire en parallèle des projets routiers de façon à avoir une vision d'ensemble de tout l'aspect transport et multimodal de la zone, plutôt que d'empiler les projets les uns derrière les autres. Parce que ces projets demandent quinze ans de réflexion, je pense qu'il faudrait les démarrer de façon simultanée.

Encore un point, sur l'aspect concession avec péage. Moi, je pense qu'il faudrait peut-être rendre le péage obligatoire pour les poids lourds et pas pour les véhicules légers de façon à encourager le transfert vers le fer.

Le dernier point, c'est les trajets de bus en densité : je rappelle qu'aujourd'hui il n'y a pas de transport en commun desservant la zone industrielle de Fos pour les salariés qui travaillent sur les sites industriels… Ça n'existe pas. On peut aller jusqu'à Port-Saint-Louis, mais on ne peut pas s'arrêter à Ascométal, chez KEM ONE. Donc, si on veut aussi diminuer le nombre de véhicules qui roulent sur la route, il faudra aussi intégrer dans la réflexion la mise en place de transports en commun pour les salariés, y compris du transport ferroviaire, pourquoi pas.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Alors beaucoup de choses dans cette question. Je me permets de scinder la première remarque sur La Fossette en deux. Est-ce que La Fossette ça fonctionne sans mise à deux fois deux voies de la départementale RD268 ? Dans votre projet, est-ce que ça fonctionne ? Ensuite, la question de mise à deux fois deux voies du projet. Après, on verra les autres questions, le ferroviaire.

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

Au niveau de La Fossette, effectivement, dans le cadre du projet de liaison, sur les solutions voie express ou autoroutière, bien évidemment on traite La Fossette. C'est-à-dire que le volume de trafic que l'on a et les points d'échange croisés qui sont plutôt importants en matière de trafic nécessitent que l'on dénivèle ce carrefour. Peut-être pas sur la forme qu'on imagine sur un échangeur complet, mais dans la poursuite de l'échangeur de La Feuillane qui sera forcément dénivelé compte tenu du trafic, on aura certainement des voies qui permettront d'enjamber, c'est l'idée qui a été posée, des voies qui enjamberont La Fossette, notamment pour faire 569 – Port et ensuite Port – 569.

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

je pense que beaucoup de personnes le savent, mais il y a un projet d'amélioration de La Fossette qui a été réalisé, qui est presque fini, il reste les aménagements paysagers et une aire de contrôle poids lourds. L'objectif était principalement d'améliorer la sécurité qui posait un gros problème sur ce carrefour-là. D'ailleurs, ça répond un tout petit peu à votre préoccupation, que fait-on en attendant des aménagements plus lourds à long terme ? On porte des projets peut-être moins ambitieux, plus ponctuels, compatibles avec notamment les financements aujourd'hui et dans le cadre du contrat de plan État-région : déviation de Miramas 2017, La Fossette 2019 – 2020, et d'autres aménagements. Ce sont des réponses partielles à certains enjeux. En tout cas à l'échelle de la liaison Fos – Salon. Mais je voulais préciser que La Fossette a été réaménagée et le fait que l'on réduise un giratoire pour une dizaine d'années, ça reste pertinent, mais sur cette échelle de temps vis-à-vis des enjeux de sécurité et de déplacements sur le secteur. .

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

La D268, effectivement, est de la compétence en matière de maîtrise d'ouvrage du département qui a un projet de doublement, on regarde les interfaces qui sont effectivement à La Fossette. Si je bascule directement à votre dernière question, c'est-à-dire le développement des transports en commun pour

desservir la ZIP, bien que Monsieur KERSTERN pourrait peut-être en dire deux mots, et c'est quelque chose qui est revenu lors de nos précédents forums, notamment de la part de dirigeants d'entreprises ou même de gens qui travaillaient sur la ZIP, lorsqu'on a beaucoup d'entreprises qui travaillent en trois-huit, c'est très compliqué de mettre en place des transports en commun qui, du coup, soient attractifs et utilisés. À partir du moment où un transport en commun fonctionne « à vide », il ne devient absolument pas efficace et pas rentable et en tout cas pas viable dans le temps, mais ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas essayer en effet de privilégier des solutions mixtes dans lesquelles on aurait des transports en commun, qui emmèneraient des gens au plus près de Fos.

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

Le covoiturage peut être une réponse aussi.

M. François BERNARDINI, Maire d'Istres

Je voudrais simplement ajouter quand même que ceci est bien dans l'absolu et je comprends ce que veut dire Patrick GRIMALDI. Néanmoins, sans être de l'époque antédiluvienne qui remonte à il n'y a pas très longtemps, une quinzaine d'années, toutes les entreprises du secteur avaient leur propre réseau pour transporter leur personnel et elles ont abandonné, il ne faut pas attaquer les chefs d'entreprise, non pas parce qu'effectivement ils voulaient faire des économies, mais parce que le personnel le prenait de moins en moins, pour ne pas dire plus du tout. Donc, c'est vrai dans l'absolu, on a raison de faire… et à la limite il faudrait mieux se retourner vers nous, vers le service public, c'est-à-dire la métropole et voir ce qu'elle peut faire, mais dans l'absolu, rappelons-nous, il n'y a pas très longtemps, et c'était quadrillé partout, toutes les entreprises, y compris celles qui allaient à Martigues, aujourd'hui, il n'y a plus rien. Plus rien parce que le personnel ne le prend plus. Donc, faisons attention aux propositions dites bénéfiques, mais très théoriques quand même.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Sur ce point, complément de réponse et puis on reviendra à la question sur le ferroviaire.

M. Jean-Stéphane KERSTERN, Chargé de mission voirie métropolitaine à la métropole

Pour compléter les éléments qui viennent d'être présentés et compléter ce que vous disiez, Monsieur le Maire, c'est vrai que la difficulté, aujourd'hui, c'est la multiplicité des tranches horaires des salariés de la ZIP. En revanche, un travail est en cours avec les entreprises sur la création d'un pôle d'échanges multimodal aux portes de la ZIP qui permettrait de répondre à la fois à ces diversités de plages horaires et d'accès au plus près des entreprises. C'est donc un travail qui est en cours, qui n'est pas intégré, qui vient compléter l'ensemble des pôles d'échanges multimodaux qui sont présents dans le PDU, qui viennent compléter les zones de covoiturage, les zones de parking relais… Pour répondre très concrètement à cette problématique, c'est un travail qui est en cours.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de ces éléments. On reprend sur la question du ferroviaire et du projet de doublement.

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

Sur le ferroviaire, je ne vais pas répondre sur un projet donné du ferroviaire parce qu'on n'est pas porteurs d'un projet. L'État globalement, avec la région notamment, aussi accompagne, porte, des politiques sur le transport ferroviaire et finance des investissements importants sur le transport ferroviaire. Je vais citer deux chiffres. Sur le contrat de plan État-région en cours, le volet routier est important, 280 millions d'euros. Le volet ferroviaire, c'est 420 millions d'euros, ce qui indique la hiérarchie dans les priorités des collectivités et de l'État. Il y a aussi un volet portuaire plus faible, mais qui intègre aussi un volet ferroviaire et qui d'ailleurs aussi accompagne l'évolution des parts modales qui sont mises en l'œuvre, qui sont encore insuffisantes, mais qui ont déjà bien progressé ces dernières années. Je ne peux pas répondre sur la pertinence de faire deux voies plutôt qu'une voie. Le système ferroviaire est assez complexe et je pense que l'on pourra faire intervenir dans d'autres séquences les opérateurs concernés. Il y avait aussi une question sur le péage poids lourds. Sur le péage en général et sur la possibilité de discriminer poids lourds et VL. Je vais répondre positivement sur le fait qu'en matière de péages ou d'autres solutions il faut être innovants. Le fait qu'on ait maintenant des possibilités de péages en flux libres, dits free flow, qui sont intégrés de façon très fréquente, voire systématique, dans les appels d'offres concessions. Les nouvelles concessions offrent des possibilités nouvelles. Peut-être que demain il y en aura encore de nouvelles. Ça, je pense qu'il faut être ouvert à toutes les possibilités. Aujourd'hui, je pense que réglementairement, ce n'est pas possible de discriminer VL et poids lourds sur la base du péage de concession tel qu'on le

connaît, sur le principe de discrimination qui n'est pas compatible avec le droit. Le système Eurovignette et l'écotaxe qui en découlaient le permettaient sur la base du financement des externalités environnementales que le transport routier ne prenait pas en charge, ne prend d'ailleurs toujours pas en charge ou pas suffisamment, mais globalement, je pense qu'il faut retenir toutes les idées et voir après comment on peut les mettre en œuvre et aussi voir comment la réglementation évolue d'une façon générale. On l'a dit, on est en 2020, le projet est en 2030, la conception du projet va évoluer, intégrer au fur et à mesure aussi des innovations et la question, ce sera aussi comment recevoir un projet, une infrastructure qui est capable de s'adapter sur toute sa durée de vie, qui sera des décennies, après 2030. Toutes ces perspectives d'innovation, d'amélioration, pour favoriser tel mode de transport, il faut les regarder.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je suis particulièrement heureux de donner la parole à une dame parce qu'on avait une tribune, ce soir, très masculine et jusqu'à présent aussi des interventions très masculines. Madame, vous avez la parole.

Mme Géraldine PLANQUE, GPMM

Merci. Je suis Géraldine PLANQUE du Port de Marseille. Je voulais juste apporter une information. Patrick parlait tout à l'heure d'hydrogène en disant que des flottes à l'hydrogène ce n'était peut-être pas pour demain matin. En réalité, c'est peut-être moins loin que ce qu'on imagine puisqu'Air Liquide a annoncé récemment que, dès 2022, ils vont mettre en service une station-service d'hydrogène à haute pression pour les poids lourds longue distance. C'est vrai qu'aujourd'hui, on n'a pas fait la bascule encore, on n'y est pas. Donc on a l'habitude de dire que l'on va favoriser aujourd'hui les poids lourds électriques, demain le GNV et après-demain l'hydrogène, mais peut-être que l'hydrogène ce n'est pas après-demain, mais beaucoup plus près que ce que l'on pense.

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

Sur la zone ou c'est une annonce générale ? Je ne l'ai pas vu passer.

Mme Géraldine PLANQUE, GPMM

C'est une plateforme sur la zone. Je n'ai pas d'informations beaucoup plus précises à vous donner, mais je peux vous les faire passer demain si vous voulez. [lien vers le communiqué de presse d'Air Liquide le 1er juillet 2020 concernant la première station hydrogène à Fos : https://fr.media.airliquide.com/actualites/air-liquide-va-construire-la-premiere-station-hydrogene-haute-pression-destinee-aux-camions-longue-distance-en-europe-6776-1ba6d.html]

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

Très volontiers, oui, merci.

M. François BERNARDINI, Maire d'Istres

J'entends bien, Madame, ce que vous dites et j'en suis assez heureux. Néanmoins, pour simplement être intéressé dans le cadre de ce qui peut être le mieux dans le confort, dans la lutte contre la pollution, tous les éléments qui concourent à l'environnement. Lorsque nous faisons une étude pour transformer notre réseau de transports publics, simplement, un bus, aujourd'hui, ça coûte 250 000 euros. À l'électricité, ça coûte 400 000 euros. À hydrogène, ça coûte 700 000 euros. Donc, j'entends bien ce qui est dit là aussi théoriquement, mais la métropole, il y a des gens ici qui ont des responsabilités dans ce cadre-là qui pourraient en parler mieux que moi, ils ne peuvent pas vous dire que la transformation de la flotte de tout ce qui est roulant dans ce cadre-là va être faite dans la foulée de la mise en place de l'hydrogène parce que là, il va falloir faire des progrès immenses pour faire baisser ces coûts et qu'effectivement, après, il soit plus malléable pour qu'on puisse avoir une flotte à la fois homogène et de cette qualité-là, c'est ça le problème.

M. Alain ARAGNEAU, Adjoint au Maire d'Istres

Vous avez parlé de tarification pour les autoroutes, pour les poids lourds, pour les voitures, j'ai entendu ce que votre collègue, Patrick GRIMALDI, a dit. Il faut y réfléchir parce qu'il faut toujours avoir à l'esprit : il ne faudrait pas que le péage remette les véhicules sur les anciennes routes parce qu'alors là ce serait une catastrophe. C'est une réflexion qu'il faut avoir quand vous prendrez la décision de faire payer ou pas.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

À ce propos, dans vos prévisions de trafic, avez-vous des simulations qui montrent l'effet d'éviction de la mise en place d'un péage ?

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

Quand on fait l'étude de concessibilité, le modèle de trafic que l'on a fait fonctionner pour dimensionner la voie, les points d'échange, les différents tracés, a été utilisé pour simuler effectivement ce qui se passerait si on avait un tronçon nord et sud payant . On est payant entre l'A54 et Toupiguières, on redevient gratuit entre Toupiguières et Rassuen et ensuite on a à nouveau une section payante au sud entre Rassuen et La Feuillane. Donc, on a fait tourner le modèle de trafic et on s'aperçoit effectivement qu'au sud on n'a pas de report de trafic qui soit préjudiciable aux anciennes voies non concédées. Par contre, au nord, on s'aperçoit qu'il peut y avoir une fuite de trafic effectivement entre Toupiguières, la RD69 et donc en fait pour rattraper l'échangeur 13 plutôt que 14. Je ne l'ai plus en tête, mais ce n'est pas la majorité du trafic et effectivement il y a des moyens ensuite pour éviter ce genre de bipass en fait.

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

C'est un phénomène qu'on a déjà de fait puisque même si la liaison n'est pas payante en elle-même, pour accéder à la liaison, échangeur n°13, il faut prendre une voie concédée. De fait, certains usagers poids lourds, pour éviter de prendre l'A7/A54, vont sortir avant et prendre, avant la D113, la D69, et atterrir directement à CLESUD en limitant la circulation sur le réseau concédé. Oui, c'est un phénomène qui est connu, qu'il faut appréhender, qu'il faut limiter et contre lequel il faut effectivement trouver des contre parades dans la mesure du possible et intégrer dans l'évaluation du projet, intégrer l'avantage et l'inconvénient d'une concession par rapport à ces phénomènes.

M. Didier TRONC, Agriculteur, Directeur du Comité du foin de Crau et délégué à l'agriculture à la Mairie d'Istres

Je n'ai pas trop de remarques à faire, mais deux questions à poser plutôt parce que je vous ai déjà rencontré à deux reprises. Juste une remarque là-dessus parce qu'on a parlé beaucoup des bouchons sur la RN569, mais il faut dire que tous les matins et tous les soirs, il y a les mêmes bouchons sur la RD569, sur l'ancienne route, celle qu'on appelle ancienne route de Miramas. Pareil, il y a quatre ou cinq kilomètres de bouchon. Je pense que quand il y aura le barreau de Miramas ça va s'accentuer, si toutefois cette portion-là est payante, les gens sortiront et passeront par la RD569 qui est déjà saturée. Aujourd'hui, il y a même des camions, des porte-conteneurs, qui passent sur la RD569. J'habite à 80 mètres de la route, je vis à côté et je peux vous garantir qu'il y a plein de camions qui passent par cette route pour éviter les bouchons de l'autre route. Si c'est payant, les camions sortiront. J'ai d'autres exemples, avec des chauffeurs à qui leurs patrons ont dit « non, si c'est payant vous prenez par des routes secondaires et vous ne passez pas par les routes payantes ».

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

Vous avez raison, un des effets du projet favorable en termes de trafic c'est qu'aujourd'hui effectivement il y a des reports de trafic secondaire parce que la voie est trop chargée donc effectivement le phénomène naturel c'est d'éviter les bouchons par un moyen ou par un autre, des voies pas toujours trop adaptées à ce type de circulation. Donc, un effet du projet, si la capacité de la voie augmente, c'est de permettre des reports des axes urbains ou secondaires vers l'axe principal. Effectivement, dans certains schémas de concession, mais la section centrale est libre de péages, il y a toujours des risques de voir un effet de report. Donc, dans le schéma de concession global, la section centrale, on va dire de Miramas à Istres incluse, elle est libre de péages. C'est-à-dire que les flux qui font du cabotage sur Istres – Miramas ne paient pas. En revanche, un poids lourd ou un véhicule qui vient de Salon et qui va à Fos serait amené à payer.

M. Didier TRONC, Agriculteur, Directeur du Comité du foin de Crau et délégué à l'agriculture à la Mairie d'Istres

À ce moment-là, ils risquent de sortir et de passer par la départementale pour éviter de payer.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Est-ce qu'il y a d'autres moyens, des moyens par exemple réglementaires, pour limiter, surtout pour les camions, les empêcher de passer par des voiries qui ne sont pas adaptées ?

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

Typiquement, pour prendre un exemple concret local, c'est la voie portuaire puisque depuis mai 2018, suite à des aménagements réalisés avec le GPMM de sécurité pour permettre à une circulation plus importante de circuler, les poids lourds en transit au droit de Fos sont interdits. Je vais simplifier, mais globalement ils sont interdits. Ce qui a permis de réduire fortement la circulation des poids lourds sur la RN568 au droit de Fos. Pas tous parce que, d'abord, il y a beaucoup de dessertes locales et qu'il y a le mouvement Istres vers Martigues qui n'est pas soumis à cette interdiction, mais globalement il y a une forte baisse. Effectivement, je dirais une arme des autorités, c'est l'interdiction par un arrêté préfectoral ou municipal, ça dépend qui est l'autorité compétente, pour interdire ce type de circulations. C'est plus facile pour des poids lourds. Pour des VL, on ne sait pas discriminer les VL qui effectivement passent partout lorsque l'itinéraire le plus logique n'est pas fonctionnel.

M. Didier TRONC, Agriculteur, Directeur du Comité du foin de Crau et délégué à l'agriculture à la Mairie d'Istres

Je ne veux pas monopoliser la parole, mais sur les contraintes qu'il y a aussi avec ce détournement des camions qui passent sur ces voies-là, c'est la dégradation de la route et c'est la dangerosité de la route. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui vont bosser en vélo, je ne sais pas comment ils font. C'est très, très courageux le matin d'emprunter la RD569 en vélo.

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

C'est ce qu'on trouve dans les évaluations non seulement trafic, mais aussi sécurité routière. Le gain de sécurité est lié à plusieurs effets, l'amélioration des caractéristiques de la route principale, la 569, mais aussi le report de trafic des voies à faible niveau de sécurité intrinsèquement vers les routes les plus sûres. Ces deux phénomènes font qu'on a un bilan sécurité estimé très favorable. De fait, si ces reports ne se font pas pour différentes raisons, le bénéfice de l'aménagement est moins bon.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur.

M. Aymerick MICHEL, Riverain

Bonsoir, Aymerick MICHEL, je suis un habitant de la zone. J'aimerais juste des précisions sur la section du coup centre. Est-ce que l'axe de la route reste le même ? Est-ce que c'est une voie de chaque côté ou pas ? Et ensuite, on n'a pas parlé du rond-point actuel Marcel Dassault. Qu'est-ce que ça devient ? Ça reste un rond-point ? Ça devient un échangeur ? Que se passe-t-il à ce point-là ?

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

Pour ce qui est de l'axe de la voie, dans un premier temps, on est à un niveau de définition du projet qui est les études d'opportunités. Donc, effectivement, vous dire que l'élargissement se fera en conservant l'axe actuel ou à gauche ou à droite, on n'est pas tellement en mesure de vous le dire. Ça dépendra effectivement d'un certain nombre de contraintes environnementales, géotechniques et autres.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Si vous choisissez à droite, ça sera à droite sur toute la section ou ça peut être certains endroits ?

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

Effectivement, en plus ça peut varier le long du linéaire. On peut élargir à droite, une autre fois à gauche… Ce qui nous donne globalement un petit peu d'indications quand même, c'est qu'on a une partie du foncier sur la section centrale qui est déjà propriété de l'État, c'est-à-dire qui avait été expropriée en 1976. Donc, il y a des endroits, si vous regardez un petit peu la morphologie de la voie, vous voyez à peu près où elle passera, mais ce n'est pas assuré à tous les endroits. Je vous le dis, il peut y avoir un certain nombre de contraintes. Pour ce qui est du rond-point Marcel Dassault, effectivement il est conservé et, suivant les cas, il est dénivelé. A priori, dans quasiment toutes les options, il sera dénivelé parce que, de toute façon, il a une charge de trafic relativement importante.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Dans quasiment toutes ou dans toutes ?

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

Normalement dans toutes. Pourquoi dis-je dans quasiment toutes ? Parce qu'une fois de plus les études d'opportunités que l'on a faites ont le niveau de définition qu'elles ont et datent maintenant d'il

y a trois ans pour les investigations les plus récentes. Depuis, le territoire a évolué, Monsieur le Maire nous l'a rappelé tout à l'heure, bien sûr. Donc ça veut dire que lorsqu'on en sera à déterminer le tracé à retenir et les ouvrages à réaliser, on refera des études de trafic pour conforter les solutions que l'on a considérées comme répondant au volume de trafic à atteindre.

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

L'idée c'est que dans cette option plutôt autoroutière, l'autoroute appelle des caractéristiques forcément homogènes, séparation des sens de circulation bien sûr, mais dénivellation systématique de tous les points d'échange, c'est consubstantiel à la nature de l'autoroute. Dans le cas d'une voie express, ce type de dénivellations ne s'impose pas forcément, mais ce sera plutôt la nature du trafic, les priorités en termes d'augmentation de capacité ou les fonctions de la voie en termes de qualité de desserte qui vont peut-être commander plus qu'un principe, la réglementation sur autoroute, pas de point d'échange à niveau. La voie express est une voie plutôt pragmatique qui peut s'ajuster. Après, il faut avoir quelque chose plutôt homogène quand même et l'autoroute a une approche de caractéristiques un peu standardisées. Globalement, au vu du trafic, pour nous, le besoin existe, est avéré, de déniveler ce point d'échange.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Est-ce que c'est clair pour tout le monde ce que c'est qu'un rond-point dénivelé ? Éventuellement, si vous pouvez dire deux mots. En tout cas, pour le public, n'hésitez pas à poser des questions même qui peuvent paraître bébêtes. On n'est pas tous des spécialistes de l'infrastructure routière, c'est comme ça, ou du territoire ou je ne sais pas quoi. Par ailleurs, les intervenants, n'hésitez pas à expliciter les termes techniques, tout le jargon, tous les sigles…

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

Les giratoires, je pense que les Français connaissent assez bien parce qu'on en a quelques dizaines de milliers et c'est un sujet sur lequel on est aussi champions du monde, donc il n'y a pas que dans certains sports. Quand on parle de carrefours dénivelés, effectivement c'est : il n'y a pas d'intersections à niveau donc après les deux voies sont séparées par un ouvrage d'art donc il n'y a pas de franchissement à niveau et après les échanges se font sur des carrefours connexes qui sont parfois des carrefours à feux quand c'est très urbain ou des carrefours giratoires donc un schéma classique qui existe sur le carrefour dénivelé, c'est ce qu'on appelle un carrefour à lunettes parce qu'il y a deux giratoires reliés par un pont. La route principale passe au-dessus et au-dessous et tous les échanges se font sur ces deux carrefours.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

En gros, il n'y a pas de croisements.

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

Il n'y a pas de croisements à niveau. Les questions de sécurité et de congestion sont mieux gérées. Il y a un schéma de principe dans le DMO, dossier du maître d'ouvrage, pour expliciter ces principes et le vocabulaire utilisé.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Page 39. Madame.

Mme Julidé SONJOUX, UMF

Bonjour, Julidé SONJOUX, Union Maritime et Fluviale Marseille Fos. J'aimerais poser une question sur ces différentes options autoroutières, voies express. Le calendrier que vous avez présenté au départ, horizon 2030 pour la fin des travaux, est-il valable au niveau des études à chaque étape ? Est-ce que ça décale quelque chose de faire une autoroute ? Quelles sont les implications au niveau du délai ? Parce que ça fait cinquante ans qu'on attend, donc chez nous l'option la plus rapide sera la meilleure pour tout dire.

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

Je dirais globalement non, mais il peut y avoir des changements. Déjà, si on envisage une concession, il y a un facteur de frein et un facteur d'accélération. Le facteur de frein c'est qu'il y a un appel d'offres concession avant qu'il n'y ait une procédure je dirais intermédiaire qui nous permet de choisir l'opérateur et ensuite cet opérateur-là peut avoir des moyens peut-être plus puissants que des services de l'État ou des collectivités pour agir. Mais après, pour une autoroute urbaine ou une voie

express, vous le savez, ce ne sont pas forcément des études techniques, la complexité de l'infrastructure qui vont être décisives sur le cheminement pour aboutir à un projet, ce sont d'abord les procédures administratives qui, quand on est sur une gamme d'aménagements plutôt lourds, seront globalement les mêmes, il faudra une déclaration d'utilité publique, il faudra des autorisations environnementales… et le paramètre qui peut jouer, c'est le côté financement, la capacité à financer une infrastructure de 270 millions d'euros ou de plus de 500 millions. Dans un cas, on a besoin de mobiliser moins de crédit potentiellement sur une durée moins importante.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

À l'inverse, la procédure de mise en concurrence pour attribuer la concession consomme-t-elle, elle, du temps ?

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

Je crois qu'il faut environ deux ans à peu près…

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Qui se rajoute dans ce cas-là.

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

En partie se rajoute, mais en fait il y a aussi un peu de temps masqué parfois. Ce sont des choses pratiquées par le ministère donc maîtrisées en termes de procédures, donc c'est un peu industriel. Elles sont anticipées et dès que la déclaration d'utilité publique… les engagements de l'État pris, ça peut être assez rapide. Après, il faut un peu de temps. Les concessionnaires ont des moyens, y compris dans la partie d'expropriation, qui peuvent être un facteur d'accélération pour globalement compenser. On n'aboutit pas à un calendrier très différent. En tout cas, ce n'est pas décisif dans l'éclairage, la pertinence de telle ou telle option, de dire concédé, pas concédé, autoroute, pas autoroute.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Entendu. Monsieur le Maire.

M. François BERNARDINI, Maire d'Istres

Tout le monde sait que le territoire français est quand même divisé en concessions territoriales et que certains concessionnaires apparaissent dans le sud de la France et d'autres dans le nord. Donc, si on considère que celui qui est dans le sud de la France est là pour y rester, est-ce qu'on ne peut pas imaginer un amendement ou quelque chose d'additif à la concession dont ils disposent sur le sud de la France pour cette partie-là, il n'y a que 25 kilomètres. Plutôt que faire une nouvelle concession….

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Concéder automatiquement à ASF.

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

VINCI ou ASF. Plutôt ASF d'ailleurs. Effectivement, en fait on a imaginé deux options de concession. Une concession autonome et intégrale, c'est-à-dire que l'on concède tout, tout est réalisé par un opérateur et l'opérateur est choisi avec un nouvel appel d'offres. L'autre option imaginée, très différente, c'est une concession partielle de l'antenne autoroutière qui va de l'A54 jusqu'à Toupiguières CLESUD qui ne porte que sur une partie du projet dans lequel le mode de concession n'est pas un appel d'offres, mais un adossement. Autrement dit, on adosse la réalisation et la concession exploitation de la partie d'infrastructures créée à une concession qui existe déjà. En l'occurrence, celle de ASF. Qui est autorisée par notamment l'Union européenne dans la mesure où fonctionnellement elle est directement rattachée à un ouvrage qui préexiste et qu'en plus la mise en concurrence de plusieurs opérateurs n'aurait pas forcément de sens sur trois, quatre, cinq kilomètres. Un autre opérateur n'aurait pas la capacité d'exploiter un petit bout séparé du reste du réseau. Cela répond à vos deux questions. En tout cas, dans l'idée d'une concession limitée en kilométrage, on voit à peu près ce que ça peut être en termes d'autoroute. Dans ces cas-là, c'est l'adossement avec comme conséquence assez avantageuse pour le territoire, c'est que le péage, le prix de la concession n'est pas payé par l'usager qui prend les quelques kilomètres, il est payé par tous les usagers du réseau ASF, que ce soit à 200 kilomètres à l'est, tout le monde contribue un petit peu par quelques centimes de plus au kilomètre, dans le cadre d'un élargissement du contrat, au financement d'une partie du réseau, limitée, très limitée par le règlement et la loi.

Mme Julidé SONJOUX, UMF

Doit-on comprendre que dans l'option autoroutière, vous avez parlé de 533 millions, de mémoire, c'est-à-dire que si c'est concédé, au niveau budgétaire, cela représente la même chose…

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

Lorsqu'on a fait les simulations financières de concession, c'est-à-dire qu'on a regardé s'il était viable pour un opérateur de prendre les travaux en concession, c'est-à-dire de rémunérer la construction avec le prix des péages. On s'est aperçu qu'effectivement ça n'était pas entièrement réalisable. Le coût de l'ensemble des péages compte tenu du trafic sur une durée raisonnable de contrat ne permettait pas de payer l'infrastructure, donc on appliquerait une subvention d'équilibre …

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

Et étant donné que le trafic serait libre de péage entre Miramas et Istres, cela enlève aussi des recettes de péage pour des raisons de cohérence qui ont déjà été évoquées.

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

Donc on s'est aperçu qu'effectivement on n'arrivait pas à l'équilibre financier. Donc ça veut dire que dans le cadre d'un contrat de concession, il faudrait apporter une subvention publique. Cette subvention publique, elle est relativement importante. Elle est estimée entre 60 et 70 % du montant des travaux. Donc, c'est à mettre dans la balance en termes de choix.

Mme Julidé SONJOUX, UMF

Je vous remercie.

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

Je signale que ces éléments sont sur le site. Avec le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, il y a aussi des fiches techniques. Il y a une fiche sur les études de concessibilité qui précise ces différents éléments, vous pouvez vous y reporter.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Pour un projet à 500 millions, 60 % c'est 300 millions et 70 % c'est 350 millions d'argent public qui devraient être apportés, pour les gens qui maîtrisent moins les pourcentages. Je disais tout à l'heure, on s'approche doucement de la fin de cette réunion donc c'est le moment de poser toutes vos questions ou d'exprimer tous les avis que vous n'avez pas encore posés. Ça s'adresse particulièrement aux gens qui ne se sont pas exprimés … Est-ce qu'il y a encore des questions, des remarques ? Il peut y avoir aussi des questions sur le débat, on est au début.

M. Daniel DUMAS, Riverain

Monsieur DUMAS Daniel, habitant d'Istres. Actuellement, une voie rapide traverse Port-de-Bouc et a priori les inconvénients que procure cette traversée ont conduit à prévoir et imaginer un contournement. Est-ce que, dans quelques années, on ne va pas se retrouver avec la même chose avec la traversée d'Istres par la partie centrale du projet ?

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

Je pense que les gens en charge de la planification seraient plus à même de répondre à la question que moi. La différence entre l'A55 et effectivement la liaison Fos – Salon, c'est que l'A55 a été faite à une époque où les documents de planification des communes, s'ils en avaient, avaient moins de poids que ce qu'ils ont actuellement. Actuellement, la commune d'Istres, comme les autres communes du secteur, est dotée de documents de planification, de plans locaux d'urbanisme, qui prennent en compte des projets de développement du territoire et donc intègrent le fait qu'effectivement les infrastructures qui la composent peuvent générer des contraintes aux futures zones ouvertes à l'habitation ou à la construction de zones d'activité. De fait, la problématique que l'on trouve sur Martigues – Port-de-Bouc, je ne pense pas qu'à l'avenir on la retrouve sur les communes du territoire.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur le Maire, vous confirmez qu'il n'y aura pas d'urbanisation, en tout cas de développement d'habitats à proximité de la nouvelle infrastructure.

M. François BERNARDINI, Maire d'Istres

Après moi le déluge, mais je peux vous dire que j'ai quand même en tête le plan d'urbanisation que nous avons fait depuis quelques temps et je rassure Monsieur DUMAS, ce qui existe vraiment comme plan, c'est la virgule pour effectivement le golf parce qu'il va y avoir un équipement d'importance avec bien sûr quelques logements avec. De l'autre côté, ça reste effectivement la belle prairie et on compte que ça reste comme ça. Donc, on n'a pas le même sentiment que c'est une traversée urbaine, on est quand même sur la trajectoire qui est périphérique.

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

La différence aussi, je pense, entre la traversée de Port-de-Bouc et la traversée d'Istres, c'est que même si aujourd'hui c'est une route à deux voies qui traverse Istres, c'est une route qui n'a pas d'accès direct, elle n'a pas une fonction vraiment urbaine, même si au travers ses différents points d'échange, elle contribue à un certain nombre de mouvements entre des zones, des quartiers, de la ville. Sur des villes comme Port-de-Bouc, mais il y a d'autres exemples de déviations, la route qui n'est pas une route express, mais qui est une route à quatre voies, est une voie à la fois qui supporte le trafic de transit, mais qui assure aussi toutes les fonctions multiples et des accès directs et des commerces… donc la configuration est assez différente et rend difficilement l'aménagement sur place pour rendre compatible les différentes fonctions qu'a la voie actuelle. On a aussi le cas, le phénomène de coupure urbaine ou d'organisation des voiries et de l'espace rend difficilement envisageable un aménagement sur place d'une route qui effectivement a l'avantage d'éviter des déviations.

M. Olivier KLEIN, Membre de la Commission particulière du débat public

La réponse vous satisfait ? Au moins sur sa complétude, après vous n'êtes pas obligé de partager. D'autres interventions ? Non. À ce moment-là, je vais repasser la parole à Jean-Michel FOURNIAU qui va conclure cette réunion.

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

Pour conclure, je ne vais pas faire une synthèse des échanges, il y aura un compte rendu. Je vous remercie de l'ensemble de vos prises de parole. Beaucoup de points ont été soulevés, même si le débat est resté très centré sur le projet routier, c'est une bonne chose. Si vous connaissez des gens qui souhaitent participer à une réunion de ce type, mais en visioconférence, ça sera le mardi 22, mardi prochain à 18h. On l'avait prévu ce jeudi, mais on l'a déplacée pour laisser un peu de temps pour s'inscrire. Nous comprenons que dans la situation de COVID, il y ait des gens qui n'aient pas envie de venir dans des réunions publiques. C'est pour cela que nous avons prévu une réunion en visioconférence, pour laquelle il faut s'inscrire sur le site.

Je vous invite à participer à la première plénière, le lundi 28 septembre, ouverte à l'ensemble des habitants du territoire. Aujourd'hui, on est resté sur une logique plus territoriale. La plénière sera plus institutionnelle : il y aura la présidente de la Commission nationale du débat public, Madame JOUANNO. Ensuite, la partie introductive verra intervenir Monsieur le Préfet — j'attends sa réponse —, le président du Port, un représentant de la métropole et le président de France Nature Environnement. Puis, la discussion sera largement ouverte à différents acteurs institutionnels et aux simples habitants. Le président de la Chambre de commerce PACA a dit qu'il serait là. Beaucoup d'autres acteurs nous ont signalés leur participation… les maires des cinq communes seront tous présents. Dans cette plénière, la Commission s'attachera à faire une première synthèse de tout ce que nous avons entendu. Ensuite, nous entrerons dans une phase plus thématique, comme vous l'avez vu. En fonction de cette synthèse, nous ajusterons les questions thématiques. Nous publierons très prochainement le calendrier des réunions thématiques sur le site. Certaines sont déjà annoncées, pas toutes, on va le compléter. Le débat va se poursuivre sous différents angles, et on reviendra dans des réunions territoriales en décembre pour approfondir les sujets relatifs aux variantes, aux échangeurs, que vous avez commencé à poser ici. Je vous souhaite une bonne soirée et merci d'avoir participé à cette réunion. Merci à Monsieur BERNARDINI de nous avoir accueillis.