

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

Compte-rendu intégral  
Forum en ligne  
Mardi 22 septembre 2020

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Forum en ligne
<b>PARTICIPANTS :</b>	8 personnes
<b>HORAIRES :</b>	18 h 00 à 20 h 00

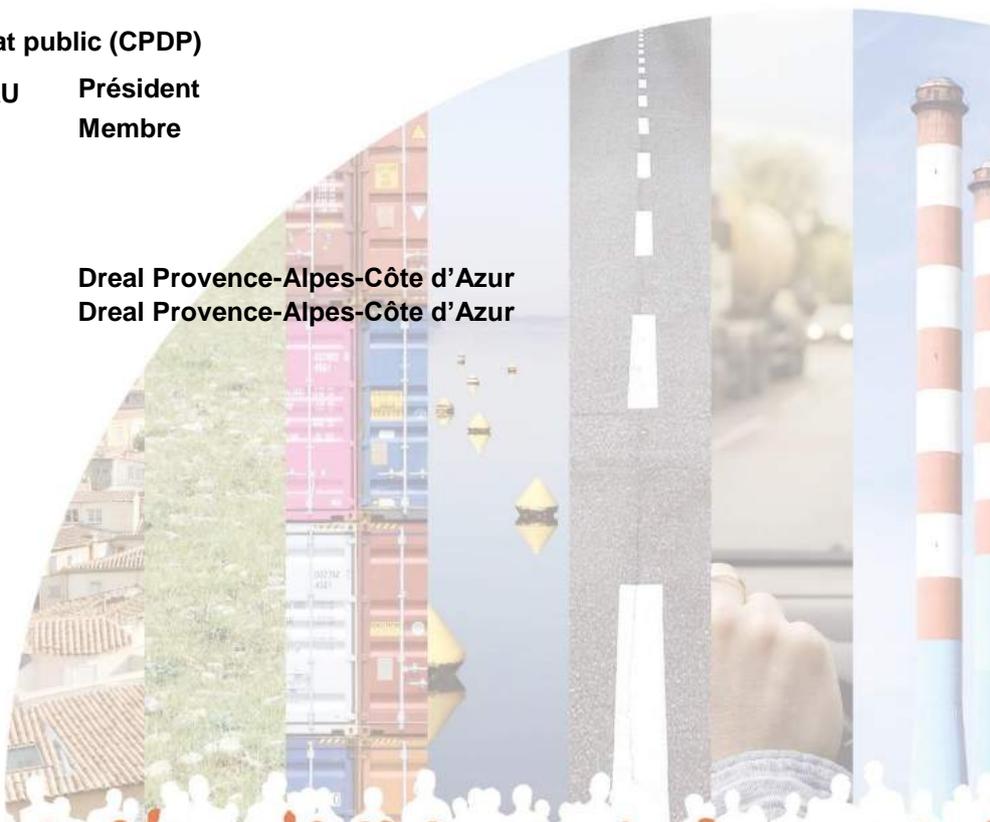
**En tribune :**

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

**M. Jean-Michel FOURNIAU** Président  
**M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ** Membre

**Maîtrise d'ouvrage**

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



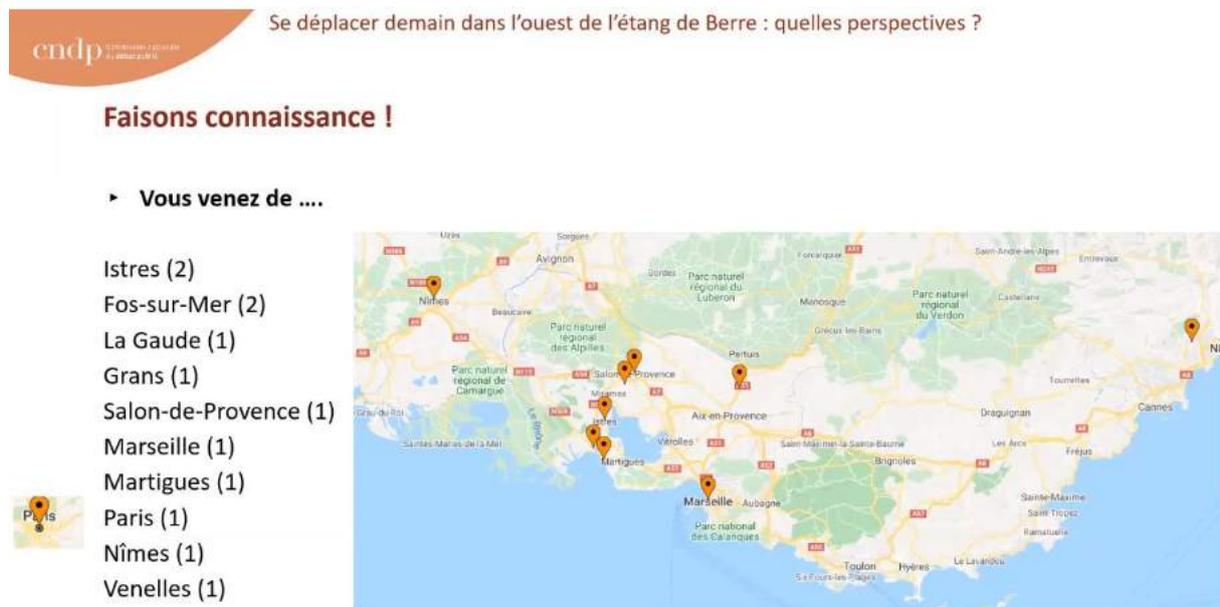
## COMPTE-RENDU :

### Mme Margherita Mugnai, membre de la CPDP

Bonsoir et bienvenus à ce forum en ligne du débat public sur la liaison routière Fos-Salon. Merci d'avoir trouvé le temps de vous connecter pour participer au débat. Je suis ici avec M. Jean Michel Fourniau, Président de la Commission Particulière qui anime le débat, ainsi qu'avec Mme Audrey Richard, Secrétaire générale, M. Rémi Bourdon et Mme Gabrielle Hertz du Secrétariat General. Avec nous aussi M. Lionel Patte et M. Cédric Mary de la DREAL, maître d'ouvrage du projet de liaison routière Fos Salon. Ceux et celles d'entre vous qui ont déjà participé aux forums en présentiel savent déjà que ceci est un espace d'échange et de partage de points de vues, de visions et des questions sur le projet, un espace ouvert pour formuler des demandes et pour interpeller le maître d'ouvrage qui est avec nous pour présenter le projet. Il s'agit d'un espace où toutes les questions ont la même importance et avec quelque règle de base : utilisez le chat pour partager vos questions et les faire entendre. Pendant les présentations des intervenants, notre régie technique va veiller à les faire remonter pendant la discussion; demandez la parole en levant la main et essayez de ne pas monopoliser la parole trop longtemps pour permettre à toutes et tous de s'exprimer.

### M. David PROTHAIS, Régie du forum en ligne / Eclectic

Une carte est projetée montrant la diversité de provenance des participants mais l'essentiel des participants vient de la zone du projet.



### M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la CPDP

Tout d'abord je présente la Commission, dont deux membres sont présents ce soir. Les autres n'ont pas pu se libérer. La Commission particulière nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP) a la responsabilité d'organiser le débat dans les conditions très spécifique de cette rentrée liée à l'épidémie de Covid 19. Elles nous ont conduit à organiser cette réunion numérique, également pour ceux qui n'ont pas pu venir aux forums territoriaux qui ont eu lieu dans les 5 principales villes du tracé. La CNDP est l'autorité administrative indépendante chargée d'organiser les débats publics, sur saisine obligatoire des maîtres d'ouvrage, sur tous les projets importants d'aménagement et d'infrastructure en France. La CNDP désigne pour chacun des projets une Commission particulière qui est chargée de mettre en œuvre un certain nombre de principes pour organiser le débat public. Ce sont d'abord les principes généraux que garantit la Commission nationale du débat public. La diapositive rappelle que les principes du débat public et de la participation sont inscrits dans la loi depuis la loi de démocratie de proximité de 2002. La participation est un droit constitutionnel qui a été reconnu dans la Charte de l'environnement en 2004-2005, et elle est depuis un droit fondamental.

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

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

Et que le débat public porte sur :

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

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

- Un principe de transparence de l'information et de publicité des échanges.
  - La transparence de l'information, pour que le public dispose d'une information la plus complète possible. Vous verrez notamment sur le site internet que l'on a mis en ligne beaucoup de ressources sur les différents enjeux du débat, des ressources grand public, le dossier du maître d'ouvrage et des informations sur différents enjeux.
  - La publicité des échanges. On fera un compte-rendu des débats. Chacun est responsable de la parole qu'il tient dans cet espace public qu'est le débat public.
- Un principe d'équivalence, c'est l'égalité de traitement de chaque participant. La parole d'un responsable associatif, d'un citoyen ordinaire ou d'un élu, quel que soit son rang, est prise en considération de la même manière.
- Un principe de l'argumentation. La commission n'a pas vocation à pondérer les arguments tenus par les uns et les autres, mais elle prend bien en compte l'ensemble des arguments.

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

Voilà donc le rôle que nous tenons.

Nous avons prévu d'organiser le débat en trois temps, avec l'idée que, tout au long du débat, le public va pouvoir confronter ses points de vue sur différents types d'enjeux et questionner le maître d'ouvrage sur son projet :

- Une première phase du débat en septembre autour de l'idée « Explorons ensemble » le projet du maître d'ouvrage et, plus largement, les questions de la mobilité et des transports. Dans ce cadre il y a eu des débats mobiles et des forums territoriaux
- Une deuxième phase en octobre et novembre : « Imaginons ensemble », pour réfléchir de manière plus prospective aux différents enjeux du débat avec des réunions plus thématiques sur différents enjeux qui touchent au développement du port et du territoire, au climat, à l'environnement et à la santé. Trois réunions thématiques sont prévues dans cette phase : le mercredi 7 octobre forum thématique « Transports et changement climatique », le lundi 12 octobre le forum thématique « Environnement et ressources naturelles » et le mercredi 14 octobre le forum thématique « Port, logistique et place des différents modes de transport ». Ces questions seront abordées avec des intervenants externes au projet. Ils viendront présenter leurs expériences et connaissances et discuter avec le maître d'ouvrage des différents points qu'ils soulèveront.
- Une dernière phase à partir de mi-novembre : « Élaborons ensemble » les recommandations pour la suite du projet, où les options du projet seront plus directement en discussion avec les citoyens et tous les participants.

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

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

Donc, ce micro-trottoir présente différents points de vue. Cela donne bien l'idée du débat. C'est justement un moment de confrontation des différents points de vue.

Pour conclure, un mot autour de l'opportunité. Comme c'est un projet ancien, beaucoup nous ont dit : comme c'est un projet ancien, la question de l'opportunité a bien été tranchée. 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. C'est débattre des enjeux que ce projet soulève aujourd'hui.

### **Mme Margherita MUGNAI, membre de la CPDP**

Avant de donner la parole à M Mary et à M. Patte de la DREAL, Margherita Mugnai présente la façon dont nous allons travailler ce soir. Le forum est un espace pour exprimer vos visions des enjeux auxquels le projet doit répondre, interpellé le maître d'ouvrage sur vos préoccupations, formuler des demandes sur tous les sujets en débat. Elle invite les participants à utiliser le chat pour verbaliser ce que les participants souhaitent dire et poser des questions. Suite à la présentation du projet par le MO, il y aura une synthèse à chaud du chat. Merci d'utiliser ensuite la fonction lever la main si vous souhaitez intervenir. Je donne le bienvenu au MO et à la présentation du projet.

### **M. Lionel Patte, DREAL**

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 figure 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**

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 qui a une forte croissance démographique. On a donc un territoire de vie qui représente un peu moins de 140 000 habitants actuellement. Avec une croissance 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.

Il y a aussi la présence de zones agricoles qui présentent des enjeux économiques, mais aussi des enjeux environnementaux. Cette activité agricole a un système d'irrigation particulier et important qui participe à l'irrigation de la nappe de la Crau qui alimente en eau un peu plus de 130 000 personnes.

En terme d'enjeux environnementaux, il y a aussi la présence de réservoirs de biodiversité, comme la réserve de Poitevine regarde venir ou de la Crau, et un certain nombre de zones de protections et de conservation.

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.

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 de

nombreuses zones naturelles avec d'importants enjeux écologiques et qui représentent un réservoir de biodiversité exceptionnel notamment la réserve de la poitevine et celle de la Crau. Au niveau national, y compris au niveau européen.

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 réalisée 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. Mais 25% des déplacements se font à pieds ou en vélo.

En matière de déplacements de marchandises, on a effectivement des mouvements pour 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, sans compter les déplacements des salariés. Le GPM a des perspectives de croissance importantes, pour atteindre 2.2 millions de conteneur en 2030. On sait donc qu'il faudra avoir l'ambition de multiplier par 6 le volume traité par le fer, et par 3 par le fleuve pour atteindre les objectifs de reports modaux, cependant le volume de la route augmentera aussi.

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 avec aux heures de pointe un allongement des temps de parcours. On assiste également à une insécurité routière relativement prégnante du point de vue de l'Etat. Sur cet axe, on a un nombre d'accidents qui n'est pas forcément plus important que sur une autre route de ce type. En revanche, on a des gravités qui sont au moins deux fois supérieures.

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

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

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**

Je vais revenir sur le projet de la liaison Fos – Salon qui découle de différents enjeux et la concertation menée au cours des dernières années avec différents acteurs. 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. 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 en commun.

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 et la colonne logistique qui se déploie dans le Département des Bouches du Rhône.

Il s'agit également de contribuer à réduire les nuisances provoquées par la circulation routière, notamment les pollutions que les populations subissent et améliorer le cadre de vie et l'environnement.

Il s'agit d'assurer 2 fonctions qui figurent dans le projet. 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, sont proposées. On a 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.

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.

Le schéma présenté traduit à la fois la combinaison entre différentes options de passage et différentes parties de l'aménagement sur les 3 sections.

Sur la section centrale qui regroupe Miramas et Istres, il n'y a pas d'alternative au tracé actuel. L'idée est d'élargir la route existante. Il n'a pas été envisagé de passer ailleurs. 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 et à Saint Gervais au sud. 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 aux heures de pointe

L'aménagement 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 s'agira d'éviter réduire et compenser.

Un enjeu majeur est la nappe de Crau :

- 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. Il y a aussi la perspective de développer du report modal.

En termes de financement, 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 autoroutière, de 270 millions d'euros environ pour une option de voie express intégrant un réaménagement du contournement actuel de Fos-sur-Mer jusqu'au double à peu près, 533 millions d'euros pour les options autoroutières intégrales. Puis, une option autoroutière intermédiaire qui se situe logiquement à peu près à mi-chemin à environ 400 millions d'euros.

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

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

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

On a essayé de vous proposer un balayage général, sans rentrer dans les détails, mais il s'agissait avec cette présentation du projet de lancer le débat.

#### **Mme Margherita MUGNAI, membre de la CPDP**

Merci M. Patte et M. Mary pour cette présentation très riche qui permet de placer le projet dans le contexte territorial.

#### **Mme Olivia WARRION, Régie du forum en ligne / Eclectic relaie la question et la remarque de M. SANMARTIN :**

« Dans le cadre du projet du contournement d'Arles la N568 doit-elle être doublée à partir de La Feuillane ? Le contournement de Port de Bouc passe près de l'étang de l'Estomac; réaliser le barreau des étangs revient à priver les Fosséens et les Istréens d'une zone naturelle très fréquentée. Une sorte de poumon vert des Fosséens en particulier »

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

La RN 568 est intégrée dans le projet Fos Salon mais au niveau de Fos, du front de mer à l'échangeur de la Fossette. Au nord de Fos la RN 568 est déjà à 2 fois deux voies. L'Etat fait des aménagements pour sécuriser mais ce n'est pas le contournement autoroutier d'Arles. Les projets de Arles et de Fos Salon sont différents et indépendants l'un de l'autre.

Concernant la variante du barreau des étangs, elle se situe entre la voie ferrée et l'étang. On entend bien que cela puisse questionner en passant dans une zone où il n'y a pas d'infrastructure. Il n'est pas sur le plateau ni dans les bois mais sous la voie ferrée.

#### **Mme Margherita Mugnai, membre de la CPDP**

Voici les questions que nous traitons ensemble ce soir : Vos réactions sur la présentation du maître d'ouvrage : Quels enjeux pour vous aujourd'hui vis-à-vis du projet ? Quels enjeux demain ? Il est important de regarder les enjeux pour demain. Et enfin troisième question, quels besoins d'information ou de clarifications?

#### **Mme Olivia WARRION, Régie du forum en ligne / Eclectic**

Deux nouvelles réactions sur le Chat : M. LIOTTA s'interroge sur le timing du projet : « le timing me paraît long. Le projet serait terminé en 2030. Ce qui veut dire que toutes les études d'impact seront obsolètes (pas de prise en compte des voitures électriques ni des futurs camions etc.) et avec un tel impact social éco et sécuritaire ne peut-on imaginer que la réalisation du projet soit plus rapide ? »

Une autre question de De Virginie CAMOIN (habitante d'Istres) : « Sauf erreur, les 3 options prévoient la suppression de 2 échangeurs au niveau d'Istres (Tubé et Rassuen). Au vu des objectifs et enjeux du projet je ne comprends pas l'opportunité et la motivation de ces suppressions qui auront pour effet de charger d'autant les échangeurs de Dassault et des Belons, et d'augmenter également la circulation interne pour accéder à ces échangeurs, secteurs qui sont déjà surchargés (secteur Tubé et Belons et secteur liaison Génat Casino Dassault) »

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

Je souhaite répondre sur les délais. Un tel projet, à cette échelle-là, c'est difficile de réduire les délais liés aux travaux mais aussi aux procédures administratives et réglementaires notamment dues à la participation du public. Il y a aussi des procédures liées à l'environnement. Dans l'étude d'impact, il y a des études nécessaires liées à l'importance des enjeux environnementaux. Il faut faire des inventaires complets et parfois les refaire pour les actualiser. L'étude d'impact n'est pas faite. Le DMO est alimenté par l'étude d'opportunité. Mieux le projet se précise, plus ses impacts sont connus. On devra produire une étude d'impact très détaillée, très complète.

Sur la question de prise en compte des évolutions, comme la voiture électrique, la mise en place de bornes de recharge rapide, l'expérimentation du co-voiturage... Ce sont des choses qui ne sont pas aujourd'hui décrites dans le projet et qui devront être intégrées si elles s'avèrent pertinentes. Le projet a vocation à évoluer en fonction des besoins, des projets portés par les collectivités et de l'évolution des programmes.

**M. Cédric MARY, DREAL**

Mme Camoina posé une question concernant les points d'échange. La carte des variantes des tracés ne présente pas les points d'échange, car il s'agit d'une représentation schématisée, et donne l'impression que l'on fait un fuseau sans point d'échange, ce qui n'est pas le cas. Quelles que soient les options, les points d'échanges existants actuellement sont repris et aménagés dans le cadre du projet. Concernant l'échangeur du Tubé dans le cadre d'une option autoroutière, qui nécessite une distance particulière entre deux points d'échanges, uniquement dans cette option-là, on réaliserait des voies de rabattements qui consisteraient à maintenir le point d'échange du tubé mais à renvoyer les mouvements vers les échangeurs du Bellons.

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

Globalement, on maintient les fonctions. Il est possible de le faire à travers un point d'échange direct ou des collectrices, mais l'intention est de maintenir les fonctions d'échange plutôt denses au droit de Istres.

**Mme Margherita MUGNAI, membre de la CPDP**

Mme Virginie CAMOIN a levé la main pour demander la parole.

**Mme Virginie CAMOIN**

Je suis rassurée car dans le dossier du maître d'ouvrage il est mentionné la suppression de ces 2 échangeurs. Si ce n'est pas le cas tant mieux.

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

On peut préciser qu'aujourd'hui il y a différents points d'échanges, en précisant que l'on travaille avec la métropole pour en modifier certains, dont le Bellons qui nécessite d'évoluer avec les besoins, afin d'assurer des fonctions compatibles avec des BHNS, qui traverseront la route nationale. Les points d'échanges répondent à des logiques de dessertes, d'échange entre axes importants, et doivent permettre des transversales entre les différentes zones d'activités.

**M. Cédric MARY, DREAL**

On n'a en effet pas été suffisamment explicite dans le document.

**Mme Margherita MUGNAI, membre de la CPDP**

Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

Comme on le voit dans les micro trottoirs, les réactions sur cette infrastructure sont multiples, et touchent de multiples niveaux. Il y a-t-il certains de ces enjeux qui n'ont pas été abordés ici et nécessitent une clarification ?

**M. Jean-Pierre SANMARTIN**

J'avais une question concernant la gare de Miramas qui pourrait jouer un rôle central du point de vue mobilité. Cette gare concentre le flux nord Rognac-Arles, et l'autre flux qui va vers Avignon par la côte bleue. On a raté le trafic de voyageurs sur cette Gare. Je voulais savoir ce qu'il en était dans le PDU et savoir si dans le cadre du débat, on pourrait reposer la question de cette gare, et sur la facilitation des déplacements.

**M. Cédric MARY, DREAL**

On va pouvoir afficher une diapo qui présente l'ensemble des actions PDU prévus par la Métropole sur l'ouest de l'étang. Le point d'échange de Miramas est prévu comme un point central, prévu pour accueillir les TER+, et des lignes à haut niveau de service qui pourront irriguer le territoire de manière plus efficaces.

Le projet de PDU est consultable sur le site de la Métropole. Il y aura aussi un atelier spécifique dans lequel la métropole fera un exposé plus détaillé.

**Mme Virginie CAMOIN**

Une observation par rapport à la version toute autoroutière, et même l'intermédiaire, et par rapport à un projet de concession. Sur le coût que cela pourrait imposer aux usagers de ces infrastructures, l'évaluation est à 4€ par trajet, soit un coût de dix euros par jour pour les travailleurs de la zone. Cela me paraît excessif comme coût à payer pour les salariés. A titre personnel, cette option ne me semble pas être une bonne option, au moins sur le plan de la concession.

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

Effectivement, l'usager de l'ensemble de la liaison est amené à emprunter l'infrastructure nouvelle. Dans le scénario de concession globale, les mouvements internes, notamment entre Istres et Miramas, et qui n'empruntent pas les sections nord et sud, sont libres de péages. Entre Miramas et la Base aérienne, entre l'échangeur nord et sud d'Istres, cela reste libre de péage. Effectivement, quelqu'un qui part de Istres jusqu'à la zone portuaire, l'usager paierait la moitié du péage, et pareil pour quelqu'un qui partirait d'Istres jusqu'à Salon. Dans les évaluations que l'on a faites, cela conduit à des fourchettes assez hautes dans les niveaux de péage applicables. Et cela car la recherche de maintien de flux libres de péages sur des mouvement interne à la zone reporte le cout du péage sur un nombre limité d'usagers, ceux qui font toute la zone en transit, notamment les poids lourds.

**Mme Margherita MUGNAI, membre de la CPDP**

Merci pour cette clarification. Vous avez aussi utilisé un sigle que tout le monde ne connaît peut-être pas BHNS : Bus à Haut Niveau de Service.

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

Oui, il y a les BHSN (Bus à Haut Niveau de Service), plutôt une liaison urbaine, et les CHNS Car à Haut Niveau de Service, plutôt péri urbain ou entre différents pôles urbains de la métropole.

**Mme Margherita MUGNAI, membre de la CPDP**

Le lien vers le PDU a été mis dans le Chat. Vous pouvez consulter la bibliothèque du débat et poser des questions, etc.

Il y a une question de M. SANMARTIN : « La mesure des PM 2.5 sera mise en place au 01/01/2021, la mesure sera-t-elle effective dans l'ouest de l'étang de Berre ? »

**M. Cédric MARY, DREAL**

Si je comprends la question, il y aura une mesure continue des particules à 2.5 microns par Atmosud à partir du 1<sup>e</sup> Janvier ?

**M. Jean-Pierre SANMARTIN**

Oui à la nouvelle réglementation. La plupart des stations dans le coin ne proposent pas ce genre de mesure.

**M. Cédric MARY, DREAL**

C'est une question qu'il faudrait poser spécifiquement à Atmosud.

**M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la CPDP**

Mr Mary, vous avez demandé à Atmosud une étude sur la qualité de l'air spécifique au projet. Dans le dossier du maître d'ouvrage figure une fiche technique. Vous pouvez transmettre la question et on la posera lors de la réunion thématique santé le 3 novembre.

**Mme Margherita MUGNAI, membre de la CPDP**

Eclectic, à la régie, a représenté sur un mur virtuel les questions soulevées.

**Mme Olivia WARRION présente les questions soulevées**

Nous avons regroupé les questions et thématiques abordés durant la réunion, par couleur comme vous pouvez le voir ci-après.

La question sur le calendrier du projet, sur le timing et sur les études qui seraient éventuellement obsolètes, ont été traitées en début de rencontre. Les questions environnementales qui importent dans ce projet, et notamment le contournement de Port de bouc au niveau de l'étang de l'estomac, et l'option du barreau des étangs qui pourraient impacter l'accès des Istréens et Fosséens à des zones naturelles importantes de la région.

Une remarque également sur la mesure des particules fines. La maîtrise d'ouvrage a apporté quelques éléments de réponses, et une rencontre est prévue le 3 novembre sur ces sujets. Une étude sur la qualité de l'air a été réalisée par Atmosud, et est disponible sur le site du débat.

Nous avons également des sujets liés à l'autoroute et aux échangeurs. Au vu des objectifs et des enjeux du projet, la personne ne comprend pas l'opportunité de ces options, et la maîtrise d'ouvrage a apporté une réponse.

Une autre question sur les coûts d'une autoroute, qui a reçu une réponse de la maîtrise d'ouvrage.

Et enfin la thématique des gares. En plus de la réponse de la maîtrise d'ouvrage, un atelier spécifique aux questions de transports aura lieu au cours du mois d'octobre.

## Environnement

Le contournement de Port de Bouc passe près de l'étang de l'Estomac ; réaliser le barreau des étangs revient à priver les istréens et les istréens d'une zone naturelle très fréquentée, d'un poumon vert

La mesure des particules fines (PM) 2.5 sera mise en place au 1/1/2021, la mesure sera-t-elle effective dans l'ouest de l'étang de Berre ?

**fos-salon.debatpublic.fr**

<https://fos-salon.debatpublic.fr/particip...>

RDV le 3 novembre pour une réunion sur la santé (voir le calendrier du débat)

Une étude sur la qualité de l'air a été réalisée par ATMO Sud (fiches techniques sur le site du débat)

## Calendrier du projet

Timing long > projet terminé en 2030 > Toutes les études seront obsolètes (voitures électriques, trafic des camions). Le projet peut-il se faire plus rapidement ?

## Autoroutes / Echangeurs ?

Les 3 options prévoient la suppression de 2 échangeurs au niveau d'Istres (Tubé et Rassuen). Au vu des objectifs et enjeux du projet je ne comprends pas l'opportunité et la motivation de ces suppressions (Voir le DMO)

Effets de cette suppression : charger les échangeurs Dassault & Belons et augmenter la circulation secteurs déjà chargés ! (secteur Tubé et Belons et secteur liaison Génat Casino Dassault)

Elements MO les échangeurs ne doivent pas constituer des coupures. Dans le cas d'options autoroutières les points d'échanges sont rabattus pas supprimés

Projet de concession de l'autoroute : quel coût pour les usagers de l'autoroute ? 10 € par jour ? Cela ne semble pas être une bonne option !

Elements MO Dans le scénario de concession global, les mouvements internes (Istres-Miramas par ex.) sont libres de péages. Autrement le coût est supporté par un nombre plus limité d'usagers (ex. les poids lourds en transit)

## Gares

La gare de Miramas pourrait jouer un rôle central. Est-ce prévu ?

**fos-salon.debatpublic.fr**

<https://fos-salon.debatpublic.fr/particip...>

Un atelier dédié aux transports urbains et en commun sera organisé

Elements MO Le pôle d'échanges de Miramas = point central : Réseau TER+ avec Marseille et autres + Bus à haut niveau de service

**Mme Margherita MOUGNAI, membre de la CPDP**

Avant de donner la parole à la MO et au président de la CPPD, je vous demande si les thématiques dans cette synthèse sont les thématiques importantes ou si vous souhaitez aborder une autre thématique.

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

Nous allons prendre en compte ces remarques dans les réunions thématiques.

**Mme Margherita MUGNAI, membre de la CPDP**

Je donne la parole au président de commission pour clore la réunion

**M. Jean-Michel FOURNIAU, Président de la CPDP**

Je veux juste donner des éléments de calendrier. La première phase sera clôt lundi 28. AU cours de cette réunion, la commission présentera une première synthèse de ce qu'elle a entendu et qui permettra de présenter la seconde phase avec les réunions thématiques que nous avons prévu. Le mercredi 7 octobre forum thématique « Transports et changement climatique », le lundi 12 octobre le forum thématique « Environnement et ressources naturelles » et le mercredi 14 octobre le forum thématique « Port, logistique et place des différents modes de transport ». Présente les cahiers d'acteurs du site des Q&R, tous ces outils sont à votre disposition. Rappel des balades. Je vous remercie de votre participation.