

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

Compte-rendu intégral

Première plénière

Lundi 28 septembre 2020 à Miramas

SALLE/ADRESSE :	Salle Colomb, Miramas
PARTICIPANTS :	141 personnes en présentiel et 20 personnes (en moyenne) en ligne
HORAIRES :	18 h 10 à 21 h 14

En tribune :

Commission nationale (CNDP) et commission particulière du débat public (CPDP)

Mme	Chantal	JOUANNO	Présidente CNDP
M.	Jean-Michel	FOURNIAU	Président
Mme	Séverine	CACHOD	Membre
M.	Xavier	DERRIEN	Membre
M.	Olivier	KLEIN	Membre
M.	Mathieu	LEBORGNE	Membre
Mme	Laura	MICHEL	Membre

Maîtrise d'ouvrage

M.	Fabrice	LEVASSORT	Directeur adjoint de la DREAL PACA
M.	Cédric	MARY	DREAL PACA
M.	Lionel	PATTE	DREAL PACA

Intervenants :

M.	Philippe	GINOUX	Maire de Sénas, Conseiller de la Métropole Aix-Marseille Provence délégué au schéma d'ensemble de la voirie
M.	Gilles	MARCEL	Président de France Nature Environnement PACA
M.	Hervé	MARTEL	Président du directoire du Grand port maritime de Marseille (GPMM)
M.	Christophe	MIRMAND	Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône
M.	Henri	PONS	Maire d'Eyguières, Conseiller départemental des Bouches-du-Rhône délégué à la mobilité, et Président de la Régie Départementale des Transports (RDT13)
M.	Frédéric	VIGOUROUX	Maire de Miramas

COMPTE RENDU :

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

Bonsoir, je vous propose de prendre place, pour que l'on puisse commencer cette réunion. Je me présente, je suis Jean-Michel FOURNIAU, président de la Commission particulière du débat public, chargé d'animer ce débat public sur le projet de liaison routière Fos – Salon. J'ai le plaisir de vous accueillir. Nous accueillent dans cette salle, Monsieur le Maire, Monsieur VIGOUROUX, à qui je vais passer la parole pour un mot de bienvenue.

Je veux rappeler au démarrage de cette réunion les consignes sanitaires que nous sommes tenus de respecter : port du masque obligatoire et gel hydroalcoolique à l'entrée. Nous avons espacé les chaises pour respecter un mètre de distance. Il y a des marques au sol, ne déplacez pas trop les chaises, elles sont normalement faites pour respecter un mètre de distance entre les personnes. Le secrétariat général, que vous avez vu à l'entrée à l'émargement, sera chargé au cours de la réunion de faire respecter l'ensemble des consignes de sécurité, ce sont celles que nous avons observées depuis le début du débat. Le renforcement des consignes dans la métropole depuis la semaine dernière nous oblige à respecter cela très scrupuleusement. Je vous demande donc d'accepter ces consignes, c'est dans ces conditions que nous pouvons tenir le débat. C'est pour cela notamment que je garde le masque en parlant.

M. Frédéric VIGOUROUX, Maire, Miramas

Il m'a été demandé de vous accueillir, je vous accueille. Je rajoute, Monsieur le Préfet, parce que je suis très attentif à ce qu'il y ait un courant d'air, car nous sommes juste à la jauge. Je ne voudrais pas que l'on s'interrompe, alors que c'est un dossier éminemment important.

Je veux d'abord remercier le Préfet de région qui est là, Madame la Ministre, Présidente de la Commission nationale du débat public, mesdames et messieurs les élus, Monsieur le Président du port. Merci de venir à Miramas. C'est vrai que la gare de triage parle beaucoup au port, et le port parle de plus en plus avec la gare de triage. Nous aurons dans quelques mois l'occasion peut-être de vous voir tous sur cette question.

Je veux saluer les élus bien sûr, Monsieur le Député ZULESI, Monsieur GINOUX qui représente la métropole, Henri PONS qui va arriver pour le département. Je remercie la région d'être présente aussi. Je remercie François BERNARDINI, qui est le Président du Conseil de territoire du CT5, sujet qu'il suit avec beaucoup d'attention, j'y reviendrai dans quelques instants.

Mesdames, messieurs, un débat public c'est toujours intéressant, d'abord de débattre, et surtout de se poser des questions importantes. Nous sommes ici dans un territoire qui n'oppose pas développement économique et développement de la protection de l'environnement. Nous avons beaucoup de travail ensemble, et en tant que maire d'une commune cheminote, je ne voudrais pas opposer les modes de transport. C'est déjà le premier sujet, et j'y tiens : le fluvial, le ferroviaire et le routier, tout cela se parle. Nous avons évidemment besoin de travailler sur ces trois aspects.

Je voudrais aussi vous dire qu'il y a évidemment une volonté de développer le fret ferroviaire, avec ce grand port qui ouvre tel un entonnoir vers le monde, mais qui a tout au bout un tout petit tuyau, une seule ligne ferroviaire, une route qui n'est pas totalement adaptée. Pour celles et ceux qui connaissent le territoire, il est souvent intéressant de regarder quand on part de Miramas vers Istres, ces piles de ponts, qui ont été construites au-dessus de la gare de triage, mais qui n'ont jamais reçu le tapis. En effet, au premier choc pétrolier, quasiment tout s'est arrêté en termes d'investissement pendant de très nombreuses années. Nous avons donc beaucoup de retard, pourtant sur un territoire extrêmement important.

Ce territoire est jalonné d'industries, et bien sûr tout le monde pense à Fos – Jean HETSCH, le maire de Fos est présent – mais on pense aussi bien évidemment à l'armée. Comment ne pas penser à cette grande zone de défense, notamment la base aérienne qui a une force de projection française extrêmement importante.

Je salue aussi ceux de Martigues, et je termine mon propos en vous disant que c'est un honneur pour nous à Miramas de vous avoir, d'avoir autant de sommités. Nous sommes parmi ces villes qui sont des villes de « banlieue périurbaine » d'une grande métropole, que l'on ne regarde pas suffisamment. Vous êtes ici dans un lieu de pépites, de développement, mais pour cela il faut adapter nos

transports : collectifs, à vélo et ferroviaire. Il faut adapter tout cela pour que l'harmonie de la vie puisse se faire.

Je voudrais terminer mon propos en remerciant le Président de ce débat quelquefois âpre, mais toujours intéressant. Je le disais tout à l'heure à Madame la Présidente, ce qui est intéressant dans les débats de toute façon, c'est que les choses soient dites. C'est déjà important dans une société assez cloisonnée, où l'exagération, le « pagnolesque » l'emporte souvent sur le fond. Or, dans ces débats il y a du fond, c'est ce qui nous importe le plus à nous, élus locaux.

Merci à vous, nous allons vous écouter et débattre ensemble.

Applaudissements

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

Juste un mot avant de céder la parole à Chantal JOUANNO pour indiquer le déroulement, merci Monsieur VIGOUROUX de ce mot de bienvenue et d'avoir présenté les élus présents et nos invités à la tribune. Vous avez oublié Monsieur Gilles MARCEL, de France Nature Environnement et Monsieur LEVASSORT qui représente la DREAL.

Chantal JOUANNO va rappeler ce qu'est le débat public, et je dirai ensuite un mot au nom de la Commission particulière du débat public pour synthétiser ce que nous avons entendu depuis un mois. Puis je passerai la parole à Monsieur le Préfet, puis à nos quatre invités : M. MARTEL pour le port, M. GINOUX et M. PONS pour la métropole et le département, et Monsieur Gilles MARCEL pour France Nature Environnement.

Ensuite le maître d'ouvrage présentera le projet, et nous entrerons dans une discussion générale, qui peut être un dialogue pas simplement avec le maître d'ouvrage, mais entre l'ensemble des interlocuteurs présents. En effet, par rapport à ce projet les responsabilités sont assez distribuées, entre les élus, le port, les acteurs économiques et les associations ont leur mot à dire aussi, et pas simplement l'État et la DREAL. L'idée de cette réunion, c'est que l'on puisse échanger avant d'entrer dans une seconde phase du débat que l'on vous précisera à la fin de cet échange. Nous aurons 1,30 heure d'échange après ces interventions. Nous vous demanderons de respecter un temps de parole assez bref pour qu'un maximum de personnes puisse prendre la parole.

Je passe la parole à Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP

Mme Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP

Merci, Jean-Michel, merci, Monsieur le Maire, pour votre accueil dans cette salle, qui a une grande histoire et une grande importance pour la commune avec le petit pré. J'y ai appris beaucoup de choses sur la vie de cette salle. Merci aux élus et aux autorités de leur présence, et surtout merci à vous, mesdames et messieurs, parce que si nous sommes là c'est pour vous, c'est d'abord pour le public.

Je voulais en quelques mots vous présenter ce qu'est la Commission Nationale du Débat Public, et pourquoi nous sommes là. Pourquoi c'est la Commission Nationale qui a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet ? Nous avons été saisis, parce que c'est une obligation pour l'État de nous saisir sur les grands projets, ou pour tous maîtres d'ouvrage pour les grands projets qui ont un impact sur l'environnement. Cependant nous avons décidé, non pas de laisser le maître d'ouvrage organiser lui-même sa concertation, mais de le faire nous-mêmes. Pourquoi ? Parce que depuis 25 ans, la CNDP est chargée de garantir un droit très particulier, et malheureusement pas assez connu, qui est le droit de toute personne vivant en France à être informée et à pouvoir participer à l'élaboration des décisions sur tous les projets qui ont un impact sur son environnement. Dès lors qu'un grand projet a un impact sur votre environnement vous avez le droit – et nous avons même le devoir de vous informer sur son existence, sur ses caractéristiques. Et surtout vous avez le droit, et nous avons le devoir de vous permettre de participer à l'élaboration de la décision.

Le décideur restera toujours le décideur, c'est toujours lui qui in fine va arbitrer sur la poursuite ou non du projet, sur son évolution, mais par contre nous avons le devoir de l'éclairer avec tout ce que vous allez nous dire pendant ces quelques mois de débat public. Nous le faisons à un moment en général – pour la liaison Fos-Salon, c'est un peu particulier – où nous sommes au tout début du projet. À un moment où le maître d'ouvrage réfléchit à ce que pourrait être son projet, et c'est un moment où toutes les options sont ouvertes : il peut encore y renoncer, il peut encore le faire évoluer substantiellement ou le poursuivre. Une fois que nous aurons terminé notre débat public, nous allons remettre un rapport dans lequel nous allons très précisément dire ce que vous nous avez dit, un peu

comme des photographes. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour nous dire s'il poursuit ou pas son projet, s'il le fait évoluer, et surtout, il aura l'obligation de nous le dire.

C'est-à-dire qu'à partir du moment où nous allons dire : voilà ce que l'on retient, voilà les recommandations faites pour poursuivre votre projet en termes d'information à porter à la connaissance du public, d'amélioration de l'association du public à l'élaboration de ce projet, le maître d'ouvrage va ensuite devoir vous dire ce qu'il retient ou pas. S'il ne retient pas certaines choses, il va devoir expliquer pourquoi il ne les retient pas. C'est un moment important dans la vie du projet, parce que c'est un moment de transparence absolue. Ensuite nous allons nommer une ou deux personnes – un garant – qui jusqu'à l'enquête publique vont être garantes de ce devoir d'information et de participation du public. Parce que parfois c'est vrai que la vie des projets est longue, et on ne sait pas ce qui se passe après le débat public. Là, vous aurez une personne qui va veiller à ce que vous soyez toujours informés de la suite du projet, jusqu'à l'enquête publique.

Nos principes :

Le premier principe, c'est l'indépendance. La CNDP a été organisée comme une autorité administrative indépendante. Cela veut dire que les personnes qui sont nommées à sa tête sont ensuite inamovibles pendant cinq ans. Cela veut dire qu'elles sont totalement indépendantes de l'ensemble des pouvoirs, des décideurs, mais aussi de l'ensemble des parties prenantes. Quand on nomme des personnes pour justement organiser des débats publics, on veille à ce qu'ils n'aient aucun lien d'intérêt avec le projet, avec les parties prenantes, que ce soit les opposants ou les partisans du projet. On veille à ce qu'ils n'aient jamais rien écrit non plus sur ce projet. C'est la raison pour laquelle, moi, je ne dirai jamais rien sur ce projet, parce que j'ai eu des fonctions auparavant très engagées sur les questions d'écologie, et j'ai pu prendre des positions. Je n'interviendrai jamais dans ce débat, sinon vous allez vous dire que ce débat est biaisé, et penser que la CNDP n'est pas neutre. C'est important que l'on soit neutre, pour que tous les partisans ou les opposants puissent venir s'exprimer.

Cette neutralité chez nous va assez loin : quand on va remettre le bilan, on ne va pas donner un avis favorable ou défavorable au projet. On ne va pas dire si ce que vous dites est bien ou pas bien. Au contraire, on va être juste des photographes totalement neutres, pour que le décideur puisse connaître l'ensemble des arguments que vous allez exprimer pendant le débat. On est transparents – c'est un peu la base – et on essaie aussi de l'imposer au maître d'ouvrage. C'est-à-dire que si l'on sait qu'il existe des études, on va lui demander de les publier. Cette transparence, on va faire en sorte qu'elle soit compréhensible. Parce que les maîtres d'ouvrage ont parfois leur propre vocabulaire, pour eux les choses semblent évidentes. On veille à ce que l'information soit la plus compréhensible pour tout le monde.

Les trois derniers principes sont vraiment très spécifiques à la CNDP. Le principe d'argumentation, c'est simple : on ne va pas vous demander si vous êtes pour ou contre, vous allez nous le dire, de toute façon. On ne va pas comptabiliser les avis pour et les avis contre, on va surtout vous demander pourquoi. Par exemple, vous allez nous dire : « moi, je suis contre, pour des raisons environnementales ». Cela c'est intéressant, on va donc creuser la raison environnementale. Cela va vous permettre justement d'échanger, et cela va vous permettre d'entendre les arguments des autres personnes, par exemple des partisans.

Le cinquième principe : égalité de traitement. Principe extrêmement important, qui fait parfois grincer des dents. Pour nous, tous les arguments, toutes les personnes dans cette salle, quelle que soit leur position dans la hiérarchie de la société ont exactement la même place, le même poids, et leur parole a exactement la même valeur. On ne va pas donner plus de poids à la parole d'un expert ou d'un responsable politique : toutes les paroles ont la même valeur, et on veille à cette absolue égalité de traitement entre les uns et les autres. Parce que parfois, il y a une petite voix extrêmement timide, et qui va hésiter à s'exprimer. Or, cette petite voix va avancer un argument extrêmement important, qui dans la suite de la vie d'un projet va prendre de plus en plus d'importance. Il n'y a pas de petites voix, pas de petits arguments, tous les arguments ont la même légitimité d'existence.

Ceci rejoint le dernier principe qui est le plus important, et c'est justement là où nous avons de l'expertise : nous allons essayer de faire en sorte que ce soit les personnes que l'on entend le moins qui auront le plus de place dans notre débat public. On va essayer de faire en sorte d'apporter au décideur ces paroles les moins visibles et les plus timides, qu'il n'aura peut-être pas l'occasion de souvent rencontrer, celles qui n'osent pas pousser la porte du décideur. On va essayer au contraire de les faire émerger pendant le débat. Ce qui fait que quand on organise un débat, on essaie d'utiliser plein d'outils pour aller à la rencontre du public, pour lui amener ce débat et ne pas forcer le public à entrer dans une salle. L'organisation de réunions telles que celle-ci, c'est un peu l'exception dans un

débat public. C'est une forme plus institutionnelle et plus classique, et nous on fait plutôt en sorte d'aller au-devant du public, et d'aller chercher le public.

C'était vraiment l'essentiel de ce que je voulais vous dire. Juste une dernière petite slide pour vous dire que l'année dernière nous avons garanti ou organisé 152 procédures de participations à travers la France. Malheureusement sur les franges de la France, beaucoup en Île-de-France, très peu dans le centre de la France. Ce qui prouve qu'il y a encore des territoires où il ne se passe pas assez de choses. Nous avons cette expertise, nous avons une activité en très forte croissance, ce qui prouve que la participation du public vraiment a de plus en plus de place aujourd'hui dans la société française. Il faut savoir que vous avez la chance d'être dans un pays qui accorde beaucoup de droits à la parole du public, ce qui n'est pas le cas dans la plupart des pays, y compris dans les pays européens. C'est pour cela que c'est une très belle mission que nous avons.

Je vais laisser tout de suite la parole à Jean-Michel pour vous présenter de manière plus précise comment nous allons organiser ce débat public.

Applaudissements

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

Ce soir nous allons vous présenter une première synthèse des discussions entendues et des échanges lors des différents événements que nous avons organisés au cours de ce mois.

Permettez-moi de présenter d'abord la Commission particulière du débat public, qui est chargée d'animer ce débat. Nous sommes sept membres, dont six sont présents ce soir, une des membres n'a pas pu se libérer. Nous exerçons cette fonction de manière volontaire, ce n'est pas notre métier. Moi-même je suis chercheur, sociologue spécialisé dans les questions de démocratie et de participation. Dans cette Commission il y a beaucoup d'enseignants-chercheurs : Olivier KLEIN dans un laboratoire d'économie des transports à Lyon, Laura MICHEL en sciences politiques à Montpellier. Mathieu LEBORGNE, sociologue, enseigne à l'École du paysage à Marseille, et Séverine CACHOD enseigne en gestion à l'Université d'Aix-Marseille, et ont en même temps une fonction de consultant. Ainsi que Margherita MUGNAI, absente ce soir, qui travaille dans une coopérative dédiée à la participation en Italie, où elle est retenue. Xavier DERRIEN est fonctionnaire territorial. Aucun n'habite dans les Bouches-du-Rhône et n'est lié au projet, pour respecter les principes d'indépendance et de neutralité de la Commission.

Pour démarrer, certains l'ont vu dans les réunions territoriales, nous avons fait un petit micro-trottoir en juillet.

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

Mme Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs, bonsoir aussi à tous ceux qui nous suivent à distance et qui vont participer avec nous ce soir à cette plénière. Mon rôle est de très rapidement vous présenter les différentes étapes du débat. Ce débat a été organisé en trois grandes phases, de septembre à décembre 2020. Une première phase consiste à se poser et explorer ensemble la question : quelles sont les mobilités aujourd'hui sur notre territoire ? Comment sont-elles impactées par le projet de liaison Fos – Salon. Une deuxième phase débute très prochainement, après cette soirée, pour imaginer ensemble quelles seront les mobilités de demain, liées au projet de liaison. Une troisième étape nous amènera vers la fin de ce débat pour élaborer ensemble et imaginer partager les recommandations que vous souhaiteriez exprimer pour accompagner la décision publique. Ces trois grandes phases permettent de questionner le maître d'ouvrage sur son projet, mais également de confronter vos points de vue, vos avis, vos idées sur ce projet et autour des enjeux, et nous verrons qu'il y en a un certain nombre. À la fin de ce débat, la CPDP (Commission Particulière du Débat Public) en fait un compte rendu qui centralisera l'ensemble des avis et des contributions qui sont déjà nombreuses – je vais vous en parler juste après – qui permettront d'argumenter et de donner des éléments d'aide à la décision.

Depuis le début de cette première phase du débat public, un certain nombre de points de vue ont été exprimés. Depuis septembre nous avons rencontré plus de 500 personnes dans différents cadres, dans différentes configurations, qui ont pu s'exprimer lors de débats mobiles notamment, et également lors des forums territoriaux que vous avez eus dans certaines de vos communes. Deux

débats sur le terrain ont été organisés, ce qui a permis d'être au plus proche des questions liées à l'eau, pour l'un, et des questions de mobilité concernant les liaisons à vélo, pour l'autre. Vous avez quelques illustrations de ces événements qui ont eu lieu sur le territoire. Il y a également un atelier citoyen — il réunit 17 citoyens tirés au sort —, et aussi une classe de 2nde du Lycée Fontlongue qui se mobilisent sur le débat et travaillent à l'expression de leurs points de vue pour formuler un avis.

Jusqu'à aujourd'hui – mais ce n'est que le début – nous avons reçu huit cahiers d'acteurs, qui réunissent l'avis d'acteurs associatifs, d'acteurs institutionnels, qui ont souhaité à travers un cahier exprimer leur point de vue. Cela c'est le tout début du débat, c'est un début de contribution, et vous y participerez le soir lors de cette plénière.

M. Mathieu LEBORGNE, membre de la Commission particulière du débat public

Je vais vous donner le calendrier pour le mois d'octobre, que vous retrouverez sur le site internet du débat. Certaines modalités viennent d'être évoquées, avec le dernier débat sur le terrain qui aura lieu ce samedi avec le Conservatoire des espaces naturels PACA, qui nous amènera sur la réserve des Coussouls de Crau. Une sortie qui permettra de mieux comprendre cet écosystème et les enjeux qui y sont liés.

L'Atelier citoyen se réunira à nouveau deux week-ends, l'un en octobre, l'autre en novembre. Nous pourrions rediscuter dans le débat de la manière dont cela se déroule, et quelles sont les discussions au sein de ces moments de rencontres citoyennes.

Si le début du débat, au mois de septembre, a été marqué par un certain nombre de rencontres territoriales dans chacune des villes concernées par le tracé, au mois d'octobre, et cela concernera aussi le mois de novembre, nous serons sur la forme de forums thématiques. Là nous creuserons un certain nombre de questions qui ont été abordées dans les rencontres territoriales de manière : la question des transports et du changement climatique à Martigues le 7 octobre ; la question large de l'environnement et des ressources naturelles à Istres le 12 octobre. Enfin, le développement du port et de la logistique, et la place des différents modes de transport le 14 octobre : ce sera à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 14 octobre. Parce que si Port-Saint-Louis-du-Rhône n'est pas directement sur le tracé, le territoire de concernement de ce débat englobe bien sûr aussi cette partie du territoire.

Enfin, une thématique qui a été beaucoup discutée ces derniers temps, et continue à l'être, sur les pollutions et la santé à Fos-sur-Mer le 3 novembre. Je reste évasif encore sur la dernière date, la plénière de mi-débat, qui n'est pas complètement arrêtée, ce sera actualisé sur le site. Merci.

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

Pour conclure cette présentation, je vais évoquer quatre points en termes d'étapes sur le contenu des échanges que nous avons eu au cours des différents débats mobiles. Nous nous sommes rendus sur les marchés de Miramas et de Fos, devant la mairie de Grans ou devant le Géant-Casino à Istres ou à la gare de Salon. Nous accrochions les gens en leur demandant s'ils connaissaient le projet, et nous avons mis des gommettes à chaque fois. On s'est aperçu que beaucoup de gens ne connaissent pas forcément le projet lui-même, et encore moins le débat public autour de ce projet. Ils ne connaissent pas ce projet et font part d'une demande d'information sur le projet. C'est bien le premier rôle du débat d'ouvrir l'information et de la rendre disponible pour l'ensemble des citoyens, en tout cas, tous ceux qui veulent pouvoir y accéder à travers les différentes formes que Séverine a rappelées tout à l'heure.

Les gens qui connaissent le projet font part essentiellement d'un sentiment d'urgence. Dans un questionnaire que nous avons fait passer dans la préparation du débat, nous demandions le sentiment que les gens avaient vis-à-vis du projet. Le premier sentiment qui s'exprimait c'était celui de l'urgence, et le second celui de la conviction, c'est-à-dire la conviction de sa nécessité. Ceux qui connaissent le projet nous disent d'abord cela. Mais ceux qui ne connaissent pas le projet expriment des sentiments plus ambivalents : est-ce que le projet va vraiment répondre aux problèmes pour suffisamment longtemps ? Est-ce qu'il sera fait dans l'intérêt de tous ? Le ferroviaire pour les marchandises et les transports collectifs sont souvent évoqués comme priorités au moins aussi urgentes que l'aménagement de la route.

L'idée qui ressort de ces questionnaires, c'est l'exigence d'une prise en considération de ce territoire. Monsieur le Maire, vous l'avez dit tout à l'heure, souvent ce territoire se sent un peu au bout du département, un peu « rejeté », et cette idée-là, nous l'avons souvent entendue.

La deuxième chose qui nous a beaucoup frappés dans toutes les discussions que nous avons eues, c'est la demande d'une vision d'avenir pour ce territoire. Si le projet de liaison routière est d'abord justifié par la croissance attendue des activités du port et de la logistique, la question du rôle de l'ensemble des modes de transport est très souvent posée, et la nécessité de maintenir les équilibres entre les différentes activités sur ce territoire. L'agriculture est souvent mise en avant, même si c'est une activité qui n'est pas la plus importante sur le plan économique. Elle confère à ce territoire ses caractéristiques. Aussi, la nécessité de conserver les caractéristiques diverses de ce territoire est-elle mise en avant, avec les questions : « qui porte cette vision d'ensemble ? » et « de quelle planification du territoire notamment pour le transport de marchandises ? » Les choses sont peut-être un peu plus claires pour le transport de voyageurs avec le rôle de la métropole, du plan de déplacement urbain qui a été arrêté récemment. Pour les transports de marchandises, les choses apparaissent moins claires pour la plupart des gens.

Dans ces premiers questionnements, la santé ressort très fortement. L'opposition qui a souvent été faite entre emploi et santé des habitants n'est plus possible, n'est plus tenable, et aujourd'hui il faut préserver le cadre de vie, tout en préservant l'emploi.

Si on veut écrêter les bouchons, d'autres organisations du travail sont peut-être possibles. Le télétravail a fait ses preuves : même s'il n'était pas majoritaire dans ce territoire, il y a quand même été employé et les gens ont vu que c'était une chose possible et que cela produisait des effets. Cela pose la question de la coopération entre les entreprises pour faire bouger les choses, notamment sur les trois grandes zones d'emploi finalement que sont la zone industrialo-portuaire, la base aérienne et les zones logistiques de CléSud. L'attente est aussi de pouvoir débattre d'une vision d'avenir et partagée pour ce territoire.

Si on resserre la focale sur la question des transports, l'idée de ne pas opposer la route et les autres modes de transport — vous l'avez mentionnée Monsieur le Maire —, nous l'avons énormément entendu. Avec la question : « où vont d'abord les efforts de l'État dans ce territoire ? », qui est dans le débat. Les avis sont très partagés sur cette question : quelle priorité faut-il affirmer, est-ce que c'est à la route, ou est-ce que c'est au ferroviaire ? Ces questions ont été posées dans les différentes réunions publiques.

Il a été beaucoup dit dans les présentations faites par le maître d'ouvrage que le projet routier était un peu l'épine dorsale qui permettrait d'améliorer l'ensemble du fonctionnement du territoire et des autres modes. Cette affirmation a été souvent contestée : en quoi le projet routier va favoriser des évolutions d'usage de la voiture, notamment cet usage très majoritaire de la voiture en solo dans la métropole : au-delà de 7 km, 96 % des déplacements se font en voiture, et souvent seul. Est-ce que le projet va contribuer à faire évoluer cela ? Est-ce que cela permettra de développer le covoiturage et les transports collectifs ? Est-ce que cela sera effectivement accompagné, comme la loi le prévoit, d'investissements dans les pistes cyclables ?

Pour les marchandises, autour de l'idée, que l'on a beaucoup entendue, de réduire le « tout camion », une question plus précise se pose : comment mieux organiser, pour les réduire, les flux locaux de camions entre la ZIP, les zones logistiques et les chantiers de transport combinés. Qu'attendre de la priorité au ferroviaire qui est affirmée dans le plan de relance ? Le territoire attend de voir comment cela peut se concrétiser dans les années qui viennent.

Beaucoup de questions sur le projet de liaison routière lui-même, sur les variantes, les échangeurs, le phasage du projet, les grandes options autoroutières intermédiaires, voie express, est-ce qu'elles répondent aux mêmes besoins ? La question de la concession et du péage est souvent revenue aussi, et une question qui est apparue beaucoup, c'est : comme le projet ne sera mis en service que dans dix ans – s'il est mis en service – quelles améliorations sont nécessaires à mettre en œuvre d'ici là, et quels engagements l'État peut prendre pour améliorer les questions de sécurité, les points noirs de bruit par exemple ? Et puis il a été évoqué l'idée d'une possible taxation spécifique des poids lourds pour financer des investissements ferroviaires. Cette question a été posée notamment dans cette salle, mais pas seulement.

Enfin, des interrogations plus larges avec des incertitudes sur l'avenir. Ce territoire est un territoire industriel, avec des activités de sidérurgie, de pétrochimie. Si on raisonne à long terme, quel sera le devenir de ces activités ? Sont-elles pérennes pour ce territoire, et dans quelles conditions vont-elles pouvoir évoluer dans un contexte de mondialisation qui rend ces activités fragiles ? Quelles relocalisations d'activités ? C'est un terme que le plan de relance emploie beaucoup : comment cela se traduira-t-il, avec quel type d'emploi sur la zone, et quel type d'organisation du travail ? À quelle échéance raisonner, si on veut que la route ne soit pas simplement un investissement qui répare des

dommages qui sont là aujourd'hui, mais anticipe l'avenir ? Est-ce qu'il faut raisonner à 2030, 2050 ou au-delà, pour voir les solutions à l'ensemble de ces questions qu'apportera le projet ?

Voilà, j'ai fait très vite, nous avons un document plus détaillé que l'on mettra sur le site. Cela ne préjuge pas du compte-rendu que nous ferons, c'est une synthèse « à chaud » après un mois de discussions pendant lequel nous avons rencontré quelques centaines de personnes sur le territoire, qui nous ont fait part de leurs réactions à ce projet.

Je vais passer la parole à Monsieur Christophe MIRMAND le Préfet de région, et à nos invités les uns à la suite des autres, avant d'entamer la discussion générale pour avoir des points de vue, et peut-être des réactions à cette première contextualisation des discussions que nous avons eues dans ce premier mois de débat.

M. Christophe MIRMAND, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône

Merci, Monsieur le Président de me donner la parole. Je voudrais commencer par saluer Monsieur le Maire de Miramas qui nous accueille aujourd'hui, et même si elle s'est éclipsée quelques instants, Madame la Ministre Chantal JOUANNO, Présidente de la Commission Nationale du Débat Public, que je suis heureux de retrouver ce soir. Merci, Monsieur le Président, de l'opportunité de cette réunion qui est organisée ce soir. Je saluerais également les élus qui sont présents : Monsieur le Député ZULESI, Messieurs les Maires, Monsieur le Président du Conseil de territoire, Monsieur le Président du directoire du Grand Port maritime de Marseille, Monsieur le Président de France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur, et tous parmi vous qui êtes venus ici pour participer à ce débat. Si je suis ici parmi vous c'est parce que l'État est maître d'ouvrage de cette opération, et naturellement je veux le souligner, attache beaucoup d'importance à ce débat, à cette concertation qui est organisée sous la houlette de la Commission Nationale du Débat Public. Vous l'avez dit tout à l'heure dans vos propos, Monsieur le Président FOURNIAU, ce projet est vu peut-être avec un certain nombre d'interrogations par l'ensemble de ceux qui ont participé aux premières étapes de cette consultation. Il s'inscrit dans un territoire également qui a besoin de considération, et ce sont bien évidemment des raisons qui nécessitent que ce projet reçoive tout le sens, toute la logique qui doit être la sienne.

Pour le Préfet récemment arrivé dans le département, depuis quelques jours à peine, c'est un exercice un peu périlleux que de participer à cette rencontre ce soir. Je sollicite par avant votre indulgence. Jean-Marc SÉNATEUR, le Sous-préfet d'Istres qui est ici parmi nous, ainsi que Monsieur LEVASSORT, le Directeur adjoint de la DREAL, pourront naturellement répondre aussi à l'ensemble des interrogations qui seront soulevées à l'occasion de ce débat. Donner du sens à cette infrastructure, à ce projet, c'est naturellement important. Parce que d'abord, c'est un projet qui est ancien. Vous l'avez dit tout à l'heure dans vos propos, Monsieur le Maire, c'est un projet qui remonte en quelque sorte aux années 1970, il y a un certain nombre d'infrastructures qui n'ont pas été menées à leur terme ici. Ce projet avait même, je crois, été déclaré d'utilité publique par Raymond BARRE, dans les années 1975 ou 76, au moment où la crise pétrolière commençait à arriver sur l'Europe, et à un moment où beaucoup de choses finalement ont été modifiées.

Pour autant ce projet, ce n'est pas un projet dépassé, ce n'est pas un « vieux » projet. Il est intégré aujourd'hui dans son territoire, et il répond pleinement à des besoins qui sont exprimés par la population, à des besoins également qui correspondent à une nécessité de développement pour le Grand Port Maritime de Marseille. C'est en même temps un projet complexe. Il vise à répondre à des enjeux nationaux, voire européens, celui du raccordement de la ZIP de Fos à son hinterland, à son arrière-pays. Mais aussi à des enjeux locaux, des enjeux d'amélioration de la qualité de vie des habitants. Cela a été évoqué tout à l'heure par les témoignages que nous avons vus à l'occasion de cette projection il y a quelques minutes, c'est lutter contre la thrombose du trafic, lutter contre le bruit, contre la pollution, c'est renforcer également la sécurité des déplacements du quotidien. L'aménagement qui est projeté par l'État se donne plusieurs objectifs, plusieurs visées : améliorer la liaison entre les différents pôles urbains de Fos, d'Istres, de Miramas, de Salon-de-Provence, en offrant une desserte de tous les pôles qui sont aujourd'hui générateurs de déplacements via de nombreux échangeurs. C'est, deuxième enjeu, développer l'intermodalité, en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'autosolisme. Vous l'avez évoqué parmi les enjeux qui ont été retenus par la population, en tout cas celles et ceux qui se sont déjà manifestés dans les premiers éléments du débat. L'idée est de proposer des moyens alternatifs pour connecter ces différents points, notamment par le transport en commun.

Le troisième point qui est essentiel, c'est contribuer à permettre l'essor du Grand Port Maritime de Marseille, en accompagnant le développement de la ZIP, en assurant une desserte performante et en améliorant significativement la connexion entre cette infrastructure qui est essentielle pour l'économie de notre pays, et l'ensemble de son arrière-pays qui va jusqu'au couloir rhodanien, et pour tout l'arc méditerranéen. C'est améliorer la sécurité et fluidifier la circulation sur cet axe majeur, et enfin je le disais il y a quelques instants, c'est réduire les nuisances pour la population sur les impacts sur le cadre de vie.

Le projet est également complexe parce qu'il s'inscrit dans un territoire qui est sensible. Un territoire d'abord qui a connu une très forte croissance démographique : 115 000 habitants au début des années 2000, près de 190 000 habitants à l'horizon 2030. C'est en même temps un territoire sur lequel il y a des enjeux environnementaux importants, des enjeux agricoles également sensibles, ce qui rend l'aménagement de cette infrastructure complexe. Le projet de l'État prend en compte cette complexité précisément. Je rappelle qu'il fait l'objet d'une commande ministérielle qui a été adressée en octobre 2013 à l'échelon local, qu'il s'agit d'aménager environ 25 km à deux fois deux voies avec des échangeurs dénivelés entre la ZIP de Fos-sur-Mer et l'autoroute A54 à l'ouest de Salon-de-Provence. Avec un objectif également qui est celui de prendre en compte les besoins de contournement de Fos-sur-Mer pour les trafics d'échange et de transit à l'origine ou à destination de la ZIP. Même si un certain nombre de réserves ont été exprimées, des options de concessibilité ont été également prises en compte dans cette commande ministérielle.

Un projet qui a fait l'objet d'une commande relativement précise, mais en même temps un projet qui doit être ouvert. Parce que plusieurs fuseaux finalement sont déterminés. Il y a trois secteurs : le nord, avec trois options de tracé qui sont envisagées : le centre sur 15 km sur un tracé unique, et trois options à nouveau sur l'arrivée de Fos-sur-Mer, 5 à 6 km qu'il convient de déterminer et ce grand débat national y contribuera. Avec des options qui peuvent être de différentes natures, des options autoroutières, une option intermédiaire, et enfin une option non autoroutière et avec naturellement la possibilité aux termes de ce débat public de pouvoir prendre en compte les vœux, les choix, les souhaits qui auront été exprimés par tous ceux qui se seront prêtés à cet exercice de concertation. Qui est, encore une fois, un enjeu essentiel pour le maître d'ouvrage qu'est l'État.

Dernier élément sur lequel j'insisterai dans mes propos liminaires, c'est le fait que l'État pour ce projet est porteur d'une ambition élevée, qui est, je crois, à la hauteur des enjeux. Vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur le Maire : ici on n'oppose pas un développement économique et préservation de l'environnement, ce sont bien pour l'État les principes sur lesquels ce projet doit être fondé. Le souhait de l'État est de concilier ces deux objectifs : aménager une route a encore du sens aujourd'hui, à condition bien sûr que l'on favorise également le report modal, que l'on prenne en compte les modes de déplacement doux. Ce sont aussi des sujets qui sont importants pour la population. C'est – deuxième exigence – la nécessité de prendre en compte dès la conception du projet cette séquence : éviter, réduire, compenser, qui fait partie aussi des principes structurants de tous les projets d'aménagement dont l'État est maître d'ouvrage. C'est la nécessité de trouver au terme de cette concertation, et au travers de la conception du projet, des réponses appropriées à toutes les questions qui auront été soulevées : la sécurité, la préservation de la nappe, la décongestion des accès aux zones économiques, la réduction des pollutions. Toutes ces questions doivent trouver leur réponse bien évidemment dans le projet qui sera présenté par le maître d'ouvrage.

Enfin, c'est bien sûr à l'occasion de ce débat de faire émerger toutes les orientations sur les options les plus adaptées, c'est d'enrichir le projet, de l'améliorer. Le projet n'est pas figé, c'est aussi tout l'enjeu de pouvoir prendre en compte ce débat public, et au terme de cette démarche de pouvoir construire ensemble avec l'ensemble des acteurs de cette concertation et avec l'ensemble des acteurs du territoire le projet qui permettra de satisfaire à toutes ces ambitions.

Voilà, mesdames et messieurs ce que l'État porte ce soir à l'occasion de ce débat public, et ce qu'il souhaite voir émerger de ces semaines de consultations que vous allez naturellement présider, Monsieur FOURNIAU, et dont nous espérons beaucoup, bien évidemment.

Applaudissements

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

Monsieur le Préfet, merci beaucoup. Je retiens tout à fait cette idée que l'État attend de ce débat public une ouverture, des éclairages dont il tiendra compte. À partir de cet engagement, j'invite toute la population à participer largement au débat à travers les différents outils que l'on met à sa disposition. Je passe maintenant la parole à Monsieur MARTEL.

M. Hervé MARTEL, Président du Grand Port Maritime de Marseille

Bonsoir, Monsieur le Préfet, bonsoir, Messieurs les Maires, bonsoir, Monsieur le Président de la Commission particulière, Mesdames et Messieurs.

Quelques chiffres à l'écran pour vous dire ce qu'est le port de Marseille. C'est le premier port de France, avec près de 80 millions de tonnes de trafic. Parmi les trafics nous avons des Vrac liquides (pétrole brut), des Vrac solides (charbon). Ces activités qui sont liées à l'ancienne économie ont plutôt tendance à décroître. Il y a aussi ce que l'on appelle General Cargo en anglais (marchandises diverses en français), et là nous sommes sur une activité qui a tendance à croître assez rapidement en Europe en général, et sur le port de Fos en particulier. Le port a regagné des parts de marché depuis dix ans, en passant d'un million à un million et demi de conteneurs, une croissance de 50 % au cours des cinq dernières années. Pourquoi ces activités ? Que l'on soit sur des conteneurs, c'est de la logistique, des importations et exportations de produits : importations de produits qui sont fabriqués à l'étranger suite à la délocalisation de la production — mais on récupère des emplois sur notre territoire au travers de la logistique —, ou exportation de produits par les entreprises françaises, pour lesquelles les chaînes de transport sont un élément de compétitivité évidemment important. Il y a toutes ces activités, qu'elles soient industrielles sur notre territoire ou que ce soit des flux, elles sont là parce que nous sommes sur un territoire connecté. Connecté au monde par les lignes maritimes, et connecté à son hinterland, à son arrière-pays par le ferroviaire, le fluvial et le transport routier. On le dit très couramment, la bataille des ports se gagne à terre, et je crois que c'est encore plus vrai aujourd'hui que jamais : les ports les plus compétitifs sont les ports les mieux connectés à leur hinterland.

Vous pourriez me dire : pourquoi faut-il gagner cette bataille, et pourquoi augmenter le trafic sur le port de Marseille-Fos ? On vise 2 millions de conteneurs à l'échéance du projet, c'est-à-dire encore une croissance de 500 000 conteneurs, c'est-à-dire la même que nous avons connue depuis une dizaine d'années. Ceci pour deux raisons.

La première : vous avez tous un smartphone dans la poche, vos vêtements, les masques que vous avez sur le nez ont été importés. L'activité qu'il y a autour de la logistique, c'est de la création d'emplois. Nous récupérons sur le territoire européen les emplois qui ont été délocalisés pour la production à l'étranger. Ces emplois je préfère qu'ils soient sur notre territoire ici autour de la zone de Fos, plutôt qu'à Barcelone, Anvers ou Rotterdam. Ce sont des dizaines de millions d'emplois qui sont concernés par l'activité portuaire sur notre territoire.

La deuxième raison, c'est que le smartphone que vous avez dans la poche, s'il ne passe pas par le port de Marseille, il passera par le port d'Anvers. Je prends l'exemple de Lyon : pour passer par le port d'Anvers il faut contourner toute l'Europe et faire 800 km, pour entrer par Barcelone il faut faire 600 km. En venant par le port de Marseille, on est à 300 km, et à Lyon on peut en plus utiliser des barges, avec une part de marché assez importante du transport fluvial sur le marché lyonnais, parce que nous sommes à peu près entre 20 et 25 % de parts de marché du transport fluvial. Nous avons l'ambition d'être un port connecté, un port qui avance et qui gagne des parts de marché sur ces concurrents.

Dans ce contexte, pourquoi faut-il encore construire des routes au 21^e siècle ? C'est vrai que cela peut choquer. J'étais au Cabinet de Jean-Luc BORLOO au moment du Grenelle de l'Environnement, je ne pourrai donc pas être taxé « d'odieux bétonneur ». La première raison, c'est parce que cela n'a pas été fait avant. Cela fait 50 ans que l'on parle de ce projet, 50 ans que ce projet a sa pertinence, à chaque fois que l'on a un débat sur les grandes infrastructures en France, il sort parmi les projets concernés, cela a été le cas de Mobilité 21, le cas de la COI qui s'est penchée sur les questions d'infrastructure. Ce projet est l'un des rares, peut-être le seul projet routier en France qui est recommandé. Il doit y avoir des raisons à cela, notamment parce que nous sommes le seul port de ce rang en Europe et probablement dans le monde, à ne pas être connecté à une deux fois deux voies à moins de 30 km. 30 km d'une voie partagée avec les usages locaux, neuf giratoires. Le résultat de cela, c'est des accidents deux fois supérieurs aux autres routes de cette nature. C'est une route qui passe proche des centres urbains, avec des pollutions, des nuisances sonores importantes. Très clairement les flux de camions cohabitent mal avec ce type d'infrastructure.

Troisième raison, pourquoi faut-il construire encore une route aujourd'hui ? C'est parce que le transport routier ne va pas baisser. Très probablement à échéance de 10 ou 15 ans, nous aurons plus de camions sur les routes. Je crois qu'il faut le dire, au port de Marseille nous avons un slogan : « le port vert de l'économie bleue ». Nous sommes sur une ambition maximale qui est celle de l'État en matière d'environnement, en matière d'économie circulaire, en matière de transition énergétique, en matière de report modal. Nous faisons nos meilleurs efforts pour développer le ferroviaire et le fluvial.

Je partage ce que vous avez dit tout à l'heure, Monsieur le Président, nous manquons peut-être d'une autorité organisatrice de transport en matière de fret ou de transport de marchandises. Si je prends un exemple : pour ne pas avoir plus de camions sur cet axe routier quand nous aurons 2 millions de conteneurs à l'échéance du projet (2030-2035), il faudrait doubler la part du fer et du fleuve, ce qui sur une période aussi courte est probablement une ambition qui doit être la nôtre, mais avec une chance de succès qui est faible quand on regarde ce qui a jusqu'à maintenant pu être fait, même sur des ports qui ont de très bons résultats.

Pourquoi construire des routes au 21^e siècle ? D'abord parce que le transport de proximité entre le port de Marseille et son hinterland proche utilisent majoritairement la route. Moi quand j'ai fait mes études de transport, on me disait qu'en deçà de 500 km le train ne fonctionne pas. Ce n'est pas vrai, nous avons de bonnes expériences de transport à courte distance avec une logistique qui s'est mise en place pour exporter des bouteilles — de l'eau avec des bulles à l'intérieur, je ne cite pas la marque. Tout cela fonctionne très bien, mais majoritairement, même si ces expériences sont possibles, il faut bien reconnaître que sur la courte distance, la souplesse, la fiabilité du transport routier sont incomparables, et la route gardera forcément des parts de marché importantes.

Nous parlons beaucoup de multimodalité, moi je vais vous parler d'intermodalité. C'est-à-dire que pour faire du train, le gros handicap de ces modes massifiés, c'est qu'il y a toujours les derniers kilomètres qui se font en camion. On fait des trains à Miramas, mais pour cela il faut que les caisses mobiles ou les conteneurs qui viennent en grande partie du port, mais aussi des zones logistiques qui sont sur l'ensemble de ce département, arrivent à Miramas. Pour une grosse partie, la « tournée du laitier » se fait en camion.

Si je devais vous donner ma vision de l'avenir, ce n'est pas une vision du tout routier, certainement pas. C'est une vision où il y a beaucoup plus d'économie circulaire, moins de flux pour une même activité. Nous travaillons énormément avec les industriels à cette économie circulaire, pour faire que les matières premières des uns soient les produits des autres ou les déchets des autres, pour limiter les flux. Cette vision d'avenir, c'est un territoire sur lequel il y a beaucoup plus de trains, beaucoup plus de barges. Cette vision de l'avenir, ce sont des camions beaucoup moins polluants qu'aujourd'hui. Nous avons été l'un des premiers sites sur ce territoire à proposer une station de gaz naturel pour les camions, une deuxième est prévue aujourd'hui. Nous travaillons sur des expérimentations de camions à l'hydrogène. Un mode routier qui si on se projette à échéance de 10 ou 15 ans sera très clairement moins polluant qu'aujourd'hui. Enfin, des routes sans bouchons, des routes qui contournent les centres urbains pour permettre à ces camions plus propres de circuler de façon plus fluide, de générer moins d'accidents, et globalement moins de nuisances sur le territoire.

Vous l'avez compris, je suis favorable à un projet d'aménagement routier à deux fois deux voies. Les camions n'aiment pas les giratoires. Sur les tracés je ne me prononcerai pas. Je suis à la fois favorable à ce projet, et favorable à ce que tout soit fait. Nous avons entendu parler de circuit court, de développement de ferroviaire, de développement de mode alternatif, c'est tout cela qu'il faut faire pour que l'on arrive dans les quinze années qui viennent à un ensemble harmonieux. Je vous remercie.

Applaudissements

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

Merci, Monsieur MARTEL pour cette vision d'avenir. Je vais demander conjointement à Monsieur GINOUX et Monsieur PONS de donner la vision de la métropole et du département sur ce projet.

M. Henri PONS, Conseiller départemental

Merci de me donner la parole. Monsieur le Président. Monsieur le Préfet, Monsieur le Maire de Miramas, Mesdames et Messieurs les élus, Madame la Ministre, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci de m'accueillir ce soir dans cette salle. Je représente ce soir Madame VASSAL, la présidente du département. Je souhaite vous dire tout d'abord tout l'intérêt que le département porte à ce projet. Monsieur le Préfet a fait un exposé plus que brillant de la situation, et je vous remercie de la qualité de cet exposé, Monsieur le Préfet. C'est une situation que je connais bien, parce que je viens non seulement en tant que conseiller départemental ce soir, mais je viens également en tant que voisin, parce que j'habite une petite commune qui n'est pas loin, qui est directement sur l'axe nord-sud, qui est desservi par une partie de ce trajet. Je pense que la première équation qu'il faut arriver à résoudre, qui intéresse au premier chef tous les habitants ici, c'est la dangerosité de ce parcours. La population des Bouches-du-Rhône a énormément augmenté en l'espace de 50 ans, et nous avons au

bout notre bassin d'emploi. Nous avons énormément de personnes qui transitent du nord vers le sud, qui viennent du Vaucluse, et c'est un axe de circulation qui est extrêmement employé.

L'autre sujet qu'il faut aborder c'est la problématique d'environnement, parce que l'on n'aborde pas les problèmes routiers maintenant comme dans les années 1970, et heureusement, on tient compte des problématiques de circulation.

Un troisième volet qu'il faut retenir également, c'est le problème de l'économie. Nous sommes en train de mettre en place un projet de fret ferroviaire qui permettra de ne pas augmenter dans les années futures le nombre de camions qui sillonnent les Bouches-du-Rhône. Je pense que ce sera un projet très intéressant, car il ne faut pas opposer le transport ferroviaire et le transport routier, il ne faut pas opposer l'économie et l'écologie. Des réunions comme ce soir sont intéressantes, car elles évitent d'avoir des discussions chacun dans son coin. On peut échanger sur beaucoup de sujets, et on peut également avoir des perspectives d'avenir qui peuvent se dégager. Je tiens à préciser que Madame la Présidente et le Conseil départemental sont tout à fait preneurs pour être autour de la table pour ce magnifique projet que nous attendons depuis fort longtemps dans le coin. Merci de m'avoir écouté.

Applaudissements

M. Philippe GINOUX, Maire de Sénas et 4e Conseiller de la Métropole délégué au schéma d'ensemble de la voirie

Bonsoir, Mesdames, bonsoir, Messieurs, Monsieur le Préfet, Messieurs les élus, Messieurs les serviteurs de l'État. Deux mots pour me présenter, je suis le maire de Sénas, délégué à la voirie sur la Métropole. Je représente Martine VASSAL ce soir, qui s'excuse.

Je voudrais faire un petit éclairage sur le débat. D'abord l'habitat : on nous demande à nous, les communes de plus de 3 500 habitants de faire de plus en plus de logements, parce que nous sommes des communes carencées. On ne fait à mon avis qu'éloigner les gens de leur lieu de travail, et aujourd'hui j'ai beaucoup de Sénassais qui font Sénas – Fos tous les jours. Effectivement, cela touche une partie de ma population, mais est-ce qu'il faut continuer à faire habiter les travailleurs le plus loin possible de leur emploi ? Je pose la question.

Un autre débat, c'est sur les infrastructures. Je viens d'un monde agricole, qui a beaucoup souffert ces 30 dernières années. Il n'a pas souffert que de la problématique économique liée à son travail, il a souffert aussi du manque d'infrastructures. Pour s'en rendre compte, il faut aller à Cavaillon. Vous passez la Durance et vous allez voir Cavaillon il y a 30 ans, et Cavaillon maintenant. C'est une ville qui se meurt, tout simplement parce qu'elle n'a pas su avoir les infrastructures nécessaires. Il fallait construire un pont sur la Durance, on a mis 30 ans pour le faire, la moitié des entreprises ont disparu.

Je pense qu'il faut se servir de cette actualité que nous avons vécue par le passé pour nous dire : il n'est jamais trop tard pour bien faire, et maintenant, faisons-le. Merci de votre attention.

Applaudissements

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

Merci, Monsieur GINOUX. Monsieur Gilles MARCEL, pour France Nature Environnement.

M. Gilles MARCEL, Président de France Nature Environnement

Merci de nous accueillir dans cette salle à cette occasion. Je vais avoir un propos différent de celui des intervenants précédents. Déjà, je précise que France Nature Environnement, c'est un réseau associatif qui agit sur différentes thématiques : biodiversité, préservation des sols, santé, alimentation, qualité de l'eau, qualité de l'air, et qui se veut acteur de changements et force de propositions. D'autres composantes de notre mouvement, c'est-à-dire des associations comme Ramdam, NosterPaca, la Fédération départementale, vont apporter également leur avis sur le dossier. Ce sera complémentaire et cela pourra être nuancé. Pour nous aujourd'hui, c'est vraiment l'ouverture d'une discussion, et nous sommes vraiment dans une première phase.

Dans cette première phase, pour ce qui concerne notre fédération régionale, les questions posées par le projet de liaison routière sont formulées depuis de nombreuses années. Sans remonter trop dans le temps, nous nous sommes exprimés dans le cadre du SNIT (schéma national d'infrastructures de transport) en 2010, pour dire notre opposition à ce qui était clairement défini alors comme une liaison autoroutière. Nous avons assorti ce rejet de réalisation d'une nouvelle autoroute de deux propositions :

- aménager le réseau existant afin de protéger les villes impactées par les trafics routiers des poids lourds ;
- développer l'offre fluviale et l'offre ferroviaire pour traiter les flux de marchandises du bassin du Grand Port de Marseille.

En décembre 2014, FNE a restitué aux collectivités et acteurs économiques les enseignements d'une étude menée sur les déplacements du pourtour de l'étang de Berre. En conclusions dans ce document se trouvent des améliorations potentielles qui sont à portée de main sans dépenses excessives. Ce travail ne s'est malheureusement traduit que par peu d'actions concrètes, bien que les décideurs avec qui nous avons travaillé ont reconnu le sérieux de nos propositions. Mais concrètement des choses ont été évoquées par M. FOURNIAU dans ce qu'en dit la population : nous avons déjà des éléments en 2014 qui sont restés dans le tiroir, en définitive.

Toujours cette même année 2014, il y a eu une étude prospective sur les trafics de conteneurs au Grand Port de Marseille qui a été présentée au Céréma par le Cabinet Jonction (des gens sérieux). Cette étude aboutissait à la nécessité de monter à 40 % la part du ferroviaire pour les transports terrestres, si nous voulions qualifier le grand port dans les leaders européens. Aujourd'hui j'ai avancé un chiffre à 11 %, il est peut-être un peu en dessous ou au-dessus.

Toujours en 2014 à l'initiative des maires de Grans et Miramas nous avons eu une journée de travail à Clé Sud qui a posé la problématique en réunissant des logisticiens et des transporteurs. La problématique du ferroviaire : comment peut-on travailler sur ces bassins d'activité pour faire en sorte qu'il y ait des navettes qui aillent ramasser des wagons d'un côté et de l'autre, et que tout cela soit massifié au triage de Miramas. Là encore, nous avons eu affaire à des opérateurs qui disaient : nous ce que l'on veut, c'est de la place pour travailler.

Sur le projet Fos – Salon, retenu par le Conseil d'orientation des infrastructures en 2018, la Direction départementale des territoires et de la mer des Bouches-du-Rhône pointe les contraintes liées à l'enjeu « eau » et à la préservation des milieux naturels les plus patrimoniaux. Pour sa part, l'ARS identifie comme principaux enjeux sanitaires la pollution de l'air, le bruit, la protection de la ressource en eau potable. Nous voici fin 2020 avec un projet routier en débat, alors qu'Emmanuel MACRON nous annonce le 14 juillet que l'on va redévelopper le fret ferroviaire massivement. Son Premier ministre affiche sa volonté de réactiver le ferroviaire, et en particulier le trafic de marchandises.

Nous disposons aussi de l'avis de l'autorité environnementale qui note la faiblesse de plusieurs volets d'une analyse environnementale du dossier transmis, milieu naturel et qualité de l'air notamment. Le climat et les gaz à effet de serre ainsi que la santé ne font même l'objet d'aucun traitement. En outre, l'autorité environnementale considère nécessaire que la réflexion ne porte pas simplement sur une infrastructure routière, mais qu'elle s'inscrive de façon plus déterminée dans un projet d'aménagement durable du territoire faisant une part significative à la multimodalité, et intégrant les enjeux environnementaux à un niveau de considération élevé.

Dans ce nouveau cadre, de quoi avons-nous besoin aujourd'hui ? Pour France Nature Environnement, nous avons besoin de réponses aux questions suivantes :

- comment améliorer la qualité de l'air sur un territoire pollué ?
- comment désengorger les infrastructures routières ?

Notre réponse : en réduisant la circulation des poids lourds et en reportant les marchandises sur le rail. Nous avons dans cette région des installations ferroviaires qui peuvent très rapidement devenir performantes. Depuis Miramas *via* Cavaillon et Avignon nous avons une liaison sur la rive droite du Rhône, qui dispose d'une ligne double voie électrifiée, entièrement dédiées depuis les années 70-80 au trafic marchandises. Une ligne sur laquelle circulait en 2014 un train de 1 500 mètres et de 4 000 tonnes, le plus long train de fret d'Europe. Nous l'avons à disposition, il suffit de sortir du triage de Miramas et on embarque pour l'Europe avec des prestations extrêmement importantes. Nous avons aussi bien entendu le fleuve Rhône pour contribuer à la desserte de l'agglomération lyonnaise. Vous l'avez cité, il nous semble qu'il y a encore des marges de progrès pour utiliser le fluvial.

L'autre question, c'est : comment sur un territoire où plus de 90 % des déplacements sont réalisés en voiture, créer un réseau de transport collectif et métropolitain, ainsi qu'un réseau cyclable permettant d'offrir une alternative aux habitants ?

Notre réponse : en concrétisant des préconisations telles que celles évoquées dans l'étude que France Nature Environnement a menée et en réalisant des projets, par exemple le pôle d'échange multimodal de la gare de Miramas dont on parle depuis des années, qui serait un facteur de confort

pour un grand nombre de voyageurs. Il faut pour cela mettre l'ensemble des parties prenantes autour de la table, décider d'agir dans l'intérêt général, et engager les réalisations.

Vous l'avez compris, FNE considère que ce projet de liaison routière ne peut être exécuté sans que soient apportées au préalable des réponses sérieuses aux questions que je viens de soulever. Si l'État décide cette réalisation, nous ferons en sorte d'en réduire l'impact par tous les moyens dont dispose notre mouvement. Il ne s'agit pas de s'opposer systématiquement, mais de faire en sorte que si la décision aboutit à une liaison routière, il faudra vraiment que toutes les précautions soient prises en matière environnementale, mais aussi de santé et de protection de l'eau.

Je voudrais pour terminer citer quelques extraits des propositions de la Convention citoyenne pour le climat. Je n'ai pas trop le temps, mais concernant les déplacements c'est du FNE pur sucre ce qu'ils disent. Ce que nous considérons, c'est qu'à l'évidence, les propositions et orientations que porte un mouvement comme France Nature Environnement sont très partagées. C'est assez frappant à quel point nous retrouvons nos propositions dans celles de la Convention citoyenne pour le climat. Aujourd'hui nous souhaitons être mieux entendus, mieux compris par les décideurs, et que les décisions prises aillent dans le sens de ce que porte la Convention citoyenne. Je vous remercie beaucoup.

Applaudissements

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

Merci, M. MARCEL. Nous allons enchaîner en laissant la parole au maître d'ouvrage qui va revenir un peu plus précisément sur le projet de liaison routière, et on pourra engager cette discussion autour de nombre d'enjeux qui ont été soulevés par les uns et les autres. M. LEVASSORT à vous la parole.

M. Fabrice LEVASSORT, Directeur adjoint de la Direction Régionale Environnement Aménagement Logement (DREAL) PACA, maîtrise d'ouvrage

Merci, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, bonjour. Je suis Fabrice LEVASSORT, je suis Directeur adjoint de la DREAL, et je représente le maître d'ouvrage de la liaison routière Fos – Salon. Je salue évidemment le public ici présent, ainsi que nos amis internautes qui nous suivent à distance. Avant de commencer mon exposé, je rappelle à chacun que sur le site internet du débat public vous pouvez trouver ce que l'on appelle le dossier du maître d'ouvrage, c'est un document qui fait une centaine de pages. D'autre part, une synthèse qui fait huit pages, ces deux éléments donnant à chacun une vision panoramique du projet.

Je vais articuler ma présentation autour de cinq points. Je vais passer assez vite parce que plusieurs thèmes ont déjà été évoqués. Premier point, la mise en perspective de la liaison Fos – Salon à différentes échelles territoriales. Deuxièmement, et là on capitalise sur ce que l'on a entendu depuis le début du débat, avec la nécessité de combiner les modes de transport sans les opposer. Troisièmement, là aussi en écho avec ce que l'on a entendu lors du premier mois de débat : la route c'est un objet qui est controversé. Certains y voient des menaces, d'autres y voient des opportunités. C'est les deux, il faut en parler. Quatrièmement, de quel projet parle-t-on ? Et cinquièmement, ma conclusion qui est l'ambition du maître d'ouvrage, très largement exprimée par le préfet, est de co-construire la route du futur.

La DREAL, c'est un service de l'État, régional, qui agit sous l'autorité du préfet de région. Ce service met en œuvre et coordonne plusieurs politiques publiques portées par différents ministères : le ministère de la transition écologique, le ministère des Transports, le ministère du Logement, de la cohésion des territoires. Les grandes thématiques de l'action de la DREAL sont le logement, la préservation de la biodiversité, l'eau, les paysages, l'économie circulaire, la qualité de l'air, la lutte contre le réchauffement climatique, la prévention des risques, et les infrastructures de transport et la mobilité. Tout cela, ce sont autant de thématiques qui ont déjà été évoquées et qui seront probablement encore évoquées tout au long du débat.

J'ai mis un trombinoscope, car nous aussi nous sommes incarnés par des acteurs et de vraies personnes qui mettent de la motivation pour faire avancer le projet.

Vous avez tout en haut notre Directrice, Corinne TOURASSE que j'excuse, parce que retenue auprès de Madame POMPILI. En dessous moi-même, Fabrice LEVASSORT Directeur adjoint. Vous avez en dessous Olivier TEISSIER, Lionel PATTE et Cédric MARY que vous avez certainement déjà identifiés, parce qu'ils font toutes les réunions. C'est vraiment les forces vives qui ensuite répondront avec moi à un certain nombre de questions.

Aujourd'hui la DREAL se présente au public avec sa casquette de maître d'ouvrage routier, mais il est évident que nous avons plein d'autres casquettes et qu'au-delà des visages que vous voyez aujourd'hui, nous avons plein de collègues qui vont donner un coup de main et vont nous aider à faire le meilleur alignement des politiques publiques et sortir le meilleur projet pour le territoire qui répondra aux différents enjeux en présence. Évidemment, il nous faudra éviter, réduire et en dernier recours compenser tous les effets négatifs qui seraient ceux du projet sur le territoire et ses habitants.

La mise en perspective à différentes échelles, je vais aller du global au local. C'est pour la fluidité du propos, ce n'est pas pour vous renvoyer une hiérarchisation a priori des enjeux. Nos ports français perdent du terrain et de l'influence. Si le Grand Port Maritime de Marseille est le premier de France par son tonnage, comme le Président du directoire l'a rappelé, il est en même temps le dernier à ne pas être relié au réseau magistral autoroutier avec un haut niveau de services. Cela, c'est une réalité factuelle que l'on observe. Puisque l'accessibilité terrestre des ports est déterminante, pour eux-mêmes et pour les territoires qui y sont adossés, la liaison routière est un élément qui participe de la compétitivité du Grand Port, de la « compétitivité » de la ZIP, dans la compétition internationale. Encore une fois, ce sont les ports connectés tous modes qui marchent le mieux.

À l'échelle de la façade méditerranéenne et de la vallée du Rhône, espace qui constitue un corridor fret de premier plan, celui-ci a besoin de la performance de tous les modes : la voie d'eau, le fer, la route, la liaison routière Fos – Salon. C'est un élément qui participe de la structuration logistique à une échelle nationale, mais également à une échelle européenne.

À l'échelle nationale, à l'issue d'un travail concerté de hiérarchisation des grands projets en 2018 – c'est le Conseil d'orientation des infrastructures présidé par Philippe DURON – la liaison Fos – Salon a émergé comme une priorité pour l'État, sur la scène nationale. Immédiatement le gouvernement a demandé au Préfet, dans la continuité de la décision de 2013, d'actualiser les études et la situation et de faire progresser le projet. Évidemment le projet doit s'inscrire dans la stratégie nationale logistique et portuaire. Il y en a une qui existe, mais le gouvernement s'apprête au plus tard début 2021 à dévoiler et mettre en œuvre avec les acteurs locaux et économiques une nouvelle stratégie nationale en faveur du fret et du développement des ports. Le projet sur la scène nationale doit également s'articuler avec la stratégie nationale bas carbone.

À l'échelle locale, la liaison Fos – Salon figure de longue date dans les documents de planification et dans le plan de déplacement urbain (PDU) qui va faire l'objet d'une enquête publique dans les toutes prochaines semaines. Le PDU, c'est le document qui doit façonner la vision multimodale des mobilités sur le territoire. Il était à mon sens utile de remettre en perspective la liaison Fos – Salon dans ces différentes interventions.

Combiner les modes de transport sans les opposer : lors des premières réunions du débat et ce soir, certains participants ont exprimé leur opposition à une approche 100 % routière, nous sommes d'accord. Si je me permets un rapide rappel historique, je soulignerai que la vision multimodale du territoire, imaginée et engagée dans les années 60 est hélas inaboutie. Si la ZIP s'est développée, si les connexions fluviales et ferroviaires ont été réalisées, la partie routière quant à elle n'est pas finalisée. La liaison routière constitue en quelque sorte un chaînon manquant, ce qui au regard du développement urbain intervenu depuis 50 ans contribue à poser des problèmes de congestion et de nuisances. Se pose donc une question sensible, celle du rattrapage favorable à cet axe structurant pour les mobilités du quotidien : celles des personnes comme celles des marchandises.

Revenons au temps présent, il est nécessaire de rappeler cette vision multimodale des mobilités pour les dix années à venir. C'est le PDU, et cette vision va trouver une traduction opérationnelle portée par la métropole et les élus. Je me suis permis sous contrôle du représentant de la métropole, de projeter un visuel issu du plan de déplacement urbain, document arrêté par l'assemblée. Pour indiquer que ce plan comprend certes des aménagements routiers, mais également un bouquet d'actions et d'opérations non routières : pistes cyclables, aménagements de pôles d'échanges multimodaux notamment. Au-delà de l'action sur les infrastructures, il y a des actions en faveur de nouveaux services de déplacement avec des bus à haut niveau de service, des lignes régionales express, avec également le service public du fret ferroviaire.

Cette réponse de la puissance publique dans le PDU où chacun met sa pierre à l'édifice, elle n'est pas que routière, bien au contraire. Quand elle n'est pas routière, elle a besoin de la route, et la route y trouve d'autant mieux sa place et son utilité lorsqu'elle permet de déployer de nouveaux services de mobilité et qu'elle facilite les transferts modaux. C'est un peu le sens même du PDU. À ce titre, le développement programmé de Clé Sud, et demain de Miramas, est aussi de nature à réconcilier la route et le rail. La liaison routière Fos – Salon s'inscrit dans cet ensemble cohérent où chaque mode a sa place.

La route, objet controversé : un projet routier suscite des inquiétudes ici, mais partout ailleurs. C'est normal, ici le patrimoine naturel présente un caractère exceptionnel, ici l'agriculture joue un rôle majeur, ici l'alimentation en eau potable des 270 000 habitants du pourtour de l'étang de Berre est un enjeu de premier ordre. Nous y sommes attentifs en tant que maître d'ouvrage, et à l'écoute du public et des acteurs.

La liaison Fos – Salon doit être considérée comme une ressource, à la fois pour développer les nouveaux services de mobilité, mais également pour répondre aux problématiques de congestion qui entraînent un allongement, un doublement, parfois un triplement des temps de parcours. Pour répondre également à une insécurité routière préoccupante, à des pollutions de l'air et des pollutions sonores élevées.

L'éloignement des trafics routiers des zones agglomérées, notamment à Fos, le traitement des eaux de ruissellement par la mise aux normes de l'existant, sont également des bénéfices à attendre du projet. Travaillons ensemble à maximiser ces bénéfices.

De quel projet parle-t-on ? Les objectifs du projet ont été rappelés par le Préfet : l'amélioration de la liaison entre les pôles urbains, le développement de l'intermodalité, la compétitivité du port et de sa zone industrielle ou portuaire, l'amélioration de la sécurité des déplacements, la réduction des nuisances aux populations et l'amélioration du cadre de vie.

Pour cela les solutions proposées relèvent de trois grandes options d'aménagement. Une première option consiste à aménager la route nationale 569 en autoroute urbaine à deux fois deux voies, avec un nouveau contournement de Fos également à deux fois deux voies. Une autre option « express » consiste à sécuriser la nationale, à l'élargir et à déniveler ses points d'échange lorsque c'est nécessaire, et également à requalifier la nationale 568 au niveau de Fos, ainsi que les voies portuaires. Et une solution autoroute intermédiaire, qui est le mix des deux.

Les variantes de tracé indiquées par le Préfet, vous en avez le visuel : une section centrale qui consiste en l'aménagement sur place de la route nationale, qui nous permet de nous inscrire dans la recherche d'une sobriété foncière, qui fait partie de l'ADN du projet pour minimiser les impacts. Au nord trois variantes : une sur le tracé existant, deux en tracé neuf. Idem au sud (en bleu). Et le contournement de Fos qui peut se faire par les voies portuaires, par un aménagement sur place de la nationale ou par le barreau des étangs.

L'éventail de ces solutions permet d'inscrire le coût du projet dans une enveloppe allant de 272 millions d'euros à 533 millions d'euros. Je vous passe le détail, il y a plein de combinaisons possibles. À nous ensemble de trouver ce qui est souhaitable, finançable, de trouver le scénario du compromis à l'issue de notre débat et au-delà.

J'en arrive à ma conclusion : il est vrai que certains parlent d'un « vieux projet », et derrière cette appellation on peut y lire une connotation négative. Ce que nous souhaitons en réalité, nous maître d'ouvrage, c'est aujourd'hui concevoir puis mettre au service du public, l'un des premiers projets routiers de l'État postérieur à la promulgation de la loi LOM. Aujourd'hui l'ouverture des données liées au transport fait ses premiers pas. Aujourd'hui des véhicules autonomes sont d'ores et déjà en circulation en expérimentation sur certaines de nos routes en urbain, en interurbain. Aujourd'hui nous développons des voies réservées que nous avons déjà mises en service, pour un certain nombre d'entre elles, sur les autoroutes de la métropole. Nous sommes en train de traiter le corridor Aix – Marseille, et cela avance très bien pour les transports collectifs, et demain pour les voitures qui font du covoiturage. Là aussi nous sommes dans la logique : controns l'autosolisme. Demain ce sera possible de contrôler cela, quand nous aurons des systèmes techniques de contrôle sanction automatisés qui seront opérationnels, et c'est un sujet d'avenir, porté par le ministère de l'Intérieur et le ministère des Transports, qui devrait apporter de premiers résultats à court terme.

Il y a vingt ans, on ne pouvait pas imaginer à quoi ressembleraient les smartphones que nous avons à portée de main aujourd'hui. Ce que l'on sait, c'est que le potentiel d'innovation dans le champ de la mobilité est infini. À fortiori nous n'avons aucune idée du bond technologique à venir dans vingt ans. Le projet de liaison Fos – Salon, en s'appuyant largement sur un objet existant doit être l'occasion de faire émerger un patrimoine de la nation, augmenté dans les services rendus à court terme, prêt pour l'avenir, de connecter avec ses usagers tous les modes, pourquoi pas un jour capable de réguler les différents usages. Ce n'est pas un vieux projet, c'est un défi que nous vous proposons de relever ensemble, de le faire au plus vite au profit du territoire des femmes et des hommes qui y vivent, qui y travaillent, qui l'animent et qui attendent le projet. Je vous remercie.

Applaudissements

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

Merci de cet exposé. Je suis Olivier KLEIN, membre de la Commission et c'est moi qui vais animer cette heure et demie de débat, de dialogue entre vous tous, nous tous. Comment va-t-on s'y prendre ? Vous êtes nombreux et des personnes nous suivent en ligne : aussi, en première règle, je vous demanderai de limiter vos interventions à trois minutes — un chronomètre va s'afficher —, afin que chacun puisse prendre la parole. Plus on est concis, plus on est écouté.

Deuxième chose, nous avons ce soir beaucoup de participants institutionnels, c'est normal et je les en remercie. Je sais qu'ils sauront demander la parole, et je la leur passerai volontiers. J'insisterai un peu plus sur le fond de la salle pour donner la parole à tout le monde. Je me tournerai aussi vers mes collègues, qui vont relayer des questions qui nous ont déjà été posées par Internet par les gens qui nous suivent à distance. Il y a aussi la possibilité de poser des questions par écrit, pour les gens qui ne souhaitent pas prendre la parole devant tout le monde et on relaiera leurs questions, afin que chacun puisse s'exprimer. Le but de cette séquence est bien que chacun puisse poser toutes les questions sur tous les sujets qui concernent le projet, que chacun puisse donner son avis et ses arguments. Je vais commencer par me tourner vers le fond de la salle. Les micros vont alterner et seront nettoyés entre chaque intervention.

M. Robin MATTA, Secrétaire du syndicat CGT des cheminots de Miramas

Bonsoir, je suis secrétaire du syndicat CGT des cheminots de Miramas. J'interviens ce soir au nom des cheminots, et je voudrais avant tout remercier le débat public et Monsieur le Maire pour la tenue de ce débat à Miramas. Il est question aujourd'hui de parler de la réalité des faits. De cela nous pouvons en témoigner, nous qui vivons et travaillons chaque jour sur ce territoire. Quel est le point commun lorsque l'on veut venir ici à Miramas ? Lorsque l'on vient de Martigues on passe par le carrefour de Moralès, et qu'est-ce qui nous arrive à ce carrefour ? Des embouteillages. Ensuite lorsque nous sommes devant la PMI Simone Veil d'Istres, on est dans des embouteillages. Lorsque l'on vient par Grans, on a des embouteillages, et à chaque fois notre bon sens nous permet de voir à quoi est dû cet embouteillage : à des camions. Partout ce sont des camions qui provoquent les embouteillages, les accidents, notre mal-être sur les routes dans le territoire. C'est une réalité. On est bien d'accord, il n'y a pas à opposer les modes. Quand on entend ce discours bienveillant qui vise à dire que l'on ne doit pas confronter le rail à la route ou au fluvial, nous sommes bien d'accord ! Mais il faut dire une réalité : aujourd'hui, 90 % des marchandises sont transportées par des camions. Cette réalité, il y a moyen de la changer, il y a la possibilité d'y remédier. Lorsque l'on parle du GPMM, les conteneurs qui sont reçus sur le bassin ouest ne sont pas destinés à la région PACA, mais sont destinés à aller dans tout le pays et à traverser toute l'Europe continentale. Pour cela, le camion n'a pas de sens, pas d'intérêt. Nous sommes là pour le développement, pour travailler et produire, et nous voulons le faire avec sens. Pour cela il existe un outil pérenne, un outil fiable et durable qui permet de massifier : le chemin de fer. Le territoire ne part pas de rien, en grande partie des entreprises du territoire, pour les industries et le port, sont embranchées (ArcelorMittal, etc.). Toutes ces entreprises sont embranchées, mais ne le sont pas suffisamment, et en tout cas, le chemin de fer a été abandonné pendant ces dernières années.

Lorsque l'on dit qu'il faut aujourd'hui développer le ferroviaire, travailler à une transition, soit ! Mais comment voulez-vous que les populations le prennent, lorsqu'ils voient chez eux sur les chaînes d'infos : « on va développer le ferroviaire » et en même temps le débat public qui dit « on va construire une autoroute ». Cela n'a pas de sens, la population ne veut pas l'entendre. Ce dont elle a besoin, ce n'est pas seulement d'intentions et d'effets d'annonces, c'est de propositions claires et de développement clair. Ce soir on a parlé d'intermodalité, etc., mais dans le flou. On n'en a pas parlé dans les faits ni dans les chiffres. Pourtant, y compris la DREAL avait travaillé sur cette question, par exemple en chiffrant à près de 30 millions d'euros la rénovation complète du triage de Miramas. Comparé au chiffrage de près d'un demi-milliard d'euros, on se dit qu'il n'y a plus qu'une question de volonté, de choix. Pour la CGT cheminots et pour l'ensemble de la CGT dans les Bouches-du-Rhône, je peux vous dire que nos revendications sont claires. Il faut doubler la voie ferrée entre Fos et Miramas. Il faut doubler la voie pour tous les bateaux qui sont déchargés en Darse 2 et en Darse 3, ils ne peuvent pas emprunter une voie unique qui est une voie d'un autre temps.

Pour être le premier port méditerranéen, il faudra développer comme l'ont fait les ports de Hambourg et Brème, les voies ferrées. Vous m'avez compris, il faut le report modal dans les faits, et pas seulement dans le discours. Merci.

Applaudissements

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

Je pense que nous avons compris votre propos et votre proposition, je vous en remercie. Nous aurons une séance consacrée au port et à la logistique le 14 octobre à Port-Saint-Louis où l'on pourra aller beaucoup plus au fond sur ces questions. Nous avons en ligne une question qui parle aussi de ferroviaire, que l'on va reprendre.

« Dans ce contexte d'urgence climatique, on ne peut plus favoriser les modes routiers. Rouvrez les lignes ferroviaires Aix – Rognac ; Gardanne – Brignoles – Carnoules ; Cavaillon – Pertuis-Meyrargues, pour dé-saturer les lignes qui passent par Marseille. »

Nous sommes là sur une échelle géographique un peu plus large que celle de notre projet, mais c'est une autre expression pour favoriser le ferroviaire.

M. Marcel ALMERO, PCF Miramas

Pour être plus compréhensible, je préfère dire d'entrée qu'effectivement je suis pour une liaison. Nous sommes arrivés à un tel stade de développement de camions avec tous ses aspects nuisibles qu'il la faut. Par contre sur la méthode, où j'ai du mal, c'est qu'en même temps que le gouvernement parle de planification (prévoir à l'avance les grands projets, investir, etc.), l'exercice d'aujourd'hui c'est : on débat, mais le projet porte essentiellement et uniquement sur le transport routier. Il n'y a rien, à part des déclarations d'intention. C'est comme en amour, les déclarations cela ne compte pas, ce sont les actes. Dans le projet il n'y a rien : pas un projet, pas un financement, c'est uniquement « on veut, on veut ». J'insisterai sur un point : le projet s'ils le font ne règlera en rien les nuisances que vont occasionner à terme les questions de transport. Les gens qui vont vivre et qui auront les camions plus loin je les comprends, mais sur le fond, rien ne sera réglé. D'autant que le directeur du port a dit que le transport va se développer dans les années à venir. Je dis que ce projet c'est dans dix ans, mais selon l'étude de la DREAL, faite par le Préfet – on ne peut pas nous accuser de partialité – vous dites qu'à défaut d'investissement – ce qui est une réalité – le triage de Miramas ferme en 2022, dans deux ans. Vous écrivez que la fermeture – il n'y aura pas encore la liaison routière – c'est entre 37 000 et 225 000 camions supplémentaires sur les routes, et que la plupart des camions, ce sont des matières dangereuses et l'armée. Ce que l'on souhaite, et je pense que c'est le rôle d'un politique d'avoir cette visibilité, de planifier, c'est qu'en même temps que l'on débat du projet de liaison routière, il faut impérativement un débat sur les questions du transport, avec le complexe industrialo-portuaire.

Oui à la liaison routière, et Monsieur le Préfet vous venez d'arriver, mais cela fait deux ans, et nous ne sommes pas seuls, les maires de Miramas, Grans, Port-de-Bouc, Fos, Berre, le député Pierre DHARRÉVILLE, Mme VASSAL, sont unanimes sur notre position pour demander que l'État tienne une table ronde où l'on puisse aborder le transport ferroviaire avec la question du port. On veut parler d'économie et d'industrie pour régler sur le fond. Mais où j'insiste : il y a urgence, il y a le feu au triage de Miramas. Il agonise, une voie sur deux ne fonctionne plus. Oui à ce débat-là, mais je pense que faire de la politique, c'est aborder l'ensemble des problèmes.

Applaudissements

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

Merci. En tout cas ce qui est clair, puisque ces avis s'expriment sur le fait qu'il faudrait pouvoir débattre du projet routier et du projet ferroviaire en même temps si je me permets, c'est un avis que l'on pourra retranscrire dans le compte rendu, avec tous vos arguments.

M. Romain GILLES, Chambre de Commerce et d'Industrie Aix – Marseille

Bonsoir à tous. Je triche un peu parce que j'étais au fond de la salle, mais je représente la Chambre de Commerce et d'Industrie Aix – Marseille – Provence ce soir. Je suis d'autant plus concerné par le dossier que je suis fosséen, mon entreprise est installée là-bas depuis 35 ans. Je vais être très bref, parce que j'ai très peu de choses à ajouter à ce que Monsieur le Président du Grand Port Maritime de Marseille a indiqué, nous sommes à 100 % sur cette ligne. Simplement quelques remarques. La Chambre de Commerce a été un partenaire vigilant et constructif pour le développement économique durable des entreprises et du territoire. Monsieur le Préfet tout à l'heure a évoqué l'évolution démographique prévisionnelle du territoire. Il conviendrait d'ajouter aux deux chiffres qui ont été évoqués un point de départ dans les années 60. Cela permettrait de mesurer l'évolution inouïe de ce territoire du point de vue démographique et du point de vue économique. D'où la réponse à : « où va l'effort de l'État ? » On ne demande pas le « tout camion » ni le « tout voiture », ce que l'on demande

c'est un rattrapage, purement et simplement. Le territoire a connu une évolution telle qu'il est aujourd'hui indispensable de lui accorder les infrastructures routières dont elle a besoin. Ce diagnostic, ce constat, nous croyons qu'il est partagé par quasiment la totalité des acteurs dans ce dossier. Les retards sont connus et dénoncés par tous, y compris les riverains, les salariés, les entrepreneurs et les investisseurs. La Chambre de Commerce est là pour porter haut et fort les attentes des acteurs portuaires, des logisticiens, des 60 000 emplois industriels de l'ouest de l'étang de Berre. On a parlé de télétravail, mais on parle d'emplois industriels, logistiques, ce ne sont pas des emplois qui sont délocalisables à la maison, on n'en est pas là.

Ne nous trompons pas de débat, on ne parle pas de résoudre tous les problèmes, il ne s'agit pas de s'opposer à la multimodalité, aux autres modes de transport. Il s'agit simplement de parler d'une infrastructure routière indispensable à nos entreprises, à l'économie du territoire. Il ne s'agit pas de l'opposer à d'autres infrastructures. Passez s'il vous plaît un message de confiance au monde économique, nous en avons besoin. Je vous remercie.

Applaudissements

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

Bonjour, j'ai 3 minutes pour rattraper 47 ans de retard, je ne sais pas si je vais y arriver. Je voudrais simplement dire en préambule que ce débat suscite de nombreux commentaires, de nombreuses contributions. À tel point que parfois les contributions se mélangent, et je suis heureux d'avoir pu rectifier l'erreur qui avait été faite sur notre cahier d'acteurs, parce que des phrases que nous n'avions pas émises avaient été portées sur ce document.

Je voudrais rappeler ce qui s'est passé à Miramas il y a quelque temps. Frédéric, tu pourras en témoigner, l'ouverture de la déviation a été un bol d'air, une renaissance pour la commune, une seconde vie. Je ne sais pas depuis combien de temps tu l'attendais, mais je pense que cela faisait un petit moment. Fos-sur-Mer aujourd'hui est complètement engorgé, le matin c'est entre 15 et 30 minutes pour traverser entre Port-de-Bouc et le rond-point de la Fossette. Le soir pour repartir sur Port-de-Bouc ou sur Istres, nous avons la même durée. Ce n'est plus possible : la ville est coupée par la nationale, elle est coupée par cette route qui comprend des ronds-points accidentogènes et qui nuit au développement de la zone.

J'étais très heureux d'entendre le Président du directoire du Grand Port de Marseille, mais également Monsieur le Préfet, souligner l'importance de l'économie dans ce débat. C'est une des clés de la réussite de ce territoire dont nous sommes en train de discuter : comment pouvoir développer l'activité économique, tout en protégeant les populations, et en respectant l'environnement, bien sûr. L'idée n'est pas de sérier le débat sur une seule option, qui serait une deux fois deux voies, une autoroute ou autre. C'est effectivement de dire que le trafic doit être éloigné des populations, c'est une question de santé, une question de sécurité. Le trafic doit pouvoir être fluidifié, c'est une question de réussite économique. Et l'environnement, de la même manière que le trafic éloigné des populations réduit les risques de pollution, ce sera respecter, éviter, réduire, compenser.

Je crois que le débat aujourd'hui, c'est de dire que l'on a perdu 47 ans, il faut maintenant prendre à bras le corps ce dossier, qui n'est pas uniquement routier, parce que le ferroviaire est quelque chose d'important, y compris pour Fos-sur-Mer. Le fluvial fait partie des options qu'il faut développer. Mais à un moment ou un autre, il faut une première étape. Aujourd'hui le débat porte sur cette liaison routière, faisons cette étape en ne perdant pas de vue les étapes suivantes ou les étapes complémentaires qui sont le fluvial et le ferroviaire, et je crois qu'avec cela, un territoire entier aura gagné. Je vous rappelle que la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, c'est quasiment 9 % du PIB du département. Ce serait dommage de passer à côté d'un développement aussi important. Merci.

Applaudissements

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

Bonsoir. Je porte les questions écrites, en l'occurrence une observation d'Emmanuelle FIGUIÈRE, collaboratrice de Monsieur le Maire de la ville de Fos-sur-Mer, qui voulait juste préciser et rectifier l'information qui a été donnée : « *il y a bien neuf cahiers d'acteurs à avoir été publiés, le neuvième étant celui de Fos, qui est en ligne depuis le 23 septembre 2020. La ville de Fos est la première à avoir publié son cahier d'acteur.* »

M. Daniel MOUTET, Président de l'Association Défense et Protection du Littoral du Golfe de Fos

Ce soir j'ai entendu beaucoup de choses, et je veux en dire aussi, surtout à Monsieur le Préfet et à Madame JOUANNO, parce que je suis citoyen de Fos en premier lieu : nous sommes entourés par 13 sites Seveso seuil haut.

Mais en 2004 il y avait eu un essai grandeur nature sur le plan particulier d'intervention (PPI) d'Esso. Je veux revenir sur cet essai grandeur nature. Les secours étaient prévus la veille, ils étaient en poste sur Arles à la bifurcation vers Fos, sur l'autoroute vers la station-service. Ils étaient là en attente. L'incident est arrivé à 7h du matin et les premiers secours : Fos, Istres, Martigues sont arrivés entre 7h15 et 7h30, et après plus rien, aucun secours n'est arrivé avant 11h du matin. Cela, Monsieur le Préfet, je vous assure : la zone de Fos a été bloquée complètement. Pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas d'infrastructure routière qui puisse dégager Fos-sur-Mer. J'en reviens là-dessus, parce que c'est excessivement dangereux.

Sans secours, comment fait-on ? Nous vivons aux portes d'installation Seveso : ça dit tout. Il peut y avoir ce soir ou demain une explosion, et qu'est-ce que vous ferez pour pallier les secours qui seront bloqués dans la circulation. Je le demande aujourd'hui, parce que je ne suis pas pour ni contre, il faut qu'il y ait un accès au Grand Port Maritime de Marseille avec cette zone Seveso. Il faut qu'il y ait cela en premier lieu, et à partir de là, on arrivera à circuler. Voilà ce que je voulais dire, merci à tout le monde.

Applaudissements

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public, rapporteur questions écrites

Nous avons une trentaine de personnes qui suivent le débat et qui envoient des commentaires ou des questions, et je les engage à poursuivre. Une question est affichée à l'écran :

« Les chiffres des temps de trajet allongés pour cause de trafic en forte augmentation sur cette liaison datent d'une étude réalisée par la DREAL en 2015, alors que le trafic des poids lourds a augmenté de 30 % depuis quatre ans, ce qui rend ces chiffres trompeurs ou sous-estimés. Pourquoi l'estimation de perte de temps dans les trajets n'est-elle pas réévaluée ? » Une question pour le maître d'ouvrage.

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

Monsieur le Préfet, il y a plusieurs interpellations de l'État sur différents sujets, mais entre autres sur la capacité à mener des projets concernant différents modes.

M. Christophe MIRMAND, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône

Je laisserai naturellement à Monsieur LEVASSORT le soin de répondre de façon plus précise sur un certain nombre de points. Trois points, me semble-t-il, ont été évoqués. D'abord la question du découplage entre le grand débat aujourd'hui, la réflexion sur le projet tel qu'il est présenté, et la question de son financement. Oui, naturellement, il n'y a pas aujourd'hui de débat sur l'inscription du projet dans une programmation financière. Le projet doit avant tout être soumis à la concertation publique, faire l'objet d'une enquête publique quand il aura été validé, et enfin faire l'objet de financements vraisemblablement pluriannuels. C'est tout à fait normal en termes de processus de décision de franchir ces étapes successives. Bien sûr, il n'y a pas aujourd'hui de débat sur la table, ni en termes de calendrier, ni en termes d'équation budgétaire, parce qu'avant de parler d'inscription dans une loi de finances il faudra que nous puissions nous mettre d'accord. Ou en tous cas, au terme de ce débat, avoir un projet qui puisse permettre de répondre à l'ensemble des préoccupations à la fois locales et à une échelle plus large, nationale ou européenne, concernant le raccordement du Grand Port de Marseille et de la ZIP de Fos.

Deuxième élément qui me paraît important, ce sont les questions de sécurité que vous avez évoquées. Oui, il est incontestable que parmi les enjeux de ce dossier figurent les problèmes de sécurité. Sécurité d'abord de la circulation sur un axe routier qui aujourd'hui est structurellement congestionné, et sur lequel il y a des problèmes récurrents d'accidents. Sur lequel il y a un certain nombre de difficultés qui résultent de la coexistence d'un trafic routier de proximité avec un trafic de transport de fret à longue distance et qui justifie naturellement que cette préoccupation de sécurité soit prise en compte d'abord au titre de la sécurité routière. Deuxième élément, vous avez parfaitement raison de le souligner, nous sommes dans un territoire sur lequel il y a des sites Seveso, et il faut

qu'en toutes circonstances nous soyons en mesure de garantir l'intervention des secours, l'intervention des pompiers pour pouvoir permettre naturellement de traiter une problématique industrielle ou un sinistre, quel qu'il soit.

Dernier élément que je pourrais indiquer, ce qui fait aujourd'hui la complexité de cette infrastructure, c'est qu'elle est à la fois locale et nationale. Locale parce qu'il faut régler les difficultés qui concernent la vie des habitants de ce territoire, la qualité de vie, le droit à avoir une vie qui soit le plus à l'écart possible des sources de pollution ou qui permette de traiter les problèmes de nuisances sonores, de pollution atmosphérique et d'encombrement. C'est ce qui justifie le fait que cette infrastructure fasse l'objet d'une maîtrise d'ouvrage par l'État, avec tous les problèmes économiques de raccordement de ce territoire. Le Président du directoire du Grand Port l'a dit tout à l'heure, c'est peut-être le seul port européen à ne pas être raccordé à un réseau routier deux fois deux voies pour lui permettre d'irriguer son hinterland. Ce qui fait la singularité de ce projet, c'est effectivement d'ambitionner, de traiter à ces deux niveaux d'échelle le local et le national, et de faire en sorte de prendre en compte les deux préoccupations de façon complémentaire à toute la réflexion qui doit être par ailleurs poursuivie sur le fret ferroviaire. Il est évident que le fret ferroviaire est une priorité à laquelle l'État attache toute l'importance qui doit être donnée à cette capacité d'utiliser le rail. En même temps, ce n'est pas parce que l'on briderait ici les infrastructures routières que l'on ferait forcément augmenter la part du report modal sur le fret ferroviaire.

M. Fabrice LEVASSORT, Directeur adjoint de la Direction Régionale Environnement Aménagement Logement (DREAL) PACA, maîtrise d'ouvrage

Sur les questions ferroviaires, j'ai dans une vie antérieure été amené à défendre avec le ministre Jean-Claude GAYSSOT des petites lignes ferroviaires. À titre personnel, j'ai vraiment des affinités avec le ferroviaire, et la volonté de sauver ce patrimoine de la nation. En PACA, schématiquement quand on va mettre un euro sur en route, on va mettre 10 euros sur le ferroviaire, c'est un peu le rapport d'échelle dans l'intervention publique, avec beaucoup d'investissements entre Marseille et Aix sur la métropole, avec des investissements en ce moment sur la côte bleue, et de la régénération plus importante ultérieurement. Avec le pont de la Floride, à Martigues, qu'il nous faut traiter de toute urgence pour pérenniser la liaison fret avec La Mède. Tout cela est inscrit dans les calendriers. Actuellement se discute un accord entre l'État et le Conseil régional PACA pour cofinancer et sauver le maximum de lignes de dessertes fines du territoire. Nous sommes vraiment engagés sur le ferroviaire, même si aujourd'hui on vient avec un objet routier, on est présent.

Sur la fermeture du triage de Miramas, ce qui a été dit tout à l'heure est exact, des études DREAL ont indiqué une échéance de fermeture et des conséquences en termes de tonnage. Cette étude est la résultante d'un travail qui a été coanimé avec le maire de Miramas associant l'ensemble des collectivités, considérant que nous avons un équipement super stratégique et que si on ne fait rien on va dans le mur. Aujourd'hui ce qui nous manque, c'est d'avoir un projet complètement assumé côté SNCF. L'État pousse la SNCF à définir un projet stratégique. Ce que l'on va proposer entre l'État, le Préfet de région et le Conseil régional, c'est un cadre d'intervention financier, où les projets qui sont murs avec un maître d'ouvrage qui est prêt à y aller pourront être cofinancés à parité avec l'État et le Conseil régional. Je sais bien que vous voulez des éléments concrets, des calendriers concrets. Aujourd'hui nous avons fait l'état des lieux, nous essayons de mettre en place des dispositifs opérationnels, mais on a besoin de pousser ensemble la SNCF à faire un choix stratégique, national sur le triage, notamment avec La Poste.

M. Frédéric VIGOUROUX, Maire, Miramas

Par rapport au fret ferroviaire, cette logique a été animée au départ par les préfets de région, notamment les deux derniers, qui ont mis en place cette Commission tripartite avec le Conseil régional, et nous avons travaillé sur l'aspect logistique régional. Il y avait une Commission particulière qui traitait de la gare de triage de Miramas, et notamment le fameux « tir au but » qui est le dernier automate permettant de faire ce qu'avait oublié de faire SNCF Fret, c'est-à-dire le wagon isolé. C'est une des dimensions que le gouvernement a décidé de refaire.

Il nous reste à organiser cette table ronde autour de vous, et amener Réseau ferré à entrer dans la danse. Car le problème c'est que le prix du loyer de cette gare de triage notamment pour un certain nombre d'opérateurs évidemment serait en augmentation par rapport aux investissements. C'est là que les collectivités territoriales – et je m'y suis attelé – la métropole n'a peut-être pas beaucoup de

moyens financiers, mais le département – la Présidente l'a écrit – et la région seraient capables de venir financer cette opération sur plusieurs années, mais il faut aller très vite.

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

Je rajoute à cela que le 14 octobre nous allons faire une réunion sur les questions de port et de différents modes de transport. Pour cette réunion j'ai évidemment invité le Grand Port Maritime, je vous ai écrit il n'y a pas très longtemps, Monsieur MARTEL, là-dessus. J'ai écrit au Président de Fret SNCF qui enverra quelqu'un, Voies Navigables de France sera présent, et d'autres. C'est bien l'idée que nous avons entendue, d'avoir une vision globale, et au moins une séance thématique qui permettent d'envisager globalement l'ensemble des modes et des besoins, pour penser le projet routier dans cet ensemble.

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

Maintenant, il y a un certain nombre de sujets qui dépassent le cadre du projet dont on débat — les différentes séquences de travail que vous appelez de vos vœux, on les notera et on s'en fera écho dans le compte-rendu. Ça ne pourra pas tenir sa place dans le cadre du débat de ce soir.

M. Michel PERRONET, Adjoint au maire de Grans

Je voulais intervenir sur deux points. Le premier point est rattaché au sujet ferroviaire. La gare de triage de Miramas est un pôle essentiel pour le port, mais c'est aussi un pôle essentiel parce que nous avons un terminal qui s'appelle Clé Sud Terminal, qui est sur le territoire de Grans, qui est saturé. Nous avons eu des débats lors de la constitution de notre PLU, pour savoir si nous ouvrons le robinet au nom d'intérêt général sur l'extension de Clé Sud Terminal, et sur l'arrivée d'un deuxième terminal qui est porté par Terminal Ouest Provence. Nous avons répondu positivement à cette question, puisque nous lâchons environ 50 ha de notre territoire – qui en fait 2 800 – au nom de l'intérêt général pour le rail-route. Et dans rail-route, il y a la terminaison « route ». Bien entendu c'est l'intérêt général au niveau national, puisque les 120 000 unités de transport, qui prennent déjà le train complet chez nous à Clé Sud sur le secteur de Grans, font des milliers de kilomètres. C'est cet intérêt général que l'État doit prendre en compte. Nous avons décidé d'être pour cette liaison bien entendu, et nous avons décidé d'apporter une contribution à l'intérêt général en lâchant une partie de notre territoire sur ce secteur. Bien entendu, notre commune est défavorable au tracé B et au C, pour une raison toute simple : sur les 2 800 ha de notre PLU nous sommes un territoire très agricole, et notre contribution à l'intérêt général est aussi de maintenir l'agriculture du foin de Crau pour alimenter la nappe de Crau. Bien sûr que le tracé B et le tracé C ne vont pas dans le sens de l'intérêt général et de l'intérêt de l'agriculture. Je voulais simplement dire qu'au nom de la commune de Grans nous sommes à fond pour le rail-route, nous sommes à fond bien sûr pour que cette liaison préserve nos terres agricoles.

Dernier point, là vous nous parlez d'un projet à dix ans. Sachez que sur ce territoire, dans dix ans, nous aurons de l'hydrogène vert pour les camions, il n'y a pas de problème. Nous sommes un territoire d'innovation, nous sommes un territoire où les pétroliers sont très implantés, et je peux vous garantir que d'ores et déjà sur Clé Sud, certains industriels ont fait le choix de mettre des camions au gaz naturel comme à Fos, mais l'hydrogène va arriver plus vite que ce que vous pensez, et peut-être avant la liaison, merci.

Applaudissements

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

Une intervention écrite d'Espoir BOUVIER : « Depuis 15 ans, on nous dit que c'est la crise, qu'il n'y a plus d'argent public. 272 à 533 millions d'euros pour un projet routier : sans rien opposer, mettons la moitié de ce budget que nous sommes prêts à donner à l'asphalte et au pétrole aux vraies solutions alternatives : ferroulage, véloroute, aire de covoiturage. Ne pas opposer, mais faire les vrais choix réellement compatibles avec le réchauffement climatique. Faisons les bons choix, ça chauffe ! »

M. Frédéric SERRE, Association RAMDAM (Rassemblement d'Associations pour le Mode de Déplacement Alternatif sur la Métropole Aix – Marseille – Provence)

Bonsoir, je voudrais ici couper court à un élément de langage que j'ai très souvent entendu de la part des personnalités présentes ici : il ne faut pas opposer les modes de transport. Je suis navré de vous le dire, cela ne veut rien dire, c'est vide de sens. Opposer les modes de transport c'est ce que nous faisons tous, tous les jours : on arbitre, on choisit, donc à un moment on oppose. Toutes les grandes villes en France et en Europe ont décidé d'exclure la voiture de leur centre urbain. Ils opposent les

modes de transport parce que la pollution devenait insoutenable dans les grands centres urbains. Ici nous parlons d'un projet de route. Ce n'est pas comme certains qui ont osé écrire dans leur cahier d'acteur qu'il faut construire des routes pour favoriser le ferroviaire. Quand on construit une route, on attirera automatiquement encore plus de voitures, encore plus de camions. Par contre, si vous améliorez le ferroviaire, si vous modernisez le triage de Miramas ou si vous mettez des portiques à conteneurs à Fos – Coussoul, ou si vous achevez le terminal combiné de Fos – Gravelot, vous aurez des trains. Quand vous ferez des pistes cyclables, vous aurez des vélos. Mais là, on parle d'un projet routier, donc c'est pour avoir des voitures et des camions. Je prends l'exemple de la Suisse : un routier pour traverser la Suisse du nord au sud – qui est beaucoup plus petit que la France – doit payer l'équivalent de 300 euros pour traverser le pays. Chez eux ce n'est pas de l'écologie punitive, c'est l'application du principe : pollueur-payeur. Au-delà d'opposer les modes de transport, il s'agit aussi de les hiérarchiser, du moins nuisible au plus nuisible. Ici le ferroviaire a été trop longtemps délaissé. En 2003 le ferroviaire dont le transport des conteneurs, c'était 17 %, l'année dernière c'était 15 %, il a baissé. Le fluvial n'a jamais atteint la barre des 10 %. Et pourtant le Port Autonome avait promis que les post-acheminements des conteneurs par la route descendraient à 60 %. Le Port reconnaissant que ces objectifs étaient inatteignables a baissé ses objectifs à 75 %, ils étaient à 78 % l'année dernière. Ce que je vois, c'est que l'on continue à parler d'un projet routier, mais nous n'avons aucune garantie d'aucun acteur économique que ce soit, de faire les efforts nécessaires pour faire passer les conteneurs sur les trains ou sur le fleuve. J'attends d'ailleurs des autorités de l'État qu'elles ressortent le projet du canal Rhin-Rhône du placard, qui a été enterré en 1997 en dépit du bon sens. Je vous remercie.

Applaudissements

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

Merci. Plusieurs interpellations sur la politique ferroviaire et fluviale du port. Monsieur MARTEL, je vous redonne la parole.

M. Hervé MARTEL, Président du Grand Port Maritime de Marseille

J'avais un peu anticipé que l'on parlerait du ferroviaire, mais j'avoue qu'à ce point, je suis un peu surpris. C'est probablement une question centrale, et nous aurons l'occasion de creuser ce sujet le 14 octobre, à l'occasion de cette réunion spécifique.

Je voudrais dire quelques mots en réponse à l'interpellation sympathique du dernier intervenant sur le fait que je partage avec lui le fait que sur le fluvial nous sommes sur un « cul de sac » et que malheureusement les liaisons interbassin ont été abandonnées. Est-ce qu'il faut les reprendre aujourd'hui ? Cela me semble être un sujet qui mériterait un autre débat public, mais pourquoi pas.

Sur le ferroviaire nous avons toujours envie de faire des prévisions, mais personne n'est capable de le faire, et personne ne les respecte. Nous n'avons jamais parlé d'engagement, me semble-t-il, nous sommes plutôt sur des prévisions dans notre projet stratégique. Le seul engagement que nous prenons, c'est de faire le maximum possible pour développer le ferroviaire et le fluvial.

C'est toujours bien de se comparer, de savoir si on est très bon, moyen ou mauvais. L'objectif de 40 % cité par le représentant de FNE est un objectif très ambitieux. Deux ports atteignent ce niveau en Europe, ce sont deux ports allemands, qui caracolent en tête du classement en matière de ferroviaire, et nous arrivons à la troisième place, à 1 % de nos collègues de Gênes. C'est bien d'avoir ces éléments en tête.

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

Monsieur PATTE, la question sur l'estimation du temps perdu dans les bouchons.

M. Lionel PATTE, Maître d'ouvrage

Nous fournissons dans le dossier du maître d'ouvrage les données les plus récentes que nous avons. Certaines sont très récentes, d'autres le sont un peu moins, cela dépend des études que nous avons menées. Il est clair que les études seront poursuivies et actualisées avec les données les plus récentes.

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

Pourrez-vous d'ici la fin du débat avoir une actualisation d'un certain nombre de ces chiffres ?

M. Lionel PATTE, Maître d'ouvrage

Il faut voir si cela a vraiment un intérêt pour apporter de nouvelles idées par rapport au débat. On peut chercher effectivement à être plus précis, si cela représente un enjeu particulier pour éclairer ce point.

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

Cela présente un enjeu particulier.

M. Alain AUDIER, Président du Comité de surveillance de l'activité industrielle du Golfe de Fos et de son impact environnemental

C'est vrai, son nom est long, mais il n'empêche qu'aujourd'hui à travers ce Comité nous faisons un certain nombre de constats qui sont les suivants : les salariés et les populations sont exposés de manière massive aux polluants, et cela a été dit, nous sommes sur un bassin qui compte énormément de sites Seveso 2 seuil haut, avec les risques majeurs que cela comporte. En particulier avec le transport de matières dangereuses. Aujourd'hui nous sommes dans un débat sur la question d'une voie rapide qui était prévue à l'origine. Ce débat ne peut pas exclure tout le reste. Quand je dis cela, c'est notamment ce qui a été évoqué : le multimodal et l'ensemble des divers moyens de transport. Je voudrais citer un exemple particulier : les entreprises sur le Golfe de Fos mettaient à disposition de leurs salariés un certain nombre de moyens de transport, y compris subventionné au travers de la Caisse d'assurance retraite et de santé au travail (Carsat). Tous ces employeurs ont supprimé les transports collectifs. La responsabilité est portée par tous, que l'on soit employeur, maire, l'ensemble des acteurs du bassin, et la question de fond doit être posée dans l'angle de la transition écologique en veillant à ce que l'ensemble des acteurs ne soit pas surexposé au risque. J'ai entendu l'idée que l'on soit sur des choses innovantes : l'hydrogène demain peut-être, mais on n'y est pas aujourd'hui. Sur le principe le Comité n'est pas opposé à une voie rapide qui permette d'écluser les flux, mais il faut intégrer l'ensemble des engagements, pas que sur le routier. La question est aussi de regarder et d'imaginer des plateformes de transfert pour l'ensemble des salariés qui se rendent sur le périmètre du Golfe de Fos. Nous avons imaginé à travers le Comité, des possibilités de passage entre le train, le bus, et des plateformes de distribution sur l'ensemble des divers sites Seveso 2 du bassin.

Applaudissements

M. Jean FAYOLLE, Conseiller municipal, Fos

Mesdames, Messieurs, je ne voudrais pas casser l'ambiance, mais je tiens à rappeler que nous sommes interrogés pour discuter de toutes les options possibles, y compris la non-réalisation du projet. J'entends avec beaucoup d'enthousiasme le fait que nous allons rattraper 47 ans de retard, mais je tiens à rappeler que nous n'avons aucune certitude, sauf à ce que Mesdames et Messieurs de la Commission viennent nous garantir que ce projet se réalise. Cette discussion finalement vous auriez dû la faire avec nos grands-parents, qui étaient là déjà dans les années 60 lorsque la zone industrielle a été faite. Cela n'a pas été fait à ce moment-là, et j'é mets un doute sur le fait que finalement le projet aboutira. Par ailleurs, il ne faut pas s'étonner que l'on vienne tant vous parler de ferroviaire, parce que dès lors qu'il n'y a pas de certitude sur le fait que l'on va faire la route, il faut bien que l'on discute des options qui seraient en dehors de la construction d'une nouvelle liaison routière. Forcément le réflexe du ferroviaire vient à l'esprit pour nous tous, avec le fluvial et les questions d'intermodalité.

Le deuxième point de mon intervention sera d'évoquer quelque chose de plus « nombriliste ». Un collègue de Grans est intervenu pour évoquer les trois variantes sur sa commune, et c'est vrai que le projet a un intérêt qui s'étend sur l'ensemble du territoire, dans la mesure il va relier Fos à Salon, mais il est porteur également de problématiques un peu plus locales. En ce qui concerne celles de la ville de Fos, que ce soit la réalisation d'une route ou sa non-réalisation ou l'option du développement du fluvial ou du ferroviaire, le contournement routier de Fos ne se pose plus. Nous sommes une commune qui a été livrée en pâture aux appétits industriels il y a une cinquantaine d'années, sans que rien n'ait été envisagé pour nous. Nous sommes confrontés à des situations de pollution que personne ne rencontre dans le monde occidental. Nous avons sur notre commune trois fois plus d'asthme, trois fois plus de cancers, trois fois plus de diabète que dans les autres communes de France. Nous avons des problématiques de santé publique qui ne concernent pas que des personnes de plus de 70 ans. Quand j'entends parler de gains de 5 à 10 minutes pour les transports, j'ai envie de vous parler du gain d'espérance de vie de 20 ou 30 ans pour nous, habitants de Fos-sur-Mer, qui pâtissons de cette situation dramatique. L'État nous doit à travers le projet de contournement routier la gratification de ce tribut que nous avons payé.

Ce que je viens défendre ce soir, c'est la troisième variante pour le contournement routier de Fos. On ne peut pas rester comme nous sommes, et l'État nous doit l'investissement nécessaire pour que le barreau des étangs devienne le tunnel des étangs. C'est-à-dire, la liaison qui permettra de désenclaver Fos, de réunifier notre territoire avec notre littoral, et d'avoir le « cadeau » que nous doit

l'État par rapport à tout ce dont nous souffrons, en termes d'atteinte à notre territoire. Faites cet effort pour que nous ayons le sentiment de ne plus être abandonnés, de ne plus être oubliés, à Fos-sur-Mer. Merci.

Applaudissements

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

Pour la question adressée à la Commission, je rappelle que le débat public porte sur l'opportunité des projets. Il se situe à un moment où la décision n'est pas prise. Ce qu'est un débat sur l'opportunité, je l'ai présenté dans tous les forums territoriaux, cela a soulevé souvent des questions puisque certains considèrent que l'opportunité est tranchée. La vision de la Commission sur cette question de l'opportunité n'est pas de trancher entre faire ou ne pas faire le projet : la Commission n'a pas à se prononcer. La photo que l'on fera à la fin du débat, ne décomptera pas combien il y a de pour et de contre, mais dira quels sont les arguments défendus par les uns et les autres. Le problème c'est : comment le projet répond aux questions qui sont soulevées dans le débat.

Pour nous c'est cela l'opportunité : de nombreuses questions sont soulevées, qui portent notamment sur l'avenir, et c'est cela, un débat sur l'opportunité. Sur les questions de la santé, nous allons faire une réunion thématique spécifique le 3 novembre à Fos, parce que nous savons que c'est une question tout à fait majeure. Les différentes études qui ont été réalisées seront présentées et nous pourrions débattre de cette question.

M. Gilles MARCEL, Président de France Nature Environnement

Par rapport à la question d'une éventuelle autorité organisatrice du transport de fret marchandises, je crois qu'il faut se poser la question de pourquoi nous en sommes là. Nous sommes dans un système de concurrence, dans un système de coûts cachés qui ne sont pas payés par ceux qui les induisent. Probablement qu'il y a à réfléchir à la question si on veut qu'il y ait un changement dans l'organisation des transports, si on veut régler la question, peut-être qu'il faut remettre en cause une vision excessivement libérale actuelle, qui fait que nous sommes dans cette situation.

M. Laurent POUBLAN, Riverain Miramas

On parle de centaines de millions d'euros pour améliorer les infrastructures de transport. J'ai lu le document de 80 pages qui décrit le projet, et une seule page parle du vélo. Je voudrais parler du vélo, pas comme moyen de promenade, mais comme réel moyen de transport. Je vais prendre un exemple très concret : pour aller de Miramas à Istres, aujourd'hui je ne sais pas comment le faire à vélo de manière sécurisée. Si en plus on parle de se déplacer avant le lever du soleil ou après le coucher du soleil, je suis incapable d'aller à Istres à vélo. Je ne trouve pas cela normal, et j'espère que quelque chose va être apporté face à cette problématique.

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

Une question de Mme Marie-Jacqueline ARNOUX : « *Les industries se sont installées autour du port autonome, utilisant les routes existantes qui n'ont pas vocation à recevoir la circulation de la zone industrielle de Fos. Nous arrivons à saturation, notamment sur le CD16, dans un temps route touristique, zone Natura 2000 et protégée, que ce soit une deux voies ou une autoroute, souhaitons que ce soit rapide.* » Madame ARNOUX m'a rajouté oralement qu'elle a saisi les maires de Miramas et Istres qui sont au courant de la situation.

M. François BERNARDINI, Maire d'Istres

Je suis un peu en regret de voir que notre débat ne tourne qu'autour de l'opportunité. Comme si effectivement c'est une découverte sur laquelle il faudrait apporter notre jugement et notre appréciation, quitte même à la reporter au pire des situations que l'on peut imaginer. Pour reprendre les propos du Maire de Fos, qui dit que 9% du PIB de ce département provient de notre territoire. On comprend bien comment cette infrastructure est nécessaire, stratégique pour le développement du port. Je comprends tout à fait la nécessité d'insérer la discussion sur le ferroviaire. On est dans le sujet, et il faut absolument conjuguer les réseaux routiers et ferroviaires.

Je suis assez attentif aux arguments, surtout en matière de sécurité et je n'irai pas privilégier un seul morceau du trajet, bien que je comprends que l'argument de la sécurité au sens Seveso du terme soit terrorisant, mais il y a d'autres types de sécurité, il y a aussi le type de confort. Excusez-moi d'être un peu plus chauvin, je m'astreins à regarder un peu ce que mes administrés ressentent, et je peux vous dire que les embouteillages que nous vivons sont insupportables, je le regrette, même si nous ne sommes que sur un périphérique, qui dessert tout de même 47 000 habitants et qui est un point de

rassemblement de beaucoup d'emplois. Je vous rappelle que 5 000 personnes travaillent quotidiennement à la base d'Istres, qui ne va faire que s'amplifier et nous avons besoin de considérer ces moyens structurants beaucoup plus forts que maintenant. Je pense que c'est un élément qu'il faut absolument avoir en tête. Peut-être que certains jugeront qu'il n'est pas du niveau des autres, mais je peux vous assurer que c'est quand même un élément de vie qui doit être pris en compte. Merci.

Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public, rapporteur questions écrites

Nous avons une personne qui a posé deux questions rapides : « *Une des variantes proposées sur Fos est la variante d'aménagement sur place (réutilisation de la RN568) alors que le trafic en a été dévié depuis deux ans pour cause de nuisances trop importantes. Cette variante contribuerait à faire revenir le trafic routier sur Fos, et par conséquent augmenter le trafic, la pollution et l'insécurité. Pourquoi cette variante fait-elle partie des scénarios proposés ?* »

La même personne a posé une autre question :

« *L'option la plus chère intègre-t-elle les asphaltes les moins polluants, les moins bruyants, la meilleure protection de nos ressources en eau pendant et après la construction ?* »

M. Lionel PATTE, Maître d'ouvrage

Pourquoi la variante ASP ? Nous recherchons à regarder des variantes très contrastées, sans faire de choix a priori de celle qui paraît la meilleure. Comme cela a été dit, il paraît aussi logique de regarder en quelle mesure l'aménagement sur place d'une route existante répond ou ne répond pas aux enjeux posés. À ce titre, il était logique de l'intégrer dans les solutions mises au débat, mises à l'étude, sans préjuger de celles qui répondent le mieux ou pas. Je pense que la personne avait une idée derrière la tête et la réponse était sans doute négative, mais en tout cas il convenait de l'intégrer dans nos études et la suite du débat, il était donc logique qu'elle fasse partie du panel des solutions.

Le coût présenté, ce sont des coûts qui ne sont pas forcément très précis, mais qui visent à englober l'ensemble des coûts d'un projet, que ce soit des coûts d'acquisition foncière, d'études, et l'ensemble des coûts des travaux avec suffisamment de marges pour pouvoir adapter le projet aux différentes circonstances locales et aux besoins de modalisation et d'innovation auxquels il devra faire face. Oui, c'est un coût global qui intègre les différentes dimensions d'un projet.

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

La question est double si je la lis bien, elle est à la fois sur les coûts et à la fois sur les meilleures performances, c'est les asphaltes les moins polluants, les moins bruyants. C'est-à-dire, est-ce que l'on est dans les aménagements que vous avez prévus sur le top de ce que l'on sait faire, ou pas ?

M. Lionel PATTE, Maître d'ouvrage

Si je dis le contraire, mon directeur va froncer les sourcils, car il s'était engagé à réaliser une infrastructure qui intègre les meilleures dispositions (protection phonique, etc.). Quelque chose qui soit efficace, qui soit économiquement soutenable avec les technologies les plus récentes, qui intègrent aussi toutes les possibilités de recyclage des matériaux existants. Oui, il faut intégrer tous les éléments dans les études pour faire le meilleur projet possible. La protection de la ressource en eau en particulier qui aujourd'hui est un enjeu majeur, avec une forte vulnérabilité de la nappe vis-à-vis de toutes les pollutions, y compris les pollutions routières.

M. Damien MONET

Je voulais vous faire part de mes inquiétudes. Il y a cent ans, si on regarde un peu les photos, on était ici sur le « paradis sur terre ». Il y avait de l'eau, de l'air, tout était bien. Petit à petit sont arrivées les industries qui ont pourri notre eau et notre air, on a amené des zones Seveso dangereuses, on a enfoui du déchet nucléaire sale. Je voulais juste faire part de cela. Aujourd'hui on veut amener un projet routier qui va nous permettre effectivement à court terme un peu de sécurité, de désengorger certains points qui sont enclavés avec des bouchons et localement de la pollution. Mais si on crée ce projet routier, on va aussi accompagner l'industrie dans son évolution, et dans dix ans on aura peut-être deux fois plus d'industries, deux fois plus de sites Seveso, parce que ce sera plus pratique pour eux de venir enfouir des déchets radioactifs ici. Avant de penser à accélérer les axes routiers, ce serait peut-être bien de passer cette zone en patrimoine mondial de l'UNESCO, protéger notre zone, et arrêter nos conneries. Ici on était au paradis sur terre, et aujourd'hui on pense à la rentabilité, au PIB, à l'économie, mais est-ce que quelqu'un pense à nos enfants ?

Applaudissements

M. Bruno GUIRAUD, Association Les Vélos des Étangs

Bonjour, je fais partie de l'association cycliste pour le vélo pour aller travailler, Les Vélos des Étangs. Notre association s'est créée en 2013, et depuis lors nous avons essayé par des réunions à Miramas d'améliorer le réseau cyclable dans la ville, par des réunions avec le département d'améliorer la circulation cycliste entre les villes, et on a obtenu zéro. C'est un peu la colère des cyclistes aujourd'hui, parce que l'on a l'impression que l'on se réveille, on découvre que les salariés veulent se déplacer à vélo. Tout à l'heure un intervenant a dit qu'il voulait aller à Istres à vélo. J'y suis allé ce matin parce que j'avais des relevés à faire sur les nappes phréatiques, c'est vrai que j'ai croisé un tracteur avec dix voitures derrière, et j'avais un bus derrière moi. Vous imaginez un peu dans quelles conditions de sécurité on peut se déplacer à vélo autour de Miramas, et jusqu'à Fos.

Pourquoi j'interviens ? C'est parce qu'effectivement il y a des salariés qui vont travailler à Fos. Il y a quelques années avec le GPMM on a fait un chantier gagnant-gagnant. Nous avons des collègues de Martigues et de Fos qui se sont déplacés plusieurs fois, des réunions pour essayer de mettre en place des plans de circulation sur le port de Fos pour les salariés qui voulaient aller travailler, et également un projet cyclable entre Port-Saint-Louis et le GPMM. Il y a eu beaucoup de travail, le résultat encore une fois : zéro.

Ma dernière question à Monsieur le Préfet : tout à l'heure nous avons eu des interventions sur le risque Seveso. Qui est responsable en cas d'accident demain ? Je ne comprends pas pourquoi on ne prévoit pas des secours par voie fluviale, par voie ferrée ou par la mer. Pourquoi toujours par la route ?

M. Hervé MARTEL, Président du Grand Port Maritime de Marseille

Je sais que les équipes travaillent sur ce sujet, très franchement je n'ai pas révisé et n'ai pas en tête les réponses sur l'état d'avancement de ce plan vélo, mais on peut peut-être vous répondre par écrit ou lors d'une prochaine réunion.

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

Cela c'est une modalité dont nous n'avons pas parlé ce soir, mais qui existe : chacun peut poser des questions par écrit sur le site du débat, et nous nous engageons à ce que chaque question fasse l'objet d'une réponse de la part du maître d'ouvrage si la question le concerne, ou de la part de la Commission. Effectivement, puisque vous le proposez, la question sur le devenir du plan vélo du port vous sera aussi adressée et vous pourrez aussi y répondre.

M. Frédéric SERRE, RAMDAM

Le chantier en question dont parlait Monsieur tout à l'heure, c'est moi qui l'ai dirigé entre 2013 et 2018. Il a malheureusement été enterré par le prédécesseur de Monsieur MIRMAND, l'ancien Préfet en validant les plans de prévention de risques technologiques de Fos est, puisque dans les zones prescrites dans les PPRT, nous n'avons pas le droit de faire des infrastructures cyclables, tout simplement.

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

Une réponse précise, les choses ne sont pas forcément figées.

Monsieur le Préfet, sur la responsabilité en cas d'accident sur un site Seveso, et la possibilité de secours par d'autres voies que routières.

M. Christophe MIRMAND, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône

Le but de la démarche Seveso, d'abord c'est d'éviter les accidents. Seveso c'est la soumission d'installations classées pour la protection de l'environnement à un certain nombre de règles. Règles d'abord en termes de contrôle de leur activité. L'inspection des installations classées est assurée par des services de l'État, la DREAL en l'occurrence pour les services industriels. Cela peut être également la Direction de la protection de la population lorsque l'on est face à une ICPE de nature agricole par exemple. La première exigence qui est présentée par l'État à un industriel, c'est de respecter d'abord des règles de sécurité qui concernent le processus industriel qu'il met en œuvre, qui concernent également la mise à l'abri des populations. C'est pour cela qu'il y a autour des installations Seveso un périmètre qui prévoit des restrictions en matière d'urbanisation le cas échéant, ou d'aménagement d'un certain nombre d'équipements. Vous parliez d'une piste cyclable, et il est normal qu'il n'y ait pas de voie qui puisse passer dans une zone de danger qui serait autour d'une installation Seveso, et dont le périmètre excéderait les limites de la propriété de l'industriel. C'est donc pour cela

sans doute qu'une réponse de cette nature avait pu vous être opposée par mon prédécesseur concernant si j'ai bien compris l'aménagement d'une piste cyclable qui passait dans le périmètre d'une installation classée Seveso.

La première exigence, c'est d'éviter l'accident industriel. Après, quelles sont les responsabilités ? Il faudra identifier s'il devait y avoir un accident, la cause de cet accident. Est-ce qu'elle est liée à une défaillance de l'industriel ? Auquel cas sa responsabilité serait engagée. Est-ce qu'elle est liée à un facteur exogène, auquel cas la responsabilité de l'industriel pourra être dérogée ? Ensuite, en termes d'opération de secours, il existe deux autorités normalement qui sont responsables de la gestion d'une opération de secours : le maire, lorsque le sinistre concerné n'excède pas les moyens qu'il est susceptible de mobiliser, par exemple le corps des sapeurs-pompiers à l'intérieur de sa commune, et après c'est le préfet. Le préfet prend la main lorsque l'on est dans une circonstance qui exige que des moyens plus larges soient mobilisés pour traiter un sinistre industriel, ou n'importe quelle catastrophe.

Ce serait le préfet qui aurait la responsabilité effectivement d'être directeur des opérations de secours et dans cette perspective il mobiliserait les sapeurs-pompiers et les services qui peuvent être amenés à concourir à la sécurité. Il peut y avoir éventuellement, notamment pour les installations du grand port de Marseille, le concours du bataillon des marins pompiers qui peuvent intervenir le cas échéant avec des moyens nautiques pour prendre en compte la sécurité d'un sinistre qui se produirait dans une zone industrielle.

Vous avez évoqué pour un certain nombre d'entre vous la question de l'utilisation du vélo. Oui, le vélo bien évidemment doit être autant que faire se peut, développé. Je le dis d'autant plus facilement que moi-même à titre personnel lorsque j'étais à Paris dans mes fonctions antérieures au ministère, je prenais assez régulièrement le vélo pour circuler dans la capitale. Le vélo n'est donc bien sûr pas simplement un moyen pour se déplacer le week-end, mais aussi un mode doux qui peut être utilisé pour le trajet domicile-travail. Dans le cas d'espèce pour ce qui concerne cette infrastructure routière, il s'agit a priori d'une voie rapide qui ne prévoit pas forcément d'y être adjointe une circulation sur une piste cyclable. Pour autant, comme il s'agit d'un axe reliant plusieurs communes sur lesquelles il peut être intéressant de réaliser un tel aménagement, c'est aussi une proposition qui peut être faite en lien avec des collectivités, le cas échéant avec des financements apportés par l'État. Je pense par exemple à la DSIL (Dotation de soutien à l'investissement local), mais plutôt sous la maîtrise d'ouvrage d'une collectivité pour réaliser un tel équipement qui pourrait permettre de sécuriser les déplacements à vélo. J'y vois pour ma part un complément qui pourrait être apporté à ce projet, qui pourrait permettre là aussi de répondre à un certain nombre de demandes que vous avez présentées.

Certains disaient qu'il faut retenir la solution du barreau des étangs, et même un tunnel a été évoqué. D'autres disaient qu'à Grans il ne fallait pas prendre les fuseaux B et C, mais le fuseau A. Tout cela, c'est ce qui doit ressortir du débat que nous avons, qui se prolongera sous l'autorité de la CNDP dans les semaines et les mois à venir. Je crois que c'est un des enjeux des échanges que nous partageons, de pouvoir faire émerger grâce aux témoignages que vous portez, des préférences pour tel ou tel profil de l'équipement, pour tel ou tel tracé de l'investissement. Je crois que c'est important que vous puissiez à ce titre vous exprimer.

M. Hervé MARTEL, Président du Grand Port Maritime de Marseille

Nous vous ferons effectivement une réponse écrite sur cette question du vélo, mais je ne peux pas laisser penser que ce serait l'arrêté prescrivant le PPRT qui aurait sonné le glas de toute ambition pour le déplacement à vélo sur la zone. C'est un sujet qui est encore d'actualité, le port travaille avec l'ensemble des acteurs, que ce soit les collectivités qui ont repris des choses dans leur PLU ou dans leurs documents d'urbanisme, et avec les acteurs de la zone, notamment Picto, qui travaille sur ces questions de mobilité douce. Le sujet reste à l'ordre du jour, et on vous en dit plus en réponse écrite.

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

Vous retrouverez le programme du débat sur le site. À partir de la semaine prochaine jusqu'à début novembre, nous allons approfondir un certain nombre des sujets qui ont été abordés ce soir au cours de réunions thématiques. La première sera le 7 octobre sur le sujet Transports et changement climatique. Vous le voyez, nous voulons avoir une vision un peu globale du projet. Le débat porte sur un projet routier, mais on l'inclut dans le cadre dans une vision globale en abordant les différents enjeux qui sont liés à ce projet. Je vous invite à participer à ces réunions.

Je vous remercie d'avoir participé à cette réunion fort riche. Je vous rappelle que pour la sortie, il faut continuer de respecter les distances entre les personnes.

Mme Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP

J'ai trouvé la réunion extrêmement significative, puisque vous avez constaté qu'au-delà du projet nous avons abordé énormément de sujets qui concernent ce territoire, et toutes les questions qui vont au-delà du projet. C'est très symbolique de ce que l'on fait quand on fait un débat public, le débat appartient à la salle. C'est-à-dire que le débat appartient au public, c'est vous qui avez posé les questions et mis les sujets sur la table. Tous ces sujets, nous allons essayer de les reprendre dans l'organisation de notre débat. À partir d'un projet, vous avez posé des questions qui vont bien au-delà sur la place du vélo, sur le fret, et même si cela en a surpris certains, cela se passe toujours comme cela. N'hésitez pas à continuer à poser des questions, à contribuer. J'étais ravie de voir qu'au-delà des différents présidents et responsables, des habitants se sont exprimés. C'est extrêmement important que chacun se sente libre de poser ses questions et de s'exprimer. Merci à toutes et à tous.

Applaudissements