

## DEBAT PUBLIC Liaison Routière Fos Salon

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

# Compte-rendu Forum thématique « Développement territorial et mobilités » Jeudi 5 novembre 2020 en visio-conférence

SALLE/ADRESSE :	En visio-conférence	
PARTICIPANTS:	62 personnes connectées	
HORAIRES :	18 h 05 à 20 h 40	

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

M.	Jean-Michel	FOURNIAU	Président
M.	Olivier	KLEIN	Membre
Mme	Laura	MICHEL	Membre
Mme	Margherita	MUGNAI	Membre

#### Maîtrise d'ouvrage :

М.	Cédric	MARY	DREAL PACA
М.	Lionel	PATTE	DREAL PACA

#### Intervenants:

Mme	Annick	BRUN	Directrice étude et stratégie, Métropole Aix- Marseille-Provence
M.	Stéphane	COPPEY	Secrétaire général de NOSTERPACA - Administrateur de FNE 13 et FNE PACA
M.	Tom	DUBOIS	Responsable de la valorisation des recherches, de la communication et des relations publiques, Forum Vies mobiles
M.	Patrice	FOURNIER	Chef de projet Plan de Déplacement Urbain, Métropole Aix-Marseille-Provence
M.	Frédéric	VIGOUROUX	Maire de Miramas
М.	Jean-Marc	ZULESI	Député de la 8e circonscription des Bouches-du-Rhône et président du comité national stratégique de France

#### **PROGRAMME**

# 18h15-19h20 - « Vivre et travailler sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ? »

-	M. Tom DUBOIS, Responsable de la valorisation des recherches, de la communication et des relations publiques du Forum Vies Mobiles
-	M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramasp7
	M. Jean-Marc ZULESI, Député de la 8 <sup>e</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône, président du comité national stratégique de France Mobilitésp8
19h20-2	20h25 - « Les mobilités du quotidien»
	Mme Annick BRUN, Directrice étude et stratégie, M. Patrice FOURNIER, Chef de projet Plan de Déplacement Urbain, de la Métropole Aix-Marseillep16
_	N. 0./ I
	M. Stéphane COPPEY, Secrétaire général de NOSTERPACA - Administrateur de FNE 13 et FNE PACA

#### **COMPTE RENDU**

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Bonjour à tous et à toutes, je suis ravie de vous accueillir pour ce forum thématique dans cette salle virtuelle, dédié à creuser, avec un panel d'intervenants divers et variés, la question du développement territorial et de la mobilité, deux questions clés pour le projet de liaison routière Fos – Salon qui est l'objet de notre débat public. Je suis Margherita MUGNAI, membre de la CPDP Fos – Salon. Je suis ici avec le président de la Commission, que presque tout le monde connaît désormais, ainsi qu'avec Olivier KLEIN et Laura MICHEL, d'autres membres de la CPDP, et les membres du Secrétariat général, Audrey RICHARD, Secrétaire générale, Rémi BOURDON et Gabrielle HERTZ.

Avant de commencer notre forum thématique, je partage avec vous quelques règles du jeu de notre soirée. Désormais, nous avons tous malheureusement une certaine habitude des rencontres en ligne. Cela fait toujours du bien de partager quelques règles de conduite pour rendre l'échange le plus productif possible. Comme je l'ai dit au début, si vous pouvez changer le nom avec lequel vous apparaissez dans cette réunion pour indiquer clairement votre nom et votre structure d'appartenance. On vous invite à le faire en appuyant sur les trois petits points bleus que vous voyez à droite de votre image. Comme cela, on se présente virtuellement. On se connaît un peu mieux ainsi. Je vous communique, comme vous le voyez, que cette rencontre, comme toutes les rencontres publiques de ce débat, est enregistrée pour permettre la diffusion à un public plus large qui n'a pas pu être présent ici aujourd'hui et pour faciliter le travail d'écriture du compte rendu qui est très attendu, comme on l'a entendu tout à l'heure. Une petite astuce pour tous se voir à l'écran est de choisir à droite la fonction « écran mosaïque », dès que l'on sort de la fonction « présentation » qu'on utilise maintenant pour voir les slides, qui vous permet de voir les images de tous les participants présents dans la salle. C'est plutôt sympathique de voir la diversité des visages présents autour de cette table ronde virtuelle. Une consigne réelle pour faciliter les échanges est celle d'écrire vos questions, réflexions et considérations dans le chat. Vous avez le bouton « converser » en bas de l'écran. Si vous appuyez, vous verrez un chat s'ouvrir sur la droite. C'est là que nous vous invitons chaudement à écrire, pendant que les intervenants partagent leur présentation et leur point de vue, vos propres questions et vos propres points de vue pour permettre de les relayer dans le compte rendu et de les faire remonter en plénière par les membres de la CPDP qui sont là pour monitorer le chat et pour partager tout cela avec le reste du public présent. Utilisez le plus possible le chat avec cette fonction, ainsi que pour demander des clarifications de toutes sortes. Comme Rémi l'a dit avant de commencer à l'un d'entre vous, pendant que quelqu'un parle, si vous le pouvez, arrêtez le micro pour couper le plus possible les bruits de fond. Comme vous le savez, cela rend très compliqué de suivre les interventions. N'hésitez pas à lever la main en plénière à la fin des interventions de chaque table ronde pour demander la parole. Vous pouvez le faire physiquement en levant la main devant votre écran allumé, ou en appuyant sur la touche « participant » en levant la petite main bleue de Zoom que plusieurs d'entre vous connaissent déjà et qui s'affichera à l'écran et nous signalera que vous avez demandé la parole.

Dans la prise de parole, je vous invite à être le plus possible bienveillant envers les autres qui sont là pour partager leur point de vue, je vous invite à écouter ce que les autres disent, pour permettre à tout le monde de s'exprimer et de participer à cet échange.

Je redonne maintenant la parole au Maire de Miramas pour un mot d'introduction.

#### M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

Bonjour à tous. Je vous fais l'introduction. Je suis très heureux de vous avoir à Miramas. Je vous cède la parole.

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

Merci, Monsieur VIGOUROUX, de cet accueil chaleureux dans votre bonne ville de Miramas. Je garde la parole simplement pour finir d'introduire la réunion. Je pense que la plupart des participants ont déjà été présents dans des réunions depuis septembre et connaissent le schéma du débat. Je veux simplement dire ici qu'avec ce forum thématique sur le développement territorial et les mobilités, nous terminons la deuxième phase du débat public qui était composé de cinq forums thématiques. Nous avons abordé cinq sujets différents et allons faire une plénière de clôture de cette deuxième phase, mardi prochain en plateau avec TV Maritima de 10h à midi. Pour la troisième phase du débat, nous reviendrons sur le projet après l'avoir éclairé de différents points de vue sur les différents enjeux que

soulève ce projet. Cette troisième phase du débat était prévue à partir de fin novembre et en décembre. Pour l'instant, on est en train de réfléchir aux formes qu'on pourrait lui donner. Est-ce qu'elle sera entièrement en distanciel, avec des réunions Zoom, comme on le fait aujourd'hui? Est-ce qu'on pourra revenir à des réunions à présence? Il était prévu des forums territoriaux où on revenait dans les différentes villes. C'est un peu tôt encore pour pouvoir le décider, mais nous avons bien entendu mardi 3 novembre, à la réunion au forum thématique sur les questions de pollution et de santé, plusieurs expressions, notamment celle du Maire de Fos qui n'était pas satisfait du fait que l'on termine le débat en distanciel et qui nous demandait de prolonger peut-être le débat pour pouvoir attendre des jours meilleurs où nous pourrions revenir à des réunions en présence. Nous y réfléchissons. Nous ne pouvons pas le décider maintenant. C'est un peu trop tôt. Je n'ai pas pu faire comme Monsieur VIGOUROUX, allumer la télé pour regarder les annonces gouvernementales. Je ferai cela ce soir. Je pense qu'il faudra attendre encore une semaine minimum pour avoir une idée de la manière dont se profilent les choses pour le mois de décembre.

Pour ce forum thématique sur le développement territorial et les mobilités, je souhaite simplement dire que deux points très importants sont apparus dans le débat. Je pense qu'ils vont animer nos échanges aujourd'hui. Sur cette thématique, d'une part, il est nécessaire d'avoir une vision globale, de replacer le projet dans un ensemble d'actions entreprises sur le territoire au sujet de la mobilité. Nous l'avons vu en ce qui concerne le transport de marchandises le 14 octobre à Port-Saint-Louis. Il s'agit de regarder plus précisément aujourd'hui ce qui concerne les transports quotidiens, la mobilité quotidienne des personnes à la fois pour les déplacements domicile-travail, mais aussi l'ensemble des déplacements sur le territoire. Le deuxième point est qu'il faut associer à cette vision globale nécessaire pour envisager le projet de liaison routière Fos - Salon, une demande très forte de cohérence des politiques publiques sur le territoire, parce que les questions de mobilité touchent à la fois aux questions des formes d'urbanisation et de leur avenir, à la manière dont elles vont se développer dans les années qui viennent, les 10 années ou au-delà, et aux transformations du travail. On voit qu'avec le confinement aujourd'hui, le télétravail prend une place qu'on n'envisageait pas il y a quelques mois. Cela pourrait amener à une transformation plus profonde de la mobilité. Il y a un ensemble d'enjeux, évidemment ceux de l'avenir industriel dans ce territoire industriel, mais aussi tous ceux de développement territorial en lien avec la mobilité que nous allons essayer de parcourir ce

Nous avons prévu deux tables rondes. Une première table ronde intitulée : « Vivre et travailler sur le territoire de l'ouest de l'Étang de Berre, quelles perspectives ? ». Nous aurions voulu traiter plus précisément des problèmes d'emploi ce soir, mais il se trouve que les personnes que nous avons sollicitées des Maisons de l'Emploi du territoire ont un conseil d'administration ce soir et ne pouvaient pas se libérer. En décembre, nous prévoirons un temps d'échange plus spécifique sur les questions des transformations de l'emploi en lien avec les questions de mobilité. Nous sommes en train d'y réfléchir. Dans un premier temps, nous allons parler du développement du territoire et des mobilités. Dans la deuxième table ronde, nous reviendrons, sur les actions entreprises pour assurer cette mobilité notamment autour de l'exposé du Plan de Déplacement Urbain par la Métropole.

Pour cette première table ronde, je passe d'abord la parole à Monsieur Tom DUBOIS qui est le responsable de la valorisation des recherches au Forum Vies mobiles, un institut de recherche sur les modes de vie et les mobilités, qui a conduit ces dernières années beaucoup d'enquêtes sur les transformations des mobilités. Je lui cède la parole.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Jean-Michel. Je rappelle aux intervenants qu'ils ont sept minutes pour leur présentation. Merci.

#### M. Tom DUBOIS, Forum Vies mobiles

Bonsoir à tous.

Je suis très heureux de participer à ce débat public, car c'est un sujet assez important. Au Forum Vies mobiles, qui est un institut de recherche sur la mobilité, on s'intéresse à la place des déplacements dans la vie des individus et on cherche à penser une transition verte des modes de vie plus désirés et plus durables. Pour traiter le sujet d'aujourd'hui, je vous propose de revenir sur les transformations de modes de vie au XXe siècle, liées notamment au développement des mobilités rapides. Je dirais également un mot rapidement sur la place centrale du travail dans l'organisation des déplacements et je conclurai en présentant quelques aspirations des Français en termes de mobilité et de mode de vie pour le futur et quelques pistes d'action que cela dessine.

Pour commencer, au XXe siècle, le développement de la mobilité rapide a permis une dispersion spatiale de nos vies.

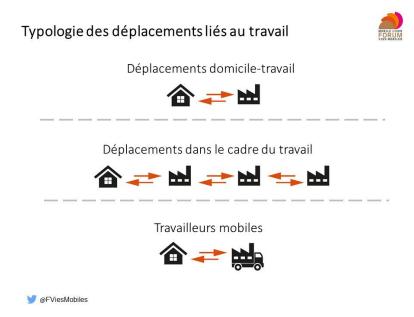


On se déplace de plus en plus vite, de plus en plus loin: aller au travail, revenir du travail pour aller faire ses courses, du sport, aller au cinéma ou voir des proches, etc. Chaque semaine, les Français se déplacent en moyenne 10 heures, soit un peu plus d'une journée de travail rien que pour déplacements. Alors parcourait en moyenne 28 km par semaine avant l'existence moteurs, on parcourt aujourd'hui plus 400 km par semaine. C'est l'équivalent d'un aller-retour Miramas Nice ou 15 trajets Fos – Salon chaque semaine. C'est assez considérable. C'est la vitesse qui a permis cette évolution

déplacement, vitesse permise notamment par le développement des transports rapides comme le train, la voiture et puis l'avion. On peut désormais aller loin et revenir dans la même journée, et on en profite.

Comme on le voit sur la diapositive (ci-dessus), on vit quelque part, on travaille ailleurs, on peut faire ses courses dans des zones dédiées où il n'y a que des commerces et pratiquer ses loisirs encore ailleurs, etc. On appelle cela la division des activités sur le territoire. Le point commun de tout cela, ce qui est également le problème, c'est que c'est principalement la voiture, sa vitesse et sa souplesse d'utilisation qui permet cela. Le problème, c'est qu'on en devient très largement dépendant. Comment se déplacer sur un territoire où nos activités sont très dispersées sans avoir recours à la voiture? C'est la grande question qui occupe en ce moment les transporteurs et les pouvoirs publics.

Qu'est-ce qui nous amène à nous déplacer le plus? En France, c'est le travail. Le travail est le principal motif de déplacement. Plus de 40 % du temps et des kilomètres parcourus chaque semaine le sont pour le travail uniquement. Attention comme vous le voyez sur la diapositive (ci-dessous), les déplacements pour le travail sont très divers. Il y a évidemment les déplacements domicile-travail qui sont importants, qui concernent 8 actifs sur 10 au quotidien. Mais il n'y a pas que cela, alors qu'on a tendance à beaucoup penser au déplacement domicile-travail quand on pense à ce sujet.



Il y a aussi les déplacements dans le cadre du travail qui représentent beaucoup de kilomètres, par exemple les rendez-vous, le fait de se rendre sur un chantier, de faire des visites à domicile pour des malades ou des clients. Cela représente énormément de déplacements. Il y a également beaucoup d'actifs qui occupent un emploi mobile : les chauffeurs de bus, les hôtesses de l'air, les livreurs ou les routiers. Au total, ces personnes qui doivent se déplacer quotidiennement pour leur travail en dehors des déplacements domicile-travail, représentent 40 % de la population française. Ils peuvent parcourir jusqu'à 120 km chaque jour. Le travail est extrêmement important dans l'organisation de nos modes de vie aujourd'hui.

Ce système de mobilité très rapide a des conséquences positives, mais aussi négatives. Les conséquences positives sont que l'on a accès à de nouveaux territoires, des logements, des cadres de vie qui peuvent être plus attractifs, moins chers, plus grands ou à des cadres de vie qui nous plaisent davantage. On a plus de souplesse. Cela permet aussi de s'émanciper d'un certain nombre de contraintes, qu'elles soient sociales, géographiques ou familiales. Il y a aussi des conséquences négatives. Sur le territoire de l'Étang de Berre, on pense bien sûr à la congestion et à la pollution locale. Il y a également la question des gaz à effet de serre puisque le transport est extrêmement émetteur de gaz à effet de serre. Il faut rappeler qu'entre 1995 et 2015, la durée des déplacements domicile-travail a augmenté, et cela montre qu'on a beau se déplacer de plus en plus vite, on ne se déplace pas moins pour autant. La vitesse gagnée n'a qu'un seul objectif, aller toujours plus loin, et non libérer du temps. Il ne faut pas négliger l'impact de ces déplacements sur nos vies, comme la fatigue ou le stress qui sont des phénomènes de plus en plus importants, et la sédentarité. On n'a jamais été aussi sédentaires que depuis qu'on se déplace autant. Que ce soit dans la voiture, le train, le tram ou le métro, on voyage principalement assis. Cela a des conséquences très directes sur notre santé, d'autant plus que beaucoup de Français travaillent également assis.

Comment penser le futur et imaginer des politiques pour aller vers des modes de vie désirés et durables? D'abord, il faut faire attention à l'idée de la métropolisation. C'est une idée très répandue selon laquelle plus on rassemble d'habitants plus on optimise les trajets. Dans nos enquêtes, on voit que c'est plutôt dans les petites villes et les villes moyennes qu'on se déplace le moins. C'est dans les métropoles de plus de 200 000 habitants qu'on se déplace le plus. Au final, on est souvent écartelé entre l'impératif d'emploi, qui implique parfois des trajets à rallonge, et un désir de ralentissement, de répondre à des impératifs écologiques, un désir de profiter d'un temps libre.

Aspirations en termes de modes de vie et de mobilité



- Aspiration au ralentissement des rythmes de vie
- Aspiration à vivre en proximité
- Aspiration à vivre dans le territoire où l'on se trouve (sauf en Île-de-France...)



On le constate (voir diapositive) au travers des aspirations qu'on a observées lors d'une série d'enquêtes sur les aspirations des Français pour le futur. 8 Français sur 10 aspirent à ralentir leur rythme de vie. Tous aspirent à vivre davantage en proximité. On constate que les gens se projettent sur leur territoire, ce qui prouve que des débats publics comme celui-là, avec les habitants, sont légitimes puisque ce sont les habitants actuellement sur le territoire qui y vivront certainement dans le futur. On constate que les personnes sont très sensibles à la question écologique.

Quelques perspectives très rapidement pour conclure sur ce qu'on peut faire pour aller vers des mobilités qui prennent en compte les aspirations des individus et qui soient plus écologiques. D'abord, on peut réorganiser le territoire pour moins favoriser la dispersion spatiale de nos vies et permettre de

vivre davantage en proximité. Par exemple, en développant les centres existants et en créant de petites centralités plus autonomes avec une mixité d'usage. On peut essayer de contraindre davantage les entreprises dans le choix de leur localisation pour favoriser le recours aux modes de déplacement moins polluants, des déplacements plus courts et favoriser l'embauche locale. Il faut arrêter de favoriser sans cesse l'augmentation des vitesses de déplacements et essayer de donner plus de place aux déplacements doux, partagés, aux transports en commun. On pourrait aussi permettre le développement massif du télétravail qui, aujourd'hui, dans cette période de confinement, est en pleine période d'expérimentation grandeur nature. Attention à l'idée selon laquelle la vitesse permettrait de réduire le temps des déplacements. Dans les faits, elle augmente surtout les distances que l'on va parcourir au quotidien. C'est une idée qu'il faut avoir en tête quand on pense son projet de territoire. Merci beaucoup.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour cette intervention très intéressante. J'invite Monsieur le Maire de Miramas, Frédéric VIGOUROUX, à prendre la parole pour son intervention. Si vous avez des questions et des commentaires, vous pouvez les partager. Merci beaucoup.

#### M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

J'ai écouté l'intervenant précédent qui nous dresse un certain nombre de perspectives. Nous nous sommes déjà dit beaucoup de choses. Je voudrais vous raconter une histoire. C'est l'histoire d'un territoire qui a été façonné par l'aménagement du territoire de villes dont l'évolution exponentielle n'était pas prévue. Ces villes se sont construites autour de l'arrivée de l'industrie. J'aimerais vous dire ce que cela signifie de vivre et travailler ici. D'abord, cela veut dire que nous avons mis en place des politiques publiques pour conforter l'existence de l'industrie par l'innovation, mais aussi par l'aménagement du territoire, que ce soit pour l'industrie chimique, l'industrie lourde, le port et son hinterland, ainsi que des économies d'énergie, d'eau, d'environnement, la baisse de la pollution. Nous avons lancé toutes ces choses avec des industriels pour éviter d'avoir un problème de désertification industrielle et pour maintenir de la compétitivité des entreprises, qui sont extrêmement pourvoyeuses d'emplois ici. Sur un territoire qui a énormément d'industries, j'entends toujours "le télétravail", si la maison de l'emploi était présente, elle vous le dirait. La structure de l'emploi est ici plus opérationnelle donc moins entérinée par le télétravail. De même, nous avons lancé depuis longtemps une politique de développement économique avec d'autres filières pour éviter d'avoir une simple vision de certaines filières d'embauche, permettant aux gens qui habitent ce territoire et qui sont venus ici habiter pour beaucoup d'entre eux à cause de l'industrie, de trouver pour leurs enfants d'autres activités. C'est autour de l'aéronautique, du ferroviaire, de l'éolien, de la santé, de la culture, de l'agroalimentaire, Ce sont aussi les petites et moyennes entreprises de services et tout ce qui traite du développement durable, des entreprises liées au développement durable. Cela, c'est pour la diversité de l'emploi.

Mais tout cela, nous l'avons fait en réfléchissant au cadre de vie. Je vais revenir à la discussion de mon interlocuteur précédent, sur la géographie physique. Nos villes ont été pour beaucoup dans l'étalement urbain. Il fallait répondre très vite à l'offre de logement nécessaire pour l'activité. Elles se sont globalement développées tout en étant, de mon point de vue, enclavées et avec une grande difficulté dans les mobilités, puisque l'emploi était relativement éloigné de la ville elle-même. Les villes se sont développées très rapidement, ont mis en place des zones d'activité commerciale dans les années 80 comme ce fut le cas aux États-Unis, mais l'emploi était relativement éloigné. Les transports collectifs n'ont pas suivi, forcément, et le royaume de la voiture est arrivé. La remise en cause de ce cadre de vie vient de la pollution, nous avons une grosse pollution avec des sources de pollution lumineuse et de pollution de l'air. Il faut vous dire que le cadre de vie dépend pour beaucoup de l'environnement, des transports collectifs, c'est le projet de la Métropole, du fret ferroviaire, de l'externalisation des flux de camions à l'extérieur des villes. Ce que nous cherchons, c'est à retrouver des identités communales et un cadre de vie agréable où ces centralités peuvent permettre d'avoir une économie locale, de développer des activités et aux gens de moins utiliser la voiture. Cette protection de nos communes passe par une obligation de dérouter un certain nombre de flux de camions ou de voitures à l'extérieur des communes.

C'est là où on retrouve l'intérêt du projet Fos – Salon. Je ne peux pas vous dire que je préférerais que tout cela passe par le train, nous voyons bien dans le plan stratégique arrêté par la Métropole que le ferroviaire est pris en compte, mais qu'il est plus long que le report modal qui est nécessaire et indispensable. En ce qui concerne les transports, pas que ceux domicile-travail, mais notamment ceux-là qui sont relativement importants, le transport ferroviaire est là, mais reste insuffisant. Il va

falloir réfléchir à ce qu'on appelle le bus express autour de l'Étang de Berre ou aux projets de BHNS que nos communes portent autour de l'Étang de Berre.

Les deux mots qu'il faut retenir par rapport à Fos - Salon, c'est le désenclavement et l'apaisement. Je veux en arriver à la question de l'apaisement, car Monsieur Dubois nous disait tout à l'heure que les gens souhaitaient des mobilités plus courtes et un temps retrouvé. Pour qu'on ait cet apaisement, il faut dérouter une partie du transport qui existe, qui est nécessaire, et qui est consubstantiel au développement du port et des communes qui font partie de l'hinterland du port. On est obligé de l'avoir, et il est probable que si cela avait été fait à une certaine époque, nous aurions pu développer nos communes de façon différente. C'est pourquoi, en lien avec le sujet de ce forum thématique qui était « vivre et travailler sur le territoire », il est nécessaire de permettre un développement économique local sous de nouvelles formes, comme le télétravail qui peut probablement réussir. Je mettrais juste un bémol sur le télétravail. Télétravailler dans un logement social ou dans un bâtiment mal insonorisé, c'est très compliqué, tout comme pour les relations sociales. Nous avons besoin, à mon avis, de travailler sur l'apaisement de ces centres-villes et donc d'améliorer le commerce de proximité, ce que nous faisons tous, tout en repoussant les flux les plus importants à l'extérieur des villes. Nous sommes tous en train de faire cela dans toutes nos communes, pour essayer de préserver le cadre de vie local. Pour conclure ce petit mot, je ne sais pas dans quelles conditions on va pouvoir continuer à travailler les uns les autres, et notamment les entreprises, sur l'emploi. Un travail est fait à la Métropole et dans les différents Conseils de territoire et de communes, pour diversifier l'offre d'emploi qui était monofilière pendant très longtemps. Nombre de gens qui vont chercher de l'emploi dans le secteur tertiaire, sont attirés par l'attractivité et centralité de la Métropole. Aix est attractive pour le secteur de l'enseignement et Marseille pour celui du tertiaire et cela entraîne des mobilités de population considérables.

Pour terminer, pour répondre à ces mobilités, il faut faire du ferroviaire et du transport rapide. Le transport rapide qui nous est demandé pour les passagers, ce n'est pas pour faire gagner du temps. C'est pour leur faire gagner du temps chez eux. Is nous demandent beaucoup de transport collectif, ce qu'on essaie de faire. Mais ils utilisent aussi la voiture parce qu'il y a un phénomène, que le chercheur a oublié de nous dire, celui des 35 heures. Elles ont modifié l'organisation des entreprises et l'organisation de la vie personnelle. Ces 35 heures ont des conséquences, puisque nous avons des demandes de transport qui ne sont plus liées avec du rythme à 8h-12 h, 13h-18h, mais qui peuvent être décalées dans le temps avec une nouvelle organisation de services publics, de services de sport, de services différents. C'est un peu décousu, je m'en excuse.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, c'est tout à fait compréhensible. Avant de donner la parole à l'intervenant suivant, Monsieur Jean-Marc ZULESI, je veux souhaiter la bienvenue à Chantal JOUANNO, Présidente de la Commission nationale du débat public.

#### Mme Chantal JOUANNO, Présidente de la Commission nationale du débat public

Bonjour. Ravie d'être avec vous et de vous écouter.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup d'être ici avec nous et de participer à cette table ronde virtuelle, mais pas moins importante pour le débat public Fos – Salon. Je donne la parole à Monsieur le Député Jean-Marc ZULESI.

#### M. Jean-Marc ZULESI, Député de la 8e circonscription des Bouches-du-Rhône

Bonsoir à toutes et à tous. Madame la Ministre, Messieurs les Maires, chers élus et citoyens avec nous ce soir. Je suis très heureux de pouvoir intervenir dans le cadre de cette table ronde virtuelle, et surtout de suivre vos travaux de la CNDP. Je le dis parce que j'ai été rapporteur sur le débat public. Cela a été mon premier texte de loi lorsque je suis arrivé à l'Assemblée Nationale. Comment peut-on donner plus de moyens à ce débat public dans la mesure où ces projets impactent notre environnement? Je le dis aussi dans le cadre budgétaire, car actuellement, nous discutons les différents budgets, et en particulier dans la Commission Développement Durable et Aménagement du Territoire, j'ai fait en sorte que les budgets qui incombent à la CNDP puissent être préservés parce que je considère qu'il est primordial que les citoyens puissent donner leur avis sur l'ensemble de ces sujets. Venons-en au sujet qui nous rassemble ce soir, la mobilité. J'aurais deux grands points à vous partager.

Le premier, c'est la Loi d'Orientation des Mobilités, et le second, le Plan de Relance. Sur la Loi d'Orientation des Mobilités, j'ai été très investi puisque j'en étais, avec beaucoup de modestie, un peu le fondateur avec Élisabeth BORNE. Nous avons souhaité la construire sur la base des expériences que nous avons. Ce que je vis depuis 32 ans sur notre territoire, cette expérience, a participé à la construction de cette Loi d'Orientation des Mobilités. Désormais, mon travail, c'est de me battre pour que les décrets d'application puissent arriver. Pourquoi est-ce que je dis que cette loi est pertinente et pourquoi je ferai tout pour qu'elle s'applique sur notre territoire? Nous avons besoin d'une mobilité mieux organisée, une mobilité dans laquelle les autorités organisatrices de la mobilité puissent enfin avoir des moyens financiers, mais aussi les moyens de déployer leur politique de mobilité tout en associant mieux les citoyens, mais aussi toutes les entreprises. Cela se matérialisera notamment par ce qu'on appelle les Comités de Partenaires. Chaque citoyen sera partie prenante de la politique de mobilité et aura la possibilité de faire des propositions aux autorités organisatrices de la mobilité, de façon à ce que l'offre de mobilité corresponde aux besoins des citoyens, et en particulier sur ce qui a été dit dans la première intervention sur les besoins de déplacements professionnels. Le premier sujet est une mobilité mieux organisée.

Le deuxième sujet est une mobilité plus innovante. Dans la Loi d'Orientation des Mobilités, nous avons permis l'ouverture des données de mobilité. Vous pouvez penser que je vais partir dans un délire technique sur les data, non. Je considère que cette ouverture des données de mobilité doit être une chance pour le politique, et en particulier pour les autorités organisatrices de la mobilité, car ces données de mobilité permettent de connaître finement les déplacements de nos concitoyens sur un territoire donné et donc, in fine, permettre d'offrir une offre de mobilité qui corresponde véritablement à un besoin du quotidien, parce que l'objectif est avant tout d'offrir des solutions de mobilité qui répondent à un objet du quotidien. Je ne rentrerai pas dans le détail des innovations liées à cette Loi d'Orientation des Mobilités, notamment sur le déploiement des navettes autonomes ou encore le travail réalisé sur les nouvelles technologies.

Le troisième sujet dans notre territoire est une mobilité beaucoup plus durable. Dans le cadre de ce troisième point, j'ai porté ce qu'on appelle le Forfait Mobilité durable : 400 €, que j'ai fait passer dans le projet de Loi de Finances à 500 € pour chaque citoyen, pour venir en covoiturage, à vélo au travail. C'est un outil du quotidien qui me tient très à cœur. On n'est pas encore pas arrivé à le rendre obligatoire. C'est un outil facultatif que le salarié doit négocier avec son entreprise pour le déployer, mais c'est un outil du quotidien qui permet de laisser sa voiture au garage et de venir avec un moyen durable.

Sur cette politique de mobilité durable, je me suis beaucoup battu sur le sujet du vélo. À l'époque, lorsqu'on travaillait sur la mobilité durable, lorsque je portais mes idées de Forfait Mobilité, de déploiement du vélo, du Plan Vélo, on me riait au nez. Mais on a vu à quel point le vélo était un outil essentiel de déplacement, notamment pendant le confinement. Aujourd'hui, le sujet du vélo est essentiel. On a besoin désormais que les politiques locales se saisissent de cette problématique avec encore plus d'intensité pour déployer les infrastructures nécessaires. Enfin, sur cette mobilité plus durable, il y a ce qui fait la richesse de notre territoire et qu'on doit développer, le ferroviaire. Là encore, dans la Loi d'Orientation des Mobilités, j'ai porté une stratégie de fret ferroviaire, de sorte que nos gares de triage puissent désormais être la priorité du Gouvernement et de l'État, dans le cadre des politiques et des investissements à venir. Désormais, le combat, c'est l'application de cette loi.

Le dernier point, puisque je sais qu'il me reste une minute, est sur le Plan de Relance et en particulier sur l'application de ce Plan de Relance sur notre territoire. Là, le combat que nous avons tous à mener, est que les 5 milliards d'euros déployés spécifiquement sur ces sujets de mobilité puissent revenir à notre territoire. Lorsqu'on parle de 5 milliards, je veux absolument qu'on arrive à trouver les 17 millions qui permettent de régénérer notre gare de triage de Saint-Chamas. C'est le combat que nous menons, notamment avec le Maire Frédéric VIGOUROUX au niveau local, mais aussi au niveau national, de sorte qu'on puisse déployer ce projet de double liaison Fos – Salon, mais que l'on n'oublie pas, parce que cela revient dans de nombreux débats sur notre territoire, le ferroviaire, parce que c'est avant tout une richesse et un atout de notre territoire. Comptez sur nous pour avancer sur ce sujet et je suis à votre entière disposition pour répondre à vos questions.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup à tous les intervenants pour cette bienveillance, pour permettre les échanges après vos interventions. Je donne la parole à Laura de la CPDP qui observe le chat pour reporter vos questions et commentaires.

#### Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir à tous. Pour relayer les commentaires qui ont été faits dans le fil du chat, quelques remarques s'adressent à Monsieur DUBOIS. Catherine RENARD nous dit : « Si on comprend bien le premier intervenant, la liaison Fos – Salon risque de vider Fos de sa population la plus aisée qui aura la possibilité de fuir la pollution locale ».

Je relaie aussi une réaction de Jean-Michel FOURNIAU : « Je me permets de partager une remarque que faisait le Maire de Sénas. Il constate l'arrivée de nouveaux habitants sur sa commune quittant les pollutions de Fos et la ZIP où ils travaillent, avec comme conséquences des flux et déplacements plus importants ». Peut-être que Monsieur DUBOIS peut nous donner une première réaction, ensuite, Monsieur VIGOUROUX ?

#### M. Tom DUBOIS, Forum Vies mobiles

Merci pour cette question. Je ne suis pas en mesure de dire si cet aménagement risquerait de vider un territoire ou un autre. Je voulais juste signaler que quand on pense un aménagement uniquement en termes de vitesse et de fluidité, dans la quasi-totalité des cas, on ne constate pas un gain en termes de temps de transport, mais plutôt la possibilité d'aller plus loin. C'est un outil de métropolisation au sens où on va peut-être agrandir le territoire. Cela a des conséquences positives, notamment pour choisir l'endroit où l'on va vivre, trouver des espaces plus agréables, moins chers, pour accéder à davantage d'emploi. Mais peut-être que si on ne réfléchit pas par les infrastructures, mais plutôt par d'autres politiques, par exemple celle de l'emploi directement, ou si on imagine des infrastructures qui ne sont pas uniquement basées sur la question de la vitesse, mais plutôt sur la question du confort ou des modes partagés ou durables, on peut avoir d'autres effets. C'est ce que je voulais viser avant tout.

#### M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

Attention aux stratégies d'habitation. Si on écoute tout le monde, et c'est tout à fait naturel, tout le monde veut avoir sa maison dans la prairie dans un endroit bucolique et accepterait de faire une demi-heure de route de plus en voiture parce que le cadre s'y prête. Là, on touche à la question des plans locaux d'habitat qui sont faits commune par commune. Certaines communes, je connais bien le maire de Sénas qui a une très forte demande, mais comme tous les villages, sont coincés dans une logique d'extension de rurbanisation qui leur posera un problème monumental en termes de réseau de fonctionnement et de financement dans les années futures. C'est cela aussi, le développement durable, éviter d'avoir un étalement urbain qui consomme les terres agricoles et les terres naturelles. Mais le prix du mètre carré à Fos n'est pas le même que celui à Sénas, et encore moins le même qu'à Miramas. Je suis assez d'accord avec Monsieur DUBOIS. Je ne conçois pas la liaison Fos - Salon comme un élément qui va accélérer la vitesse dans le sens du déplacement du terme. C'est pour cela que j'ai différencié mes interventions la dernière fois. Je la conçois aussi comme un élément d'aménagement du territoire, qui a ses défauts en termes de développement durable et d'environnement, mais qui repousse aussi à l'extérieur la plupart de ces routes qui passaient à l'intérieur. Je rappelle qu'avant la déviation de Miramas, la liaison Fos - Salon passait à l'intérieur de ma ville et touchait près de 6 000 habitations, ce qui est considérable, avec les pollutions que vous imaginez du fait des camions.

On est face à un choix d'arbitrage entre la volonté de reporter sur cette 2 x 2 - car je ne suis pas favorable à une autoroute - tout ce qui est lié au fret ferroviaire qui, pour l'instant -et Jean-Marc ZULESI est très actif sur ce terrain-là et je le remercie- parce qu'il n'y en a pas beaucoup, nécessite des infrastructures nouvelles, mais aussi des réhabilitations d'ouvrages existants, comme la gare de triage. Il nous faut reporter, et peut-être avoir comme idée que cette 2 x 2 voies, ce n'est pas simplement ouvrir à tout. On peut aussi imaginer qu'une partie de nos transports, et notamment collectifs, puissent avoir par période de la journée des voies réservées permettant d'accéder plus rapidement aux transports collectifs. Il y a une dernière chose dans le débat qui nous intéresse aujourd'hui, une chose sur laquelle je veux absolument insister parce que je pense qu'on ne l'a pris que sur le mode de déplacement. Bien sûr, nous sommes tous favorables au déplacement des modes doux mais une personne qui prendra un vélo à Miramas pour se rendre sur la ZIP de Fos pour aller chercher son emploi, je pense que le gars sera champion du monde de vélo à la fin de l'année. Ce n'est quand même pas la porte d'à côté. Quand on travaille en 3-8, c'est un peu compliqué. Même si nous sommes très favorables au développement des réseaux, notamment entre nos villes, ce qui est le projet de la Métropole sur un projet qui va arriver très prochainement, le Plan Vélo à la Métropole, je pense qu'on a besoin d'avoir un rattrapage territorial qui nous permette de mieux appréhender l'apaisement de nos propres identités communales et de développer nos centres-villes, de

redévelopper l'apaisement environnemental dans nos communes qui, à mon avis, est la seule chose à faire pour conserver des communes et conserver un développement. Je crois que c'est excessivement important d'avoir cet esprit d'aménagement du territoire. Je ne parle pas du plan stratégique de développement du port qui, de toute façon, nous pose un problème énorme, car il y a une équation d'entonnoir inversé. On capte la majorité du développement qui vient du monde et on sort avec un petit bout d'entonnoir, une voie ferroviaire et une petite voie routière. Évidemment, on ne s'en sortira pas. On est déjà engorgé, actuellement. Je suis d'accord avec lui. Plus on élargit les routes et moins c'est bon. On le voit entre Aix et Marseille. Regardez ce qu'on a fait entre Aix et Marseille. On a élargi, mais on a mis en place des voies de bus sur certaines périodes qui facilitent le déplacement des gens. Cela marche plutôt pas mal. Les résultats sont plutôt bons.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur le Maire. Je donne ma parole au Député ZULESI qui a reçu une question.

#### Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Plusieurs questions sont posées :

- « Monsieur le Député, il s'agit d'un projet dont la décision est nationale. Je n'ai pas compris votre avis sur ce projet, notamment votre acceptation ou refus de la modification routière examinée. »
- « Quid des avantages dont bénéficie indûment le transport routier, comme des taxes du carbone ou diesel? »
- « Est-on prêt à instruire un vrai RER sur l'ouest de l'Étang de Berre sachant qu'on n'arrive pas à le faire entre Aix et Marseille ? »

#### M. Jean-Marc ZULESI, Député de la 8e circonscription des Bouches-du-Rhône

Des questions très intéressantes, trois points importants. Vous avez tout à fait raison de dire que c'est une décision nationale puisque le projet, tout cela est public. J'ai pris la parole dans l'Hémicycle puisque le projet a été acté dans le Conseil d'orientation des Infrastructures dans la Loi d'Orientation des Mobilités où j'en étais le responsable. J'assume totalement l'avoir acté dans la loi que j'ai portée. Cependant, je ne pourrai pas à m'exprimer sur les différentes variantes proposées parce que c'est avant tout un débat qui vous appartient. J'ai un point de vue, on pourra échanger en off si vous le voulez, mais dans un cadre purement formel, je n'ai pas à m'exprimer sur les différentes possibilités, même si vous avez compris que je suis plutôt favorable à une 2 x 2 voies. Je pense que ce projet est nécessaire, et je l'assume. En revanche, si je me suis engagé sur ce projet, c'est aussi parce que j'ai un engagement très fort sur le ferroviaire au niveau national. Je me battrai aux côtés des élus locaux pour que l'argent du Plan de Relance arrive dans notre territoire. À l'heure où le Premier ministre est venu signer une Convention avec le Président MUSELIER, où on a 64 millions d'euros consacrés à des projets sur notre territoire, notamment un projet essentiel qu'on attend depuis un moment qui est l'électrification d'une partie des quais du port de Marseille pour éviter qu'on ait ces navires et ces moteurs qui tournent avec des pollutions de l'air considérables et qui peuvent arriver au niveau de l'Étang de Berre. Je souhaite que l'argent arrive sur notre territoire, en particulier sur le ferroviaire, de sorte que nous puissions mettre en place ces fameux RER sur notre territoire. Je vais commencer par l'Est de l'Étang de Berre, notamment sur la liaison entre Aix et Rognac. Là, on a de quoi investir. Mais c'est la Région qui est partie prenante de ce type de décision. Je peux le porter au niveau national, je n'ai aucun souci pour le faire, mais il faut que ce soit la Région qui passe à l'action. Bien entendu, avec la SNCF, c'est certain.

On a ensuite un deuxième sujet, qui est le sujet de l'Ouest de l'Étang de Berre avec non seulement des infrastructures qui sont une fierté, le fait d'avoir une gare de triage telle que nous l'avons sur notre territoire, ce doit être une fierté. On doit mettre l'argent nécessaire pour qu'elle retrouve toute sa capacité, parce qu'aujourd'hui, les investissements ne sont pas arrivés pour maintenir l'outil existant. Il faut le dire. Pour terminer sur les infrastructures sur notre territoire, on a une ligne qui me tient à cœur, qui est la ligne de la Côte Bleue. Là aussi, pendant de nombreuses années, les investissements n'ont pas été faits pour maintenir la ligne existante. Je serai forcément à la manœuvre pour régénérer des lignes, notamment sur Aix et Rognac. Mais pensons aux lignes existantes et à la maintenance des infrastructures, parce que si on n'a pas une infrastructure bien maintenue, on a forcément une qualité de services qui n'est pas au rendez-vous.

Enfin, sur le sujet de la taxation finale du routier, je tiens à dire, parce que c'est moi qui l'ai porté dans le cadre du projet de Loi de Finances l'année dernière et encore cette année, on a augmenté de

2 centimes d'euro la TICPE. De nombreux routiers sont venus me voir et n'étaient pas contents. Oui, il y a un sujet de fiscalité sur le gasoil routier, c'est certain. On a été cette majorité, ce n'est pas pour faire de la politique, mais il faut le dire. Cette majorité a augmenté de 2 centimes la TICPE. Mais le véritable sujet aujourd'hui, c'est que cela doit se jouer au niveau européen. Si vous augmentez la TICPE comme on l'a fait, c'est à dire l'augmentation du prix du carburant en France, tous les camionneurs vont aller se servir en Espagne, en Italie, en Belgique, au Luxembourg. In fine, la problématique ne sera pas résolue. J'appelle à ce que l'ensemble des pays européens adoptent exactement la même politique que nous avons portée sur l'augmentation de la TICPE. Mais le sujet routier, c'est non seulement travailler sur l'augmentation de la fiscalité sur le diesel, mais aussi sur les conditions sociales. Quand on voit ce qu'il se passe notamment sur les travailleurs détachés où on a une concurrence déloyale, cela aussi, on doit le mettre sur la table. Pour terminer, parce que dans le cadre du projet de Loi de Finances, on l'a beaucoup porté, il faut accompagner les entreprises et les routiers à travailler à une transition écologique de leur flotte de véhicules. C'est l'ensemble des dispositifs que nous avons pu mettre en place, avec notamment des amortissements permettant à des entreprises de changer de technologie, de penser à des technologies plus récentes, moins polluantes et d'accompagner l'ensemble de l'industrie routière de sorte qu'on puisse tendre très rapidement vers de l'hydrogène, mais cela ne peut pas s'appliquer à tous, et pourquoi pas d'autres modes d'énergie beaucoup moins polluante. J'espère avoir répondu.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Avant de redonner la parole à Laura pour le prochain tour de questions et commentaires, je tiens à préciser que toutes vos questions, vos commentaires, vos réflexions et vos échanges dans le chat comme à l'écran vont intégrer le compte rendu de cette réunion et vont faire partie des échanges du débat public, même sur un support si insolite que le chat de Zoom.

#### Mme Laura MICHEL, Membre de la Commission particulière du débat public

Il y a beaucoup de commentaires sur le chat qui s'adressent à l'ensemble des intervenants. Des commentaires insistent sur le ferroviaire, par exemple : « Une solution : le ferroutage contraignant plus qu'une taxe ... les suisses le font au quotidien » ou « Sur l'écotaxe, on sait ce qu'il en est advenu. »

Nous avons aussi un commentaire sur les questions de sécurité - qui est un enjeu important- du Maire de Fos : « La sécurité devra être prise en compte. Les voies actuelles sont 3 fois plus accidentogènes avec tous les risques liés au transport de matières dangereuses. »

Il y a beaucoup de commentaires mais pas véritablement de question. Peut-être qu'on peut ouvrir les questions et la discussion directe avec les participants.

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

Je me permets de signaler une question de Monsieur CLABAUX qui s'adresse plutôt au maître d'ouvrage : « Il existe au Sud de Miramas un projet de barreau de liaison entre la RD569 et la Nationale 1569, le Barreau de Sulauze. Comment est-il prévu d'articuler ce projet avec la future liaison Fos – Salon du point de vue de l'aménagement de Miramas ? ». Monsieur le Maire de Miramas peut y répondre.

#### M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

C'est très simple. Le Barreau de Sulauze a trois objectifs principaux. L'articulation est prévue en termes de rond-point. Si je suis la logique qui n'est pas favorable à une autoroute, cela peut être la solution. Le premier est d'éviter le tampon, le flux de véhicules sur certaines parties qui rentre directement dans le centre-ville de Miramas, qui est une stratégie de transport qui nous pose énormément de difficultés à certains moments de la journée. Le deuxième, en termes d'aménagement du territoire, est la réalimentation de la possibilité de développer des zones industrielles en friche qui se trouvent sur Areva, projet métropolitain partagé entre la ville d'Istres, la ville de Miramas et la Métropole. Le troisième sujet, comme je le dis souvent, est d'essayer d'avoir une externalisation des flux de la commune, c'est-à-dire que les flux extérieurs soient repoussés dans la ville, ce qui nous permettra de pouvoir développer les modes doux dans la commune et d'éviter d'avoir des embouteillages toujours aux mêmes heures, entre 7h et 8h30 ou entre 17h et 18h30. Voilà pourquoi ce Barreau de Sulauze a été lancé il y a maintenant plus de 6 ans.

Il y a une deuxième question posée, j'en profite. Dans mon esprit, quand je parlais d'Aix-Marseille avec une réussite, je parlais des gens qui sont dans les bus, pas ceux qui se tamponnent en voiture qui n'ont pas encore compris que s'ils prenaient le bus, il était à l'heure et il était moins coûteux que d'utiliser une voiture. Mais cela commence à augmenter, le flux des passagers dans les bus.

Sur la troisième question qui m'a été posée, je m'en veux à mort d'avoir parlé beaucoup du fret, mais je pourrais aussi parler du pôle modal de transport qui existe sur la gare de Miramas, transport passager, puisque dans le projet métropolitain, un des grands pôles modaux est celui de Miramas, une gare qui accueille aujourd'hui 155 000 passagers par an et qui pourrait monter à 1,3 million dans les années qui viennent. C'est le grand projet de centre-ville avec la requalification de la gare, la mise en place de la gare routière mieux adaptée, et nous avons besoin d'une sortie de cette gare qui tamponne place Jean-Jaurès pour avoir une sortie qui va rejoindre ce Barreau de Sulauze, nous permettant d'avoir une évacuation des bus et des voitures plus rapide à l'extérieur plutôt que de venir tamponner dans notre ville.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous avons une autre question, de Monsieur Jean-Baptiste DAVID : « Le télétravail se développe. C'est peut-être une très bonne chose d'un point de vue environnemental et en souplesse d'organisation, mais nous parlons d'un territoire majoritairement industriel, des filières vieillissantes, en mutation pour certaines, mais aussi d'avenir, aéronautique, énergétique, qui se prêtera moins au télétravail ». Peut-être Monsieur DUBOIS peut-il nous éclairer sur les spécificités ou limites du télétravail pour les activités industrielles et portuaires ?

#### M. Tom DUBOIS, Forum Vies mobiles

Merci beaucoup pour la question. Je réponds à cette question et je rebondis en même temps sur les enjeux écologiques liés au transport aujourd'hui qui ont été évoqués dans plusieurs des guestions et des réponses. Pour rappel, en France, les transports sont responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre. La voiture à elle seule, c'est 15 % des gaz à effet de serre de la France. Il faut penser toutes les alternatives et essayer de combiner toutes les alternatives à la voiture parce qu'il y a très peu de solutions aujourd'hui qui sont aussi efficaces et aussi souples que l'est la voiture. Cela va être difficile de trouver des alternatives. En plus, le territoire a été aménagé pour la voiture. Je lisais une question qui disait que les transports en commun étaient vides quand ils avaient été mis en place. Quand cela ne correspond pas au territoire, c'est difficile de remplir les transports en commun. Il faut combiner les solutions. Le télétravail est une des solutions. Cela ne correspond pas à tout le monde. Cela ne correspond pas à tous les emplois, notamment quand on est sur un territoire industriel. Malgré tout, il y a une partie des habitants qui peuvent certainement télétravailler et peut-être aussi de nouveaux habitants qui peuvent arriver. Je rebondis sur une remarque de Monsieur le Maire tout à l'heure qui disait que ce n'est pas facile de travailler dans toutes les conditions. C'est vrai, le confinement le montre. C'est très compliqué pour certaines personnes. Télétravailler, ce n'est pas forcément travailler chez soi. Cela peut être travailler dans des tiers lieux, des lieux aménagés pour travailler plus proche de chez soi que dans des bureaux. Là, la collectivité peut avoir un rôle pour développer ces espaces et les rendre disponibles pour les travailleurs locaux. Ensuite, ce que je tiens à dire, c'est que si une partie de la population peut télétravailler, même si tout le monde ne peut pas le faire, cela reste un gain, ne serait-ce que parce que cela va faire moins de monde sur les routes, dans les transports et que cela va profiter à tout le monde. Dans tous les cas, cela vaut le coup de le développer. Par contre, il y a un bémol. Dans une de nos études, on a montré que le télétravail, lorsqu'il était peu fréquent, avait plutôt tendance à participer à un éloignement des personnes de leur lieu de travail, c'est-à-dire que comme elles se rendaient moins régulièrement sur leur lieu de travail, elles se permettaient d'habiter plus loin pour des questions de confort ou de prix. Le problème, c'est que si on ne télétravaille pas assez, pas au moins plusieurs fois par semaine, on se retrouve finalement à parcourir plus de kilomètres chaque semaine. Le télétravail, il faut qu'il soit pratiqué, on a vu que la limite était au moins 2 jours par semaine.

#### M. Jean-Marc ZULESI, Député de la 8e circonscription des Bouches-du-Rhône

Si je peux compléter, le sujet du télétravail est un véritable enjeu de l'aménagement durable du territoire, en particulier sur la revitalisation de nos villages. Vous avez parlé de tiers lieux. Il est essentiel d'accompagner nos élus locaux dans le déploiement de ces tiers lieux de façon à ce qu'on limite les déplacements et qu'on redonne vie à nos villages. La question du télétravail posera rapidement une problématique pour nous, en tant qu'élus, du financement de la mobilité, puisque n'oublions pas qu'une grande partie du financement de l'offre publique vient des entreprises via le versement mobilité. Sauf que si les salariés restent chez eux, les jeunes entreprises ne voudront plus verser de versement mobilité. Il va falloir qu'on ait toute une réflexion pour refinancer la mobilité du quotidien. Ce sera une problématique que nous aurons au niveau national.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je demande à ceux qui veulent intervenir de le faire. Il nous reste 10 minutes dans cette table ronde avant de passer à la prochaine.

#### M. Romuald MEUNIER, Golfe de Fos

Je vous remercie. Ma question est assez simple. Les embouteillages arrêt-redémarrage provoquent toujours plus de pollution, de stress, de temps de parcours.

Comment est-ce qu'on peut concilier cette contradiction entre le respect de l'écologie et le respect des riverains ou des citoyens dans leur bien-être ?

#### M. Cédric MARY, DREAL PACA

C'est un sujet qu'on a pu aborder mardi lors du Forum climat. Comme vous le dites, sur un itinéraire qui est congestionné, où on a beaucoup de démarrages, d'arrêts, de redémarrages, on a globalement une pollution des véhicules constatée qui est supérieure à celle que l'on peut avoir sur le même itinéraire avec un trafic fluide. C'est un des objectifs du projet : fluidifier l'axe, et de ce fait, avoir un gain en matière d'émission de pollution.

#### M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Pour compléter et pour rappeler que le projet Fos – Salon essaie de s'appuyer au maximum sur les infrastructures existantes pour éviter de consommer davantage de nouveaux espaces. Cela dépend des options, qui ne sont pas toutes équivalentes de ce point de vue-là. Le souci de compatibilité au maximum entre les enjeux passe aussi par l'amélioration des infrastructures existantes pour limiter les inconvénients de création d'infrastructures dans un site où il n'y en a pas aujourd'hui.

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

Ce type d'analyses conduit à laisser le trafic dans les communes, ce qui obère les possibilités de développement des communes et maintient cette circulation dans les communes avec quelque chose d'encore plus difficile : si on supprime les ronds-points et les accès, comment est-ce qu'on va pouvoir accéder à la plage, par exemple ? S'il n'y a pas de ronds-points, mais qu'il y a une voie rapide ? Il faut travailler, non pas sur l'amélioration des structures existantes, mais sur ce qui peut être fait pour éloigner au maximum les nuisances des zones habitées, favoriser le développement du GPMM, parce que le GPMM va continuer à développement l'apport de containers et on va retrouver ces containers sur la route ou sur le fer, même si la proportion de fer va augmenter, les camions resteront. Il faut prendre comme point de départ : comment éloigner ce trafic des communes pour le fluidifier et servir l'économie. Si on dit qu'on prend les existants et qu'on les agrandit, on ne fait qu'agrandir le problème dans les communes. On ne peut pas entendre des choses comme cela.

#### M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Dans l'évaluation du projet et des différentes options, on cherche à prendre en compte ces différents aspects pour regarder quelle est la meilleure option globalement, celle qui cherche à limiter les impacts sur de nouveaux espaces, celle qui limite la pollution, l'exposition des populations. Tous les critères sont pris en compte pour regarder quelle est la meilleure solution. Pour répondre à une de vos remarques, si on supprime un giratoire, ce n'est pas pour supprimer les points d'échange. C'est garder le point d'échange pour desservir correctement le territoire, mais changer le type de points d'échange pour avoir un échange plus performant.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Quelqu'un qui n'a pas encore parlé voulait prendre la parole.

#### M. Émile RODRIGUEZ, Participant

Bonsoir. Je suis content, car on commence à parler de la liaison Fos – Salon. Jusqu'à présent, on se gargarisait des actions. Je ne sais pas trop quoi penser du débat. Ce soir, je suis là en tant que citoyen. Je ne suis pas député, élu... Je voudrais rappeler que ce qui nous intéresse nous, c'est ce qui va se passer au quotidien et ce qui va nous arriver quand la liaison sera mise en place. Au lieu d'entendre égrener les médailles, les réussites, les combats, parce que nous, on est là tous les jours et on vit les pollutions et les contraintes de la zone. J'aurais préféré entendre parler, comme dernièrement, des ronds-points, du devenir des agglomérations, du tourisme qui va être impacté. Peut-être que dans la deuxième partie, je poserai d'autres questions. J'ai entendu qu'il y aurait un plan départemental de circulation. C'est important de savoir ce qu'il va devenir. Merci de parler de la

liaison, pas de qui a fait quoi, ce qu'on a vendu à l'Assemblée. On est des citoyens. On est là pour entendre des vrais débats sur de vraies questions, pas sur des théories. On n'est pas là pour les élections. On veut vos positions, vos expertises et surtout notre devenir, c'est ce qui est important. Ce n'est même pas ce que les uns et les autres ont fait. Merci.

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

Je me permets en tant que Président de la Commission de dire qu'on n'a ce soir abordé que des questions très concrètes, y compris en les envisageant dans l'avenir. Le projet Fos – Salon, s'il est mis en œuvre, sera mis en service dans 10 ans. Il s'agit bien de réfléchir à 10 ans. Ce n'est pas uniquement les questions qui se passent immédiatement.

#### M. Émile RODRIGUEZ, Participant

Je suis d'accord avec vous. J'entends bien ce que vous me dites. J'en suis conscient. Je ne suis pas complètement absent du débat. M'expliquer qu'aujourd'hui, on a passé des décisions ou des arrêtés... Dans 10 ans, ce sera quoi, ces arrêtés? Les arrêtés changent tous les jours. Les décisions changent tous les jours. Pour nous qui vivons à Fos, quels choix vont être faits? Si nous devons mieux vivre, dans quelles conditions? Un arrêté, toutes les 5 minutes, il change. Je vous remercie. J'entends ce que vous dites. J'ai bien compris qu'aujourd'hui, ce qu'on dit, ce n'est pas du vent. Ce n'est pas ce que je dis. Je dis que ce qui nous inquiète, c'est le quotidien, les camions, la pollution, les voitures, les accidents, le bruit et tout le reste. C'est du concret. Après, que les gens fassent voter les lois, tant mieux pour eux. C'est leur travail. Ils sont payés pour ça, et c'est nous qui les payons. Moi, je paye mes impôts depuis 40 ans. J'espère au moins que les gens qui sont élus font leur travail pour lequel on les a choisis et que nous arriverons à trouver une solution pour notre quotidien. Comme vous le dites pertinemment, c'est nos enfants et petits-enfants qui vont subir la suite. De toute façon, j'apporterai tout à l'heure d'autres questions sur la mobilité. Il y a pas mal de questions qui se posent.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de votre intervention très pertinente. Trois personnes ont demandé la parole. Je voudrais leur donner avant de passer à la prochaine table ronde.

#### M. Robert GRUNINGER, Participant

Je voulais poser la question des alternatives. J'en avais parlé avec notre Député, qui était d'accord sur le principe. J'ai travaillé à la base d'Istres et je râlais parce qu'il n'y avait pas de liaison nautique jusqu'à Marignane ou aux autres villes. J'aimerais qu'on pose la question des navettes collectives nautiques qui pourraient faire une liaison entre Fos, Martigues et toutes les villes qui entourent l'Étang de Berre. Ce serait un moyen de dégager en proposant de l'électrique. Cela permettrait d'avoir moins de pollution et d'avoir des liaisons beaucoup plus rapides par l'Étang de Berre que par la route.

#### M. Michel PERONNET, Mairie de Grans

Bonjour à tous et à toutes. Je vais revenir sur un point qui a été soulevé par Frédéric VIGOUROUX de Miramas. Nous avons l'opportunité avec le projet « Fos - Salon », la quatre voies, d'avoir un report modal. Je pense que vous pourrez confirmer qu'aujourd'hui, sur Fos - Salon, on a un trajet domiciletravail très utilisé. Vous avez les villes de Miramas, de Fos, d'Istres, qui sont traversées en permanence par du domicile-travail. Cela veut dire que si on libère ces communes avec « Fos -Salon », elles vont pouvoir travailler à des mobilités internes à la commune, et en particulier les pistes cyclables. Il faut penser le vélo pour les courts trajets à l'intérieur des communes. Comment fait-on aujourd'hui sur une commune traversée par une multitude de domicile-travail, y compris dans la commune de Miramas ou celle de Sénas, pour ouvrir la voie aux vélos ? Ce n'est pas possible. Il faut profiter de ce débat pour mettre le paquet sur le ferroviaire, mais Fos - Salon ouvrira aussi des opportunités pour mettre du BHNS et des voies spécifiques, à condition d'avoir quatre voies. Aujourd'hui, on n'en a que deux. Il faut penser aux populations qui quittent Fos, Istres... On le voit à Grans, on a une pression pour que pour les gens viennent y habiter. Le cadre de vie d'Istres était sympathique avec beaucoup de maisons à côté de l'Étang de Berre. Cet habitat-là est aujourd'hui extrêmement perturbé par les nuisances des voitures qui traversent. À Istres, on le voit depuis 10 ans, ils ne cessent de faire des giratoires. Pour avoir utilisé les domicile-travail de Grans à Fos, pendant des années, je me suis apercu que ce n'était pas possible. On est tous en train d'essayer de trouver le chemin le plus pertinent pour ne pas faire d'embouteillages. J'espère que dans l'étude, on a pris en compte qu'il y avait un domicile-travail comptabilisé sur la nationale actuelle, mais aussi un domiciletravail diffus qui traverse les communes et des petites routes, notamment la route au bord de l'Étang de Berre qui est de plus en plus empruntée entre Saint-Chamas et Istres, et qui est une route

extrêmement dangereuse sur laquelle aujourd'hui on n'est pas loin de bouchonner. Il faut profiter de cette opportunité pour que nos communes puissent se transformer et faire des plans vélo.

#### M. François LALANDE, ADPLGF

Pour revenir sur ce projet de liaison Fos – Salon, je pense qu'il est important de prendre en compte le rôle du GPMM dans notre économie territoriale. Le port va se développer dans les années qui vont venir. Par rapport à la concurrence des autres ports européens, on a besoin d'une fluidité du trafic et d'avoir une extension sur un hinterland beaucoup plus large.

L'aménagement doit mettre la circulation le plus à l'extérieur des villes. Je rejoins ce qu'a dit Monsieur VIGOUROUX tout à l'heure par rapport aux problèmes de pollution, de bruit, de sécurité. Pour cette liaison, en ce qui nous concerne à Fos, il est clair que la solution par les voies portuaires n'est pas la meilleure. Quand on regarde au niveau du barreau des étangs ce qui est proposé, je trouve qu'il est plus logique que l'on ait une continuation de l'A55 pour rattraper l'A54. Si je regarde les études faites par AtmoSud, on s'aperçoit que le tracé A2-B1 (du projet) permet de réduire de 90 % les émissions sur la RN568, contre seulement une baisse de 10 % par rapport au tracé R2.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie toutes et tous. Je demande à Monsieur MEUNIER s'il peut garder son intervention très courte, car c'est le moment de passer à la deuxième table ronde qui va toucher à ces sujets-là. Vous aurez l'opportunité d'intervenir à nouveau et de poser des questions sur ce sujet.

#### M. Romuald MEUNIER, Golfe de Fos

Je voulais faire un constat entre les interventions de Monsieur Lionel PATTE, du Maire de Fos et Monsieur RODRIGUEZ. Je partage chacun des avis, notamment celui de Monsieur RODRIGUEZ qui regrette que l'on n'ait pas examiné plus tôt les problèmes de tracés qui sont à mon avis très importants. Je regrette qu'il soit déplacé pour la ville de Fos au 7 décembre. C'est très ennuyeux, car c'est vraiment la fin du débat. Je rejoins l'avis de Monsieur PATTE sur le fait qu'ils ont essayé de concilier les structures existantes. C'est vrai sur les deux premières parties du tracé, celle qui vient de Salon à Miramas, et ensuite de Miramas à Istres. Mais ce n'est pas du tout le cas sur le tracé qui concerne Fos. Il y a différentes variantes. La conservation des structures existantes est totalement incompatible avec la réduction des pollutions et des trafics sur Fos. C'est pour cela que je réunis les deux avis, celui de Monsieur Lionel PATTE pour les deux premières parties du tracé, et celui du Maire de Fos sur le tracé concernant Fos. Ce sont deux examens tout à fait différents qu'il faut faire de ce projet. Je vous remercie.

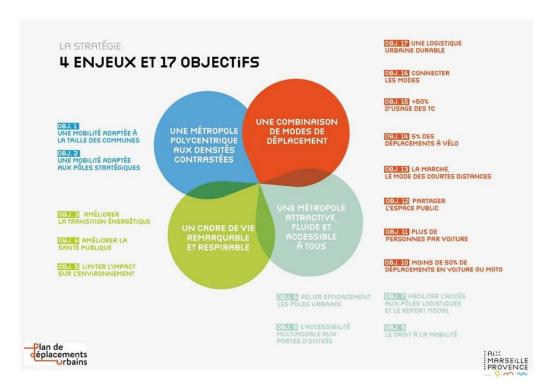
#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vous remercie d'avoir participé à cette première table ronde. Je vous invite à vous asseoir à la deuxième table ronde dédiée à un thème très proche des questions que vous avez soulevées : les mobilités du quotidien. La table ronde se concentrera sur les évolutions attendues des déplacements dans le territoire, en lien avec ce projet de liaison Fos – Salon, mais pas uniquement, et plus précisément elle essaiera de répondre à la question : comment favoriser les changements des modes de déplacements quotidiens pour accompagner la transition durable du territoire ? Je donne la parole à la première intervenante, Madame Annick BRUN.

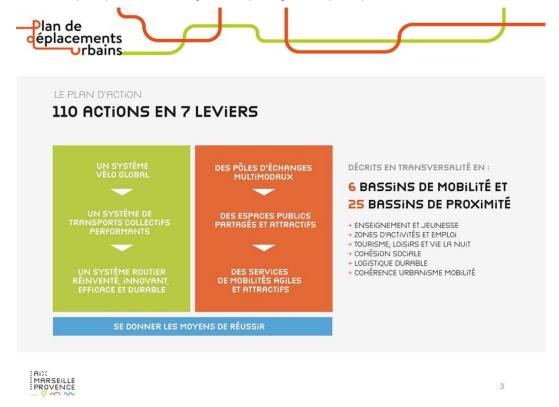
#### Mme Annick BRUN, Métropole Aix-Marseille-Provence

Bonsoir à tous. Je voulais d'abord vous préciser que je suis accompagnée de Patrice FOURNIER qui est chef du projet du Plan de Déplacement Urbain de la Métropole, PDU et que le PDU est piloté par Madame Sylvie FERRARIN qui n'a pas pu être avec nous ce soir. Monsieur Yannick TONDUT, Directeur général adjoint à la Mobilité va nous rejoindre au cours de la soirée. J'en profite, avant de passer au diaporama, pour vous rappeler que le projet de PDU métropolitain 2020-2030 a été arrêté en décembre dernier et doit faire l'objet d'une enquête publique, malheureusement actuellement reportée pour cause de confinement, avant son approbation en 2021. Pour revenir au sujet « favoriser le changement des modes de déplacement du quotidien », c'est justement tout l'objectif du PDU. Comment la mise en œuvre du PDU va-t-elle permettre cela ? Je vais peut-être décevoir Monsieur RODRIGUEZ, car le PDU est un document de planification à 10 ans. Malgré tout, il vise à modifier le quotidien.

Comme le présente le schéma (ci-dessous), le PDU vise notamment à améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie, grâce à une diminution de - 26 % des gaz à effet de serre, - 75 % des oxydes d'azote, et - 37 et - 50 % pour les particules fines PM10 et PM2, 5.



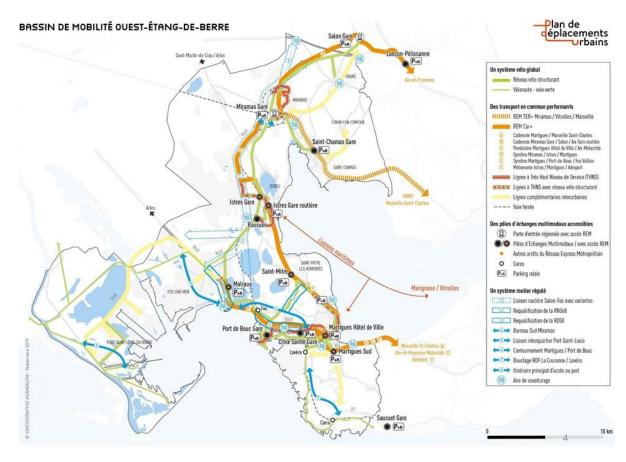
Ces objectifs de diminution de pollution s'appuient sur des objectifs de diminution de la circulation automobile, en visant des reports modaux importants de la voiture particulière qui est un véritable générateur de congestion, et donc des reports sur l'ensemble des autres modes de déplacement, à savoir : à terme, qu'il n'y ait pas plus de 50 % des déplacements en voiture et une augmentation du covoiturage, doubler l'usage des transports collectifs, quintupler celui des vélos et viser un tiers des déplacements à pied par des aménagements partagés d'espace public.



Pour atteindre ces objectifs, le PDU définit un plan de 110 actions réparties en sept leviers. Chacune de ces actions sera déclinée sur les six bassins de mobilité dans l'élaboration, qui va être menée après, des 25 plans locaux de mobilité, qui ont l'objectif de décliner le PDU sur le territoire, localement, territorialement.

Pour rester sur les grands principes de ces actions, je vais citer la mise en œuvre de ce qu'on appelle un système vélo global, c'est un réseau cyclable maillé, sécurisé avec tous les services associés en termes de stationnement et d'information. Ensuite, la mise en œuvre d'un réseau express métropolitain aussi bien routier que ferré, qui sert de colonne vertébrale au réseau de transport collectif et permet de garantir l'accès en moins de 15 minutes, à une station ou un pôle d'échange multimodal, pour 90 % de la population. Le réseau ferré, on en a parlé dans les échanges précédents, va offrir à terme les services d'un véritable RER à horizon plus lointain que le PDU, puisqu'il est tributaire de l'arrivée de la LNPCA, Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, et de la gare souterraine Saint-Charles. Dans cette optique, je rajoute que la Métropole pilote une étude avec l'État, la Région, le Département, qui va démarrer pour définir ce schéma armature pour la mise en place de ce RER. C'est bien l'objectif de la Métropole.

Dans les autres actions principales, il y a tout ce qui est articulation et maillage du réseau de transport grâce à près de 100 pôles d'échanges multimodaux et une desserte renforcée des portes d'entrée de la Métropole internationales, nationales et régionales. Il y a la requalification du système routier qui doit devenir un véritable support de la multimodalité, c'est l'un des sujets de notre débat, notamment par le développement des boulevards multimodaux, l'aménagement de parcs relais, mais aussi dans le cadre d'une mobilité vraiment durable, donc tout ce qui est lié à la transition énergétique, les points de recharge électrique, le développement des filières GNV, hydrogène, zones à faibles émissions, routes intelligentes, etc. Je citerai aussi la volonté de favoriser la multimodalité et les modes actifs, qui se traduit par des aménagements, dans les centres-villes notamment, qui favoriseront le partage de l'espace public et la maîtrise du stationnement. Pour finir, pas de changement de comportement sans un accompagnement avec un véritable service aux citoyens pour rendre la mobilité facile, avec des informations sur la communication, la tarification, etc.



Comment tout cela se décline-t-il sur le territoire qui concerne le débat public? La carte (ci-dessus) synthétise les actions proposées par le PDU sur le bassin de mobilité Ouest Étang de Berre. Je voudrais insister sur le fait que c'est plus un schéma de principe qui doit être affiné par des études complémentaires, il ne faut pas prendre les tracés comme des itinéraires figés, arrêtés. C'est un travail qui sera mené territorialement avec la population, les communes. Sur ce territoire, les actions du PDU visent à répondre aux enjeux suivants.

Le premier gros enjeu est le besoin d'échanges renforcés avec le reste du territoire de la Métropole, en complément des réseaux urbains existants qui sont déjà importants, et le besoin d'amélioration de l'accessibilité de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Vous avez en orange le réseau express métropolitain, route pour le trait continu, et fer pour le trait discontinu, avec une nouvelle ligne pour desservir Fos et des connexions renforcées vers Aix, Marseille, Marignane, Vitrolles. En jaune, on a les lignes interurbaines complémentaires et les navettes maritimes. Concernant les lignes interurbaines, il ne faut pas croire que tout ce qui est développement du réseau de transport collectif dans le cadre du PDU se résume au réseau express métropolitain. C'est complètement intégré et maillé avec les réseaux urbains existants qui seront restructurés et des lignes interurbaines complémentaires. Il y a aussi, pour répondre à ces enjeux, des pôles d'échanges multimodaux dans chacune des villes du territoire, voire plusieurs par ville, des parking-relais complémentaires – c'est là où vous avez le pictogramme P+R – et des parkings de covoiturage. Tout cela va constituer un système qui va permettre de favoriser le report modal sur la partie transport collectif ou covoiturage. Enfin, un système routier hiérarchisé et requalifié, notamment avec la liaison Fos – Salon que l'on voit apparaître en pointillé bleu sur cette carte.

Le deuxième gros enjeu est le besoin d'amélioration des échanges de proximité, grâce aux pôles d'échanges multimodaux, parkings-relais, parking de covoiturage, réseau urbain, voirie, mais aussi grâce au transport à haut niveau de service au cœur des villes, Miramas, Istres, Fos, Martigues, grâce aux itinéraires cyclables. Vous avez sur la carte le réseau structurant qui est proposé en vert. Mais il sera bien entendu complété – il est déjà en cours de travail avec certaines communes - par tout un réseau secondaire à l'intérieur des agglomérations. On répondra aussi à ce besoin grâce à la réalisation des boulevards urbains multimodaux en agglomération et de boulevards urbains multimodaux de liaison et différents aménagements routiers qui sont prévus en requalification de voirie.

Nous croyons qu'avec toutes ces actions, le report modal sur la Métropole et sur ce territoire deviendra une réalité à l'horizon 2030 du PDU, tout en restant cependant réaliste. Le report modal ne sera jamais de 100 %, je pense qu'on est tous d'accord là-dessus. C'est pour cela que la Métropole combine différents leviers, et notamment le levier routier qui nous occupe ce soir. Merci de votre attention.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup Madame Brun pour votre intervention. Je donne tout de suite la parole à Monsieur Coppey.

#### M. Stéphane COPPEY, NOSTERPACA/FNE

Bonsoir. Un petit rappel, NOSTERPACA est une association d'usagers des transports publics sur la région, avec un blog et une application Trans'Potes qui permet aux usagers des transports collectifs de faire savoir ce qui va et ne va pas sur le réseau, et de faire remonter des propositions d'amélioration des réseaux de transport collectif. L'association intervient sur la concertation sur le Plan de Déplacement Urbain dont on vient de parler. L'association s'est attachée à regarder si ce projet pouvait avoir les faveurs du tissu associatif que l'on représente. Les objectifs sont tout à fait louables. On les rappelle très rapidement.

On parle de liaison entre pôles urbains, d'intermodalité, de compétitivité du GPMM, ce n'est peut-être pas le sujet. Ensuite, il faut mettre en œuvre la stratégie bas carbone. Cela figure explicitement dans le dossier du maître d'ouvrage, s'adapter au changement climatique, préserver la ressource en eau et les espaces naturels.

Le problème est que ce projet, bien qu'il ait de bons objectifs, nous paraît proposer de mauvaises solutions. Il parle de faciliter le trafic routier avec des conséquences d'allongement des distances et de remplissage au fur et à mesure où on le facilite, et surtout de consommation d'espaces naturels ou agricoles. Autre critique : on a un dossier qui s'appuie sur des chiffres erronés (Cf. Diapositive page suivante). Il parlait de 190 000, et non pas 19 000 habitants, au lieu de 150 000, même quand on projette assez loin. On a des courbes très trompeuses dans le dossier, où on remonte à 140 ans en arrière. Raisonnons déjà sur 15 ans en arrière et ce sera déjà pas mal. Idem pour les containers. On n'est pas du tout à 1,5 million, on est autour d'un million, voire 1,2 million les meilleures années. On a eu un petit pic, il est vite retombé, et le contexte actuel, je lisais encore la presse aujourd'hui, fait qu'on n'attend pas avant 2028 un redressement de la situation économique sur la question des échanges longue distance. En ce qui concerne la croissance du trafic routier, quand on regarde le dossier, on se

rend compte qu'on reste autour de 35 000 véhicules par jour sur les tronçons les plus chargés. On n'a pas véritablement d'explosion du trafic routier.



Si on dit que les solutions ne sont pas les bonnes, qu'est-ce qu'on propose? C'est le sujet du soir, de la mobilité du quotidien. La première chose, dans les mobilités du quotidien, est d'encourager l'utilisation du vélo. Je partage le point de vue que cela n'est sans doute pas pour les gens qui font de longues distances qui le feront tous les jours à vélo. Mais si, déjà, on savait décharger des infrastructures routières les personnes qui sont les plus nombreuses, et qui font autour de 3 ou 4 km en voiture dans Istres, entre Istres et Miramas, ou entre Istres et Fos, on aurait déjà bien soulagé les infrastructures.



Vous avez un tracé sur la gauche de la liaison (voir diapositive), qui nous paraît évident à vélo entre lstres et Fos, qui emprunte l'ancien chemin d'Istres à Fos, avec des propositions très concrètes sur ce que peut être la préservation de cette liaison, l'amélioration de cette liaison avec deux passerelles,

dont une au-dessus de la voie de chemin de fer qui a coupé cet ancien chemin. On a des personnes qui, aujourd'hui encore, coupent régulièrement les grillages pour pouvoir franchir la voie de chemin de fer parce que cela répond à une vraie demande. On peut toujours dire que ce n'est pas vrai et passer ailleurs. Nous demandons qu'il y ait une passerelle qui franchisse la voie de chemin de fer, de même, un peu plus loin avec une passerelle au-dessus de la route 569 au niveau de la zone de Lavalduc.



On va rester sur cette zone de Lavalduc, avec un croquis (voir diapositive suivante) de ce qui nous paraît le plus important dans ce dossier quand on parle de mobilité du quotidien : une intermodalité bien conçue entre des trains, des cars, des bus cadencés au quart d'heure.





 une intermodalité bien conçue, avec des trains, des cars, et des bus cadencés au ¼ h, et un pôle d'échanges multimodal à Fos-Lavalduc

05/11/20 - Forum Développement territorial et Mobilités



On parlait tout à l'heure d'un projet de RER. On n'est pas si loin que cela, si on arrête cette spirale du déclin qui malheureusement a été mise en œuvre par la SNCF à l'échelle nationale et validée par la Région à l'échelle régionale.

Je rappelle que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur avait mis en place jusqu'à 700 trains quotidiens en 2014 et en 2015, on est descendu à 500 trains quotidiens. Ceux qui fréquentent la ligne de la Côte Bleue le savent bien. Heureusement, la liaison Miramas - Marseille, que j'ai encore eu l'occasion de prendre hier, est préservée avec des cadencements toutes les demi-heures. Sur cette liaison de la Côte Bleue, on a un train toutes les demi-heures le matin et le soir et un train toutes les heures en journée. Ce qu'il nous manque pour arriver à faire un bon cadencement au quart d'heure, c'est la possibilité d'avoir des trains supplémentaires que l'on mettrait entre Salon-de-Provence et Martigues toutes les demi-heures et qui viendraient s'ajouter aux liaisons qui existent déjà entre Miramas et Marseille. Cela permettrait lorsqu'on est à Miramas, en correspondance avec les trains qui viennent d'Arles ou de Salon et de Cavaillon, d'avoir les trains de la Côte Bleue toutes les demi-heures, et en plus, des trains de Salon et Miramas directs sans correspondance toutes les demi-heures avec un cadencement tous les quarts d'heure et avec surtout, c'est ce qu'on a voulu indiquer dans la carte, un pôle d'échanges bien conçu entre tous les modes de transport au niveau de Lavalduc, entre le rail, le car, puisque c'est à cet endroit qu'on passe le plus près de la ZIP de Fos. C'est-à-dire des liaisons par cars qui démarreraient dans la commune d'Istres et qui se termineraient à Port-Saint-Louis-du-Rhône avec des points réguliers d'échanges au droit de chacune des antennes de desserte internes à la ZIP, tel que cela a été étudié dans le cadre des réunions de concertation du GPMM, et des liaisons vélo qui se connecteraient sur ce site.

Sur cette autre diapositive, on s'intéresse au transport de marchandises. Ce n'est pas le sujet du soir, on l'a bien compris.



#### DEBAT PUBLIC

Liaison Routière Fos Salon





un accès plus lisible des camions aux plates-formes de Fos-Ventillon et de Grans-Clesud, et surtout une utilisation accrue du triage de Miramas (brouettage par navette ferroviaire depuis les terminaux maritimes)

une exploitation statique (numérotation des accès) et dynamique (capteurs, panneaux à messages variables) pour gérer les incidents et retenir les poids lourds sur des aires de service aux heures de pointe

des stations d'avitaillement GNV et une vitesse limitée à 70 km/h





Il faut un accès plus lisible des camions aux plateformes de Fos, Ventillon et de Grans, une utilisation accrue du triage de Miramas. Ce n'est pas le sujet, mais nous sommes convaincus qu'on peut utiliser de manière beaucoup plus intense, avec du brouettage ferroviaire entre les terminaux maritimes et le triage de Miramas pour composer des trains à différentes destinations. C'est très important pour ce que l'on vient de dire et pour tous les débats que l'on a ce soir. J'insiste sur ce point : il faut une exploitation statique et une exploitation dynamique de l'infrastructure. On a toujours tendance à parler de bitume, mais ce qu'il faut, c'est savoir exploiter intelligemment une infrastructure, c'est-à-dire que cette infrastructure, supposons qu'on la réalise à deux voies, doit être très lisible pour les usagers, notamment pour les poids lourds, mais également lorsqu'il y a des incidents, qu'ils puissent être rapidement détectés et qu'il y ait des panneaux de messages variables qui conseillent des comportements aux usagers en fonction de ces incidents. Je pense notamment à la question de la rétention des poids lourds aux heures de pointe de la fréquentation du transport automobile. Si vous regardez bien le dossier, on se rend compte que ce sont bien les voitures qui provoquent l'essentiel de la congestion aux heures de pointe. Il faut également coupler à cela les guestions de sécurité. Pour nous, la vitesse de référence est plutôt une vitesse apaisée, on a parlé d'apaisement tout à l'heure avec le Maire de Miramas. C'est plutôt une vitesse régulière sans à-coups à 70 km/h, plutôt qu'une vitesse avec à-coups à 90, 110 ou 130 km/h.



#### **DEBAT PUBLIC**



05/11/20 - Forum Développement territorial et Mobilités

la protection des riverains contre le bruit et la pollution de l'air

la protection de l'environnement contre les pollutions récurrentes ou

accidentelles

la préservation des espaces naturels et agricoles





Ce qui nous semble important dans l'investissement réalisé, est qu'il serve à la protection des riverains contre le bruit et la pollution de l'air, avec ces murs antibruit ou pas, et à la protection de l'environnement contre les pollutions récurrentes et accidentelles. Vous voyez l'image d'un camion d'acide chlorhydrique qui a pris feu du côté de Sigean sur l'A9. Il y a des bassins de rétention sur le bord de cette autoroute qui permettent de recueillir les matières dangereuses, et la préservation des espaces agricoles et naturels. A ce propos, nous excluons totalement du débat l'hypothèse du barreau des étangs qui était défendu par nos collègues du Golfe de Fos tout à l'heure.

Les conclusions que l'on tire de ce dossier est qu'il y a de la place pour un beau projet, un projet au service du report modal et de la préservation de l'environnement.



#### **DEBAT PUBLIC**

Liaison Routière Fos Salon

05/11/20 - Forum Développement territorial et Mobilités





Bref, optons pour un projet au service du report modal

et de la préservation de l'environnement!



Vous voyez (dans la diapositive ci-dessus) la gare routière de Briis-sous-Forges en région parisienne, qui illustre ce dont on peut rêver au niveau de Fos - Lavalduc, avec des cars qui peuvent s'arrêter et une correspondance excellemment concue avec les trains qui passent dessous, des trains à supercondensateurs qui pourraient équiper la ligne de la Côte Bleue partiellement électrifiée, qui permettraient la préservation de l'environnement. Là (voir diapositive), vous avez une image de l'Étang de Lavalduc.

Merci de votre attention.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

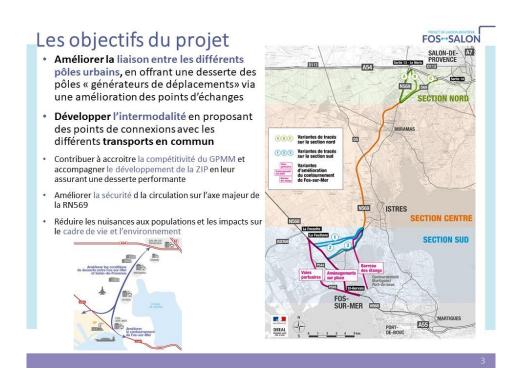
Merci beaucoup pour cette intervention. Je donne la parole à Monsieur PATTE.

#### M. Lionel PATTE, DREAL PACA

C'est plutôt Cédric MARY qui va faire la présentation.

#### M. Cédric MARY, DREAL PACA

Merci. On m'avait donné initialement 4 minutes pour compléter les propos de la Métropole. Je vais m'adapter pour passer après FNE. La liaison Fos – Salon, en quoi est-ce qu'elle participe à la stratégie de mobilité durable du territoire, et notamment du PDU? On considère que c'est un des outils du PDU pour mettre en place cette stratégie. En quoi est-ce qu'elle s'intègre?



Certains des objectifs de la liaison Fos – Salon rejoignent les objectifs du PDU, notamment pour tout ce qui est l'amélioration des déplacements entre les différents pôles urbains, et en permettant d'améliorer un certain nombre d'axes de déplacement qui existent actuellement, en permettant de développer l'intermodalité, en proposant des points de connexion pour les différents modes de transport en commun. Vous avez les différents autres objectifs auxquels concourt la liaison Fos – Salon qui sont corolaires à tout cela. Je vous ai remis, sur la carte présentée, les différents tracés et le cheminement de la liaison. On voit un maillage que l'on retrouve dans les différentes actions du PDU.

Par rapport à cela, la liaison Fos – Salon, par certains de ses aménagements, va permettre de rejoindre cette stratégie du PDU, notamment renforcer les échanges entre les pôles urbains. On en a parlé tout à l'heure sur le chat, on a notamment le Barreau de Sulauze qui va permettre de desservir le pôle d'échange de Miramas, pour partager les espaces et extraire les véhicules du centre-ville. En réalisant une liaison fluidifiée, on va générer un report de trafic des centre-villes et des autres voies secondaires vers la liaison, ce qui va permettre à la fois d'apaiser les centres-villes, mais également de mieux développer d'autres modes de déplacements et donc améliorer les accès à la ZIP, et notamment pouvoir mettre en place des liaisons de transport en commun performantes et fiables, puisque c'est cette performance et cette fiabilité qui les rendent pour l'instant moins utilisées en termes de déplacement des personnes qui travaillent sur la ZIP ou dans les différentes zones d'activité du territoire. On a tout un tas de projets qui vont composer le PDU. On va pouvoir favoriser au niveau des points d'échange aménagés, tout ce qui est développement de P+R, favoriser partout si nécessaire des ouvrages qui permettront de franchir la voie pour permettre la continuité des cheminements cyclables. Monsieur COPPEY donnait un exemple qui pourrait être intégré dedans.



J'ai parlé tout à l'heure du Barreau des Sulauze. On a un projet sur lequel on travaille avec la Métropole, à qui on a donné la maîtrise d'ouvrage, c'est le projet d'échangeur des Bellons, où cet échangeur en étant dénivelé et en offrant des voies réservées aux BHNS va permettre de développer différentes dessertes sur la commune d'Istres. On a également la possibilité sur la liaison Fos-Salon, une fois qu'elle sera aménagée, de mettre en œuvre différents aménagements qui pourront concourir à du report modal vers autre chose que du déplacement en véhicule individuel ou en autosolisme. C'est notamment des VRTC, comme on peut en connaître entre Aix et Marseille, soit éventuellement des VR2+, des voies réservées aux transports en commun et aux véhicules qui transportent plus de deux personnes.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous avons terminé les trois interventions de cette deuxième table ronde. Je donne tout de suite la parole à mon collègue Olivier KLEIN, membre de la CPDP, pour relayer les quelques questions et commentaires du chat. Après, je donnerai la parole aux intervenants qui sont en train de la demander. Merci.

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

Nous avons plusieurs types d'intervention, avec tout d'abord deux remarques ou précisions autour des chiffres qui ont été avancés dans les précédents exposés. Monsieur MEUNIER nous dit : « Nous sommes loin d'un trafic de 35 000 véhicules sur les routes les plus chargées. À Fos, nous avons 45 000 véhicules par jour. En sortie de Martigues, 75 000 ». Géraldine PLANQUE précise: « Je confirme le chiffre de 1,5 million d'EVP traités au GPMM en 2019, dont 1,25 à Fos ».

Nous avons deux prises de position :

M. Jean HETSCH: « Ne nous trompons pas de discussion. La congestion liée au transport de marchandises est le premier point à prendre en compte ».

De Monsieur SERRES : « La question climatique sur le Golfe de Fos est bien moins préoccupante que celle de la pollution de l'air. Les promesses du GPMM sont vieilles de plus de 15 ans ».

Nous avons aussi quelques questions. La toute première vient de Madame Éléonore GIRE : « Pourquoi reste-t-on sur des schémas de développement basés sur la compétitivité du port de Marseille ? On sonne le glas de notre santé et des espaces naturels au profit de ce schéma qui montre ses limites. Vivre et travailler sur le territoire, c'est aussi les emplois de l'agriculture et du pastoralisme par exemple qui sont en jeu. Notre compétitivité ne pourrait-elle pas se replacer de ce point de vue ? ». Une question de Catherine RENARD de l'association Pays Salonais en Transition s'adresse directement au maître d'ouvrage : « Quel montant est dédié à la multimodalité dans les trois scénarios ? ».

Il y a un débat entre Jean-Baptiste DAVID de la CCI et Monsieur COPPEY. M. DAVID dit : « Je suis un peu surpris, ou peut-être ai-je mal compris votre position sur les objectifs du projet quant à la compétitivité du port. Il est démontré qu'un container à destination de Marseille ou Lyon en provenance d'Asie laissera 2 à 3 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins que s'il est débarqué dans un port d'Europe du Nord. L'activité du GPMM, sa compétitivité permet de limiter l'impact carbone des marchandises consommées ici, sans compter les 10 000 emplois qui, je crois, sont loin d'être inutiles au bien-être de notre territoire. »

Il y a donc plusieurs prises de position et deux questions sur le montant dédié à la multimodalité et un scénario qui serait davantage basé sur le développement d'activités agricoles et pastorales.

#### M. Cédric MARY, DREAL PACA

Je peux répondre aux premiers éléments, notamment aux chiffres qu'annonçait Monsieur COPPEY. En termes de projection démographique, il y a une erreur dans le DMO. On a prévu avec la CPDP de publier un erratum, on a échangé deux chiffres qui correspondent l'un à l'Ouest de l'Étang de Berre, l'autre à un périmètre plus large. Quant au développement, au volume de containers traités actuellement au GPMM, dont on s'est servi pour faire nos projections, Mme PLANQUE a répondu.

Néanmoins, ce que je tiens à préciser, par rapport à ces chiffres-là, que lorsqu'on a évalué le projet, on a fait des tests de sensibilité. Ce qu'on appelle un test de sensibilité, c'est que les chiffres de projection de containers et des populations, donc de projet sur le territoire, nous ont conduits à construire un scénario de référence, qui est le scénario qui nous a permis d'avoir une vision de ce que seraient les déplacements, en tout cas les déplacements routiers sur l'axe, à l'horizon 2030. Les tests sensibilité nous ont permis de regarder quelle était la viabilité du projet dans le cas où les projections démographiques et d'activités seraient beaucoup moins importantes que celles qu'on avait sur notre scénario de référence., qui est le scénario qui nous a permis d'avoir une vision de ce que seraient les déplacements, en tout cas les déplacements routiers sur l'axe, à l'horizon 2030. Les tests sensibilité nous ont permis de regarder quelle était la viabilité du projet dans le cas où les projections démographiques et d'activités étaient beaucoup moins importantes que celles qu'on avait sur notre scénario de référence. Ensuite, même exercice sur des projections supérieures à celles du scénario de référence. Dans ces deux cas de test de sensibilité, haut et bas, on s'aperçoit que les raisons qui conduisent à rendre l'opportunité du projet avérée sont maintenues.

#### M. Stéphane COPPEY, NOSTERPACA/FNE

Je voudrais revenir sur la question des chiffres. Merci, Monsieur MARY, d'avoir donné quelques éléments. Je reviens sur les chiffres relatifs aux containers. Le 1,25 million d'équivalents vingt pieds, c'est la pointe qu'a connue Fos. On n'est pas en train de parler de l'ensemble du GPMM, mais de Fossur-Mer. Les prévisions qui ont été inscrites dans les projets stratégiques du port vont bien jusqu'à 2, 2,5, voire 3 millions d'EVP. Mais on n'est plus du tout dans le même contexte. Le contexte a changé. Je voudrais qu'on nous donne les chiffres d'aujourd'hui, de 2020. La situation, on l'espère tous, va se redresser par rapport à 2020. Mais n'imaginons pas qu'on soit dans des perspectives de croissance ni même de doublement. C'est totalement illusoire. Ce n'est sans doute pas souhaitable. Il y avait une remarque tout à l'heure sur ce qu'on transporte et ce qu'on a besoin de transporter. Je donnerai un exemple parmi tant d'autres. La Chine importait des déchets. Il y a 2 ans, elle a dit stop, elle ne voulait plus importer de déchets. Dans l'autre sens, on pourrait peut-être dire, et on commençait à le dire pendant le confinement, qu'il y a des produits importés de Chine dont on n'a pas forcément toujours besoin. On change d'époque, on change de monde. J'en viens à la remarque de Jean-Baptiste DAVID. Je me suis livré à cet exercice que vous avez dans les cahiers d'acteurs de France Nature Environnement et de NOSTERPACA. On a fait le petit calcul des économies de gaz à effet de serre, la motivation première du projet, liées au fait que les bateaux arrivent plus à Marseille-Fos pour alimenter Marseille, Toulouse, Lyon, voire la Suisse, plutôt que d'arriver à Hambourg ou Anvers. On économise un million de tonnes de CO2 sur ce que sont aujourd'hui les émissions sur le corridor Fos - Salon, c'est-à-dire environ 60 millions. Oui, il y a une économie indéniable.

Là, c'est la question de qui est à l'origine des congestions. Vous dites que c'est les poids lourds. En heures creuses, sans doute. En heures de pointe, ce qui provoque la congestion, ce sont aussi les voitures particulières. Il y a une idée intéressante qui a été émise tout à l'heure par Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas, c'est la question des voies réservées. On peut réellement se poser une bonne question. Si on passe à 2 x 2 voies, est-ce qu'il ne faut pas une voie pour les bus principalement en heures de pointe et pour les poids lourds principalement en heures creuses ? Sachant qu'en heures de pointe, on a la possibilité de retenir une partie des poids lourds en entrée de

zone de façon à ce que ce soit plus les bus qui bénéficient de cette voie réservée que les poids lourds.

#### M. Émile RODRIGUEZ, Participant

J'ai été interpellé directement par Madame BRUN, je la remercie de l'inquiétude qu'elle a pour moi. Ce ne sont pas les PDU qui m'empêchent de dormir. Par contre, ce qui m'empêche de dormir, c'est que le PDU concerne les voyageurs et pas les marchandises. Comme l'a dit Monsieur HETSCH, la priorité, c'est les marchandises. Deuxièmement, quand on analyse le PDU, Port-Saint-Louis ou Carry par exemple ne fait pas partie du département. Quand je regarde le schéma avec les liaisons orange, les gens de Port-Saint-Louis ou de Carry feront du stop pour récupérer les BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). C'est bien beau, les acronymes, mais merci pour les non-spécialistes de préciser ce que vous voulez dire.

J'avais deux ou trois questions à poser rapidement. Je voulais savoir, si la liaison se fait, que va devenir la 568 aujourd'hui ? Est-ce que ce sera un itinéraire de délestage en cas d'accident ? Tous les camions qui sont aujourd'hui à DPF(Dépôts Pétroliers de Fos-sur-Mer), Cavaou, tout ça, vont-ils être obligés de contourner Fos pour repartir ? Cela veut dire qu'on va transférer aujourd'hui le trafic qui est concentré en bas sur le rond-point de SPSE (Société du Pipeline Sud-Européen). Est-ce que c'est ce que l'on veut ? Sur la 569, sur Miramas, il faut parler de la vérité de tous les jours, le concret, pas les grandes théories, les grands schémas, les beaux plans, mais tous les matins, on se lève et on voit les camions.

Troisièmement, on parle de pollution, de carbone, cela va être quoi, les allongements de trajet? Un camion qui part aujourd'hui de Marseille à Fos, c'est 50 km. Si demain, il faut faire le contour des barreaux, cela va être quoi, 55, 60, 65 km? Aujourd'hui, si on ne réfléchit pas à modifier la motorisation, à évoluer vers des camions GNL (Gaz Naturel Liquéfié), hydrogène, peut-être plus rapidement dans le GNL parce qu'aujourd'hui, cela existe, je ne vois pas l'intérêt, si ce n'est que de créer une fluidité. Si on ne casse pas Morales, le feu rouge de « Ma campagne », je ne vois pas. Je ne comprends pas tout cela. C'est pour faire le tour de quoi? Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite une bonne soirée.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je donne la parole à Monsieur MARY pour intervenir. Monsieur VIGOUROUX l'avait demandé avant.

#### M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas

Cela va encore faire croire que les élus passent avant tout le monde. Ce n'est pas bon, pour un débat. Deux choses. D'abord, je veux saluer Stéphane COPPEY en lui disant qu'il a encore oublié le sigle du TGV à Miramas. N'oubliez pas qu'il y a un TGV qui arrive et qui part à Miramas. Il est un peu remis en cause. Or, c'est une ligne très importante pour alimenter Avignon notamment sur la partie touristique, nous qui pensons que les bus ne sont pas nécessaires quand on a un TGV qui part de Paris. Il faut que les services de la Métropole l'intègrent. Sur certains plans, je ne le voyais pas. Je sais que c'est un oubli.

Je voulais saluer Madame RENARD. Elle a raison. J'ai même signé le Pacte de transition. Je voudrais dire une chose. On est dans un moment où on change d'époque. Mais cette période de transition avant de changer d'époque est difficile. La difficulté avec cette route est qu'on est dans une situation déficitaire à l'origine. Finalement, on essaie de rattraper une situation. Je vais vous donner un exemple sur l'histoire des mobilités quotidiennes. L'idée est de faire en sorte que les camions montent et mettent les remorques directement sur les trains. Tout le monde y sera favorable. Mais je vais à la ligne et je rajoute : à partir du moment où on met des camions sur les trains, on se retrouve avec plus de camions à l'arrivée pour aller sur les trains et plus de camions à la sortie des trains quand le camion récupère la remorque. Donc, on aura de toute façon une augmentation de ces flux. Je pense qu'il sera nécessaire de tenir compte à la fois du développement durable tout en préservant les outils, mais on va être obligés d'arbitrer. L'art de la politique, c'est l'arbitrage. C'est l'art du possible. Il y a des endroits plus complexes, mais en même temps nécessaires, sur la partie fosséenne où Jean HETSCH est très favorable à l'externalisation de sa ville. Je le comprends. Une partie est plus simple, puisqu'elle était déjà existante entre Istres et jusqu'à Salon, et si on va tout droit, cela permet d'éviter de consommer des terres agricoles qui sont plus sur la droite, voire de ramener de la nuisance.

Surtout, ce que je voudrais dire sur le PDU, c'est qu'il y a eu un énorme travail de concertation sur le PDU par la Métropole. C'est un travail de plusieurs mois. Des réunions, où nous n'étions pas très

nombreux, mais où il y avait toujours du monde. Donc, il y a une matière qui a déjà été dialoguée et discutée, et validée. Il faut évidemment en tenir compte. Je pense qu'il y a un équilibre dans ce PDU.

L'idée d'avoir une 2 x 2 en gardant les ronds-points, surtout de ne pas en faire une autoroute, car on ne pourra pas reporter les flux ni même les transports collectifs, est à mon avis, une bonne idée. Les séquencer par horaires, cela existe ailleurs. Cela peut fonctionner, les bus étant prioritaires à certaines périodes de la matinée et du soir pour les retours travail. Ensuite, les camions sont là aussi sur un certain nombre de bandes. Après, chers amis, nous savons très bien qu'entre le camion et le train, je le dis, car je l'ai dit souvent dit à Madame PLANQUE, qui était cachée derrière un pseudo, je lui répète encore, le business model du ferroviaire n'est pas du tout équilibré. Il est absolument dramatique que dans notre pays, la taxe ne soit pas passée. Il y a eu un manque de courage, tous gouvernements confondus. La difficulté que l'on a actuellement, vient du fait que les opérateurs de logistique privilégient le camion au détriment du train. Le Sud a été l'une des plus grandes zones, 750 000 mètres carrés de logistique, qui a été embranchée sur fer. Nous avons eu des logisticiens qui ont abandonné le fer pendant très longtemps, voire même ont retiré le fer qui était à l'intérieur de ces grandes bases logistiques et qui donnait directement à l'intérieur des quais. On a là un autre débat économique. Ce n'est pas le lieu, mais c'est le sujet du développement du port et du développement du ferroviaire.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour cette intervention. Entre-temps Madame BRUN a demandé la parole. Avant, nous avions une intervention de Monsieur MARY. Je demande à ceux qui n'ont pas encore parlé de demander la parole s'ils la veulent. Il nous reste 10 minutes. On aimerait bien vous entendre. Merci.

#### M. Cédric MARY, DREAL PACA

Rapidement, pour répondre aux interrogations de Monsieur RODRIGUEZ tout à l'heure, effectivement, suivant les options et les variantes que l'on va tenir, on peut potentiellement allonger certains trajets et notamment certains trajets PL en fonction de la variante, du mode de gestion de voie que l'on souhaite avoir et en fonction des options. Néanmoins, comme on le faisait remarquer tout à l'heure et comme le souligne Monsieur MEUNIER, le relatif allongement que l'on peut avoir sur certaines options, et notamment par exemple sur le barreau des étangs puisque c'est celui qui rallongerait le plus les cheminements, en termes de pollution, est compensé par la réduction des congestions et l'éloignement du trafic des zones urbaines. C'est ce qu'a relevé AtmoSud mardi lorsqu'on a parlé de cela. Après, dans le détail des aménagements et de la façon dont on va traiter les pôles d'échanges, je vous invite à venir aux forums territoriaux qui seront centrés sur ces questions-là. On pourra notamment parler un peu plus avant de l'aménagement du carrefour de Saint-Gervais ou « Ma campagne » qui posent un certain nombre de problématiques, notamment en termes de proximité des zones urbaines.

#### Mme Annick BRUN, Métropole Aix-Marseille-Provence

Je voulais juste rassurer l'assistance sur le fait que le PDU traite bien également des marchandises, et pas seulement des voyageurs. Nous avions eu l'occasion de présenter déjà la stratégie en matière de fret il y a quelque temps. C'est pour cela que ce soir, on s'est attaché à la partie voyageurs. De même, le PDU traite bien, non seulement de la mobilité de la Métropole, mais aussi des liaisons internationales, régionales et locales; la concertation a bien été menée avec l'ensemble des territoires voisins. La Métropole n'est pas une île isolée. On est bien dans une vision globale d'interconnexions. Par contre, vous avez un extrait très synthétique résumé sur la carte du territoire, je reconnais qu'elle ne vous donne pas la version de tout ce qu'il peut y avoir comme autres actions du PDU.

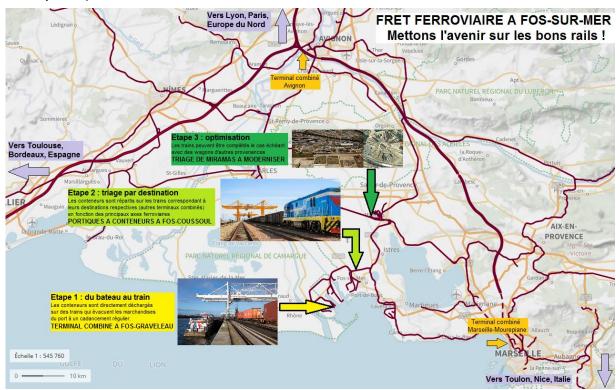
#### M. Frédéric SERRES, RAMDAM/ADAVA

Je tenais à rassurer Monsieur VIGOUROUX, son intervention était tout à fait dans le sujet. Il faudra trouver une solution pour que les logisticiens cessent d'utiliser systématiquement la route au lieu des modes alternatifs que sont le fer d'une part et le fleuve d'autre part. Ensuite, j'ai été assez effrayé par les dernières interventions. Il semble que l'intermodalité en matière de logistique soit pensée uniquement à partir de Clésud, c'est-à-dire qu'entre le terminal de Fos-sur-Mer et Clésud, ce serait 100 % camions, c'est que je ne peux pas accepter. C'est du côté Fos-sur-Mer qu'il y a la pire pollution de l'air, non seulement dans la région, mais je pense dans toute la France. C'est dès Fos-sur-Mer que les containers doivent passer sur les trains. Dès le départ, dès le quai. C'est pour cela qu'il y a un projet de terminal combiné à Fos-Graveleau. C'est ce terminal combiné qui sera complémentaire de la gare de triage de Miramas qui peut éviter cette surcharge de camions que ce projet routier ne pourra

que nous amener. Je rappelle qu'il s'agit d'une route. On ne met pas des trains sur les routes. On met des camions sur les routes! Si on n'améliore pas le réseau ferré et les infrastructures ferroviaires entre Fos et Miramas, on n'aura pas autre chose que des camions sur cette route. Merci.

#### M. Stéphane COPPEY, NOSTERPACA/FNE

Petite précision. Si vous pouvez afficher le schéma que je vous ai communiqué cet après-midi, qui émane de Frédéric SERRES qui vient de s'exprimer, on peut confirmer qu'il y a une logique dans cette dynamique de miser avant tout sur le ferroviaire.



C'est aussi une façon de répondre à ce qui a pu être dit en début de débat. La compétitivité du GPMM, comme l'avait dit son ancienne directrice, et je crois que je l'ai entendu à nouveau dans la bouche du nouveau directeur, repose avant tout sur la compétitivité des transports terrestres, et particulièrement sur les modes que sont le fer et le fleuve. Misons bien là-dessus. Ce schéma, pour vous le décrire rapidement, mais Frédéric SERRES aurait pu le faire, on a bien de bas en haut les équipements prévus au niveau de Fos-Graveleau au contact direct des terminaux maritimes. C'est un projet qui est lancé, qui est en cours et qui a tout sa raison d'être. Il y a au-dessus le site de Fos-Ventillon, qui permet de compléter des coupons de trains pour en faire des trains complets avec toutes les zones logistiques qui se situent autour. Quand on monte, outre Clésud comme cela vient d'être rappelé, on a ce triage de Miramas et ce brouettage ferroviaire qui pourrait s'opérer entre les terminaux maritimes et le triage de Miramas qui, il y a quelques années, était le plus performant d'Europe. Je voudrais rappeler les chiffres : il y a 48 voies de tri, 16 voies à l'arrivée des trains, 11 voies au départ. C'est vraiment un équipement assez fantastique. Si on sait l'utiliser, et la proximité du port de Marseille fait qu'on a une situation incroyable pour ce triage, il faut 20 millions d'euros aujourd'hui pour simplement remettre en état ce qui ne fonctionne plus à l'intérieur du triage, ce qui est une partie seulement du triage. Remettons ce chiffre de 20 millions d'euros en rapport avec les 200 ou 300 millions d'euros dont on parle ici, voire 500, sur le projet, n'attendons pas que ce triage continue à se dégrader pour ne pas devoir consacrer 20 millions, peut-être 50 ou 100, demain pour remettre en état ce bel équipement.

Je termine sur la question de l'évitement de la commune de Fos. Je crois que l'on comprend tous la préoccupation du Maire de Fos et des habitants. Une solution a été trouvée depuis 2 ans. Il a fallu se battre un certain nombre d'années pour qu'elle soit trouvée. C'est celle du transit de l'essentiel des poids lourds par la zone industrielle qui est respecté à 70-80 %, il n'est pas respecté en totalité. Mais la requalification de la nationale aujourd'hui qui est au contact de la ville permettrait de privilégier un trafic plutôt doux, ou en tout cas un trafic essentiellement voiture sur cette partie, voire vélo, et faire en sorte que les poids lourds évitent cette zone et ainsi avoir une bonne lisibilité au niveau de Ventillon

entre ce transit des poids lourds par la zone industrielle et les nouveaux aménagements qui seraient réalisés au niveau de la 569. Concernant les temps de parcours, gardons la raison. On parle de poids lourds qui, pour certains d'entre eux, je ne parle pas de ceux qui font du brouettage entre les zones logistiques et le port maritime, pour la plupart d'entre eux c'est plusieurs heures de trajet ; là, on est en train de parler de 5 à 15 minutes de temps perdu aujourd'hui pour les poids lourds dans le secteur dont on parle. 5 à 15 minutes sur 3h ou 4h de trajet. À qui fera-t-on croire qu'on joue là-dessus la compétitivité du GPMM?

#### M. Romuald MEUNIER, Golfe de Fos

Je me permets de reprendre la parole parce qu'il faudrait que nous disposions tous des mêmes chiffres. C'est ce que j'ai noté dans un petit message. Des chiffres sur le trafic routier. Je les ai sous les yeux. J'ai bien pour 2018 en sortie de Martigues 72 000 véhicules, et au sud de Fos 47 000 véhicules. Il faut qu'on parle tous de la même chose. Ces chiffres ne sont pas inventés. C'est la DIR (Directions Interdépartementales des Routes nationales) qui les communique chaque année. Je les ai communiqués à la CNDP il y a déjà un bon moment. J'ai demandé qu'ils soient visibles sur le site. On ne les voit toujours pas.

Mais cela permettrait de faire avancer le débat sur les mêmes bases, que nous parlions tous de la même chose. Je comprends que le porteur du projet, quand il a dessiné ses documents, qu'il les a prévus, a eu un peu de retard sur les derniers chiffres, parce qu'il a préparé son projet depuis un certain nombre d'années. Mais aujourd'hui, il faut que nous parlions des mêmes. Il ne faut plus que certains, comme Monsieur COPPEY que j'ai entendu tout à l'heure, nous affichent des affirmations telles que « les routes les plus encombrées sont de 30 000 ou 35 000 véhicules ». C'est faux. Nous sommes bien au-delà de cette situation. C'est le premier point que je voulais préciser. Il y en a un autre sur le détour que pourraient faire les véhicules en passant par le barreau des étangs. Les études démontrent la plupart du temps qu'un véhicule peut faire jusqu'à 30 km de détour pour obtenir une vitesse constante sans ralentissement dans les embouteillages pour compenser la pollution qui pourrait être créée sur un même trajet de 5 km avec des embouteillages. C'est important de prendre connaissance de cette situation. Les routiers en sont parfaitement conscients. Ils préfèrent prendre une autoroute à vitesse constante et sans giratoires, sans dénivelé, pour avoir une consommation d'essence inférieure. Mais nous, pour en obtenir le bénéfice, pour avoir une pollution bien moindre. Le barreau des étangs, s'il devait exister, diminuerait énormément la concentration des pollutions. Par ailleurs, pour répondre à la proposition de Monsieur COPPEY, qui est l'aménagement des voies au sud de Fos, c'est un aménagement qui ne peut être que temporaire, parce que, de toute façon, l'aménagement au sud de Fos coupe la ville en deux. La ville, c'est le centre-ville de Fos et le bord de mer. La voie sur la 568 est une voie qui traverse la ville en deux. Si on développe cette route, on aura de fait une autoroute ouverte pour tous les transports. Cela, on ne peut pas l'accepter.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. J'ai deux autres interventions et après, il faudra conclure. Il est bientôt 20h30. C'est l'heure de terminer cette table ronde. Monsieur RODRIGUEZ voulait faire une intervention.

#### M. Émile RODRIGUEZ, Participant

Je sais que le temps de parole est cher. Je ne vais pas le monopoliser. Sur le trafic ferroviaire, on est d'accord, si on se pose les bonnes questions, je pense qu'il y a deux trafics. Il y a le port et les zones logistiques, à ne pas confondre avec le port et l'extérieur de la zone, c'est-à-dire vers Lyon, l'international ou le reste. Peut-être que le Ventillon peut être une solution envisagée. Mais n'oublions pas que les faisceaux, c'est-à-dire les temps et les autorisations de circulation des trains sont donnés par le Réseau ferré de France et aujourd'hui, c'est quand même le service voyageur qui est prioritaire. Il y a un gros problème, pour le moment, celui de la fiabilité. Malheureusement, tous les usagers du chemin de fer vous disent que c'est une catastrophe. Ce n'est pas moi qui l'invente. Aujourd'hui, pourquoi beaucoup se reportent sur les camions? Malheureusement, quand on va dans les trains, on ne sait jamais s'ils partent à l'heure, quand ils arrivent. C'est comme cela. On ne va pas refaire le monde, mais c'est la réalité. Concernant l'intervention du monsieur précédent, je suis bien d'accord avec lui. Si c'est pour faire une voie rapide qui va recouper Fos, je ne vois pas l'intérêt d'investir des millions d'euros. Le barreau des étangs reste la solution la plus logique et intéressante pour Fos. Il n'y a pas que Fos. Si l'allongement des distances ne crée pas de supplément de pollution, des désagréments, tant mieux. Espérons que tout cela finisse. Il faudra réfléchir au schéma de circulation. J'ai bien compris qu'une prochaine réunion en parlera. J'espère être présent et pouvoir en parler avec vous. Je vous remercie de votre attention.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

C'est exactement le sujet de la troisième phase du débat.

#### Mme Marie-Hélène PASQUIER, UMF

Marie-Hélène PASQUIER, de l'Union Maritime, la fédération de tous les acteurs portuaires et de la logistique. Après avoir entendu tout le monde, je voudrais donner la voix des professions portuaires et dire que cette liaison, on la souhaite, on la demande instamment. On a besoin de cette route. Parce qu'on le sent bien à chaque fois que le Président Monsieur FOURNIAU répète « cette liaison, si on la fait », donc on a le risque qu'elle ne se fasse pas. Mais cela serait vraiment le gros risque, qu'on ne fasse rien. Si on ne fait rien, il y aura de plus en plus de congestion. Les Fosséens sont de plus en plus mécontents, de plus en plus pollués. On a besoin de cette route pour les personnes, les populations, pour les marchandises.

Essayons aujourd'hui de construire un schéma de mobilité cohérent au lieu de s'opposer! Essayons que ce territoire soit capable de s'entendre sur un projet global qui convienne à tout le monde avec du ferroviaire! On a besoin du ferroviaire. On y travaille. Toute à l'heure, quelqu'un a dit qu'il fallait du ferroviaire à Fos pour les marchandises. On est passé en un an de 11 % de part modale à 15 %. C'est tiré par Fos. De plus en plus, les gens y viennent. Il n'y a pas que la logistique. Il y a un certain nombre de trains qui partent de Fos et qui vont sur Toulouse par exemple. On a une couverture en termes de navettes ferroviaires pour les containers qui est extraordinaire. On va sur l'Ouest, à Toulouse, à Bordeaux, à Paris, en Bretagne, à Niort, à Strasbourg. On va jusqu'en Allemagne. On aimerait bien aller jusqu'en Suisse. Tout ce qui est de la longue distance, tous les projets qu'on porte pour la communauté portuaire, c'est par le ferroviaire sur la grande distance. En même temps, on a besoin de cette route pour que les gens puissent circuler tranquillement en sécurité. On a besoin de la route pour que les marchandises puissent s'évacuer. On est en train de s'améliorer sur le report modal, mais n'opposons pas les modes. Essayons de travailler et de mettre en place des pistes cyclables pour ceux qui le veulent. Essayons de répondre à tout le monde. On est capable de le faire, plutôt que de dire qu'on va se disputer ou tout mettre sur le fer. On est tous en train d'essayer de construire. Dans l'ensemble, je remercie ZULESI, on essaie de construire un schéma cohérent qui réponde aux besoins multiples des populations et des trafics.

#### Mme Margherita MUGNAI, Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie beaucoup. Avec cette dernière intervention du public, je donne la parole à Jean-Michel FOURNIAU pour les mots de conclusion.

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

Merci beaucoup. Je tiens à remercier l'ensemble des intervenants, de l'assistance pour une réunion qui, comme les précédentes, a été extrêmement riche. Pour répondre à plusieurs interventions de Monsieur RODRIGUEZ, je pense que ces réunions ont permis d'éclairer le projet, ont amené des éléments qui n'étaient pas au départ dans le dossier du maître d'ouvrage, ont amené le maître d'ouvrage à préciser un certain nombre de choses, à envisager un certain nombre de choses. C'est bien l'objet du débat que d'essayer d'enrichir le projet en ouvrant les perspectives. Je crois qu'aujourd'hui, pour reprendre une remarque faite dans le chat, les différentes prises de position semblent pouvoir converger sur un certain nombre de choses, y compris qui justifient la réalisation d'un projet routier dont il reste encore beaucoup à discuter.

Ce sera l'objet de la troisième phase du débat. Je vous ai dit au début qu'il fallait que nous décidions sous quelle forme nous pouvions la conduire, en fonction de l'évolution de la situation sanitaire. On vous en informera assez tôt, en espérant qu'on pourra faire des réunions en présence qui seront beaucoup plus simples à organiser pour rentrer dans le détail des aménagement liées au projet routier. La seconde phase du débat va s'achever mardi sur Maritima TV avec un plateau de deux heures, de 10h à midi, avec plusieurs invités, le Président de la Chambre de Commerce, Monsieur CHAUVIN, Monsieur BERNARDINI, Maire d'Istres et Président du territoire Istres Ouest Provence, Monsieur SERRES, Monsieur CHAMARET de l'Institut Eco-Citoyen et Madame TRAMONTIN, Présidente du SYMCRAU. J'espère n'avoir oublié personne. Bien sûr, le maître d'ouvrage sera présent à l'ensemble. Nous allons organiser cela avec les journalistes de Maritima en plusieurs séquences. Le débat continue sous une forme qu'il n'avait pas encore connue, en plateau TV, une forme qui reste très ouverte au public. Le public pourra poser des questions par téléphone, mais il peut déjà les poser via le site Internet. Je vous invite à regarder l'émission en direct ou en différé. Nous vous préciserons les dates pour la troisième phase du débat et les modalités dès que nous en saurons un peu plus là-dessus. Merci et bonne soirée.

### ANNEXE: REPORT DU FIL DE DISCUSSION (CHAT)

01:30:24	CATHERINE RENARD: Si on comprend bien le premier intervenant, fluidifier la liaison salon Fos risque de vider FOS de sa population la plus aisée qui aura la possibilité de fuir la pollution locale ?
01:34:48	Jean-Michel FOURNIAU (CPDP): Je me permets de partager une remarque que faisait le maire de Sénas à la réunion d'avant hier : il constate l'arrivée de nouveaux habitants sur sa commune quittant les pollutions de Fos et la ZIP où ils travaillent, avec comme conséquence des flux et des temps de déplacements quotidiens plus importants.
01:38:26	GolfeDeFos R. MEUNIER: Monsieur le député, il s'agit là d'un projet dont la décision est nationale et je n'ai pas compris votre avis sur ce projet notamment votre acceptation ou refus de la modification des structures routières examinées
01:39:29	F.SERRES - RAMDAM: Quid des avantages dont bénéficie indument le transport routier, comme la détaxe du carburant diesel ?
01:40:03	Jean-Pierre SANMARTIN - Salon: La gare de Miramas doit être envisagée pour deux aspects : fret et transports de voyageurs pour le travail
01:42:54	Catherine RENARD, association Pays Salonais en Transition: Quand on parle d'externalisation des flux de trafic à l'extérieur des villes, comment est-ce possible à Salon qui est traversée par 2 autoroutes ?
01:45:06	Catherine RENARD, association Pays Salonais en Transition: M. le Député, est-t-on prêt à instruire un vrai RER sur l'ouest de l'Etang de Berre ? Sachant que l'on n'arrive pas à le faire entre Aix et Marseille ?
01:45:25	GolfeDeFos R. MEUNIER: On ne peut pas avoir une vision réduite des raisons qui prédominent à cette liaison routière car le lien étroit entre les habitants et leur emploi, leur proximité avec celui-ci, mais la fluidité qui limitera les arrêts et redémarrages, les pollutions générées, etc. doivent être regardées doivent peser lourds dans les conclusions
01:47:14	Jean Hetsch: La sécurité doit également être prise en compte, les voies actuelles sont 3 fois plus accidentogènes avec tous les risques liés aux transports de matières dangereuses
01:48:42	Danièle Guieu: M Vigouroux dit qu'une amélioration est constatée sur Aix Marseille du fait de la création d'une voie dédiée aux bus mais les embouteillages sont toujours là
01:49:26	F.SERRES - RAMDAM:Exact; la seule amélioration est que les bus peuvent circuler grâce aux voies qui leur sont dédiées
01:50:10	Nicolas Clabaux: Il existe au sud de Miramas un projet de barreau de liaison entre la RD569 et la N1569. Comment est-il prévu d'articuler ce projet avec la future liaison Foss-salon? Notamment du point de vue de l'aménagement de Miramas?
01:50:40	F.SERRES - RAMDAM:Pas seulement la gare de triage, M.le député; le terminal combiné de Fos-Graveleau est tout autant indispensable
01:52:11	François LALANDE ADPLGF: Comment améliorer la desserte de ZIP de Fos en transports en commun pour réduire la part voiture qui concerne plus de 80% des 41500 salariés de la zone ? Une mixité des modes de déplacement semble nécessaire
01:52:22	F.SERRES - RAMDAM: Si on attend que l'Europe se bouge, rien ne bougera jamais!
01:53:38	Catherine RENARD, association Pays Salonais en Transition: Une solution : le ferroutage contraignant plus qu'une taxe les suisses le font au quotidien
01:54:24	F.SERRES - RAMDAM: Exemple à suivre L'écotaxe aurait pu être une solution, mais on sait ce qu'il en est advenu

01:55:20 Jean Hetsch: Les transports proposés par les entreprises ont cessés au fil des années faute de "participants". Je ne suis pas certain qu'un réseau de transports en commun soit plus utilisé Jean Baptiste David CCIAMP: Certes le télétravail se développe et peut être une très 01:55:55 bonne chose, d'un point de vue environnemental mais aussi en souplesse d'organisation. Mais nous parlons d'un territoire majoritairement industriel, de filières vieillissantes, en mutation pour certaines mais aussi d'avenir (aéronautique, énergie) qui se prête moins et se prêtera moins au télétravail. M Dubois peut-être peut-il nous spécificités/limites éclairer sur les du télétravail pour industrielles/portuaires? 01:56:36 Gilles MARCEL FNE PACA: Il faut aussi arrêter de déplacer des marchandises dans tous les sens = exemple bois exporté pour être débité puis importé pour être travailler quand ce ne sont pas les meubles fabriqué en Inde ou en Chine qui reviennent ... 02:01:42 F.SERRES - RAMDAM: Au niveau souplesse d'utilisation, seul le vélo peut rivaliser avec la voiture; sur les courtes distances (moins de 5 km), le vélo est gagnant à tous les coups, surtout en ville. 02:02:42 Catherine RENARD, association Pays Salonais en Transition: Est-il prévu une voie verte en parallèle de la 4 voies - Est ce étudié dans le projet ? 02:03:30 F.SERRES - RAMDAM: Pas pour le moment; les associations pro-vélo essaient justement d'intégrer des solutions cyclables dans le projet 02:03:31 Marie-Hélène Pasquier: Entièrement d'accord avec M. Zulesi, qui propose une amélioration globale des solutions et moyens de mobilité sur le territoire, en considérant la complémentarité des modes de transport. Cette position réconcilie les intérêts de chacun, de manière pragmatique et consensuelle. Il importe aujourd'hui d'orienter ce débat en montrant que notre territoire est capable de s'entendre sur un projet commun qui prend en compte cette liaison Fos Salon, tout en continuant à travailler à développer les modes de transports alternatifs. Jean Yves Petit - CESER PACA: Se rappeler, bien avant le télétravail, la distance 02:06:39 moyenne e TER sur la métropole est de 35km 02:06:49 Jean Yves Petit - CESER PACA: Ne pas oublier l'expérimentation en cours sur des cars + vélos entre Miramas / Istres et Port St Louis avec une utilisation quotidienne domicile / travail 02:06:57 Catherine RENARD, association Pays Salonais en Transition: Fluidifier c'est bien mais si au bout on a un point de congestion - on reporte juste le problème ? C'est le cas de la jonction entre les A54 et A7 à Salon! 02:08:17 F.SERRES - RAMDAM: On risque aussi un report du trafic routier depuis les sections autoroutières payantes... 02:08:47 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon: Les bretelles de jonction A7 -A54 vont être pises à deux voies (arrêté préfectoral) Galaxy A6: Le sujet vélo est au moins aussi urgent que les autres projets. Difficile 02:09:24 d'être cycliste. Le sujet est-il pris en compte avec l'intérêt qu'il mérite? 02:24:53 Lionel PATTE - DREAL (Maître d'ouvrage): M. Perronet, les études de trafic réalisées dans le cadre des études d'opportunité prennent en compte le réseau local rural ou urbain (dans une certaine limite de précision), et les phénomènes de report du trafic du réseau local vers la RN569 (par exemple). 02:27:44 Eléonore Gire: Pourquoi reste-t-on sur des schémas de développement basés sur la compétitivité du port de Marseille ? On sonne le glas de notre santé et des espaces naturels au profit de ce schéma qui montre ses limites. Vivre et travailler sur le territoire c'est aussi les emplois de l'agriculture et du pastoralisme par exemple qui sont en jeu. Notre compétitivité ne pourrait-elle pas se replacer de ce point de vue ? 02:38:01 GolfeDeFos R. MEUNIER: Nous sommes loin d'un trafic de 30/35000 sur les routes

les + chargées. A Fos nous avons 45 0000 véhicules jour, en sortie de Martigues 75

000/jour

02:39:25 Jean Hetsch: Ne nous trompons pas de discussion...La congestion liée au transport des marchandises est le premier point à prendre en compte. Galaxy A50/ Géraldine Planque : Je confirme le chiffre de 1,5MEVP traités au GPMM 02:41:08 en 2019, dont 1,25 à Fos. 02:41:43 Eléonore Gire: MEVP? 02:42:04 F.SERRES - RAMDAM: Million d'Equivalent Vingt Pieds Galaxy A50/ Géraldine Planque: Pardon, million de conteneurs (équivalents vingt 02:42:26 pieds) Jean Baptiste David CCIAMP: M Coppey, je suis un peu surpris ou peut-être ai-je mal 02:45:38 compris, votre position sur les objectifs du projet quant à la compétitivité du GPMM. Il est démontré qu'un conteneur a destination de Marseille ou Lyon en provenance d'Aise emmétra 2 à 3 tonnes de CO2 en moins que s'il est débarqué dans les ports du Nord de l'Europe. L'attractivité du GPMM, sa compétitivité permet donc de limiter l'impact carbone des marchandises consommées ici (sans compter les 10 000 emplois qui je crois sont loin d'être inutiles au bien être sur notre territoire) F.SERRES - RAMDAM: La question climatique sur le golfe de Fos est bien moins 02:48:43 préoccupante que celle de la pollution de l'air. Et les promesses du GPMM sont vieilles de plus de 15 ans, avec les résultats que nous connaissons tous! 02:49:26 Catherine RENARD, association Pays Salonais en Transition: Quel montant dédié à la multi modalité dans les 3 scenarii? 02:54:19 Annick Brun Métropole AMP: On entend mal M. Klein 02:55:02 Marie-Hélène Pasquier: Les efforts et progrès en termes de diminution des pollutions par les acteurs du port de Marseille (GPMM et acteurs privés) sont aujourd'hui bien réels : navires au GNL, bientôt avitaillement en GNL, cavaliers hybrides, énergie solaire pour les bâtiments logistiques, camions propres, etc. F.SERRES - RAMDAM: Encore des promesses ! Et concernant les véhicules 02:56:45 "propres", si on se fie aux publicités mensongères des constructeurs, on n'a pas fini d'être décus! 02:57:48 Marie-Hélène Pasquier: Ce ne sont pas des promesses, c'est la réalité! F.SERRES - RAMDAM: Voulez-vous que je vous remette le DieselGate en mémoire ? 02:58:10 F.SERRES - RAMDAM: Pour mémoire, on avait déjà eu droit aux mêmes promesses 02:58:52 en 2004 lors du débat Fos 2XL 02:59:41 Marie-Hélène Pasquier: On a aujourd'hui changé d'époque. Catherine RENARD, association Pays Salonais en Transition: En vue de 03:00:02 l'augmentation du trafic poids lourds sur Salon a-t-on prévu le déplacement de l'école primaire qui est à moins de 50 m de l'autoroute ... Ce serait peut-être sympa pour la santé de nos enfants !!!! 03:01:24 F.SERRES - RAMDAM: "On" nous avait promis des véhicules plus propres, "on" nous avait promis une part modale du rail à 30% celle du fluvial à 10%, "on" nous avait promis 5 à 6 000 emplois (on n'en a pas eu le cinquième sur le territoire !)...Les promesses n'engagent que ceux qui sont assez naïfs pour y croire... 03:02:40 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon: Concernant le PDU, j'ai participé aux réunions et souligné que la mobilité s'arrêtait à Miramas. L'intervention de Mr Coppey d'offrir une liaison fréquente ferroviaire entre le nord-ouest du département - et Miramas (qui peut servir à utiliser les deux lignes principales vers Marseille et Arles. GolfeDeFos R. MEUNIER: Les études démontrent que les PL profitent de détours 03:07:08 allant jusqu'à 30km pour utiliser un trafic fluide à vitesse constante. Ceci réduit toujours les pollutions routières jusqu'à cette distance. 03:08:05 Michel PERONNET: Les 3 présentations convergent sur l'effet de levier du passage à 4 voies de la RN569 pour faire une réelle intermodalité co- construite sur ce territoire

industriel d'intérêt national.

03:11:30 GolfeDeFos R. MEUNIER: Pour une meilleure compréhension, il serait bon que nous disposions tous des bons chiffres que j'ai déjà communiqué a la CNDP et qui pourraient être affichés sur le site. Ces chiffres proviennent de la DIR Méditerranée qui les publie tous las ans 03:13:10 Jean Hetsch: La solution du barreau des étangs enlève la problématique du rondpoint de St Gervais 03:18:48 Jean Baptiste David CCIAMP: Comme évoqué encore ce soir, il semble vraiment possible de définir un projet partagé, avec la liaison routière Fos Salon, en poursuivant le développement du report modal, pour les passagers et les marchandises., en parallèle, notamment autour du ferroviaire et des transports collectifs Une nouvelle manière de concevoir ce type d'infrastructure est aussi possible et souhaitable, via l'économie circulaire, la réutilisation de matériaux, en bénéficiant notamment de la plateforme PIICTO voisine, qui se propose d'accompagner cette ambition... 03:19:38 Jean Hetsch: M. Coppey, je vous invite à venir à Fos pour voir sur le terrain ce qu'il en est. Les voies portuaires ne sont pas adaptées à une augmentation du trafic. Jean-Pierre SANMARTIN - Salon: Le trafic PL passant par la ZIP devrait être 03:19:57 obligatoire, le trafic VL vient des travailleurs de la zone et les envoyer vers Parsemain ne résout pas grand chose. Vous perdrez une zone naturelle des étangs 03:20:27 Eleonore Gire: Pourquoi envisage-t-on l'augmentation du trafic des camions comme une fatalité? 03:23:50 Stéphane COPPEY: Et pourquoi voulez-vous couper le lien (naturel) entre la ville et les étangs? Stéphane COPPEY: Le projet est orienté nord sud et non est ouest, il n'a pas vocation 03:24:46 à remplacer le pont de Martigues 03:26:45 Julidé Sonjoux: Le report modal est souhaité par tous mais ne dépend pas de la volonté seule de la place portuaire. Il faut des sillon en quantité et qualité suffisante (donc des investissements massifs), des terminaux de grande taille, etc. Notre intérêt commun est de trouver un projet de liaison qui réponde aux besoins de tous les acteurs du territoire. En quoi le maintien de la route telle qu'elle est, améliore le report modal, la qualité de l'air et la sécurité. 03:27:33 Stéphane COPPEY: Les associations FNE n'ont surtout pas dit qu'il ne faut rien faire 03:28:24 F.SERRES - RAMDAM: II FAUT opposer les modes, au contraire! 03:29:00 Catherine RENARD, association Pays Salonais en Transition: Je comprends que tout le monde a envie d'une vision globale sauf que le projet proposé est uniquement routier !!!! 03:29:02 F.SERRES - RAMDAM: Comparée à Hambourg et Brême, la performance du GPMM en matière de report ferroviaire est minable! Jean Baptiste David CCIAMP: Merci à la CPDP et aux participants, qui montrent que 03:30:05 malgré les conditions d'échanges "dégradées", uniquement en visio, les projets peuvent et doivent continuer à avancer pour faire progresser collectivement le territoire! Margherita Mugnai - Cpdp: Merci beaucoup pour ces questions, réflexions et 03:30:09 compléments d'information très riches. Tout va intégrer le compte rendu de la rencontre.

Géraldine Planque: Mais comparée à tous les autres ports européens la part du fer au

C. Castell-CCI Pays Arles: Il ne faut pas opposer les modes de transport mais proposer une véritable réflexion d'aménagement du territoire multimodale et

GPMM est très bonne

volontariste

03:31:24

03:32:18