

DEBAT PUBLIC **Liaison Routière Fos Salon**

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

Compte-rendu
Le débat sur les ondes
Mardi 10 novembre 2020 en direct sur Maritima TV

SALLE/ADRESSE :	En direct sur Maritima TV, et en streaming sur Facebook et Dailymotion
PARTICIPANTS :	Statistiques non disponibles - Plusieurs milliers de vues sur Facebook
HORAIRES :	10 h 00 à 12 h 00

NB : La plénière de mi-débat était initialement prévue à cette date, sur le marché de Istres avec une retransmission sur Maritima TV. Suite au confinement, l'événement a pris la forme d'une émission interactive, afin de maintenir un temps d'échange avec le plus grand nombre.

Commission particulière du débat public (CPDP)

M.	Jean-Michel	FOURNIAU	Président
M.	Xavier	DERRIEN	Membre
M.	Mathieu	LEBORGNE	Membre

Maîtrise d'ouvrage

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

Animateur :

M.	Rémi	CHAPPE	Journaliste, Maritima TV
-----------	-------------	---------------	---------------------------------

Intervenants sur le plateau :

M.	Alain	AUDIER	Président du Comité de surveillance de l'activité industrielle du golfe de Fos et son impact environnemental
M.	Philippe	CHAMARET	Directeur de l'Institut écocitoyen pour la connaissance des pollutions
M.	Frédéric	SERRES	RAMDAM (réseau d'associations pour les modes de déplacement alternatifs dans la métropole Aix-Marseille-Provence)
Mme	Céline	TRAMONTIN	Présidente du SYMCRAU
M.	Philippe	ZICHERT	Membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association Via Marseille Fos

PROGRAMME

Présentation du projet par Lionel Patte, DREAL PACA.....p3

Présentation du Débat Public par Jean-Michel Fourniau, président de la CPDP..... p4

Table ronde n°1 : « **Mobilités, aménagement** ».....p5

- Introduction par Mathieu Leborgne, Membre de la CPDP
- Frédéric Serres, Ramdam (Réseau d'associations pour les modes de déplacement alternatifs dans la métropole Aix-Marseille-Provence)
- Cédric Mary, DREAL PACA

Table ronde n°2 : « **Environnement, pollution, santé** ».....p15

- Introduction par Xavier Derrien, membre de la CPDP
- Alain Audier, Président du Comité de surveillance de l'activité industrielle du golfe de Fos et son impact environnemental (CSAIGIE)
- Philippe Chamaret, Directeur de l'Institut Ecocitoyen pour la connaissance des pollutions
- Lionel Patte, DREAL PACA

Table ronde n°3 : « **Développement économique et territorial** »p22

- Introduction par Jean-Michel Fourniau, président de la CPDP
- Cédric Mary, DREAL PACA
- Céline Tramontin, Présidente du Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la Crau (SYM CRAU)
- Philippe Zichert, élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association Via Marseille Fos

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Bonjour à tous et bienvenue sur Maritima TV, pour une émission spéciale de 2 heures consacrée à un projet d'avenir, le projet de liaison routière Fos-sur-Mer – Salon-de-Provence. C'est un projet d'avenir parce qu'il devrait se faire d'ici environ une dizaine d'années. Et si l'on en parle déjà, c'est que les enjeux sont très importants parce que, qui dit route, dit forcément transports, mais aussi économie, emploi, environnement, autant de thématiques que l'on va aborder aujourd'hui sur notre plateau avec de nombreux intervenants. Ils sont élus, militants syndicaux, associatifs, représentants du monde économique et de l'État. Vous allez tout savoir sur ce beau projet !

Vous pouvez participer à tout moment. C'est la Commission nationale du débat public qui mandate cette émission et qui permet à la population d'interagir, de réagir et de poser surtout des questions à tous nos intervenants. Vous avez trois moyens pour y parvenir, et nous vous encourageons évidemment à le faire.

- Par mail sur le site fos-salon.debatpublic.fr
- En commentaire sur le lien de notre page Facebook Maritima
- Et le plus efficace, celui que je vous recommande, directement par téléphone, au 0442413627.

Ceux qui nous regardent sur la télévision voient toutes ces informations dérouler sur le bandeau, qui va défiler tout au long de ces deux heures.

Ce projet de liaison routière n'est pas tout neuf. Il est même très attendu, depuis plus de 50 ans diront certains. Et le débat autour de lui s'est ravivé depuis le mois de septembre grâce à l'intervention de la Commission particulière du débat public. Parmi vous, il y en a certains qui savent exactement de quoi il est question. Il y en a d'autres qui sont même déjà allés aux réunions publiques. Il y en a eu à Miramas, à Port-Saint-Louis, etc. Il y en a, peut-être la plupart d'entre vous, qui n'en ont jamais entendu parler.

Nous allons profiter de la présence de notre premier invité, M. Lionel PATTE, qui est membre de la DREAL, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. C'est toujours compliqué à retenir. M. PATTE, bonjour. Vous êtes le maître d'ouvrage de cette liaison Fos – Salon. Pour les personnes qui découvrent ce projet, comment pouvez-vous nous le présenter ?

M. Lionel PATTE, maîtrise d'ouvrage DREAL

Bonjour. Je salue tous les spectateurs et les auditeurs. Je représente la maîtrise d'ouvrage. J'appartiens à la DREAL que vous avez identifiée. La DREAL est un service de l'Etat, placé sous l'autorité du préfet de région, qui appartient au ministère de la Transition écologique, et qui met en place les politiques publiques de ce ministère dans la région. La DREAL en quelques mots, est donc un acteur du développement durable, en région.

Pour présenter le projet, je pense qu'il faut d'abord présenter brièvement la vision de l'État sur le territoire et sur la politique de déplacement. C'est un sujet important. Il faut resituer ce projet-là dans ce contexte. Quelle est la vision de l'État sur ce projet ? L'État porte un projet routier, parce qu'il a une compétence de maître d'ouvrage, mais sa vision des déplacements et des transports ne se limite pas à un projet routier ou à la vision routière. Les partenaires de l'Etat, la puissance publique, les collectivités ont une vision plus globale, multimodale, pas que routière, loin s'en faut, des besoins de déplacement. C'est quelque chose qu'il faut bien dire.

La liaison Fos – Salon s'inscrit dans un ensemble de stratégies et de plans que l'État et ses partenaires, les collectivités, mettent en place sur le territoire. Ces plans se déclinent à différentes échelles, à l'échelle nationale et à l'échelle locale. À l'échelle nationale, je pense qu'il faut rappeler que la liaison Fos – Salon a été retenue suite à un travail approfondi de la part d'une commission qui a prélué à la loi d'orientation sur les mobilités, que vous connaissez. Cette commission, après avoir travaillé et écouté beaucoup de personnes, a retenu le projet de Fos – Salon et l'État en fait une priorité. La liaison Fos – Salon est une priorité de l'État, parmi d'autres biens sûrs. À l'échelle locale, le projet de liaison se retrouve aussi dans des documents de planification régionale, dans des documents d'urbanisme et surtout dans le Plan de Déplacement Urbain que porte la Métropole. Ce plan devrait être à l'enquête publique très prochainement. C'est important de resituer le projet dans ce cadre-là.

Ensuite, le projet – nous pouvons en parler en quelques mots – répond bien sûr à des objectifs. Je peux vous dire à quoi sert ce projet. Un objectif parmi d'autres est le fait qu'il contribue à mieux desservir le grand port maritime de Marseille. C'est un port très important, stratégique. C'est le premier port français et c'est un port qui se développe, notamment au niveau du trafic container. C'est un port qui bénéficie de la desserte multimodale terrestre de haut niveau, fluviale, routière et ferroviaire, mais qui présente des limites. Le projet de liaison Fos – Salon est une opportunité pour développer, pour renforcer la desserte de ce port et lui offrir des possibilités de mieux se battre dans la compétition internationale. Cela est vraiment important pour la place de la France et de ce port-là sur la scène internationale. C'est un premier objectif.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous le voyons derrière vous, il y a plusieurs schémas différents avec des variantes. Nous parlons d'une liaison qui peut être complètement autoroutière, une autoroutière intermédiaire ou une voie express qui serait donc peut-être gratuite pour les usagers. Il y a plusieurs moyens d'y parvenir, plusieurs moyens qui risquent de changer le quotidien des personnes du territoire, et pas seulement.

M. Lionel PATTE, maîtrise d'ouvrage DREAL

Vous avez complètement raison. Avec le port, effectivement, il y a cette desserte-là, mais ce n'est pas le seul enjeu et le seul objectif du projet. Tout le monde l'a évoqué lors des premières réunions. Il y a aussi des enjeux de réduction de la pollution. Le projet est aussi l'occasion d'améliorer les nuisances ou de réduire les nuisances que les routes actuelles apportent sur notre territoire. C'est un enjeu majeur. Le projet est une opportunité pour réduire ces nuisances : la pollution de l'air, les nuisances sonores qui sont aussi importantes. Comment le fait-il ? Déjà, il réduit les congestions, c'est-à-dire les problématiques de surconsommation et de surémission liées à cette congestion. Il a aussi vocation à éloigner la route des secteurs les plus urbanisés. À ce titre-là, il réduit les pollutions. Il permet aussi de réduire la vulnérabilité de la nappe de Crau. Aujourd'hui, la route existe. C'est une infrastructure ancienne. Elle n'est pas aux normes actuelles. Le projet est l'opportunité de mettre aux normes cette infrastructure pour limiter, pour réduire fortement la vulnérabilité de la nappe de Crau, qui est un enjeu majeur sur le territoire.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous voyons bien les trois thématiques que nous allons aborder par la suite avec le volet transport, le volet économie, emploi et le volet environnemental. Merci M. PATTE, vous allez nous rejoindre un peu plus tard sur le plateau.

Je voudrais vous présenter M. FOURNIAU, qui est le Président de la Commission particulière du débat public. Vous êtes justement à l'initiative de cette émission. Il faut le préciser, parce que votre objectif, parmi tant d'autres, j'imagine, est de donner la parole, de permettre à la population de s'exprimer, de donner son avis sur ce projet et ses différentes variantes.

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

Effectivement, le rôle de la Commission nationale du débat public, qui nomme pour ce débat une commission particulière que je préside, est de permettre à tous les citoyens d'exercer un droit qui existe dans la loi en France depuis une vingtaine d'années, sur tous les grands projets d'aménagement qui ont un impact sur l'environnement, sur les modes de vie et le territoire, celui de participer à l'élaboration des décisions publiques. C'est ce débat que nous avons ouvert depuis septembre, après plusieurs mois de préparation durant lesquels nous avons rencontré beaucoup d'acteurs du territoire. Depuis l'ouverture du débat, nous avons organisé 10 réunions publiques, nous sommes allés sur les marchés, à la rencontre de la population pour comprendre un peu quelles étaient les questions que soulevait ce projet de liaison routière.

Il nous est apparu dans ces premiers contacts avec les habitants du territoire, qu'une bonne partie d'entre eux ne connaissait pas le projet, même si ce projet est très ancien. Il date de la création de la zone industrialo-portuaire, mais il a beaucoup évolué depuis. C'est un projet dont certains ont entendu parler depuis longtemps, mais pas tout le monde. Il soulève donc beaucoup de questions puisque, vous l'avez rappelé au début, il est à échéance dans 10 ans. La question que se posent beaucoup d'habitants est : comment ce projet, dans 10 ans, s'il est réalisé, répondra aux besoins dans un monde qui est en train de se transformer assez largement ? La crise de la COVID met évidemment l'accent sur les transformations de nos manières de vivre, de nos manières d'être ensemble. Peut-être que dans 10 ans, le monde aura beaucoup changé.

C'est pour cela que le débat public n'est pas simplement une concertation sur le projet routier. Ce projet soulève beaucoup d'enjeux. La Commission nationale du débat public a donc décidé d'organiser elle-même un débat public, de ne pas simplement faire une concertation organisée par le maître d'ouvrage, afin de pouvoir répondre à ces questions assez larges que pose le public et qui portent sur le devenir de ce territoire, devenir économique, devenir de l'emploi, etc. Beaucoup de questions ont été abordées au cours de la dizaine de réunions que nous avons déjà organisées.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Cette émission n'est qu'une étape. Il y a eu déjà beaucoup de choses faites. Que pouvons-nous dire à nos téléspectateurs ? Comment peuvent-ils imaginer que leur avis sera pris en compte par le maître d'ouvrage que nous avons rencontré tout à l'heure ?

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

Le rôle de la Commission nationale du débat public, en organisant le débat public, n'est pas de donner un avis sur le projet. À la fin du débat, la Commission ne donne pas d'avis, elle fait un compte-rendu de tout ce qu'elle a entendu en respectant un principe d'égalité de traitement de chacun. C'est-à-dire que si cet avis émane d'un grand élu, ou d'un simple citoyen, il est pris avec la même considération. Nous remettons ce compte-rendu deux mois après la fin du débat public, normalement fin février. Mais, les conditions liées au confinement feront peut-être un peu bouger les choses. Ensuite, le maître d'ouvrage devra rendre sa décision en disant ce qu'il retient du débat public, et des questions posées. Des alternatives peuvent être proposées. Ce n'est pas la Commission qui décide mais le maître d'ouvrage. Cependant, il doit tenir compte de ce qui s'est dit dans le débat public, et c'est le rôle de la Commission de garantir que la participation de tous soit bien prise en compte dans la décision.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Merci beaucoup M. FOURNIAU. Nous pouvons dire tout de même aux téléspectateurs-internautes qui nous regardent, si vous préparez vos questions, essayez de mettre un caractère d'intérêt général assez large, puisque nous sommes sur un projet d'ici 10 ans. C'est vrai que si vous nous parlez du rond-point qui est à côté de chez vous, ce n'est pas encore le moment d'y réfléchir. Nous restons bien sûr sur les grandes lignes de ce projet. En attendant de commencer à nous appeler, nous allons vous proposer un petit micro-trottoir, avec l'avis justement des Fosséens, Miramasséens, Port-de-Boucains que nous avons rencontrés, qui vont nous dire ce qu'ils pensent déjà de la problématique, de la route entre Fos et Salon.

Diffusion de la vidéo des micros-trottoirs réalisée en juillet 2020 par la Commission sur la question : Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre quelles perspectives ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

On se retrouve dans les studios de Maritima, en compagnie de Mathieu LEBORGNE. Bonjour.

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

Bonjour.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Vous êtes membres de la CPDP. Vous avez donc participé à l'ensemble des débats et réunions publiques qui se sont déroulés jusqu'à maintenant. Nous allons ouvrir bientôt notre première table ronde sur la thématique transport mobilité. Vous qui avez observé les envies, les souhaits, les remarques de la population, que pouvez-vous nous en dire ?

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

Cette thématique est une des trois thématiques importantes du débat. La première phase du débat a notamment été mis en évidence le lien entre la question des mobilités et les questions d'aménagement du territoire au sens large.

Dans ce contexte, la deuxième phase de débat, qui est en train de se clore, a permis de creuser deux constats forts :

- D'une part, la pluralité des modes de transport, dès lors que l'on parle de mobilité. Il y a ce que l'on appelle la multimodalité, donc que ce soit la route, que ce soit le mode doux, que ce soit le rail ou le fluvial.
- La deuxième chose extrêmement importante, en termes d'aménagement du territoire également, est le fait que cette route ait différents objectifs, à la fois le transport de marchandises évidemment, le lien avec le grand port maritime est important, mais aussi le transport du quotidien, c'est-à-dire les navettes domicile – travail, mais aussi la vie locale. Cette route apparaît comme un outil qui va devoir prendre en charge l'ensemble de ces objectifs.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons vu qu'il y avait trois variantes proposées. Il y a trois variantes du côté de Fos, trois variantes du côté de Salon, mais aussi trois types de liaison routière. Est-ce qu'il y en a une qui ressort particulièrement ou sommes-nous encore partagés ?

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

La nature de l'objet route va être au cœur de la discussion lors de la troisième phase du débat. Il y a eu des discussions sur l'option autoroutière. Mais, la deux fois deux voies est celle qui ressort le plus nettement *a priori*. La question est beaucoup plus liée à ce que l'on va mettre en place conjointement à cette route, à cet objet routier, parce qu'il n'est pas seul sur le territoire. Il y en a d'autres qui, *a priori*, auront à se greffer. C'est ressorti assez clairement dans les discussions qui ont eu lieu au moment de cette deuxième phase. C'est le premier point.

Le second point est le rôle de l'État. Il est attendu en termes d'accompagnement de ces différentes solutions, alternatives ou complémentaires. Vous voyez qu'en fait, cette question du gabarit de la route, de la nature de la route, n'est non pas secondaire, mais vient après des discussions beaucoup plus larges et d'ensemble sur la dynamique de ces territoires. On parle par exemple en termes de marchandises, de projets ferroviaires, avec une forte attente sur le ferroviaire. L'État est attendu aussi sur la question ferroviaire, en accompagnement de la route bien-sûr. Nous avons un certain nombre de projets, ou en tout cas de discussions, liés à la gare de triage de Miramas, par exemple. Mais pas seulement. Nous avons un projet de service public local de fret ferroviaire, porté par la métropole. Ce sont des éléments extrêmement importants, extrêmement structurants de la discussion, qui n'apparaissent pas forcément comme cela pour le grand public, mais qui sont vraiment à la base du principe de débat que nous avons essayé de mettre en place sur ce territoire.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Pour essayer d'être le plus grand public possible, justement, les questions de mobilité, c'est souvent des questions d'embouteillage, de temps de trajet pour aller au travail, de l'accidentologie aussi. Est-ce qu'il y a de petites craintes comme celles-là qui ont été émises ou des souhaits que ce soit plus fluide et que l'on soit plus en sécurité sur la route ?

M. Mathieu LEBORGNE, CPDP

Bien sûr. Cela fait partie des éléments importants. Il y a deux éléments assez forts dans le débat, qui sont à la fois les questions de congestion et les questions de pollution, qui sont par ailleurs souvent liées. En tout cas, un certain nombre d'acteurs les ont mises en lien. Je crois que nous parlerons tout à l'heure, dans la deuxième table ronde, des questions de pollution et de santé environnement. Ces deux thématiques-là sont effectivement assez importantes. Elles sont à la base d'un certain nombre de propositions qui sont faites. Je parlais tout à l'heure des marchandises, mais nous pouvons parler aussi évidemment de la vie quotidienne. Encore une fois, cette route ne sera pas faite uniquement pour les camions du port. Elle sera aussi faite pour les habitants de ce territoire. Nous avons un certain nombre de propositions, notamment le fameux plan de développement urbain métropolitain, qui est assez porteur et incisif sur un certain nombre de propositions, celles notamment liées aux modes doux ou aux modes actifs, c'est-à-dire le vélo par exemple. Ces propositions de la métropole sont aussi portées par un certain nombre d'acteurs associatifs sur le terrain. Le débat public a été l'occasion de leur donner la parole. Nous entendrons tout à l'heure des personnes qui représentent des collectifs de la pratique du vélo et ont des propositions intéressantes à ce niveau-là. Pour finir, nous avons également des propositions de bus à haut niveau de service (BHNS), par exemple, qui ont évidemment pour but à la fois de décongestionner le trafic, de lutter contre ce que l'on appelle l'autosolisme, le fait d'être seul dans sa voiture, et bien sûr de pouvoir lutter contre la pollution de cette zone via les transports.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Merci beaucoup M. LEBORGNE. Nous vous rappelons que la CPDP va pouvoir intervenir directement durant le débat pour relayer des interrogations, des questions qui sont déposées sur votre site. Donc, on vous retrouvera pendant l'émission, ainsi que d'autres membres de la CPDP qui vont participer de cette manière-là au débat.

Nous allons nous quitter quelques instants, le temps d'ouvrir notre première table ronde. D'ici là, n'hésitez pas à noter le numéro de téléphone, les adresses mails et de vous rendre sur notre page Facebook pour nous poser vos questions.

Nous nous retrouvons sur notre plateau, sur Maritima TV, pour aborder la première table ronde sur la thématique des transports. J'ai à mes côtés un représentant de la DREAL. Nous avons interrogé un de vos collègues tout à l'heure. Il s'agit de M. Cédric MARY. Vous êtes adjoint, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage, donc le même secteur, la même compétence, en tant que membre de la Direction régionale environnement, aménagement, logement. A vos côtés, il y a M. Frédéric SERRES, représentant du RAMDAM, le réseau d'associations pour les modes de déplacement alternatifs dans la métropole Aix-Marseille-Provence. C'est un joli nom.

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Nous représentons différentes associations venant de tous les territoires de la métropole.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous venons de l'évoquer avec un membre de la CPDP. Toutes ces questions au-delà du transport, de la mobilité, cela intéresse énormément les personnes qui se sont rendues, qui ont participé au débat public.

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Oui, tout à fait. Nous ressortons des cartons un projet qui date des années 70, qui a un demi-siècle d'âge et qui traduit une pensée qui a le même âge. C'était un concept qui devait accorder les mobilités au tout motorisé, au tout camion, au tout voiture, et dont nous constatons les limites aujourd'hui. Les limites économiques, sociales, environnementales, sanitaires, énergétiques même. Au-delà de ce projet, on pense qu'il est temps, au lieu de favoriser la route, de favoriser toutes les alternatives possibles qui s'offrent à nous, en tant que mobilités dans tout l'Ouest de l'Étang de Berre.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. MARY, comment l'État, la DREAL reçoivent-ils ce genre d'intérêt, de problématique, et comment pouvez-vous vous y adapter, lorsque vous construisez une liaison aussi importante ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

Nous nous y adaptons en créant un projet, comme le disait M. SERRES, qui n'est pas un projet vieux de 50 ans. Nous avons une intention d'aménager qui est vieille de 50 ans, par contre, nous avons un projet qui a été étudié au début des années 2010. Nous avons donc requestionné la problématique des mobilités au niveau de ces territoires et nous avons conçu un projet routier un peu différemment de la façon dont nous le faisons dans les années 70. Notamment en nous questionnant sur la façon dont le projet pouvait accompagner les projets de mobilité du territoire, et en prenant en compte tout ce qui est ressorti du diagnostic qui avait été fait, à l'époque, pour l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain, qui est le projet stratégique de mobilité sur le territoire.

Nous nous sommes donc questionnés et avons posé le projet comme étant un des outils du PDU, permettant certes de résoudre des problèmes de circulation routière, mais aussi de s'inscrire dans d'autres phases techniques. C'est un projet routier qui permettra d'accompagner l'élaboration d'autres modes de mobilité.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous l'avons ressenti dans l'intervention de M. LEBORGNE. Il y a tout de même une dimension économique. Le GPMM impacte avec le transport de containers, avec du transport poids lourds, la vie quotidienne des personnes, et par nature la circulation. Je voudrais que nous écoutions Jean HETSCH, le maire de Fos-sur-Mer, qui va justement nous expliquer brièvement la situation particulière sur sa commune. Les personnes qui vont au travail ou qui vont faire leurs courses croisent beaucoup de camions sur la route, parce qu'elles sont dans la même ville qui accueille le grand port maritime.

Diffusion d'un interview de M. Jean HETSCH, Maire de Fos-sur-Mer, par Maritima TV, le 05/11/20

La zone industrielle de Fos, c'est tout cela, avec des milliers d'emplois, avec énormément de trafic routier, des voitures pour les salariés, des bus pour amener certains salariés dans les entreprises, des poids lourds pour évacuer les marchandises qui viennent par bateau. Tout ce trafic est jeté sur une petite voie. Une voie, parfois deux voies. Cela repasse ici, en plein centre-ville, cela coupe la ville, et cela remonte. Il y a des ronds-points, des dévers. Un accident par mois d'un poids lourd qui se renverse. Aujourd'hui, fort heureusement, il n'y a pas eu de poids lourds contenant des matières dangereuses. Mais, nous ne savons jamais, si demain un camion-citerne rempli d'acétone ou de je ne sais quel produit chimique se renverse, nous pouvons avoir l'équivalent de Los Alfaques, avec un certain nombre de morts et de brûlés. Tous ces dangers, il faut les écarter. La seule façon de les écarter est de faire une voie, une deux fois deux voies. Je ne parle pas d'autoroute, parce que le péage n'est pas forcément une bonne stratégie, mais d'une deux fois deux voies qui permette de fluidifier le trafic, d'éviter les engorgements qui, le matin, font perdre entre une demi-heure et 40 minutes aux salariés qui vont travailler, et le soir, de la même façon, lorsqu'ils qui repartent chez eux et perdent 20 à 40 minutes dans les bouchons. Vous avez tout au long de ce tracé, jusqu'à Salon, la base aérienne d'Istres, mais le maire d'Istres vous en parlera, qui accueille plus de 5 000 personnes, etc. Tout cela, sur des voies qui, aujourd'hui, ne sont plus adaptées.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Des voies qui ne sont plus adaptées. Est-ce possible de les adapter à la fois pour les camions et pour les personnes qui veulent changer de manière de se mouvoir sur le territoire ?

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

M. HETSCH a raison, à une exception près : les camions ne passent pas dans le centre de Fos, heureusement. Par contre, la ville est encerclée de routes qui ne sont pas adaptées au trafic actuel. La solution n'est peut-être pas de faire de nouvelles routes, mais de réduire le trafic existant, de faire connaître les alternatives, non seulement aux salariés mais aussi aux personnes qui se déplacent tous les jours. Je rappelle juste un chiffre : 40 % des déplacements dans l'Ouest de l'Étang de Berre se font en voiture, mais font pourtant moins de 5 km (voir schémas en annexe). Ces déplacements-là pourraient être faits à vélo, sans encombrement, sans pollution et surtout sans que cela coûte un énorme budget mobilité aux salariés à proprement dit. De même, pour les containers, les ports européens comme Brême ou Hambourg parviennent à avoir un très gros report modal sur le ferroviaire. En ce moment, à Fos-sur-Mer, il n'est que de 15 %. Nous avons une voie ferrée qui donne sur le triage de Miramas, l'une des cinq dernières gares de triage françaises, et nous ne comprenons pas pourquoi le mode ferroviaire est autant sous-utilisé et sous-investi. Avant de penser à faire de nouvelles routes, il faudrait déjà pouvoir mettre en place des alternatives nécessaires pour que les particuliers, comme les entreprises, puissent avoir recours à un autre moyen de transport, et pas exclusivement motorisé.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. MARY, avant de vous donner la parole, il y a également une autre dimension, celle du côté accidentogène des axes déjà existants. Nous avons du mal à penser que cela peut être réglé autrement que par la création d'une nouvelle route. Nous allons écouter Daniel MOUTET, que vous connaissez sûrement, qui est le Président de l'association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos (ADPLGF). Il a une vision sur la sécurité, notamment des usagers.

Diffusion d'un interview de M. Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF, l'Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos, par Maritima TV, le 05/11/20

Il faut un contournement de Fos, absolument, par rapport à la sécurité des sites SEVESO seuil haut que nous avons autour de Fos. La problématique, c'est porter secours. Si les voies sont encombrées, nous n'y arrivons jamais. Donc, avec un contournement de Fos, les secours pourront rentrer dans Fos.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Un exercice d'évacuation a été réalisé. Cela n'a pas forcément été très probant. Nous avons vu que les secours mettaient beaucoup de temps de trajet avant de pouvoir aider la population en cas de problème. Est-ce que la route, via la liaison, telle que le maître d'ouvrage la propose en tout cas, est vraiment la seule alternative ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

Non, ce n'est pas la seule alternative. Je partage un certain nombre de points de vue avec M. SERRES. Effectivement, il a raison, il y a un certain nombre de déplacements sur le territoire qu'il va falloir encourager pour qu'ils se fassent autrement qu'avec le mode routier. En cela, l'aménagement de la route, qui n'est pas une nouvelle route – j'ai entendu tout à l'heure la notion d'une nouvelle route, mais nous sommes bien sur une route qui existe, la RN 569 est un axe existant qui relie actuellement Fos à Salon-de-Provence. Donc, nous réaménageons un axe existant. Nous le réaménageons avec d'autres composantes, ou en tout cas d'autres objectifs qu'uniquement le trafic de transit sur cette portion-là, même s'il est important pour le développement du port de Marseille et l'ensemble de la ZIP. Il n'y a pas que le port sur ce secteur-là. Mais, il va permettre aussi de recueillir une certaine quantité de trafics de liaison ou de transit qui, actuellement, passent par les centres urbains. Ce report de trafic permettra aussi aux communes de mieux aménager leur centre urbain et de mieux développer un maillage qui permettra d'autres mobilités, comme vous le disiez, notamment une partie des 40 % qui pourrait se faire autrement qu'en voiture.

Il y a bien deux objectifs au projet. Assurer une liaison convenable au port et à la ZIP, pour l'accès à l'A54. Ensuite, irriguer le territoire de façon correcte, ou en tout cas complémentaire avec le réseau secondaire, de façon à ce que les échanges au sein des centres urbains et les relations entre les différents centres urbains puissent se faire dans de bonnes conditions.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons une question d'une téléspectatrice, Karine de Port-de-Bouc, qui veut vous poser une question relativement simple, mais parfaitement en lien avec la thématique abordée actuellement.

Karine, en direct par téléphone

Bonjour à tous. Aujourd'hui, par exemple, entre Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc, je ne peux pas aller à vélo. C'est très dangereux. C'est très compliqué. Je voulais savoir si, entre Fos et Istres, nous pourrions justement rejoindre ces deux villes à vélo ou est-ce que ce ne sera, encore une fois, que du tout voiture ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Merci beaucoup Karine. Nous allons demander un avis. Est-ce que, M. SERRES peut-être, c'est courant de se déplacer d'une ville à l'autre en vélo ? Est-ce que beaucoup de personnes le font ?

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Il y a une volonté évidente. Nous le voyons auprès de notre Fédération des utilisateurs de bicyclettes, la FUB, fédération nationale qui fait régulièrement des sondages, lorsqu'elle fait, une fois tous les deux ans, son baromètre des villes cyclables. Il y a un Français sur trois qui n'aspire qu'à cela, à pouvoir prendre son vélo au lieu de la voiture. Mais par manque d'infrastructures, par manque de pistes cyclables sécurisées, il y renonce et prend la voiture, automatiquement.

Pour cette dame, je suis ravi de lui apprendre qu'il y a des possibilités pour aller de Fos à Port-de-Bouc, par la plage entre autres. Nous avons trouvé des itinéraires, qui ne sont pas aménagés pour l'instant, mais qui sont praticables. Entre Istres et Fos-sur-Mer, l'association locale les Vélos des Étangs, que je représente ici aussi, a proposé un itinéraire quasi direct, qui a le seul défaut à un moment de devoir traverser une voie ferrée. C'est la voie ferrée qui relie la zone industrialo-portuaire de Fos au réseau national. L'association les Vélos des Étangs demande justement une passerelle pour pouvoir passer par-dessus cette voie ferrée, et ainsi constituer une liaison sécurisée directe entre Istres et la ville de Fos, et qui pourrait être parfaitement faisable à vélo.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Évidemment, nous pensons aux salariés. Vous parliez tout à l'heure des bus affrétés par certaines entreprises. Certains salariés ne le prennent pas. Nous avons des retours d'entrepreneurs nous disant : « Mais, ils sont vides ». Et est-ce que les personnes prendront vraiment le vélo pour aller travailler ?

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Dans le cadre de la concertation continue organisée par le GPMM en 2012, nous avons un peu étudié cela. Il n'y avait plus que trois entreprises qui organisaient un transport collectif pour leurs salariés. Cela permettait entre autre à l'entreprise de se faire rembourser les frais de leur versement transport. ArcelorMittal, à titre d'exemple, a cessé son transport collectif et a remplacé cela par une plateforme de covoiturage qu'elle a réalisée avec une entreprise privée et qui donne des résultats tout à fait satisfaisants. Maintenant, il suffirait d'étendre cette expérience, par exemple de covoiturage, aux autres sites industriels de la zone.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

C'est difficile tout de même de dire à un automobiliste : « Non, n'utilises plus ta voiture, prends un autre mode de déplacement. »

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Oui, c'est difficile, parce qu'à part le vélo, il n'y a rien de plus souple que la voiture pour se déplacer. On part et on arrive quand on veut. Enfin, on part quand on veut. Pour arriver, c'est une autre histoire. Mais les transports en commun ont en effet cette contrainte, c'est d'avoir parfois des dessertes insuffisantes, de ne pas aller partout où il faut, d'avoir un cadencement insuffisant, d'avoir aussi une amplitude insuffisante, d'avoir des horaires de début et de fin de service trop courts ou d'avoir des lignes qui ne servent pas assez fréquemment. Cela aussi, c'est le travail de la métropole de mettre en place un réseau de transport en commun digne de ce nom.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons une autre question, celle d'Anthony de Miramas. Je vous en prie, Anthony, bienvenue dans le débat public sur Maritima.

Anthony, en direct par téléphone

Merci beaucoup. Bonjour à tous. J'écoutais un peu le débat et j'avais une question par rapport à la route entre Miramas et Salon-de-Provence, qui jalonne Grans et le chemin de fer. Sur cette route, qu'est-il prévu ? Est-ce qu'il y aura un agrandissement ? Comment cela se passera-t-il sur cette route-là ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous pouvons peut-être répondre plus globalement. Est-ce que le fait qu'il y ait cette liaison, cela va...

Anthony, en direct par téléphone

Pour les riverains, est-ce que cela engendrera des différences par rapport à aujourd'hui ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Est-ce que, justement, le fait de refaire une route demandera à ce que nous refassions aussi les routes périphériques pour relier les différentes communes du territoire ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

Le fait de traiter un axe aussi important et aussi long que la liaison entre Fos et Salon, cela va avoir des répercussions en matière de report de trafic, d'axes secondaires sur l'axe principal – je l'ai dit tout à l'heure. Cela nécessitera, pour le porteur de projet que nous sommes, d'examiner les façons dont nous traitons les différents points d'échange, et pour les maîtres d'ouvrage des voies secondaires ou connexes, de se requestionner sur le principe d'aménagement de ces axes. J'en parlais tout à l'heure. Lorsque l'on déleste un axe urbain avec une voie de transit comme Fos – Salon, il faut se reposer la question de son aménagement et notamment d'y intégrer des modes de déplacement différents. En tout cas, des espaces aménagés qui permettent de les favoriser.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Des pistes cyclables, on imagine ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

Par exemple. Je vous donne un exemple très concret sur l'échangeur des Bellons, qui est à Istres Nord. Ce point d'échange, à l'occasion de l'aménagement de la liaison Fos – Salon, sera dénivelé. La métropole a décidé d'anticiper les choses, de façon à permettre sur cet échangeur qui est actuellement un giratoire plan, de faire un carrefour dénivelé et d'y intégrer des voies réservées pour les bus à haut niveau de service. Donc, pouvoir mettre en place, comme le disait M. SERRES, des modes de

déplacement fiables, sécurisés dans leur cadencement, et justement proposer d'autres modes de déplacement aux personnes.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Sur le caractère accidentogène, c'est vrai qu'il semble y avoir une certaine urgence. Les acteurs de terrain nous disent tout de même que l'on attend cet aménagement depuis longtemps, notamment Hervé MARTEL, le Président du GPMM.

Diffusion d'un interview de M. Hervé MARTEL, Président du directoire du Grand port maritime de Marseille, par Maritima TV, le 28/09/2020

C'est l'inadaptation de cette cohabitation entre les poids lourds et des déplacements locaux d'une part, les caractéristiques de l'infrastructure par rapport à son usage d'autre part, qui conduisent finalement l'État à mettre ce projet au débat public. Il est très cohérent que le port et l'ensemble des entreprises implantées sur le port s'expriment de façon extrêmement favorable sur ce projet qui est attendu depuis près de 50 ans.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

On a senti qu'il appuyait un peu sur la fin. « Plus de 50 ans ». Qu'est-ce qui l'explique ? Nous parlions aussi, il n'y a pas si longtemps, du contournement Martigues – Port-de-Bouc. Là, le barreau des Étangs, évoqué par M. MOUTET. Maintenant, cette liaison. Est-ce qu'il faut encore y croire ? Comment cela se fait-il que cela prenne autant de temps, pour que nous l'expliquions clairement aux personnes ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

D'abord, c'est un projet qui concerne 25 km de liaison routière. Donc, cela ne s'étudie pas en 15 jours, nous le comprenons bien. Comme nous le disions tout à l'heure, c'est un projet qui a été totalement revisité. Il y avait déjà un projet de deux fois deux voies dans les années 70, mais qui ne correspond plus aux standards actuels, qui ne prend pas assez en compte son environnement au sens large, l'environnement d'un point de vue écologique, d'un point de vue habitat, d'un point de vue humain, sécurité, etc. Cela demande de réétudier et nous avons réalisé de nouvelles études d'opportunité entre 2012, les premières réunions pour cadrer le projet, et 2016.

Ensuite, il y a eu, comme l'expliquait Lionel PATTE tout à l'heure, la loi d'orientation sur les mobilités et notamment tout le travail préliminaire qui nous a conduits à nous requestionner sur l'option autoroutière. D'où l'étude de variantes alternatives moins impactantes pour l'environnement, et notamment l'étude de voie express. Ensuite, il y a eu cette période de débat, qui a nécessité que l'on saisisse la CNDP, avec un dossier constitué spécifiquement pour cela. Enfin, il y a eu l'organisation du débat en tant que tel. La période de crise sanitaire que nous vivons n'a pas facilité les choses. C'est pour cela que nous avons finalement mis autant de temps. Mais il faut prendre le temps de bien étudier les choses. Une fois de plus, nous n'étudions pas en quelques mois un projet de liaison de 25 km.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons une question d'Alice de Fos-sur-Mer, si elle est toujours en ligne.

Alice, en direct par téléphone

Oui. J'avais une question : est-ce que ce projet autoroutier touchera ou en tout cas prendra de l'espace sur des surfaces agricoles ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous savons qu'il y a beaucoup de zones agricoles dans les parages. Il y a des variantes. Même si ce n'est peut-être pas encore le bon moment d'aborder des variantes, comme on le disait du côté de la CPDP. Il y a des variantes qui sont plus ou moins impactantes, comme on dit, sur l'environnement et sur les terrains agricoles. Ça aussi, vous pouvez tout à fait en tenir compte. Parce que nous imaginons que l'État, c'est tout de même une grande famille, si j'ose dire, il y a aussi des intérêts agricoles. Comment faites-vous ? Y a-t-il des priorités ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

On se doit de prendre en compte cet enjeu agricole, comme on se doit de prendre en compte tous les autres enjeux, qu'ils aillent des mobilités douces à l'activité économique, aux enjeux environnementaux ou agricoles. On a, notamment sur la section Nord et sur la section centrale, une présence de nombreuses surfaces agricoles, en particulier des surfaces dédiées au foin de Crau. Ces zones de foin de Crau présentent le double enjeu d'être en plus des zones de recharge de la nappe phréatique. On en parlera peut-être à l'occasion d'un autre temps d'échange. C'est donc quelque chose que l'on prend en compte, que l'on doit intégrer comme étant un des enjeux sur lequel on questionne le projet. Cela nous a conduits au titre d'autres thématiques aussi, à étudier différentes variantes, qui ont des impacts plus ou moins importants sur les zones agricoles. Cela fera partie des choses qui seront discutées lorsque ces variantes seront étudiées et qu'une, *in fine*, sera retenue.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. SERRES, la thématique de la sécurité ressort beaucoup tout de même. Nous avons permis notamment à des internautes de nous envoyer leurs questions tout au long de la semaine via le site Maritima. Cette thématique de la sécurité peut-elle dissuader les personnes de prendre en vélo, ou plutôt les encourager à utiliser les transports en commun ?

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

La thématique de la sécurité, c'est bien le seul point qui justifie de faire des travaux justement pour une liaison routière entre Fos et Salon. En revanche, elle ne saurait justifier de ne pas faire de pistes cyclables sécurisées, je le répète, justement dans ce même secteur.

Nous avons une autre crainte, que la liaison, selon comment elle est réalisée, et selon le tracé qu'elle retient, pourrait être de nature à dévier l'axe majeur européen Italie – Espagne entre Aix-en-Provence et Saint-Martin-de-Crau. Cette section-là est actuellement concédée, payante. Elle coûte 4,40 euros pour les véhicules particuliers, 13 euros pour les poids lourds. Or, en passant par le Sud de l'Étang de Berre, par l'autoroute A51, l'A55 et en remontant par la 568 vers Saint-Martin-de-Crau, il y a possibilité d'éviter cette section à péage moyennant une rallonge de 20 à 25 km. C'est notre crainte principale, celle d'un report massif du trafic routier, de l'ordre de 20 à 30 000 véhicules quotidiens de plus que les estimations initiales de la DREAL, par rapport au trafic actuel.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons une question de Christelle, de Salon-de-Provence.

Christelle, en direct par téléphone

Je voudrais savoir s'il y aura beaucoup plus de camions sur la route ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Question très simple. Tout le monde semble dire que oui. Confirmez-vous, Messieurs ?

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Bien sûr. Les prévisions en elles-mêmes du GPMM, qui n'a pas joué le jeu du report modal depuis 15 ans, s'orientent très clairement vers une augmentation du trafic routier. Il n'y a même pas besoin d'augmenter la proportion de la part modale de la route dans ses préacheminements containers, puisqu'elle n'a quasiment jamais évolué depuis 15 ans, contrairement aux promesses qu'ils avaient tenues lors du débat public de Fos 2XL.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

C'est vrai que nous allons entendre aussi un membre de la chambre de Commerce et d'Industrie tout à l'heure, qui va dire que le port fait aussi ce qu'il peut. Pour que l'on voit cela de manière plus globale, nous avons l'impression tout de même que la sécurité est la priorité pour les personnes qui empruntent déjà cette route. Nous comprenons bien qu'il y a une dimension économique, environnementale. Est-ce vraiment ce débat public qui va orienter vos choix dans la construction de cet aménagement ? Est-ce que cela peut vraiment orienter vers l'adoption de nouveaux comportements sur la route, même si nous savons qu'il y aura, *a priori*, au moins toujours autant de camions, malgré la multimodalité ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

C'est indéniable. Ce n'est pas l'aménagement du projet, c'est la croissance du territoire, auquel nous croyons et auquel un certain nombre d'acteurs économiques croient, qui va générer des trafics

supplémentaires. Ce trafic supplémentaire, à partir du moment où le constat est fait qu'actuellement la route ne présente pas des conditions de sécurité acceptables, devrait générer encore plus d'insécurité. Il y a donc nécessité de faire des aménagements pour concilier les différents flux, pour traiter les points d'échange, pour résorber les points où nous considérons que l'écoulement du trafic se fait avec des probabilités importantes de générer des accidents. Sans parler de la problématique du risque industriel, dont a parlé M. MOUTET tout à l'heure, lors de son intervention, où à partir du moment où l'on a un axe congestionné, pour faire acheminer les secours, c'est très compliqué. C'est même souvent impossible. Ça, c'est sur la partie sécurité.

Après, sur l'ensemble des déplacements, il ne faut pas oublier que, sur cet axe-là, on a des trafics assez importants, mais qui ne sont pas tous générés par le port. On a aussi l'activité de la ZIP, qui est hors port, et on a aussi l'activité et l'ensemble des déplacements qui se font au sein même des pôles urbains. Si je vous donne l'exemple d'Istres, au niveau de l'échangeur du Tubé, qui alimente la base aérienne où on a les trafics les plus importants, on a à peu près un tiers du trafic qui est généré par la ZIP et par le port, et on a deux tiers qui sont générés par le reste du territoire. On a donc, de toute façon, une nécessité de prendre en compte ces deux composantes. C'est ce que je disais tout à l'heure, le projet répond bien à deux objectifs principaux : assurer la desserte de la ZIP, du port, mais également améliorer les conditions de circulation sur les territoires.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous allons avoir une question de Jean-Luc. Auparavant, je voulais peut-être vous faire réagir par rapport à ce que M. SERRES vient de dire. Est-ce que vous pouvez maîtriser cette question des péages et de l'autoroute ? Évidemment, les citoyens, les habitants de Fos-sur-Mer par exemple, ne voudraient pas d'une autoroute en se disant : « Nous n'allons pas payer un péage pour aller travailler. » D'un autre côté, nous pouvons entendre ce débat, ce qui rejoint le débat des radars discriminants, qui ne s'est pas forcément avéré concluant. Comment pouvons-nous faire pour orienter les camions ailleurs et faut-il les orienter ailleurs ? Est-il possible de les faire passer par où on le veut, avec une politique de frais, de tarifs autoroutiers ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

On peut avoir une politique tarifaire pour dissuader certains itinéraires. C'est assez compliqué à mettre en œuvre, cela voudrait dire pouvoir générer des reports de trafic en fonction du coût de l'itinéraire. Mais c'est compliqué de l'organiser sur un plan purement financier.

Ce qu'on a fait, ce qu'on a essayé de simuler, c'est ce qui pouvait se passer effectivement, avec un itinéraire décongestionné gratuit et un itinéraire par l'A54, qui reste payant. On s'aperçoit que l'on peut avoir un phénomène de report, c'est-à-dire des personnes qui prennent un itinéraire alternatif gratuit, mais il est marginal par rapport à la totalité du trafic. Je ne rejoins pas du tout vos chiffres de 30 000 véhicules / jour, qui sont tout de même très importants. Cela voudrait dire que, par rapport à la situation actuelle sur certains secteurs, nous doublerions le trafic. En tout cas, le modèle de trafic que nous avons construit, qui, je pense, est plutôt robuste dans ses conclusions, ne le prévoit pas. Ce sont des choses qui évoluent dans le temps. À l'issue du débat, nous référons un modèle de trafic avec des données plus récentes, notamment liées aux évolutions qu'a subies le territoire entre 2015 et 2020, puisque les choses bougent beaucoup dans ces territoires-là. Cela permettra d'approcher ces notions de report d'itinéraire et notamment l'itinéraire Espagne – Italie. Mais je ne pense pas que nous soyons à des niveaux qui génèrent autant de report de trafic que ce que vous nous disiez. En tout cas, le modèle que nous avons construit ne le montre pas.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Vous avez les deux points de vue. Nous allons écouter celui de Jean-Luc de Martigues.

Jean-Luc, en direct par téléphone

Bonjour. Vous avez répondu en partie à ma question. Je voulais savoir, justement, à propos de l'augmentation du trafic liée à une deux fois deux voies, si l'on a les chiffres nécessaires. Mais de l'autre côté, est-ce que l'on a des chiffres d'augmentation du trafic ? Parce qu'une augmentation du trafic est tout de même une augmentation de la pollution.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

C'est vrai que nous avons prévu d'aborder la thématique environnementale un peu plus tard. Là, on parle de pollution notamment. Est-ce que le trafic va augmenter seulement via le transport de

marchandises containers, camions, ou comme vous le disiez tout à l'heure, est-ce une route, une liaison qu'il faudra faire, pas seulement pour le port, mais pour tout un territoire ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

C'est un axe qu'il faut aménager pour tout le territoire. Le trafic sur l'axe va augmenter. Il y a un phénomène normal qui est l'augmentation d'activité du territoire – je l'ai dit tout à l'heure. Ensuite, il y a un phénomène de report de trafic, c'est-à-dire qu'actuellement vous avez des déplacements qui ne sont pas forcément de la desserte, mais de la liaison qui se fait par les centres urbains, parce que l'axe de la RN 569 est congestionné, et qui demain se feront par cet axe-là. Parce que, justement, ce sera un axe fluide. Cela, c'est du report de trafic. Ce n'est pas du trafic qui va se générer. Après, il y a ce que l'on appelle le trafic induit. C'est-à-dire, du fait de la présence d'un axe fluide, des déplacements qui, avant, ne se faisaient pas. Par exemple, quelqu'un qui irait faire ses courses à Salon plutôt qu'à Istres parce que c'est trop loin se mettrait à le faire. Cela est du trafic induit, du trafic supplémentaire. Nous n'avons pas déterminé cela, à ce stade des études d'opportunité, parce que cela demande la constitution d'un modèle qui intègre ces inductions de trafic, c'est un peu plus compliqué à calculer. Nous savons que cela existe. Nous ne l'avons pas quantifié. Nous ne pensons pas que ce soit majeur, mais c'est une réalité.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. SERRES, si plus de personnes prennent cet axe routier ou autoroutier, en fonction des variantes, s'il est construit, est-ce que cela ne désengorgera pas aussi les axes à l'intérieur du territoire, c'est-à-dire entre Istres et Miramas, Istres et Martigues, Port-de-Bouc et Martigues, et peut-être inciter alors à des modes de déplacement doux, justement par effet de relais ?

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Pour cela, il faudrait déjà que les communes prennent des décisions pour limiter le trafic à l'intérieur de leur agglomération. Par contre, pour les augmentations de trafic à prévoir, nous avons un retour d'expérience, celui de la rocade L2 à Marseille. Elle devait résoudre, aux dires de ses promoteurs, tous les problèmes de congestion dans la ville. Il n'en a rien été. Les bouchons ont juste été déplacés, mais pas supprimés. Il y a eu une dépense publique totale de plus d'un milliard d'euros, pour des résultats particulièrement faméliques. Et je crains que nous retombions dans ces travers.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Est-ce que l'on peut comparer l'agglomération marseillaise à cette zone tout de même un peu particulière du territoire des Bouches-du-Rhône, qui est industrielle, économique, avec plusieurs communes et pas une grosse agglomération ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

Les situations ne sont pas du tout les mêmes. Les volumes traités ne sont pas les mêmes. Les configurations urbaines ne sont pas les mêmes. Donc, nous ne pouvons pas réellement les comparer directement. Je ne partage pas votre conclusion sur le gain famélique de la L2.

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Cela a été confirmé par la presse.

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

Écoutez, je traverse tous les jours Marseille, je peux vous dire que cela change un peu la donne pour qui est malheureusement obligé de le faire. Mais en tout état de cause, oui, ce n'est pas transposable. Les deux exemples sont vraiment trop différents en termes de volume, en termes de composition de l'aire urbaine. Ce n'est pas du tout la même chose.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Merci Messieurs. Nous arrivons à la fin de cette première table ronde. Vous pouvez continuer à débattre évidemment en dehors de ce plateau. Nous vous retrouverons un peu plus tard, M. MARY, pour la table 3 sur l'économie. Nous allons nous préparer à ouvrir notre table numéro 2 sur l'environnement et la pollution. Nous allons d'abord prendre le pouls de la population avec un membre de la CPDP. Nous nous retrouvons dans quelques instants pour démarrer la deuxième partie de ce débat sur Maritima TV.

Nous nous retrouvons du côté de la CPDP, avec Xavier DERRIEN, pour aborder la thématique environnement, pollution, santé, qui va souvent de pair. Vous qui êtes au plus près de la population, qui avez pu sentir les principaux sujets de préoccupation, que pouvez-vous nous dire à propos de cette thématique ?

M. Xavier DERRIEN, CPDP

Cette thématique environnement, pollution et santé est ressortie très fortement dans le cadre de nos réunions publiques, les forums territoriaux. Elle a été traitée notamment lors du forum thématique du 3 novembre. Cette thématique intéresse fortement et questionne le projet. Il faut voir que nous sommes sur un questionnement à un niveau national, puisque nous avons le plan national santé environnement, actuellement en consultation, le 4^e plan. Au niveau local, depuis de nombreuses années, ces questions de pollution, de santé, autour de l'Étang de Berre ont été beaucoup questionnées par des programmes de recherche, par des études. Nous pouvons parler de Fos EPSEAL, de *Scenarii*, du programme Aigrette, des études Index. Le projet n'arrive pas sur un territoire qui n'est pas déjà concerné par ces thématiques de pollution, de santé et d'environnement.

Il y a eu de fortes réactions par rapport à ce projet : est-ce qu'il aura un impact sur la biodiversité, est-ce que ce projet permettra de réduire la pollution par le report modal ou non ? Tout cela questionne le projet. Nous avons eu beaucoup d'expressions d'inquiétude par rapport à cette thématique et des doutes, des questionnements sur la capacité du projet à diminuer l'impact des pollutions d'origine automobile. Nous avons aussi un territoire concerné par des pollutions d'origine industrielle. Sans rentrer dans le détail – nous le ferons peut-être un peu plus tout à l'heure –, nous voyons que c'est un sujet qui intéresse vraiment le territoire.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous parlions aussi avec nos invités précédents de la nappe phréatique, des territoires agricoles. Est-ce que vous sentez auprès de la population ce besoin d'accéder à des domaines, à des espaces différents autour de chez eux ?

M. Xavier DERRIEN, CPDP

C'est la question des ressources. Est-ce que le projet ne va pas avoir un impact trop fort sur les ressources ? Cela est ressorti de manière assez prégnante. Pour ce qui est de la ressource en eau, nous avons une question de nappe phréatique qui alimente une bonne partie du versant nord du territoire du projet. Nous avons la ressource en foin de Crau. Des études ont été faites à l'horizon 2050. Est-ce que le projet n'aura pas un impact négatif sur la filière du foin de Crau ? Le SYMCRAU a travaillé sur ces questions-là. Nous avons également une question : est-ce que ce projet, s'il se met en place, n'impactera pas le territoire dans le sens où nous pourrions avoir des zones logistiques supplémentaires qui viendraient s'implanter, avec une facilité d'accès qui serait beaucoup plus importante, plus intéressante pour les logisticiens ? La question de l'impact sur le foncier c'est aussi celle d'une artificialisation des sols, des constructions et d'un impact sur l'environnement de manière très forte. Tout cela a été questionné. Cela a été beaucoup mis en perspective par les habitants du territoire.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Les avez-vous sentis peut-être aussi fiers de rappeler que dans cette zone du territoire il y a des animaux, des fleurs protégées, de beaux espaces naturels qui ont une richesse patrimoniale également, et pas seulement des zones industrielles ?

M. Xavier DERRIEN, CPDP

Effectivement, c'est un territoire où il y a une forte imprégnation de la part de la population, un sentiment d'appartenance à ce territoire de l'Étang de Berre. Ce sont des choses qui ressortent dans beaucoup de consultations, de concertations. Je pourrais parler du dispositif Réponses, qui a eu donné lieu à une importante concertation l'année dernière, qui maintenant se met en place avec des actions pour répondre aux attentes de la population sur ces questions de pollution et de santé, environnement. Nous nous rendons compte qu'il y a un sentiment d'appartenance. C'est très fort et très positif aussi, je trouve, sur ce territoire quand bien même je ne pourrais pas juger par rapport au contenu du projet, ce n'est pas mon rôle. Nous voyons que ces thématiques impactent le cadre de vie. C'est là où les habitants travaillent, vivent, élèvent leurs enfants, font des loisirs. Ce sentiment d'appartenance est effectivement très fort.

Un autre point qui est ressorti est celui des questions en lien avec l'intermodalité, les transports. Nous l'avons vu lors la première table. Il y a également la question de la végétalisation. De nombreux

participants nous ont dit : mais pourquoi ce projet n'implique-t-il pas davantage de végétalisation en lien avec les abords du projet ? Cette végétalisation permettrait finalement une meilleure inscription dans l'environnement, de peut-être répartir différemment les différentes sources de pollution. Nous avons vraiment cette question qui ressort fortement aussi. On peut aussi être proactif, proposer des solutions. Est-ce que le maître d'ouvrage pourrait davantage peut-être en compte ces questions d'inscription, sans parler de trame verte, du végétal dans le projet ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Merci beaucoup, M. DERRIEN, d'avoir introduit cette deuxième table. Cela a l'air de vous intéresser l'environnement, la pollution. Nous en parlons dans quelques instants, préparez vos questions.

Nous sommes de retour sur le plateau de Maritima TV pour ouvrir notre deuxième table ronde sur la thématique environnement, pollution, santé. Nous avons changé d'invités, vous le découvrez autour de moi. Nous avons d'abord Lionel PATTE, que vous avez rencontré en tout début d'émission, de la DREAL PACA, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, mais aussi M. CHAMARET de l'Institut écocitoyen pour la connaissance des pollutions et M. AUDIER, Président du Comité de surveillance de l'activité industrielle de Fos-sur-Mer. L'environnement, la pollution, sur ce territoire évidemment, ce sont des sujets qui concernent tout le monde et qui intéressent beaucoup la population. Peut-être que nous pouvons commencer par un premier petit tour de table avec les représentants de l'institut et du comité de surveillance pour nous dire quel est l'enjeu de cette liaison routière.

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

Je suis aussi en même temps élu au CSE central d'ArcelorMittal Méditerranée et nous avons, en tant qu'organisation syndicale, lancé un processus de rassemblement des divers acteurs sur tout le bassin concernant notamment les problématiques de pollution et d'exposition des salariés, des populations, mais aussi les aspects climatiques. Ce sont des éléments et des enjeux de taille pour l'avenir de notre région en particulier.

Aujourd'hui, la liaison Salon – Fos a un impact, que nous le voulions ou pas, dans le débat global. Elle a un impact important que nous devons analyser – c'est d'ailleurs pour cela que notre Comité a eu une réflexion, il y a un groupe de travail et de réflexion sur le transport globalement. Nous souhaitons avoir en même temps une vraie étude d'impact sur la mise en place de cette liaison, parce que c'est vraiment déterminant. Un débat de fond est lancé au sein de la population, à travers un certain nombre d'associations sur tout le golfe de Fos. Des interrogations sur les impacts de la pollution globalement. Il y a les seuils de pollution industrielle, mais il y a aussi les pollutions liées au transport.

Ce sont des enjeux majeurs pour les années à venir. Nous savons pertinemment que le transport va se développer. Nous sommes sur une plateforme de transferts sur tout le département, et en particulier sur tout le golfe de Fos. C'est cet enjeu-là que nous voulons mettre en débat sur la question de la santé des populations, globalement.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. CHAMARET, votre avis sur la question et sur le lien qu'il peut y avoir avec cette liaison Fos – Salon ?

M. Philippe CHAMARET, Directeur de l'Institut écocitoyen pour la connaissance des pollutions

On est dans un territoire très industriel, donc on a une multitude de sources sur le territoire, que ce soit sur la zone industrialo-portuaire, mais aussi sur la zone industrielle de Lavéra. Le transport routier qui s'ajoute à cela et le transport maritime. Tout cela fait un nombre de sources conséquentes. L'enjeu, en tout cas à notre niveau, est de mieux connaître l'existence des pollutions, les teneurs de ces expositions en polluants, parce que tout développement économique et industriel sur cette zone – et partout, mais en tout cas ici, cela se déroule depuis les années 70 – engendre évidemment des émissions de polluants. L'enjeu est de bien connaître ces polluants et de doter le territoire de dispositifs de suivi de ces pollutions et de leurs effets. Cela paraît simple en une phrase, mais c'est une phrase qui présente une complexité énorme, parce qu'on est sur des thématiques environnementales, avec des interfaces entre les milieux, et c'est déjà assez complexe. Ensuite, quand on passe au niveau de la santé, évidemment, la question devient de plus en plus compliquée.

L'enjeu est un développement d'une activité, l'activité de transport, qui va engendrer nécessairement, parce que nous l'avons bien entendu lors de la première table ronde, une augmentation des émissions

routières. L'enjeu est de bien connaître ces émissions pour pouvoir, à un moment donné, suivre leur diminution ou provoquer ces diminutions.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons déjà une question sur cette thématique, preuve qu'elle intéresse. Mais d'abord, M. PATTE, nous imaginons évidemment que la DREAL prend en compte la dimension environnementale avant de faire une nouvelle route.

M. Lionel PATTE, maîtrise d'ouvrage DREAL

Bien entendu. Je rejoins ce qui a été dit. Les enjeux sont importants sur le secteur. Il y a beaucoup de pollution liée aux fortes activités humaines sur le secteur. Aujourd'hui, les routes et la circulation sur la route contribuent à la pollution. Donc, l'un des enjeux du projet est de réduire, que le projet ait un effet positif sur ces émissions et sur l'exposition des populations. Je rejoins ce qui a été dit. Pour ce faire, il faut étudier à la fois les émissions et l'impact du projet. C'est ce qu'on a proposé. On est dans une première approche, bien sûr ce n'est pas encore très précis. Mais avec un partenaire qui est AtmoSud, on a mis à disposition du public, dans le cadre du débat public, des premiers éléments d'évaluation du projet, pour voir si celui-ci apporte des gains. La réponse est que, oui, le projet apporte des gains, notamment en réduisant l'exposition des populations qui sont aujourd'hui soumises à des pollutions multiples, mais se servent aussi de la route. En aménageant le projet, nous avons des gains en la matière. On réduit les émissions et on réduit l'exposition des populations.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous allons expliquer un peu plus. Mais d'abord, cette question de Bruno de Miramas, Messieurs.

Bruno, en direct par téléphone

Bonjour. Je rebondis sur ce que l'on a dit tout à l'heure sur le report multimodal. Est-ce que le maître d'ouvrage aura, sinon la possibilité, au moins l'influence de faire prendre des décisions par les autorités décideuses afin de créer des liaisons ferroviaires, des liaisons fluviales, des pistes cyclables ?

J'aurais une deuxième question qui m'est apparue au cours du débat. Est-ce qu'ils ont conscience que la végétalisation est quelque chose de très important ? Parce que la pollution le long des routes, c'est entre 100 et 300 mètres de chaque côté de la route. Si on veut végétaliser, il faut végétaliser énormément.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Merci beaucoup. M. PATTE ?

M. Lionel PATTE, maîtrise d'ouvrage DREAL

La DREAL est maître d'ouvrage, mais au-delà l'État agit pour le ferroviaire, avec ses partenaires, à différents niveaux. Dans le contrat de plan État – Région, actuellement, le volet ferroviaire est très bien doté financièrement. L'État et la Région portent des projets à des montants bien supérieurs à celui du volet routier. Dans le plan de relance – je ne donnerai pas les chiffres, mais ils sont très élevés –, l'État a mis l'accent sur le ferroviaire. C'est dans le cadre de cette stratégie-là sur le ferroviaire, de ces investissements, que les décisions ont vocation à se prendre sur les projets qui ont le plus de sens pour notre territoire et le plus d'intérêt. Donc, oui, l'État a vocation, porte et va continuer à porter des politiques d'investissement sur le ferroviaire, et notamment pour améliorer le patrimoine vieillissant que l'on connaît sur le secteur.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Un mot sur cette végétalisation, car vous avez deviné que l'intermodalité sera tout de même le cœur de cette table ronde. Est-ce que les arbres, qui rendent l'environnement déjà plus joli, ont un impact sur la pollution ?

M. Lionel PATTE, maîtrise d'ouvrage DREAL

L'intégration environnementale et l'intégration paysagère d'un projet font partie des études que l'on mène. Il est vrai que ce sont davantage des choses qu'on met en œuvre au fur et à mesure que le projet se définit. C'est normal. Il faut déjà que nous ayons les grandes lignes. Mais oui, globalement, le projet doit intégrer des aménagements paysagers. Il en intégrera et ils seront définis. Les pistes qui sont données, des sortes de barrières végétales – je pense que c'est l'idée qui était évoquée à travers la question –, sont des pistes intéressantes pour réduire la dispersion des polluants, pour éviter qu'elle

touche trop directement et trop vite les habitations qui sont, pour certaines, très proches de la route actuelle.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Sur la question que vous abordiez précédemment, celle de la pollution de nature routière, puisque nous savons que c'est un territoire qui y est exposé en plus de la pollution industrielle, je voudrais que nous écoutions encore une fois M. MOUTET, qui va nous expliquer, semble-t-il comme vous, que cette liaison peut diminuer la pollution d'origine routière.

Diffusion d'un interview de M. Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF, l'Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos, par Maritima TV, le 05/11/20

Faisons ce qu'il faut, parce qu'aujourd'hui les embouteillages « démarre / arrête, démarre / arrête », créent bien plus de pollution qu'une route, qu'un flux d'une circulation, même à 80, 90km/h. Cela crée beaucoup moins de pollution. Que cette liaison démarre le plus rapidement possible ! Mais il ne faut pas oublier les autres types de transport, le fer, le ferroutage, le fluvial et le cabotage entre Marseille et Fos. Ça, c'est primordial. C'est de suite qu'il faut l'attaquer. Il faut réduire les camions sur les autoroutes et penser à la vie des personnes, parce que les personnes circulent, les personnes vont travailler. Je vais rajouter qu'il faut étudier un mode de transport pour tous ces ouvriers qui viennent travailler dans la zone. Il faut un transport collectif, il faut imaginer à travers la SNCF, à travers les bus, un mode de transport pour lever des voitures sur la route.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

On voit que M. MOUTET a bien travaillé la question de l'environnement. Il y a plusieurs thématiques abordées dans ce qu'il dit. Mais parlons déjà de ce côté congestion : est-ce que les embouteillages créent plus de pollution qu'une circulation fluide ?

M. Lionel PATTE, maîtrise d'ouvrage DREAL

C'est ce que l'étude d'AtmoSud qui a été menée à notre demande montre. L'étude prend en compte ces phénomènes de congestion. Aujourd'hui, il y a des surémissions importantes. M. MOUTET l'explique avec beaucoup d'images. Une surémission importante de pollution liée au fait que la route est congestionnée. Pour les véhicules particuliers et pour les poids lourds notamment, le régime optimal n'est pas de rouler en file avec des ralentissements. Le fait de réduire très fortement les congestions apporte déjà un gain très substantiel en matière d'émission de certains polluants. Cela a été évalué et documenté, tout le monde y a accès.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. CHAMARET, on parle souvent du fameux cocktail de polluants, dont on a du mal à analyser, finalement, quels sont les effets. Est-ce que la pollution d'origine routière joue un rôle dans la nocivité que cela peut avoir pour la santé des personnes ?

M. Philippe CHAMARET, Directeur de l'Institut écocitoyen pour la connaissance des pollutions

Oui, bien sûr. C'est une source comme une autre. La source routière agit sur la composition du cocktail exactement comme une aciérie, comme la pétrochimie, agissent dessus. Elle ajoute des polluants d'une certaine nature, des polluants essentiellement métalliques pour ce qui est de la circulation routière. L'effet cocktail est quelque chose d'assez compliqué à prendre en compte, parce que, comme je le disais tout à l'heure, on est sur ces deux domaines à la fois environnemental et sanitaire. Pour essayer de voir l'effet d'un polluant sur la santé, cela demande des années d'études et des investissements très importants. Quand on s'intéresse au mélange et aux interactions entre les polluants au sein de ce mélange sur la santé, on a d'autres méthodologies, peut-être plus simples à mettre en œuvre, avant de caractériser l'effet cocktail.

Ce que nous utilisons plus particulièrement, c'est l'étude de l'effet des polluants sur le vivant. On appelle ça de la bio surveillance. On prend comme bio-indicateur, c'est-à-dire comme mesure, des êtres vivants, que ce soit des végétaux ou des animaux. On regarde, avec une méthode validée et scientifique, quel est l'effet des polluants sur tel et tel paramètre de ces végétaux. Ça peut être la croissance, ça peut être

des feuilles qui se nécrosent, etc. Une série de méthodes peuvent être mises en œuvre pour voir quel est l'effet d'une pollution qu'on connaît sur le vivant.

Je ne sais pas si cela répond vraiment à votre question.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

On peut imaginer qu'en enlevant peut-être des polluants d'origine routière, il y aura un cocktail déjà un peu allégé ?

M. Philippe CHAMARET, Directeur de l'Institut écocitoyen pour la connaissance des pollutions

Quand on enlève un polluant, on peut assez évidemment penser que ce sera toujours meilleur pour la santé. Le cocktail de polluants, c'est une somme de polluants, une somme de teneurs de polluants. Évidemment, si on diminue la teneur d'un des polluants, on peut imaginer que l'effet de ce cocktail sera diminué. Cela dit, lorsque l'on voit l'effet de polluants tels que les perturbateurs endocriniens, par exemple, qui agissent à très, très faible dose, mais sur le long terme, la question n'est pas celle de la dose, mais de la longueur de la durée d'exposition. Là, la donne est un peu différente, il faut savoir exactement ce que l'on cherche, quelle est la question exacte, quel est l'effet de tel polluant par exemple sur la santé ou sur le vivant pour pouvoir répondre de façon assez simple.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons une question de Charles. Nous reviendrons, avec M. AUDIER, sur la question de la congestion juste après.

Charles, en direct par téléphone

Bonjour. Je m'interrogeais par rapport à la chronologie du projet, puisque l'on parle de 10 ans. Que va-t-il se passer pendant tout ce temps ? Est-ce qu'il y a des mesures par rapport à l'environnement justement pour revenir à tout ce qui a été dit, les trafics des camions, etc. ? Que va-t-il se passer pendant tout ce temps ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Merci Charles. Est-ce qu'on peut prendre en compte la dimension environnementale en créant la route ? Il y a peut-être des solutions aussi pour aller chercher le béton, les matériaux pas trop loin. Est-ce qu'il y a déjà une réflexion, avant même la construction de l'ouvrage ?

M. Lionel PATTE, maîtrise d'ouvrage DREAL

Déjà, il y a des principes qu'on essaie de développer, après, il faut les mettre en œuvre concrètement. Pour pouvoir vérifier la possibilité, il faut faire des études. On peut utiliser dans la conception d'infrastructures des matériaux de recyclage, des ressources secondaires. L'aciérie produit beaucoup de déchets d'aciérie, mais qui sont potentiellement des ressources réutilisables pour construire, par exemple, la plateforme d'une infrastructure routière, économisant de nouvelles ressources. On en a la possibilité, et c'est à proximité. Donc, oui on va faire toutes les études pour regarder comment nous pouvons les utiliser. Bien sûr, il y a des essais techniques, également des essais environnementaux pour voir dans quelle mesure on peut les réutiliser. Mais c'est ce qu'on a vraiment l'intention de faire. On l'a déjà étudié pour le contournement de Martigues – Port-de-Bouc, et allons le faire pour la liaison Fos – Salon. On est tellement proches de Fos et de ce gisement que c'est une ressource qu'il faut vraiment chercher à exploiter. C'est une piste parmi d'autres, mais globalement l'utilisation de ressources secondaires, recycler les matériaux, est une dimension importante pour réduire l'empreinte environnementale d'un projet.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. AUDIER, le développement de l'activité industrielle, est-ce que cela peut se faire en décongestionnant le trafic ? On parlait des transports collectifs, notamment pour permettre aux salariés d'aller travailler. Est-ce que les industriels ont conscience de cela et peuvent faire quelque chose ?

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

En tant qu'organisation syndicale, nous avons déjà émis plusieurs positionnements au sein de l'entreprise au moment notamment de l'arrêt du transport collectif qu'avait mis à disposition ArcelorMittal, Solmer à l'époque. Il y avait plus de 40 bus qui acheminaient les salariés sur le site. Nous étions pratiquement 7 800. Aujourd'hui, nous sommes 2 500 salariés statut Arcelor et 1 500 salariés de sous-traitance. Nous avons émis à plusieurs reprises des propositions sur le sujet. Ces propositions

sont sur le transport collectif des salariés. Aujourd'hui, le fait qu'il n'y ait plus de bus de notre fait – je parle de l'entreprise ArcelorMittal -, c'est peu de salariés de plus sur la route, parce qu'il y a effectivement un constat que les salariés prenaient de moins en moins le bus. C'est une réalité. En même temps, nous avons aussi une autre problématique, c'est que nous ne facilitons pas les choses. C'est-à-dire qu'au plus on allonge les temps de trajet, au moins cela favorise l'envie des salariés de participer, de prendre le transport collectif.

On a donc besoin d'aller sur une réflexion de fond sur la question du transport collectif des salariés. C'est quasiment 10 000 salariés / jour qui viennent travailler sur le site, voire plus. Cela veut dire qu'on doit se poser la question – et je pense notamment à la DREAL, qui est maître d'ouvrage sur le sujet –, de regarder pour qu'on ait des plateformes de transfert, de transports collectifs (bus ou voie ferrée, peu importe l'acheminement) et des plateformes qui permettent de distribuer sur les divers pôles industriels. On a tout de même beaucoup d'entreprises sur le golfe, qui sont des entreprises polluantes – on l'a évoqué. On a des constats, malheureusement, de maladies professionnelles qui se déclarent tardivement, mais qui se déclarent et qui sont liées aux expositions aux divers produits toxiques émis par les process de production. En même temps, viennent se rajouter des problématiques d'émission liées au transport.

On a une combinaison d'éléments qui font qu'aujourd'hui, on doit s'interroger sur notre mode de fonctionnement, globalement, que ce soit les employeurs, que ce soit les institutions, que ce soit les populations, y compris les travailleurs dans les entreprises. Le but de notre Comité est celui-là. On s'est donné comme objectif de travailler à l'élimination des pollutions sur le golfe de Fos, de Lavéra jusqu'à Port-Saint-Louis, avec en arrière-plan bien-sûr, de travailler avec des spécialistes. Dans le Comité, on a des spécialistes comme l'Institut écocitoyen, on a des experts médicaux. On a un certain nombre d'acteurs qui sont prêts à travailler sur ces éléments pour éliminer l'exposition des salariés et des populations.

La liaison – et je reviens à la question qui a été posée tout à l'heure –, aujourd'hui est une réflexion qui ne doit pas relever uniquement de la DREAL. La question est posée à tout le monde, à tous les acteurs, pour qu'on ait véritablement un changement, une transformation. On va lier avec l'autre question sur l'intermodalité. Aujourd'hui, au sein du Comité, on a émis un avis sur le sujet. Vous l'avez vu, j'imagine. On s'est dit : « avant de mettre en œuvre, on réfléchit et on réfléchit à éliminer tous les flux, ou du moins de les réduire au maximum ». Parce que si on laisse faire, on fait une « autoroute à camions ». On fait un appel d'air et si on ne met pas en place un processus régulateur, on ne résoudra aucun problème. OK, nous allons éloigner la pollution, l'émission de pollution du transport, puisqu'on dévie, on n'est plus en proximité des agglomérations, mais on ne fait que renforcer les effets. Puisque, on n'a pas réfléchi en amont sur l'intermodalité, et notamment, je pense au ferré – cela a été évoqué par Daniel MOUTET qui fait aussi partie de notre Comité –, au sujet du fluvial. Parce que c'est aussi une grosse réflexion à mener. Cela ramène derrière la question de la liaison Rhin – Rhône. Ce sont des sujets qui ont déjà été abordés dans le débat double XL (Fos 2XL). Aujourd'hui, il faut donc qu'on passe à des phases concrètes de réflexion, qui poussent le débat le plus loin possible.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons une question d'un habitant de Salon-de-Provence. Après, c'est promis, nous parlerons d'intermodalité.

Un habitant de Salon-de-Provence, en direct par téléphone

Bonjour. Juste une petite question. Je trouve très intéressante toute cette mise en place, mais je venais d'écouter votre intervenant. On se pose beaucoup la question de savoir pourquoi une route et s'il n'y avait pas d'autres solutions de transport qui auraient pu être mises en place. Si oui, lesquelles pourrait-on imaginer ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Très bien. Merci pour cette question. Justement, c'est la question de l'intermodalité. D'abord, nous allons écouter M. Hervé MARTEL, qui est Président du GPMM, qui est un gros acteur économique de cette zone. Evidemment, l'activité du port va avoir énormément d'impact sur cette route.

Diffusion d'un interview de M. Hervé MARTEL, Président du directoire du Grand port maritime de Marseille, par Maritima TV, le 28/09/20

On parle énormément de transport ferroviaire et de transport fluvial également, un peu moins, mais c'est tout à fait justifié. Notre approche, au port de Marseille, c'est vraiment d'avoir une vision globale de la desserte de l'hinterland, pour que toutes les connexions soient possibles avec l'arrière-pays du port. Ce n'est pas en opposant le routier et le ferroviaire qu'on avancera. C'est en travaillant à la fois sur le routier et sur le ferroviaire, et bien souvent, pour faire des trains, on a besoin d'un transport de courte distance par camion entre l'origine, l'entrepôt, le terminal, et le chantier ferroviaire où le train est constitué. Donc, cela n'a aucun sens d'opposer le ferroviaire et le routier. Il faut agir de concert sur les deux thématiques et cette infrastructure routière ne veut pas dire qu'on ne travaille pas parallèlement sur le développement du ferroviaire avec de grandes ambitions. Mais quels que soient nos résultats sur le ferroviaire et sur le fluvial, le nombre de camions sur les routes dans 10 ou 15 ans, malheureusement, ne diminuera pas. On peut réduire la croissance du nombre de camions sur les routes, peut-être la stabiliser, mais en aucun cas réduire ce nombre.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

On veut évidemment travailler sur tous les transports possibles. Par contre, quoi que l'on fasse, selon M. MARTEL en tout cas, cela ne diminuera pas le nombre de camions sur les routes.

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

Je vais apporter un élément de réflexion. Cela a déjà été dit sur la table ronde précédente. On est le 4^e port à l'échelle européenne. On a le trafic ferroviaire le plus bas, le plus faible. On est à peine à 15 %. Alors que, si on prend les autres grands ports, et même ceux qui ont une capacité inférieure à la nôtre, ils ont du 20, 25, 35 % de transport ferroviaire. On a une problématique depuis très longtemps, sur le golfe de Fos, et notamment depuis qu'il y a eu ce débat sur le double XL, et donc l'extension du port de Fos. On a une congestion sur la voie ferroviaire. Pourquoi ? Parce qu'on a une seule voie ferroviaire qui alimente le GPMM. Cela nous pose un vrai problème. Je pense que le débat de fond doit aussi intégrer cet aspect.

Si l'on imagine de mettre 15 % de l'ensemble des trafics camions sur un train, ça représente 55 camions, sur une barge, 200. On a vite fait les calculs. On sait pertinemment qu'on peut réduire de manière massive, le trafic camion.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. PATTE, est-ce que cela vous semble possible ? Peut-être, avant de vous faire intervenir, nous ne pouvons pas vraiment parler de trains, sans donner la parole à M. VIGOUROUX, le Maire de Miramas, puisqu'il y a tout de même Clésud, la gare de triage. J'aimerais juste que nous l'écoutions et, après, vous nous ferez une réponse, s'il vous plait.

Diffusion d'un interview de M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas, par Maritima TV, le 28/09/20

Ce que nous apprend la situation actuelle, c'est qu'il faut à la fois évidemment répondre au surplus du nombre de camions et de voitures bien sûr, développer le transport collectif, et en même temps imaginer que le ferroviaire est certainement le transport le plus propre et le plus sécurisé. Mais ne les opposons pas. Il faut absolument que nous ayons les deux. Je pense qu'un projet routier qui nous permettrait d'aller directement sur l'autoroute, permettra d'éviter tous ces camions qui sortent de Clésud.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Le ferroviaire, est-ce la solution, une solution, une partie de la solution ?

M. Lionel PATTE, maîtrise d'ouvrage DREAL

Nous sommes d'accord. Il faut développer les transports massifiés, ce qui permet d'être plus compétitifs et de réduire les nuisances et favoriser le report modal.

C'est vers ça que tous les acteurs œuvrent. Quand on parle du transport massifié, c'est aussi bien le ferroviaire, le ferroviaire au départ des ports, le ferroviaire au départ des chantiers de transports combinés, c'est-à-dire le transport rail-route, et pour lequel d'ailleurs la liaison Fos – Salon contribue à permettre l'accès entre la zone d'acheminement des marchandises et le chantier de transport combiné, de constituer des trains et d'envoyer ces trains ensuite à longue distance. C'est vraiment important.

Est-ce que le ferroviaire est la solution à tout ? Les acteurs compétents dans le domaine l'ont dit : le ferroviaire est quelque chose qu'il faut absolument développer, qui a des marges, des gisements, des gains importants. Aujourd'hui, d'ailleurs, le port a augmenté la part du ferroviaire en relatif, il est passé de 10 à 15 % jusqu'en 2019. 15 % auxquels s'ajoute le fluvial. Cela s'applique sur les volumes plus importants. Le container s'est développé de façon importante et a crû de plus de 50 %. On voit que le ferroviaire a beaucoup augmenté récemment. Le port et les autres partenaires ont la volonté de l'augmenter encore davantage. Les projections donnent une part modale du ferroviaire ou du transport massifié, autour de 25 – 30 %. C'est assez ambitieux, cela paraît irréaliste, les acteurs ne semblent pas indiquer qu'on pourrait mettre 90 % des marchandises sur les trains. Donc, il reste une part significative à transporter par la route, au moins pour la courte distance, pour laquelle la route a le plus souvent un avantage compétitif majeur.

Aujourd'hui, des efforts sont faits sur le train. La route contribue à la connexion entre le port et des systèmes, tels que Clésud, de massification. La route a un rôle à jouer en complémentarité de toutes les autres actions des pouvoirs publics. Dans les pouvoirs publics, je mets l'État, les collectivités, SNCF, etc., les entreprises et le port.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Merci beaucoup Monsieur. Je suis désolé, le temps défile et nous allons devoir changer de table. Merci beaucoup d'avoir été parmi nous. Nous restons évidemment ensemble sur Maritima TV, puisque nous allons bientôt ouvrir la dernière table ronde numéro 3 sur l'économie et l'emploi. Nous nous retrouvons dans quelques instants, avec d'abord une introduction d'un membre de la CPDP.

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

Cette émission vient clore le deuxième temps du débat qui comprend trois phases. En septembre, nous avons été à la rencontre la population de l'Ouest de l'étang de Berre sur les marchés de Miramas et Fos-sur-Mer, devant la mairie de Grans ou dans la gare de Salon. Nous nous sommes aperçus que beaucoup de gens ne connaissaient pas le projet, et encore moins le débat public autour de ce projet. Mais, la question du débat : **Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ?**, a suscité beaucoup de réactions et d'envies d'échanges. Nous avons organisé une réunion publique dans chacune de ces villes pour que le public puisse prendre connaissance du projet de la DREAL, interpellé le maître d'ouvrage et poser toutes les questions. Il en est ressorti des constats que nous avons exposés à la première plénière du débat, le 28 septembre à Miramas, en présence de la présidente de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), Mme Chantal Jouanno. Ces constats ont donné lieu à des réponses du préfet de région, du président du port, d'élus représentants la Métropole et le Département et de responsables associatifs et à des échanges très riches avec tout le public. Ces constats et le compte rendu de cette réunion, sont sur notre site : <https://fos-salon.debatpublic.fr/>

La première phase du débat a mis en évidence l'attente d'une vision globale et prospective : le projet de liaison routière n'est qu'une pièce d'un puzzle plus large, qui comprend les questions d'aménagement du territoire et les questions d'environnement, de pollution et de santé que nous venons d'aborder. Il s'agit bien de donner, à travers le débat, les éléments pour éclairer cette vision globale, ce puzzle, et d'éclairer la cohérence des politiques publiques de l'État et celles des collectivités territoriales pour répondre à l'ensemble de ces éléments.

La deuxième phase du débat, avec des forums thématiques, a permis d'amener beaucoup d'informations et d'interroger la cohérence des politiques publiques. Je pense que c'est ce que nous allons faire dans cette table ronde avec nos invités. Parce que développement économique et développement du territoire, ce n'est pas forcément exactement la même chose. C'est une question que se posent beaucoup, je pense, en particulier les personnes qui ont participé au débat précédemment et que nous sentons dans les questions qui ont été posées ce matin.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Oui, parce que depuis ce matin nous parlons tout de même beaucoup de nuisances. Est-ce que vous sentez, vous qui êtes au contact de la population, que ces nuisances seraient peut-être plus acceptables si on lui promettait ou lui annonçait des emplois et du développement économique ?

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

Sans doute. Mais ce qui est venu déjà dans le débat, c'est qu'il ne faut pas opposer emploi et santé. Cela a été souvent une problématique. D'une certaine manière, ce territoire, quand l'État a décidé, il y a 60 ans, d'y implanter la ZIP, a fait un choix de privilégier le développement économique par rapport à la santé. Mais maintenant, ce territoire a bien conscience qu'il a payé un lourd tribut en matière de santé, du fait de la pollution industrielle et aussi de celle liée au trafic, et que ce n'est plus possible de continuer comme cela. Je pense que cela a été dit tout à l'heure, dans la dernière table ronde.

Donc, il faut mieux concilier développement du territoire et développement économique, sans sacrifier ni la santé, ni l'environnement. Ce sont vraiment des questions qui sont devant nous. Nous avons les 10 ans qui viennent pour les résoudre et réfléchir à comment ce projet peut effectivement y contribuer. C'est cela, l'attente, je pense, que nous avons beaucoup entendue dans le débat public. Que l'État fasse avancer conjointement le projet de liaison routière, mais aussi les autres projets, notamment de transport ferroviaire, le plan vélo de la métropole, l'ensemble de ce qui est prévu du transport collectif, dans le plan de déplacement urbain de la métropole, que tout cela avance conjointement. Il y a une attente de voir comment cela va se passer concrètement. Il y a une crainte, finalement, que l'État décide le projet routier, qu'il se fasse et que le reste attende, comme cela a attendu depuis bien longtemps maintenant. C'est une des choses qui, à notre avis, ressort du débat : la volonté que les choses puissent avancer conjointement et qu'on ait des assurances de cette avancée de l'ensemble des projets, qui donnera sens au projet routier aussi, comme un élément structurant le territoire, s'il ne s'oppose pas ou s'il n'est pas opposé aux autres projets.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Je vous propose que nous en parlions directement à M. MARY, sur le plateau pour la dernière table ronde. N'hésitez pas, il reste encore un peu de temps pour poser vos questions. Nous allons parler d'emploi et d'économie. À tout de suite.

De retour sur le plateau de Maritima TV pour ouvrir cette troisième et dernière table ronde. Il faut bien que cela arrive un jour. Philippe ZICHERT, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association « Via Marseille Fos », vous êtes un peu le représentant du monde économique, des entreprises sur ce plateau.

M. Philippe ZICHERT, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association Via Marseille Fos

Complètement.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Puis Céline TRAMONTIN. Bonjour Madame.

Mme Céline TRAMONTIN, Présidente du SYMCRAU

Bonjour.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Présidente du SYMCRAU, le syndicat mixte de gestion de la nappe phréatique de La Crau. Nous avons vu que c'est déjà une thématique qui est venue dans les débats. Et M. MARY que vous connaissez, puisqu'il a déjà participé à la première table ronde, de la DREAL, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, PACA.

L'économie, évidemment, j'en parlais avec le Président de la CPDP, c'est une grosse attente tout de même de la population. Cela ne peut pas se faire n'importe comment, j'imagine. M. ZICHERT, pour débiter, les entreprises attendent-elles de mieux circuler sur cette partie du territoire ?

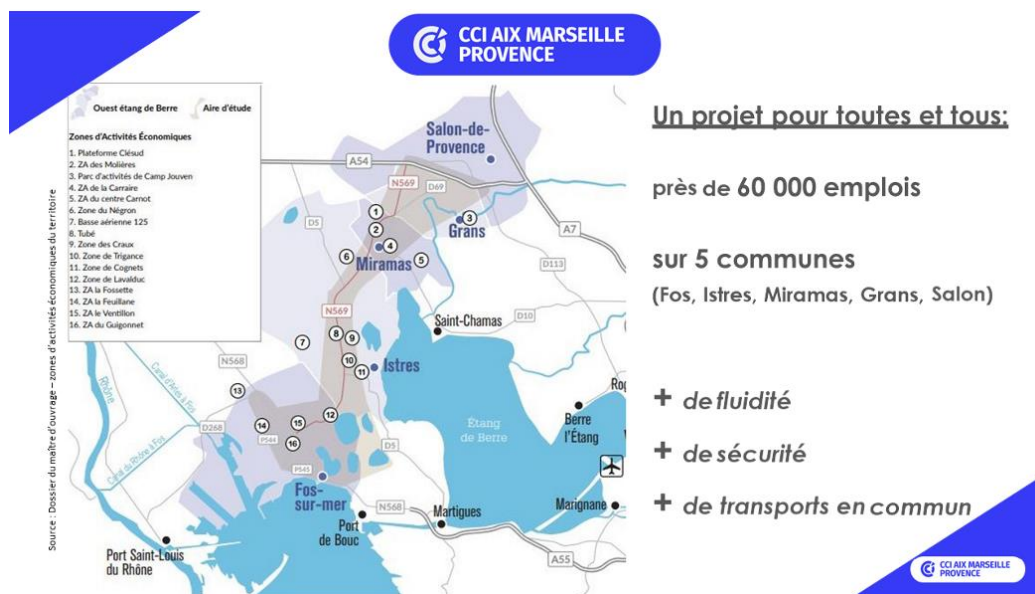
M. Philippe ZICHERT, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association Via Marseille Fos

Il y a effectivement plusieurs aspects. Tous les acteurs économiques régionaux, territoriaux, qui sont concernés par le projet, sont unanimes.

Il y a plusieurs aspects. Il y a le transport des personnes et le transport des biens et des marchandises. Le projet est porté en même temps par la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aix-Marseille-Provence, au titre de l'acteur économique qui représente l'ensemble des 115 000 entreprises, autant industrielles que de distribution, que de service, qui sont là. Il y a l'Union Maritime et Fluviale, qui représente la profession de la logistique. Dans cette unanimité, nous avons aussi le Grand Port Maritime de Marseille – Fos.

Qu'attendons-nous de ce désenclavement ? Parce que nous allons parler de désenclavement. J'ai suivi les précédents débats, on ne va pas y revenir. Aujourd'hui, nous sommes en 2020, dans les conditions que nous avons. Mais avec la technique que nous avons aujourd'hui il n'est pas question de faire des transports comme dans les années 70. Tout simplement parce que, d'abord, il faut l'adhésion de la population. On ne peut pas faire un projet de ce type-là sans adhésion. Il faut que les personnes soient convaincues de l'utilité de ce projet. J'ai entendu M. Hervé MARTEL tout à l'heure qui disait : « il ne faut pas mélanger, l'intermodal, c'est la route, et le fer, et le fluvial. »

« Via Marseille Fos », c'est l'association qui fait la promotion du port de Marseille – Fos, donc de la place portuaire à l'étranger auprès des chargeurs, des clients, que nous avons aussi bien en France qu'à l'étranger. Parce qu'un port, c'est un port où les marchandises s'arrêtent, mais c'est aussi un port de transit où les marchandises passent. Le portuaire représente tout de même 60 000 emplois sur le territoire, c'est donc important. La slide (ci-dessous) présente le contexte économique dans lequel nous parlons.



Ce projet, c'est 60 000 emplois sur 5 communes et au-delà, puisque nous parlons bien évidemment de Fos, Istres, Miramas, Grans, Salon. Mais nous ne pouvons pas oublier Arles, Avignon et tout le canal rhodanien. Pour avoir plus de fluidité, c'est-à-dire moins de rejets sur le terrestre. Parce que les rejets sont présents, les camions aussi. Au rond-point de la Fossette le matin, quand je viens des quartiers Est de Marseille et que je dois aller sur Martigues, je mets 2 h 30, ce n'est pas possible. On ne peut pas continuer comme cela. Il n'y a pas de transport en commun, on ne peut pas faire les choses. On ne peut donc pas continuer comme cela. Le transport des personnes, c'est une chose. Mais après, il faut avoir des zones plutôt routières pour avoir des zones spécifiques sur ces axes, pour les transports en commun, parce que c'est important et qu'il faut le faire. On ne peut pas faire autrement. Si tout le monde se balade avec sa voiture, cela ne va pas le faire. Et en même temps, il faut pouvoir permettre aux camions, en toute sécurité, d'arriver, de sortir et de ne pas se mélanger avec les vélos, avec les piétons, de bien séparer les choses.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Pour vous, tout est possible.

M. Philippe ZICHERT, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association Via Marseille Fos

Tout est possible. Dans une vision plutôt macroéconomique des choses, il faut faire cohabiter tout cela.



Plus de **80 000 emplois** à l'Ouest de l'Etang de Berre
(+ 20 000 si l'on compte Arles)

Plus de **40 000 salariés** liés au GPMM sur le territoire

8 emplois sur 10 à Fos-sur-Mer liés à la ZIP
(400 entreprises, 10 000 emplois)

Source : Répartition emplois / habitants sur le territoire métropolitain (DDTM 13 / INSEE)

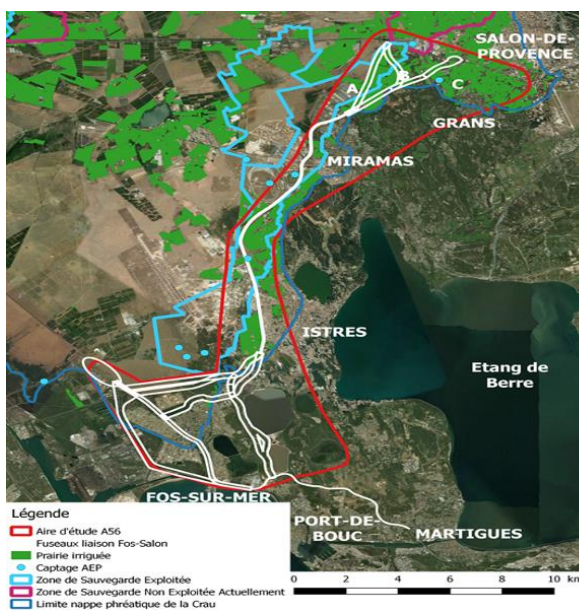
La difficulté qu'on avait jusqu'à présent dans les débats et discussions, c'est de faire cohabiter, sans détruire la nappe phréatique, bien évidemment. Il y a des solutions, des techniques. On est pour une solution consensuelle. Trouver une solution consensuelle, c'est discuter. Il faut trouver des solutions techniques, sans avoir des impacts écologiques qui ne seront acceptables pour personne.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous allons donner la parole à Mme TRAMONTIN. Justement, cette nappe phréatique, est-elle susceptible de se dégrader ? Faut-il la préserver ? Où en est-elle ? Est-ce que le projet de liaison peut avoir un impact néfaste sur la nappe ?

Mme Céline TRAMONTIN, Présidente du SYMCRAU

La nappe phréatique, actuellement, pour donner quelques chiffres clés et un peu la cartographie de la nappe sur le territoire, c'est une ressource souterraine, qui est un peu délimitée sur un triangle allant d'Arles à Salon, jusqu'à Fos-sur-Mer.

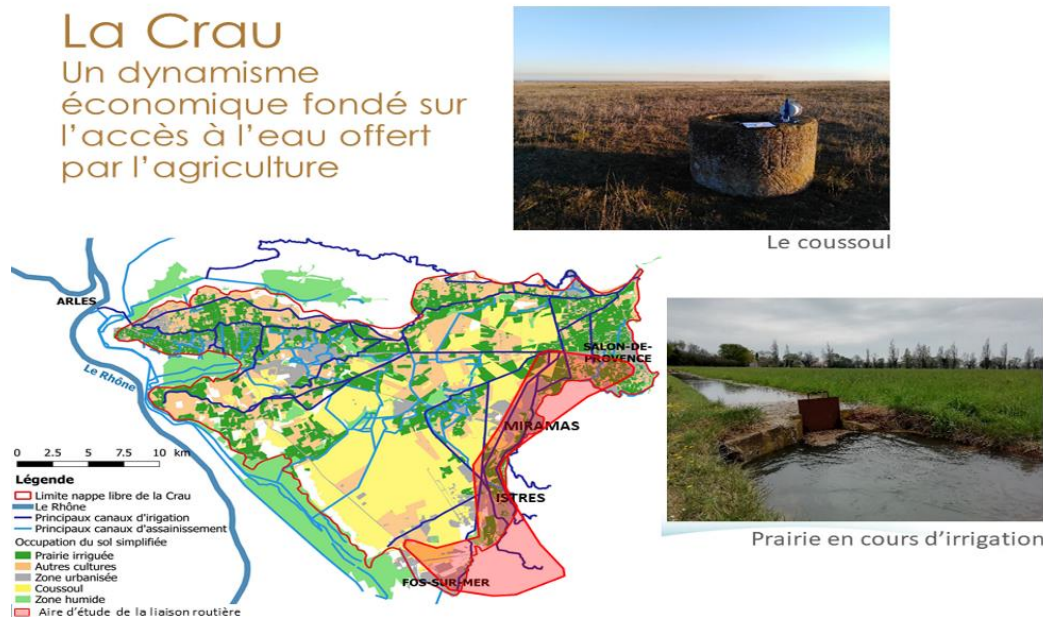


L'accès à l'eau un enjeu stratégique

Des outils déployés pour faciliter la prise en compte des enjeux de l'eau dans les politiques publiques: les zones de sauvegarde pour l'eau potable

C'est une nappe de 500 millions de m³, qui dessert 16 communes, 3 EPCI, ainsi que des communes qui ne sont pas sur le territoire proprement dit de la nappe, des communes annexes. En l'occurrence, pour la commune de Martigues, sur un temps, pendant la période de chômage du canal principal qui amène l'eau potable, c'est un captage de la nappe phréatique de La Crau qui prend le relais de fin octobre à début mars pour alimenter le territoire de Martigues.

Cette nappe a plusieurs usages. C'est vraiment ce qu'il faut regarder à la loupe, le multiusage de cette nappe. Elle apporte d'une part l'eau potable à 270 000 habitants de ce territoire. C'est, je crois, un des enjeux primordiaux de cette nappe. Mais pas seulement.



Elle sert à l'agriculture, qui est très identifiée, très organisée sur ce territoire, puisque nous avons 13 500 hectares de prairie de foin de Crau. Je rappelle que le foin de Crau est la seule production destinée à l'animal bénéficiant d'une AOC. Nous avons une interaction forte avec ce type d'agriculture, avec une irrigation gravitaire des prairies qui permet la recharge de la nappe à 70 %. Nous avons ce pan de l'agriculture, mais pas seulement, puisque nous avons une filière arboricole très développée sur le territoire. Elle représente 10 % de la production des pêches françaises. C'est une filière agricole très structurée.

On a aussi besoin de cette eau – je reprends ce que disait mon collègue à l'instant – pour l'industrie, parce qu'elle sert pour toute la ZIP de Fos et le grand port maritime de Marseille. Nous avons aussi besoin de cette eau pour alimenter les milieux humides qui façonnent actuellement nos paysages, marais et étangs, et qui servent, pour une partie des zones humides, à filtrer un peu l'eau avant qu'elle n'arrive au captage. Nous sommes vraiment sur une nappe phréatique à multi usages qui, pour l'instant est en bon état quantitatif et qualitatif, mais qui est tout de même considérée dans le SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) comme une ressource stratégique sur ce territoire.

C'est une ressource stratégique, donc difficilement substituable. Nous sommes sur une ressource qui se trouve sous les pieds, qui alimente tous les usages que je viens de nommer, et qui a une fonction de recharge qui est tout à fait particulière. Le château d'eau de la Provence étant Serre-Ponçon, l'eau arrive par les canaux, irrigue les prairies de foin de Crau et recharge à 70 % la nappe. Les 30 % de recharge restant viennent des eaux de pluie. Ce qui fait que nous sommes sur un modèle de ressource en eau qui ne fait appel à aucune énergie fossile. Cela aussi, il faut le dire. On est vraiment sur un cercle vertueux. Nous avons une ressource stratégique qui arrive à se remplir par un cercle vertueux.

Mon action depuis quelques années, depuis que j'ai accédé à la présidence du SYMCRAU, est vraiment de mener une politique de gestion durable de cette ressource en eau, et pas de sanctuariser le territoire, parce que nous avons tous conscience de la vitalité économique de ce territoire. A *fortiori*, avec la période de crise sanitaire que nous traversons, nous sommes bien tous conscients qu'il faut maintenir cette vitalité économique.

Mais il faut vraiment mettre en cohérence l'aménagement du territoire, la poursuite de sa vitalité économique et la gestion durable de la nappe phréatique et les impératifs qu'elle nous impose.

Une fois de plus, je rejoins mon prédécesseur en disant que nous sommes au 21^e siècle. Et au 21^e siècle, on a une ingénierie développée, qui trouve des pendables presque au quotidien. Nous sommes en capacité de continuer d'aménager ce territoire et de protéger la ressource. Il y a l'histoire de l'ingénierie, et forcément derrière, celle des enveloppes financières dédiées au projet. Nous sommes conscients que dans une enveloppe financière X, on ne peut pas faire rentrer tous les tenants et toutes les modalités qui impactent. Il y a ces deux paramètres à mettre en regard.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. MARY, est-ce que dans l'enveloppe, nous ne pouvons pas tout faire rentrer, finalement ? Pourquoi ne pouvons-nous pas tout faire rentrer ? Est-il possible de développer la route, tout en sauvegardant la nappe, de faire de la multimodalité ?

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

Dans l'enveloppe consacrée au projet, nous tâcherons de mettre en œuvre toutes les mesures, d'abord les mesures d'évitement et ensuite les mesures de compensation qu'on sera tenu de mettre en œuvre pour répondre à l'enjeu que représente la nappe de La Crau. On l'a dit tout à l'heure qu'il y a un double enjeu, agricole et ressource en eau. Nous l'avons identifiée comme étant un enjeu majeur. Nous avons identifié en grande masse les impacts que pouvait avoir le projet sur le fonctionnement de la nappe. Dans les phases ultérieures d'étude, même si nous en connaissons les principes maintenant, nous essaierons de préciser et donner les éléments qui permettront de montrer que nous avons pris en compte cet enjeu.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. ZICHERT, comment voyez-vous l'agriculture depuis la CCI ? Est-ce un secteur qui fait vivre les entreprises ? Est-ce que, sur certains territoires, cela peut être un problème parce que cela occupe du terrain et qu'on préférerait faire de la logistique dessus ? Comment le voyez-vous de votre côté ?

M. Philippe ZICHERT, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association Via Marseille Fos

Ce n'est pas en opposition. A titre personnel, cela ne me vient même pas à l'esprit. D'abord, parce qu'il y a du foncier qui n'est pas forcément agricole. Là, nous parlons de la zone de Fos. Il y a des emplacements où il n'y a pas d'intérêt de toucher à cela, et il faut que les entreprises soient les unes à côté des autres. On ne va pas mettre une entreprise en plein milieu de la zone où on fait le foin de Crau. Cela n'a aucun intérêt. En plus, cela ne sert à rien.

Mon exemple le plus concret est Piicto. D'abord, parce que c'est dans mon secteur d'activité et cela fait partie de ce pour quoi je me suis engagé dans la mandature 2016 – 2020 à la Chambre de Commerce, c'est l'économie circulaire. Mais l'économie circulaire, il faut que les entreprises soient à côté. Si elles sont à des kilomètres, cela n'a pas d'intérêt. Parce qu'en fait, on va réduire les transports courts et faire en sorte que les entreprises travaillent les unes avec les autres, et que les rejets soient retraités, et non pas valorisés en les brûlant, parce que c'est la moins mauvaise des choses aujourd'hui, mais ce n'est pas le but du jeu. Le but du jeu est d'utiliser les CO₂ pour faire le gaz et méthane, comme on le fait sur Jupiter 1000. Donc, le réutiliser et faire du gaz de synthèse. Ça, c'est bien et c'est cela qu'il faut faire. Parce que, de toute façon, si on ne le fait pas aujourd'hui, par rapport aux autres régions de France et d'Europe, parce qu'on va parler du marché européen, on ne sera pas dans le marché et ce sera trop tard après. Il n'est donc pas question d'être en opposition avec une zone agricole, que ce soit une zone agricole ou une zone d'élevage. On parle bien d'agriculture au sens général du terme.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Une question d'Hervé de Salon.

Hervé, en direct par téléphone

Bonjour. J'habite sur Salon centre-ville, et j'ai vu sur le site le rapport qui a été fait par la CNDP. J'ai lu un peu tout cela et je me demandais, en même temps, si un secteur d'activité allait être monté en gamme par rapport à ce projet. Est-ce qu'un secteur d'activité sera un peu plus développé ? Est-ce que quelqu'un sera privilégié par rapport à cela ? Est-ce qu'un concept ou quelque chose montera en gamme ?

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous avons très bien compris votre question. M. ZICHERT ?

M. Philippe ZICHERT, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association Via Marseille Fos

Je vais être global. Un secteur en particulier, non. Pas plus un secteur qu'un autre. Par contre, n'oubliez pas que nous faisons de la promotion territoriale au travers notamment de Provence Promotion. Avoir les accès disponibles... pourquoi les entreprises, les industries se sont-elles installées, dans les années 60-70 autour de Fos ? Parce qu'il y avait le premier port de France qui était là, pour les entrées et sorties de marchandises. Naturellement, puisque notre histoire est comme cela. Pourquoi s'est créé Marseille et sa région, et tout le territoire métropolitain aujourd'hui ? Parce qu'il y avait le delta du Rhône au milieu. Rien d'autre. C'est donc pour des raisons logistiques à la base. On pouvait remonter sur Avignon. Avignon faisait l'agriculture, et on redescendait par des barges.

L'intérêt de faire du multimodal : d'abord nous sommes en retard par rapport à nos concurrents méditerranéens sur les ports – Je parle de concurrence à l'extérieur de France, pour moi, les ports français ne sont pas concurrents. Si on part sur Anvers et sur les autres ports européens du Nord, il n'y a pas de soucis : ils ont le fluvial, le ferré et le routier. Qu'est-ce que cela va favoriser ? D'abord, ça va favoriser, si on fluidifie mieux le trafic, qu'on arrête les engorgements, les blocages, ça va permettre la promotion territoriale et de faire venir les entreprises. C'est un sujet qui a été un peu suspendu en 2020 pour des raisons d'abord d'élections municipales et en même temps de pandémie, le programme en Provence porté par la métropole, Provence Industry'Nov. Les entreprises qu'on nous fait venir ne sont pas des raffineries de pétrole. Les entreprises avec lesquelles nous discutons pour les faire venir sont celles qui travaillent sur les énergies nouvelles, dans la production de biotechnologies, qui vont à partir d'algues essayer de faire des carburants. C'est cela, l'avenir. C'est là-dessus que nous travaillons. On ne dit pas qu'il va falloir arrêter, parce que ce n'est pas vrai, cela continuera. Par contre, avec de meilleurs standards de propreté. On pollue moins qu'il y a 30 ans, on polluera moins dans 20 ans. C'est comme cela, c'est la technique. En même temps, nous avons plus de connaissances, plus de règles et les entreprises s'adaptent.

Mais c'est surtout faire venir les entreprises de l'extérieur. Elles viendront si c'est fluide. On a eu des exemples dans la distribution, mais ce qui m'intéresse, c'est l'emploi industriel. D'abord, parce que je suis un militant industriel, et dans des standards sur les produits. On a envie de faire du recyclage, de produire des matières nouvelles à partir de matériaux recyclés. C'est cela, l'avenir. Ce n'est pas autre chose.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Nous allons écouter Jean HETSCH, le Maire de Fos-sur-Mer qui a un argument de nature économique, cette fois.

Diffusion d'un interview de M. Jean HETSCH, Maire de Fos-sur-Mer, par Maritima TV, le 05/11/20

La zone de Fos, c'est 10 % du PIB du département des Bouches-du-Rhône. Le port de Fos est le seul port en Europe qui n'est pas lié à l'hinterland par un axe de deux fois deux voies. C'est le seul. On est sur une infrastructure qui est d'avant-garde, on est à Fos 2XL, Fos 3XL, avec l'accueil de portes-containers surdimensionnés, et on n'est pas capables d'évacuer correctement les boîtes ? Soyons honnêtes, il faut maintenant prendre le taureau par les cornes, puisqu'on n'est pas loin de la Camargue, et mettre en route cette liaison.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Voilà, pour faire passer les boîtes, le rôle du ferroviaire dans tout cela. Le ferroviaire, nous en avons parlé aussi avec l'intervention de M. VIGOUROUX tout à l'heure. Il y a une intervention que j'aimerais aussi vous faire écouter, c'est celle de M. ALMERO qui est un représentant du parti communiste à l'Ouest de l'Étang de Berre, sur cette question-là. Il a aussi un point de vue sur le rail et la possibilité de son développement dans une logique de développement économique.

Diffusion d'un interview M. ALMERO, Représentant des Communistes de l'Ouest de l'étang de Berre, par Maritima TV, le 28/09/20

Le projet qui nous est présenté est une autoroute à camions. Rien n'est abordé concernant le report modal. C'est-à-dire qu'on parle uniquement de la question des transports avec des camions, et uniquement des camions. Miramas est effectivement la plus grande gare de triage de France, mais nous avons aussi Clésud où il y a des milliers et des milliers de camions qui sont sur nos routes, et à côté, nous avons un triage qui est en train de rouiller, qui est laissé à l'abandon. Pour nous, c'est une aberration par rapport aux problèmes environnementaux que nous connaissons. Ce qu'on souhaite, c'est que des discussions s'ouvrent avec, à la clé, des investissements, puisque nous avons le triage de Miramas, qui va bientôt fermer, faute d'investissement. Il nous faudrait à peu près 30 millions d'euros pour le refaire. Nous avons, sur le port de Marseille, une seule voie d'entrée dans le port, alors que Barcelone a 4 voies d'entrée. Les ports de l'Europe du Nord ont 8, 10 voies d'entrée. Il y a urgence à faire des investissements et à transporter au fer ce qui doit être transporté.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. ZICHERT, avant de parler aussi avec M. MARY, sur cette question du rail, la gare de triage a-t-elle un avenir si nous faisons passer ces boîtes, comme le disait M. HETSCH, de manière plus efficace dans l'hinterland et jusque dans le commerce international ?

M. Philippe ZICHERT, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence, président de l'association Via Marseille Fos

Il a parfaitement raison. La seule chose pour laquelle je ne suis pas d'accord, et c'est un peu ce que dit M. Hervé MARTEL, le Président du port : ne les mettons pas en opposition. Bien sûr, à Barcelone, il y a 4 voies d'arrivée dans le port et bien sûr il y a des investissements du port que le port de Marseille a maintenus malgré la crise de COVID, et vous savez que la crise de COVID, autant pour le port que pour les entreprises, créée des baisses de PIB qui sont incroyables. Moi, j'ai 53 ans, je n'ai jamais connu cela. J'espère que nous ne le connaissons plus. Il ne faut donc pas mélanger les choses.

Je vais aller plus loin que vous, puisque je suis macro, donc je vais aller jusqu'à Lyon. Bien sûr que la gare de triage a un avenir, bien sûr qu'il faut l'arranger, parce que le but n'est pas de créer une voie rapide pour augmenter le multimodal et en réduire une autre. Cela ne sert à rien. Parce qu'après nous n'avons plus cette intermodalité. Le but de l'intermodalité c'est cela et le fluvial aussi : permettre aux barges de se moderniser, d'augmenter la part du fluvial, du ferré et la part en quantité, en volume, parce que c'est pour augmenter le volume du port. Surtout, ne mettons pas les choses en même temps. Oui, la gare de triage de Miramas. Là-dessus, je rejoins Monsieur le Député ZULESI, puisqu'il est favorable au projet et défend justement la modernisation de la gare de triage de Miramas. Je peux vous dire qu'au niveau des acteurs économiques – et je peux parler pour tout le monde – on est tout à fait d'accord avec cela, parce que c'est un vrai problème.

Le second problème qu'on a est beaucoup plus loin, il est à Lyon. Parce qu'à Lyon, il y a le nœud ferroviaire. Mais ne croyez pas que nous n'en discutons pas. La première chose que nous avons faite, dès le départ de la mandature, a été de participer à un débat public du même type (débat sur le Nœud ferroviaire lyonnais). Aussi bien des représentants de la Chambre que des représentants de Lyon Maritime ou du GPMM sont sur le dossier. Moi-même, j'ai donné mon point de vue là-dessus, pour contourner le nœud ferroviaire de Lyon. Parce qu'à un moment donné, si vous voulez, vous avez un entonnoir et vous êtes bloqués. La fluidité, c'est du point A jusqu'au point B, et au milieu, il faut qu'il y ait une fluidité, sinon, le mécanisme ne fonctionne pas très bien. Donc, oui, il a raison et non, il n'est pas question d'abandonner le ferroviaire. Au contraire. Je suis tout à fait d'accord avec lui.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

M. MARY, dans l'enveloppe, est-ce qu'il y a de quoi sauver la gare de triage de Miramas ? Est-ce que l'État a réfléchi à cette cohérence-là ? Est-ce que vous discutez, sur ces questions-là, avec la DREAL du Rhône ? Je ne sais pas quelle est la DREAL du côté de Lyon.

M. Cédric MARY, maîtrise d'ouvrage DREAL

La DREAL Rhône-Alpes – Auvergne. La politique mise en œuvre par l'État au profit du fret se retrouve par exemple par l'augmentation des enveloppes liées à ce développement-là, notamment au titre du

plan de relance. Plus précisément, sur le projet, on n'a pas étudié une alternative totalement ferroviaire au projet de liaison routière.

Comme le disait Monsieur, ce n'est pas ou du rail ou de la route, c'est les deux. C'est le fonctionnement ensemble, en complémentarité de mode qui va faire qu'on va trouver les solutions pour pouvoir traiter le fret au niveau de l'ensemble de la zone.

Quand l'intervenant dans l'interview dit qu'on n'a pas pris en compte le ferroviaire, on ne peut pas tout à fait dire cela. Lorsqu'on fait un projet routier, qui va se mettre en œuvre dans une dizaine d'années, on construit un scénario de référence qui nous conduit aux augmentations de trafic dont on a parlé tout à l'heure. Dans les hypothèses que l'on prend, notamment sur le report modal de l'activité, en l'occurrence de l'activité de la ZIP et du port telle que l'on l'imagine en 2030, on a convenu dans notre scénario, et en cohérence avec ce qu'affiche le GPMM, que la part du ferroviaire allait doubler. Donc, on ne peut pas dire qu'on n'intègre pas une composante ferroviaire dans notre projet.

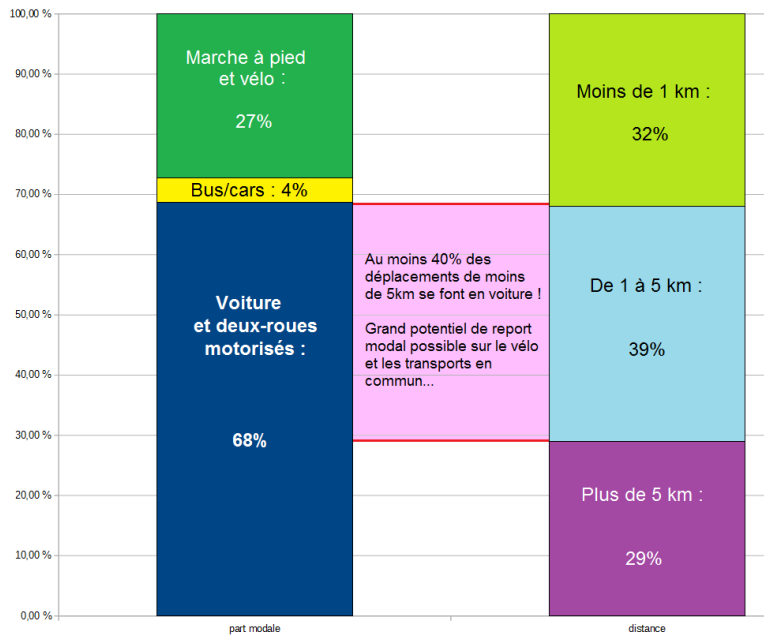
Au-delà de ça, on sait sur le territoire quels sont les endroits où l'on va faire du transport combiné, les endroits sur lesquels on va massifier. Il faut donner les moyens à ces structures de diversification et de report, la possibilité soit de se développer, soit d'être dans un régime de fonctionnement optimal. Un, cela passe par des investissements que fait le GPMM, notamment sur le Mole Graveleau. Cela passe aussi par l'alimentation des transports combinés, et notamment la zone de Clésud. Actuellement, lorsqu'on veut mieux faire fonctionner le transport combiné, il faut qu'il y ait une liaison routière pour que la complémentarité des modes entre la descente des portes-containers et les endroits où l'on peut grouper, massifier et envoyer de trains longue distance, puisse se faire dans de bonnes conditions.

Rémi CHAPPE, Maritima TV

Très bien, merci beaucoup. Ce sera le mot de la fin, malheureusement, M. MARY, parce que nous sommes obligés de rendre l'antenne. Nous avons eu le temps d'aborder déjà pendant deux heures l'ensemble ou presque des problématiques. Le débat continue sur le site de la CNDP. N'hésitez pas à poser vos questions. Le maître d'ouvrage est obligé d'y répondre. N'hésitez pas à vous saisir de cet outil de participation démocratique comme vous l'avez fait aujourd'hui au cours de cette émission. Nous espérons redonner la parole à tous ces intervenants très prochainement sur Maritima TV. Rester connectés sur nos réseaux, sur notre site maritima.info

Merci encore de nous avoir suivis pour cette émission spéciale. À la prochaine.

ANNEXES : DIAPOSITIVES ILLUSTRANT LES PROPOS DE M. SERRES



Plan de déplacements urbains | DÉCLINAISONS DES LEVIERS PAR BASSIN

LE BASSIN OUEST ÉTANG DE BERRE

179 000 HABITANTS
dont **12%** en quartier prioritaire

69 000 EMPLOIS

116 000 ÉCHANGES
soit **16%** de tous les déplacements

21 KM en voiture par jour et par habitant

PART MODALE
68% voiture et moto
4% transports en commun
27% marche et vélo

32% DÉPLACEMENTS de moins de 1 km
71% DÉPLACEMENTS de moins de 5 km

Sources : recensement 2016, EMO redressé 2017

