

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

Compte-rendu
Audition « Sécurité routière »
Lundi 7 décembre 2020 en ligne

SALLE/ADRESSE :	En visio-conférence
PARTICIPANTS :	31 personnes connectées
HORAIRES :	18 h 05 à 20 h 40

En tribune :

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
M.	Xavier	CEREA	DREAL PACA

Intervenants :

M.	Nicolas	CLABAUX	Membre du Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA), Université Gustave Eiffel
M.	Stéphane	LEROUX	Chef du Service des Politiques de l'Exploitant et de la Programmation, Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED)

PROGRAMME

- M. Nicolas CLABAUX, Membre du Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA), Université Gustave Eiffelp5

- M. Xavier CEREAS, DREAL PACA, Maitrise d'ouvragep13

- M. Stéphane LEROUX, Chef du Service des Politiques de l'Exploitant et de la Programmation, Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED).....p17

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

Je vous propose que l'on commence, il est 18 h 05. Bienvenue, merci de vous être connectés avec ces moyens modernes, pour suivre ce format nouveau dans le débat public sur la liaison Fos – Salon, qui est le format de l'audition. Nous vous en disons un petit mot juste après.

Peut-être avant de commencer – Clémence le disait tout à l'heure à un certain nombre d'entre nous qui étions connectés –, quelques règles du jeu par rapport à ces réunions particulières. Je crois que tout le monde a inscrit son nom et sa structure, pour que nous soyons en capacité de vous identifier, avec cette nécessité pour nous de pouvoir garder une trace de tout cela, notamment dans un certain nombre de comptes-rendus qui seront publiés sur le site du débat¹. Nous le disions à l'instant, la réunion est enregistrée, vous avez cette petite icône rouge, en haut à gauche de votre écran. Vous avez également la possibilité de voir l'ensemble des participants en mosaïque dans une petite icône au-dessus de votre image. Il y a une petite grille : afficher la grille vidéo. *A priori*, avec cela, vous avez accès à l'ensemble des participants. Merci d'éteindre les micros pendant que les présentations se font et pendant les discussions. Je crois qu'il y a des personnes parmi nous qui ont la capacité de nous « clouer le bec ». Ils le feront s'il y a de l'écho – c'est le problème qu'il peut y avoir. Il y a la possibilité d'intervention sur l'outil Zoom, grâce à la petite icône « converser » en bas, qui a d'ailleurs commencé déjà à être utilisée. N'hésitez pas à poser vos questions ou faire vos réflexions. Quelqu'un de la Commission particulière du débat public, Xavier DERRIEN, a pour charge de recueillir ces questions et réflexions, et de les mettre en discussion auprès des interlocuteurs, ou plus largement auprès de nous tous, dans le petit moment de débat qui suivra les présentations.

Je viens d'apprendre une chose toute nouvelle : pour lever la main et prendre la parole, vous faites « Alt + Y ». Je le fais en direct, et on voit ma main qui se lève, parce que j'ai quelque chose à dire. Merci d'utiliser ce moyen de communication, et nous vous donnerons la parole. Je crois même que Clémence a pu l'enlever elle-même. Pour baisser la main, il faut refaire la même manipulation « Alt + Y ».

Bien sûr, nos petites recommandations classiques d'écoute, de bienveillance, voire de présence aux autres, se réitèrent à chacune de nos rencontres. C'est ce qui fait la qualité de ces discussions et débats.

Pour finir cette présentation sur la forme, nous vous présentons le calendrier qui va suivre.

Le mois de décembre commence et sera assez chargé entre cette semaine et la semaine prochaine, nous aurons les deux autres auditions. Nous avons organisé trois auditions qui sont des moments de discussion un peu resserrés sur des certaines des thématiques ou des problématiques du débat. Aujourd'hui, nous nous retrouvons autour des questions de sécurité routière. Jeudi, nous serons sur le même format d'organisation de la discussion, que je vous décrirai juste après, sur les questions de coût et de financement, des thématiques qui ont été relevées à plusieurs reprises au cours des discussions. Il nous paraissait donc important de pouvoir les aborder. Et évidemment, lundi prochain une audition sur les questions d'emploi et de mobilité qui sont tout de même au cœur de nos dispositifs sur ce territoire.

Vous avez toutes ces informations sur le site. Le panel citoyen se réunira à nouveau deux fois entre décembre et janvier. Nous avons décalé ce calendrier. Nous vous le redonnons, car vu l'actualité passée, présente et, nous l'espérons, pas trop future, il y a eu un certain nombre de changements. C'est la dernière mouture du calendrier avec la présentation de la troisième phase du débat, dans le cadre de ce que nous avons appelé des forums territoriaux. Forums territoriaux un peu à la manière de ce que nous avons mis en place au tout début du débat, c'est-à-dire des moments plutôt localisés sur des secteurs, les trois grands secteurs du tracé. L'idée est de re-zoomer pour « atterrir » un peu plus sur le territoire, et pour mettre en discussion le projet lui-même, les options, les variantes. Là, nous serons dans des discussions peut-être un peu plus fines sur les atouts et impacts potentiels du projet. Le but est de pouvoir poursuivre nos débats jusqu'à leur issue, c'est-à-dire le 20 janvier, qui sera la date de la plénière de clôture au centre culturel Marcel PAGNOL à Fos-sur-Mer. Merci M. HETSCH de nous accueillir à cette occasion. Voilà globalement le calendrier.

Je ne suis pas plus long pour cette présentation sur les dates et la forme. Je voudrais simplement vous dire que cette première audition des trois va s'organiser de la manière suivante : nous aurons ce soir

¹ <https://fos-salon.debatpublic.fr>

deux moments de présentation. L'idée est d'avoir un rythme un peu plus soutenu que dans des réunions ou forums plus classiques. Nous allons donner 10 minutes de présentation à nos deux interlocuteurs. A l'issue de cette présentation, Jean-Michel FOURNIAU, Président de cette Commission particulière du débat public, prendra la parole pour auditionner, questionner, interroger l'intervenant sur un certain nombre de points qui ont été abordés dans la présentation, mais aussi qui ont pu faire écho à d'autres moments de débat au cours des mois passés. Puis nous prendrons 10 minutes de questions du public à destination de l'intervenant. La conversation et les questions et réflexions, seront toujours ouvertes évidemment. Je donnerai la parole à Xavier pour qu'il puisse nous faire écho de vos remarques ou commentaires s'ils appellent à question ou à réponse.

Cette audition sera centrée ce soir sur la thématique de la sécurité routière, qui est une des thématiques qui est ressortie très souvent dans les débats, notamment au niveau du public. Je pense que c'est important que nous fassions le point avec à la fois des professionnels en la matière – je pense à M. CLABAUX, qui sera notre premier interlocuteur, de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), qui présentera rapidement son institution, son laboratoire de recherche sur ces questions de sécurité routière, pour montrer en quoi il peut y avoir un certain nombre de décalages, notamment entre des impressions de dangerosité de certains segments sur ce territoire et, finalement, des méthodologies qui peuvent être mises en place pour essayer de mieux comprendre ce qu'il se passe réellement sur ces routes en matière de sécurité routière.

Dans un deuxième temps, nous donnerons la parole à la DREAL. M. LEROUX de la DIRMED, viendra peut-être compléter un certain nombre de chiffres suite à la présentation de la DREAL, maître d'ouvrage sur ce projet.

Je laisse la parole rapidement à Jean-Michel FOURNIAU pour une introduction de deux minutes, pour expliquer l'origine de cette audition et le pourquoi de notre présence ce soir avec vous.

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

Bonsoir à tout le monde. Mathieu, tu as déjà quasiment fait l'introduction. Je voulais juste rappeler que ces questions de sécurité apparaissent comme l'un des objectifs donnés au projet de liaison routière Fos – Salon. Dans les cinq objectifs qui sont listés dans la synthèse et dans le dossier du maître d'ouvrage, il y a fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe majeur. C'est un des objectifs importants du projet. C'est une question qui est beaucoup venue dans les différentes réunions, mais que nous n'avons pas eu le temps de traiter directement, alors que c'est une question qui avait été beaucoup reprise. Par exemple, les données qu'il y a dans le dossier du maître d'ouvrage ont souvent été reprises dans des cahiers d'acteurs ou citées dans des réunions publiques, mais sans être toujours bien comprises. Nous nous sommes aperçus que les phénomènes et données qui étaient présentés n'étaient pas forcément extrêmement clairs. Par contre, cela traduit une forte sensibilité du public à ces questions, par rapport à la situation actuelle. Une route, au moins dans certaines sections, qui est ressentie comme dangereuse et qui, d'après les données d'accidentologie, apparaît comme dangereuse, comparé à la moyenne des routes de ce type. Mais il reste à comprendre un peu mieux quelles sont ces données d'accidentologie, ce que cela veut dire et comment le projet pourra améliorer la sécurité.

L'objet de cette réunion est, à la fois de revenir sur la manière dont nous analysons ces questions de sécurité routière, ces questions d'accidentologie, la manière dont les données sont constituées et la manière dont le projet, lui-même, va répondre à ces données. Le premier intervenant est Nicolas CLABAUX de l'Université Gustave Eiffel, puisque l'IFSTTAR a disparu comme institution au 1^{er} janvier, en étant fusionné avec une université pour devenir l'université Gustave Eiffel. Il appartient à un laboratoire qui est, depuis longtemps, consacré à l'analyse des mécanismes d'accident. Il va nous faire part de son expertise rapidement sur ces questions. Puis, je lui poserai quelques questions. Nous passerons ensuite la parole au maître d'ouvrage qui présentera son approche de ces questions de sécurité routière.

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

Merci Jean-Michel. Très rapidement, parce que j'ai été très bavard, mais je suis normalement le maître du temps. Nous avons donné 10 minutes à chaque intervenant. Merci, M. CLABAUX, d'essayer de rester dans ce *timing*.

M. Nicolas CLABAUX, Université Gustave Eiffel

Bonjour à tous. Avant de commencer, quelques mots sur le laboratoire auquel j'appartiens. Le Laboratoire mécanismes d'accidents (LMA) est situé à Salon-de-Provence. Pourquoi à Salon-de-Provence ? C'est pour des raisons historiques puisque c'est à l'hôpital de Salon qu'ont été expérimentés à la fin des années 50 les premiers véhicules médicalisés et d'assistance aux victimes d'accidents de la route. C'est à la même époque que l'ONSER (Organisme national de sécurité routière) a mis en place une antenne pour conduire les premières études sur les accidents de la circulation. Petit à petit, le laboratoire et l'équipe se sont étoffés, pour devenir un laboratoire de l'INRETS, devenu ensuite l'IFSTTAR, et qui est désormais partie intégrante de l'université Gustave Eiffel, ainsi que l'université nationale.

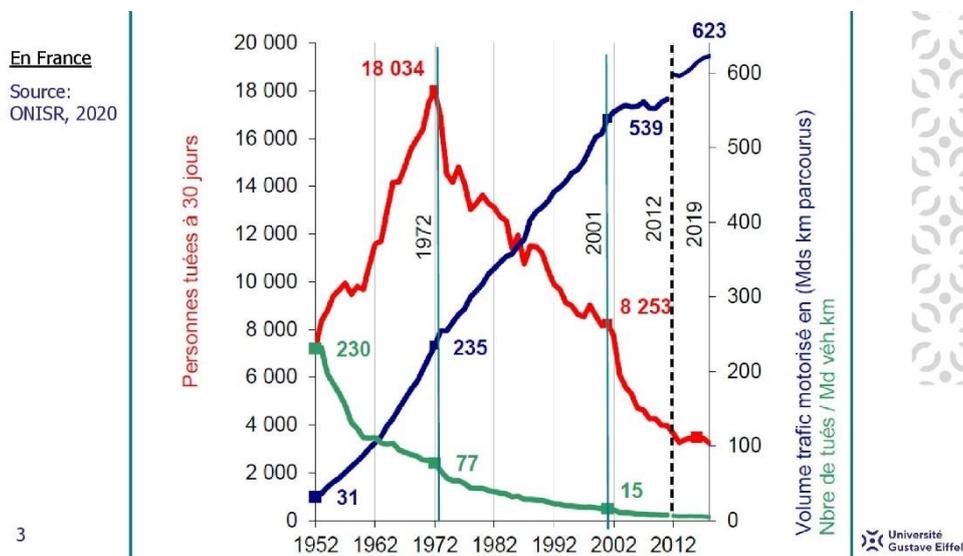


- Création au 1^{er} janvier 2020
- Issue de la fusion d'une université (UPEM), d'un établissement de recherche (IFSTTAR), d'une école d'architecture (Éav&t), de trois écoles d'ingénieurs (EIVP, ENSG et ESIEE Paris)
- En région PACA, deux laboratoires:
 - **Le Laboratoire de Biomécanique appliquée (LBA)**
 - **Le Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA)**

2



La particularité de ce laboratoire est de conduire, dans un objectif de recherche scientifique, des études détaillées d'accident, comme on peut le voir sur les deux images en bas à droite de la diapositive ci-dessus. Études qui sont conduites par des équipes d'enquêteurs pluridisciplinaires, composées de psychologues et de techniciens, qui vont intervenir en même temps que les services de secours sur la scène des accidents pour recueillir un maximum de données et pour pouvoir ensuite comprendre quels sont les mécanismes qui sont à l'origine des collisions. L'objet de ma présentation est de rappeler quelques ordres de grandeur sur l'insécurité routière, donner quelques éléments de cadrage, parce que beaucoup de progrès qui ont été faits en la matière depuis plusieurs années maintenant. L'idée est de faire un peu le point pour entamer la discussion ensuite.

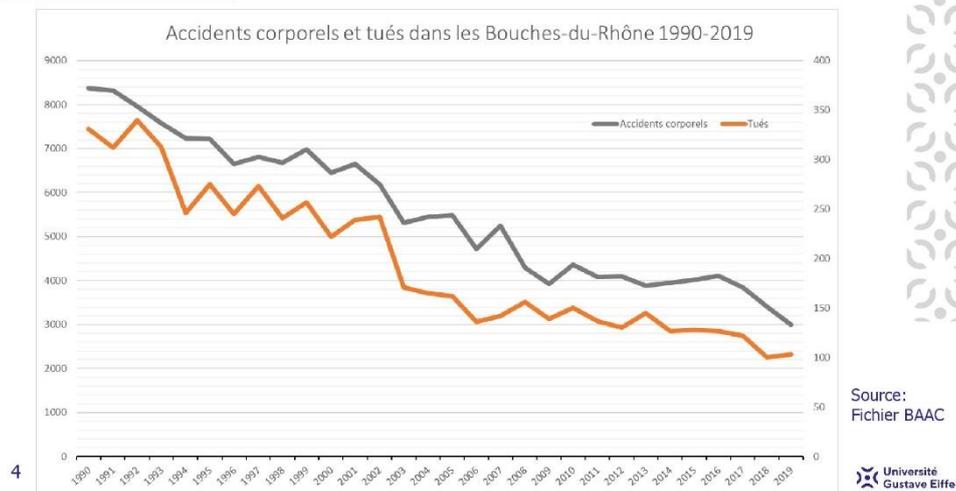


3

Vous avez à l'écran (diapositive ci-dessus) l'évolution du nombre de tués depuis le début des années 50 en France. Nous voyons clairement que le nombre de tués a baissé considérablement depuis le début des années 70. Il a été divisé par presque 6, puisque nous sommes passés de 18 000 à un peu plus de 3 000 aujourd'hui. Alors que, dans le même temps, la circulation automobile (la courbe bleue) a très fortement augmenté. Le trafic ne cesse de s'accroître, si bien que si on met en rapport les deux, le nombre de tués sur le trafic et l'exposition au risque, on constate que le risque diminue très fortement. Il y a de plus en plus de trafic, pourtant il y a de moins en moins de tués. Le risque de mourir sur la route lorsque l'on emprunte sa voiture a baissé considérablement depuis les débuts de l'automobile de masse dans les années 50. Il a été divisé par presque 40.

Je voudrais revenir sur un point. Cette baisse continue du risque d'environ 5 % par an s'explique en grande partie – c'est admis par la communauté scientifique – par un effet d'apprentissage collectif de l'automobile, parmi toutes les classes d'âge et dans toutes les catégories sociales, du fait d'une diffusion générale de l'automobile dans toutes les catégories sociales, d'un âge d'apprentissage qui n'a fait que baisser. C'est vrai aussi pour les piétons, puisqu'aujourd'hui les enfants grandissent au milieu de la circulation automobile. Ce n'était pas le cas des générations qui sont nées dans la première moitié du 20^e siècle. Bien sûr, les améliorations techniques sur les voitures, sur les infrastructures et la politique nationale de sécurité routière contribuent à cette baisse, mais elles n'en sont pas le moteur principal.

Dans les Bouches du Rhône



Cette baisse s'observe aussi, bien entendu, dans le département des Bouches-du-Rhône, puisque vous avez à l'écran (diapositive ci-dessus) l'évolution du nombre de tués en orange, et l'évolution du nombre d'accidents corporels, c'est-à-dire qui donnent lieu à au moins une personne blessée ou tuée dans les 30 jours. Nous voyons une diminution continue du nombre d'accidents et du nombre de tués d'environ 5 % par an, depuis une trentaine d'années.

Cela ne veut pas dire que le problème est pour autant réglé. D'une part, parce que 3 500 morts chaque année sur les routes de France, c'est beaucoup. D'autre part, il n'y a pas que la mortalité, il y a aussi ce que l'on appelle la morbidité, c'est-à-dire les blessés, avec parfois des séquelles lourdes. Nous estimons chaque année que, pour un tué, il y a un handicapé lourd, de l'ordre de 3 000 à 3 500 par an en France. Nous estimons que, sur l'ensemble du territoire national, il y a 400 000 blessés chaque année, suite à un accident de la circulation. L'OMS, l'Organisation mondiale de la santé, parle d'une pandémie, d'un fléau de santé publique. Le problème n'est pas réglé non plus parce que les progrès n'ont pas été les mêmes pour tous. Par exemple, nous observons chez les cyclistes un accroissement du nombre de victimes depuis une dizaine d'années. Dans les grandes villes, comme à Lyon, le nombre d'accidents a doublé depuis le début des années 2000, en lien avec la mise en place de flotte de vélos en libre-service. Pour d'autres catégories d'usagers, comme les motocyclistes ou les piétons, nous avons une stagnation. L'évolution à la baisse a surtout concerné les automobilistes.

Nous observons également des inégalités face aux risques. Nous ne courons pas le même risque de mourir sur la route lorsque nous nous déplaçons à pied, lorsque nous enfourchons une moto ou lorsque nous nous déplaçons à vélo. Vous avez à l'écran le différentiel de risque, selon les modes de déplacement, avec comme référence la voiture.

Des disparités de risque

→ Selon le mode de déplacement

	Registre (Rhône)			
	usagers	trajets	kilomètres	heures
<i>Automobilistes (réf)</i>	1,0	1,0	1,0	1,0
Piétons	0,4	0,3	6,0	0,8
Cyclistes	2,5	3,2	10,3	3,1
Usagers de deux-roues motorisé	30,2	34,3	26,5	33,9

(Source: Blaizot et al. 2012)

Les poids-lourds: environ 2% des tués, mais près de 15% des accidents mortels

→ Selon les réseaux

L'autoroute: un réseau entre 3 et 5 fois plus sûr que le réseau secondaire (RN, RD)

5

Université
Gustave Eiffel

Vous voyez qu'un piéton, par kilomètre parcouru, a 6 fois plus de chances de mourir sur la route, un cycliste, 10 fois plus, et un usager deux-roues motorisé de l'ordre de 30 fois plus.

Concernant les poids lourds, le risque d'être impliqué dans un accident est à peu près équivalent au risque des automobilistes. En revanche, ils sont sur-impliqués dans les accidents mortels, du fait de leur masse. Les chauffeurs de poids lourds représentent une faible part des tués, mais les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués sont très importants. Leur risque d'être impliqué dans un accident mortel est trois fois supérieur à celui d'un automobiliste.

Enfin, nous observons également des inégalités de risque en fonction des réseaux. Nous ne courons pas le même risque selon que nous nous déplaçons en ville, sur une route de campagne ou sur une voie autoroutière. Aujourd'hui, il est admis que l'autoroute est le réseau le plus sûr. Il est entre 3 et 5 fois plus sûr que le réseau secondaire, incluant les routes nationales ou les routes départementales.

Ces enjeux sont tout de même encore très importants. Les risques sont bien sûr encore plus élevés dans les pays en développement qui accèdent à l'automobile. Malgré ces enjeux, nous avons pu observer, dans un certain nombre de travaux que nous avons conduits au laboratoire, que la sécurité routière est une valeur assez peu portée, défendue dans les projets d'aménagement. Il n'y a pas un acteur en particulier qui défend cet objectif. Cet enjeu intervient souvent en aval, tout du moins pas suffisamment en amont. Un certain nombre de postures dans le cadre de projets vont s'appuyer sur le bon sens, parce que l'on considère par exemple que favoriser les transports en commun fera forcément moins d'accidents, parce qu'il y aura moins de voitures sur la route. Sauf que lorsque l'on travaille dans le domaine de la sécurité routière, on s'aperçoit assez vite que le bon sens peut être une arme à double tranchant, parce que le risque des usagers se déplaçant en transport en commun est bien plus élevé que le risque des automobilistes, parce qu'il y a des trajets d'extrémité à pied pour rejoindre l'arrêt de bus et pour aller de l'arrêt de bus au lieu de travail, par exemple. Là, nous faisons un trajet à pied, ou en trottinette, en vélo, où le risque est très élevé.

Un certain nombre d'exemples montrent que le bon sens, dans le champ de la sécurité routière, peut s'avérer contreproductif. C'est par exemple, dans le cas des projets de contournement d'agglomérations où nous avons observé que, certes, les secteurs protégés sont plus sûrs après la mise en place d'une déviation, mais lorsque nous regardons le bilan global de l'insécurité routière, à la fois sur la nouvelle infrastructure et sur l'ancienne infrastructure, au mieux le bilan est nul. Il peut même être négatif si nous ne réaménageons pas l'ancienne infrastructure. Puisque délestée de son trafic, si elle n'est pas réaménagée pour modérer les circulations, il peut y avoir une augmentation des vitesses, puis une augmentation des accidents. Dernier exemple, ce sont toutes les opérations de modernisation des réseaux secondaires dans le cadre de développement de certaines zones où nous allons élargir les chaussées, refaire les revêtements, fournir des marquages très complets. Sauf que nous n'allons pas traiter les abords, nous n'allons pas isoler les obstacles, nous n'allons pas dégager les visibilité au niveau des virages, dans les intersections, les intersections ne seront pas reprises. Nous allons donc donner du confort de roulement, mais dégrader le niveau de sécurité. Les conducteurs rouleront plus vite et nous aurons une augmentation des vitesses pratiquées. Il faut savoir que si l'on augmente par

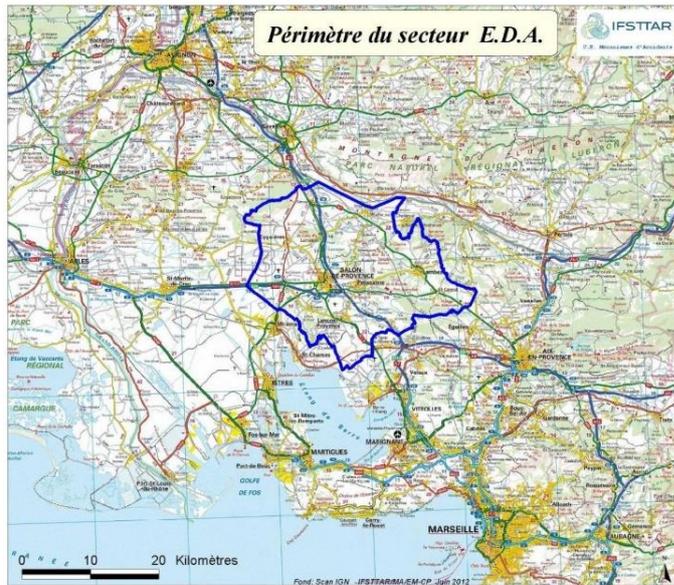
exemple la largeur d'une chaussée de 5 à 6 m ou de 6 à 7 m, à chaque fois, on va augmenter la vitesse moyenne de 10 km/h. Nous avons consécutivement une augmentation des accidents et des tués.

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

Sur mon chronomètre, vos 10 minutes sont passées, M. CLABAUX.

M. Nicolas CLABAUX, Université Gustave Eiffel

J'en termine sur la liaison Fos – Salon. Je n'ai pas énormément d'éléments à vous présenter sur l'insécurité de cet axe. Vous avez à l'écran (ci-dessous) le périmètre d'intervention des équipes de recueil accident du laboratoire, et ce périmètre est limité à 15 km autour de Salon, puisqu'il faut arriver très vite sur les lieux des accidents.



6

Université Gustave Eiffel

Vous voyez qu'une toute petite partie, la section entre l'autoroute A54 et le giratoire de CléSud, est couverte. Nous avons seulement des données sur ce secteur-là. Ce que nous avons pu observer, à partir des 10 accidents que nous avons pu analyser, c'est que cette section n'est apparemment pas la plus dangereuse sur l'ensemble de l'itinéraire. Je pense que la DREAL aura des éléments à présenter. Ce qui ressort sur cette section de 3 km, c'est qu'il y a une prédominance des accidents de perte de contrôle, c'est à dire de conducteurs qui mordent l'accotement et vont perdre le contrôle de leur véhicule et finir par heurter soit un véhicule arrivant en face, soit un obstacle en bordure de chaussée.



7

Université Gustave Eiffel

(Ci-dessus), l'exemple d'un accident ayant fait l'objet d'une étude détaillée. Il implique un seul véhicule. Le conducteur déclare à la psychologue qu'il prend cette route tous les matins pour aller au travail, qu'il a eu une absence et s'est déporté sur l'accotement. Il a senti que sa voiture partait vers le fossé. Il donne alors un premier coup de volant à gauche, puis un deuxième coup de volant à droite. Il sur-réagit. Les traces laissées sur la chaussée le confirment. Il finit par effectuer plusieurs tonneaux en bordure de chaussée. Ce type d'accident semble assez représenté sur cette section, même si les effectifs d'accidents sont assez faibles. Cela tiendrait, en partie tout du moins, à l'absence d'accotements stabilisés, et à la présence d'une marche, d'une dénivellation de la chaussée entre le revêtement et l'accotement, qui ne permet pas de reprendre le contrôle de son véhicule dès que l'on sort de la trajectoire.

Je conclurai simplement par l'importance de réaliser des études de diagnostic des problèmes de sécurité très en amont des projets, pour pouvoir *in fine* asseoir la décision en toute connaissance de cause et en s'appuyant sur une compréhension de la réalité des phénomènes accidentologiques qui se produisent sur le secteur étudié. Mais je n'en dirai pas plus sur les problèmes de sécurité. J'ai dépassé mon temps de parole, et je crois que la DREAL a des éléments à présenter à ce sujet.

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

Merci M. CLABAUX, j'ai vu que Jean-Michel FOURNIAU a pris beaucoup de notes. Je suis sûr qu'il a beaucoup de choses à vous demander, et vous aussi, qui avez écouté ce topo. Merci M. CLABAUX.

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

Merci beaucoup Nicolas pour cet exposé. J'en retiens trois questions sur lesquelles tu pourrais revenir.

J'ai été très frappé sur la question du risque, par la baisse des accidents. J'espère que c'est connu. Le fait de raisonner sur les risques, j'ai trouvé cela intéressant, et notamment ce que tu en disais sur la différenciation des risques piétons, vélos, etc. La diminution des accidents de la route concerne d'abord les personnes en voiture et elle concerne avec une moindre intensité les usagers qui sont sur la route, mais avec d'autres modes, soit à pied, soit à vélo, soit en deux-roues motorisés. Sur ce dernier mode c'est peut-être plus connu. Des points importants du débat sont le report modal et l'usage des modes doux, avec les voies vélo et les transports collectifs. Cela signifie que la sécurisation de l'accès aux stations et celle des voies cyclables sont des questions importantes. Je ne sais pas si, dans le laboratoire, vous avez travaillé sur ces questions, mais l'analyse par les risques montre que c'est un enjeu extrêmement important. C'est assez connu pour l'usage du vélo, où, très souvent, les questions de sécurité sont tout à fait majeures pour donner confiance dans l'usage du vélo.

La deuxième chose qui ressortait de l'exemple de la fin concerne le rapport entre les accidents et l'aménagement de la route. Le fait qu'il n'y ait pas d'accotements stabilisés dans la section nord de la Nationale 569 est un facteur de risque. Je crois que votre laboratoire a beaucoup travaillé sur ce rapport entre les accidents et l'aménagement routier. L'un des intérêts des études détaillées d'accidents est de faire ce rapport, c'est-à-dire l'aspect que l'on appelle de sécurité primaire lié à la route, et il y a après ce qui est lié aux véhicules. Peut-être pourrais-tu redétailler simplement ces notions pour que nous les partagions.

La dernière question que je poserai à la DREAL et aussi à M. LEROUX de la DIRMED, concerne les données d'accidentologie. Dans le dossier du maître d'ouvrage, il y a quelques données brutes sur le nombre d'accidents, mais il y a aussi le fait que la section centrale qui n'est pas la section que vous étudiez dans les études détaillées d'accidents constitue la section la plus dangereuse, avec un taux d'accident mortel de 66 % pour une référence nationale sur ce type de voie de 25 %. C'est une phrase qui a été beaucoup reprise et déformée dans certains cahiers d'acteurs, parce que l'on parle de taux sans vraiment expliciter quels sont les numérateurs, les dénominateurs. Peux-tu donner un cadre, lorsque l'on parle d'accidents, d'accidents graves, etc., quelles sont les grandes catégories utilisées en accidentologie, pour faire les courbes que tu as présentées ? Merci.

M. Nicolas CLABAUX, Université Gustave Eiffel

Je vais peut-être commencer par la dernière question qui donnera un cadre aux réponses que je donnerai pour les deux premières. En accidentologie, nous identifions d'une part les tués, d'autre part les blessés hospitalisés et les blessés non hospitalisés. La première chose est que les tués sont très bien recensés, les accidents de la route en général sont recensés par les forces de l'ordre, la police et la gendarmerie. Ce qui pose problème est que dans le cas des blessés hospitalisés et non hospitalisés, nous savons que la police et la gendarmerie n'interviennent pas sur tous les accidents qui se produisent. Par exemple, sur le secteur de la section nord que j'ai évoqué tout à l'heure, où les études détaillées

d'accident ont été faites, sur 4 accidents sur 10, les forces de l'ordre sont intervenues, mais n'ont pas enregistré l'accident. Il y a de nombreuses raisons à cela, je pourrai y revenir. Quand on présente une carte d'accident, quand on donne des indicateurs, il faut partir du principe que c'est un minimum. Nous considérons que les accidents recensés de manière officielle ne représentent qu'un tiers de la réalité accidentologique, c'est la première chose.

La deuxième chose concerne les indicateurs donnés dans le rapport du maître d'ouvrage. Nous avons plusieurs indicateurs à notre disposition. Il y a bien sûr l'effectif brut d'accident, qui est une première chose. Deux sections différentes peuvent donner lieu au même nombre d'accidents, mais si sur la première, il y a 10 fois moins de trafic, cela veut dire qu'il y a vraiment un gros problème de sécurité et qu'il faut mettre le paquet. Il ne faut pas se concentrer uniquement sur les sections accumulant le plus d'accidents. C'est pourquoi nous avons d'autres indicateurs à notre disposition. Il y a la densité d'accidents, c'est-à-dire le nombre d'accidents au kilomètre par an : nous rapportons un nombre d'accidents ou un nombre de victimes à un linéaire et au nombre d'années étudiées. Après, nous avons un indicateur encore plus fin, qui est le risque d'accident au kilomètre. Il s'agit d'un rapport entre le nombre de personnes blessées, en gros le nombre de malades, et l'exposition aux risques, sauf qu'ici l'exposition aux risques, c'est le temps passé sur la route ou le nombre de kilomètres parcourus. Il est nécessaire pour faire le calcul de ce dernier indicateur de disposer de données d'exposition aux risques, donc des trafics et du temps passé sur la route. Cela nécessite de très lourdes enquêtes. Ce n'est pas fait régulièrement, parce que c'est très coûteux. Nous sommes, de ce fait, obligés de faire un certain nombre d'inférences, d'extrapolations à partir de données qui sont recueillies de façon ponctuelle sur les trafics par des capteurs, qui sont implantés ponctuellement pour faire des relevés de trafic. Voilà en ce qui concerne la troisième question.

Concernant la question du report modal et la question des risques, plus nous encourageons les modes à risque, plus nous aurons de monde dans les hôpitaux. C'est une chose sur laquelle nous ne pouvons pas revenir. C'est pourquoi il est très important, lorsque nous souhaitons améliorer, rééquilibrer le partage modal, de se donner les moyens d'améliorer les conditions de sécurité de ces modes. Quand je dis « améliorer les conditions de sécurité de ces modes », cela ne veut pas forcément dire faire un aménagement cyclable. Un aménagement cyclable ne veut pas dire faire de la sécurité. Dans la littérature scientifique, il y a des controverses sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas. Une piste cyclable à double sens, par exemple, c'est une vraie catastrophe. Parce que dans les intersections, les conducteurs non prioritaires doivent regarder à la fois sur la chaussée, mais aussi sur les pistes cyclables à double sens. Ils ne regardent pas forcément dans la direction du cycliste et nous savons que cela cause plus d'accidents que cela n'en réduit. Il est très important, lorsque l'on travaille sur les risques, de se donner les moyens d'améliorer les conditions de sécurité de ces modes.

Enfin, la question du rôle de l'aménagement dans la production des accidents est quelque chose de très important. Ce qui ressort bien sûr des études détaillées d'accidents, qui sont conduites ici depuis longtemps, c'est que l'aménagement qui conditionne les interactions entre les véhicules, les conducteurs sur la route. C'est ce qui va, en grande partie, donner le niveau de sécurité de l'infrastructure. Beaucoup d'études d'évaluation nous donnent des éléments sur ce qui fonctionne en termes d'aménagement, ce qui donne lieu à plus d'accidents, à moins d'accidents. Nous militons pour que ces études d'évaluation – nous n'avons pas trop la culture de l'évaluation en France – soient plus souvent menées suite aux aménagements réalisés. Dans le cas du projet d'aménagement qui va être réalisé, il serait intéressant d'évaluer son incidence sur la sécurité. Je pense que c'est prévu. Nous sommes souvent obligés de nous référer à des expériences étrangères pour savoir si une transformation d'une deux fois une voie en deux fois deux voies en rase campagne, donne lieu à plus ou moins d'accidents, plus ou moins de risques, parce qu'en France nous n'avons pas ces connaissances, nous n'avons pas de travaux qui sont menés, notamment du fait de ce manque de culture de l'évaluation.

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

Merci beaucoup M. CLABAUX. Je vous coupe, parce que vous avez quasiment tenu les temps et je ne redonnerai pas la parole à Jean-Michel pour savoir si vous avez bien répondu à toutes ses questions, parce que je pense que c'est en grande partie le cas. Mais il y a peut-être d'autres questionnements qui ont émergé. Je sais que Xavier a une ou deux personnes qui ont écrits dans le *chat*. Xavier, je te laisse la parole pour faire écho de ces questions. Ensuite, nous prendrons 10 minutes pour une discussion un peu plus ouverte avec le public présent.

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

Merci Mathieu. Effectivement, une première question de M. Jean-Pierre SAN MARTIN, qui voudrait savoir si l'on peut trouver les EDA, les Etudes Détaillées d'Accidents présentées par M. CLABAUX, sur le site internet de l'IFSTTAR, et qui mentionne également le professeur Paul BOURRET des urgences de Salon-de-Provence. J'imagine que c'est quelqu'un avec qui vous travaillez et que vous connaissez dans le cadre de votre pratique professionnelle. C'est donc une question adressée directement à M. CLABAUX sur sa présentation et sur les EDA sur le site internet de l'IFSTTAR.

Je mentionne une deuxième question qui s'adresse plus au maître d'ouvrage, je pense – nous la garderons dans un coin de notre tête. Question d'Éric RYCKELYNCK, membre du panel citoyen : est-il possible à l'heure d'aujourd'hui de connaître le projet de limitation de vitesse pour cette future voie entre Fos et Salon, pour se donner une idée, même si cela n'est prévu que dans 10 ans ?

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

Effectivement, cette deuxième question est plus tournée vers la DREAL et les représentants de la DREAL qui prendront le temps d'y répondre tout à l'heure. Sur la première question, M. CLABAUX.

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

Je rajoute juste sur la deuxième question, en dehors de la réponse que fera le maître d'ouvrage, dans les facteurs d'aménagement routier, pour compléter la réponse à ma deuxième question, la question de la vitesse semble tout à fait déterminante. C'est revenu plusieurs fois dans l'exposé.

M. Nicolas CLABAUX, Université Gustave Eiffel

Le Professeur Paul BOURRET est le professeur qui était à l'origine des premiers véhicules ancêtres des SMUR (Service mobile d'urgence et de réanimation) actuels, des premiers véhicules médicalisés à l'hôpital de Salon. C'est lui qui est à l'initiative de ce programme. A l'époque, il y avait eu des échanges avec l'antenne de l'ONSER (Organisme national de sécurité routière) qui avait participé ensuite à la création du laboratoire. C'est bien le Professeur Paul BOURRET qui est à l'initiative de tout cela.

Concernant la question de la disponibilité des données que l'on peut recueillir sur les accidents, ce sont des données qui restent confidentielles. Elles sont anonymes, mais sont collectées dans un objectif de recherche scientifique en accord avec les personnes accidentées qui acceptent de raconter ce qui s'est passé pendant l'accident, bien sûr, sous réserve que l'on ne communique pas ces informations au grand public, si ce n'est par la publication de résultats de travaux que nous pouvons conduire sur ces données. Ce ne sont donc pas des données disponibles sur le site internet. En revanche, sur le site internet, vous aurez accès aux publications qui s'appuient sur ces données.

Concernant le rôle de la vitesse, là aussi, c'est quelque chose qui n'est pas débattu dans la communauté scientifique. Une augmentation de 1 % de la vitesse moyenne de circulation conduit à une augmentation de 4 % des accidents mortels. C'est presque mécanique. Cela a été établi depuis très longtemps. Cela a été validé, revalidé. C'est admis par la communauté scientifique, nous ne revenons plus dessus. Par contre, c'est quelque chose qui est peut-être un peu moins connu chez certaines catégories d'usagers. Nous nous posons par exemple la question, en ce moment, avec le développement très rapide des vélos à assistance électrique, de l'influence que peut avoir le petit gain de vitesse que l'on peut avoir sur le risque d'accident. Mais, c'est quelque chose qui est aujourd'hui largement admis dans la communauté scientifique. Toute augmentation de vitesse pratiquée conduit à une augmentation du nombre d'accidents et du nombre de blessés et de tués.

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

Merci M. CLABAUX pour ces précisions. Je suis sûr que M. MOUTET n'a pas appuyé sur « Alt + Y » par hasard, mais qu'il a une question ou un commentaire à faire sur le sujet. Ensuite, M. PATTE avait demandé la parole et M. VIDAL. M. MOUTET ?

M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF

Bonsoir tout le monde. Je ne sais pas si c'est vraiment en rapport, mais j'aimerais que ma question soit bien entendue. Peut-être bien que cela pourrait l'intéresser aussi sur la sécurité, bien sûr, des routes. J'ai discuté dernièrement en réunion avec certaines associations qui sont contre le Barreau des Étangs – je ne les citerai pas – et j'ai oublié de parler de ce problème-là : la déviation par la route portuaire. L'État et la DREAL se gargarisent un peu en disant : « Nous avons fait une déviation pour les poids lourds, cela ne passe plus dans Fos ». Mais cette déviation-là, vous savez qu'elle est en zone rouge, totalement rouge. Est-ce normal d'envoyer des centaines de poids lourds dans une route qui circule en

zone rouge ? En cas d'accident, qu'est-ce que cela va faire ? En cas de pépin sur les sites industriels qui donnent cette zone rouge, qu'est-ce que cela fera s'il y a un accident de poids lourds avec des dizaines de poids lourds bloqués sur le lieu d'accident ? Nous n'en avons pas parlé de cela, mais si nous demandons un contournement de Fos, ce n'est pas pour rien tout de même. C'est une sécurité pour les Fosséens, c'est une sécurité pour tout le monde ! Cette voie portuaire, pour moi, est complètement bidon. Voilà ce que je voulais dire.

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

Nous vous avons bien entendu, M. MOUTET. C'est effectivement une question qui est revenue à plusieurs reprises et qui touche à la fois aux questions d'accidentologie et évidemment de risque industriel, une des particularités de ce territoire. Un premier élément de réponse, M. CLABAUX, même si nous imaginons bien que vous n'avez pas tous les éléments de réponse à la chose. Nous pourrions éventuellement laisser la parole à la DREAL aussi, par rapport à ces questions, notamment de risques industriels, même si c'est vrai que nos représentants de la DREAL, ce soir, ne sont pas forcément des spécialistes de cette question. Un élément de réponse, M. CLABAUX, et je vois des mains qui se sont levées et le temps qui file, merci d'être assez concis. Nous pourrions revenir là-dessus, notamment par l'intermédiaire de questions – réponses sur le site du débat².

M. Nicolas CLABAUX, Université Gustave Eiffel

Sur la question des déviations, je ne pourrai pas en dire beaucoup plus. Chaque projet a ses particularités. C'est vrai que les projets de déviation que j'évoquais tout à l'heure étaient des projets de déviation d'agglomérations, avec la création d'infrastructures nouvelles en périphérie, mais en campagne, pas dans des zones à risque SEVESO, comme cela peut être le cas, dans le secteur que Monsieur évoque. En effet, dans certaines situations, il peut y avoir des effets auxquels nous n'avons pas pensé et qui peuvent survenir. Mais, c'est vrai que sur ce cas-là, je n'ai pas d'éléments particuliers à donner, au-delà de ce que j'ai pu dire tout à l'heure sur l'effet des programmes de déviation.

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

Merci. Dans le cadre de nos forums territoriaux en janvier, ce sujet sera abordé, notamment sur la partie sud du contournement de Fos bien sûr. Je crois que M. PATTE avait demandé la parole. Une petite réaction rapide, j'imagine, M. PATTE. Une question a d'ailleurs été posée dans le *chat* par Mme MOLLARET, mais qui concernera peut-être davantage la deuxième partie de la discussion, sur les questions d'investissement. M. PATTE, rapidement.

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

Je voulais répondre sur deux points. Vitesse d'une part et des PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) de l'autre, évoquée par M. MOUTET. Pour la question des vitesses, évidemment, je rejoins ce qu'affirme Nicolas CLABAUX. Ce que je voulais ajouter, c'était que la vitesse a effectivement un lien sur la sécurité, ce qui conduit l'aménageur à prévoir des niveaux de vitesse cohérents avec l'aménagement. C'est un ensemble. Pour concevoir des infrastructures sûres, aménager des infrastructures sûres et les exploiter, il faut un ensemble cohérent entre la fonction de la voie, la vitesse d'exploitation, le type de trafic qui passe dessus et les caractéristiques de l'infrastructure. Ce type de cohérence, tenant compte de la vitesse dans la conception, est pris en compte par les aménageurs, notamment à travers le choix de type de route, en rapport avec les fonctions et les conditions d'exploitation qui sont recherchées.

Sinon, pour répondre à la question, dans le dossier du maître d'ouvrage on trouve bien des précisions sur la vitesse d'exploitation qui est prévue selon les options de passage. C'était une des questions posées. Pour rappel, plutôt 110 sur l'autoroute urbaine, avec des sections à 90 au droit des zones urbaines, et 90 dans les autres options.

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

Puisque vous avez la parole M. PATTE, je me permets de vous relayer la question de Coline MOLLARET, puisque je sais que vous avez expérimenté – nous étions ensemble – à vélo, une partie du tronçon. Il s'agit d'une question sur les investissements financiers prévus pour améliorer les aménagements pour piétons et vélos. Nous avons vécu ensemble des situations effectivement un peu dangereuses, en bord des routes à la queue leu leu, avec les Vélos des Étangs, qui ont organisé une

² <https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fos-salon/f/100/>

sortie un samedi. Pouvez-vous nous dire un mot rapide sur la question des investissements financiers, qui a été abordée plusieurs fois dans le débat d'ailleurs ?

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

Deux niveaux de réponse et je laisserai Xavier CEREА ou Cédric MARY compléter, puisqu'ils ont regardé la question de la possibilité dans le projet Fos – Salon d'intégrer des aménagements cyclables, notamment pour assurer la continuité de ce qui est prévu par ailleurs. L'État d'une part, la Région, mais aussi la métropole ont un ensemble de projets qu'ils portent ou qu'ils vont soutenir financièrement pour améliorer les conditions de circulation cycliste dans le secteur. C'est un sujet important, y compris pour la sécurité routière, puisque les conditions de circulation aujourd'hui ne sont, de façon pratique, pas très favorables, en termes de confort et sans doute en termes de sécurité. C'est en lien avec la sécurité, mais aussi avec le souci de développer le vélo, qui est un autre objectif important. Nous pourrions donc apporter, d'une façon ou d'une autre, des précisions sur ce sujet qui est récurrent et si nous ne pouvons pas forcément toutes les mentionner aujourd'hui, nous pourrions les documenter si ce sujet est retenu par la CPDP, puisque c'est un sujet qui tient à cœur à beaucoup de personnes et d'associations.

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

Merci M. PATTE, nous donnerons la parole pour précision peut-être à M. MARY et M. CEREА après, dans la deuxième partie de cette discussion. Je vois que M. VIDAL a encore la main levée, je lui laisse la parole. Mais c'est vrai que l'on se souvient de la discussion que nous avons eue à Miramas et notamment de la part du Préfet MIRMAND qui avait évoqué cette possibilité de mettre en place un certain nombre d'aménagements y compris dans leur financement. Mais nous pourrions y revenir. M. VIDAL, je vous laisse la parole.

M. Daniel MOUTET, Président ADPLGF

Enfin, j'aimerais qu'on revienne sur la question des voies portuaires. Ils devaient en parler. Je n'oublie pas cela.

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

M. MOUTET, nous l'aborderons, mais je vous propose que ce soit plutôt dans la deuxième partie, puisque la DREAL va faire son exposé. Nous le gardons en tête, vous avez raison. Nous ne le passerons pas sous silence.

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

Nous en parlerons longuement le 7 janvier, au forum territorial du 7 janvier.

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

Nous avons perdu le son, avec M. VIDAL. Il avait eu un petit problème de micro juste avant la réunion.

Je vous propose que nous abordions la deuxième partie maintenant, si nous avons à peu près épuisé les remarques, questions. Il sera évidemment toujours possible de poursuivre la chose sur la section questions – réponses du site du débat³. Je voudrais laisser la parole maintenant, pour la deuxième partie de l'audition, à Xavier CEREА de la DREAL. Une parole du maître d'ouvrage sur ces questions de sécurité routière. De la même manière, je vous laisse 10 minutes, M. CEREА. Ensuite, nous garderons le même format de questionnements, 10 minutes.

M. Xavier CEREА, DREAL PACA

Très bien, merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Xavier CEREА de la DREAL PACA, représentant du maître d'ouvrage du projet de liaison Fos – Salon. Je vais vous parler de sécurité routière et de la manière dont nous avons pris en compte cette thématique dans le projet.

J'articulerai la présentation en trois temps : d'abord, présenter la manière dont la sécurité a été prise en compte dans nos études, identifier les enjeux du projet et les objectifs auxquels nous allons chercher à répondre, et présenter quelques premiers éléments d'évaluation.

Nous sommes dans un stade d'études qui est très amont, nous sommes au stade des études d'opportunité. Nous sommes bien en amont de l'éventuelle déclaration d'utilité publique du projet. À ce stade-là, nous avons une approche qui est relativement globale de la question de la sécurité routière.

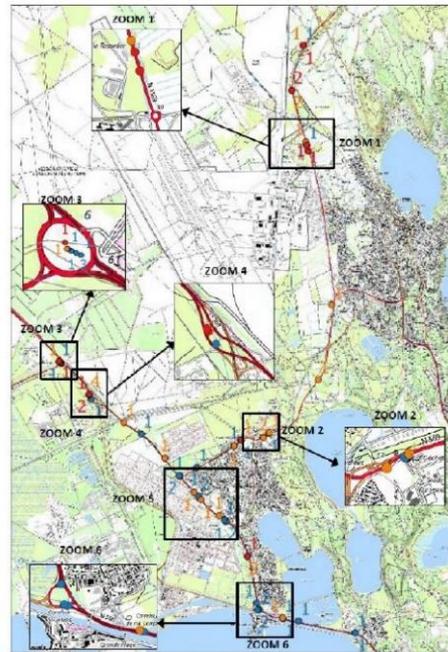
³ <https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fos-salon/f/100/>

Je vais vous présenter la démarche que nous avons conduite dans ces études. L'idée était d'identifier dans un premier temps les enjeux du réseau et de l'infrastructure en particulier. Pour cela, nous avons procédé à une première étape qui a été de caractériser les réseaux routiers, réseaux secondaires et infrastructures de la liaison Fos – Salon.

Identification des enjeux

PROJET DE LIAISON ROUTIERE
FOS ↔ SALON

- **Caractérisation des réseaux et de l'infrastructure** : profil en travers, vitesses autorisées, configuration des points d'échanges...
- **Bilan des accidents**
- **Calcul d'indicateurs de sécurité routière par section de l'itinéraire** : taux d'accidents, parts des accidents graves et mortels...
- **Comparaison indicateurs nationaux (méthode SURE)**



L'idée est d'analyser la conception géométrique de la route, d'analyser le profil en travers, de regarder la configuration des points d'échange, les vitesses autorisées. Cela permet, dans un premier temps, d'identifier quelles sont les sources potentielles d'insécurité routière. Comme cela a été évoqué par notre collègue de l'IFSTTAR tout à l'heure, la question de l'absence d'accotements, par exemple, a été identifiée sur la section nord dans ce type d'approche. Nous avons ensuite procédé à un bilan des accidents. C'est une approche bien normée. Nous avons regardé le bilan des accidents sur une période de 5 années consécutives. Il se trouve que, pour l'itinéraire, nous étions sur les années 2009 à 2013, ce qui peut paraître des données anciennes, mais cette étude a été faite en 2017. Je ne rentrerai pas trop dans le détail de ces données, puisque cela sera complété par la suite par notre collègue de la Direction interdépartementale des routes (DIRMED), qui a des données un peu plus actualisées. Mais ce bilan permet de localiser les accidents qui se sont déroulés, d'appréhender leur niveau de gravité et de voir quelles sont les sections de routes qui sont accidentogènes et d'analyser leur niveau de dangerosité.

À partir de ces éléments dont vous voyez un extrait (ci-dessus), à droite vous avez une carte qui montre la localisation des accidents, sur une partie de l'infrastructure de la liaison Fos – Salon, en distinguant les accidents légers, les accidents ayant fait des blessés graves et les accidents mortels. À partir de cette première analyse, nous avons calculé des indicateurs de sécurité routière par section de l'itinéraire qui sont des sections homogènes en termes de géométrie. Nous avons analysé les sections à deux fois deux voies, à une voie par sens, avec ou sans séparateur. Nous avons calculé les indicateurs qui étaient mentionnés tout à l'heure par M. CLABAUX, notamment des taux d'accidents rapportés au volume de trafic et à la longueur des sections considérées, et étudié la part des accidents graves et mortels entre autres choses. Nous avons ensuite pu comparer ces indicateurs à des références nationales, ce qui permet de situer un peu l'infrastructure en niveau de dangerosité.

Évaluation des effets du projet

- **Scénario de référence 2030**
 - Hypothèses d'évolution du trafic
 - Maintien des taux actuels d'insécurité routière
- **Estimation des gains** de sécurité routière de chaque option de projet
 - Modélisation des trafics (reports...)
 - Application des taux d'insécurité nationaux pour les sections aménagées
 - Victimes évitées et monétarisation



5

Vous voyez (ci-dessus) une carte à droite qui montre sur une petite partie du réseau – nous n'avons pas la traversée de Miramas – un indicateur particulier, qui est la densité annuelle d'accidents. J'ai une carte similaire sur Miramas qui est en annexe, nous pourrions y revenir s'il y a des questions. Cette carte montre que sur la liaison Fos – Salon, nous avons un niveau d'insécurité routière qui est plus élevé que la référence nationale sur des types de route comparables : ce sont les axes qui sont identifiés en rouge. Vous voyez que sur la section centrale dont parlait M. FOURNIAU tout à l'heure, nous avons un niveau de densité annuelle d'accidents similaire à celui que nous observons au niveau national. En revanche, parmi ces accidents, les accidents mortels représentent les deux tiers des accidents. Voilà pour le diagnostic pour lequel je ne vais pas trop entrer dans le détail.

Pour essayer d'évaluer les effets du projet, nous avons fait de la prospective. Nous avons imaginé la situation en 2030, à l'année de mise en service du projet. Nous avons fait des hypothèses d'évolution du trafic, à partir des hypothèses territoriales, des hypothèses du Grand Port Maritime, etc. Nous avons calculé l'évolution attendue du trafic (augmentation du trafic VL (Véhicule Léger), augmentation du trafic poids lourds) et nous avons fait l'hypothèse que, sans aménagement de la route, sans la liaison Fos – Salon, nous allions maintenir les taux actuels d'insécurité routière. Pour évaluer le gain du projet, nous avons modélisé chaque option de projet en termes de trafic. Nous avons analysé les reports de trafic depuis le réseau secondaire sur la liaison Fos – Salon, en intégrant les différentes variantes, notamment autour de Fos-sur-Mer. Nous avons considéré, dans cette approche assez globale, que l'aménagement des sections routières allait conduire à des taux d'insécurité moyens, semblables à ceux que l'on observe au niveau national, c'est-à-dire à une baisse de l'insécurité sur le réseau. Nous avons ainsi pu calculer les accidents à éviter, le nombre de victimes évitées et nous avons pu monétariser le coût sociétal que cela représentait ainsi ses gains.

Concrètement, sur le territoire, un des objectifs du projet est d'améliorer le niveau de sécurité du réseau pour l'ensemble des usagers. Nous constatons d'abord que nous avons un niveau d'insécurité routière sur le réseau routier national et en particulier sur cet axe-là, qui est très élevé. Ce que nous avons mis dans le dossier du maître d'ouvrage, est basé sur les chiffres anciens de 2009 – 2013. Nous avons globalement un niveau d'insécurité routière qui est deux fois plus important sur l'axe de la liaison Fos – Salon, que sur des itinéraires comparables au niveau national.

Le deuxième point est la question de la lisibilité de l'itinéraire. Nous avons un itinéraire très hétérogène en termes de conception de la route. Nous avons des sections à deux voies, une voie par sens, avec ou sans accotements. Nous avons des sections à deux fois deux voies avec séparateur de chaussée. Nous avons des carrefours plans, type carrefour giratoire ou carrefour à feu, et des carrefours dénivelés.

Ce qui fait que nous passons, en quelques kilomètres, de routes sur lesquelles on circule bien, où l'on se sent à l'aise, à des routes ou des sections beaucoup moins confortables. On a un manque de lisibilité qui fait qu'il peut y avoir des comportements inadaptés de la part des usagers, qui peuvent générer des risques supplémentaires en termes de sécurité routière.

Nous constatons également que le profil de la route et les points d'échange ne sont pas adaptés au trafic qui est supporté. Nous avons d'une part un trafic très élevé en volume, et d'autre part un mélange à la fois de poids lourds et de véhicules légers qui circulent à des vitesses différentes, avec les véhicules légers qui roulent évidemment plus vite et qui, surtout, accélèrent plus vite que les poids lourds. Les besoins de dépassement sont donc importants, alors que la route, essentiellement à une voie par sens, n'offre pas de possibilités de dépasser dans de bonnes conditions de sécurité. Nous avons aussi une mixité d'usage. Nous avons à la fois des trafics de poids lourds, des trafics de marchandises, mais beaucoup d'usages locaux, de trafic de véhicules légers, qui font que nous avons de la congestion aux heures de pointe sur les principaux points d'échange de cette route.

Enfin, parmi les enjeux identifiés, il y avait également celui de délester les centres urbains et le réseau secondaire de trafic de transit. Parce que d'une part, nous constatons qu'il y a du trafic de transit important, qui pourrait se reporter sur la liaison Fos – Salon, et d'autre part, nous constatons que les niveaux d'accidents sont élevés.

Premiers éléments d'évaluation

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE
FOS-SALON

- **Diminution de l'insécurité routière sur l'axe RN569-RN568**
 - Baisse globale de l'insécurité sur l'axe de -26 % à -30 %, sur un coût de référence de 143,9M€ (sur 5 ans)
 - De faibles écarts entre les options (toutes les options intègrent une sécurisation du RRN)
 - Une diminution d'un tiers du nombre d'accidents mortels
- **Gain additionnel attendu par un délestage des voies locales**
 - L'actualisation du diagnostic et la réalisation d'une évaluation détaillée seront réalisées dans les étapes suivantes du projet



9

Ce que nous avons pu faire à partir de ces éléments et avec la méthode que j'ai présentée tout à l'heure concernant l'évaluation, a été d'étudier les effets potentiels du projet sur l'insécurité routière sur l'axe. Globalement, l'aménagement de la liaison Fos – Salon pourrait conduire à une baisse globale de l'insécurité de l'ordre de 25 à 30 %. Aujourd'hui, nous estimons que le coût de l'insécurité routière est à peu près de 144 millions d'euros sur une période de 5 ans. C'est la méthode, le bilan sur 5 ans, qui conduit à cette valeur-là. C'est à peu près 30 millions d'euros par an. Nous considérons qu'en fonction de l'option de projet, nous aurons des baisses du coût de l'insécurité routière de 26 à 30 %.

Un commentaire que nous pouvons faire, c'est que ce sont des écarts assez faibles finalement entre les options, dans la mesure où toutes les options de projet, que ce soit l'autoroute, l'autoroute intermédiaire ou les voies express avec les différentes variantes, toutes ces options intègrent une sécurisation du réseau routier national. Ce que l'on constate aussi, c'est que la diminution du coût de la sécurité routière sera portée essentiellement par une baisse du nombre d'accidents mortels, qui est estimé aujourd'hui à environ un tiers d'accidents mortels en moins par rapport à la situation que nous connaissons en 2030.

Ensuite, il y a la question du gain additionnel qui est potentiellement généré par le fait de délester les voies locales et le réseau secondaire. C'est un point d'attention. Nous ne l'avons pas monétarisé. Nous

n'avons pas évalué son volume, dans la mesure où il ne suffit pas de reporter le trafic sur la liaison Fos – Salon pour que cela produise des gains de sécurité sur le reste du réseau, il faut également que le reste du réseau soit adapté à une diminution du trafic.

Ces premiers éléments sont relativement globaux. Je pourrai répondre à des questions par la suite s'il y en a, donc je ne rentrerai pas plus dans le détail. Par contre, ce qu'il faut noter, c'est que dans la suite de la démarche, dans l'année qui vient notamment, nous allons commencer à actualiser les éléments de diagnostic, à être beaucoup plus précis sur le diagnostic et réaliser une évaluation beaucoup plus détaillée des effets du projet dans les étapes d'études à venir. Je vous remercie de votre attention.

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

Merci M. CERE. Vous avez respecté le temps, bravo ! Peut-être pouvons-nous revenir sur les voies portuaires, puisque je crois, Xavier, qu'il y a un certain nombre de questions là-dessus. Jean-Michel, je te passe la parole juste après. Je donnerai ensuite la parole à M. LEROUX, qui voulait compléter un certain nombre de données, après la présentation de M. CERE. M. MARY ?

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

Je vais essayer de répondre à M. MOUTET. Ce dont M. MOUTET fait état, c'est la problématique du risque technologique, qui est présent à proximité des voies portuaires. Ce n'est pas forcément en lien avec le risque lié à la sécurité routière ou à l'usage de la route. Mais c'est un risque qui va se cumuler sur cette variante de projet. C'est pour cela, d'ailleurs, que c'est l'un des éléments que nous intégrons lorsque nous faisons la comparaison de variantes. Lorsque nous allons comparer la variante voie portuaire aux autres variantes, c'est quelque chose qui va venir se superposer à la problématique de sécurité routière, quel que soit le niveau de traitement des voies portuaires.

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

Merci. Comme disait Jean-Michel FOURNIAU, ces questions seront vraiment précisées et seront au centre des débats du 7 janvier, lors du forum territorial sur le secteur sud du tracé. M. LEROUX, peut-être quelques chiffres actualisés, que vous vouliez nous faire partager.

M. Stéphane LEROUX, DIRMED

Ce sont des chiffres que nous avons mis dans notre cahier d'acteur. Nous avons regardé les chiffres d'accidentologie de 2014 à 2019. Ce sont les chiffres les plus récents dont nous disposons, issus du portail Portail TRAx recensant les accidents corporels constatés par les forces de l'ordre (Ministère de l'Intérieur). Sur ces six dernières années, nous avons 47 accidents, dont 38 avec des blessés hospitalisés ou des tués, ce qui représente un taux d'accidents graves de 80 %. Nous sommes proches de la moyenne nationale pour ce type de route. Par contre, nous avons une densité d'accidents bien plus importante – c'est le nombre d'accidents par an et par kilomètre – de 0,58. La moyenne pour ce type d'infrastructure à deux voies est de 0,11. Nous sommes donc avec une densité 5 fois supérieure à la moyenne des routes à deux voies. Comme cela a été dit, l'itinéraire est aujourd'hui un patchwork d'objets routiers : vous avez à la fois de la deux voies, mais aussi de la deux fois deux voies. Il est donc difficile de prendre une vraie référence nationale. Sachant qu'en plus, le dernier chiffre de référence national a été calculé sur des données qui datent d'une période antérieure à 2015.

Nous avons aussi regardé les accidents sur les deux-roues Motorisés. Ils représentent 11 des accidents sur les 47. Cela fait 23 % des accidents. Sur ce type de route, nous sommes habituellement plutôt à 17 %. Nous avons donc une légère sur-représentation des deux-roues. Après, nous avons sans doute aussi plus de deux-roues motorisés qui circulent dans notre région, compte tenu de la météo plus favorable. Il faut relativiser tout cela sans doute à l'emploi de ce mode de déplacement.

Que puis-je dire d'autre ? Nous avons regardé le taux d'accident des poids lourds. Il est étonnamment faible. Sur les 47 accidents, nous avons eu 3 accidents poids lourds, alors que nous sommes tout de même sur un taux de trafic poids lourds important pour ce type de route bidirectionnelle. Peu de poids lourds impliqués dans les accidents, avec blessés hospitalisés, blessés légers, et tués. Ce qui n'empêche que nous avons aussi beaucoup d'accidents matériels qui ne rentrent pas dans ces statistiques, avec des poids lourds. C'est le quotidien de nos équipes d'exploitation sur ce réseau.

Voilà ce que je pouvais rajouter comme chiffres.

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

Merci M. LEROUX pour ces éléments qui viennent compléter à la fois la présentation de M. CERE et celle de M. CLABAUX. Je donne la parole à M. Fourniau.

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

Merci Mathieu. Je voulais poser trois questions de précision. Merci M. LEROUX d'être revenu sur des données plus récentes. Mais cela suscite une question que j'ai eue d'ailleurs ce matin en recevant votre cahier d'acteurs. Dans le dossier du maître d'ouvrage, il est indiqué pour la période 2009 – 2013, 10 accidents mortels et 29 accidents graves. Vous indiquez, pour la période 2014 – 2019, 6 ans, qui est un peu plus longue, 16 décès et 35 blessés hospitalisés. Cela indiquerait plutôt une croissance du nombre d'accidents. Évidemment, il y a une croissance du trafic aussi, mais nous ne sommes pas dans la courbe qu'a montrée Nicolas CLABAUX de croissance du trafic et de baisse des accidents. Là, apparemment, il y aurait une croissance du nombre d'accidents et notamment du nombre d'accidents mortels et d'accidents graves avec des blessés hospitalisés. Peut-être faudrait-il confirmer ces données, pour que cela donne une image forte de l'accidentologie sur la liaison actuelle.

La deuxième chose à préciser, c'est sur les questions liées à la vitesse. Je pense que c'est important pour le projet. Nicolas CLABAUX nous a dit qu'on considère, de manière globale, qu'une augmentation de 1 % de la vitesse moyenne produit 4 % de tués en plus. Faut-il relativiser cela à géographie, à type de voies constantes ? C'était la réponse de M. PATTE, il faut regarder cela dans un ensemble cohérent en fonction de la voie ou non. Évidemment, le projet, globalement, fera augmenter les vitesses par rapport à la situation actuelle. Comment est-ce pris en compte dans les évaluations ?

Dans les évaluations que nous a proposées Xavier CERE, il est fait état de coûts, 143,9 millions d'euros pour le coût de la sécurité. Peut-être serait-il bien d'expliquer comment sont évalués de tels coûts, c'est-à-dire comment on passe du nombre de tués ou de blessés à un coût ? Vous annoncez un coût, mais ce n'est tout de même pas évident de comprendre comment on passe de tués ou de blessés à des euros.

La dernière chose est la question des poids lourds. Parce que je pense que cela participe beaucoup au sentiment d'insécurité quand on est dans une circulation où il y a un nombre de poids lourds important. Or, M. LEROUX nous dit que, finalement, il y a peu de poids lourds impliqués dans les accidents. Est-ce que l'on peut revenir un peu plus en détail sur cette composition du trafic et l'effet de la composition du trafic dans les accidents ? Quelle en est la conséquence par rapport au projet ? Faut-il envisager dans le projet des modes d'exploitation qui séparent, avec par exemple une voie poids lourds si l'on passe à deux fois deux voies – comme cela a été évoqué dans le débat ? Une voie pour les poids lourds et une voie pour les véhicules légers, pour séparer mieux les trafics et donner un sentiment de sécurité plus important. Merci.

M. Stéphane LEROUX, DIRMED

Je peux répondre à la première question sur l'augmentation de l'accidentologie. Ce qu'il faut bien voir, c'est que nous manipulons de très petits chiffres. Je vous ai parlé de 47 accidents sur 6 ans. Cela fait en moyenne une dizaine d'accidents par an. Statistiquement, nous ne pouvons rien en tirer, même si nous pouvons tirer des droites, nous nous permettons de le faire. M. CLABAUX pourrait y revenir et dire que ce que nous racontons ne veut rien dire. Je me garderai bien de dire que l'accidentologie augmente. Nous constatons qu'elle n'a pas diminué, nous sommes sur un niveau assez constant d'accident.

Sur l'impact de la vitesse, il faut bien voir que cet itinéraire a vu sa limitation de vitesse diminuer de 10 km/h. Ces routes étaient limitées à 90 km/h pour l'essentiel. Maintenant, elles sont limitées à 80 km/h, comme l'ensemble du réseau routier national bidirectionnel. Nous n'avons pas vu l'impact sur l'accidentologie aujourd'hui. Nous ne le mesurons pas, en tout cas. Il faut regarder vraiment la vitesse au regard de l'aménagement de la voie. Comme le disait tout à l'heure M. PATTE, nous le savons très bien, d'ailleurs nous avons les statistiques au niveau national, une autoroute où la limitation de vitesse est à 130 km/h est bien plus sûre qu'une route bidirectionnelle aujourd'hui où la vitesse est limitée à 80 km/h. Il faut mettre cela en parallèle à l'aménagement de la route. Il faut que la route puisse pardonner.

Je peux juste mettre un petit couplet sur le fait qu'il y a effectivement peu d'accidents de poids lourds – vous l'évoquiez à la fin. Je reprends l'exemple du barreau nord, les 3 km situés au nord.

Même s'il y a peu d'accidents de poids lourds, ce sont les poids lourds qui, aujourd'hui, ont du mal à se croiser sur cette route où il n'y a pas d'accotements, qui défoncent les accotements ou ont du mal à maintenir ces accotements. Ceci fait qu'ensuite les VL qui parcourent cet itinéraire se retrouvent sur une route qui ne pardonne plus parce que notre accotement a cette dénivellation, ou en raison de ce mauvais entretien de l'accotement. Dans ces circonstances, la route ne pardonne plus, surtout qu'il n'y a pratiquement pas d'accotement.

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

Merci M. LEROUX pour ces précisions. Je laisse la parole à M. CEREА, en réponse aux différentes questions de Jean-Michel. Je sais qu'il y a des choses dans la conversation questions – réponses que Xavier gère et qu'il abordera juste après vos réponses, M. CEREА. Merci.

M. Xavier CEREА, DREAL PACA

Sur la question de l'évaluation, c'est à dire de comment on passe du nombre d'accidents et du nombre de blessés ou du nombre de tués à des euros, l'approche peut surprendre, mais elle est relativement bien normée et permet de faire des comparaisons, notamment de raisonner sur des bases comparables. Globalement, on considère qu'un accident génère des coûts : des coûts matériels, des coûts d'hospitalisation et, pour les décès, des coûts fixés d'une manière que l'on pourrait considérer comme arbitraire, mais qui permettent de fixer des valeurs et de mettre sur le même plan des coûts d'investissement sur un projet et des coûts d'insécurité routière de l'autre.

Pour donner quelques chiffres sur cela, pour un accident, on considère qu'un tué générera un coût de l'ordre de 3 millions d'euros, un blessé hospitalisé de l'ordre de 400 000 euros, un blessé non hospitalisé de l'ordre de 15 000 euros. Pour l'aspect matériel des choses, un accident génère à peu près un coût matériel de l'ordre de 5 000 euros. Voilà pour répondre avec des éléments concrets. Ce sont des éléments qui ne sont pas fixés dans le cadre de cette étude, bien sûr. Ce sont des travaux de recherche et des documents de normalisation au niveau national qui fixent ces éléments-là.

Concernant le lien entre les vitesses et l'insécurité routière, je reviens à ce que disaient un peu Stéphane LEROUX et Lionel PATTE en introduction. Effectivement, plus les vitesses sont élevées sur une route, à route constante, et plus la mortalité est importante. Il faut avoir une approche globale. Avec des vitesses plus élevées, mais avec une route qui pardonne, nous pouvons avoir des accidents beaucoup moins graves si nous avons des accotements, si nous avons des séparateurs de chaussée, si nous avons les équipements adéquats pour ce genre de choses, si nous gérons les obstacles. Puisqu'effectivement nous pouvons avoir des sections sur lesquelles se trouvent des obstacles en bord de route, qui seront supprimés grâce aux aménagements. Même si la vitesse du flux est plus élevée, les accidents seront moins graves.

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

Je me permets de compléter. Il y avait une question, je crois, sur l'intérêt de séparer des flux de poids lourds du reste de la circulation. C'était une remarque formulée que l'on retrouve parfois dans des propositions où l'on considère que le trafic poids lourds peut être dangereux ou en tout cas agressif. Aujourd'hui, nous nous basons sur des types de voies et ces types de voies séparent effectivement les trafics vulnérables des trafics motorisés moins vulnérables. Nous retrouvons sur les autoroutes urbaines ou les routes à grande circulation, d'un côté les VL, les poids lourds et parfois les transports collectifs tels que les cars. Sur ces voies à forte circulation, nous excluons les usagers vulnérables, piétons, deux-roues qu'il faut effectivement prendre en compte sur des réseaux plus locaux et adaptés à leur circulation. En revanche, aujourd'hui, dans les pratiques d'aménageurs, nous n'avons pas de voies dédiées spécifiquement aux poids lourds et interdisant l'accès aux autres véhicules. Ce sont des choses qui n'ont pas été proposées. Elles auraient le mérite d'homogénéiser le trafic, mais elles auraient l'inconvénient de prévoir une infrastructure spécifique pour les poids lourds, et une infrastructure ou des voies spécifiques pour les véhicules particuliers. Cela n'existe pas. Je ne dis pas que c'est une mauvaise idée, mais nous ne l'avons pas expérimenté.

Aujourd'hui, la démarche est plutôt de chercher à prévoir des voies spécifiques pour le covoiturage, ou pour les transports collectifs, type cars ou bus, que l'on favorise. Ce ne sont pas forcément des voies séparées du reste de la circulation. Ce sont des voies dédiées sur la même plateforme, avec aussi le souci de gain d'espace, de maîtriser l'espace, parce que plus l'on va prévoir de voies dédiées, surtout si elles sont séparées physiquement, plus cela prendra d'espace pour l'aménagement de la route, et notamment lors des points d'échange quand il faut réussir à sortir le trafic pour le lier avec le réseau local. Cela crée des échangeurs qui seraient très compliqués. Le schéma de base des autoroutes urbaines ou des voies express, c'est de laisser les usagers motorisés sur des voies mutualisées, et de privilégier par contre des espaces dédiés pour les usagers vulnérables, en les incitant à ne pas venir volontairement ou involontairement sur des routes qui seraient dangereuses pour eux.

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

Merci pour ces précisions M. PATTE. Je note que des routes peuvent pardonner ou ne pas pardonner. C'est une expression que je n'avais pas. Je voudrais laisser la parole rapidement à Xavier DERRIEN,

qui a beaucoup de travail, puisque la conversation s'est animée. J'ai demandé à Xavier s'il pouvait essayer de thématiser un peu les différentes interventions. Merci à M. MARY, M. PATTE, M. CEREAL et M. LEROUX de rester attentifs. Il y a peut-être une ou deux remarques qui leur seront adressées.

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

Merci Mathieu. Effectivement, nous avons pas mal d'activité et c'est très bien autour de quatre thématiques finalement. Je voulais juste revenir sur la question des voies portuaires. Cela a été évoqué et cela a été repris dans le *chat* par Jean-Pierre SAN MARTIN, qui précise que pour les voies portuaires, il lui semble que les poids lourds vont au port de Fos ou vers Arles, et pas à Istres ou rarement. Il a également demandé s'il était possible d'avoir une étude de circulation des flux poids lourds origine et destination. Ce à quoi M. PATTE de la DREAL a répondu que, sur le site de la CPDP, il y a une fiche exposant la consistance de la déviation poids lourds, et notamment les trafics poids lourds qu'elle supporte⁴. Cette fiche comporte des éléments d'origine – destination. C'était pour être tout à fait précis sur ces questions-là.

Je lierai à cette thématique, une remarque de Mme Maryline OXISOGLU, de la mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Elle nous fait remarquer que les poids lourds vont au port de Fos, commune de Fos, mais à quelques kilomètres de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Port-Saint-Louis-du-Rhône est très impactée par les poids lourds qui viennent dans la zone portuaire.

Autre thématique, cette fois-ci de M. Raoul CARTA, qui est élu à Grans : « Est-ce à dire que l'on vend le tronçon autoroutier payant au nom de la sécurité ? » Ce à quoi la DREAL a répondu, sur le *chat* toujours, en direct : « La caractéristique autoroutière d'une voie fait référence à sa conception et à sa vitesse d'usage. Une autoroute n'est pas forcément payante ».

Deux questions de notre actif membre du panel, Éric RYCKELYNCK. La première : « A-t-il été pris en compte le taux accidentogène, ainsi que l'augmentation de fort trafic, sans doute de perturbations, durant les 3 ans de projet de construction de notre futur axe ? ». Question assez spécifique. Une autre question : « Si l'on en croit les statistiques historiques de nos voisins allemands, il pourrait s'avérer qu'une voie de gauche laissée en liberté pour les grandes vitesses serait moins accidentogène que d'autres. Est-ce donc réel ou est-ce de la banalité ? »

J'ai encore d'autres questions sur les poids lourds, celle de M. SAN MARTIN, que je raccroche à la première thématique : « L'interdiction de doubler des poids lourds a-t-elle un impact sur l'accidentologie pratiquée parfois sur l'A7 ? »

Voilà, pas mal de questions, de remarques.

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

Merci. Je voulais juste profiter d'avoir la parole pour vous donner des nouvelles de M. VIDAL, qui, finalement, a jeté l'éponge pour des raisons techniques. Nous retrouverons Yves VIDAL jeudi sur l'audition financement. Apparemment, les problèmes techniques étaient difficilement surmontables aujourd'hui. MM. PATTE, MARY, CEREAL ou LEROUX, quelques éléments de réponse avant de donner la parole à Jean GONELLA, qui souhaitait intervenir ? Merci.

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

Sur l'idée que nous pourrions permettre la circulation à haute vitesse sur la voie de gauche de l'autoroute, ce n'est déjà pas une pratique française. Nous travaillons dans le cadre de réglementations ou de recommandations techniques pour l'élaboration et l'aménagement des routes. Je dirais que ce ne sont pas des choses que nous envisageons, et je ne suis pas du tout convaincu que ce soit une bonne idée. Peut-être que l'IFSTTAR a des retours d'expérience de ce qui se passe à l'étranger, mais je pense qu'il faut prendre avec prudence le transfert de connaissances sur des objets particuliers. En tout cas, nous envisageons des exploitations homogènes sur les différentes voies de circulation dans le cadre de ce projet, même si elles peuvent varier éventuellement d'une section à l'autre, si l'aménagement n'est pas exactement le même sur tout le linéaire.

Sur l'interdiction de dépassement poids lourds qui est évoquée, peut-être que l'exploitant de la Direction interdépartementale des routes a des retours. Je pense que c'est plutôt une solution qui est envisagée pour maintenir un niveau de service élevé dans les zones où il y a un fort taux de poids lourds. Stéphane LEROUX pourra peut-être compléter. Je ne suis pas sûr que nous ayons des retours d'évaluation, comme l'évoquait tout à l'heure Nicolas CLABAUX, pouvant confirmer ou infirmer

⁴ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-fiche-deviation-pl.pdf>

l'indication que ce sera un gain de sécurité. En tout cas, c'est un gain de confort et un gain de performance pour l'utilisateur.

M. Stéphane LEROUX, DIRMED

Effectivement, l'interdiction de doubler les poids lourds, il faut s'en méfier. Elle est intéressante sur des liaisons interurbaines où il y a très peu d'échangeurs, ce qui n'est pas tout à fait le cas de ce que je comprends du projet de la liaison Fos – Salon où il y aura beaucoup de points d'échanges pour desservir localement les bassins de vie. Parce que derrière l'interdiction de doubler les poids lourds, il y a un fort taux de poids lourds, des trains de poids lourds et il est pratiquement impossible de s'insérer au niveau des échangeurs sur la voie de droite. Nous avons ce type de mesures notamment sur la RN 113, qui est la continuité de l'axe Espagne – Italie, mais qui est une liaison à caractéristique pratiquement autoroutière, même s'il y a un projet de contournement autoroutier au niveau d'Arles. Je ne suis pas sûr que ce soit adapté à la liaison Fos – Salon.

M. Xavier CERE, DREAL PACA

Je voulais intervenir par rapport à la question de l'autoroute et de la sécurité routière pour préciser que, comme le disait Cédric MARY, la caractéristique autoroutière fait référence à la conception et à la vitesse. Cela ne veut pas forcément dire que l'autoroute sera payante. Mais d'autre part, dans les éléments que je présentais, nous voyons que les éléments d'évaluation des différentes options, qu'elles soient autoroutières ou voies express, conduisent à des gains de sécurité routière qui sont du même ordre de grandeur. Pour répondre à la question, nous ne vendons pas l'autoroute au nom de la sécurité. Nous avons analysé la sécurité pour toutes les options, et la réponse est proche pour les trois options.

Il y avait aussi une question sur les travaux. Effectivement, dans les calculs qui sont présentés ici, nous n'avons pas pris en compte la phase de travaux qui va forcément donner lieu à de réflexions dans les phases ultérieures d'études et dans les phases de projet, pour essayer de gérer au mieux les circulations dans les phases de travaux. Ce sont des éléments qui ne sont pas encore réfléchis à ce stade d'étude d'opportunité.

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

Lors des travaux, et l'exploitant le connaît bien, étant donné que les conditions d'infrastructures ne sont pas les mêmes qu'en situation permanente, nous prenons des dispositions pour réduire les vitesses, pour protéger les zones de chantier. Parfois, cela peut se traduire par des radars chantiers que l'exploitant peut être amené à mettre pour dissuader de prendre des vitesses plus élevées ou pour rendre plus crédibles et plus respectées les mesures. La période de travaux est effectivement une période particulière, délicate, qui s'accompagne d'un ensemble de dispositions, de précautions, à la fois pour protéger les usagers et protéger les équipes qui vont travailler et qui vont parfois rentrer ou sortir des zones de chantier.

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

Avons-nous à peu près fait le tour ? Nous les liserons à nouveau, de toute manière, pour vérifier que chacun a bien eu sa réponse. Merci pour toutes vos réponses, Messieurs. Je laisse la parole à Jean GONELLA, qui avait une question ou une remarque. Ensuite, Jean-Michel FOURNIAU avait également une question.

M. Jean GONELLA

Ce n'est ni une question, ni une remarque, mais un éclairage sur les autoroutes allemandes, à partir de travaux universitaires très approfondis. Un, il n'y a que 52 % des portions d'autoroutes allemandes à vitesse libre. Deux, sur toutes les autres autoroutes, la vitesse est limitée à 120 km/h, pas 130. Trois, sur les portions d'autoroute à vitesse illimitée, en fait, la vitesse conseillée est de 130 km/h. Ce qui fait que c'est un piège : si l'on dépasse sur ces autoroutes la vitesse conseillée à 130 km/h et que l'on a un accident, on passe en jugement en général, et le juge – j'ai les jurisprudences – est fondé à moduler la participation des assurances d'environ 50 % à 0 %. C'est-à-dire que si l'on roule plus vite que la vitesse conseillée, on peut ne pas être du tout assuré. C'est donc quelque chose d'intéressant moralement. Vous voulez rouler vite, mais vous allez assumer les conséquences si elles arrivent.

Le pouvoir allemand diffuse très peu le taux de mortalité sur les autoroutes où la vitesse n'est pas limitée, mais les universitaires se les sont procurés. Sur l'ensemble des autoroutes allemandes, le taux de mortalité est un peu inférieur à celui de la France. Mais sur les zones à vitesse illimitée, le taux de mortalité est trois fois supérieur au taux de mortalité sur les autoroutes limitées à 120 km/h. Ce qui fait

que, globalement, les autoroutes allemandes sont un peu plus sûres que les autoroutes françaises, mais les portions à vitesse illimitée sont trois fois plus dangereuses.

On raconte des tas de salades sur les autoroutes allemandes, mais on ne va pas chercher par exemple les jurisprudences des personnes qui ont été condamnées à payer totalement, y compris si elles ont causé des morts et des accidents très graves. C'est-à-dire qu'elles mettent leur vie en jeu pour avoir roulé au-delà de la vitesse conseillée. Cela se trouve dans les publications universitaires.

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

Merci Jean GONELLA pour ces précisions allemandes.

M. Jean GONELLA

Je voudrais préciser qu'en Allemagne, le 120 km/ imposé, c'est 120 km/h à l'allemande, c'est-à-dire pas 120 km/h et plus ou moins 10 %. Ce n'est pas toléré en Allemagne. 120 km/h, ce n'est pas 122.

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

Ce n'est pas une histoire de compteurs trafiqués, nous sommes d'accord. Jean-Michel, tu avais, je crois, une question complémentaire.

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

Oui, je voulais poser une question au maître d'ouvrage. Quand on entend ces données d'accidentologie, même si ce sont de petits chiffres comme l'a dit M. LEROUX, c'est tout de même, sur 10 ans, 26 tués, 64 blessés graves. Ce n'est donc pas tout à fait négligeable. Je suppose que sur les points identifiés comme les plus accidentogènes, le maître d'ouvrage est conduit à faire des aménagements pour les rendre plus sûrs. Est-ce qu'il faut concevoir des aménagements sur l'ensemble des points pour améliorer la sécurité dès maintenant ? Ou est-ce que le projet est finalement de refaire toute l'infrastructure, mais ce ne sera que dans 10 ans, et donc dans les 10 ans à venir il y aura peut-être encore autant de tués et de blessés, parce que nous ne serons pas intervenus sur la route ? C'est un peu provocant comme question, mais je pense que c'est important. Jean GONELLA parlait de morale. C'est important de se poser ce genre de questions en matière de sécurité.

M. Stéphane LEROUX, DIRMED

Je peux répondre dans un premier temps. Ce n'est pas parce qu'il y a un projet de liaison Fos – Salon que l'on se désintéresse de la sécurité routière de cet axe. Nous, exploitants de la RN 569, continuons de mener des études particulières de sécurité routière sur cet axe qui est identifié comme accidentogène, parmi toutes nos routes bidirectionnelles. Nous menons des démarches spécifiques sur ce type d'axes, qui sont des démarches que l'on appelle démarches SURE pour Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes. Sur cette route, nous allons mener un diagnostic SURE. Je ne peux pas vous dire si ce sera dès 2021 ou en 2021 – 2022, mais il visera à analyser l'ensemble des accidents. Nous allons chercher, comme l'a expliqué M. CLABAUX, les PV de tous les accidents sur l'axe. Nous les décortiquons, nous regardons les thématiques de ces accidents, et à travers cette analyse de l'accidentologie, nous essayons de déterminer des pistes, des plans d'action que nous menons *grosso modo* dans les 2 ou 3 ans qui suivent le diagnostic. Donc, nous n'attendons pas le projet futur pour essayer d'améliorer la sécurité sur nos axes. Cela étant dit, cela reste des choses sur lesquelles nous avons encore peu de recul, parce que les démarches SURE sont assez récentes. Nous venons d'en mener une importante sur un itinéraire tout proche de la 569, qui est la RN 568, la liaison Fos vers Arles, qui était un objet routier un peu spécifique. Cela a découlé sur un certain nombre d'actions, notamment de reconditionnement de carrefours et de traversées de terre-plein centraux sur cet axe.

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

Merci M. LEROUX. Je vois le temps qui file. Merci d'être succinct dans vos questions – réponses. M. RENAUD voulait intervenir : « Des camions peuvent rencontrer des voitures ou inversement. Mais aussi de la faune locale ». Il y avait une question à ce sujet, et Jean GONELLA, à qui on a baissé la main, l'a relevé. Cela veut dire qu'il a à nouveau une petite remarque. Je crois que M. PATTE avait aussi une petite précision à apporter, mais je ne vois plus sa main levée. Je laisse la parole d'abord à M. RENAUD.

M. Yann RENAUD

Déjà, je vous remercie, parce que je ne suis qu'un citoyen. Vous êtes tous, semble-t-il des personnes plutôt spécialisées sur toutes ces questions. Dans l'ensemble des interventions que vous faites, je n'entends pas cet aspect lié à l'environnement, parce que nous sommes tout de même dans une zone,

sur cette partie-là, qui a une certaine valeur environnementale en termes de flore et compagnie, et également sur la partie faune. Parce qu'il y a la faune terrestre d'une part, et nous savons qu'elle est importante dans ce secteur-là aussi. Par ailleurs, cette année 2020, nous avons vu qu'avec les oiseaux migrateurs, il y avait une extension des zones où ils se posaient. Dans quelle mesure allez-vous réussir, à travers des études, à prendre en compte ces différents paramètres liés à l'environnement, à la faune et la flore ?

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

Merci M. RENAUD. Juste une petite précision. Essayez de prendre le temps d'aller sur le site du débat, puisque cette thématique générale de l'environnement au sens large a été abordée lors d'une réunion thématique à Entressen⁵. Cela a été évoqué à Entressen, mais évoqué seulement, c'est-à-dire que l'on n'a pas forcément passé beaucoup de temps là-dessus. Je pense que M. MARY ou M. PATTE ont quelques éléments de réponse à ce sujet.

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

Très rapidement, comme vous le dites, sur le site du débat, en annexe au DMO, nous avons intégré les investigations qui ont été faites en matière de diagnostic environnemental et de pré-incidence Natura 2000⁶. Il y a un document assez complet qui est présent et qui a été pris en compte lorsque nous avons pré-évalué les impacts des différentes variantes. Par rapport à ce diagnostic, il sera complété dans les phases ultérieures, et notamment dans la phase d'études préliminaires à l'enquête publique. Nous référons des inventaires, nous ré-identifierons quels sont les enjeux en matière notamment de faune terrestre. Cela nous permettra d'indiquer quelles sont les mesures que nous devons prendre pour, comme vous dites, éloigner le projet des zones à enjeux ou alors réduire les impacts du projet par rapport à ces enjeux-là.

M. Stéphane LEROUX, DIRMED

Je peux éventuellement compléter en tant qu'exploitant, juste pour dire que depuis 2017, la DIR Méditerranée a un partenariat avec le Museum national d'histoire naturelle. Dans le cadre de ce partenariat, nos équipes d'exploitation recensent toutes les collisions avec la faune depuis 2017. Dans notre petit cahier d'acteur qui sera publié, nous avons mis un petit couplet là-dessus. Nous avons eu 14 collisions avec la faune. Vous verrez le nombre de sangliers, de ragondins, de renards, de hérissons et où ont eu lieu les collisions sur l'axe. *Grosso modo*, c'est le nord et le sud de l'axe qui sont les plus concernés par ces collisions.

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

Très bien. Nous demanderons au CEN PACA de qualifier les espèces, si elles sont nuisibles ou pas. En tout cas, cela viendra compléter le cahier d'acteur du CEN PACA, qui a été publié récemment sur le site du débat⁷. Jean GONELLA, peut-être rapidement.

M. Jean GONELLA

À l'accidentologie, nous pourrions ajouter l'usure nerveuse. J'en ai l'habitude. Il est extrêmement stressant de rouler de Martigues à Fos ou Port-Saint-Louis. D'ailleurs, j'ai des amis qui ont choisi des activités culturelles à l'université, qui ont des activités culturelles nombreuses, scène nationale de Martigues, de Port-de-Bouc, etc., ce sont des filles en général, et qui me disent qu'elles ont horreur d'aller sur ces routes. Elles n'ont jamais eu d'accident, mais reviennent « lessivées ». Peut-être faut-il y ajouter ce volet, parce que l'usure nerveuse peut se monétariser, tout comme la fatigue nerveuse d'ailleurs, pas seulement la nôtre, mais celle des routiers, etc. C'est un enfer de rouler à Fos.

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

Merci pour cette remarque. On sent qu'il y a du vécu, Jean. Je voulais donc laisser la parole à Lionel PATTE qui souhaitait intervenir.

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

Oui, je voulais apporter une petite précision pour clarifier un point. Lorsque nous avons une route dangereuse, l'aménageur ou le gestionnaire va engager des démarches pour essayer d'améliorer la sécurité. Comme cela a été évoqué par Nicolas CLABAUX, il met en place des méthodes éprouvées

⁵ <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/istres-12102020>

⁶ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-synthese-diagnostic-environnemental.pdf>

⁷ <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>

pour analyser l'insécurité, identifier les facteurs, voir les points qui sont en lien avec l'aménagement ou l'exploitation de la voie, et essayer de réduire l'insécurité. Sur certains types de voies, on peut chercher à améliorer la sécurité, notamment quand la route est plus dangereuse que sa référence, quand elle apporte plus de gravité que sa référence. Même si on arrive à régresser vers la moyenne, en améliorant la route, en la remettant plus dans le niveau moyen de sa catégorie, on va tout de même être ici, notamment dans la partie RN 569, sur une route dont les caractéristiques ne sont pas catastrophiques - elle a tout de même des giratoires, le tracé est assez correct - mais qui a des caractéristiques de routes bidirectionnelles, qui, intrinsèquement, ne sont pas les plus sûres. Donc, un des bénéfices d'un aménagement plus structurant que les aménagements correctifs, est de pouvoir viser un niveau de sécurité beaucoup plus élevé, notamment - puisque l'enjeu est le croisement entre l'exposition au risque, le volume de trafic considérable, et un niveau de risque de la voie- en visant un niveau de sécurité qui, intrinsèquement, est beaucoup plus sûr, celui d'une voie express ou d'une autoroute, et notamment par des aménagements de carrefours plus systématiquement dénivelés, et surtout la séparation des sens de circulation ou l'absence d'accès direct comme on a sur certaines sections, notamment au droit de Fos. C'est également le gain qu'apporte l'aménageur, c'est non seulement de remettre la route dans la moyenne, mais surtout dans la moyenne d'une catégorie beaucoup plus élevée, en rapport avec un trafic qui est très élevé, notamment sur certaines sections.

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

Merci M. PATTE pour ces précisions. Je suis de caractère impatient, je serais effectivement sûrement énervé au volant sur cette portion, mais impatient parce que je pensais que le cahier d'acteur du CEN était déjà sur le site. Mais en fait, il ne l'est pas encore. Il le sera bientôt et nous sommes impatients de le lire. Je vois l'heure qui passe. Je crois qu'il y avait deux petites remarques, Xavier.

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

Merci Mathieu. Une remarque de Mme Fortunata MULLER, qui nous dit qu'« il y aura toujours des irréductibles pour passer outre la sécurité. Il faut en prendre compte ». Et une toute dernière remarque à l'instant même, toujours de Mme Fortunata MULLER : « Je confirme la mauvaise et difficile circulation Martigues – Fos, très dangereuse. À voir pour une modification, mais vu l'étroitesse, cela va être très difficile. »

Également une autre remarque de M. Yann RENAUD qui confirme le propos de Jean GONELLA : « Et là où des solutions d'aménagement le long du linéaire d'autoroute permettent de diversifier le visuel des conducteurs tout au long de leur trajet, cela pourrait éviter l'endormissement, par exemple, même s'il y aura des giratoires, etc. ».

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

Merci Xavier. Merci à tout le monde. Je ne sais pas s'il y a encore une ou deux petites remarques, questions, précisions. Encore une fois, le débat ne se termine pas au clic « quitter la réunion », mais se poursuit jusqu'au 24 janvier. Il y a Sarah ARAMIS, qui pose une question sur la place de l'arbre dans ces aménagements. Une question qui avait effectivement été abordée au cours d'une de nos réunions. Peut-être M. MARY pour finir, ou M. PATTE, sur la place des aménagements paysagers et la place de l'arbre.

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

Comme dans tout projet routier, nous prévoyons des aménagements paysagers qui vont tendre à la fois à intégrer le projet dans son environnement lorsque cet environnement-là nécessite un moindre impact visuel de la route sur sa périphérie. Évidemment, ce n'est pas au droit du Coussouls de Crau que nous allons faire des plantations d'arbres, cela va de soi. Au contraire, nous aurions eu une tendance à avoir un aspect des abords de la route bien différent de ce que nous pouvons imaginer dans les aménagements paysagers classiques. Ensuite, les plantations peuvent être aussi le moyen de parfaire certains aménagements d'isolation phonique ou autre le long de l'itinéraire. Mais nous n'en sommes pas au stade où, ne connaissant pas la variante retenue, nous pouvons prédéterminer ce que nous réaliserons en termes d'aménagement paysager.

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

Merci pour ces précisions. L'heure du gong arrivant, le *chat* s'énerve. Une question de Christine qui, je crois, fait partie du panel citoyen : « L'amélioration des conditions de circulation ne peut-elle pas être un appel d'air sur la fréquentation du réseau ? »

M. Xavier CERE, DREAL PACA

Je vais apporter quelques éléments. Effectivement, c'est un peu un effet du projet qui est attendu et qui a été pris en compte : c'est que l'aménagement de la liaison Fos – Salon va attirer du trafic qui se fait aujourd'hui sur le réseau secondaire, notamment pour du trafic d'échange entre les pôles urbains du territoire ou du transit à l'échelle de l'ouest de l'Étang de Berre. Améliorer les conditions de circulation va effectivement accroître le niveau du trafic et, corrélativement, le faire baisser sur le reste du réseau. Cela a des effets positifs, et potentiellement cela peut être vu de manière négative.

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

Merci M. CERE. Je prends la dernière question de M. SAN MARTIN sur l'existence prévue ou non de murs antibruit dans les zones urbaines du projet, et ensuite Jean-Michel, je te laisserai la parole pour conclure.

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

C'est prévu. De toute façon, dans tout projet d'aménagement de ce type-là, on prévoit des écrans. Donc, oui, on va prévoir des écrans. Ce n'est pas forcément dimensionné avec précision à ce jour. Néanmoins, là aussi, il y a un document qui est en complément du dossier du maître d'ouvrage, qui est disponible sur le site, et qui donne déjà une première estimation, plutôt très maximaliste, des besoins pour réduire les nuisances et permettre à l'infrastructure de respecter aussi les obligations réglementaires de tout aménagement de ce type-là. Donc, il y aura des écrans et nous avons de premières indications quantitatives en termes de linéaires d'écrans prévus sur le projet, disponibles directement sur une fiche technique sur le site de la CPDP⁸.

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

Merci beaucoup pour ces précisions. Allez, une dernière question, mais la toute dernière. Mme MULLER a fait l'effort de la taper sur le *chat* : « En ce qui concerne l'aménagement des plantations et butées, ce sera double effet, un pour le décor et l'autre pour l'insonorisation ». Cela reprend effectivement des éléments de ces dispositifs. Jean-Michel, peut-être ?

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

Il est quasiment 20 heures, nous allons clore cette réunion. Je veux d'abord remercier l'ensemble des participants et particulièrement les intervenants, Nicolas CLABAUX, Xavier CERE, Stéphane LEROUX, Cédric MARY et Lionel PATTE, d'avoir répondu à ces questions.

Je pense que c'est un format un peu plus condensé et plus centré que les réunions thématiques que nous avons tenues en octobre et début novembre. Pour aborder des sujets un peu plus limités, mais qui sont extrêmement importants, pour bien éclairer le débat public. J'ai appris beaucoup de choses ce soir, j'espère que c'est le cas à peu près pour tout le monde. Vous voyez qu'au cours de la réunion, nous avons été amenés à faire références à des documents qui sont publiés sur le site. C'est normal, nous approchons la fin du débat. Donc il y a beaucoup d'informations déjà, et il est important, à travers ces réponses, que chacun puisse comprendre où il y a déjà des informations pour se faire une idée complète sur les questions qui sont abordées au cours de ce débat.

Pour conclure, je rappelle que nous avons dans la semaine, jeudi, une audition sur les questions du coût et du financement du projet, questions qui reviennent très souvent. Nous essaierons de rentrer un peu plus dans le détail. Puis, lundi prochain, l'audition sur l'emploi, qui est un thème qui est venu beaucoup dans des questions, dans des interventions, mais que nous n'avons pas vraiment traité en tant que tel. Comment le projet peut-il répondre à des transformations des structures de l'emploi lié à la transformation de la ZIP, à l'extension de la logistique, etc. ? Ces questions sont très importantes et concernent différemment d'ailleurs les différents publics. Le public des maisons de l'emploi, par exemple, qui est souvent un public de jeunes, est intéressé par ces questions, parce que les questions de mobilité pour les jeunes sont vraiment très importantes dans ce territoire, pour accéder à l'emploi. Nous traiterons ces questions lundi 14 décembre. Après, ce sera la trêve des vacances de Noël.

Nous reprendrons par des forums territoriaux. Nous reviendrons, zone par zone, sur les trois zones du tracé : la zone sud, la zone centrale et la zone nord, dans des forums territoriaux, où nous travaillerons avec des cartes sur les variantes de tracé pour pouvoir formuler des recommandations au maître d'ouvrage sur la suite de la concertation et avoir l'avis des participants sur ces questions de choix de

⁸ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-etudes-complementaires-etude-acoustique.pdf>

tracé. Nous terminerons le débat le 20 janvier par une plénière de clôture. Nous vous en dirons plus bientôt.

Vous avez la possibilité de poster des avis, des contributions, des cahiers d'acteurs jusqu'au 24 janvier, la clôture officielle du débat étant le 31 janvier. Pour pouvoir les prendre en compte, nous avons fixé la date du 24 janvier comme date de clôture de la plateforme participative, pour que nous puissions les intégrer dans le rapport que nous remettrons au maître d'ouvrage dans les deux mois qui suivront la fin du débat.

Je vous remercie de votre participation et à très bientôt pour ceux qui souhaitent participer jeudi à la réunion sur le financement.

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

J'ajoute un mot très rapide sur le travail mené par le panel de citoyens. Ils se réunissent mardi prochain. Ils sont aussi présents dans nos auditions ou événements et, entre eux, poursuivent la discussion et le débat, avec là aussi un cahier d'acteurs, en tout cas une contribution qui leur sera dédiée à la fin du débat.

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

Merci.

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

Merci à tous. À bientôt.

ANNEXE : CHAT

- 18:19:51 De Jean-Pierre SANMARTIN - Salon : Professeur Paul BOURRET (urgences Salon)
- 18:33:03 De Jean-Pierre SANMARTIN - Salon : Peut-on retrouver les EDA présentées par Mr Clabaux sur le site de l'IFSTAR ?
- 18:37:25 De Éric RYCKELYNCK Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres. : Est-il possible à l'heure d'aujourd'hui de connaître le projet de limitation de vitesse pour cette futur voie entre Fos et Salon, pour ce donner une idée même si cela n'est prévu que dans 10ans?
- 18:44:16 De Raoul Carta : Paul Bourret est le créateur du SMUR, en 1958.
- 18:48:03 De Coline Mollaret : Merci Nicolas Clabaux pour votre présentation. Si le risque d'accident pour les piétons et cyclistes est si élevé, quel investissement financier est prévu pour améliorer les aménagements pour piétons et vélos, par rapport au budget total ?
- 18:56:44 De Jean-Pierre SANMARTIN - Salon : Pour les voies portuaires des PL il me semble que les PL vont au port de Fos ou vers Arles et pas à Istres (ou rarement).
- 18:58:36 De Daniel Moutet ADPLGF : La question n'est pas là simplement qu'on envoie tout le flux de poids lourds dans une route en zone rouge complètement.
- 19:00:58 De Lionel PATTE - DREAL - UMO : Sur le site de la CPDP, vous trouverez une fiche exposant la consistance de la déviation PL, et notamment les trafics PL qu'elle supporte.
- 19:02:09 De Jean-Pierre SANMARTIN - Salon : IL faudrait avoir une étude circulation des flux PL (origine et destination).
- 19:04:11 De Lionel PATTE - DREAL - UMO : La fiche comporte des éléments d'origine - destination.
- 19:09:03 De Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres. : A t-il été pris en compte le taux accidentogène, ainsi que l'augmentation de fort Traffic sans doute de perturbation durant les trois ans de projet de construction de notre futur axe?
- 19:20:08 De OXISOGLOU Maryline mairie PSL : les PL vont au port de FOS commune de FOS mais a quelques kms de PSL.
- 19:21:03 De OXISOGLOU Maryline mairie PSL : PSL est très impacté par les PL qui viennent dans la zone portuaire.
- 19:22:27 De Raoul Carta : Est-ce à dire que l'on nous vend le tronçon autoroutier (payant) au nom de la sécurité ?
- 19:25:08 De Cédric Mary DREAL PACA : La caractéristique autoroutière d'une voie fait référence à sa conception et à sa vitesse d'usage. Une autoroute n'est pas forcément payante.
- 19:26:53 De Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres. : Si, on en croit les statistique historique de nos voisins allemands, il pourrait s'avérer qu'une voie de gauche, laisser en liberté pour les grandes vitesses serait moins accidentogène que d'autres, en est-il donc réel ou est-ce de la banalité ?
- 19:30:28 De Jean-Pierre SANMARTIN - Salon : L'interdiction de doubler des PL a-t-il un impact sur l'accidentologie (pratiqué parfois sur l'A7) ?
- 19:35:56 De Raoul Carta : Merci pour ces éclaircissements.
- 19:36:32 De Yann RENAUD : merci pour ce débat très intéressant pour un citoyen intéressé, connaisseur mais non spécialiste. Au-delà des aspects sécurité routières et fluidité du trafic, quid de l'environnement d'une part, et de la prise en compte des "mouvements" de la faune terrestre, d'autre part. Et ces travaux vont-ils "mordre" ou "s'approcher de près" sur des zones réservées aux oiseaux migratoires ?
- 19:36:37 De Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres. : Merci pour toutes ces réponses.

- 19:39:28 De Yann RENAUD : merci pour cet éclairage sur les pratiques allemandes
- 19:40:35 De Emile RODRIGUEZ Citoyen : Merci pour toutes ces précisions. Bonne soirée.
- 19:46:16 De Audrey Richard - CPDP : Les archives de la réunion thématique environnement et ressources naturelles sont accessibles ici:
<https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/istres-12102020>
- 19:46:29 De Gabrielle Hertz - CPDP : Une question de Madame Fortunata Muller (sous le pseudo Louise), Il y aura toujours des irréductibles pour passer outre la sécurité.. en prendre compte ..!!!!
- 19:49:46 De Yann RENAUD : je confirme le propos de Jean Gonella.. et là où des solutions d'aménagements le long du linéaire d'autoroute permettant de diversifier le visuel des conducteurs tout au long de leur trajet... Cela pourrait éviter l'endormissement, par ex. même s'il y aura des giratoires, etc.
- 19:51:03 De Gabrielle Hertz - CPDP : Seconde intervention de Fortunata : Je confirme la mauvaise et difficile circulation de Martigues /FOS , très dangereuse... a voir pour une modification , mais vu l'étroitesse ça va être très difficile.
- 19:52:22 De Sarah Aramis DDTM13 : Quelle place pour l'arbre dans ces aménagements?
- 19:52:48 De Christine : L'amélioration de conditions de circulation ne peut-elle pas être un appel d'air sur la fréquentation du réseau ?
- 19:53:35 De Yann RENAUD : Merci Sarah ARAMIS de préciser ma pensée. :-)
- 19:54:31 De Jean-Pierre SANMARTIN - Salon : Existe-t-il des murs anti-bruit envisagés en zone urbaine ?
- 19:56:29 De Gabrielle Hertz - CPDP : Dernière question de FORTUNATA MULLER (LOUISE)
En ce qui concerne l'aménagement des plantations et butés, ce sera double effet, 1 pour le décor et l'autre pour l'insonorisation.
- 20:00:57 De Xavier Derrien - CPDP : Merci à toutes et tous pour votre participation. Bonne soirée
- 20:01:36 De (Régie) Clemence Souid : <https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fos-salon>