cndp Commission nationale du débat public

DEBAT PUBLIC

Liaison Routière Fos Salon

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

Compte rendu
Forum territorial sur la zone sud du tracé
Jeudi 7 janvier 2021 à Fos-sur-Mer

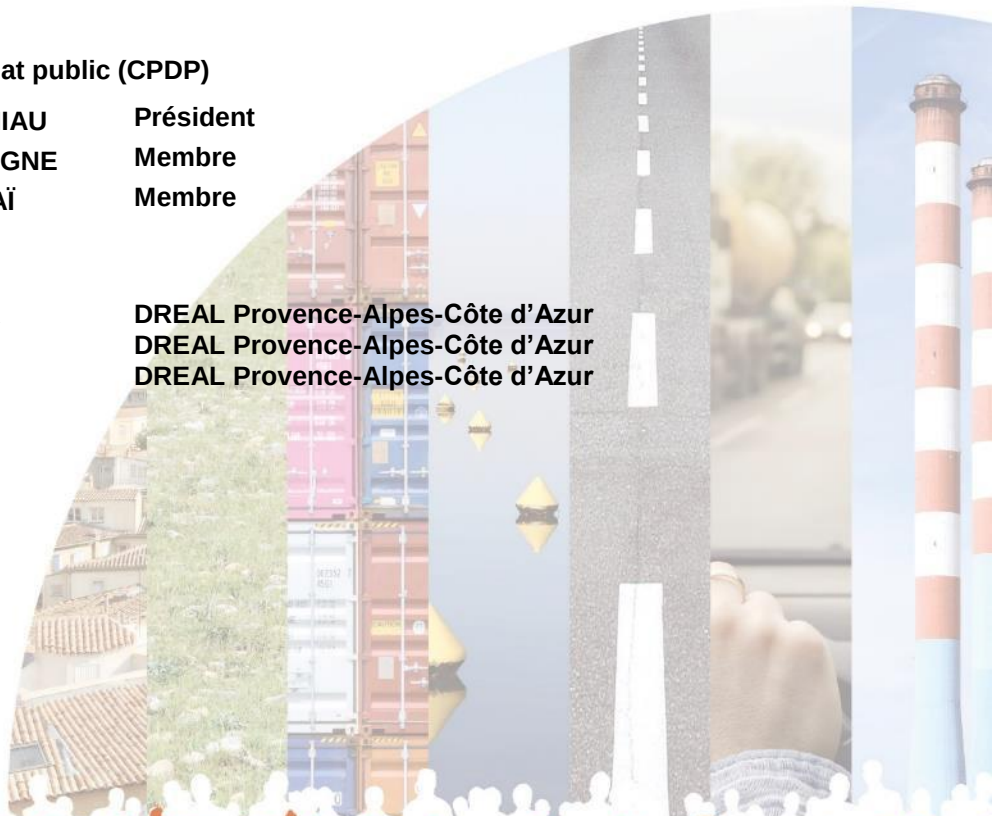
SALLE/ADRESSE :	Maison de la Mer ; Avenue du Sablé d'Or, 13270 Fos-sur-Mer
PARTICIPANTS :	38 personnes
HORAIRES :	17 heures à 19 h 30

Commission particulière du débat public (CPDP)

M.	**Jean-Michel**	**FOURNIAU**	**Président**
M.	**Mathieu**	**LEBORGNE**	**Membre**
M^me^	**Margherita**	**MUGNAÏ**	**Membre**

Maîtrise d'ouvrage

M.	**Xavier**	**CEREA**	**DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur**
M.	**Cédric**	**MARY**	**DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur**
M.	**Lionel**	**PATTE**	**DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur**



DEROULE

Mot d'accueil et intervention par M. Jean HETSCH, Maire de Fos-sur-Mer……..p.3

Présentation de la zone Sud du tracé par M. Xavier CEREA, DREAL PACA– Maîtrise d'ouvrage…….p.10

Présentation de M. Romuald MEUNIER, président de l'association M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement …….. ……p.19

Présentation de M. Daniel MOUTET, président de l'Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos (ADPLGF)…….....p.26

Présentation de l'outil cartographique du débat par M. Mathieu LEBORGNE, membre de la Commission particulière du Débat public (Cpdp)…….....p.32

Questions - Discussions……..…….....p.34

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

Bonjour et bienvenue à tous.

A cause du couvre-feu, que nous avons un temps limité pour cette réunion. Il faudra quitter la salle à 19 h 30 pour laisser le temps de ranger et pour que nous fermions sans être pris en faute. Nous avons donc un temps contraint. Je voulais simplement, avant de passer la parole à monsieur le maire, le remercier de nous recevoir aujourd'hui, à la Maison de la mer, à Fos. Je le remercie pour cette réunion en présence. C'est pour cela que nous avons essayé de prolonger le débat, pour tenir des réunions en présence. Nous verrons si ce sera possible la semaine prochaine. Je l'espère.

Je voulais, pour commencer, souhaiter à toutes et à tous, une excellente année 2021. Meilleurs vœux à tout le monde ! Je voulais rappeler que c'est le dernier mois du débat. Nous allons clore le débat à la fin de ce mois de janvier. Nous ne savons pas encore exactement dans quelles conditions nous pourrons le faire et notamment le 20 janvier, si nous pourrons faire la plénière de clôture au théâtre de Fos. Nous verrons cela. Nous vous tiendrons informés. Nous n'en savons pas plus que vous.

Nous sommes sur la fin du débat avec trois forums territoriaux pour parler, pour réfléchir et discuter ensemble, avec le maître d'ouvrage, de différentes options, l'option autoroutière, payante ou non payante, l'option autoroutière intermédiaire et l'option voie express ainsi que pour parler des différentes variantes attachées à chacune de ces options. Ce soir, nous parlerons de la section sud du tracé ; lundi, à Istres, de la section centrale du tracé et, mardi, à Grans, de la section nord du tracé.

Nous avons mis en place un outil cartographique que Mathieu LEBORGNE va vous présenter. Il est en ligne depuis aujourd'hui. Nous pourrons l'utiliser ce soir. Il permet de cartographier et de géolocaliser des remarques sur l'ensemble des options et les tracés. Vous verrez cela. Je vais tout d'abord passer la parole à monsieur le maire.

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

Merci, Monsieur le Président. Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Bien sûr, tous mes vœux pour cette nouvelle année, la santé, d'abord ; j'espère que nous allons pouvoir reprendre une vie normale le plus rapidement possible parce qu'effectivement, cette pandémie nous pose quelques soucis, ne serait-ce qu'en termes d'organisation des débats. Nous sommes en plein dedans : le fait d'être obligés d'avancer les horaires pour respecter le couvre-feu, de ne pas savoir pour les séances suivantes si nous pourrons les tenir ou non. Je crois que l'essentiel, effectivement, est d'être présents et de pouvoir avancer chaque fois que nous le pouvons. Je pense que nous pourrons tenir la réunion finale, au théâtre. Il faut être optimiste et regarder le verre à moitié plein plutôt qu'à moitié vide.

Nous sommes ici, ce soir, pour parler des tracés, du tracé sud. Je ne vais pas entrer dans le débat pour savoir s'il faut une autoroute, une 2x2 voies, une voie express, etc. Il est certain, aujourd'hui, compte tenu de la congestion et compte tenu de l'état de la voirie, qu'il faut une 2x2 voies. Sera-t-elle payante ou non ? D'autres pourront le dire. Je ne me positionne pas là-dessus. C'est le premier point qui me semble plus important, à savoir qu'il faut être sur une 2x2 voies, sur l'ensemble du parcours, que nous arrivions de Marseille, d'Arles, de Port Saint-Louis ou de Salon. C'est la base indispensable pour que la desserte du Grand Port Maritime de Marseille se fasse de la meilleure manière possible, mais aussi pour que les congestions que nous connaissons, aujourd'hui, tous les matins, entre 7 h et 8 h 30, ou, tous les soirs, entre 16 h 30 et 17 h 30/18 h, disparaissent et, avec ces congestions, que toute la pollution engendrée par le trafic disparaisse.

Il y a quelque temps, au mois de décembre, il y a eu une réunion à Martigues à propos du contournement de Martigues Port-de-Bouc. Quelques jours plus tard, dans la Provence, un article qui résumait le débat est paru, avec un intertitre qui m'a interpellé : « vers la fin des bombes roulantes ».

Forum territorial à Fos-sur-Mer – Jeudi 7 janvier 2021

Je me suis demandé ce qu'était une bombe roulante. J'ai regardé un peu dans les archives et je suis arrivé, en juillet 1978, à Los Alfaques. Un camion transportant un produit très explosif a explosé à proximité d'un camping. Il y a eu 218 morts et un très grand nombre de blessés. Voilà ce qu'est une bombe roulante. Avec le futur contournement, Martigues et Port-de-Bouc échapperont, elles, aux bombes roulantes.

Forum territorial à Fos-sur-Mer – Jeudi 7 janvier 2021

Regardons le tracé qui nous est proposé.

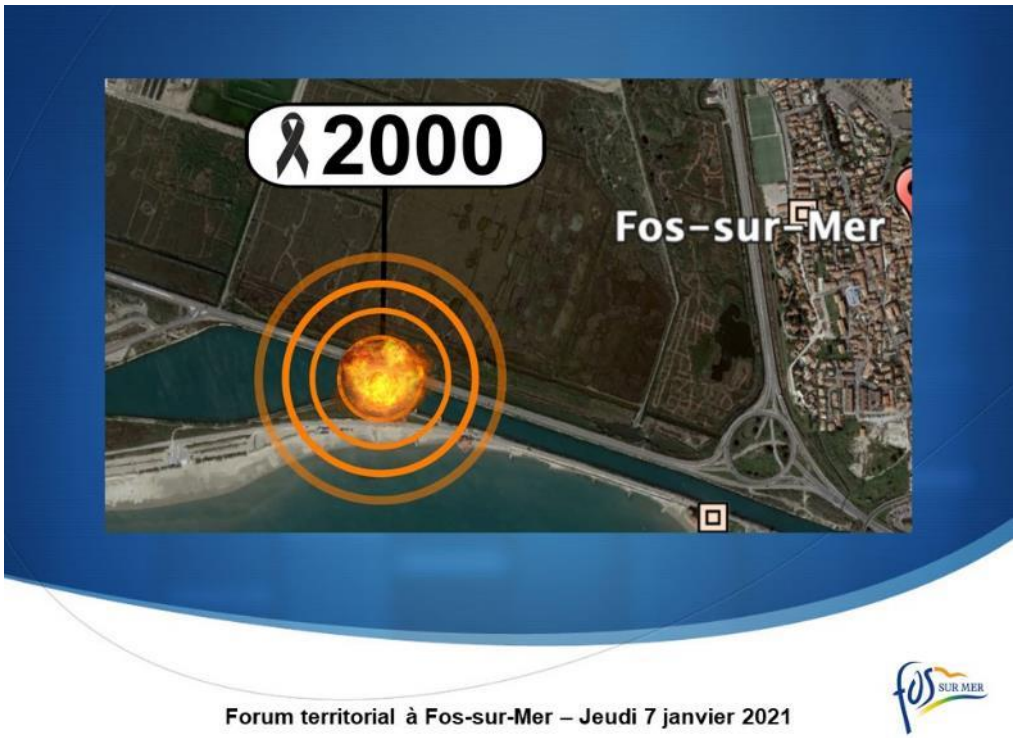
Nous partons du principe qu'un camion contenant des matières explosives a un problème sur le tracé. La première étape passe par l'usine Imerys, Kerneos Lafarge, pour ceux qui sont plus anciens.

Vous avez, sur la diapositive suivante, le schéma de l'onde de choc : 300 m de blast et, ensuite, un nuage ardent à 2000° qui se répand. Entre les salariés de l'entreprise et le quartier de Port-de-Bouc, environ 800 personnes pourraient être potentiellement impactées. Sur les deux images, à droite, vous avez, piqueté, l'emplacement du passage de la future déviation Martigues Port-de-Bouc. Elle coupe l'usine en deux. Pour un développement économique, je pense que c'est quelque chose qui n'est pas tout à fait raisonnable.

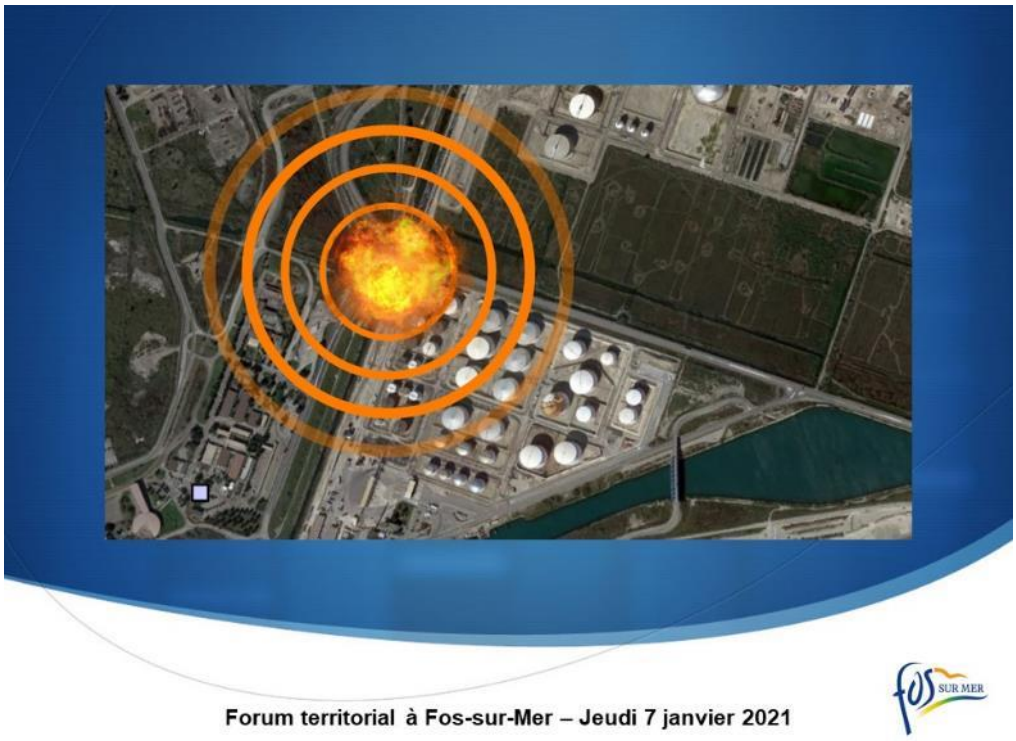
Le deuxième point qui concerne ce tracé est aux arènes, à Fos. Les arènes, durant l'été, avec le Family Park, accueillent 1500 à 2000 personnes pour des manifestations taurines et pour la fête foraine. Nous sommes juste avant le rond-point de Saint-Gervais, au feu rouge où il peut y avoir un problème.

Un troisième point se situe aux portes de la mer, au rond-point Saint-Gervais qui est, justement, le rond-point qui permet d'aller sur les voies portuaires qui constituent, aujourd'hui, la déviation des poids lourds pour éviter Fos-sur-Mer. C'est le tracé supposé du contournement Martigues Port-de-Bouc. Il aboutira là ; où vivent 950 personnes dans un quartier résidentiel et à proximité du quartier de la plage potentiellement touché par l'explosion.

Le camion continue et arrive le long de la plage du Cavaou. Nous sommes en plein été avec, au minimum, 2000 estivants pouvant être potentiellement impactés par une explosion.

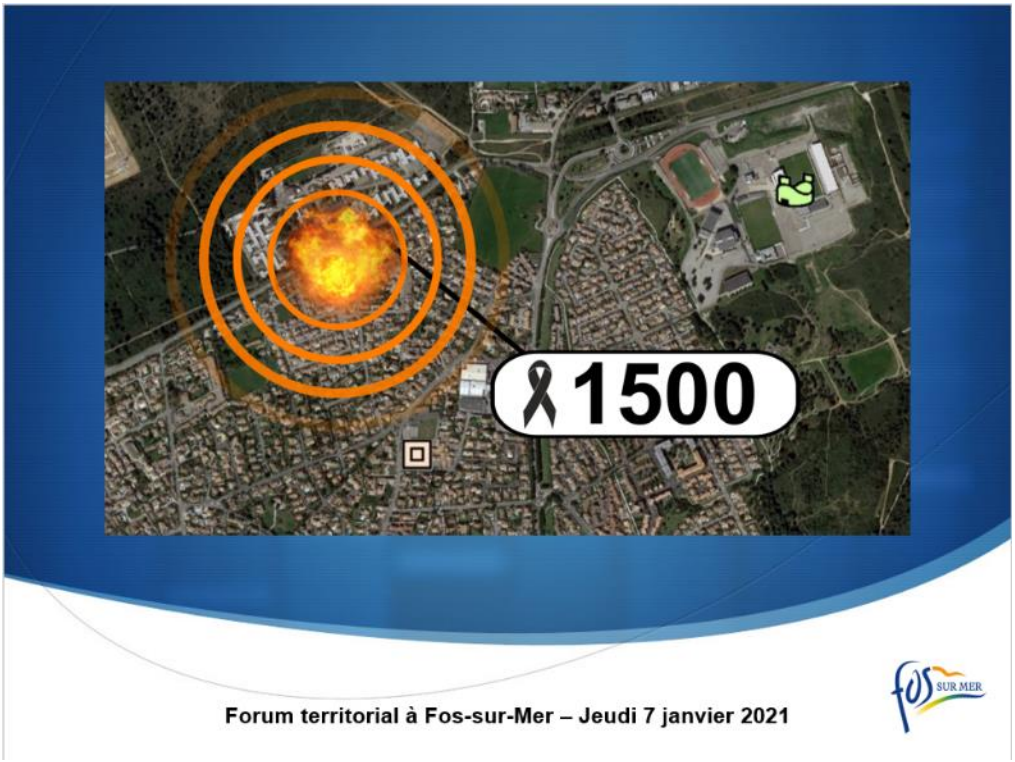


Nous poursuivons notre chemin et nous arrivons dans une zone où il y a un certain nombre de cuves contenant des produits inflammables, une gare ferroviaire avec des wagons-citernes. Je n'ai pas le nombre de personnes pouvant graviter là-bas, mais il peut y avoir un certain nombre de conséquences et de répercussions également.



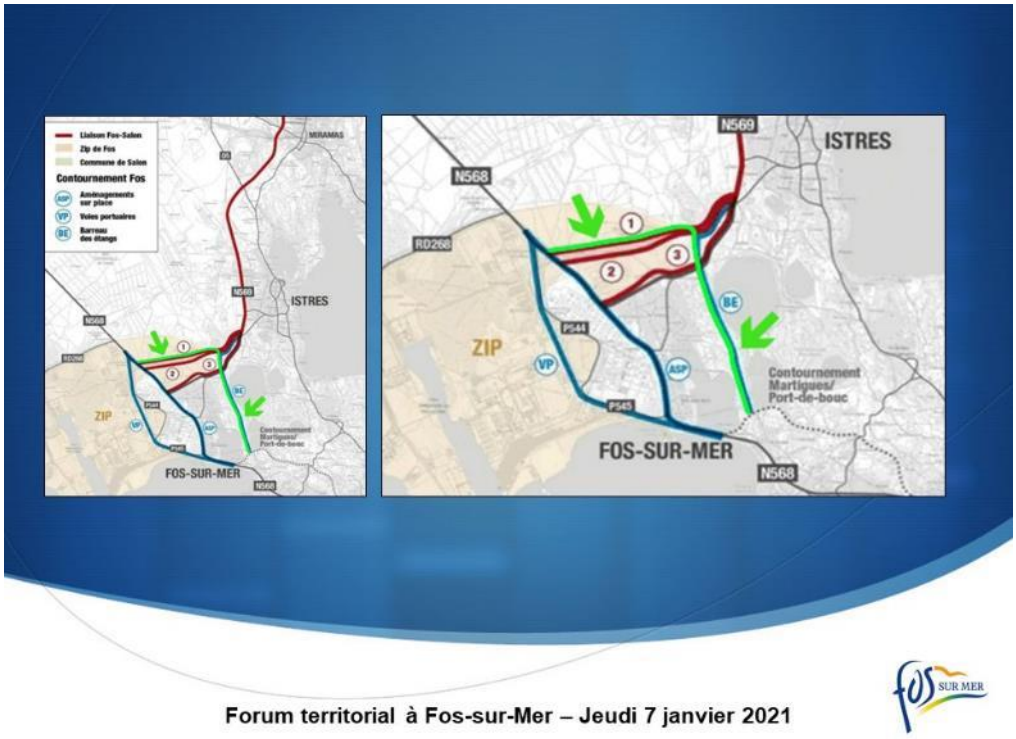
Nous poursuivons toujours notre cheminement et nous arrivons au rond-point de la Fenouillère, vers l'école de police. Nous y avons à la fois de l'habitation et une zone industrielle avec des dépôts pétroliers.

Nous remontons sur l'actuelle nationale 269 qui va sur Istres et qui est l'un des tracés potentiels avec, à côté de l'ancienne école de police, toute une zone d'habitation. D'ailleurs, nous avons une zone d'habitation tout le long. Des étudiants sont logés au domaine de la Mériquette. Nous avons donc, potentiellement, 1500 personnes qui pourraient être concernées par cette problématique.



J’ai également un peu regardé l’histoire. J’ai vu que Seveso et AZF ont généré des réglementations qui ont fait que nous avons éloigné le danger des populations. En l’occurrence, sur l’un des tracés proposés, nous ramenons le danger sur les populations. Ce simple fait nous permet de dire que nous ne pouvons pas choisir ce tracé. Il faut aller dans le sens de l’histoire. Nous éloignons le danger des populations et nous ne ramenons pas ce danger sur les populations.

C’est pour cette raison, je terminerai tout simplement là-dessus, que la commune de Fos-sur-Mer défend le tracé qui passe par le barreau des étangs, (que l’on peut voir) sur la partie droite (avec) la flèche en vert pour contourner Fos-sur-Mer et le tracé numéro un qui est le plus au nord au niveau du Ventillon. Ce tracé éloigne les dangers de la zone d’habitation pour sécuriser au maximum ce parcours.



Très simplement, je crois que c'est une évidence que chacun pourra reconnaître. Je le redis, avec la desserte de la zone industrielle qui est indispensable pour le développement économique et pour l'économie de la région et les emplois, il faut que ce tracé soit le moins impactant possible pour les populations sinon nous n'aurons rien gagné et ce n'est pas la peine de faire un débat.

Merci pour votre attention.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur le maire.

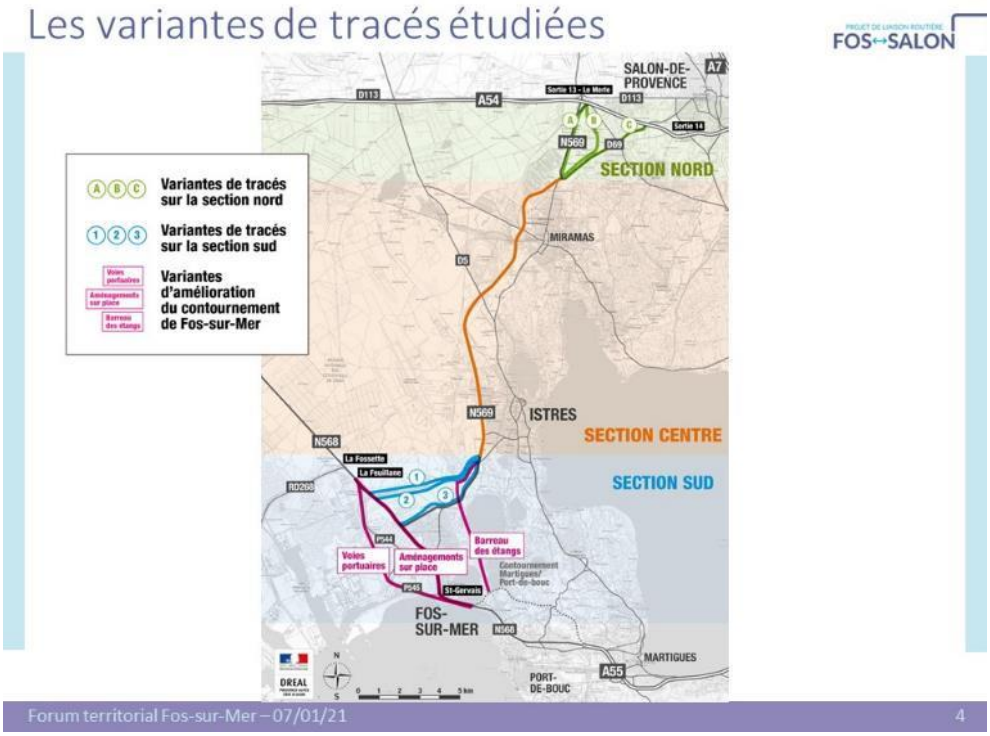
Je suis membre de la CPDP avec Jean-Michel FOURNIAU, le président, Mathieu LEBORGNE et le secrétariat général. Après avoir remercié le maire pour son mot d'introduction, je suis ici pour animer la discussion. Je vais, pour commencer, donner la parole à la maîtrise d'ouvrage, la DREAL, en la personne de Xavier CEREA qui est ici pour faire une présentation du projet sur la section concernée du tracé. Comme l'a souligné le président, nous avons des contraintes de *timing*. Je vais être un peu stricte avec le temps. Vous avez 15 minutes pour votre présentation et ensuite nous donnerons la parole aux autres intervenants et aux questions. Merci beaucoup.

M. Xavier CEREA, DREAL PACA

Merci. Bonjour à toutes et à tous. Je suis Xavier CEREA de la DREAL PACA, maître d'ouvrage du projet de liaison Fos-Salon. Je vais vous faire une présentation relativement courte qui portera essentiellement sur les variantes de tracés, qui ont déjà été un peu évoquées dans la présentation qui vient d'être faite par monsieur le maire, et les grandes options d'aménagement, que ce soit l'option autoroutière, autoroutes intermédiaires et voie express. Je ferai également un focus sur quelques détails d'aménagement et le traitement de certains points d'échanges, notamment.

Beaucoup de choses ont été présentées au cours du débat, notamment en termes d'évaluation. Nous n'allons pas forcément revenir sur ces éléments dans la présentation, mais nous pourrons y revenir, après, dans le cadre de vos questions.

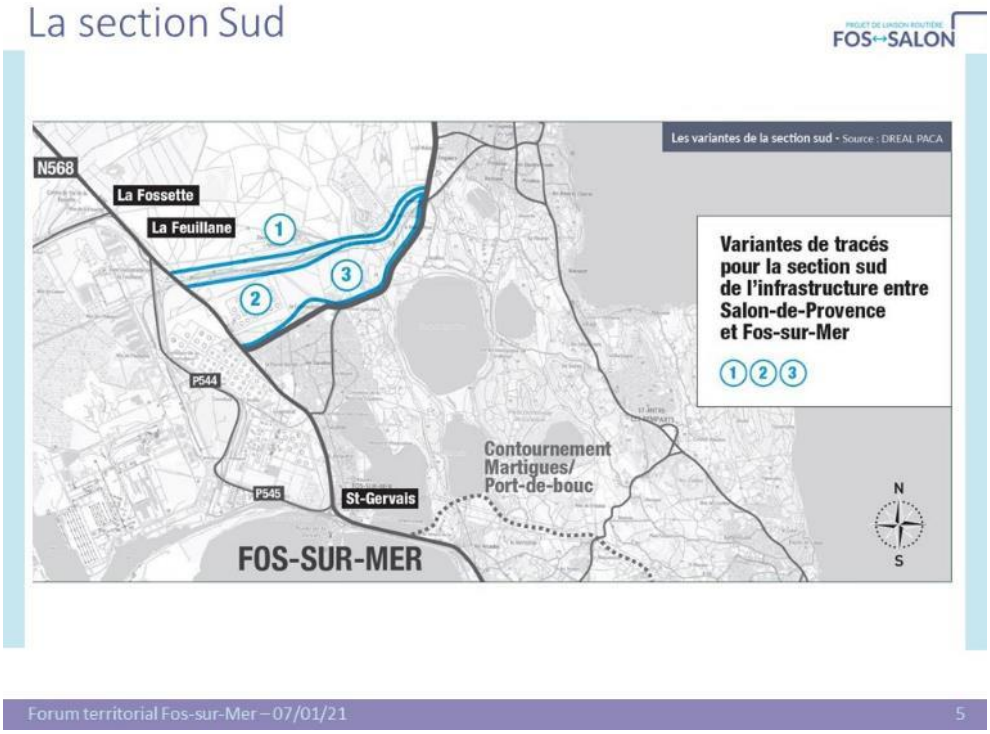
À l'échelle globale de la liaison Fos – Salon, nous avons découpé, en quelque sorte, l'itinéraire selon trois sections, ce que vous avez probablement déjà vu (voir diapositive).



Vous avez la section nord, ici, avec trois variantes possibles ; vous avez la section centrale, ici, sur le tracé actuel de la RN 569 et la section sud qui va nous intéresser plus particulièrement ce soir et que je vais détailler un peu plus.

Pour la section sud, nous avons deux éléments différents.

Nous avons la connexion entre la RN 569 et la RN 568 avec, ici (voir diapositive), trois variantes envisagées de tracés, actuellement au stade de l'étude. Ils sont présentés dans le cadre du débat.



Nous avons une première variante qui est la variante 1, ici, au nord, qui est la plus éloignée du centre de Fos-sur-Mer. Elle est située au nord de l'emprise ferroviaire, ici, entre la variante 1 et la variante 2, à proximité d'une réserve naturelle nationale (Réserve Nationale des Coussouls de Crau).

M. Philippe TROUSSIER, adjoint à la Mairie de Fos-sur-Mer

Et d'une zone industrielle, ne l'oubliez pas.

M. Xavier CEREA, DREAL PACA

Et d'une zone industrielle également. Nous avons la variante 3, au sud, qui est beaucoup plus proche de la ville de Fos-sur-Mer et qui est située le long de l'actuelle RN 569.

Le tableau (page suivante) présente les différentes variantes et leurs impacts sur certaines thématiques avec des informations sur la longueur des tracés.

Nous constatons que les variantes 1 et 2, celles qui sont situées le plus au nord, sont moins « impactantes » directement sur l'habitat et sur le bâti existant puisque plus éloignées de la partie la plus urbanisée. Il y a des incidences importantes sur les surfaces agricoles. Cela est un peu le moins le cas pour la variante 3 puisqu'elle est plus proche de secteurs déjà urbanisés. En revanche, sur les espaces naturels, effectivement, la variante 1, étant la plus proche de la Réserve Nationale des Coussouls de Crau, est potentiellement la plus « impactante ». Cela dit, c'est celle qui est la plus à l'écart du risque technologique sur le secteur.

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

Je rappelle, quand même, qu'il y a toute une zone industrielle le long de ce parcours. Il n'y a pas que la Réserve des Coussouls de Crau.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Je propose que nous poursuivions la présentation. Nous poserons les questions ensuite, sinon, nous ne pourrons pas aborder tous les sujets correctement.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Nous n'allons pas rester, sinon, dans les temps de la rencontre.

M. Xavier CEREA, DREAL PACA

Effectivement, nous reviendrons sur ces éléments avec vos questions, par rapport à la suite. LPour les variantes 2 et 3, vous avez des éléments dans le tableau. Nous détaillerons plus en avant, avec vos questions.

La section Sud

FOS↔SALON

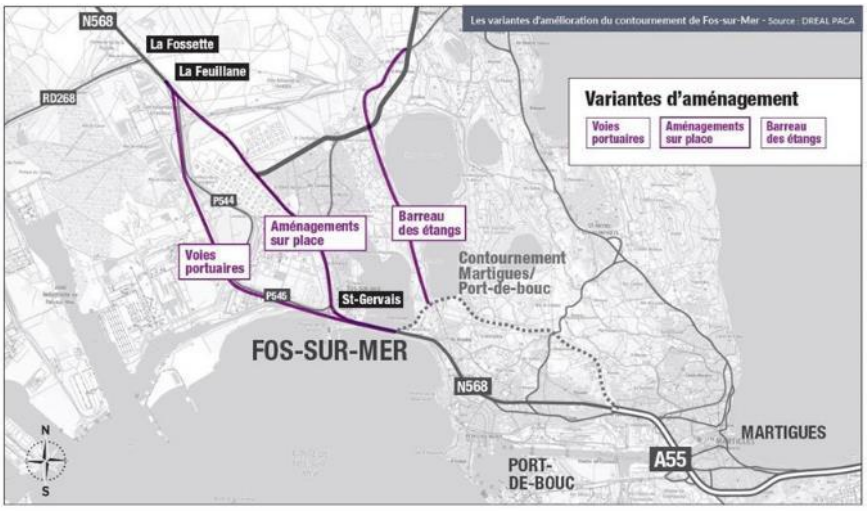
	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Géométrie	5,8 km	5,6 km	5,5 km
Milieu humain et cadre de vie	4 bâtis impactés	4 bâtis impactés	62 bâtis impactés
Espaces agricoles	• Incidences fortes sur les surfaces agricoles	• Incidences fortes sur les surfaces agricoles	• Incidence moindre grâce au tracé parallèle à l'infrastructure actuelle entre l'échangeur de Rassuen et la zone d'ac vité de Lavalduc.
Espaces sensibles et environnement	• Incidence la plus forte car proche de la réserve nationale des Coussoul de Crau et localisée dans son périmètre d'extension probable. • A l'écart des installations à risque technologique	• Franchissement des voies ferrées • Passage dans des zones de risques du PPRt de Fos-sur-Mer • Incidence sur le milieu naturel atténuée par la situation en retrait des zones à enjeux forts	• Impact très limité sur le milieu naturel • Traversée d'une zone soumise à conditions du PPRt de Fos-sur-Mer

Forum territorial Fos-sur-Mer – 07/01/21 6

Pour terminer ce tour d'horizon des différentes variantes, nous nous focalisons sur la question du contournement de Fos-sur-Mer avec trois variantes étudiées

Le contournement de Fos-sur-Mer

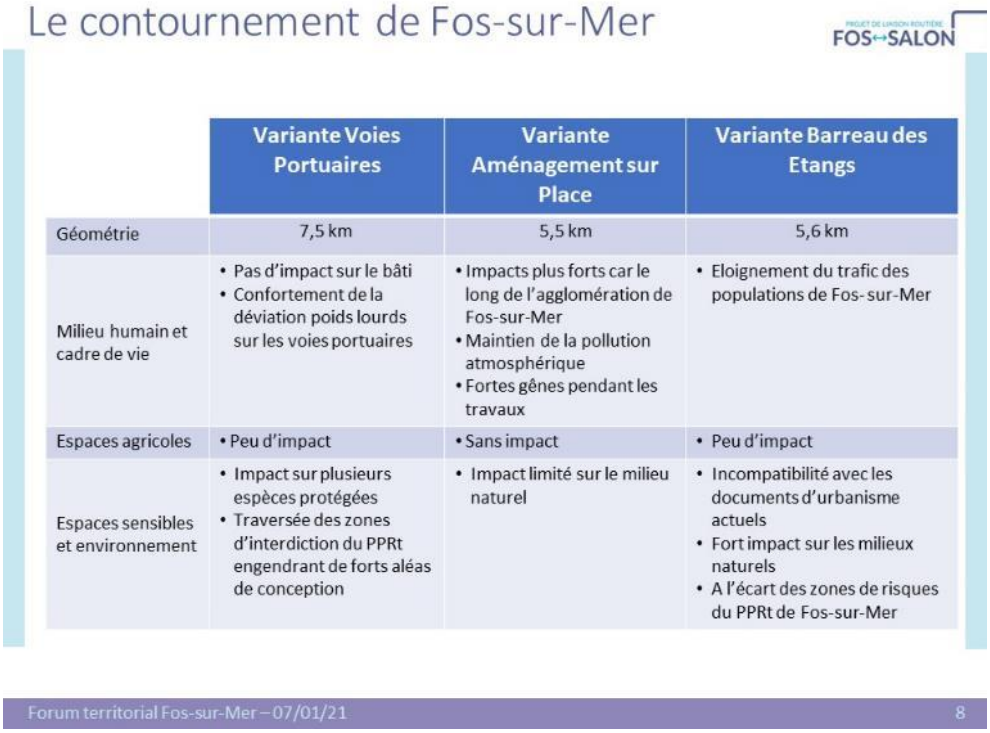
FOS↔SALON



Forum territorial Fos-sur-Mer – 07/01/21 7

Nous avons, principalement, le barreau des étangs situé à l'est, qui vient d'être évoqué par M. HETSCH, l'aménagement possible des voies portuaires et un aménagement sur place de la RN 568 qui est plutôt, ici, un élément de comparaison par rapport aux deux autres options du projet.

Vous avez également quelques éléments sur les impacts de ces trois variantes.



	Variante Voies Portuaires	Variante Aménagement sur Place	Variante Barreau des Etangs
Géométrie	7,5 km	5,5 km	5,6 km
Milieu humain et cadre de vie	• Pas d'impact sur le bâti • Confortement de la déviation poids lourds sur les voies portuaires	• Impacts plus forts car le long de l'agglomération de Fos-sur-Mer • Maintien de la pollution atmosphérique • Fortes gênes pendant les travaux	• Eloignement du trafic des populations de Fos-sur-Mer
Espaces agricoles	• Peu d'impact	• Sans impact	• Peu d'impact
Espaces sensibles et environnement	• Impact sur plusieurs espèces protégées • Traversée des zones d'interdiction du PPRt engendrant de forts aléas de conception	• Impact limité sur le milieu naturel	• Incompatibilité avec les documents d'urbanisme actuels • Fort impact sur les milieux naturels • A l'écart des zones de risques du PPRt de Fos-sur-Mer

Je ne vais pas tout détailler, mais ce qui est vraiment déterminant sur la variante barreau des étangs, est que nous avons un éloignement du trafic des populations de Fos-sur-Mer avec des effets positifs sur la qualité de l'air et, potentiellement, une réduction de l'exposition à certains risques. De manière corrélée, en revanche, nous traversons des milieux qui sont actuellement peu urbanisés. C'est une solution qui est, potentiellement, plus « impactante », de ce point de vue, à l'écart des zones de risque du PPRT (Plans de Prévention des Risques Technologiques) de Fos-sur-Mer. C'est un élément important.

Un participant dans la salle

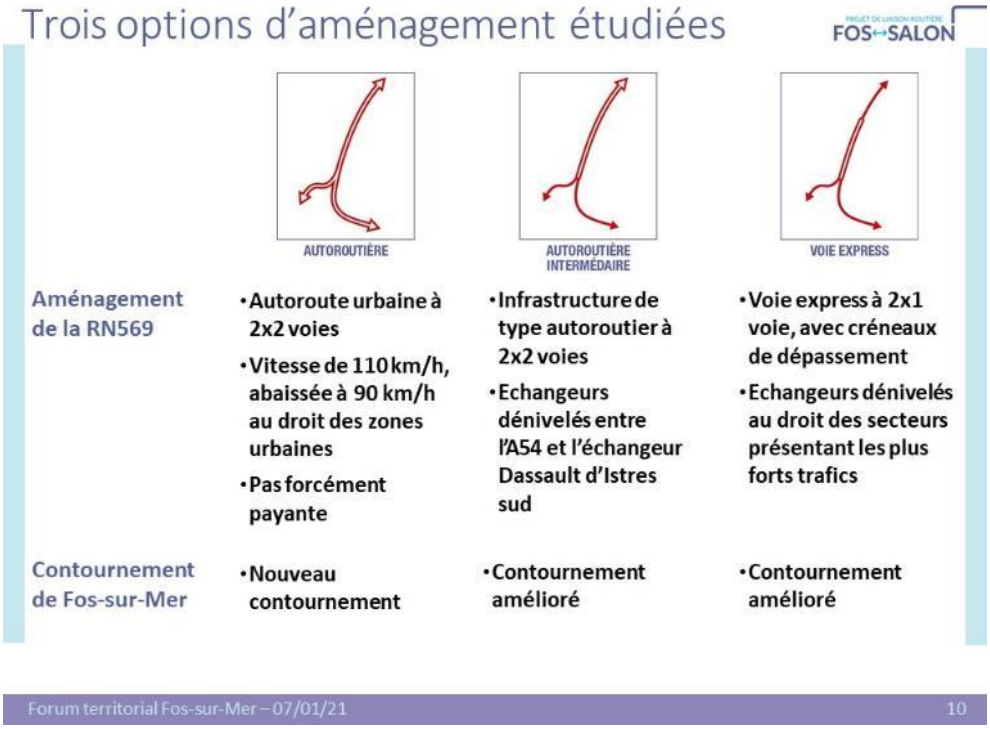
Avec un faible impact sur les terres agricoles.

M. Xavier CEREA, DREAL PACA

Également. Peu d'impacts, au même titre, à peu près, que les autres variantes puisque sur ces secteurs, sur les trois variantes de contournement de Fos, nous avons relativement peu d'espaces agricoles. Les questions agricoles concernent plutôt d'autres sections, plus au nord, sur l'itinéraire.

Concernant la variante des voies portuaires, ces voies ont été utilisées pour la déviation des poids lourds. Nous conforterions ce principe déjà mis en place. Il y a donc peu d'impact sur les espaces agricoles et, en revanche, il y a des enjeux et des questions autour du risque industriel, ce qui a été mis au cœur de la présentation de M. HETSCH.

Lorsque nous considérons l'ensemble de l'itinéraire, nous avons trois variantes au nord. Nous n'avons pas de variante au centre et plusieurs variantes sur le raccordement entre la RN 569 et la RN 568,uis le contournement de Fos. Cela fait beaucoup de combinaisons possibles. Ce sont quelques options d'aménagement qui sont présentés dans le débat public. Nous n'avons pas étudié toutes les combinaisons possibles. Globalement, trois options ont été proposées.



La première proposition historique, ancienne, a été réactualisée. Il s'agit d'un projet d'aménagement autoroutier qui irait sur l'ensemble de l'itinéraire de l'A54 jusqu'à la RN 568 et jusqu'au contournement de Martigues-Port-de-Bouc. Nous sommes sur un profil totalement autoroutier avec 2x2 voies, avec des vitesses d'exploitation de 110 km/h abaissées à 90 km/h, aux droits des zones urbaines, avec une question consistant à savoir si ce serait une autoroute payante ou non, selon les cas, et avec la possibilité, de traiter la question du contournement avec, notamment, le barreau des étangs . Nous allons y revenir un peu plus en avant. La deuxième grande option est l'option autoroutière intermédiaire avec une infrastructure de type autoroutier à 2x2 voies sur une partie de l'itinéraire, qui est la partie nord, entre l'A54 et l'échangeur Dassault d'Istres sud. Ensuite, nous serions sur des sections à 2x1 voie avec une amélioration du contournement de Fos-sur-Mer, donc l'utilisation des axes potentiellement existants.

Romuald MEUNIER, Président de M.C.T.B Golfe de Fos Environnement

Pourriez-vous arrêter l'abus de langage pour le contournement de Fos-sur-Mer ? Parce qu'amélioration du contournement de Fos-sur-Mer… il n'en existe aucun aujourd'hui. Il y a une déviation, aujourd'hui pour les poids lourds, mais il n'y a aucun contournement de Fos-sur-Mer. Il s'agit donc d'un abus de langage et c'est trompeur.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

C'est celui que la maîtrise d'ouvrage a utilisé. Je pense qu'il faut poursuivre la discussion jusqu'à la fin de l'exposé. Nous pourrons entendre toutes les remarques qui, je pense, sont légitimes, et toutes les questions, ensuite

Romuald MEUNIER, Président de M.C.T.B Golfe de Fos Environnement

Cela fait des mois que l'on subit cet abus de langage, il faudrait peut-être arrêter, quand même !

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

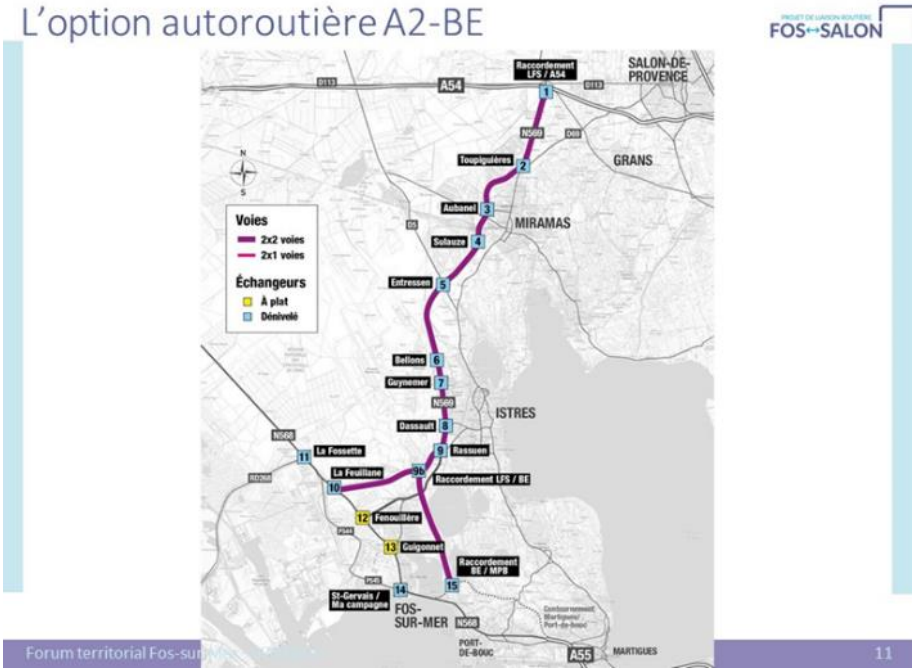
Nous allons reprendre cela après.

M. Xavier CEREA, DREAL PACA

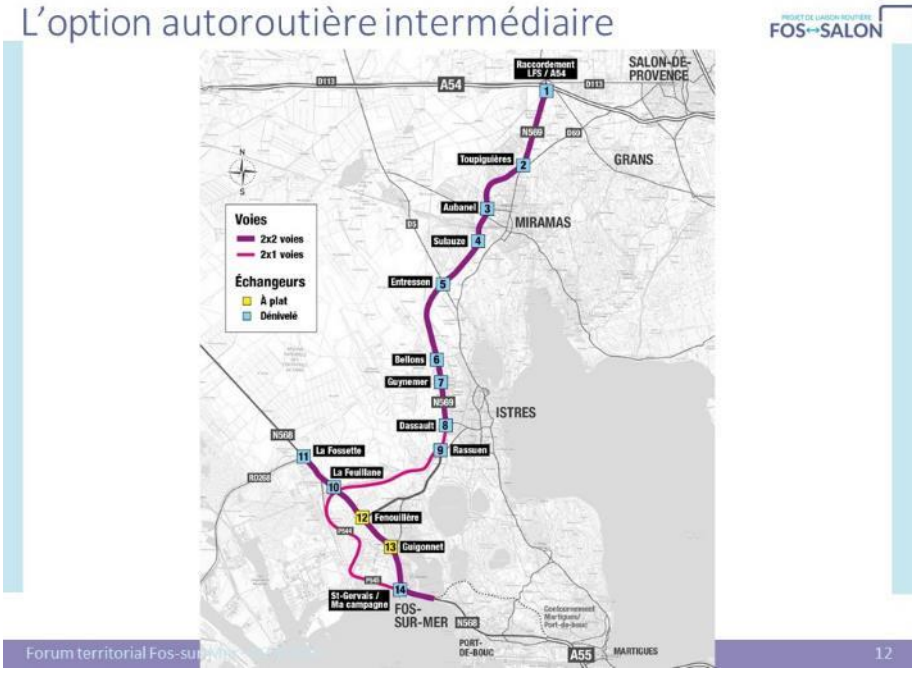
La troisième grande option présentée est, comme la précédente, issue notamment des recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures 2018 ; c'est l'aménagement d'une voie express. Elle s'écrit à 2x1 voie, principalement. Nous avons la partie nord, entre l'A54 et le giratoire Toupiguières, qui sera 2x1 voie ; des sections centrales, ici, pourraient être à 2x2 voies. Comme sur la précédente (option), nous avons des sections à 2x1 voie pour la connexion avec la RN 568 et sur la déviation. Je ne reprends donc pas la question du contournement.

Globalement, je ne vais pas présenter d'éléments d'évaluation, que ce soit en termes de trafic, de sécurité routière, de qualité de l'air. Cela a été traité de manière une peu diffuse dans les différentes réunions thématiques dédiées précédemment. Nous allons plutôt nous concentrer sur l'aménagement, sur les caractéristiques des aménagements.

L'option autoroutière est une des options qui a été évaluée dans le cadre du projet, avec une option retenue, ici, au nord, pour faire les exercices d'évaluation, qui est la connexion directe par la RN. Au sud, nous avons étudié ce qui a été présenté par M. HETSCH, précédemment. C'est la variante 1, pour la connexion entre Rassuen et la RN 568, et la réalisation du barreau des étangs, à l'est. Nous constatons, je le disais précédemment, que nous sommes sur une 2x2 voies autoroutières, sur l'ensemble du tracé en violet.

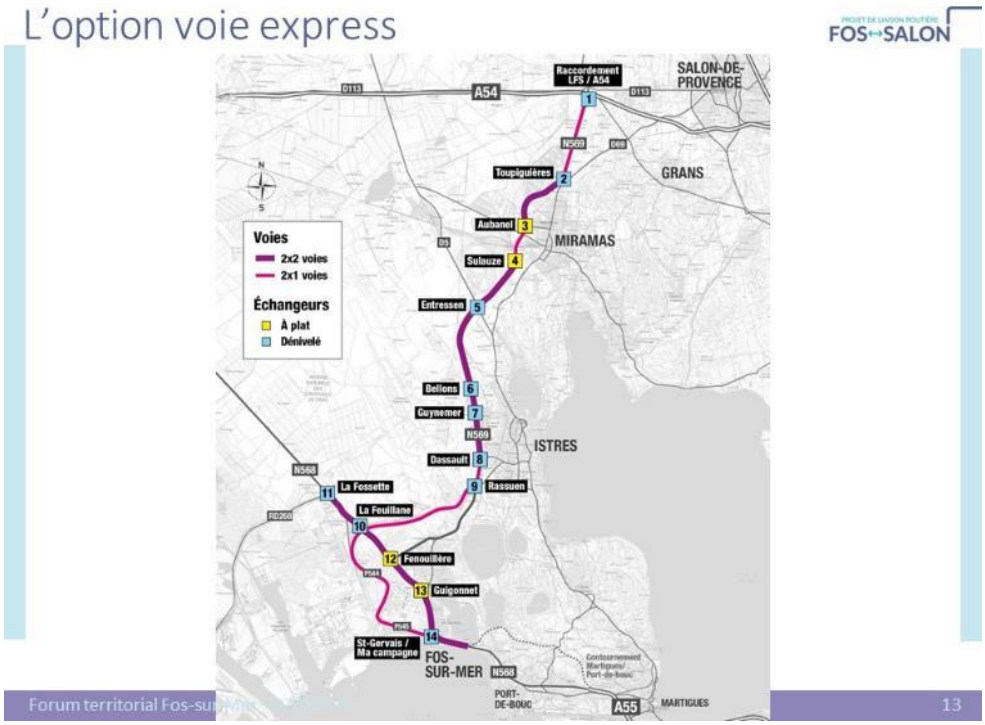


La deuxième option est l'option autoroutière intermédiaire. Là aussi, nous sommes sur un projet autoroutier jusqu'à Istres, au niveau de Dassault. Après, nous passons à 2x1 voie avec encore une dénivellation de tous les points d'échange sur l'itinéraire, hormis le traitement sur la RN 568, Fenouillère et Guigonnet qui sont des carrefours pleins.

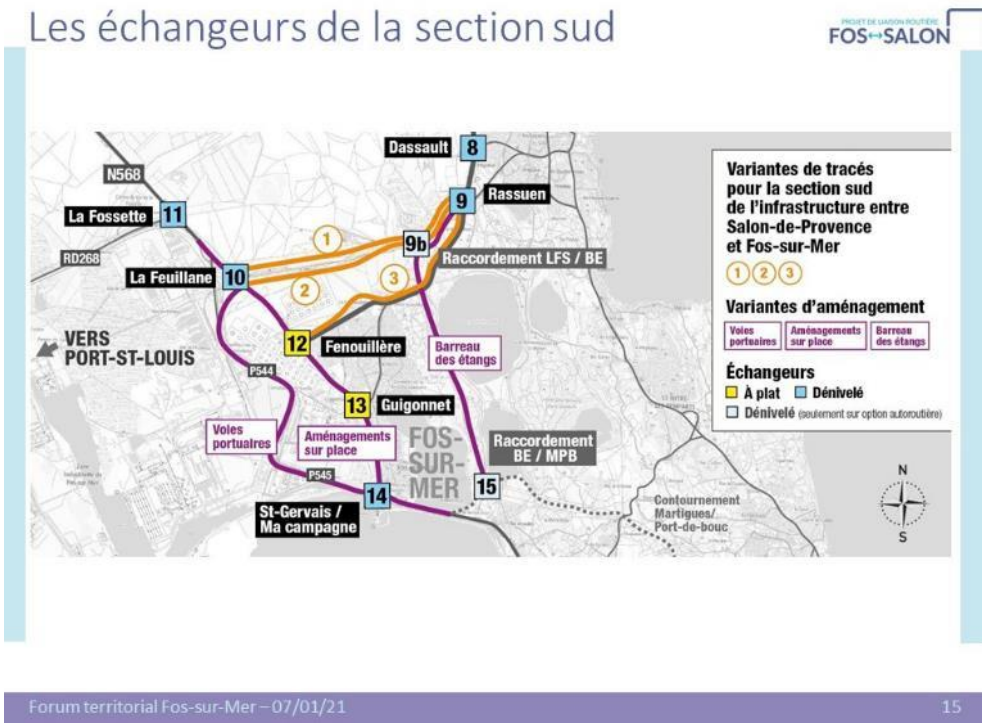


Nous avons également l'option voie express, pour laquelle, de manière schématique :au nord, nous sommes sur une section à 2x1 voie ; au centre, nous sommes sur des sections à 2x2 voies qui n'ont pas un profil autoroutier. Ce sont des 2x2 voies un peu plus réduites avec, autour de Miramas, cela ne nous intéresse pas principalement ce soir, une section à 2x1 voie liée au franchissement du faisceau ferré de la gare de triage de Miramas.

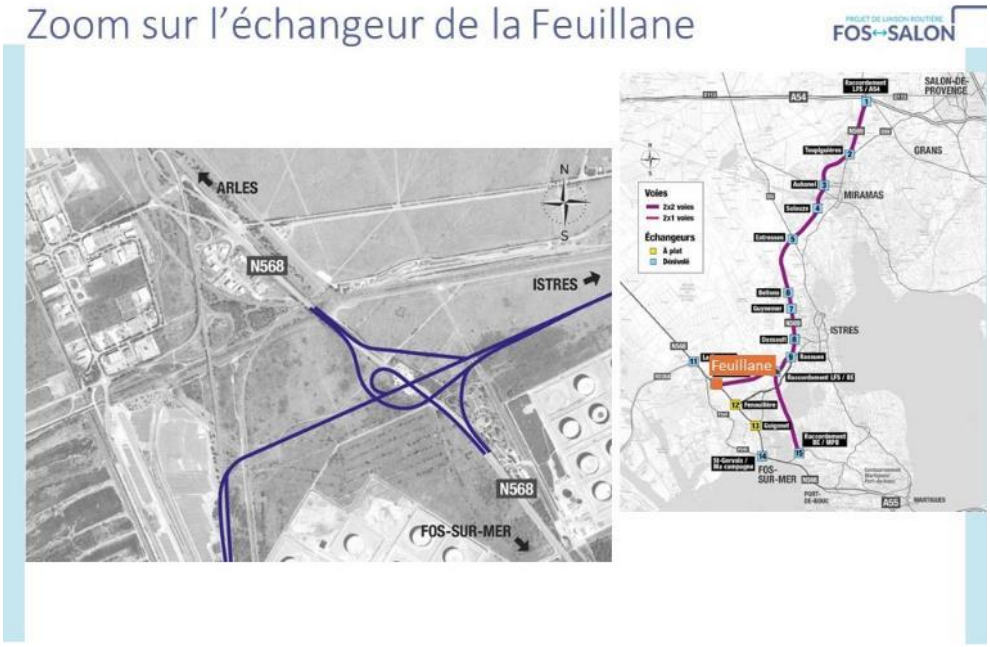
Au sud, c'est une des variantes(sur la diapositive). Je l'ai dit, précédemment, il y a de nombreuses combinaisons possibles. Nous ne les présenterons pas toutes. Nous avons, ici, une connexion en 2x1 voie, entre Rassuen et la Feuillane, avec, ce qui est qualifié de réaménagement de la déviation de Fos, l'utilisation de voies portuaires, donc un réaménagement et une amélioration de cet axe et de l'axe RN 568.



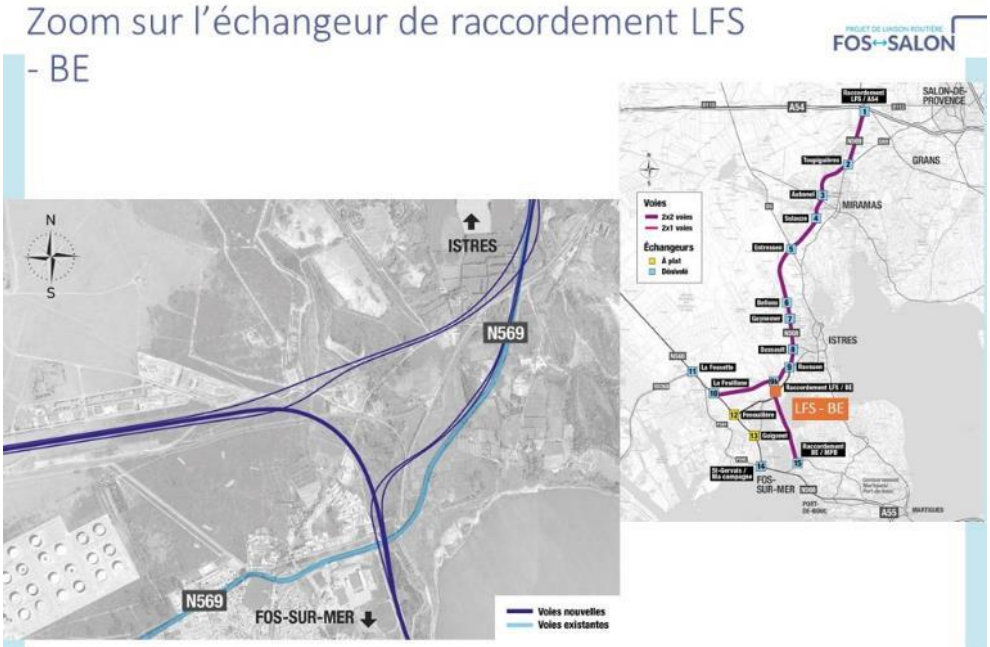
Pour terminer, quelques zooms rapides sur des zones spécifiques.



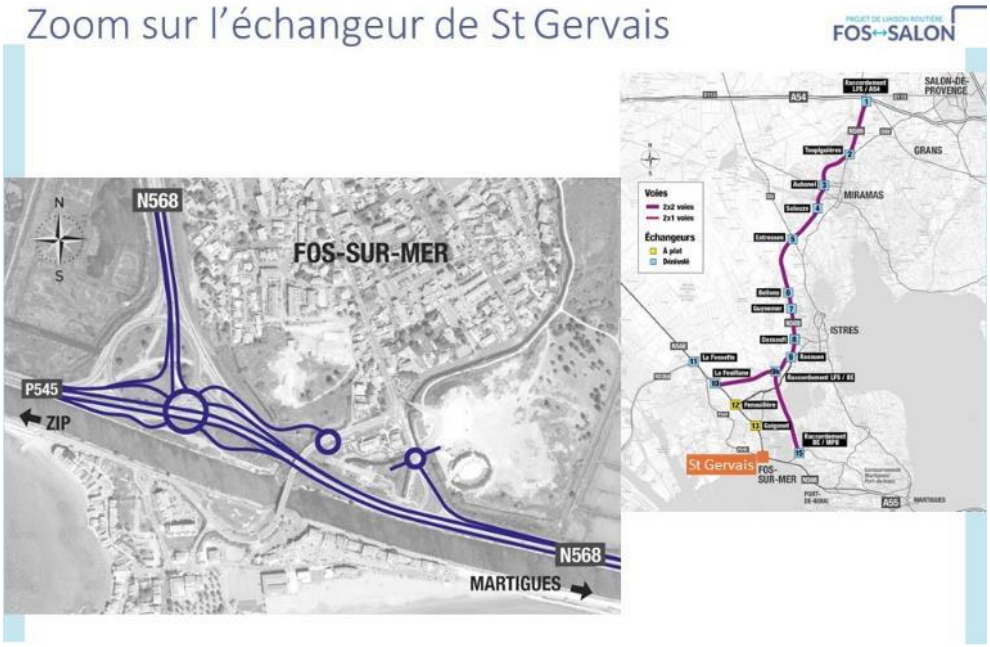
Vous voyez, sur la carte de droite (ci-dessous) que nous nous situons à la Feuillane. C'est l'aménagement de la connexion entre la RN 569 et la RN 568, avec des schémas qui illustrent un peu la manière dont nous pourrions traiter ces nouveaux points d'échange, points d'échanges dénivelés, qui permettent d'assurer tous les mouvements, sachant que les mouvements, depuis le sud vers Arles, sont actuellement possibles par cet axe. Ils seraient maintenus.



Sur l'échangeur de raccordement de la liaison Fos – Salon, là aussi, nous nous situons à la jonction entre la liaison Fos – Salon et le barreau des étangs, dans cette option barreau des étangs, avec la réalisation d'un nouvel échangeur à cet endroit.



Sur le sujet de Saint-Gervais, nous sommes sur l'aménagement, sur la dénivellation du carrefour de Saint-Gervais, ici, avec une réduction potentielle. Ce sont des exemples de ce que nous pourrions faire.



Il y a encore beaucoup d'études à réaliser pour définir précisément les aménagements qui seraient faits. L'idée consiste bien à réaménager et à déniveler ce point d'échange, en réduisant, notamment, la taille du giratoire pour favoriser les échanges qui seraient directs vers les voies portuaires dans l'hypothèse où nous privilégierions la déviation par les voies portuaires, ou par la RN 568, dans le cadre de l'aménagement sur place de la RN 568. Il s'agit donc des deux alternatives au barreau des étangs, et avec un traitement du système d'échanges autour de Ma Campagne.

J'en ai terminé avec la présentation. Merci.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur CEREA, pour cette présentation qui, je suis sûre, a soulevé, comme nous l'avons entendu, de nombreux questionnements, de nombreux doutes et d'interrogations. Cela est très bien. Je vous demande juste de les conserver, d'y réfléchir encore, car nous avons encore quelques interventions programmées avant d'ouvrir aux interventions du public. Je demande à M. MEUNIER de nous rejoindre pour une intervention programmée. Monsieur MEUNIER, allez-y. A nouveau, il y a un souci de *timing*. Vous avez 7 minutes, pour votre intervention.

M. Philippe TROUSSIER, adjoint au maire Mairie de Fos-sur-Mer

Excusez-moi je voudrais simplement faire une petite remarque par rapport au débat public qu'il y a eu lieu à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Il y avait sept ou huit intervenants. Une fois qu'ils sont tous intervenus, il nous restait sept minutes pour poser trois questions. Ça ne se passera pas comme cela, ici ! S'il faut rester jusqu'à demain matin, 6 heures, pour attendre la fin du couvre-feu, on le fera. S'il y a vingt intervenants.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

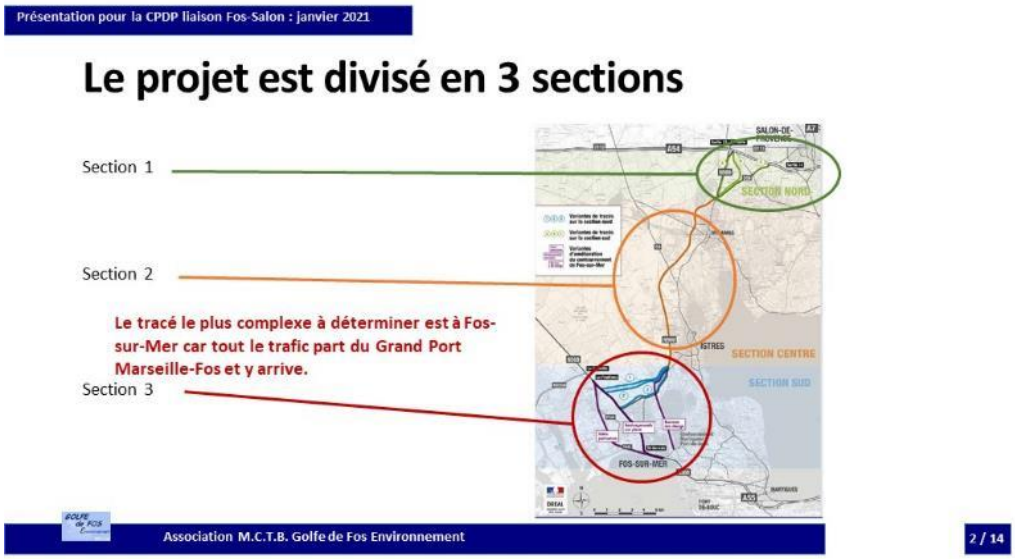
Je vous explique. Nous avons deux intervenants. Il y a M. MEUNIER et M. MOUTET que je ne vois pas, avec les masques. Il est là. Parfait. Il y a également M. LEBORGNE qui va, quand même, pendant trois minutes, peut-être quatre, nous présenter un outil central du débat. Ensuite, le public pourra intervenir mais chaque personne pas plus de sept minutes. Cela est même mieux si vous êtes en dessous des sept minutes. C'est ce que nous prévoyons puis il y aura, à la fin, les conclusions et les réponses éventuelles.

M. Romuald MEUNIER, président MCTB, Golfe de Fos Environnement

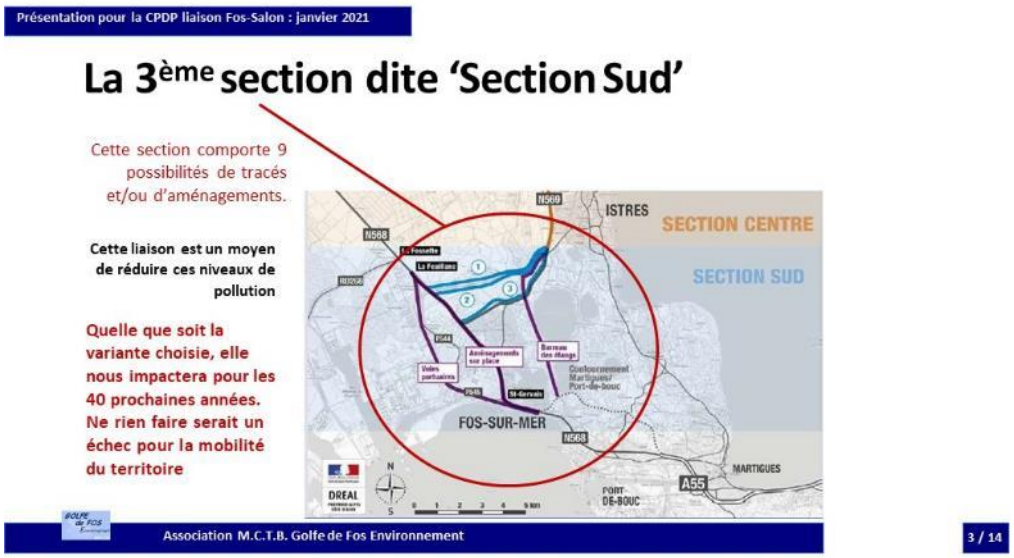
Bonsoir mesdames et messieurs. Bonne année à tous, bien entendu. Je vais devoir faire très vite, comme vous l'avez entendu. Je vais parler en sept minutes d'un problème qui existe depuis 40 ans et pour lequel il faut parler d'un projet qui nous impactera, au minimum, pour les 40 années à venir. Sept minutes me paraissent vraiment être une durée très courte.

Ce soir, nous examinons le projet d'amélioration d'une liaison routière entre Fos et Salon. La raison essentielle de cette amélioration est le trafic généré par le port, les industriels, les travailleurs qui vont y travailler et les habitants de la zone. Si le port n'existait pas, il n'y aurait pas de raison d'envisager cette amélioration de la liaison routière. La raison essentielle est donc bien d'existence du port. Je tiens à le préciser.

Le projet est divisé en trois sections. Le représentant du maître d'ouvrage nous l'a précisé.



La section 1 représente le nord ; la section 2 représente le centre et il y a la section 3. Je ne m'étendrai absolument pas sur la section 1 ni sur la section 2 parce que je ne me sens pas compétent pour parler de ces sections. Je parlerai uniquement de la section sud, qui est la plus importante, à mon avis. C'est ce que je vous ai dit, précédemment. C'est parce que la section sud existe qu'il faut refaire cette liaison routière entre Fos et Salon. Cette section sud comporte neuf possibilités, aménagements ou variantes, selon la manière dont nous les appellerons.

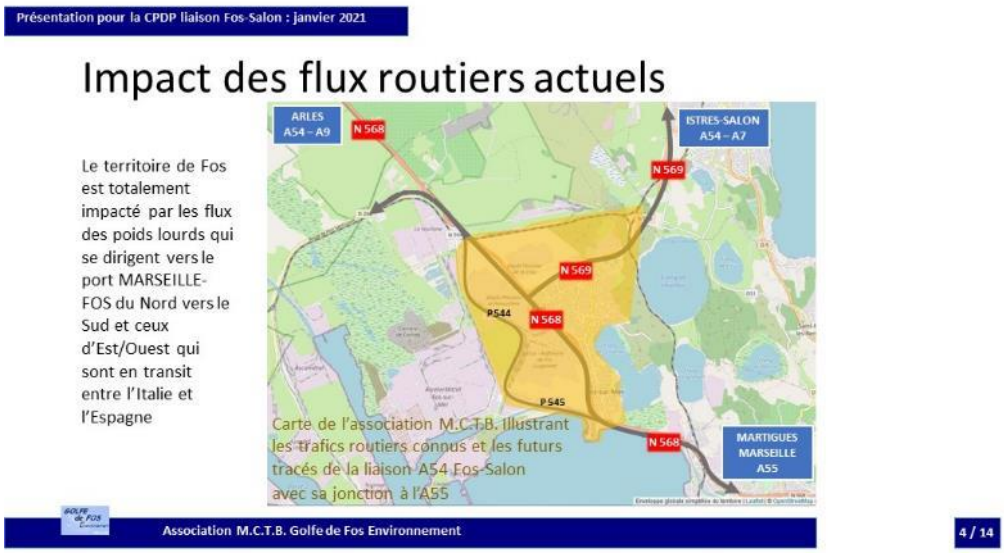


Quelle que soit l'option choisie, elle doit nous aider à réduire les pollutions. C'est ce que nous voulons. Nous voulons réduire les pollutions que nous avons au quotidien. En revanche, ne rien faire serait un échec total. J'ai entendu un peu trop souvent, dans les débats que nous avons eus, ici, des gens qui souhaitaient ne rien faire.

J'ai fait un petit focus, ici (voir diapositive suivante), rapide, sur le trafic routier. Je déplore que la CPDP n'ait pas mis les chiffres des trafics routiers depuis que les débats ont commencé, il y a quatre mois, cinq mois. Nous n'avons aucun chiffre. Pourtant, lors de chacune de nos interventions, les chiffres ont été contestés. Certains les annoncent… et certains les sous-estiment.

Dans tous les cas, à la sortie de Martigues, nous avons 72 000 véhicules. À l'entrée de Fos, au niveau de Lafarge, nous en avons 48 000, 26 000 dans un sens et 22 000 dans l'autre. Dans le centre de Fos, à la jonction de la N569 et de la N568, nous avons 28 000 véhicules, 14 000 dans un sens et 14 000 dans l'autre. Ce sont les chiffres de la DIR qui datent de 2018. Ils sont beaucoup plus récents que ceux présentés par le maître d'ouvrage.

Ici, j'ai présenté le territoire, grosso modo, de la ville de Fos pour vous montrer qu'aucun contournement n'existe.



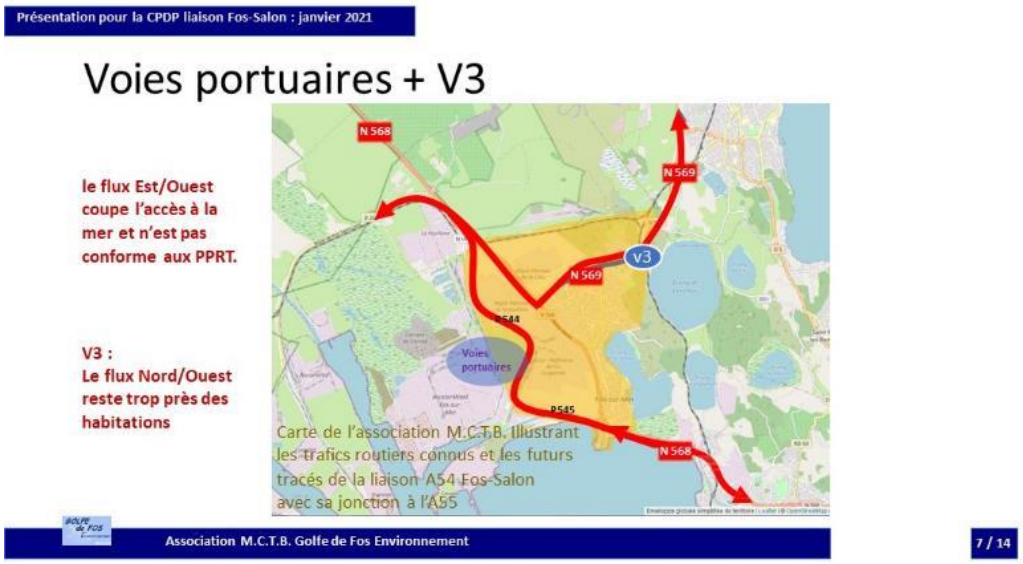
Tout arrive au cœur du territoire de Fos. Tous ceux qui viennent du sud et qui vont vers l'ouest, ou qui veulent se diriger au nord, traversent Fos. Tous ceux qui viennent du Nord et qui veulent aller sur la ZIP traversent Fos. Il n'y a donc aucun contournement qui existe. L'impact est très net. En revanche, le projet de la DREAL est très intéressant parce qu'il essaie de gérer ces flux. C'est ce que nous voulons depuis longtemps. Nous avons des flux du nord vers l'ouest, du nord vers l'est et des flux d'est en ouest et réciproquement, évidemment, pour chacun.

Nous en venons aux propositions de la DREAL.

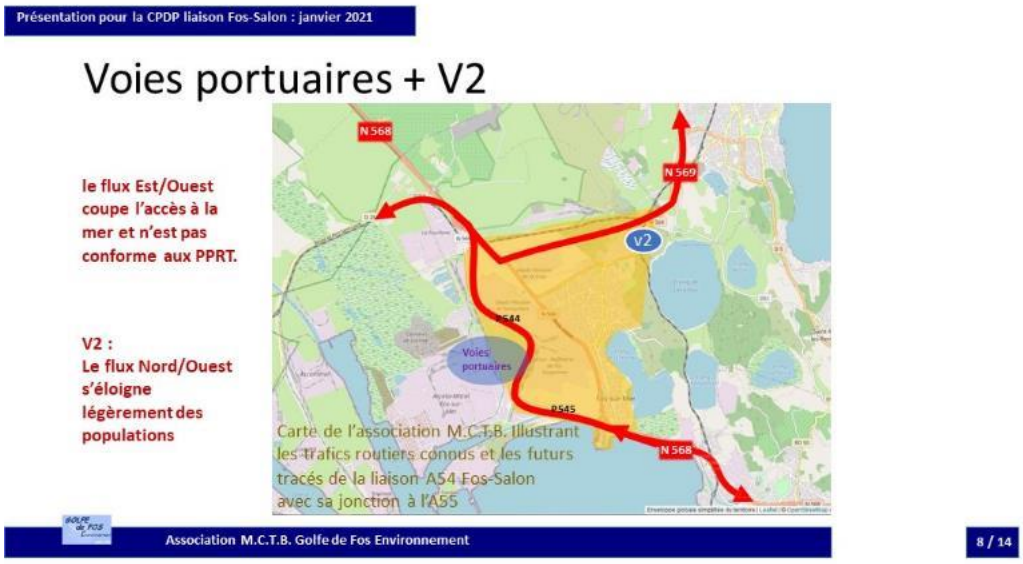
Les neuf possibilités sont trois variantes qui viennent du nord, qui se jettent sur la RN 568 et, ensuite, nous avons trois aménagements qui viennent du sud, pour l'un, c'est l'aménagement des voies portuaires, et, pour l'autre, c'est l'aménagement sur place de la RN 568 ; le troisième est le barreau des étangs.

Nous l'avons regardé sous l'angle de chacune des variantes proposées ou de chacun des aménagements proposés. Nous voyons, pour l'aménagement des voies portuaires, qui est, finalement, une déviation, que ce ne serait absolument pas un contournement sauf à considérer que le quartier Saint-Gervais et la place Saints-Gervais sont des communes différentes de celle de Fos ; donc nous traversons Fos, dans tous les cas.

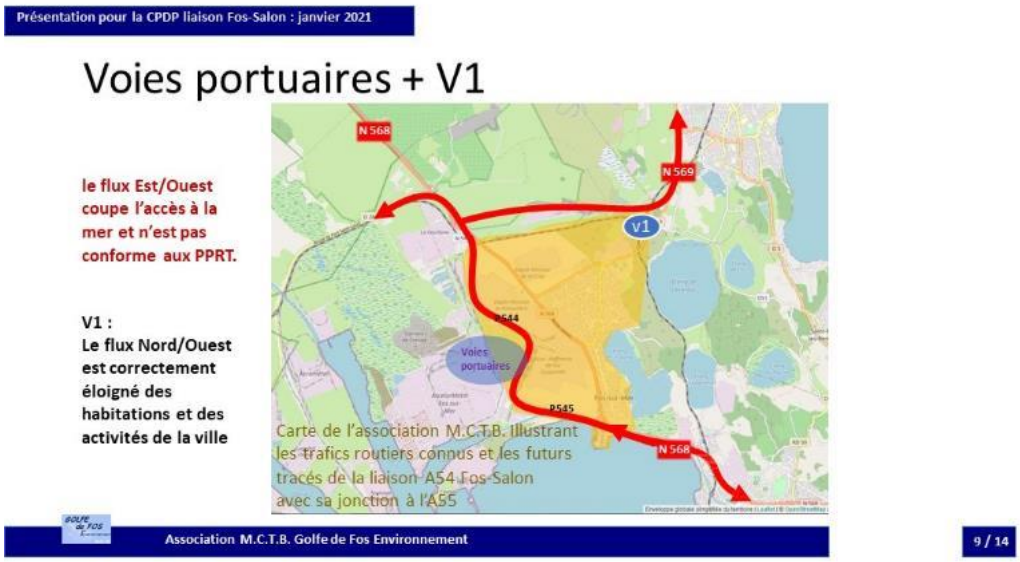
Laisser la voie ouverte à un aménagement sur ces voies portuaires, c'est, de toute façon, arriver dans 10 ans à une autoroute, de fait, sur Fos. Nous n'en voulons pas. Nous continuons donc à examiner, sur cette base, la variante nº 3. Cette dernière variante est aussi inacceptable parce que, de toute façon, c'est continuer à augmenter le flux des trafics routiers au plus près des habitations. Nous éliminons donc cette variante nº 3.



Passons à la variante nº 2, variante à partir des aménagements et des voies portuaires que nous refusons. Cette variante nº 2 éloigne un petit peu les pollutions des habitations, mais elle reste, encore très nettement sur le territoire de Fos, et empêche une possible évolution de Fos dans cette partie. Nous éliminons aussi et nous en arrivons à la version 1, à la variante 1.



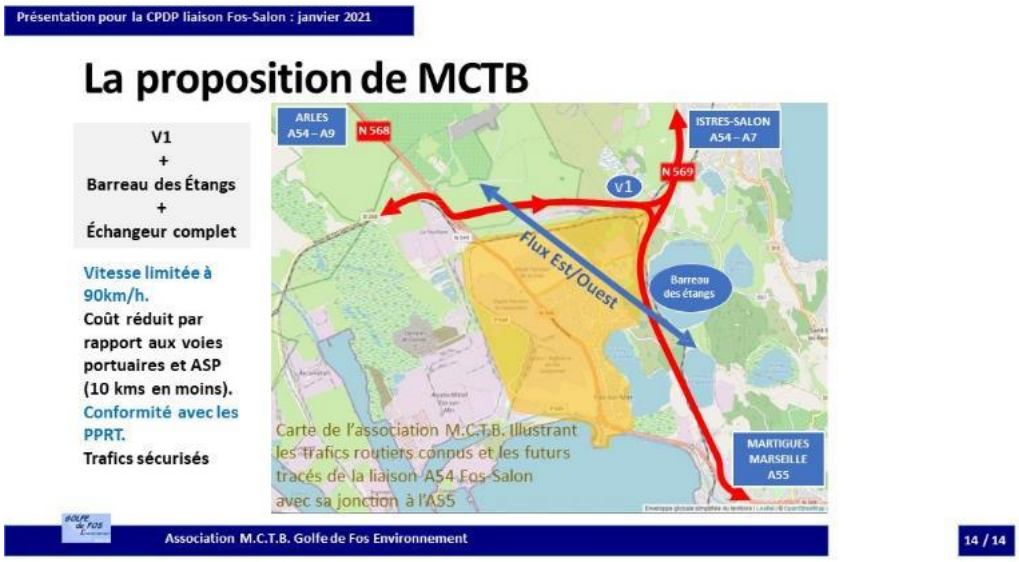
La variante 1 nous convient puisque, comme l'a dit le maire, précédemment, elle longe une zone d'activité, une zone industrielle et elle ne gêne absolument rien ; en revanche, elle libère le territoire de Fos.



Si nous validons cette variante 1 et que nous refusons les voies portuaires, il nous reste le deuxième aménagement possible qui est l'aménagement de la RN 568. Nous le refusons encore plus catégoriquement que l'autre puisque, ce serait revenir 10 ans ou 20 ans en arrière. Nous avons fait en sorte d'éliminer le flux ou une partie du flux des poids lourds vers les voies portuaires parce qu'il y avait trop de pollution à Fos et, en l'occurrence, nous la ramènerions sur Fos. C'est donc un non-sens total ; qui plus est, pour son aménagement, il faudrait faire un carrefour à dénivelé sur Saint-Gervais. Donc, en plus de nous couper de la mer, nous aurions un bel édifice qui nous empêcherait de la voir, en venant de Fos. Nous avons donc éliminé ce deuxième aménagement.

Il reste le troisième, le barreau des étangs. Le barreau des étangs a tout à fait notre aval. Il éloigne, encore une fois, la pollution de la ville. Il respecte les PPRT (Plans de Prévention des Risques Technologiques) et il apporte plus de sécurité. En revanche, il ne résout pas les flux est-ouest. Les flux est-ouest sont ceux qui viennent de Marseille et qui vont vers Arles, mais aussi ceux qui se dirigent vers la ZIP de Fos.

Là, il faut trouver une solution. La solution que nous proposons est, tout simplement, de faire un échangeur complet, là-haut, sur la jonction de la version 1 et du barreau des étangs ; je dis bien « complet » pour que la sécurité soit assez assurée et pour le déplacement du trafic routier réel.



J'en arrive à la fin, si vous permettez. Nous souhaitons donc un aménagement 2x2 voies. De toute façon, je vous renvoie au dossier du maître d'ouvrage qui dit que le barreau des étangs ne peut être qu'un aménagement 2x2 voies. Nous souhaitons l'aménagement dit « historique », c'est-à-dire autoroutier ; nous souhaitons qu'il soit gratuit et limité à 90 km/h. J'en ai fini de ma présentation. Je suis désolé d'avoir été aussi rapide, mais je crois être dans les sept minutes.

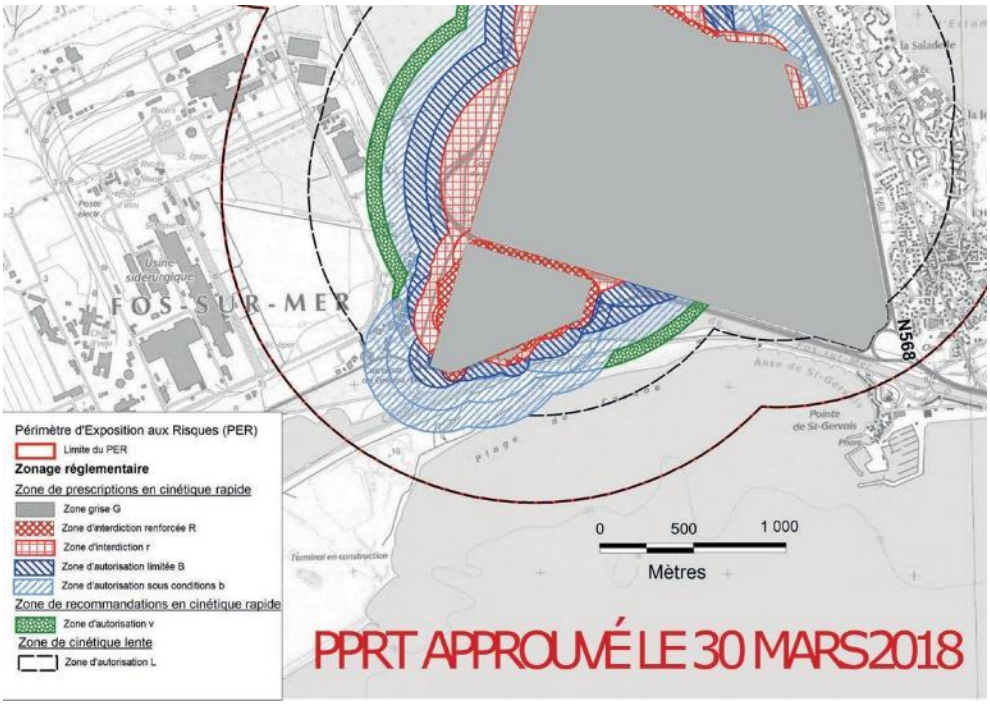
M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Absolument. C'était parfait. Merci beaucoup. Je demande à M. MOUTET de faire sa présentation en sept minutes ; je vais être stricte.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Il n'y a aucun problème. Bonsoir mesdames et messieurs. Meilleurs vœux, bien sûr. Nous ne nous sommes jamais concertés, avec monsieur le maire, avec Romuald MEUNIER, en tant qu'association, mais nous arriverons au même point. La présentation est là. Je vais droit au but sur la sécurité parce que nous avons les agents de la DREAL. Ce sont des ingénieurs ; je ne suis pas ingénieur, mais je vais vous montrer ce qui se passe.

Dans la voie portuaire, vous avez cette portion qui est classée « zone d'interdiction renforcée R ». C'est le maximum de ce qui peut arriver en termes de dangers. C'est le maximum. Cette interdiction nous la revoyons, ici.



La route de la voie portuaire comprend exactement la zone d'interdiction renforcée R. Il faut savoir que cette route est normalement la voie obligatoire pour les poids lourds. Sur cette voie, il y a des cars qui font le trajet Italie-Espagne et le trajet Espagne-Italie. Ils sont obligés de passer par là. Il est interdit aux poids lourds de passer par la ville. Le jour où il y aura un problème, le jour où il y aura un danger dans les industries, que cela va-t-il faire ? Que cela va-t-il faire ? Je suis un simple citoyen, mais ceux qui étudient, la DREAL qui étudie les routes pour faire passer des poids lourds, qui transportent des matières dangereuses, il ne faut pas l'oublier, qui envoient le flux des poids lourds sur une telle zone… c'est complètement inadmissible. Inadmissible !

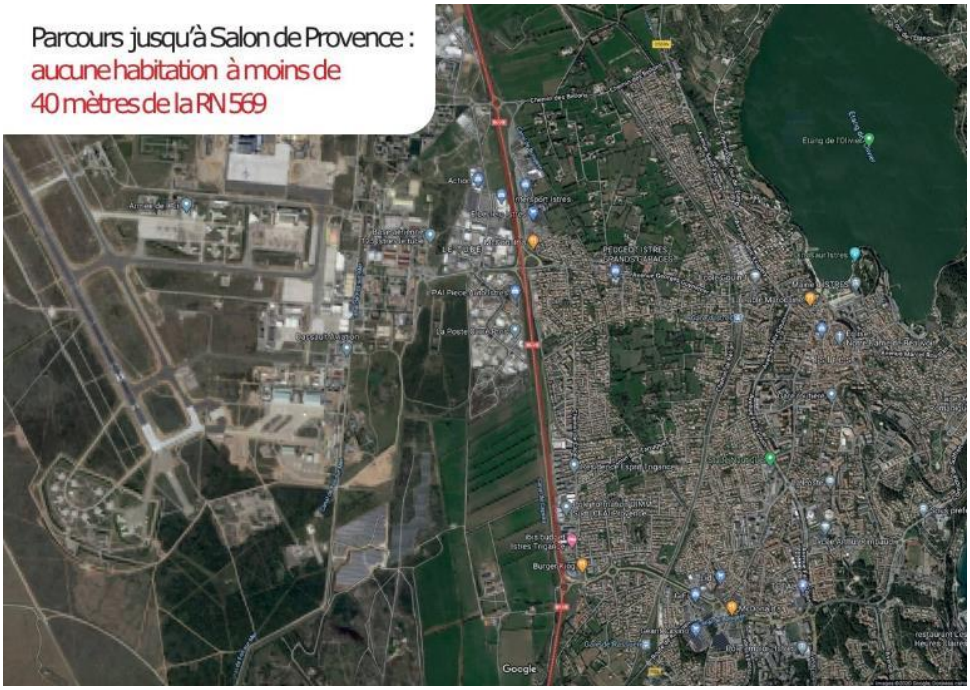
Je vais revenir à la RN 569 pour parler des pollutions. Les habitations sont à 4 m de la route. c'est tout le flux qui vient de Miramas, de Salon et d'Istres et qui va sur la zone industrialo portuaire qui passe à 4 m des maisons, avec une circulation aux heures de pointe, avec des arrêts et des redémarrages incessants, et donc une pollution engendrée, là-dessus, abominable.

Vous voyez, la voie qui est ici (voir ci-dessous), au début de mon association, nous avions recensé le nombre le plus important de cancers chez les enfants sur cette voie. Je peux ressortir les dossiers. En 2007, 2008, nous avons recensé le plus grand nombre de cancers chez les enfants dans cette rue. Pourquoi ? Les habitations sont contre la route. Malheureusement, la pollution dégage de part et d'autre de la route.

Je vais également revenir sur la liaison, puisque nous allons parler totalement du parcours, sur la RN 569 qui va jusqu'à Salon. Il n'y a aucune habitation à moins de 40 m. Tout le long du parcours, il n'y a aucune habitation.

A Miramas, il n'y a aucune habitation. Ils ont fait le contournement à Miramas. Ils l'ont relevé ; ainsi, cela n'impacte pas les habitations. Jusqu'à présent, seule la ville de Fos est impactée par cette pollution avec les maisons en bordure.

Regardons Istres (image suivante) c'est la même chose. Nous voyons de nombreux bâtiments, mais ils sont éloignés de plus de 40 m. Il ne faut pas l'oublier. Nous ne voyons pas bien sur la photo, mais il n'y a aucune maison d'habitation à mois de 40 m.



C’est la même chose pour Miramas, il n’y a aucune habitation (image suivante).

Jusqu’à Salon, il n’y a aucune habitation (image suivante). Je veux dire tout cela et je veux que ce soit noté.

De nombreuses associations sont contre le barreau des étangs. Ils ne sont pas au courant de tout ce qui se passe à Fos. La pollution qu’engendre cette RN 569, ils ne le savent pas. Ils n’y passent jamais. Ces associations sont de Marseille et d’ailleurs. Ils n’y passent jamais. Ils ne sont pas plus au courant du danger du PPRT (Plans de Prévention des Risques Technologiques) sur la voie portuaire. Il faut arrêter de prendre des avis de partout. Cette problématique touche les Fosséens. Ce sont les Fosséens qui doivent dire ce qu’ils en pensent, ni plus ni moins. Je poursuis.

J’en reviens au barreau des étangs. Il est dit que ces étangs sont splendides et qu’il faut les préserver. Attendez, que préservons-nous ? De l’eau avec 97 % de sel de saumure, à l’intérieur. Il n’y a aucune vie ; il n’y a rien, il n’y a pas de canards, il n’y a rien. Il n’y a aucune vie.

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Et autour, il n'y a aucune vie, peut-être ?!

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Autour de quoi ?!

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Autour, il y a des arbres !

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Où vois-tu des arbres ? Moi je défends la population, la santé publique ! Je ne défends pas les arbres. Ne commençons pas ! Lui, il fait partie de ces associations ! Pourtant, c'est mon collègue, je le dis. Je poursuis.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Oui, nous allons continuer et, après, tout le monde aura le temps de prendre la parole.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Je reviens à ce tracé, la variante du barreau des étangs. Cela va impacter le bord des deux étangs. Cela va prendre 40 m sur le bord des deux étangs. Mais qu'est-ce que cela va-t-il impacter sur ces étangs ? Rien.

M. Philippe TROUSSIER, adjoint au maire Mairie de Fos-sur-Mer

Il a été sacrifié cet étang !

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Bien sûr, ils sont sacrifiés depuis 40 ans. La variante, tracé 1, bien sûr qu'il nous la faut ! Bien sûr que c'est éloigné le plus possible de la ville. M. FOURNIAU m'a fait remarquer que le tracé que j'ai mis là (ci-dessous), il faut le prendre, bien sûr, au nord de la voie ferrée. Moi, je l'ai tracé sur la voie ferrée. C'est au nord de la voie ferrée, entre la voie ferrée et les entreprises. C'est une bande.

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

Il y a une route, le long de la variante 1 et le long de la zone industrielle où il y a, maintenant, une autoroute.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Voilà, c'est entre cette zone industrielle et la voie ferrée. C'est tout. Il ne faut pas nous donner d'autres impacts. Nous voyons les étangs. La couleur des étangs est inimaginable. Prenez cet étang (ci-dessous), il est bleu ; celui-là est gris. Le précédent est vert ; nous ne savons pas pourquoi. Il faut être réaliste. Nous sommes là pour défendre la santé publique. Nous ne sommes pas là pour défendre les arbres ou les étangs. Vous m'excuserez. Toutes ces associations qui se disent contre ces projets doivent se battre pour leur ville, leur village, là où ils habitent, mais pas chez nous.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur MOUTET. Je reprends le micro. Nous avons le désir et l'espoir que tout le monde puisse s'exprimer également. Chaque parole compte et a le même poids. Je vous demande de garder pour vous encore cinq minutes vos interventions et de bien réfléchir à ce que vous voulez dire. En effet, je voudrais, avant d'ouvrir la discussion, laisser la parole à Mathieu LEBORGNE qui va nous présenter l'un des outils de cette phase du débat.

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

Merci, Margherita. Nous pouvons le faire maintenant. Essayez de les garder en tête ; après la discussion nous essaierons de nous répartir en deux petits groupes.

Des oppositions se font entendre dans la salle

Alors, nous resterons ensemble, si vous le souhaitez. Quoi qu'il en soit, l'outil que je voulais vous présenter est quelque chose que nous avons essayé de travailler et d'adapter à ce contexte et au territoire. Il est visible sur le site du débat[1]. C'est une manière, pour ceux qui suivent le débat, de participer. Nous avons donc repris la carte du territoire et les différentes sections. C'est un outil que nous avons essayé de rendre participatif, ce que nous appelons classiquement une « cartographie participative », qui est constituée, comme suit : vous avez à votre gauche (voir diapositive) les possibilités de contribution des uns et des autres.

[1] https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSALON_V1

Vous avez différentes couleurs en fonction de la nature des contributions, c'est à dire des commentaires que vous voudriez faire sur les options ou les variantes de tracés proposés : vous avez les variantes de la section nord, les variantes de la section centre et de la section sud ; et le contournement de Fos, même s'il faudra trouver un autre terme, avec un certain nombre d'échangeurs actuels ou nouveaux.

En haut, à droite, la petite icône va vous permettre de circuler dans le menu et les différentes couches qui constituent cet outil cartographique. Lorsque vous cochez la petite case, en haut, vous obtenez la zone du projet. Nous reprenons, classiquement, l'état du territoire. L'option autoroutière, lorsque vous la cochez, va vous donner les différents visages, en fonction des sections de cette option autoroutière et ainsi de suite, pour les différentes options que nous a présentées M. CEREA, précédemment. Ces différentes options, vous les retrouvez sur le menu déroulant à droite que nous appelons aussi « une cartographie narrative ».

Ces différentes options sont résumées très rapidement, à chaque fois que vous passez. Vous avez le chiffre deux sur six. En l'occurrence, il s'agit de l'option autoroutière. Vous pouvez zoomer sur la carte pour mieux visualiser les différentes options et surtout voir les éléments qui constituent le projet, au niveau des échangeurs et des variantes. Nous avons, ici, le contournement, et ici, le barreau des étangs. Vous avez également, les différents formats schématisés des voiries qui ont pu être imaginés. Sur les six diapositives (de la carte narrative), vous avez les différentes options.

La dernière section correspond à vos possibilités de contribution. Nous revenons sur la légende, à gauche, et les différentes contributions qui sont classées en fonction de leur nature. Nous ne voyons pas bien sur l'écran, mais nous avons des contributions qui vont être plutôt d'ordre économique, industriel ou d'emploi. D'autres vont plutôt concerner les questions d'environnement, d'eau, etc. Nous avons essayé, ainsi, de sérier les différentes contributions possibles.

Pour contribuer, vous pouvez accéder à un formulaire qui est sur le site Internet du débat. Vous pouvez géolocaliser les points d'attention ou de remarques que vous souhaiteriez faire, par rapport au projet et aux tracés. Vous cliquez, d'abord, sur la carte, pour positionner la croix à l'endroit que vous souhaitez. Ensuite, vous précisez ; vous pouvez mettre un certain nombre de remarques qui vont préciser votre contribution, lui donner un nom ou un titre en fonction de sa nature, le thème, avec un petit menu déroulant, auquel elle se rattache et, enfin, à quelles grandes options d'aménagement cette contribution s'applique, à savoir si elle dépend de l'option autoroutière, semi-autoroutière, express et compagnie.

Enfin, nous avons la possibilité de joindre aussi des documents, types photo ou autres - cela se fait sur certains logiciels. Il faut également indiquer les informations personnelles pour que vous puissiez référencer et transmettre votre contribution. Cela est sur le site Internet du débat.

Ce soir, l'idée est de fonctionner un peu de la même manière, mais par le biais de ces petites fiches que vous avez dans vos dossiers respectifs.

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

Je précise, lorsque nous cliquons, à la fin, sur « valider le formulaire », que cela ne s'inscrit pas en direct, sur la carte. Ce n'est pas une carte complètement interactive. Nous pouvons géolocaliser le point, mais les observations ne s'y mettent pas tout de suite. C'est l'équipe technique qui les reportera au fur et à mesure. Il était plus simple, techniquement, de faire ainsi. Ce soir, nous pouvons faire de cette façon. Vous pouvez cocher, sur la carte papier, les différents points d'attention des commentaires et ce sera reporté sur la carte en ligne. Aujourd'hui, la carte ouverte sur le site ne comporte pas encore d'observations puisqu'elle a été mise en ligne ce jour. À partir d'aujourd'hui, nous pouvons faire des remarques sur cette carte. Par exemple, la proposition d'échangeurs complets de M. MEUNIER, peut facilement s'indiquer en pointant sur le point jaune en haut du barreau des étangs, au raccordement des variantes 1 et 2 pour dire : « là, il faut un échangeur complet ». Cela peut être une manière d'utiliser cet outil cartographique.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

En l'occurrence, l'échangeur est déjà complet dans le projet du maître d'ouvrage.

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

Pour finir, nous sommes plus en direct, ce sont les documents que vous avez sous la main. C'est l'équivalent, à la mode ancienne. Contribuez à la carte du débat avec, là aussi, la contribution que vous avez sur ce document, « contribution 1 », « contribution 2 ». Vous pouvez faire une, deux ou plus de contribution, mais, dans ce cas, demandez-nous des feuilles, avec la description, la thématique et sa localisation sur le verso, soit sur le plan général et global du tracé, de Salon à Fos, soit sur le zoom qui

concerne, plutôt, le secteur de Fos. Comme le disait Jean-Michel, ces contributions vont être relevées. Nous les récupérons et nous les faisons passer à l'équipe technique qui les rentre et qui va venir compléter, progressivement la carte qui sera sur le site des débats. A priori, cela devrait bien se passer. C'est une première également pour nous. Soyez indulgents, mais, a priori, nous l'avons testé et cela fonctionne.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Mathieu. Pourquoi un outil de ce type est-il important ? C'est pour sortir un peu de cette salle avec les contributions, les réflexions, pour les comparer avec les autres, les regrouper, les rendre visibles et pour visualiser les contributions. La carte est en ligne, sur le site. Nous allons également l'utiliser dans les forums sur les autres sections du tracé. Idéalement, elle va donner un regard d'ensemble, divers et varié, et complexe des points de vue.

L'invitation, pour le temps qu'il nous reste ensemble, c'est d'ouvrir les débats, la discussion, de prendre la parole, avec les règles que nous connaissons désormais très bien : vous levez la main pour demander la parole. Merci. Je vous demande de vous présenter parce que tout le monde ne se connaît pas. Dans tous les cas, je ne connais pas tout le monde. Gardez la parole, le temps le plus court possible pour permettre à tout le monde de parler ; ne parlez pas plus de sept minutes. Je vais être très stricte sur cela. Dans vos interventions, faites vos remarques ; présentez vos réflexions. Éventuellement, s'il y a des questions, nous garderons un peu de temps pour y répondre. Si vous pouvez, commencez à formuler des contributions qui pourraient être insérées sur la carte. Une autre possibilité est de remplir les formulaires que vous avez dans les mains et de nous les laisser, pour nous permettre de les insérer directement sur la plate-forme. Avec cela, nous ouvrons un peu la discussion.

Je cède la parole à M. SERRES.

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Frédéric SERRES, association RAMDAM, Rassemblement d'Associations pour des Alternatives de Déplacement sur la Métropolitaine. Elle représente entre autres, contrairement à ce que disent certains, une association locale, Les vélos des étangs, implantée à Istres, Martigues et Fos-sur-Mer. Je parle en leur nom. Je demande ce droit de réponse puisque moi et les associations que je représente avons été attaqués, à la limite de la diffamation. Je vais commencer, déjà, par expliquer la position de l'association RAMDAM puisqu'elle a été un peu abusivement interprétée. Nous, nous sommes contre tout développement routier autour de la zone qui pourrait entraîner un surcroît de trafic routier. Nous nous battons contre le tout routier. Cela fait 15 ans que le port se moque de nous ouvertement en nous promettant un report modal de 40 % des marchandises transitant par le terminal conteneurs sur le fleuve et le fer. Cet engagement n'a jamais été tenu ! Si nous sommes dans cette situation, aujourd'hui, d'insécurité routière et de congestion que nous reconnaissons, c'est bien à cause du port qui n'a pas tenu ses engagements de report modal. Je tiens à le rappeler ici. Nous voulons justement que les alternatives au tout routier soient favorisées, le ferroviaire et le fluvial pour les marchandises, les transports en commun et le vélo pour les particuliers.

Les estimations…je remercie, d'ailleurs, Daniel (MOUTET), à ce sujet. Dans ton intervention, tu as bien fait de préciser que des cars faisaient la liaison entre l'Italie et l'Espagne et qu'ils transitaient par Fos. Lorsque je disais que cette liaison allait créer un appel d'air pour tous les véhicules qui sont, en ce moment, sur le tracé autoroutier, par le nord de l'étang de Berre, personne n'a voulu me croire. Grâce à toi, maintenant, nous savons que c'est possible et que cela va se faire.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Cela se fait, déjà.

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Voilà. Le surcroît, j'en avais, d'ailleurs, débattu avec M. MARY, il y a deux mois, sur l'antenne de Maritima. Nous avons estimé le report modal à environ 60 000, 70 000 véhicules/jour, sur ce tracé sud, tout simplement parce que ce tracé est, pour le moment, gratuit et que le nord de l'étang de Berre est, pour le moment, payant. Rien que cela vaut bien un détour de 20 km.

Je suis désespéré de voir une mentalité qui me rappelle un peu trop celle des Marseillais, il y a une quinzaine d'années. Ils voulaient l'incinérateur, mais ils ne le voulaient pas chez eux. Or, je vois de nombreux Fosséens qui veulent l'autoroute, mais pas près de chez eux. Ils sont d'accord pour avoir les emplois, les ressources fiscales, mais, en revanche, ils ne veulent pas de nuisances. Un moment, il faudrait peut-être assumer. Je ne comprends pas pourquoi l'association de M. MOUTET, par exemple,

va jusqu'à ester en justice contre la pollution, mais continue à vouloir de la pollution, mais juste à 200 m, 300 m plus loin. Pour moi, ce n'est pas cohérent. Ce n'est pas tenable.

Si je m'oppose, moi, à l'augmentation du trafic routier dans cette zone, c'est parce que je sais que la pollution ne restera pas au-dessus de la route. J'en veux pour témoin les photos que prend régulièrement M. MOUTET. Nous voyons les fumées toxiques qui s'élèvent à plusieurs centaines de mètres d'altitude et qui retombent automatiquement sur tout le secteur. Cela vaut pour les polluants qui sortent d'une cheminée d'usine ou d'un pot d'échappement de voiture ou de camion. Moi, je veux être cohérent avec mes convictions. Je veux diminuer le trafic routier. Faire une voie autoroutière supplémentaire est un appel d'air pour encore plus de trafic routier, quoi qu'il arrive. Cela est vérifié partout et cela continuera à se vérifier. Je vous remercie.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur SERRES. Je donne la parole à Monsieur TROUSSIER.

M. Philippe TROUSSIER, adjoint au maire Mairie de Fos-sur-Mer

J'ai participé, il y a quelques mois maintenant, au débat public qu'il y a eu à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Je voudrais préciser que M. MARTEL, le président du port, a annoncé, tenez-vous bien, le doublement des containers d'ici 15 à 20 ans. Forcément, ils seront tous transportés par voie routière. Vous voulez diminuer le trafic routier ? Le port ne le souhaite pas, vraiment. Quoi qu'il en soit, il y aura toujours 60 % du trafic portuaire qui sera évacué et transporté…

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

80 %

M. Philippe TROUSSIER, adjoint au maire Mairie de Fos-sur-Mer

60 %. Peu importe, je ne les défends pas. Quoi qu'il en soit, il sera transporté sur la voie routière… Ensuite, il restera la voie ferroviaire et un peu le fluvial. Je voudrais commencer par ce que monsieur le maire nous a présenté en préambule. Il s'agit des risques technologiques faisant suite aux accidents routiers des camions citernes et de ce que contiennent ces citernes. Nous n'en avons pas eu le temps, mais nous aurions pu présenter également les accidents que nous avons tous les ans, par exemple des camions qui se renversent sur tous les ronds-points, y compris ceux de SPSE (Société du Pipeline Sud-Européen), du Guigonnet et de Saint-Gervais. Tous les camions se renversent, y compris les camions-citernes contenant des matières dangereuses explosives.

Sur la première présentation faite par monsieur Xavier CEREA, sincèrement, la présentation que vous faites sur le rond-point de Saint-Gervais avec la modification de l'entrée sud de la ville, je la trouve inadmissible. Cela fait plus de 15 ans, voire 20 ans, à présent, puisque je suis élu depuis plus de 20 ans que les services de l'État souhaitent nous enlever l'entrée de la ville avec les feux, pour justement mettre des ronds-points et pour faciliter (la circulation). Si nous faisons cela, nous ne pourrons plus rentrer dans notre ville et nous ne pourrons plus en sortir. Il ne faut pas hocher la tête. Nous annonçons 50 000 véhicules jour. Demain, avec ce que le port annonce, nous en aurons peut-être 60 000 ou 70 000. Si nous continuons de cette façon, les Fosséens seront condamnés à rester chez eux parce qu'ils ne pourront ni rentrer ni sortir.

Sur les présentations de Daniel MOUTET et de M. Romuald MEUNIER, je n'ai rien à dire. Nous sommes d'accord sur le principe selon lequel le contournement par le barreau des étangs et la version 1 au nord de la ville, bien entendu, sont les plus sécurisés. Ce que vous avez montré, tout à l'heure, je ne vais pas y revenir, mais c'est inadmissible. Nous ne céderons jamais sur la suppression du feu à l'entrée de ville, au sud de notre entrée.

Daniel MOUTET a dit quelque chose d'important sur la zone d'interdiction routière renforcée R. Lorsqu'un camion qui transporte des matières dangereuses, prend ce contournement du port, si nous pouvons appeler cela un contournement il y a, dans cette zone R, à droite, la raffinerie Esso avec les sphères de gaz qui sont extrêmement dangereuses si elles explosent et, à gauche, nous avons le dépôt pétrolier français qui a aussi forcément des carburants dans ses cuves. Il faut savoir, quand même, que la DREAL est bien au courant, que si un jour, une cuve ou une sphère explose, il y aura un effet domino qui fera « péter » toute la zone. Tout est collé les uns aux autres, y compris la ville. C'est pour cela, bien évidemment, que nous avons voulu cette déviation pour éviter que tous les camions passent sur la partie la plus proche des habitations, mais, quoi qu'il en soit, ce contournement sur l'espace portuaire est dangereux. Voilà ce que j'avais à dire.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je rappelle à tous les intervenants de se présenter. Je demande aussi au public de réserver ses interventions et de compléter la fiche que vous avez chacun en main pour nous permettre de mettre à jour la carte avec les contributions de ce soir. C'est vraiment un moyen important pour faire sortir ce que nous sommes en train de dire, hors de cette salle, et dans le cadre de ce débat public. Merci.

M. Philippe POMAR, premier adjoint au maire – Fos-sur-Mer

Philippe POMAR, premier adjoint à Fos-sur-Mer. Je vais être très rapide. Parfois, il faut savoir tordre le cou à certains canards lorsque nous entendons dire que le barreau des étangs va supprimer quelques arbres. C'est évidemment une ineptie totale. Si cela ne se fait pas, beaucoup plus d'arbres seront supprimés, tout d'abord, du fait du retour vers le sud du prolongement de l'autoroute existante, Fos – Martigues, mais surtout, nous sommes allés, dernièrement, avec monsieur le président (de la Cpdp), à l'usine Imerys qui sera coupée en deux par ce retour. Il faut savoir qu'Imerys perd toute sa zone de stockage, donc une très grande surface. Ce que peu de gens savent aujourd'hui est qu'l existe, au sein du périmètre de l'usine, un grand espace boisé. La seule solution pour récupérer leur espace de stockage est de raser cet espace boisé. Nous allons donc perdre x fois plus d'arbres que les quelques-uns, le long de la voie ferrée, qui disparaîtraient avec le barreau des étangs. C'est ma première intervention. Je m'en tiendrai là, aujourd'hui. Nous l'avons vu, monsieur le président (de la Cpdp) était avec nous, le directeur adjoint de l'usine nous a dit qu'il n'y avait pas d'autre solution, s'il perdait toute sa zone, que de raser cette forêt.

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

Ce n'est pas lié au barreau des étangs ; c'est lié au contournement.

M. Philippe POMAR, premier adjoint au maire – Fos-sur-Mer

Non, ce sera s'il n'y a pas le barreau des étangs.

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

Non, c'est lié au contournement Martigues – Fos.

M. Philippe POMAR, premier adjoint au maire – Fos-sur-Mer

Si le contournement ne revient pas jusqu'à la RN 568 actuelle… il ne coupera pas son usine en deux.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Je réponds sur ce sujet. Effectivement, ce n'est pas le projet de liaison Fos – Salon. Nous parlons du projet Martigues Port-de-Bouc qui est déclaré d'utilité publique depuis.

M. Philippe TROUSSIER, adjoint au maire Mairie de Fos-sur-Mer

Nous parlons du barreau des étangs.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Vous parlez de la coupure d'Imerys par le projet Martigues Port-de-Bouc. Pour moi, c'est un peu hors sujet par rapport au débat de ce soir.

Un intervenant

C'est lié au barreau des étangs !

Réactions dans la salle.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Le contournement Martigues Port-de-Bouc est en voie de réalisation. Il est déclaré d'utilité publique. Si nous faisons le barreau des étangs, il se raccordera au contournement Martigues Port-de-Bouc. Je ne peux pas vous laisser dire que nous coupons l'usine en deux.

Réactions dans la salle.

Pouvons-nous débattre ou non ? Le projet de Martigues Port-de-Bouc traverse le site d'Imerys, vous avez raison. Il traverse des zones qui sont aujourd'hui utilisées pour le stockage de matériaux utiles, bien sûr, au fonctionnement de l'usine. Nous travaillons avec l'entreprise Imerys pour réorganiser les zones de stockage sur la surface disponible qui est importante. Il y a des questions de plantations qui,

aujourd'hui, existent. Ce sont des obstacles à la propagation des poussières générées par le site industriel. Il n'est pas nécessaire de réinstaller des sites de stockage complètement, voire ne pas en installer du tout sur ces plantations. De toute façon, à la fin, il faut bien proposer un projet qui maintienne l'activité industrielle avec sa capacité, voire des capacités d'augmentation si Imerys le souhaite. Il faut permettre l'installation d'un projet tel qu'il était déclaré d'utilité publique qui maintienne ou qui restaure, si nous venions prendre quelques surfaces sur ces zones boisées. Je pense qu'il y a des marges ailleurs que sur les zones boisées pour permettre à Imerys de maintenir sa capacité et de respecter ses obligations en termes de poussière.

C'est un peu agaçant d'avoir, à chaque réunion, les mêmes affirmations qui ne sont pas exactes. Nous ne sommes pas en train de couper l'usine en deux. Nous traversons les zones de stockage. L'objectif des études que nous menons avec Imerys est de maintenir les objectifs que j'ai indiqués. Cela concerne le projet Martigues Port-de-Bouc qui s'éloigne, quand même, substantiellement, de l'objet du débat public de ce soir.

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

Monsieur PATTE, je pense qu'il faut bien préciser les choses. Je pense qu'il y a une confusion. J'ai compris que cette section du contournement Martigues Port-de-Bouc, qui coupe Imerys, sera réalisée parce qu'elle fait partie du projet Martigues Port-de-Bouc. Que le barreau des étangs se fasse ou non, cette section se fera. Le barreau des étangs n'empêche pas la réalisation de cette section.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Cela irait directement par le barreau des étangs ! Si le projet passe directement le barreau des étangs, il ne revient pas sur Fos.

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

Comme ce sont deux projets distincts, ce bout-là sera déjà réalisé.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

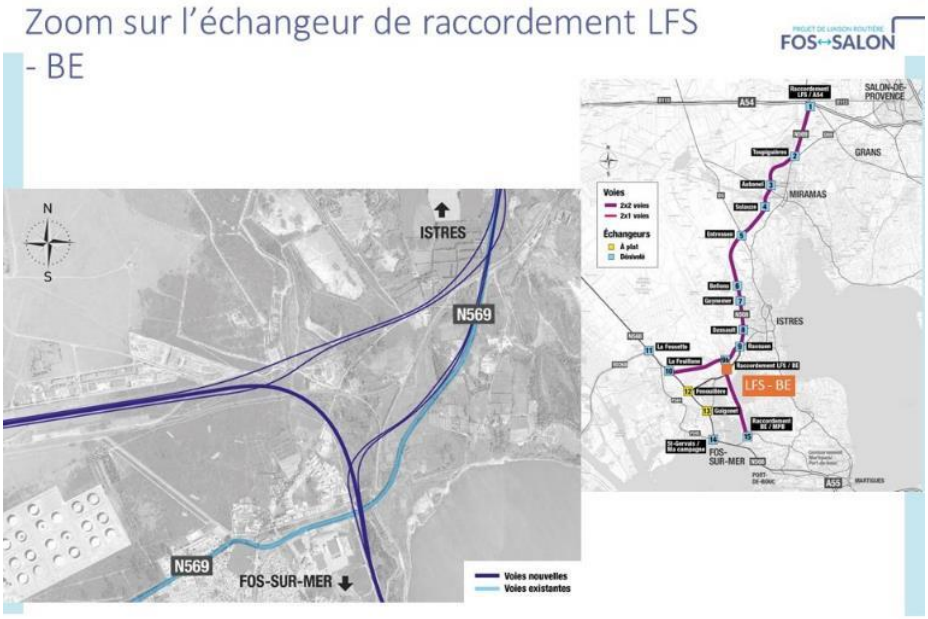
Non, il ne sera pas réalisé. Il faut arrêter.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur MOUTET, une seconde. Laissons la parole à M. PATTE. Monsieur PATTE…

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Pouvez-vous mettre une diapositive qui présente le barreau des étangs ? Je pense que le contournement Martigues Port-de-Bouc apparaîtra.



Le contournement de Martigues Port-de-Bouc vise à créer les conditions qui sont d'ailleurs celles attendues par Fos pour la ville de Fos, c'est-à-dire le contournement de la zone agglomérée pour permettre aux habitants de Martigues et surtout de Port-de-Bouc, d'avoir moins de pollution, pour qualifier la RN 568 actuelle, afin de vivre mieux. Je simplifie. Vous connaissez le projet Martigues Port-de-Bouc. Dans tous les cas, les éléments sont publics. Ce projet a vocation à être réalisé avec une 2x2 voies en route express. Si nous réalisons le barreau des étangs, tel que cela est attendu, vous l'avez indiqué, ce projet va se raccorder au nord du site d'Imerys. Le barreau des étangs se raccorde directement au contournement Martigues Port-de-Bouc. Si, à terme, nous faisons le barreau des étangs, et si nous venons de Marseille ou de Martigues, nous prenons la route A55 ; nous contournons Martigues Port-de-Bouc. Si nous voulons aller vers Arles ou vers Istres, par exemple, nous prendrons cette voie.

Un participant

Pour la zone industrielle de Fos, nous passerions par là.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Ceux qui veulent aller par La Fossette passeraient par là. En revanche, ceux qui vont au dépôt pétrolier vont continuer de passer par l'autre route.

Romuald MEUNIER, président de M.C.T.B Golfe de Fos Environnement

Pourquoi ne pas dévier les flux ?

Réactions dans la salle.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Dans tous les cas, dans les hypothèses que nous avons retenues, les poids lourds ne font pas tous les…

Réactions dans la salle.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Nous, nous sommes quoi ? Nous sommes des « cons » ici ? Il faut parler franchement maintenant !

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Je rappelle aussi un élément que nous avons pris en compte. Un des objectifs du projet est d'améliorer les conditions de vie des Fosséens.

Un participant

La pollution de Fos, vous vous en foutez royalement ! Vous ne parlez que de la pollution à Martigues et Port-de-Bouc.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

Réactions dans la salle.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Je pense que nous pouvons le laisser terminer. Nous avons encore de l'espace pour entendre les interventions de tous.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Je voulais rappeler deux des objectifs du projet de liaison Fos – Salon et en particulier ce qui se passe au sud puisque cela concerne le sujet de ce soir. Un objectif est d'améliorer la qualité de vie des habitants de Fos, d'Istres, etc. C'est un premier objectif important. Différentes solutions y répondent plus ou moins bien, mais elles apportent des éléments, la matière. Un des enjeux est aussi d'améliorer les conditions de desserte du port. De fait, les solutions que nous proposons visent à améliorer plus ou moins fortement les conditions d'accès au port. Si c'est pour faire dévier les poids lourds pour qu'ils passent par Salon…

Un participant

Cela fait 3 kilomètres.

Romuald MEUNIER, président de M.C.T.B Golfe de Fos Environnement

Ce n'est rien, justement, les poids lourds…

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Ce sont plus que 3 kilomètres.

Romuald MEUNIER, président de M.C.T.B Golfe de Fos Environnement

Ils profiteront d'une voie sans giratoire, sans carrefour, en roulant à des vitesses constantes, ce qui diminuera énormément les pollutions.

Un participant

Combien y-a-t-il de camions par jour ?

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Je ne l'ai pas parfaitement en tête. Nous pourrions indiquer la répartition entre des points d'accès.

Romuald MEUNIER, président de M.C.T.B Golfe de Fos Environnement

La répartition des poids lourds, à cet endroit, est de 13 % pour 48 000 véhicules par jour.

Réactions dans la salle.

Un participant

Si nous vous écoutons, aujourd'hui, vous nous dites que DPF (Dépôts pétroliers de Fos) va passer par là. DPF représente 350 camions. Après, vous avez le terminal gazier ; après vous avez Ikea, après vous avez la Feuillane. Tout va passer par là. En résumé, ce que vous venez de nous dire c'est qu'environ 1000 camions par jour passeront par là.

Romuald MEUNIER, président de M.C.T.B Golfe de Fos Environnement

Actuellement, nous avons 6 000 camions par jour, à cet endroit.

Un participant

S'il passe trois camions ce n'est pas important, s'il passe 1 000 camions, ce n'est pas pareil.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Aujourd'hui, il y a deux points d'accès importants d'entrée dans le secteur de la ZIP de Fos : le carrefour de Saint-Gervais et le carrefour de La Fossette. Je schématise ; il y a d'autres sites, mais ce sont les deux points d'accès importants. Effectivement, il y a une partie plus importante sur La Fossette ; il y a des trafics poids lourds assez importants qui vont du côté de Saint-Gervais, qui prennent les voies portuaires et qui vont aussi sur le Guigonnet. Cela fait partie d'un trafic assez substantiel. Je n'ai pas le chiffrage. Je n'ai pas les chiffres sous la main.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

En 2030, ce sont 13 % de 42 000 véhicules d'aujourd'hui.

M. Romuald MEUNIER, président MCTB, Golfe de Fos

Si vous me permettez, je vous ai montré, précédemment, les chiffres de la ZIP en 2018. En 2018, nous avions 48 000 véhicules qui passaient à cet endroit, dont 13 % de poids lourds. Ce ne sont pas des chiffres à venir, mais ce sont des chiffres déjà anciens d'il y a trois ans. Il y a une progression prévue par le port de 30 % d'augmentation sur les cinq prochaines années pour les poids lourds.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Je pensais que la question était : comment se répartissent les trafics entre ceux qui vont plutôt dans le secteur sud de la ZIP et ceux qui sont plutôt intéressés par barreau des étangs, naturellement, et qui vont aller vers La Fossette.

Un participant

Moi je suis Fosséen. Si vous nous imposez des camions par ce circuit, vous comprenez très bien que nous n'avons rien à y gagner. Nous allons y gagner les containers, mais les containers, pour le fluvial, c'est du « pipeau » ! Si vous mettez les chiffres en perspective, aujourd'hui, nous avons 1,5 millions de boîtes, et sur les 15% du fluvial, cela fait 180 000 boîtes. Demain, on nous dit qu'il y en aura 2 millions.

On dit que cela représentera 30 % pour le train, cela fait 600 000 boîtes. Où allons-nous sortir à 600 000 voies par le train ? Il y a une ligne. Tout cela est du « pipeau ».

Réactions dans la salle.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Je suis désolée, mais nous devons rétablir les interventions au micro afin de permettre à tous d'intervenir. Des interventions ont été demandées.

M. Philippe TROUSSIER, adjoint au maire Mairie de Fos-sur-Mer

J'ai une précision.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Vous devez faire votre précision au micro.

Réactions dans la salle.

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

Monsieur. Vous avez cité des chiffres qui sont assez complets. Vous disiez que « c'était du pipeau ». J'aimerais bien les entendre au micro parce que nous ne les avons pas bien compris.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Vous n'avez pas entendu.

M. Philippe TROUSSIER, adjoint au maire Mairie de Fos-sur-Mer

Laissez-moi faire la précision. Par rapport à ce que monsieur dit, il a raison. En Europe, que ce soit sur Amsterdam ou ailleurs, à Madrid ou Barcelone, il y a au minimum deux voies ferrées, voire trois ou quatre. À Fos-sur-Mer, depuis 20 ans, j'ai fait partie du Conseil du développement du port pendant 10 ans, on nous annonçait qu'ils allaient créer deux voies ferrées pour la liaison Fos – Marseille. En fait, il n'y en a qu'une. Il n'y en aura toujours qu'une. Depuis plus de 20 ans, on nous dit qu'ils veulent favoriser les voies ferrées, mais ce n'est pas le cas. Monsieur MARTEL, lors du débat public à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le mois dernier ou bien il y a un mois et demi, a annoncé le doublement des containers d'ici 15 ans, 20 ans. Il a dit clairement que ce sera sur la route. Voilà, c'est tout.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je cède la parole à monsieur, car cela fait un moment qu'il attend.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon Istres

Je me présente. Je vous signale que je n'habite pas à Fos. J'habite Istres. Je suis Monsieur Martin et suis président d'un comité d'intérêt de quartier. Je connais certaines personnes, ici, comme M. MEUNIER, mais par ses interventions. J'ai bien fait de venir à Fos parce qu'il y aura la même réunion à Istres. Cependant, sur le site je ne parviens pas à m'inscrire.

Je voulais m'adresser à Lionel PATTE. Vous parliez, précédemment, des contournements 2x2 voies, 2x1 voie. Vous avez parlé du contournement de la voie ferrée de Miramas qui devait passer en 2x1 voie. Je suppose que c'est une histoire de coût puisque pour doubler un pont sur la SNCF, cela coûte horriblement cher. La SNCF ne veut pas participer à ce genre d'investissement. Nous avons le même cas dans le quartier où je suis président, avec le doublement du pont qui va du rond-point des colonnes à Casino. Ils ne veulent pas le prendre en charge parce que cela appartient à la SNCF. En revanche, vous n'avez pas parlé de la voie ferrée qui traverse Rassuen. Là, vous dites que vous passez en 2x2 voies. Comment allez-vous passer en 2x2 voies alors que le pont est en une voie et qu'il appartient à la SNCF également ? C'est une question toute bête, ou bien j'ai mal compris ou alors l'explication n'était pas suffisante.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Effectivement, nous avons prévu de doubler le pont. Pour le coup, c'est un passage supérieur. Ce n'est pas un pont qui appartient à la SNCF.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon Istres

À Miramas aussi.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Il appartient à l'État. Cela avait été fait à l'occasion de la réalisation de la RN 569. À cet endroit, il est prévu de le doubler. Pour passer au-dessus de la gare de triage de Miramas, dans une des options, l'option autoroutière intermédiaire, comme vous le dites, à des fins de réduction de coûts, nous restons à 2x1 voie, mais, sur l'option autoroutière, nous prévoyons de doubler le viaduc. Cela a un impact financier sur le coût global du projet, bien sûr.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon Istres

D'accord. Nous nous verrons le 11. Nous en parlerons.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

C'est compliqué, mais ce n'est pas impossible.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon Istres

Je voulais également parler à M. MOUTET. Nous ne sommes pas là pour nous engueuler. Je suis d'Istres, je ne vais pas m'engueuler avec les personnes de Fos. C'est un peu ce qu'il a soutenu : « Les gens de Fos doivent parler et les autres ne doivent rien dire ». Je ne suis pas d'accord. Je suis d'Istres et je parle si j'ai quelque chose à dire. Je vous le dis en face. Monsieur MOUTET, vous avez dit qu'il n'y a pas d'habitation sur le secteur intermédiaire, donc central, entre Miramas et Istres, à moins de 40 m (de la route). Je vous emmène après, si vous le voulez, aux résidences qui ont été construites, l'ilot, et aux résidences qui ont été faites le long de la voie dite « voie rapide » qui va à Leclerc. Nous sommes à moins 30 m. Je comprends très bien que vous…

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

C'est 80.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon Istres

Non, vous avez parlé de 40 mètres.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

30 mètres, à un endroit, peut-être bien, plus ou moins.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon Istres

Vous vous emportez, mais je n'ai rien contre vous.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur MOUTET, il faut laisser les gens terminer leurs interventions.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon Istres

Je ne suis pas pour le projet. Rassurez-vous tous, autour de cette table. Je suis contre le projet dans sa totalité. J'avais déjà interpellé les candidats à la mairie d'Istres, il y a deux mois. J'avais demandé la déviation de la voie ferrée qui est extrêmement dangereuse et plus dangereuse, Monsieur MOUTET, que les camions qui vont passer sur la voie rapide ou sur l'autoroute. Sur la voie ferrée qui traverse Istres, vous avez des wagons-citernes qui traversent tous les jours. Le jour où il y aura un accident, comme ce fut le cas près de Valence, nous serons tous morts. Je ne suis pas là pour débattre de cela. J'ai proposé la déviation de la voie. Des élus, des prétendants, avaient accepté. Ça n'a pas débouché. La Crau est grande. Je pense, si nous avions bien pris le problème depuis le début, que nous aurions carrément pu éviter Fos, ce qu'ils veulent vous imposer, éviter Istres et partir directement de Miramas pour aller sur Port-Saint-Louis-du-Rhône, à Arles.

La dernière chose, et je termine là-dessus : vous parlez du projet du secteur de Fos qui va passer derrière la caserne des pompiers. Je crois qu'il y a une caserne départementale. Vous savez qu'il y a un projet du triplement de la base aérienne d'Istres ? Vous le savez ? Vous savez que les avions militaires qui vont manœuvrer, ce sera comme le Bourget, cela sera énorme. Ces avions vont devoir passer sur l'autoroute x fois par jour. Vous êtes-vous posé cette question ? Je veux bien que nous fassions fluidifier le flux entre Marseille et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Les avions militaires n'ont rien à voir avec les avions civils. Il n'y a pas d'autoroute à Marignane. À Saint-Victoret sur le rocher, mais quand ce projet sera bâti, imaginez-vous le nombre d'avions qui passeront au-dessus des véhicules, qui fréquenteront ces autoroutes qui se trouveront au nord de Fos ! Avez-vous pesé ce risque ?

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Ce n'est pas un risque en tant que tel. Cela peut être une contrainte si nous avons des problématiques de cônes d'envol ou de cônes de dégagement, etc. Vous avez l'aéroport de Roissy ou d'Orly sur lequel il y a des voies rapides à proximité, mais nous adaptons les candélabres ; nous faisons en sorte qu'il y ait des dispositifs lumineux et tout un tas de choses qui permettent de rendre compatibles les deux usages. Pour l'instant, nous ne savons pas à quoi tiendra le doublement ou le triplement d'Istres. C'est une zone militaire. Nous n'avons pas toutes les informations. Ensuite, si cela était incompatible, des mesures seraient prises par le ministère de la Défense pour ne pas impacter, non plus, trop fortement la périphérie. Ce sont des choses que nous connaissons, qu'on nous a annoncées, mais nous n'en avons pas la teneur précise.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon Istres

Dans ce cas-là, il faudrait passer carrément au nord de la base d'Istres. A la Bayanne.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Une route existe, aujourd'hui. C'est la 569. Le projet est d'élargir la route pour l'adapter aux conditions de circulation et des besoins, mais il n'est pas de créer.

Réactions dans la salle

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Il faut que vous parliez dans le micro sinon les autres n'entendront pas. C'est une remarque générale pour tous.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Nous l'avons traité depuis l'échangeur des Bellons. Pour ce projet, pour le multi range, nous sommes en contact avec la base aérienne. Nous le prenons en compte. Effectivement, ça va générer du flux routier supplémentaire que nous prenons, d'ailleurs, dans nos hypothèses de projection de trafic.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Merci bien. Monsieur, je vous prie de faire une intervention courte.

Entre-temps, nous avons eu deux contributions que nous avons récupérées dans la salle. Elles sont déjà en ligne, sur la carte. Ce sont les deux points rouges. J'invite également les autres à donner leur contribution pendant que nous discutons, en salle. Nous pouvons cliquer sur l'une des contributions, pour vous montrer. Vous voyez qu'il y a le titre : « cohérence globale de la liaison, RD268 ». Il y a le nom de la contribution, il y a le texte et la géolocalisation. Vous pouvez la lire dans son intégralité sur le site du débat public. Nous espérons récupérer d'autres contributions, ce soir, avant la clôture.

M. Gilbert DALCOL, Mouvement des Citoyens de Tous Bords (M.C.T.B)

Bonsoir Messieurs Mesdames. Gilbert DALCOL, j'appartiens au mouvement des citoyens de tous bords. Je remercie Monsieur TROUSSIER pour ce qu'il disait, concernant les containers. Il est vrai que le directeur du port autonome avait dit qu'ils allaient développer en x années, 500 000 containers de plus et que cela allait créer des emplois. Je ne sais pas, si tu t'en souviens, Philippe ; à ce sujet, j'avais dit qu'il vaudrait mieux fabriquer en France. Je disais qu'il conviendrait de ne plus être tributaire des grosses puissances internationales.

J'apprends qu'il y aura une extension, selon ce que j'entends, de la Base 125. Nous sommes déjà saturés par les nuisances sonores. Personne ne parle des nuisances sonores. J'en ai fait part la dernière fois au mois de septembre, à la DREAL. Nous subissons déjà une nuisance sonore des transports, de poids lourds, des industries, de la Base 125 . Pour la Base 125, je m'étais battu en 2009, 2010. J'avais justement fait une pétition sur Fos. Je l'avais remontée au ministre de la Défense. Il s'agissait du survol de notre commune par les avions de chasse de la Base 125. Émile RODRIGUEZ, parmi nous ce soir, était présent. Je demandais, dans cette pétition, que les avions ne survolent pas les industries parce que cela représente un risque, en cas de chute d'un avion. Ils ne devaient passer qu'en cas de mission spécifique. C'est encore une chose que nous apprenons, ce soir. Il n'y a pas de fumée sans feu. Je vous remercie de nous avoir fait part de cette information. Cela signifie que la population fosséenne va encore, peut-être, subir des nuisances. J'espère que les élus agiront.

Pour ce qui concerne les futures voiries que vous allez faire, je m'adresse encore à la DREAL : Envisagez-vous de faire des protections sonores pour protéger la population ? J'avais demandé des murs de protection. Cela ne figure nulle part.

Pour ce qui concerne la protection des nappes phréatiques, en cas de produits chimiques venant à se renverser des camions, je n'ai pas non plus eu de réponse. Je vous remercie.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. C'est un exemple de contribution que nous espérons que vous mettrez par écrit et que vous pourrez cartographier.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Si je peux me permettre d'apporter une réponse. Je m'excuse, je ne me souviens pas de vous, mais la question a été posée. Nous avons répondu sur la problématique de la nuisance sonore qu'effectivement nous avons prévu un certain nombre de mesures. Une étude[2] est sur le site de la CPDP. Elle identifie les bâtiments qui sont impactés par la future voie, des mesures de protection et elle en fait un pré-chiffrage. Tous les bâtiments qui sont impactés par les nouvelles nuisances sonores du projet sont traités. C'est une première chose.

Ensuite, concernant la vulnérabilité de la nappe phréatique, c'est un sujet que nous avons traité lors du forum environnement[3], sujet sur lequel nous avons eu des questions à l'occasion de plusieurs forums. Nous avons répondu, certes, que nous n'avons pas identifié l'emplacement exact de chaque dispositif de traitement des pollutions, qu'elles soient chroniques ou accidentelles. Mais, dans le projet, il est prévu de traiter tous les points de rejet de la plateforme routière par des dispositifs de bassins de rétentions qui vont à la fois traiter les pollutions chroniques et accidentelles, mais également permettre de faire de la rétention pour éviter d'accélérer les phénomènes de ruissellements. Cela est prévu dans le projet. Ce sont même des choses qui nous sont imposées par la loi sur l'eau depuis 1992. Cela ne date pas d'hier. Les projets routiers, tels que nous les faisons maintenant, sont équipés de ce genre de dispositif.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Un atelier[3] a été consacré, notamment, à la question de la nappe de Crau avec une intervention de SYMCRAU. Nous avons donc pu développer le sujet. L'enjeu est majeur. Nous le partageons.

M. Gilbert DALCOL, Golfe de Fos

Je vous avais signalé, à la DREAL, j'avais dit ce jour-là, c'était ici, il y avait Philippe MAURIZOT ; monsieur le maire était présent, j'avais demandé s'il était possible, puisque vous êtes la direction régionale de l'environnement, vous êtes là pour protéger la population, d'apporter une amélioration au cadre de vie de la population, en tirant l'eau de la ville de Marseille. Je crois qu'elle arrive jusqu'à Châteauneuf-les-Martigues. Je demandais que nous puissions tirer l'eau jusqu'ici. Pourquoi ? Cela éviterait, déjà, des poids lourds qui transportent l'eau. Cela éviterait le tri sélectif. La plupart des bouteilles en plastique traînent partout. L'eau de Marseille est de meilleure qualité que l'eau de Fos, que nous le voulions ou non. Elle est moins dure ; elle n'est pas traitée par le chlore. Vous pouvez voir le prix du mètre cube de l'eau à Marseille et l'abonnement. L'abonnement est à moitié prix. Ce serait déjà une qualité de vie meilleure pour la population fosséenne, un coût pour l'environnement et un coût aux personnes mêmes.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Merci. Utilisez, à nouveau, la plateforme et le site pour des contributions qui touchent à des sujets différents.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Je me souviens de vous, maintenant, pour la bonne et simple raison que je vous ai fait une réponse. J'ai dit une bêtise et M. HETSCH m'avait repris, à l'époque, notamment sur la question de la sécurisation des approvisionnements en eau. Je ne vais pas refaire la même bêtise parce que je n'ai toujours pas la compétence. C'est une réponse qui pourra être apportée par ceux qui ont la compétence, en matière de gestion de l'eau potable.

[2] https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-etudes-complementaires-etude-acoustique.pdf
[3] https://fos-salon.debatpublic.fr/images/archives/20201012-istres/20201012-FT-Istres-CR.pdf

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Madame attend depuis un moment. Je vous invite à prendre place devant le micro et à vous présenter.

M^me^ Géraldine PLANQUE, GPMM

Bonjour, je suis Géraldine PLANQUE, chargée de mission auprès du président du Conseil de Développement du port depuis que le Conseil de Développement existe. Je voulais suggérer aux participants et aux membres de la commission de se référer au compte rendu de la réunion du 14 octobre à Port-Saint-Louis[4]. Vous pourrez vérifier que les propos de M. MARTEL, concernant l'évolution du trafic de containers, mentionnaient deux millions d'EVP (Équivalent vingt pieds) de trafic autour de 2030 ; ce n'est donc pas un doublement, puisque nous avons 1,5 million. Le rapport mentionnait également la poursuite des efforts de report modal en faveur du ferroviaire et du fluvial, tout en insistant sur le fait - même si nous passions de 15 % à 30 % de parts modales sur le ferroviaire et de 6 % à 10 % de parts modales sur le fluvial, ce qui serait exceptionnel en termes d'efficacité et de réussite de report - que le nombre de poids lourds sur la route augmenterait quand même. Cela était la première chose.

Par ailleurs, je participe aux réunions du Conseil de développement depuis sa création. Il ne me semble pas que nous n'ayons jamais annoncé ni présenté de projet de doublement de la voie unique. Nous pourrons également vérifier sur les comptes rendus qui sont tous publics. Ce que je sais, c'est que nous y avons présenté les investissements réalisés en vue de multiplier par trois la capacité de cette voie unique, de lui permettre de supporter 60 trains au lieu de 20, à l'époque. Nous y avons également présenté les investissements qui visent à doubler la capacité ferroviaire des terminaux XL. Merci.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Monsieur, peut-être pouvez-vous répéter votre intervention au micro car tout le monde ne l'a pas entendu, en vous présentant ?

M. Émile RODRIGUEZ, citoyen Fos-sur-Mer

Bonsoir ; je suis M. RODRIGUEZ, je suis citoyen de Fos-sur-Mer. Ce que je disais tout à l'heure, pour apporter un peu au débat et pour être un peu plus modéré parce que tout le monde s'enflamme, je ne pense pas que cela fera avancer les choses. Aujourd'hui, il est clair que nous avons bien identifié le problème. Le port voudrait augmenter sa part modale.

Nous comprenons bien que les objectifs sont intéressants ; nous espérons qu'il va y arriver. Aujourd'hui, nous sommes à 1,5 million de boîtes. Si nous prenons 15 % du trafic, cela fait 180 000 boîtes. Nous voulons passer à 2 millions de boîtes, avec 30 %, ce qui fait 600 000 boîtes. En résumé, nous allons tripler le trafic ferroviaire. J'entends ; nous disons que nous allons passer à 60 trains par jour. Est-ce que tout le monde maîtrise tout ? Je ne vais pas revenir sur le port ; c'est trop facile, aujourd'hui, de cracher dessus. Il génère, quand même, 40 000 emplois. De nombreuses familles mangent grâce à lui. Tout le monde peut dire ce qu'il veut, mais c'est la réalité. Pendant de nombreuses années, tout le monde a travaillé grâce au port et personne ne s'est plaint. Aujourd'hui, il s'agit surtout de trouver une bonne solution pour nous, les Fosséens. Je pense que le barreau des étangs, la version ZA du Ventillon, parce que au Ventillon, comme le disaient pertinemment les élus « à part pas grand-chose, il n'y a pas grand-chose ». Nous sommes bien d'accord. Si nous pouvions trouver une solution. Si nous ne créons pas un itinéraire qui évite la 568, de manière à limiter le passage par la 568, simplement au local, je ne vois pas l'intérêt.

Par ailleurs, si ce n'est pas pour créer des deux voies, des ralentissements, des 1 voie… Nous voyons les ronds-points qui ont été aménagés avec des rétrécissements aux arrivées des ronds-points, à La Fossette et ailleurs, où, tous les matins et tous les soirs c'est la panique… les types doublent sur les bandes blanches ; c'est une catastrophe. Tout le monde fait n'importe quoi jusqu'au jour où il y aura un beau « carreau ».

Nous parlons des dangers des poids lourds. N'oublions pas que les barges de CVM (Eau et chlorure de vinyle monomère) passent par le canal de Port-de-Bouc. Un camion poids lourds citerne, à côté des barges CVM, c'est un petit jouet en bois. Réfléchissons ensemble. Il ne sert à rien de s'énerver. Trouvons la bonne solution. Soyons pertinents. Se disputer sur les abris, les oiseaux… nous sommes tous d'accord. Nous avons tous de la peine pour les arbres et pour les oiseaux, mais il faut quand même que nous vivions, nos familles, que notre ville s'en sorte. Nous ne sommes pas là non plus pour nous

[4] https://fos-salon.debatpublic.fr/images/archives/20201014-portsaintlouisdurhone/20201014-FT-PortSaintLouis-CR.pdf

tirer les uns sur les autres, entre ceux qui sont d'Istres, ceux qui sont de Fos, etc. On s'en fout. Nous, nous voulons sortir un projet pertinent et intelligent. Merci.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup.

Jean-Yves DUBOC, mairie de Fos-sur-Mer – Élu

Je suis élu à la ville de Fos-sur-Mer. Je voulais simplement rebondir sur le fait de doubler les circulations à la périphérie de Fos. C'est bien de prendre la RN 569 ou la RN 568 et de doubler les voies. C'est très bien. C'est super. Cependant, nous ne déplaçons pas le problème. Aujourd'hui, nous ne faisons pas un dédoublement des voies pour la qualité de vie des Fosséens, nous augmentons la capacité des voies parce que nous savons que la situation industrialo-portuaire de Fos va grandir et, à un moment donné, que les circuits seront saturés. Moi, lorsque je vois un tel projet, je me dis que c'est super, mais, à aucun moment, nous n'avons pris en considération la qualité de vie des Fosséens. Aujourd'hui, Daniel (MOUTET) le disait, sur la RN 569, au niveau de l'école de police, le matin et le soir, nous sommes « cul à cul ». Nous démarrons et nous nous arrêtons. Il disait que nous étions à 4 m des maisons. Moi, je vais plus loin. Lorsque cela a commencé à s'intensifier, les gens, pour éviter la queue, ont commencé à traverser les routes principales de Fos. Aujourd'hui, les voitures traversent les quartiers de la ville de Fos pour gagner deux minutes. Je les comprends. Je ne les accuse pas, mais je dis simplement, dans 10 ans, dans 15 ans, que nous aurons doublé les voies, c'est très bien, mais, par contre, nous nous retrouverons exactement dans la même situation qu'aujourd'hui. Nous aurons amélioré le côté financier. En effet, des flux sont obligés de transiter. Nous aurons donc gagné de l'argent, mais les Fosséens continueront à en pâtir. Aujourd'hui, si nous voulons faire quelque chose pour la qualité de vie, le périphérique routier de Fos, il faut le garder, mais, en revanche, il faut exporter les vrais transits au nord. Tant pis pour les arbres ! Il est vrai que ce n'est pas bien. Mais il faut éviter que Fos reste une ville où nous transitons pour aller d'un point à un autre. À Fos, nous devons accepter les transports routiers qui viennent distribuer sur Fos ou qui prennent de Fos pour distribuer dans les autres parties. À partir du moment où nous sommes obligés de transiter par le Carrefour Saint-Gervais, je suis désolé, juste avant le Carrefour Saint-Gervais, il y a un feu rouge permettant de rentrer en ville. Qu'allons-nous faire de ce feu rouge ?

Aujourd'hui, il y a une déviation au Saint-Gervais pour éviter que les camions empruntent la route qui longe la ville. Je peux vous dire - j'habite rue Fontaine de Guigue ; je suis juste à côté – que c'est peu respecté. Beaucoup de camions passent par ce passage parce que cela leur rend service, parce que cela va plus vite, je ne sais pas pour quelle raison. C'est peut-être un bien. Daniel (MOUTET) disait que la partie était rouge. Cela évite aux camions d'emprunter le passage obligatoire par un point dangereux, mais, les nuisances, au quotidien, malgré le mur antibruit, je les supporte tous les jours. Tous les jours. Le fait de doubler les voies - vous pouvez même les tripler- vous allez augmenter la pollution, les contraintes, les nuisances, mais, en aucun cas, vous n'aurez apporté quelque chose, un moment donné, dans la qualité de vie des Fosséens. C'est ce que je voulais dire, simplement.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Une clarification du maître d'ouvrage avant l'intervention de M. MOUTET.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Il a été beaucoup question de la qualité de vie et de la pollution. C'est un sujet que nous avons développé sur un autre biais thématique. Je voulais juste rappeler qu'il y a, sur le site du débat public, des éléments qui ont été apportés, par AtmoSud[5] à notre demande, d'évaluations de différentes options un peu contrastées d'aménagement. Elles indiquent, de façon objective, l'effet du projet dans différentes situations, en termes de pollution et d'exposition des populations, en comparant la situation avec et sans projet, à un horizon de mise en service en 2030. Ce sont des éléments qui existent, qui sont mis à votre disposition. Ils ont pour objectif, en première approche, ce n'est pas encore quelque chose de très précis, les effets du projet attendus en termes d'exposition des populations puisque c'est un sujet qui vous tient à cœur. Nous le savons et nous l'avons apporté à votre information.

[5] https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-etudes-complementaires-premiers-elements-et-enjeux-sur-qualite-de-lair.pdf

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur PATTE. Il est important de rappeler que ces ressources sont sur le site. Nous vous invitons vraiment à le consulter et à le lire.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

A ce sujet, il est bien stipulé, par AtmoSud, que, par le barreau des étangs, cela enlèverait 95 % de la pollution sur Fos due au transport automobile et les camions, bien sûr. 95 % en passant par le barreau des étangs ! C'est quand même intéressant.

Je voulais revenir sur la question que j'ai posée tout à l'heure à monsieur. Pouvez-vous me dire sur quoi impacte la variante 1 ?

M. Cédric MARY, DREAL PACA

La variante 1 a un impact plus important du point de vue environnemental parce qu'elle est plus proche de la réserve nationale des Coussouls de Crau.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Excusez-moi, mais elle est entre la voie ferrée et les industries, les PMI et les PME. Cette bande fait 200 m de large. Où est l'impact environnemental là-dessus ?

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Ce n'est pas moi qui détermine s'il y a un impact environnemental ou non. Il y a un impact sur les espèces protégées qui vivent dans ce secteur.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Attendez, vous me parlez de La Crau naturelle, oui, mais pas là, au milieu des camions, au milieu des trains et de tout.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Ce n'est pas moi qui le dis. Moi, je suis concepteur…

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Bon, pas vous, mais ceux qui le disent. Il ne faut pas nous prendre pour des imbéciles !

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Ce ne sont pas des imbécilités. Je suis concepteur de projets routiers. Il y a des spécialistes en matière de biodiversité qui vous montreront et démontreront que nous avons des espèces protégées communautaires dans le secteur

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Pour Ikea, il y avait des espèces protégées ! Ils l'ont quand même fait ! Les Maisons du Monde qui attendent le train… nous avons arrêté le train pour mettre un seul bâtiment pour Leroy Merlin. N'est-ce pas une honte ? La voie ferrée devait arriver là. N'est-ce pas une honte ?

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Je ne vais pas vous donner mon avis là-dessus. Je dis juste ce qu'il en est sur les différentes variantes que nous comparons.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Arrêtez de dire qu'il y a un enjeu environnemental là-bas. C'est une bande de 200 m. Arrêtez, quand même ! Nous connaissons Fos ; nous connaissons notre territoire. Je vais continuer.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Je vous dis ce qu'il en est du diagnostic que nous avons fait. C'est tout.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Révisez vos diagnostics ! C'est comme les deux étangs dont je vous parle.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Il faudra que nous les révisions, vous avez raison, à l'occasion des études d'opportunité de phase 2, et les études préalables à la DUP (Déclaration d'Utilité Publique). Les inventaires environnementaux ont une durée de vie dans le temps parce que de nouvelles espèces peuvent venir, mais des espèces peuvent s'en aller d'un périmètre. Nous les réévaluons suffisamment près de la réalisation du projet. Pour finir sur ce sujet, par rapport aux étangs que vous considérez comme étant des espaces stériles, ce sont quand même des zones qui font l'objet d'une zone de conservation spéciale pour les oiseaux.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Où voyez-vous des oiseaux ? Ouvrez les yeux !

M. Cédric MARY, DREAL PACA

C'est un constat qui a été fait. C'est factuel.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Ouvrez les yeux, quand même ! Il n'y a pas de canard ; il n'y a rien à dedans !

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Je ne le sais pas, monsieur MOUTET. Je ne sais pas identifier quelles sont les espèces…

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Allez-y, là-bas !

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Non, je n'y vais pas.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Alors voilà. Nous tournons en rond.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Je ne fais pas la différence entre un moineau et un canard, je m'en remets aux spécialistes qui font les inventaires

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Je vais continuer. Vous n'arrêtez pas de parler. Puis-je parler un peu ?!

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Ce que nous avons partagé, ce sont des données objectives, soit d'inventaire, soit des données qui sont des périmètres connus, identifiés et qui sont réglementaires ou des zones administratives identifiées comme des zones à tel ou tel enjeu par rapport aux habitants ou aux espèces. Ce sont des données qu'il paraît important de connaître et de partager. Ce ne sont pas de choses que nous avons inventées.

Un participant

Notre espèce fosséenne, vous vous en moquez !

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Nous ne disons pas ça, monsieur. Vous le savez très bien.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Parlez, s'il vous plaît, seulement dans le micro, sinon personne ne vous entend. Nous n'arriverons pas, ensuite, à faire un compte rendu.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Ce que nous devons faire. Vous souhaitez qu'un projet soit mis en œuvre. Je pense que c'est ce qui a été rappelé à plusieurs occasions et c'est un objectif que nous partageons. Pour porter un projet, nous ne pouvons pas nier les enjeux posés par les différentes solutions. Vous parliez des risques technologiques pour la solution dans certains secteurs, des enjeux de nuisance, dans d'autres. Nous évoquons aussi, nous ne pouvons pas le nier, qu'il existe aussi des enjeux environnementaux qui, pour certains, renvoient à des contraintes réglementaires. Ces contraintes existent sur d'autres solutions,

comme le barreau des étangs ; en tracé neuf, nous avons la solution 1 et, en moindre mesure, la solution 2. Ce sont des choses que nous partageons avec vous et qui sont dans le dossier de concertation. Nous les avons étudiées avec un certain niveau de précision. Elles seront amenées à être précisées lorsque nous poursuivrons les études. Ce sont des données qu'il faut prendre en compte. Nous ne pouvons pas les nier. Ce sont des données qui existent et que nous partageons avec vous. Vous avez la possibilité de savoir d'où viennent les données, si elles ont été produites par la maîtrise d'ouvrage. Ce sont aussi des données qui existent à travers des espaces qui sont identifiés sur les périmètres élémentaires ou d'inventaires connus. Ce sont des choses que nous partageons avec vous. Les données liées aux populations et par rapport aux pollutions, ce sont des documents qui sont connus. AtmoSud fait des études régulières. Nous avons procédé à des études spécifiques dans le cadre du contournement d'Arles. Ce sont des données qu'il faut prendre en compte globalement. Nous ne pouvons pas juste regarder un aspect ou un autre, en niant tout ce qui pourrait effectivement déranger.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur PATTE.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Cela ne rend pas le projet infaisable.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Nous devons continuer. Monsieur MOUTET, je vous demande d'être court. Nous avons encore quatre personnes doivent parler, monsieur MOUTET.

M. Daniel MOUTET, président ADPLGF

Cela fait 10 minutes qu'ils parlent ! Et moi, je n'ai pas de temps pour parler ! Laissez-moi parler et ensuite nous verrons.

Nous sommes là pour parler de la desserte du GPMM, de la zone industrialo portuaire. C'est la seule, en Europe - je me répète parce que je l'ai déjà dit au sein d'autres débats- qui n'est pas branchée autoroute. C'est la seule. C'est quand même le troisième port d'Europe. C'est la seule. Quand même, nous sommes là pour parler d'un branchement de cette zone industrialo portuaire. Lorsque je vois, là-dessus, que nous n'arrêtons pas de parler de 2x1 voie. Nous sommes ici pour un projet de 40 ans ou de 60 ans. Qu'est-ce que ce projet de 2x1 voie ? Qu'est-ce que c'est que ça ? Où sommes-nous ? Je vous le demande, franchement ! Parler dans vos projets de 2x1 voie, mais qu'est-ce que c'est que ça ? Un projet qui en a pour 60 ans… Il faut arrêter, quand même ! La voie express, également, qu'est-ce que c'est ? Parler d'une voie express, dans tout cela… nous sommes, quand même, le troisième port d'Europe. Parler d'une voie express, là-dessus ! Branchez véritablement une 2x2 voies, que ce soit autoroute, voie express, mais une 2x2 voies avec des branchements autoroutiers et qu'il n'y ait pas de ronds-points, etc. vous avez bien compris. Arrêtons de parler de tout le reste.

L'option autoroutière intermédiaire, là aussi, nous ne voulons pas en parler. C'est pour l'avenir de Fos, quand même. Je vous dis, 60 ans ! Il y a 40 ans que nous attendons cette déviation, ici, et ce branchement autoroutier. Il faut donc arrêter de parler de branchements intermédiaires et d'une option intermédiaire autoroutière. Nous n'en voulons pas non plus. Ce sera une 2x1 voie, après, 2x2 voies… nous retournerons sur une 2X1 voies ! C'est impensable. Ceux qui ont étudié cela, avez-vous réalisé, un peu ? Envoyer deux voies sur une seule voie, puis retourner deux voies et reprendre encore une seule voie ! Avez-vous imaginé ce que cela allait faire ? Je ne sais pas, mais franchement, ceux qui font ces études… moi, je ferais ces études 100 fois mieux, franchement. C'est se « foutre » de nous, carrément. Voilà ce que je voulais dire. Je tiens à ce que ce soit intégralement dit.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Tout est enregistré. Si vous parvenez à écrire quelque chose sur la plate-forme, ce serait encore mieux. Monsieur, s'il vous plaît, vous avez beaucoup attendu.

M. Yann RENAUD, Martigues

Je ne suis Martégal que depuis quelques années, mais, comme j'ai beaucoup voyagé, dans ma vie personnelle et professionnelle, je voulais juste donner mon point de vue sur ce type d'aménagement. J'ai connu cette problématique de contournement avec la problématique d'oiseaux et d'espèces rares, notamment sur la D9 avec le Réaltor, dans la liaison Aix – Vitrolles. Par ailleurs, je suis plutôt écolo et randonneur. Cela était pour vous donner un peu mon positionnement là-dessus.

Lorsque je vois ce type de projet, je me dis qu'il faut être cohérent. Cela se fait partout en France. Il faut séparer les espaces de vie, les espaces où la nature se déploie calmement et les espaces de vie humaine. Il est vrai que laisser cette ville de Fos séparée en deux est une hérésie. La voie portuaire est une voie technique. C'est une voie centrale pour le GPMM, mais c'est une voie technique, à vrai dire. Il ne doit donc pas y avoir de trafic, là-dessus, en tout cas pas de transit. Il faut que tous les autocaristes et compagnie soient sortis de ces zones. Il n'est pas possible de les laisser là. Quelqu'un a dit, dans son intervention, que s'il y avait une explosion, les quelques bus qui passeraient par-là y passeraient. Il faut le concevoir. Utiliser la 568 comme une voie de transit est une hérésie, là aussi. Cela éclate la ville. Il faut donc que cette ville de Fos retrouve une paix pour qu'elle puisse avoir une vraie vie de ville complète et pour que les industries dont nous avons tous besoin, parce que nous vivons avec, puissent avoir leur voie technique réservée, simplement réservée. Qu'il y ait cet aménagement et ce contournement avec la voie portuaire bien développée est une contrainte que tous les gens vont accepter parce que c'est leur gagne-pain. Toute la partie du trafic des gens qui viennent de Marseille et qui vont vers le nord, ma foi, doit utiliser une autre voie. Ils ne doivent pas connaître Fos, sinon sur un plan touristique. Ce n'est pas possible autrement. Voilà mon regard de l'extérieur.

Sur le barreau des étangs, au début je ne comprenais pas. Je n'ai regardé votre projet que depuis deux mois. Je me disais que le barreau des étangs, en plein milieu des étangs, ce n'était pas terrible. J'avais commencé, depuis pas mal de temps que je suis ici, à me balader dans le coin. J'ai, ensuite, refait des balades du côté de la D9, le Réaltor. J'ai fait des balades à pied et à vélo. Nous n'entendons rien. L'autoroute qui a été faite est bien préservée par les équipements. Si vous vous baladez à côté, vous entendez un fluide régulier, mais vous n'êtes pas dérangé dans vos balades. L'autre jour, je me faisais la réflexion. Sur l'étang du Réaltor, je voyais une nuée d'oiseaux. Nous étions dans une période où ils migraient. Ils se sont arrêtés. Ont-ils été dérangés par la route ? Pas du tout, parce que c'est un flux régulier. C'est un bruit régulier. Ils ne sont pas dérangés.

Ce qui les dérange, c'est notre activité au quotidien, à savoir je démarre, je m'arrête, je redémarre, les ronds-points, les accidents, etc. Ça, ça les dérange, y compris en termes sonores et en termes d'activité. Un flux régulier ne les dérange pas. D'ailleurs, nous le voyons. Il faut le demander aux concessionnaires d'autoroutes. Il y a, à travers la France, des zones humides où il y a des zones de migration. C'est souvent près des autoroutes et cela ne les dérange pas. L'histoire de protéger la zone des étangs qui, par ailleurs, contient des choses intéressantes. Il ne faut pas dire que c'est inerte. Ce n'est pas vrai. Il y a plein de choses, mais le fait de faire une autoroute en y mettant les contraintes environnementales pour la protéger, cela le fera bien. Cela protégera et cela ne nuira pas aux migrations des oiseaux dont nous avons besoin. Nous avons pu constater, en 2020, qu'ils passaient par cet endroit.

Il ne faut pas le nier. C'est une réalité. Mais ce n'est pas cette zone autoroutière, si elle est bien protégée, si nous nous y mettons les contraintes environnementales qui ont un coût financier, c'est évident…

J'ai un dernier argument. Lorsque nous voyons, de l'extérieur, notre métropole, tout le contour de l'étang de Berre, ma foi… il manque ce morceau. Moi, j'habite Martigues. Le morceau qui va contourner et qui va faire en sorte que Port-de-Bouc ne soit plus coupée en deux, va nous permettre d'aller de Marseille à Istres dans un temps correct. Cela va favoriser le développement économique et l'activité. Moi, je suis dans le tertiaire ; je peux vous dire que c'est compliqué. Normalement, en termes d'activité, je devrais pouvoir aller me balader directement à Istres ou à Miramas, facilement, dans le temps imparti qu'il me faut pour aller à Marseille. Ça, je ne peux pas le faire. Monsieur a raison, il nous faut une liaison. Une des plus grandes plates-formes d'Europe qui, avant, d'ailleurs, était pas mal desservie par le ferroviaire, c'est un problème entre l'État et le ferroviaire ; cela nous impacte tous. En réalité, il faut que cette liaison soit autoroutière et qu'elle accède aux techniques. Cela est évident, mais cette liaison autoroutière va aussi être bénéfique à tous. La métropole va revoir, enfin, non pas une zone blanche, le pays de Martigues, mais une zone intégrée à la métropole. Voilà ce que je voulais dire.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Une autre personne, là-bas, attend également depuis un moment. Je vous remercie de vous approcher du micro et de vous présenter. Je vous demande d'être bref parce que le temps, hélas, tourne.

M. Jean-Baptiste DAVID, CCI AMP

Bonjour à tous. Je travaille à la Chambre de commerce et d'industrie d'Aix-Marseille Provence. J'ai des questions. Généralement, j'ai des observations et des remarques, mais, en l'occurrence, j'ai des questions un peu techniques. En introduction, je vais rappeler que l'ensemble des milieux économiques et la plupart des riverains, je crois que nous l'avons bien entendu, ce soir à Fos, veulent une route qui

soit capacitaire, qui réponde aux besoins. Globalement, c'est l'idée de 2x2 voies sur l'intégralité du tracé. C'est là où j'en arrive à des questions assez pratiques.

Nous avons un souci ; je n'entre pas dans le débat pour savoir qui a tort, les experts ou non, sur la diversité. Nous entendons, depuis le début, que le tracé 1, le plus au nord, va poser des problèmes environnementaux et, du coup, sera plus cher ou bénéficiera de compensations. Je ne veux pas demander quelles sont ces contraintes. Cédric MARY l'a déjà évoqué, précédemment. Je me pose une question : nous avons souvent entendu que ce projet -c'est une bonne chose- devait répondre de manière un peu globale aux questions de mobilité, notamment avec les transports métropolitains. La question que je voudrais poser est : comment pouvons-nous trouver ? Nous pourrions dire que le tracé 3 est trop près des habitations, que le tracé 1 présente trop de contraintes environnementales et, dans ce cas, nous ferions le tracé 2. Ce n'est pas forcément toujours une bonne solution de raisonner ainsi, mais, du coup, je pense à la question métropolitaine et aux transports du quotidien, aux bus et à ce genre de modalités de transport, y compris les pistes cyclables. Comment la maîtrise d'ouvrage, ce serait plutôt à la Métropole de répondre… pouvons-nous avoir un avis et un échange sur ce sujet, qui consisterait à dire que le tracé 3 est trop près des habitations, que le tracé 1 a trop de contraintes environnementales que les tracés 3 ou 2 peuvent être améliorés parce qu'ils permettront de mettre en place des liaisons cyclables ou des transports en commun plus facilement ? J'ai donc une question sur cet éloignement. Nous éloignons et c'est mieux pour les riverains. D'un autre côté, nous éloignons les transports en commun ou les pistes cyclables, par exemple.

J'ai une autre question sur le barreau des étangs. C'est un vieux sujet. Certains d'entre nous étaient présents au débat Martigues Port-de-Bouc et c'est à ce moment qu'a émergé ce sujet de la déviation et du contournement de la ville de Fos pour ses habitants. Nous le présentons uniquement dans une option 100 % autoroutière, notamment au vu des coûts. Je suis plutôt d'accord avec ce que disait monsieur, cela était plein de bon sens, mais, un moment, la Realpolitik, le pragmatisme font que nous savons très bien que cette option voie express qui, à mon avis, serait globalement un gaspillage parce que nous dépenserions beaucoup d'argent, beaucoup moins que l'option autoroutière, mais pour répondre très peu et très insuffisamment aux problèmes actuels que nous connaissons. En résumé, ce barreau des étangs est présenté uniquement en option 100 % autoroutière. Nous voyons les coûts dans le dossier du DMO. Est-ce qu'une option intermédiaire, 2x2 voies, donc capacitaire, serait peut-être moins chère ? Une des craintes ou une des interrogations que nous pouvons avoir est que ce projet de voie express ne réponde pas aux besoins. Le risque de l'autoroutier est qu'il soit trop cher et qu'il soit retoqué, que l'État dise qu'il n'a pas d'argent ou alors nous faisons une concession et nous revenons sur ce débat consistant à savoir comment nous allons la faire.

Comment pouvons-nous articuler les différentes variantes pour accéder directement à la ZIP, par rapport aux questions du transport du quotidien, des transports en commun. Ce barreau des étangs 2x2 voies ; qui est une option un peu optimisée sur la question capacitaire ? Pouvons-nous nous dire que nous restons sur une solution 2x2, mais pas 100 % autoroutier ? Dans les neuf options que nous évoquions, précédemment, n'y en aurait-il pas, en réalité, 18 ? N'y aurait-il pas encore des choses que nous pourrions affiner, peut-être pour la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) ? Nous sentons que nous voulons beaucoup de choses. Nous pouvons peut-être trouver une solution globale pour tous, y compris avec les réponses vont arriver dans les années à venir, nous pourrions trouver des voies de consensus, grâce à vous, la maîtrise d'ouvrage, notamment.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Une réponse courte et ciblée parce que nous avons encore deux interventions.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Concernant les transports en commun, effectivement, nous ne pouvons pas considérer que c'est un élément qui va permettre de départager les variantes 1, 2 ou 3 pour la bonne et simple raison que la conformité du projet avec les projets de développement des transports en commun de la métropole se fera, notamment, aux points d'échanges, aux liaisons longues distances, pour les bus à haut niveau de service. Lorsque nous aurons des transports en commun qui irrigueront les communes, ce seront plutôt aux points d'échange. De toute façon, nous rentrerons dans les centres urbains pour les desservir. C'est une première chose.

Si nous parlons du projet du plan vélo de la Métropole, nous avons eu des échanges avec les techniciens de la Métropole et nous en aurons d'autres pour faire en sorte, dans le projet, de prendre en compte tout ce qu'il est nécessaire d'avoir en termes d'équipements connexes qui permettront de garantir que les liaisons actuelles et futures ne soient pas contrariées et s'intègrent dans le projet.

Le traitement des transports en commun, en tout cas, n'est pas un élément qui nous permettra de choisir une variante plutôt qu'une autre.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

La seconde partie des questions concernait le barreau des étangs et la possibilité d'une solution intermédiaire. Il faut rappeler un premier élément. Si nous prévoyons un barreau des étangs, le niveau de trafic attendu est tel qu'une 2x2 voies est largement justifiée. Une voie de circulation par sens aurait un intérêt, mais aurait également des limites de capacité, d'où la solution 2x2 voies.

Une solution 2x2 voies, à statut autoroutier ou à statut non autoroutier, ne serait pas très différente. Je ne dis pas que ce serait exactement la même chose, mais ce ne serait pas très différent. À la fin, c'est une plate-forme à 2x2 voies. Le profil en long est contraint, non pas par des caractéristiques techniques d'une norme autoroutière ou routière mais par la difficulté d'assainir dans ce secteur, par la nécessité de se situer hors d'eau…par des contraintes extérieures qui ne changent pas une option autoroutière telle qu'elle était présentée. Le barreau des étangs, aujourd'hui, est intégré sur une solution autoroutière totale, mais l'imaginer dans une solution autoroutière intermédiaire serait peu ou prou la même chose, ou, en tout cas, assez peu différent ou assez peu discriminant. Oui, si nous disions, voie express ou même autoroute intermédiaire et nous imaginions qu'il fallait faire le barreau des étangs, nous pourrions alors les combiner. Ce serait possible. Vous avez raison, dans la suite des études, nous pourrons approfondir chaque solution, chaque combinaison, en retenant, bien sûr, les propositions formulées à l'issue des débats.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Il nous reste vraiment quelques minutes. J'ai deux interventions du public.

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

Simplement, pour bien comprendre, vous nous dites, monsieur PATTE, que nous pourrions avoir une option dite « autoroutière intermédiaire bis » comprenant un barreau des étangs ?

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Dans ce cas, elle serait très proche de la solution autoroute présentée, dans ses caractéristiques, dans son coût et dans ses effets. Ce serait juste un changement de statut, mais, quelque part, ce serait quasiment la même solution que celle que nous avons appelée « solution autoroutière urbaine globale ». Cela ne changerait pas grand-chose, même si nous lui enlevions le statut autoroutier et même si nous modifions un peu ses caractéristiques. Ce ne serait pas fondamentalement différent et cela se rapprocherait très fortement de ce que nous avons déjà présenté même si nous pourrions imaginer, bien sûr, des nuances par rapport à ce qui a été présenté. Les solutions que nous présentons sont, parfois, je ne dirais pas caricaturales, mais elles sont un peu simplifiées, schématiques. Nous avons balayé très large, de la solution la plus ambitieuse à la solution, peut-être, beaucoup moins ambitieuse et pour certains pas suffisamment. Ensuite, nous pouvons imaginer des nuances par rapport à la solution en fonction, bien sûr, des besoins et des orientations qui peuvent être données à l'issue du projet.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Monsieur, s'il vous plaît, je vous demande une intervention très brève. Nous n'avons que quelques minutes et nous avons des annonces à faire.

M. Romuald MEUNIER, président MCTB, Golfe de Fos

Avez-vous vraiment l'impression que je prends le micro et que j'essaie de récupérer le micro, pendant des heures ? Je ne le pense pas. J'essaie toujours d'être bref. Je vais continuer, ce soir, de la même manière.

Je voulais me présenter ; je suis président de l'association MCTB, Golfe de Fos environnement. Je suis Fosséen. J'habite, à dix pas d'ici. Je suis pour la ZIP de Fos. Je suis pour les industriels et pour le travail qu'ils nous apportent. Je suis pour qu'ils réduisent au maximum les pollutions qu'ils émettent. Je m'y efforce continuellement. Je suis pour les petits oiseaux et nos étangs, auprès desquels je vais me promener. Je suis pour aussi la qualité de vie et, particulièrement, pour la qualité de vie des Fosséens. C'est ce que je souhaite, en premier.

Pour répondre aux questions qui ont été formulées, précédemment, sur ce que cet aménagement de liaisons routières pourrait apporter, pour moi, il me semble évident que le bénéfice que Fos pourrait en tirer est, d'abord, l'accès restitué à la mer, l'éloignement des pollutions qu'ils subissent constamment,

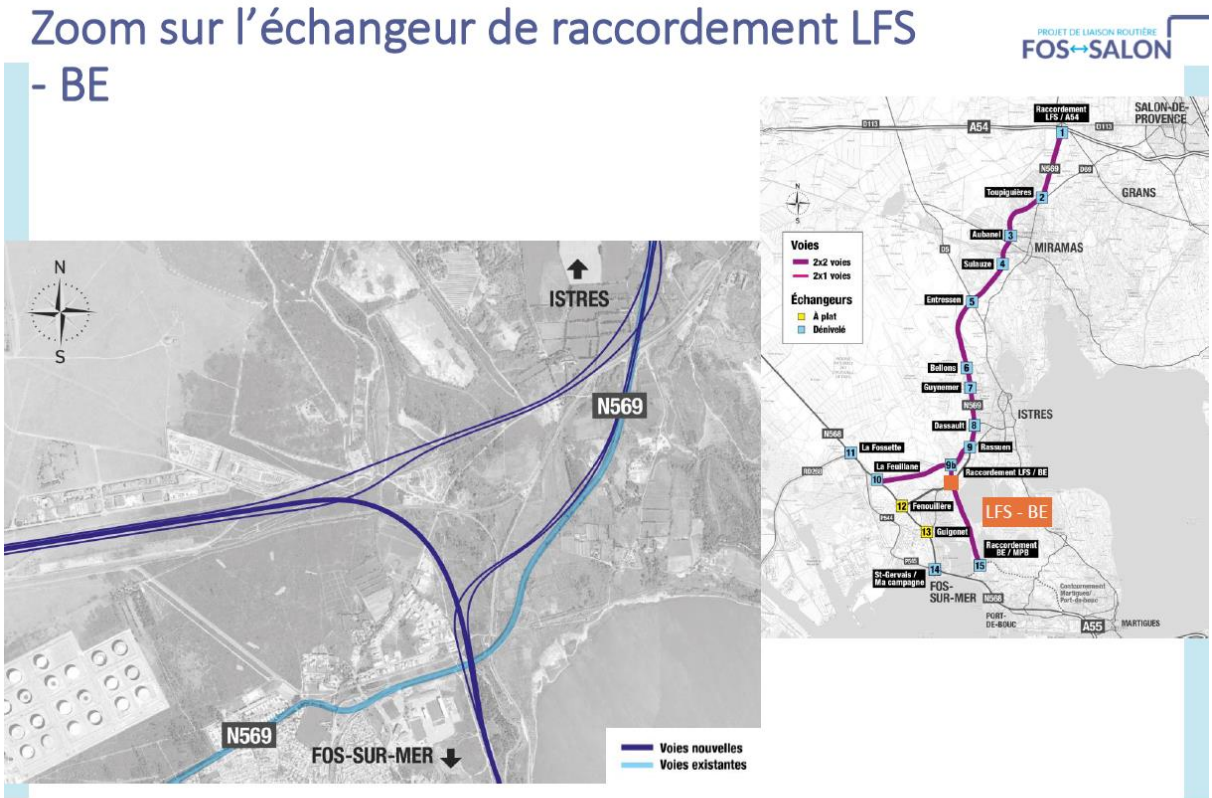
la remise en état de villes de la RN 568 et de la RN569, autrement dit, des boulevards interurbains qui pourraient être restitués aux Fosséens pour en faire des commerces et des lieux de vie. Il me semble que ces éléments sont des bienfaits qui seraient tirés de cet aménagement de la liaison routière. Encore une fois, je pense que cette liaison routière doit être faite la plus éloignée possible, donc la version 1 et le barreau des étangs. Il faut, d'ores et déjà, que les structures soient dimensionnées pour recevoir le contournement de Port-de-Bouc afin que les véhicules y aillent directement, mais il faut aussi, puisque nous déplacerions le flux est-ouest des transports, faire en sorte que le giratoire prévu à la liaison de la version 1 et du barreau des étangs soit complet. Lorsque je dis « complet », il faut qu'il permette, sans giratoire, d'accéder soit à une sortie vers le nord soit à une sortie vers l'ouest permettant de rentrer facilement sur la ZIP de Fos. Or, actuellement, les deux schémas que vous avez présentés dans votre projet sont des schémas d'échangeurs soit plans, soit dénivelés. Les deux schémas que vous présentez prévoient systématiquement un giratoire à chaque bout. Si je suis votre raisonnement, en sortant du barreau des étangs, les camions vont se retrouver à devoir traverser un giratoire puis un deuxième pour retourner sur la ZIP de Fos. Or, ce n'est pas ce que j'appelle un échangeur complet.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. C'est une question technique pour laquelle nous avons une réponse.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Nous avons toujours une incompréhension par rapport à la façon dont nous raccordons le barreau des étangs à la 569. Effectivement, c'est peu explicite sur le dossier du maître d'ouvrage parce que nous n'avons que la filante qui ne montre pas les points d'échange. En l'occurrence, nous avons quelque chose de calé sur l'option autoroutière, au sens strict, c'est-à-dire aux caractéristiques autoroutières. C'est pour cela, d'ailleurs, que nous avons des choses très amples, en termes de courbures. Nous avons, la même chose en ferroviaire. En effet, nous avons un nœud ferroviaire un peu compliqué sur lequel nous ne pouvons pas passer au milieu.



Le principe - cela rejoint ce que vous disiez et ce que vous souhaitiez dans votre présentation - est que l'axe principal qui vient du barreau des étangs file vers la ZIP. Nous allons dire que c'est la filante principale. Après, nous avons la possibilité de bifurquer, direction Istres. Lorsque nous venons d'Istres, nous pouvons repartir vers Martigues. De la même façon, lorsque nous venons d'Istres, nous filons

direction le port ou, indifféremment, de l'autre côté. Cet échangeur permet la totalité des mouvements d'une origine à une destination. Il est bien évidemment dénivelé. Il n'y a pas de croisements de trafic et tout se fait sans ralentissement avec la possibilité, si nous avons une caractéristique voie express à 90 (km/h) et non une autoroute à 110 (km/h), de réduire les rayons et donc d'avoir quelque chose d'un peu plus ramassé, mais, peu importe, les fonctions seront les mêmes. Ce point d'échange est forcément complet. Si nous ne le faisons pas complet, nous mettons à mal les hypothèses d'écoulements des trafics que nous avons prises. Cela signifierait que nous devons renvoyer vers un autre échangeur pour faire un demi-tour ou reprendre une boucle. Cela ne marche plus. Cet échangeur est complet.

Côté déviation Martigues Port-de-Bouc, nous ne l'avons pas montré, mais nous aurons le même système avec la totalité des échanges.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Merci pour cette clarification. Nous n'avons pas le temps.

M. Romuald MEUNIER, président MCTB, Golfe de Fos

Je voudrais intervenir une seconde. Le dossier du maître d'ouvrage ne précisait pas cela et il ne le précise toujours pas. Tant mieux, je suis très content de l'entendre. C'est une très bonne solution, mais votre dossier ne le présente pas.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Le dossier du maître d'ouvrage dispose de ce schéma où, effectivement, vous ne pouvez pas l'identifier. Dans le texte, lorsque nous indiquons les points d'échanges qui seront créés.

M. Romuald MEUNIER, président MCTB, Golfe de Fos

Nous les avons examinés. Malheureusement, ce n'est pas spécifié. Tant mieux si vous le spécifiez. Un courrier précis serait le bienvenu à ce sujet.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Monsieur le maire ?

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

Vous avez entendu cela, ce soir. La première préoccupation concernant ce tracé et cette déviation est d'éloigner toutes les nuisances, tous les risques, des populations. Je crois que c'est le point le plus important qu'il faut prendre en compte. Lorsque nous parlons du barreau des étangs, ce dernier évite la traversée d'Imerys. Le trafic transversal passe au nord de la ville. Il faut oublier Imerys. C'est ce qu'il faut comprendre. C'est ce que nous attendons pour que le trafic, venant de Marseille et allant sur Arles, passe au nord de la ville. Lorsque, il faut desservir DPF ou les réseaux, ils passeront par l'ouest pour revenir sur les voies portuaires. Il faut être logique dans tout ce que nous voulons. C'est l'éloignement du trafic des habitants.

Le tracé 1 permet également l'extension de la ville. Le tracé 2 ne permettra pas une extension de la commune. Je cite une petite anecdote. Fos-sur-Mer a été carencée pour manque de logements sociaux. Nous étions à 18 % au lieu de 20 %. Ce n'est pas de la mauvaise volonté, mais c'est parce que nous sommes contraints. Nous n'avons aucune possibilité de développement. Effectivement, nous pouvons choisir de couper la ville en deux. La commune de Fos a déjà payé un sacrifice très lourd avec l'implantation du GPMM, avec l'implantation de la ZIP. Si nous pouvions éviter d'avoir un deuxième sacrifice qui condamnerait la ville, c'est ce que nous attendons. La très grande majorité se fait autour de ces discussions. Le barreau des étangs évite de passer par Imerys et de renvoyer sur Saint-Gervais et le tracé 1 éloigne toutes les pollutions, tout le trafic de la commune. Il permet de garantir d'envisager, dans les 20 ou 30 ans à venir, le développement de la commune.

Un dernier mot sur les transports alternatifs. Si vous avez l'occasion d'aller sur la zone industrielle, oubliez d'y aller en vélo. Ce n'est pas possible. La distance est beaucoup trop importante. Les routes, aujourd'hui, à l'intérieur de la zone, ne sont pas praticables à vélo. Nous ne serons pas dans une démarche avec une telle possibilité. Les travailleurs postés, à cinq heures du matin, avec le mistral, la nuit, en hiver, pensez-vous qu'ils vont y aller à vélo ? Bien sûr que non ! En revanche, des motorisations différentes vont se développer avec l'hydrogène. C'est là-dessus qu'il faut travailler. C'est bien évidemment, aussi, le ferroviaire et le fluvial qu'il faut développer. Ne nous focalisons pas sur les vélos pour la desserte de la zone industrielle. Nous pouvons, bien évidemment, l'imaginer en ville. Voilà ce que je voulais dire, pour conclure.

M^me^ Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Merci à toutes et tous. Nous arrivons à la fin de notre rencontre. Je cède la parole au président.

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

Simplement un mot de conclusion. Je pense que c'était une réunion utile. Dans cette section sud, il y avait beaucoup de combinaisons. Je pense que nous ressortons de la réunion avec l'idée qu'il n'y a pas trois fois trois solutions possibles, qu'il n'y a pas neuf solutions possibles, mais qu'il y a un consensus assez fort qui se dégage pour en éliminer de nombreuses. Les exposés ont permis de clarifier beaucoup les contraintes qui pèsent si nous voulons réaliser les objectifs affichés par le projet. Je pense que cela a été très utile. Je n'en dirai pas plus. Nous ferons le compte rendu. Les propos, dans leur vivacité, seront retranscrits.

Je veux simplement dire que nous allons continuer ces échanges sur les tracés, dans les deux autres zones. Nous ne savons pas encore si nous pourrons les faire en présentiel puisque le Premier ministre n'a pas annoncé que les Bouches-du-Rhône étaient en zone rouge. Il va annoncer demain que 10 autres départements le seraient peut-être. Ce n'est donc pas annoncé ce soir. Nous ne le saurons que demain. Nous connaîtrons les conditions de couvre-feu pour lundi prochain. Nous vous tiendrons informés. Vous avez vu fonctionner l'outil cartographique. Beaucoup de choses se sont dites et nous vous invitons à les reporter sur cet outil.

Le temps est terminé. Merci beaucoup pour cette réunion. Rendez-vous le 20 janvier, d'une manière ou d'une autre, pour la réunion de clôture et le 11 et 12, pour les autres sections du tracé, si vous le souhaitez également. Au revoir et merci.