

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 partie centrale du tracé

Lundi 11 janvier 2021 en visioconférence

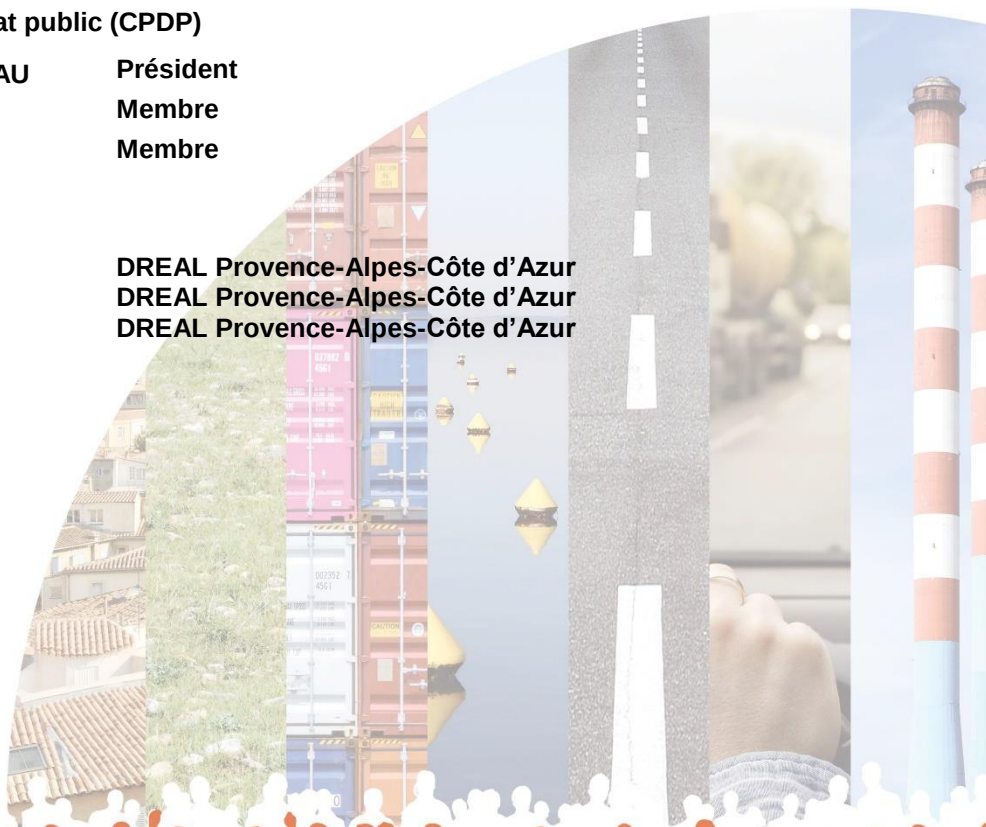
SALLE/ADRESSE :	Visioconférence
PARTICIPANTS :	54 personnes connectées
HORAIRES :	18 h 05 à 20 h 15

Commission particulière du débat public (CPDP)

M.	Jean-Michel	FOURNIAU	Président
M^{me}	Margherita	MUGNAI	Membre
M^{me}	Laura	MICHEL	Membre

Maîtrise d'ouvrage

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



DEROULE

Mot d'accueil par Monsieur François BERNARDINI, Maire d'Istres.....	p.3
Introduction par Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du Débat public (Cpdp).....	p.4
Présentation de l'outil cartographique du débat, par Morgan CHELIHI, Eclectic Experienc..	p.6
Présentation du tracé dans la partie centrale par M. Xavier CEREAS, DREAL PACA– Maîtrise d'ouvrage.....	p.7
Questions - Discussions.....	p.12
Présentation de M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon.....	p.19
Questions - Discussions.....	p.24
Report du fil de discussion en ligne (chat)	p.33

COMPTE RENDU DE RÉUNION

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Nous sommes en train d'enregistrer cette rencontre. Bienvenue à ce deuxième forum territorial, qui n'est pas le deuxième dans la vie du débat public, mais c'est le deuxième dans cette phase du débat public. Nous avons eu le premier la semaine dernière à Fos-sur-Mer, en présentiel. Malheureusement, nous avons dû rebasculer en ligne, et nous sommes contents que vous soyez tous là.

Avant de rentrer dans la phase où nous sommes dans les débats et la présentation de la plate-forme participative du projet, je veux donner tout de suite la parole au maire d'Istres, M. BERNARDINI, qui est ici avec nous, même si c'est en virtuel, pour un court mot de bienvenue. Monsieur BERNARDINI, êtes-vous là ?

M. François BERNARDINI, maire d'Istres

Voulez-vous vraiment que je commence le débat ? C'est simplement pour vous dire bienvenue, mais je ne vois pas à quel titre, bien que ce soit placé sous obédience istréenne aujourd'hui. Dans les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, le mot « bienvenue » est un peu superfétatoire, ou en tout cas est excessif. Nous sommes tous malheureusement dans une situation équivoque. Si vous le permettez, nous allons rentrer dans le vif du sujet immédiatement.

Que vous dire de plus que ce que j'ai déjà dit x fois ? J'espère en tout cas que ce que j'ai pu dire pourra être retenu, et pourra faire prendre conscience aux décideurs définitifs de l'importance du sujet qui, pour nous, nécessite bien sûr de réparer et de répondre à une lacune qui est outrageante depuis des décennies. Nous parlons en effet d'un projet qui aurait dû être effectif dès les années 70. Il y a même eu des terrains qui ont été achetés pour cela. Nous nous retrouvons encore aujourd'hui à nous poser quelques fois même la question sur son opportunité.

Son opportunité est évidente. Elle est criarde. Elle est absolument conséquente. Elle répond à des objectifs de bien vivre ensemble. Bien vivre ensemble, bien sûr dans la vie quotidienne, c'est-à-dire pour que tout le trafic que nous connaissons ne soit plus générateur d'embouteillages, d'attentes, de perte de temps, de déplacements inutiles. Elle est importante bien sûr pour la sécurité, puisque l'une va avec l'autre, mais en plus de la notion de sécurité, il y a l'importance du trafic qui se trouve croissant, et qui a besoin d'une fluidité, et aussi d'une commodité tout à fait meilleure. Elle est absolument indispensable pour l'environnement, autant pour la ville d'Istres que pour ses communes voisines, dans la mesure où cela permettra d'avoir des améliorations à tous points de vue, du bien-être, mais aussi des circonstances d'environnement. Elle est absolument indispensable pour tout ce qui est développement économique, puisque nous sommes sur un territoire qui est dévolu à l'aspect industriel, qui fait partie de la métropole, mais dans la région également, du pôle le plus important, et qui nécessite obligatoirement des moyens et des structures pour permettre son maintien, parce qu'il y a souvent malheureusement des éléments qui viennent le contrebalancer, mais aussi et surtout son développement. Pour nous, à tous points de vue, c'est donc une nécessité absolue.

Alors, j'entends bien que l'on peut se poser des questions, puisque l'on se pose effectivement des questions pour savoir comment nous allons pouvoir estimer le trafic en 2030. Je ne sais par quelles circonvolutions cérébrales, on peut imaginer qu'à travers un mode de vie nouveau, à travers le télétravail, ou à travers je ne sais quoi, on puisse effectivement avoir un besoin inférieur. Pour moi, c'est tout à fait le contraire puisque je ne vois pas comment une région qui se développe de plus en plus, et qui a de plus en plus une courbe démographique croissante, verra son trafic diminuer, bien au contraire. J'entends quelquefois même, de manière très incohérente, parler de pistes cyclables pour justifier que ce projet n'aurait peut-être pas lieu d'être. Les pistes cyclables sont bien sûr des éléments que nous avons tous en tête. Nous-mêmes à Istres, avons un grand plan d'investissement de plus de 10 millions d'euros qui sont programmés. Tout cela, c'est bien sûr pour permettre des déplacements transversaux, pour permettre des déplacements urbains, ou des déplacements riverains, mais jamais sur les grands trafics et sur les éléments qui permettent d'aller d'un point du département à l'autre. Je suis donc obligé d'insister, pour faire comprendre à tout le monde que ceci est véritablement, absolument, indispensable pour nous.

Je suis heureux d'avoir à mes côtés le colonel de la base, qui témoignera sans doute mieux que moi de ce qui est absolu pour lui. Je dirai simplement que je suis heureux, car c'est un élément fondamental qui n'avait jusqu'alors pas été pris à son degré véritable. Nous avons eu le plaisir de lire dans la presse il y a quelques jours que la base d'Istres, qui est déjà sur une courbe ascendante particulière avec

l'arrivée des MRTT, les nouveaux ravitailleurs, va voir la constitution d'un *hub*, qui va entraîner un peu plus de 100 000 visiteurs supplémentaires par an. Vous voyez donc que l'un, plus l'un, plus l'un, on ne peut pas comprendre pourquoi il pourrait se glisser un seul doute, même le plus petit possible, sur la nécessité de faire cette réalisation.

Voilà donc ma première introduction. J'aurai l'occasion d'intervenir si j'entendais des choses qui iraient à contrevérité de ce que je peux témoigner. Encore une fois, ce n'est pas parce que j'ai la prétention d'avoir la science infuse, mais j'ai surtout la prétention de représenter des gens qui vivent à la ville tous les jours, avec les incidences négatives, avec leurs espoirs de nouveauté, et encore une fois avec la sensation que l'on tient un outil qui pourra nous y aider.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur le maire, pour cette introduction, qui rentre dans le vif du débat et du projet. Merci à celles et ceux qui nous ont rejoints entre-temps à ce deuxième forum territorial sur les différentes options et variantes du projet.

Comme nous l'avons dit, ceci est un forum territorial dédié à la réflexion et à la discussion autour des différentes options et variantes du projet. Nous nous concentrons aujourd'hui sur la partie centrale du tracé. Nous avons discuté de la partie sud la semaine dernière. Nous allons bientôt avoir le troisième forum dédié à la partie nord. Juste avant de passer la parole à ma collègue, Laura MICHEL, membre comme moi de la Commission particulière du débat public, vous savez désormais que nous animons ces débats publics pour la CNDP, la Commission nationale du débat public, je tiens juste à partager, en tant qu'animatrice de cette rencontre, les quelques règles du jeu pour ce forum. Il a basculé en ligne, au lieu d'être en présentiel. Si vous pouvez tout simplement avoir la gentillesse de vous renommer si votre nom n'apparaît pas sur l'écran, pour permettre à tout le monde de savoir qui vous êtes. Comme je l'ai dit au début, sachez que cette rencontre est enregistrée, pour la finalité de rédiger le meilleur compte rendu possible pour vous, pour le débat, pour le maître d'ouvrage. J'imagine désormais que vous êtes tous experts de Zoom. Pour voir tout le monde, vous avez l'option « affichage » de l'écran en mosaïque, qui vous permet de ne pas seulement voir la personne qui parle, mais toutes les personnes présentes à ce forum. Cette option est accessible sur le côté droit, en haut de l'écran, sur le bouton « affichage ». Nous vous invitons aussi à arrêter vos micros quand vous n'avez pas la parole, et à lever la main, soit la petite main bleue virtuelle de Zoom, soit la main physique si vous n'arrivez pas à lever la main de Zoom, pour demander la parole. C'est pour que nous ne parlions pas les uns sur les autres, mais que pour tout le monde puisse avoir le temps d'intervenir.

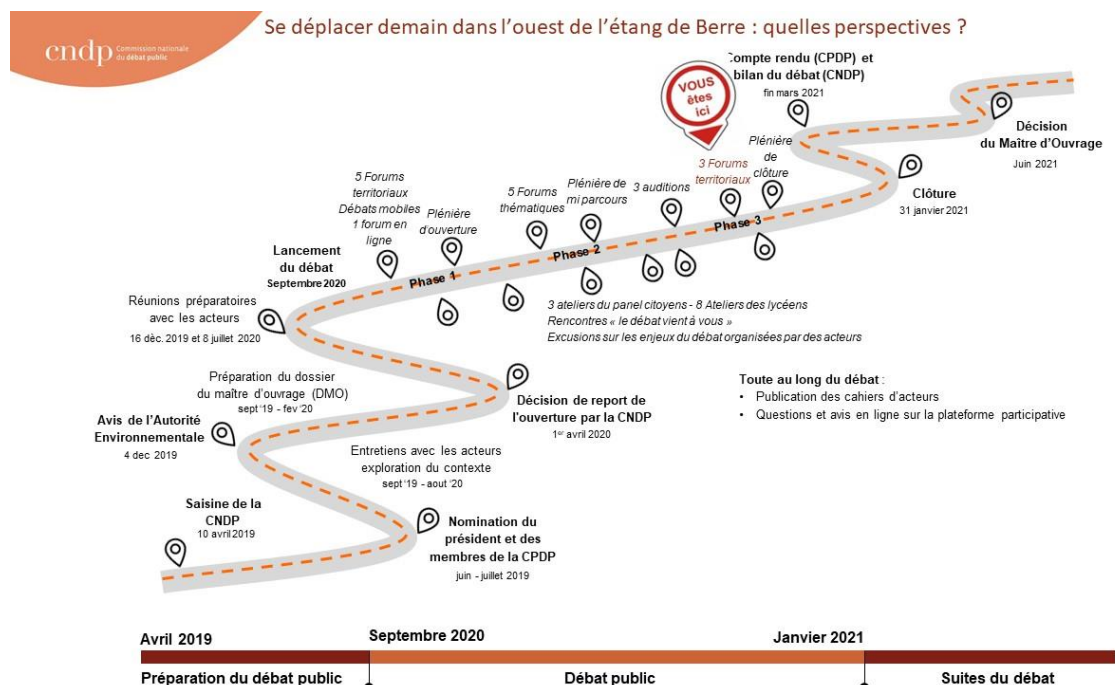
Dans le même esprit, nous vous invitons à utiliser le *chat* pour partager questions et réflexions ultérieures pendant que les intervenants parlent. Le *chat* est suivi tout le temps de la rencontre par la régie technique, par la Commission particulière, qui fera remonter les questions qui émergent du *chat*. C'est donc une autre façon d'intervenir, en plus de celle de prendre la parole. Dans la prise de parole, nous vous demandons d'exercer écoute et bienveillance, et présence aux autres. Cela veut dire bien sûr garder la parole pour le temps qui est nécessaire, en général pas plus que sept minutes. C'est ce que nous nous sommes donné comme limite pour une durée maximale d'intervention. Si vous réussissez à être plus court, c'est mieux. Il faut surtout faire circuler cette parole, donc permettre aussi aux autres d'intervenir, et donc leur laisser le temps d'intervenir. Il faut permettre à ceux qui n'ont pas encore pris la parole pendant la rencontre de la prendre avant vous. Si vous avez déjà pris la parole, il faut donc attendre la fin d'un premier tour de prise de parole pour reprendre la parole à nouveau, et aussi écoute et bienveillance dans l'expression des propos et des positions. Cela s'appelle « forum » parce que c'est un espace ouvert d'échange, où toutes les voix ont le même poids et les mêmes droits d'exister ensemble. Nous avons créé cet espace pour ça. C'est notre intention de veiller à ce que ça arrive. Nous espérons pouvoir veiller à cela tous ensemble, nous comme membres de la Commission particulière, mais aussi vous en tant que participants, et donc gardiens avec nous de cet espace ouvert d'écoute, de bienveillance et de présence aux autres. Cela dit, je m'arrête, et je donne la parole à ma collègue, Laura MICHEL.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Bonjour à tous. Merci, Margherita. Merci de nous avoir rejoints en ligne et donc d'avoir basculé du présentiel au distanciel.

Cette slide (ci-dessous) permet de visualiser où nous en sommes de ce débat. Nous sommes dans la dernière ligne droite avec la troisième phase du débat « élaborons ensemble ». Dans cette phase du débat, comme l'a évoqué Margherita, nous avons programmé trois forums territoriaux qui devaient se tenir en présentiel. L'un s'est effectivement tenu en présentiel à Fos sur la partie sud du tracé.

Malheureusement, les deux suivants se tiennent en Zoom : celui d'aujourd'hui sur la partie centrale du tracé, et demain le forum sur la partie nord du tracé. Nous avons également pu tenir en présentiel la troisième séance de l'atelier citoyen samedi, donc avant-hier. C'était très important pour nous, et pour les citoyens qui s'étaient investis. Nous avons également pu maintenir une visite de La Crau avec le CEN Paca.



Vous voyez sur ce chemin qu'il y a la plénière de clôture le 20 janvier avec une petite interrogation sur sa tenue en Zoom en maintenant l'horaire, ou de la mener en présentiel, ce qui nous tient évidemment à cœur. Vous aurez prochainement des informations sur ce point. Avant de clôturer le débat à la fin du mois, et de laisser ensuite le temps à la décision du maître d'ouvrage.

Je vais revenir sur les objectifs et les modalités de ces forums territoriaux. Comme cela a été évoqué ici, l'objectif est vraiment d'apporter de l'information et de favoriser les échanges sur le tracé, sur ses différentes variantes et sur ses différentes options, pour contribuer à cette phase 3 du débat. Dans cette phase, nous avons prévu un outil cartographique à distance, qui va vous être présenté dans un instant. Il va permettre, et il a déjà permis, puisqu'il fonctionne visiblement très bien, dès le forum de Fos, des contributions en ligne sur les différentes parties du tracé. Ensuite, le maître d'ouvrage aura la parole pour présenter le tracé. Je pense qu'une ou deux interventions se sont ajoutées. Comme l'a rappelé Margherita, nous vous demandons de bien vouloir respecter ces sept minutes de présentation, pour que chacun puisse s'exprimer. Voilà donc pour le programme.

Concernant le calendrier, il y aura demain un atelier à la Mission locale de Salon-de-Provence, le troisième forum territorial, le 14 janvier un atelier à la Maison de l'emploi Ouest Provence, le débat au journal d'actualité local RCF-Dialogue, mercredi, la plénière que j'ai évoquée, et dont la date est maintenue. Restera à confirmer un débat sur le terrain autour des bassins ouest du port de Marseille, avec le GPMM. Le dimanche 24 janvier à minuit, ce sera la fermeture de la plate-forme participative et la fin des réceptions des cahiers d'acteurs. Ce sera donc la date limite pour envoyer vos contributions, qu'elles soient à travers la plate-forme, à travers les cahiers d'acteurs, ou la carte interactive que nous allons vous présenter dans un instant. Je redonne donc la parole à Margherita pour la suite.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Laura. Sans rien ajouter, et avant de donner la parole au maître d'ouvrage pour présenter un peu plus en détail les projets, je donne la parole à notre collègue Morgan CHELIHI, pour une présentation de l'outil cartographique que certains d'entre vous connaissent déjà, puisqu'il a été présenté lors de la rencontre de la semaine dernière à Fos. Il est déjà en ligne et utilisable, et d'ailleurs utilisé. Morgan ?

M. Morgan CHELIHI, Eclectic Experience

Merci, Margherita. Bonsoir à toutes et à tous. Je suis de la société Eclectic Expérience. La Commission nous a confié la conception et le suivi de cet outil de la carte du débat. Je me propose de vous guider un peu à travers l'outil. Cet outil vise à explorer les différentes options d'aménagement, et également à apporter vos commentaires, remarques et questions. Il a donc à la fois une vocation informative, et aussi participative.

Pour vous rendre sur la carte du débat, c'est très simple. À partir du site du débat public, vous pouvez vous rendre sur l'onglet Participez, et vous pouvez ensuite cliquer sur Contribuez à la carte du débat. En cliquant, vous allez atterrir directement sur la carte du débat. Il y a là différents éléments que vous allez pouvoir observer.



Je vous invite à regarder plus particulièrement la légende. Ce qui s'affiche, ce sont tout d'abord les différentes sections du projet de liaison : la section Nord, la section Centre, la section Sud, et les contournements. Vous allez donc pouvoir observer ces objets-là, ainsi que les échangeurs, et dans certains cas, lorsque cela s'applique, les barrières de péage. Nous avons d'ores et déjà affiché les différentes contributions que vous nous avez transmises, qui sont déjà nombreuses, et que vous pouvez voir avec les petits pointeurs ou marqueurs qui sont là en bleu, vert, rouge et jaune selon différentes catégories, que vous pouvez voir en bas à gauche sur la légende.

Sur la première page, vous avez la possibilité avec le volet de droite de naviguer à travers les différentes options d'aménagement. En cliquant sur le petit bouton suivant (petite flèche en haut à droite de la diapositive) qui est ici, vous pouvez avoir différents aperçus. Si nous sommes sur la deuxième page, c'est un aperçu de l'option autoroutière, et ainsi de suite avec les différentes options qui sont l'option autoroutière payante, option autoroutière intermédiaire, etc. Ce que vous pouvez faire une fois que vous êtes sur une option, c'est explorer les différents objets qui sont présentés en zoomant. Pour zoomer, vous utilisez le petit bouton « plus » qui est en haut à gauche de la carte, et le moins pour dézoomer. Vous pouvez ensuite cliquer sur les différents objets qui sont là, par exemple ici sur les variantes Sud. En cliquant sur la variante Sud, on peut avoir un peu plus d'informations, comme une illustration. On peut aussi cliquer sur les échangeurs. Je vous invite vraiment à explorer, cliquer, et à jouer un peu avec cette carte.

Une fois que vous êtes familier avec ces différentes fonctionnalités, il y a aussi l'option des couches, qui se trouve en haut à droite de la carte. Vous pouvez personnaliser votre vue de la carte, donc activer ou désactiver différentes couches. Vous pourriez par exemple choisir d'afficher l'option voie express, avec les contributions du public en même temps.

Pour finir, il y a aussi la possibilité d'explorer les contributions du public dans ce dernier panneau. Là encore, vous pouvez aller cliquer sur les contributions, tout simplement pour les lire, et pour vous informer sur les contributions qui ont déjà été transmises.

Enfin, nous avons également conçu un moyen pour vous de transmettre votre contribution, en cliquant sur le petit bouton orange Contribuez à la carte du débat. En cliquant sur ce bouton, vous allez être amenés directement sur le formulaire de contribution à la carte du débat. Pour remplir et envoyer votre contribution, vous allez avoir trois étapes. Vous serez d'abord amenés à géolocaliser votre contribution. Vous pourrez par exemple choisir, si vous avez une contribution qui se rattache au barreau des étangs, de cliquer près du barreau des étangs, pour indiquer la géolocalisation de ma contribution. Vous êtes invités dans la deuxième étape à préciser votre contribution, donner un titre, et ensuite préciser le thème auquel se rattache votre contribution. Si cela s'applique, vous pouvez également associer une grande option d'aménagement à votre contribution. Vous pouvez enfin joindre un fichier, par exemple une image, pour donner un peu plus de détails. On termine enfin avec les informations personnelles, le code postal et l'e-mail, qui sont facultatifs, pour ensuite transmettre votre contribution.

Il y a donc déjà un certain nombre de contributions qui sont arrivées. Elles sont près d'une trentaine, dans le cadre aussi du forum territorial qui s'est tenu à Fos-sur-Mer. C'est d'ores et déjà en ligne. Je vous invite durant ce forum à contribuer vous aussi. Nous allons vous communiquer le lien direct pour contribuer à cette carte. Je repasse la parole à Margherita. Merci.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Morgan. Pendant que Morgan présentait en partageant son écran, Laura MICHEL a partagé dans le *chat* le lien pour accéder directement à la carte, ainsi que le lien direct pour les formulaires en ligne, pour pouvoir apporter une contribution à la carte.

Comme vous l'avez vu, les contributions peuvent toucher différents sujets, pas seulement les grandes options d'aménagement que le maître d'ouvrage va bientôt présenter, mais aussi de macros thématiques autour desquelles nous espérons animer la discussion aujourd'hui : la question de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, l'agriculture, l'eau, l'environnement, les paysages, la mobilité, les transports, la sécurité routière, la santé, la qualité de vie, le bruit, la pollution, ou bien une autre thématique qui se rattache aux contributions. Ces grands thèmes sont indiqués avec des couleurs différentes. Nous espérons les aborder aussi pendant nos discussions aujourd'hui. Notre voix n'aura pas des couleurs différentes, mais nous essaierons quand même de toucher différents thèmes qui sont importants pour vous. Nous espérons que vous porterez les contributions sur les différentes macros thématiques liées à ces projets.

Cela dit, à ce point, je donne la parole au maître d'ouvrage, à qui nous donnons un petit peu plus de temps, puisque c'est quand même une opportunité pour vous d'avoir des informations sur le projet, partagées directement par le maître d'ouvrage. C'est aussi un espace d'information, de transparence et de partage. Dans ce sens, j'invite donc la maîtrise d'ouvrage à prendre la parole. Merci beaucoup.

M. Xavier CEREAL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

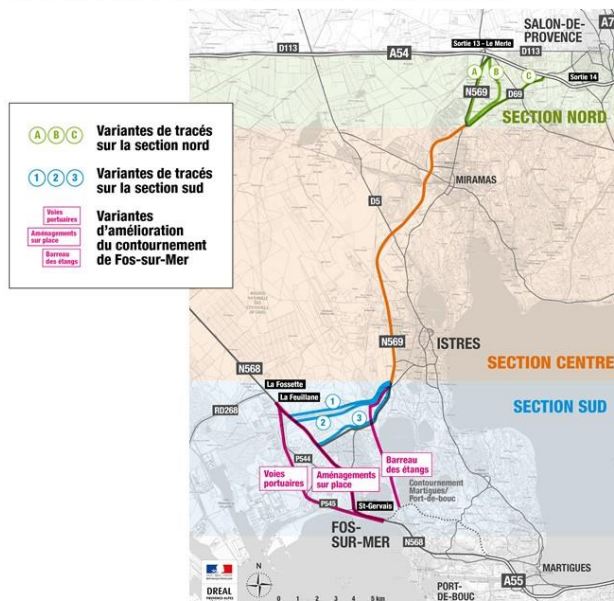
Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Xavier CEREAL, de la DREAL Paca, représentant du maître d'ouvrage du projet. Je vais faire une présentation relativement rapide du projet, à l'échelle de l'ensemble de la liaison Fos – Salon. Nous ferons un focus sur les aménagements de la section centrale.

La carte (page suivante) représente l'ensemble du projet, découpé en trois sections :

- la section Nord entre l'A54 et le carrefour Toupiguières, avec trois variantes de tracé différentes ;
- la section centrale en orange, qui nous intéresse aujourd'hui, entre Miramas et Istres Sud, sans variante de tracé. Je vais y revenir après.
- la section Sud, qui a fait l'objet d'un forum territorial la semaine dernière, qui porte à la fois sur la problématique de la connexion de la RN 569 avec la RN 568, donc en bleu, et la problématique de la traversée et du contournement de Fos-sur-Mer, en violet.

Pour ce qui concerne la section centrale, nous sommes sur un projet dans l'emprise de l'actuelle RN 569, avec un élargissement possible de la plate-forme routière, et un traitement des points d'échange.

Les variantes de tracés étudiées

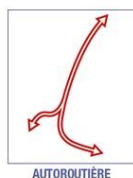


Forum territorial Istres – 11/01/21

4

Trois grandes options d'aménagement ont été étudiées à ce stade. Elles sont présentées dans le cadre du débat public. La première option est un projet totalement autoroutier, qui irait de l'autoroute A54 au nord, jusqu'à la RN 568 au niveau de Fos-sur-Mer, à peu près au niveau de La Feuillane, ou pour la partie sud-est, à l'est de Fos, en connexion avec le projet de contournement de Martigues Port-de-Bouc. C'est donc un projet autoroutier à 2x2 voies, avec une vitesse limitée à 110 km/h principalement, potentiellement abaissée à 90 km/h au droit des zones urbaines, et avec deux options, payante ou non payante. Dans ce cadre-là, nous traiterions la traversée et le contournement de Fos-sur-Mer selon trois variantes, dont nous n'allons pas forcément parler tout de suite.

Trois options d'aménagement étudiées



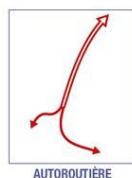
AUTOROUTIÈRE

Aménagement de la RN569

- Autoroute urbaine à 2x2 voies
- Vitesse de 110 km/h, abaissée à 90 km/h au droit des zones urbaines
- Pas forcément payante

Contournement de Fos-sur-Mer

- Nouveau contournement



AUTOROUTIÈRE INTERMÉDIAIRE

- Infrastructure de type autoroutier à 2x2 voies
- Échangeurs dénivelés entre l'A54 et l'échangeur Dassault d'Istres sud

- Contournement amélioré



VOIE EXPRESS

- Voie express à 2x1 voie, avec crêneaux de dépassement
- Échangeurs dénivelés au droit des secteurs présentant les plus forts trafics

- Contournement amélioré

Forum territorial Istres – 11/01/21

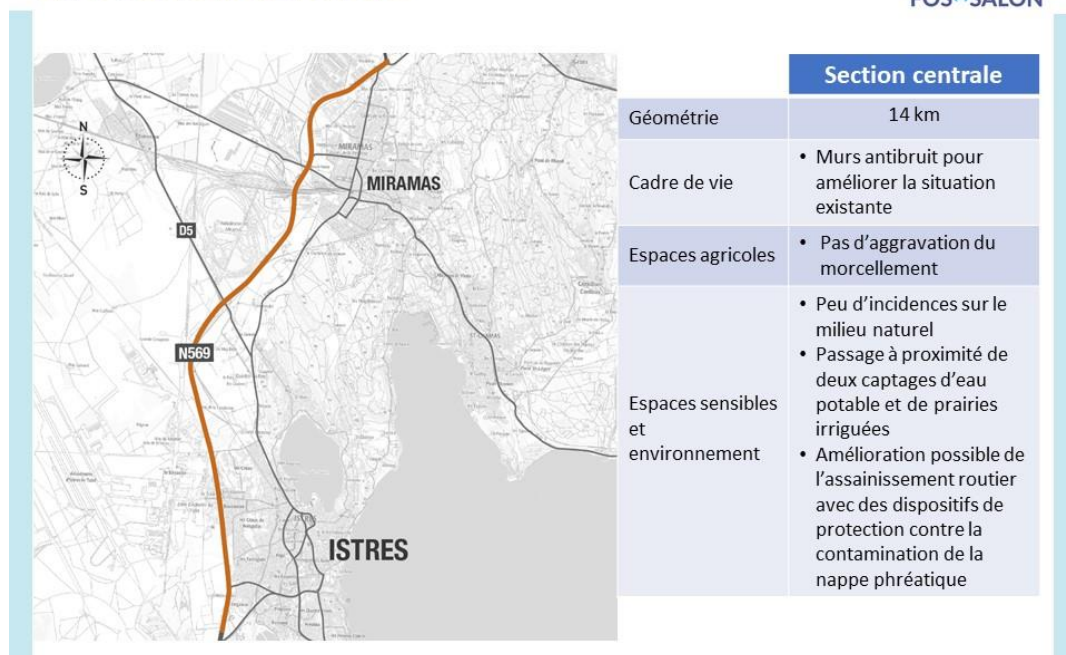
5

La deuxième option est l'autoroutière intermédiaire. Nous sommes là sur un projet autoroutier uniquement pour les sections nord et centrale, donc de l'autoroute A54 jusqu'à Istres Sud, avec là encore une dénivellation des points d'échange sur l'ensemble de ce linéaire, et un traitement pour les sections Sud qui serait plutôt de type 2x1 voies.

La troisième option qui a été envisagée à ce stade des études est l'aménagement d'une voie de type express, avec des sections à 2x2 voies, et des sections à 2x1 voies. Les sections à 2x1 voies sont notamment pour la section Nord, sous réserve évidemment d'études complémentaires qui viendront confirmer ou non que cet aménagement sera suffisant par rapport au trafic à venir. Un aménagement de la section entre Miramas et Istres qui serait à 2x2 voies principalement, avec potentiellement des sections à 2x1 voies, avec éventuellement des créniaux de dépassement. Des échangeurs qui seraient dénivelés, là aussi, sous réserve de fonctionnalités, de niveaux de trafic, en fonction des prévisions de trafic attendu. Nous pourrions avoir des sections qui resteraient à 2x1 voies, et éventuellement certains carrefours qui resteraient des carrefours-plan.

Nous allons faire un zoom sur la section centrale.

La section centrale



Forum territorial Istres – 11/01/21

7

Vous voyez (ci-dessus) le linéaire. Nous sommes sur 14 km entre le carrefour de Toupiquières au nord, la déviation de Miramas, et au sud la connexion au niveau de Rassuen à Istres. Dans le cadre du projet, au-delà de l'aménagement de l'infrastructure, nous envisageons la réalisation de murs antibruit, donc de protections phoniques le long de l'itinéraire, sur les secteurs les plus urbanisés. L'objectif serait non seulement d'améliorer et d'éviter d'augmenter l'exposition au bruit des populations riveraines, avec l'augmentation du trafic à venir et la réalisation du projet, mais également d'améliorer la situation par rapport à ce qu'elle est aujourd'hui.

Le deuxième aspect concerne les espaces agricoles. Nous sommes sur un projet d'aménagement qui viserait à élargir la plate-forme routière, avec potentiellement une consommation de l'espace agricole qui serait significative, en tout cas qui va exister, mais sans aggravation du morcellement des exploitations agricoles. Nous n'allons pas tracer de nouvel axe routier. Nous n'allons donc pas avoir de problématiques couramment rencontrées dans les projets routiers, de découpage d'une parcelle en deux, rendant une partie difficilement exploitable.

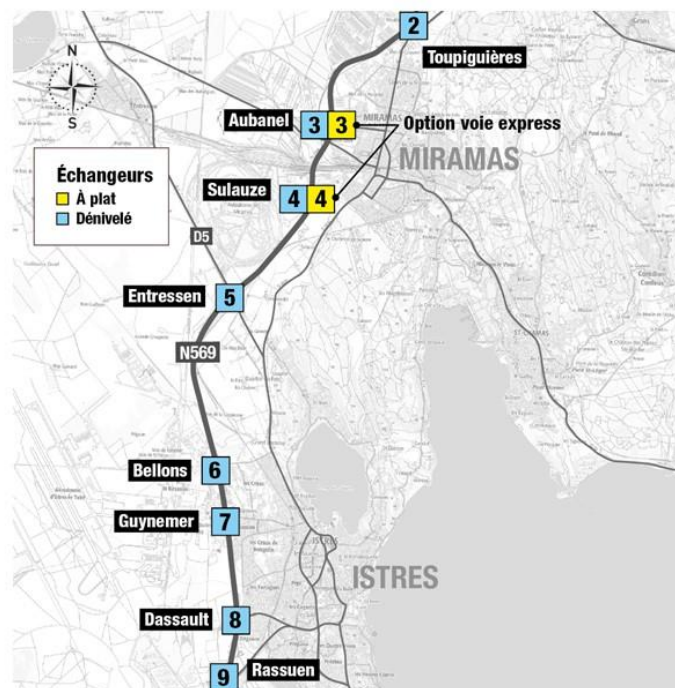
Concernant l'environnement et les espaces naturels, nous sommes là aussi sur un élargissement de la voie, donc avec relativement peu d'incidence sur le milieu naturel, d'autant que lors de la conception de la route initiale, l'extension, mais aussi l'élargissement, avaient été envisagés. Néanmoins, il y a le passage à proximité de deux captages en eau potable, qui vont nécessiter des points d'attentions et d'études dans les phases ultérieures du projet, pour veiller à ce que nous n'ayons pas d'incidence négative sur la ressource en eau.

Sur ce sujet de la ressource en eau, le projet sera aussi l'occasion de mettre en place un véritable système d'assainissement routier. Comme cela a été dit par M. le maire, nous sommes sur un

aménagement routier relativement ancien, qui a été réalisé selon les normes de l'époque, qui étaient nettement moindres que celles qui existent aujourd'hui. Faire le projet routier permettra donc de mettre en place un assainissement de qualité, qui permettra de protéger la nappe phréatique, d'une part des pollutions accidentelles qui pourraient être dues à des renversements de poids lourds transportant des matières dangereuses par exemple, mais également de traiter la pollution chronique résultant de l'exploitation habituelle de la route.

Les échangeurs de la section centre

PROJET DE LISSON ROUTIERE
FOS → SALON



Forum territorial Istres – 11/01/21

8

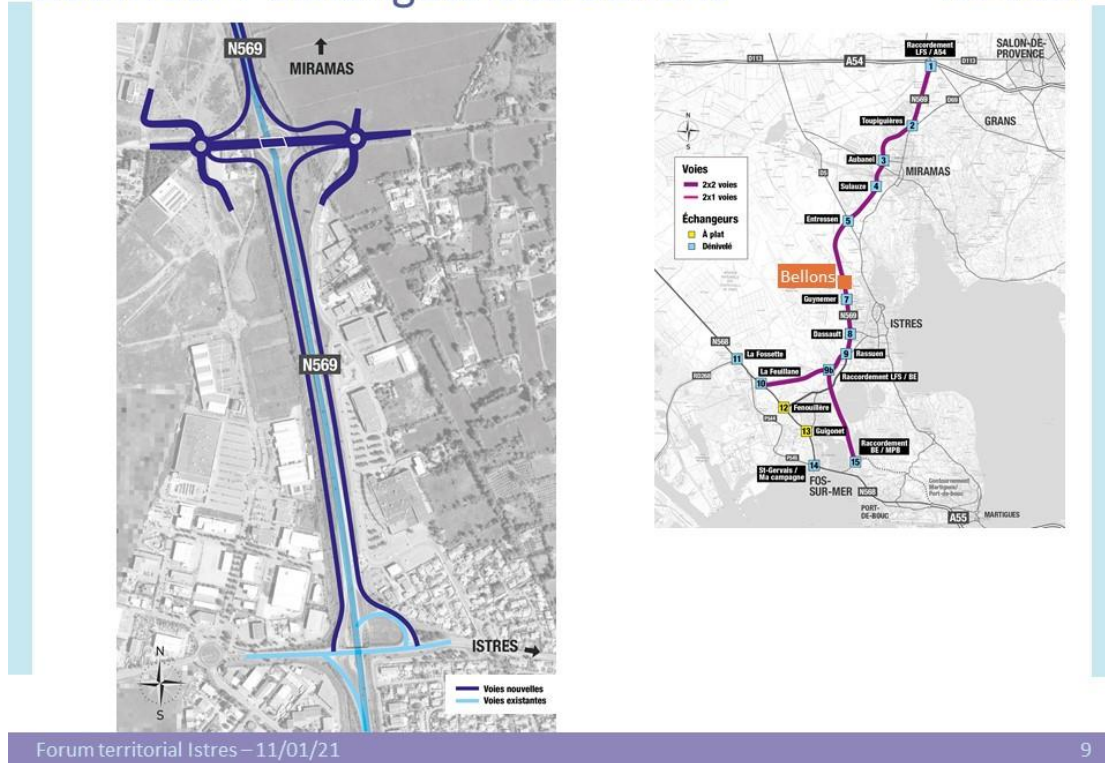
Nous sommes sur cette diapositive sur le périmètre de la section centrale. Nous avons représenté les points d'échange existants ou à venir. Vous avez par exemple le barreau de Sulauze au niveau de Miramas, qui n'existe pas encore. Nous avons deux grandes options. Nous avons l'option autoroutière, ou autoroutière intermédiaire. C'est donc le même projet dans le cadre de la section centrale, qui conduirait à une dénivellation de tous les points d'échange existants ou à venir sur l'itinéraire. C'est ce qui est représenté en bleu. Cela va de Toupiguières jusqu'à Rassuen. On va maintenir les systèmes d'échanges en dénivelant tous ces points d'échange. Cela veut dire que nous n'aurons pas de giratoires. On ne pourra pas s'arrêter ou ralentir. On aura des bretelles d'accès et de sortie à l'autoroute qui seront dédiées à cet usage.

Dans le cadre de l'option voie express, qui est également envisagée dans les études actuelles, en fonction des niveaux de trafic qui sont attendus sur la route, des fonctionnalités et du niveau de service que nous allons essayer d'atteindre, certaines sections pourraient potentiellement rester à 2x1 voies, et par conséquent certains points d'échange pourraient rester des échanges plans. Je ne peux pas vous présenter tous les points d'échange en détail. Il y aura effectivement des réflexions à mener sur chacun d'entre eux dans les phases ultérieures, notamment pour bien veiller à ce que le traitement de ces points d'échange réponde aux enjeux, notamment aux enjeux de développement du territoire, avec les projets portés par exemple sur la commune d'Istres, à savoir les projets de développement en termes de logements, d'offres de loisirs, le projet de développement éventuellement de la base aérienne. Tous ces éléments seront donc intégrés dans le traitement précis des points d'échange.

Je vous propose un point sur l'échangeur des Bellons. Nous sommes au droit d'Istres. Vous avez sur l'image de gauche (page suivante) une représentation des Bellons en haut, au nord, et de l'échangeur de Tubé, au sud. Dans le cadre d'un projet autoroutier, que ce soit autoroute ou autoroute intermédiaire, pourrait se poser une problématique à traiter dans les études ultérieures de gestion de ce système d'échange. Passer dans un projet à une forme autoroutière impose des normes spécifiques, notamment

de sécurité, qui font que l'on ne peut pas avoir deux échangeurs autoroutiers à proximité. Il y a une interdistance minimale entre deux échangeurs, pour garantir de bons écoulements de trafic dans de bonnes conditions de sécurité. Sur ce cas-là, nous sommes sur deux échangeurs très proches, qui vont devoir conduire à des réflexions sur un réaménagement, sur les fonctionnalités, pour permettre un fonctionnement optimal de ce système d'échange.

Zoom sur l'échangeur des Bellons



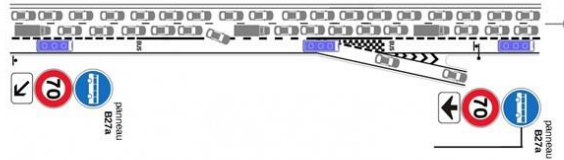
Vous voyez par exemple que si l'on vient d'Istres au sud-est, et que l'on veut aller en direction du nord vers Miramas par l'autoroute, il pourrait être envisagé des solutions comme ce qui est représenté ici. Aujourd'hui, on peut s'insérer directement sur la RN 569 depuis Istres centre. Si l'on passe dans une configuration autoroutière, il pourrait être envisagé de devoir suivre une voie parallèle, figurée en bleu foncé, depuis le sud-est, se connecter aux Bellons au nord, donc sur le petit giratoire qui est représenté à droite en haut sur l'illustration, pour pouvoir se connecter à l'autoroute, et partir vers Miramas.

Ce sont des réflexions qui seront menées dans les études ultérieures, mais qu'il faut bien avoir en tête. Nous allons traiter ce genre de sujets pour les différents points d'échange, et vérifier en fonction des trafics et des évolutions à venir que les fonctionnalités sont bien garanties.

Je vais terminer dans la diapositive suivante sur un autre enjeu qui va être à traiter dans les phases ultérieures. Il a déjà été évoqué dans le cadre du débat et dans le dossier du maître d'ouvrage. C'est la prise en compte des transports collectifs sur l'infrastructure, et notamment au droit d'Istres et de Miramas, dans les secteurs les plus urbains. Il faudrait envisager, en lien avec la Métropole, la réalisation d'aménagements spécifiques pour permettre l'écoulement des trafics Transports en commun et éventuellement covoiturage, par exemple avec la réalisation de voies réservées, qui permettent de garantir des temps de parcours efficaces pour les bus à haut niveau de service, par exemple au niveau des points d'échange, ou les cars à haut niveau de service également, sur cet axe-là. Ce sont des sujets qui vont nécessiter des échanges avec la Métropole, mais qui seront réalisés dans les phases ultérieures d'étude.

Adapter l'infrastructure pour favoriser les transports en commun et augmenter le taux de remplissage des véhicules

- VRTC
- VR2+
- TCSP



Forum territorial Istres – 11/01/21

10

Je vais m'arrêter là. Il y a beaucoup de sujets que je ne traite pas. C'est une présentation assez schématique, mais nous sommes là avec mes collègues Cédric MARY et Lionel PATTE pour répondre à toutes vos questions.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour cette présentation, et aussi pour être resté dans les temps. Il y aura bien sûr sûrement des questions pendant la rencontre. À ce sujet, je vous invite d'ores et déjà à demander la parole, soit dans le *chat*, soit physiquement en levant la main dans l'écran, soit en levant la petite main bleue de Zoom pour signaler votre désir de parler. Avant d'ouvrir complètement la salle, nous avons quand même une intervention programmée et demandée, d'un participant comme vous, qui nous a signalé son intention de parler, et qui nous a envoyé un support PowerPoint qu'il voudrait partager. Les règles sont les mêmes pour tous les autres participants à cette rencontre. Monsieur MARTIN, vous avez sept minutes pour votre intervention et votre présentation. (...)

Pendant que M. MARTIN essaie de rétablir sa connexion, nous pouvons ouvrir la discussion à ceux d'entre vous qui ont des réflexions à faire autour de cette présentation du maître d'ouvrage, autour des options et des variantes pour le projet, et des nœuds que le maître d'ouvrage nous a présentés, pour apporter leurs points de vue ou leurs questions. Je vous demande juste de demander la parole pour intervenir.

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

Ne soyez pas timides. Nous n'avons pas énormément de temps. Je pense qu'il y a un certain nombre de précisions qui peuvent être demandées au maître d'ouvrage. Monsieur SANMARTIN ?

M. Jean-Pierre SANMARTIN, association PHUR Talagard

Je voudrais bien poser une question.

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

Allez-y.

M. Jean-Pierre SANMARTIN, association PHUR Talagard

La section centrale s'arrête au niveau de Rassuen, si je puis dire. Elle ne va pas jusqu'à Parsemain ? Juste à l'entrée de Fos, quoi. Est-ce que vous m'entendez ?

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Oui. Nous vous avons entendu. Si le maître d'ouvrage a compris la question, il peut répondre.

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

Par convention, nous avons effectivement découpé le projet en trois sections : celle au Nord, comme l’a expliqué Xavier CEREAS, va de l’A54 à Toupiguières. Toupiguières – Rassuen, c’est la section centrale, et ensuite de Rassuen à la 568, plus les éléments de déviation de Fos, c’est la section Sud. Par convention, nous avons pris ce découpage-là.

M. Jean-Pierre SANMARTIN, association PHUR Talagard

Pardon, mais si nous sommes cohérents avec le barreau des Étangs - je n’ai pas participé à la réunion d’hier - mais le barreau des Étangs va arriver à peu près vers le stade Parsemain, si je comprends bien.

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

Au nord du stade.

M. Jean-Pierre SANMARTIN, association PHUR Talagard

D’accord.

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

Il est en fait plus bas que Rassuen, le raccordement aux barreaux des Étangs.

M. Jean-Pierre SANMARTIN, association PHUR Talagard

Alors, j’ai vu qu’il y avait des sections d’autoroutes. Est-ce que vous envisagez des déplacements en autocars ? Sur la section centrale, vu la place, est-ce que l’on pourrait envisager de mettre des sections, carrément sur la presque totalité du parcours, en bus à haut niveau de service ? La desserte pour aller à Marseille à partir de Salon, où j’habite actuellement, ou d’Istres, où j’ai habité assez longtemps, n’est quand même pas très évidente. À Salon, on est obligé de passer par Aix pour aller sur Marseille. Pour le Sud, les liaisons ne me paraissent pas très pertinentes pour favoriser le trafic, disons au nord de l’étang de Berre, et au sud-ouest vers Marseille qui est très mal desservi, y compris dans le plan de déplacements urbains.

M. Xavier CEREAS, DREAL Provence-Alpes-Côte d’Azur

Sur ces aspects de transports collectifs, les réflexions sont plutôt menées par la Métropole, qui a la compétence d’autorité organisatrice de la mobilité. Dans le cadre de ce projet de liaison routière, nous sommes en contact avec la Métropole. Nous n’allons pas décider des services qui vont être proposés et des lignes. Par contre, tout l’enjeu autour du projet va être, par rapport à l’évolution du profil en travers de la route et des systèmes d’échanges, d’identifier les secteurs sur lesquels vont effectivement circuler des transports collectifs, et sur lesquels il pourrait y avoir de la congestion. Les voies réservées ne sont nécessaires ou utiles que lorsqu’il y a de la congestion. Sinon, les transports collectifs roulent à la même vitesse que les véhicules. Il n’y a pas de difficulté particulière. L’idée du projet est plutôt d’identifier les secteurs qui vont être problématiques, en cohérence avec la présence de cars ou de bus, mais il n’appartient pas à la maîtrise d’ouvrage DREAL ici de proposer des services de transport collectif.

M. Jean-Pierre SANMARTIN, association PHUR Talagard

Je ne voudrais pas trop mobiliser, puisque nous sommes assez nombreux. Plutôt que de faire tout ensemble lorsque l’on va construire ce projet, n’y a-t-il pas des sections à prioriser ? Je regardais l’étude de trafic. L’axe istréen au niveau de Dassault, c’est là où il y a un point noir de circulation. On approche les 40 000 véhicules par jour : 39 500 véhicules par jour, avec toute l’importance de la zone de la base aérienne et de Dassault, plus les zones commerciales adjacentes. Je pense que si l’on pouvait déterminer des urgences dans les priorités, que ce soit au niveau du tronçon istréen ou du tronçon phocéen, qui me paraissent les plus engorgés, ne pourrions-nous pas traiter par étape ces premiers tronçons ? Est-ce que cela a été envisagé, ou est-ce que cela pourra être envisageable ? Je vais m’arrêter là.

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

Peut-être puis-je répondre. Il est possible bien sûr de phaser un projet. Aujourd’hui, le projet est présenté dans sa globalité. Il s’agit de regarder dans quelle mesure une option globale de traitement de l’axe est pertinente. Quelle est la variante, l’option, qui est la plus pertinente vis-à-vis de ces enjeux, de ces effets et de ces impacts ? Dans un second temps, il sera effectivement possible de dire s’il est possible de phaser le projet.

On peut phaser le projet par rapport à deux logiques. Cela pourrait être une logique d'étalement financier, parce que nous n'aurions pas la totalité des financements disponibles au même moment pour réaliser la totalité. Il y aurait donc plusieurs phases qui se succèderaient. Cela a des avantages et des inconvénients. L'autre logique peut être de dire qu'il y a des sections, par la nature des aménagements et aussi par la nature du dispositif du foncier, pour lesquelles on pourrait par exemple aller plus vite en termes d'avancement, parce que les travaux sont plus faciles.

Pour la section au droit d'Istres, vous avez effectivement raison. Elle a quand même la particularité de supporter le trafic le plus important, la congestion la plus importante aujourd'hui. À ce titre-là, elle présente donc un caractère prioritaire, si l'on considère que traiter cette section permettrait d'avoir un certain avantage par rapport à d'autres sections, peut-être pour lesquelles le gain de temps est moindre. Il y a aussi bien sûr les enjeux au droit d'Istres, et à d'autres endroits, où il y a des enjeux de réduction des nuisances causées par la route. Cette section-là présente donc à la fois plus d'enjeux, et elle est peut-être d'une certaine manière une voie plus facile à réaliser que d'autres sections qui sont dans des contextes plus délicats. En tout état de cause, il faudra avoir l'autorisation globale de réaliser le projet. Nous n'allons pas commencer un bout de projet sans avoir une vision d'ensemble de ce qu'il faut réaliser.

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

Juste une précision sur cette question d'un phasage, monsieur PATTE. Est-ce que le choix d'option influence la possibilité ou non de phaser ? Est-ce qu'une voie express est plus facile à phaser que si le projet est envisagé comme autoroute ?

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

En théorie, peut-être pas. En pratique, on ne va effectivement pas réaliser une autoroute par tronçon de 4 km par exemple. L'ensemble doit être transféré dans le domaine autoroutier. On n'imagine pas faire une autoroute par petits morceaux. Ce seraient de grandes sections homogènes par rapport aux caractéristiques, et au niveau des exploitations qui sont requises pour une autoroute, donc un peu différentes de celles d'une voie express, même si une voie express est déjà un certain niveau de traitement. Cela paraît un peu plus facile pour une voie express. Nous n'avons pas étudié précisément votre question. Je pense que c'est la question du phasage fonctionnel. Nous ne l'avons pas étudié finement pour l'instant, parce que nous avons considéré, et c'est notre commande, qu'il s'agissait de mettre en œuvre une liaison globale entre Fos et Salon, pour remplir les différents objectifs de cette opération que nous avons présentés.

Sans doute qu'une voie express paraît plus facile à aménager progressivement qu'une autoroute, compte tenu des comportements et des niveaux d'aménagement, mais cela resterait à regarder particulièrement si la question du phasage fonctionnel était une donnée nécessaire à regarder pour ce projet.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur PATTE, pour cette précision. Nous avons soulevé pas mal de sujets et de questions. Est-ce qu'il y a des interventions à poursuivre dans cette ligne, ou pour ouvrir d'autres pistes thématiques de questions ?

M. Jean-Baptiste DAVID, CCI AMP

J'ai un commentaire, Jean-Baptiste DAVID de la Chambre de Commerce d'Industrie d'Aix-Marseille Provence. Le maître d'ouvrage nous précisait que selon les études trafic qui viendront ultérieurement, des sections pourraient être à 2x1 voies ou pas, et idem sur le fait de déniveler ou pas les échangeurs ou de garder les carrefours à plat. Ce sont les études qui le confirmeront. Nous comprenons bien qu'il y a des éléments qui interviendront plus tard. Au vu des besoins avérés aujourd'hui, au vu de ceux qui s'ajoutent, ce qui est une bonne chose, et l'on pourrait presque dire que c'est un apport du débat, sur les liaisons type transports en commun et autres, en lien avec les projets du PDU, je voulais juste dire qu'il me semble que sur une section centrale, même en voie express, il est difficile d'envisager une 2x1 voies par secteur, au risque d'aggraver la situation et de créer des situations compliquées, en heure de pointe notamment. Au vu de la mixité des trafics et des croissances prévues, cela me semble compliqué. Je n'ai pas les études et le niveau de qualification de certains qui mèneront peut-être ces études, mais c'était un petit commentaire.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour ce commentaire court et ponctuel, que nous recevons. Comme tout le reste de cette rencontre, ce commentaire va rentrer dans le compte rendu de la rencontre et du forum. N'hésitez donc pas à apporter d'autres compléments d'information, des questions et des réflexions. Madame BONNARD ?

M^{me} Monique BONNARD, citoyenne

Je vais sans doute poser une question très naïve. Pendant la durée des travaux, même si c'est en phasage, que va-t-il advenir de la circulation actuelle ? Comment vont être déviés tous ces flots de véhicules que nous avons actuellement, et qui vont être multipliés encore dans le temps ? Comment cela va-t-il se passer ?

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

Nous sommes quand même globalement sur l'élargissement d'une route existante, notamment pour la section centrale. Il s'agit donc de passer d'une section centrale à deux voies, au droit d'Istres, à 2x2 voies. Les travaux vont donc se faire sous circulation. C'est-à-dire que nous allons élargir la plate-forme à côté de la circulation existante. C'est un inconvénient pour faire les travaux, puisque c'est toujours une contrainte de faire des travaux durant la circulation. L'idée est quand même de maintenir la circulation sur la route à deux voies telle que vous la connaissez aujourd'hui, pendant que l'autre chaussée va être réalisée.

Une fois que cette chaussée sera réalisée avec des normes de voie express ou d'autoroute, l'ensemble de la circulation pourra basculer sur cette nouvelle voie pour pouvoir aménager l'autre section, qui a des caractéristiques de chaussée qui conviennent en largeur, mais sur lesquelles il faudra installer de l'assainissement, des équipements et des écrans phoniques. Quand on double une route qui existe, on fait généralement la nouvelle chaussée en dehors de la circulation, à côté de celle qui continue de circuler, alors sans doute à vitesse réduite, parce que les contraintes de circulation font qu'il faut faire attention aux chantiers qui sont à côté. On rebascule ensuite la circulation sur la nouvelle chaussée réalisée, pour pouvoir aménager l'ancienne, et la mettre elle-même aux normes. Ensuite on met à disposition l'ensemble de la plate-forme à 2x2 voies. C'est comme cela que nous faisons généralement.

M^{me} Monique BONNARD, citoyenne

Je vous entends bien. Ne pensez-vous pas que la circulation, le temps que cette liaison soit établie, sera encore plus importante qu'actuellement, et donc que les structures existantes risquent de créer de graves perturbations ?

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

Effectivement, nous savons très bien que le trafic va évoluer d'ici 2030. C'est bien la donnée que nous prenons en compte. Nous serons au niveau d'Istres aux alentours de 40 000 véhicules par jour, alors que nous en avons actuellement aux alentours de 30 000. Cela va effectivement évoluer.

Néanmoins, il faudra bien qu'il y ait une phase de travaux à un moment donné, dans laquelle nous aurons des gênes occasionnées, mais qui seront le temps de réaliser les travaux. Comme le disait Lionel (PATTE), cela nécessitera certainement des baisses de vitesse d'exploitation au droit du chantier, qui ne sont d'ailleurs pas incompatibles avec un meilleur écoulement du trafic sur la section considérée. C'est assez paradoxal, mais c'est souvent ce que l'on constate. On ne peut pas nier qu'il y aura une gêne le temps des travaux, mais une fois la réalisation faite...

M^{me} Monique BONNARD, citoyenne

Y a-t-il une possibilité de délestage partiel temporaire ?

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

Le problème est que nous n'avons pas beaucoup d'itinéraires alternatifs. Côté Crau, nous n'en avons pas. Côté Istres ou Miramas, nous savons que nous avons déjà des voies secondaires qui sont relativement chargées, et sur lesquelles il ne serait pas réellement raisonnable d'amener du trafic supplémentaire, quand bien même ce serait le temps des travaux.

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

Généralement nous sommes amenés à faire du délestage, ce qui est toujours assez conséquent en termes d'impacts sur les conditions de circulation. Nous ne le faisons que ponctuellement, quand il s'agit de changer de phase de circulation. Il y a donc toujours les deux phases que j'ai indiquées. On fait une

chaussée. On bascule la circulation. On fait l'autre, et ensuite on met ensemble la circulation. Il y a toujours des changements de phases qui sont un peu particuliers, et des types de travaux qui nécessitent de couper la circulation intégralement. Cela peut arriver. Généralement, ces phases sont faites à des moments particuliers, quand la circulation est moins importante, parfois la nuit, sur des temps limités. Pendant ces phases particulières qui sont assez contraignantes, on peut effectivement être amené à basculer la circulation sur un autre itinéraire. Ce sont des choses qui sont très contraignantes. On ne bascule pas sans conséquence 35 000 véhicules par jour comme ça, ailleurs. Nous essayons donc de limiter ces phases très particulières. Globalement, sur l'essentiel du temps des travaux, la circulation est maintenue sur l'itinéraire.

M^{me} Monique BONNARD, citoyenne

Je vous remercie.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, madame BONNARD, d'avoir soulevé ce sujet important du suivi des travaux, qui fait partie des sujets à toucher absolument pendant ce projet. Nous avons entendu aussi un certain nombre d'informations sur les échangeurs et sur les défis liés au choix des endroits des échangeurs et de changement d'échangeurs. C'est l'une des questions qui ont été soulevées par le maître d'ouvrage pendant sa présentation, ainsi que l'adaptation de la route pour faciliter l'infrastructure, pour faciliter les transports en commun, dont nous avons parlé un peu suite aux remarques de M. SANMARTIN.

Est-ce que nous avons d'autres remarques à partager ? M. le Colonel, Commandant de la base d'Istres, qui est avec M. le maire BERNARDINI, a demandé à intervenir, si je ne me trompe pas. Il sera suivi par M. ARANDA qui a aussi demandé la parole. Je demande donc à M. le Colonel, s'il veut intervenir à ce stade.

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

Excuse-moi, Margherita. Il y a une question de Jean-Christophe BARLA : « Est-ce que le représentant de la base aérienne peut expliquer les évolutions de trafic et de fréquentation attendues sur le site s'il devient le *hub* annoncé ? Est-ce que des aménagements routiers seraient nécessaires en plus pour améliorer la desserte de la base depuis la liaison routière ? ».

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

OK. Je n'avais effectivement pas compris. C'est une question adressée à M. le Colonel commandant de la base d'Istres. C'est une question dans le *chat*, que Jean-Michel FOURNIAU, le président de la Commission particulière, vient de lire. Si M. le Colonel a ouvert son micro et est prêt pour répondre ?

M. Pierre SIMON, Lieutenant-Colonel, base aérienne d'Istres

Je suis là. Bonjour à tous. Lieutenant-colonel SIMON. Je vous remercie de me faire commander la base. Je ne suis que l'adjoint du commandant de la base. Il n'est pas disponible ce soir. Il est en déplacement sur Paris. Il y a effectivement de gros projets d'évolution de l'activité de la base aérienne, avec le *hub* des armées qui est en train de se mettre en place, avec l'arrivée de l'avion MRTT, comme l'a souligné tout à l'heure M. le maire d'Istres. Les premiers avions sont déjà arrivés sur Istres. Nous avons déjà trois avions qui sont arrivés l'an dernier. Les travaux importants de création d'une escale aérienne, donc d'un *hub* des armées, sont en cours. Ils devraient être finalisés fin 2023, pour une activité qui prend sa pleine portion en 2024. À ce moment-là, nous aurons une quinzaine de nouveaux avions, qui vont remplacer nos plus anciens Boeing, qui feront du ravitaillement en vol, mais aussi du transport de passagers. C'est ce qui est nouveau, et c'est ce qui va générer cette nette augmentation du flux de passagers. Aujourd'hui, la base aérienne d'Istres transporte environ 10 000 passagers par an. À l'horizon 2024, nous devrions être entre 100 et 120 000. C'est ce qui fait que nous allons multiplier par 10 à 12 le flux de passagers. L'objectif est 2024, même si nous nous rendons compte que l'année de Covid, qui a amené à faire beaucoup de relèves sur la base d'Istres, a déjà fait passer Istres de 10 000 à 40 000 (passagers par an). Cette augmentation de flux, que nous attendons pour 2024, est donc presque déjà là. Pour nous, c'est donc un besoin qui est déjà prégnant, dès aujourd'hui. Nous avons tous ces gens qui arrivent sur la base ou qui en partent, qui viennent de la France entière. Ils vont avoir besoin de moyens de transport pour rejoindre la base, que ce soit routier... C'est de toute façon forcément routier pour la desserte de la base, jusqu'à des gares, ou autres. Il y a donc un vrai besoin de desservir, et de pouvoir circuler jusqu'à l'arrivée et au départ de la base.

Nous aurons également un flux de fret qui va augmenter, en moindre proportion. Il ne va pas être multiplié par dix, mais par cinq seulement. Cela veut quand même dire que tout ce fret devra être

redispaché dans la région, ou ailleurs. Là aussi, nous allons donc avoir des besoins de transports terminaux, par voie routière forcément, plus importants. Nous nous rendons bien compte aujourd'hui que le rond-point et les accès à la base que ce soit par Guynemer ou la Bayanne, sont déjà saturés le matin et le soir. Cette augmentation de flux va donc forcément augmenter la charge du trafic. Cela nous pénalise, nous, mais aussi toute la desserte de la ville. Ce besoin est donc effectivement très important pour la base et son fonctionnement, mais aussi pour ne pas que l'on vienne rajouter une charge supplémentaire à tous les Istréens qui ont déjà des fois bien du mal le matin et le soir à circuler. Le trafic de la base va étaler cet encombrement. Il ne sera pas forcément aux mêmes pointes horaires qu'actuellement, matin et soir, embauche et débauche. Cela va être de l'arrivée et du départ d'avions sur toute la journée. On va donc surcharger le trafic sur l'ensemble de la journée.

Voilà donc à peu près les attentes de la base : c'est de pouvoir arriver et repartir facilement pour toute cette nouvelle activité, sachant qu'à partir de 2024, nous aurons rapatrié les avions de l'Esterel qui sont aujourd'hui en région parisienne. Tous les départs des militaires français vers l'étranger, ou même l'outre-mer, ou autre, toutes nos opérations, passeront par Istres. C'est donc vraiment le *hub* des armées. Nous ferons le fret et le passager à l'arrivée et au départ d'Istres. C'est effectivement une grosse évolution, mais qui est pour nous pratiquement déjà là.

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

Puis-je me permettre d'ajouter une question, monsieur le Lieutenant-Colonel ? Les travaux qui sont prévus sur le carrefour des Bellons, pour lesquels l'État a délégué la maîtrise d'ouvrage à la métropole, permettront-ils en 2024 et 2025 de répondre déjà à ces augmentations dont vous nous faites part ?

M. Pierre SIMON, Lieutenant-Colonel, base aérienne d'Istres

Aujourd'hui, je ne suis pas assez spécialiste pour dire s'ils vont répondre à tous nos besoins. Nous avons quand même peur que même s'il y a des travaux qui sont faits, nous restions en 2x1 voies. Nous aurons malgré tout un encombrement. Pour nous, cela ne nous semble pas suffisant. Ce sera sûrement un progrès, que nous attendons avec impatience, mais nous en espérons plus.

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

Si je peux me permettre, concernant l'échangeur des Bellons, puisque M. le Colonel SIMON en parlait, je suis en contact avec la Métropole, qui a pris la maîtrise d'ouvrage sur ce projet. La phase de réalisation de traitement de l'échangeur qui est en cours par la Métropole, concerne le traitement du passage supérieur, c'est-à-dire qu'elle a vocation à déniveler l'échangeur, et à permettre un raccordement facile et une bonne régularité des bus à haut niveau de service.

Dans un deuxième temps, la mise en 2x2 voies sera effectivement réalisée par l'État, lorsque nous ferons le projet Fos – Salon. Dans les hypothèses qu'a retenues la Métropole pour le traitement de l'échangeur des Bellons, et notamment le traitement des voies d'insertion sur la voie de la Bayanne, ont été intégrés les projets de développement, ou en tout cas les données que vous nous aviez fournies lorsque nous nous étions rencontrés, notamment en matière d'accroissement de votre trafic passager et trafic logistique. Nous avons essayé de les reporter sur un besoin en matière d'augmentation de trafic moyen journalier annuel, qui nous sert à dimensionner les différentes phases du projet. Nous l'avons donc pris en compte. Nous avons estimé ce que cela pouvait représenter par rapport à l'accroissement de trafic que nous avions déjà prévu sur ce point. En toute logique, nous devrions pouvoir les traiter dans le cadre du projet, et la Métropole également.

Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Je me permets de relayer des questions du *chat*. L'une rebondit sur la question de la base d'Istres. C'est une question d'Éric, membre du panel citoyen : « Mon Colonel, si la commune de Fos-sur-Mer choisit le tracé 1, sur le tronçon sud de sa commune, son passage ne serait-il pas trop près du chemin de ronde bordant la piste ? ». Ensuite, nous avons deux questions pour le maître d'ouvrage.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Laura. Je demande à M. le Colonel s'il peut répondre à cette question. Avant de creuser davantage cette question autour de la base, je vous demande la gentillesse de laisser la parole à M. ARANDA, qui l'a demandée depuis un moment. Je laisse la parole à M. le Colonel, et ensuite à M. ARANDA.

M. Pierre SIMON, Lieutenant-Colonel, base aérienne d'Istres

Je n'ai pas le détail exact de ce tracé sud. D'après ce que j'en ai vu, il n'est certes pas loin de la base, mais à l'extérieur de la clôture. Notre chemin de ronde est à l'intérieur de la clôture. Nous n'aurons donc pas de problématique entre les deux. Quant à la proximité de la piste, la clôture est justement faite pour protéger les accès de la piste. Il n'y a donc pas de problématique apparente pour tout ce qui est extérieur de notre clôture sur les arrivées de nos avions et les chemins de ronde nécessaires à la protection de la base aérienne. Pour le moment, je n'ai donc pas d'inquiétude vis-à-vis de ce tracé.

Si je peux me permettre en revanche une petite inquiétude, cela concerne ce qu'a évoqué tout à l'heure le maître d'ouvrage, et la proximité des échangeurs, entre autres Guynemer et la Bayanne. J'ai bien vu son schéma avec des voies de raccordement qui ramènent tout le monde vers la Bayanne. Cela ne risque-t-il pas de surcharger encore plus le rond-point de la Bayanne ? Enfin, ce ne sera plus un rond-point à cette époque, mais ce sera un nouvel échangeur, même s'il est dimensionné pour. Nous avons quand même beaucoup de monde qui arrive, qui rentre ou qui sort depuis l'échangeur de Guynemer, qui est l'entrée principale de la base.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur le Colonel. Je donne la parole à M. ARANDA.

M. Stéphane ARANDA, EPAD Ouest Provence

Bonsoir. Je rejoins le Colonel. C'était ma question. C'était sur les collectrices, c'est-à-dire les contre-allées qui sont dessinées. Je ne suis pas sûr que la Métropole qui est en train de concevoir l'échangeur ait prévu ces contre-allées, puisqu'ils sont plutôt sur un branchement direct sur la future autoroute. J'ai bien compris que c'était par rapport aux règles de construction d'une autoroute par rapport à des interdistances entre échangeurs. Est-ce que cela a été testé en termes de trafic ? Je suis moi aussi assez inquiet sur le fait de fusionner deux échangeurs avec ces contre-allées-là. Après, en termes d'emprise, cela veut dire que nous serions avec six voies. Nous aurions 2x2 voies sur le flux, plus deux contre-allées en une voie par sens. C'était juste ma question.

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

C'est exactement ça. Pour répondre à Stéphane ARANDA et au Colonel SIMON, le schéma qu'a présenté Xavier CEREÀ à tout à l'heure est effectivement l'aménagement des deux échangeurs dans le cadre de l'option autoroutière, avec un référentiel à 110 km/h, qui ne permet pas, compte tenu de l'interdistance entre les deux échangeurs, de pouvoir faire des voies d'insertion et de sortie. Par contre, si nous sommes dans le cadre d'une option voie express, ou en tout cas avec une vitesse de référence de 90 km/h, ces voies de raccordement, c'est-à-dire ces collectrices latérales, n'ont plus lieu d'être. Cela devient une troisième voie, qui sert de voie d'entrecroisement. C'est-à-dire que nous avons une voie qui est continue entre les deux échangeurs, et sur laquelle nous allons opérer les opérations d'insertion sur la voie, et de sortie. À ce moment-là, on réduit l'emprise, et on a un accès direct à la RN569 depuis chacun des échangeurs, sans repasser par l'échangeur suivant.

M. Stéphane ARANDA, EPAD Ouest Provence

OK. C'est très clair.

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

En termes de trafic, les deux solutions fonctionnent, bien évidemment. Quant au raccordement tel que nous l'avons étudié à l'époque des études d'opportunité, c'est l'EPAD Ouest Provence qui les avait faites. C'est sur cette base-là que nous avons rédigé la convention de maîtrise d'ouvrage. Nous nous assurons de la possibilité, quelle que soit l'option retenue, d'avoir des voies de raccordement à l'échangeur des Bellons, que l'on puisse reprendre pour s'adapter au futur projet.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je donne la parole à Laura, qui peut relayer quelques interventions et questions du chat.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Nous avons des questions qui s'adressent au maître d'ouvrage, et notamment une question de Rémy : « Bonsoir. Quel est le macro-planning théorique actuel : début des travaux et durée des travaux ? ». C'est donc une première question sur le planning global qui est projeté.

Un échange renvoie également dans le *chat* à un atelier que nous avons eu sur le financement du projet¹ : « Si le tracé est décidé d'être autoroutier, est-il envisageable de prévoir un système de gratuité via une création de vignettes pour les concitoyens du tracé ? ». J'imagine donc que c'est pour les habitants du territoire.

Il y a une autre intervention dans le *chat*, qui soulève la question suivante : « Est-ce que vous n'avez pas peur qu'en mettant l'autoroute payante, les poids lourds ne fassent pas un détour pour éviter de payer, comme cela a déjà été constaté dans d'autres régions ? ».

Nous aurons donc peut-être déjà un éclairage du maître d'ouvrage sur ces deux points que sont le planning, et le côté payant ou pas, et d'une vignette, pour les transporteurs en particulier.

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

Très rapidement, puisque ce sont des questions auxquelles nous avons déjà eu l'occasion de répondre, et dont les réponses se trouvent dans le dossier du maître d'ouvrage. Pour ce qui est de la possibilité d'itinéraires gratuits, si l'option autoroute payante était retenue, je vous renvoie à la fiche² qui a été annexée au DMO (dossier du maître d'ouvrage), et dans laquelle on parle des options de concessibilité. Quelle que soit la solution retenue, l'itinéraire entre Toupiguières et Dassault serait libre de péages. C'est-à-dire que même si l'itinéraire était concédé et rendu payant, quelqu'un qui rentrerait à Toupiguières, et qui sortirait à Dassault, ou à n'importe quel échangeur entre ces deux échangeurs, ne s'acquitterait pas de péage. C'est justement pour que la desserte locale puisse se faire sans avoir à payer de péage.

Concernant le macro-planning, nous sommes toujours sur celui qui est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage, avec une déclaration d'utilité publique prévue pour 2025, un début de travaux pour 2027, et des travaux qui s'échelonnent sur environ trois ans.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour ces éclaircissements. Entre-temps, nous sommes en train de partager dans le *chat* les comptes-rendus des rencontres précédentes, auxquels M. MARY a fait référence. Vous trouverez donc les liens vers les comptes-rendus. Nous allons aussi repartager les liens vers la carte en ligne, et surtout vers le formulaire en ligne, pour pouvoir offrir vos contributions.

Il y a d'autres questions dans le *chat*, que Laura va relancer. Tout d'abord, comme M. MARTIN nous a rejoint, peut-être avec un autre système de connexion audio, je lui demande s'il arrive à parler, et donc à partager une courte réflexion avec le PowerPoint que la régie technique va partager pour lui.

M. Sébastien MARTIN, CIQ Le Grillon

Je me présente avec ma première *slide*. Je suis président du CIQ Le Grillon.



Le prés de la Licorne – Pégase – Centaure

Mr MARTIN

Le Président de l'association " LE GRILLON"

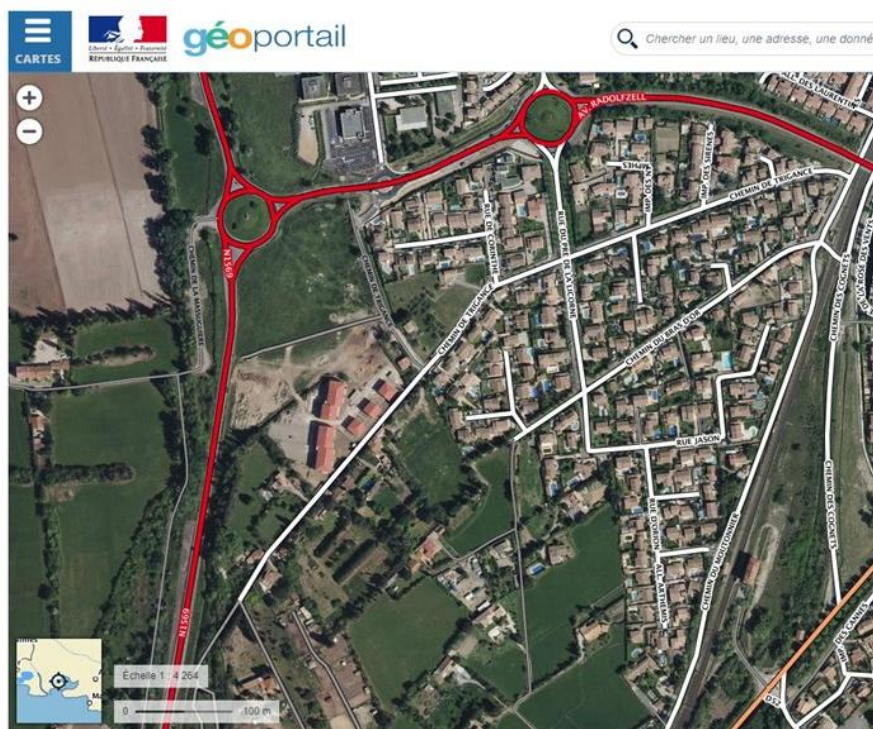
CHEMIN de TRIGANCE

13800 ISTRES

¹ Pour revisionner l'audition "Cout et financement" : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/audition-10122020>

² <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-fiche-concessibilite.pdf>

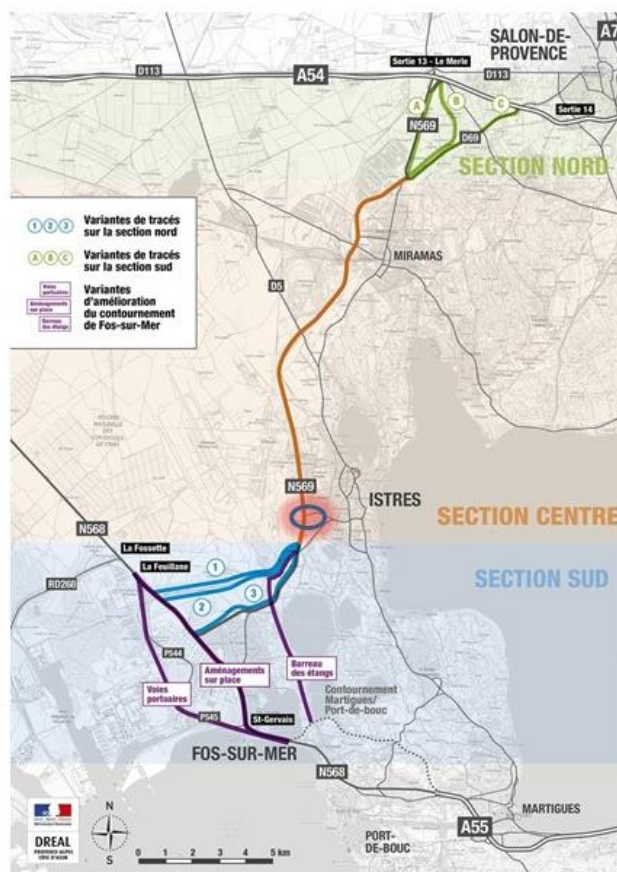
SITUATION



Je vais vous situer où je suis sur la carte (ci-dessus). Vous voyez le rond-point Dassault, donc le rond-point des colonnes, qui mène en direction de Géant Casino. Vous voyez ici un triangle de villas. C'est le secteur dans lequel je réside, et où les adhérents résident aussi.

Vous voyez (sur la carte à droite) la situation de mon quartier, qui est donc ce cercle bleu. Je suis sur le bout de la partie centrale du secteur central de la future autoroute, pour laquelle je partage l'avis de M. le maire et des intervenants. Je suis pour le projet, mais avec quelques propositions, s'il était possible.

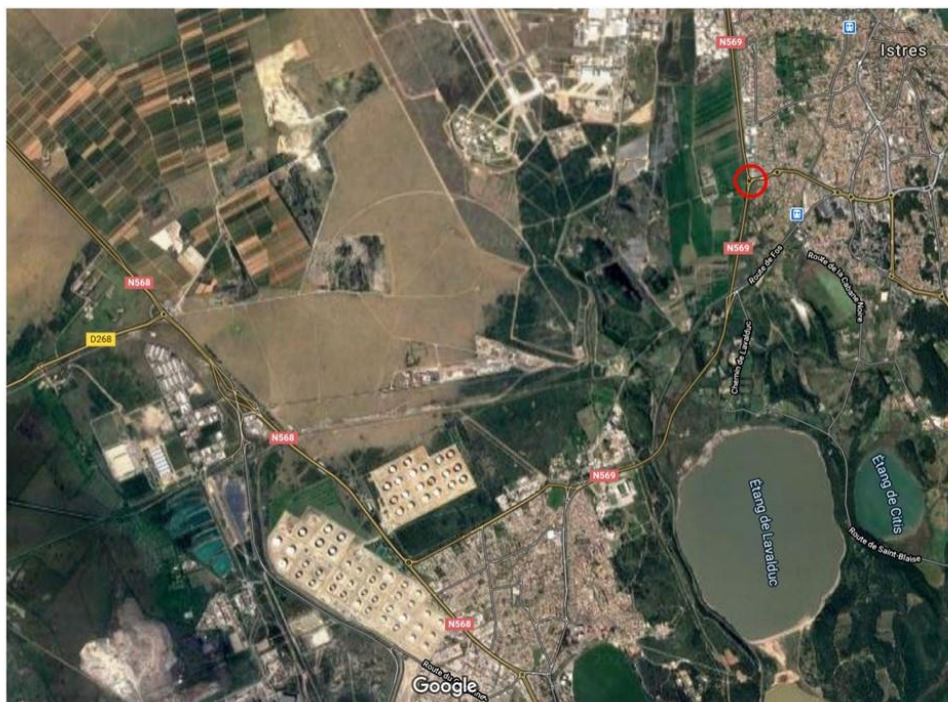
PROJET A56





Voilà une photo que j'ai prise à bord d'un avion qui faisait Marseille – Paris. On voit bien la situation depuis cet avion. On voit le secteur de la future autoroute A56. On voit pratiquement tout le cheminement. Comme je vous l'ai dit, je suis pour le projet autoroutier, mais je suis comme beaucoup de gens. Je vais peut-être en irriter certains, mais je suis contre l'augmentation du trafic qu'il va y avoir en termes de véhicules poids lourds, évidemment les camions. C'est d'ailleurs l'objectif de ce tracé d'autoroute : c'est de fluidifier, d'absorber, et d'être capable de recevoir la future augmentation de trafic à destination de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Marseille.

En tous les cas, nous nous posons des questions. Je vous les poserai d'ailleurs juste après la *slide* qui va arriver. C'est Google Maps.



Sur la *slide* suivante, c'est ma proposition :



Elle peut sembler farfelue, compte tenu de la présentation que j'ai vue à Fos, puisque j'étais au débat public de Fos-sur-Mer³. J'ai bien vu que Fos était déjà dans la question, et pour certains un peu dans l'étonnement aussi. Ils ont trois propositions de tracé. Nous n'en avons qu'une seule, parce que je suis effectivement conscient que cette voie, la N569, est toute tracée. Elle est la voie qui serait effectivement la plus pratique, sans devoir acquérir des terrains agricoles, ou gêner des terrains qui sont aujourd'hui agricoles. Je connais d'ailleurs le propriétaire. J'avais cette proposition-là. À partir des Bellons, au bout de la zone du Tubé actuelle, est-ce qu'il ne serait pas plus judicieux qu'il eut été étudié... Je ne dis pas que ma proposition tient le poids, mais c'est ma proposition. Il aurait été possible d'étudier un tracé qui démarrerait au bout de la zone du Tubé.

Dans mon idée, depuis notre quartier qui est au sud d'Istres, pour accéder à un centre commercial, pour accéder au Tubé, nous avons l'habitude d'emprunter la route 569, qui est effectivement très accidentogène. Nous le savons aussi malheureusement. Quand nous aurons le tracé autoroutier ou voie rapide, la desserte pour ces centres commerciaux et pour cette zone du Tubé... J'étais un petit peu pris par la technique, mais j'ai bien entendu que s'il y avait une portion à péage, nous serions normalement exonérés de paiement. Si nous n'avons pas d'exonération, et qu'il faille à chaque fois ne serait-ce que payer un ou deux euros pour pouvoir se déplacer du Sud vers le Nord, nous serons obligés, pour éviter ce péage, ou au moins pour éviter cette incommodité, de passer par les Bellons, de passer par la zone urbaine que nous connaissons bien, puisqu'elle a été très fortement aménagée, et très convenablement. Nous serions obligés de prendre la voie parallèle, puisque nous n'aurions plus de voie parallèle à l'autoroute qui nous laisserait le libre accès vers cette zone nord d'Istres que nous avons l'habitude d'emprunter x fois par jour, et qui occasionne d'ailleurs pas mal de bouchons. Nous le savons aussi. Je me pose la question.

Ma proposition, qui est peut-être insensée, est soit de redécaler le futur tracé, soit d'avoir l'existence d'une voie parallèle, qui ne nous obligerait pas à passer dans le lotissement. Les personnes ne connaissent pas, mais nous pouvons si vous le voulez passer à la *slide* suivante. Je terminerai là-dessus.

³ <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/forum-07012021>

POURQUOI



En jaune (ci-dessus), vous voyez le tracé de la nationale 569. En rouge, vous voyez mon tracé hypothétique. C'est une proposition qui n'a peut-être pas de sens, mais en tous les cas j'y tiens. Tout le reste est ce qui est en cours de présentation à Fos. C'est en noir, le long des étangs. Elle rejoindrait la Feuillane, ou le rond-point de Port-Saint-Louis-du-Rhône, par ce tracé. Je vous pose donc cette question-là. Serait-il possible d'y réfléchir, ou pas ?

Pour l'autoroute qui va passer, en jaune, il y aurait quand même des infrastructures, puisque nous sommes quand même dans une zone humide, près du pont qui enjambe la voie ferrée, avant Rassuen, on serait obligé de doubler le pont si l'on est à 2x2 voies. Au niveau financier, peut-être que cela coûterait moins cher de passer par mon tracé rouge. Je termine là-dessus.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. C'était parfait. Nous sommes vraiment contents d'avoir réussi à avoir votre présentation et d'avoir entendu votre voix, malgré les soucis techniques qui sont malheureusement toujours là. Avant de passer la parole à Laura pour les autres questions qui émergent au fur et à mesure dans le *chat*, je donne la parole au maître d'ouvrage pour la question que votre présentation soulève.

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

Par rapport au tracé que vous proposez, il y a effectivement deux zones contraintes qui expliquent pourquoi nous n'avons pas étudié ce tracé. La première est la proximité de la base aérienne, au sud. Je n'identifie pas exactement où passe votre tracé, mais je pense que nous en sommes un petit peu proches. C'est d'ailleurs la réflexion que fait M. SERRES dans le *chat*. Il a peut-être mieux identifié que moi la localisation. La deuxième chose, et là j'en suis sûr, est que vous passez en plein dans le périmètre de la réserve naturelle des Coussouls de Crau. Cela pose problème en termes de possibilité de réaliser cette liaison. La troisième chose est que plus on s'éloigne de l'axe existant, plus on a de difficultés à rétablir les connexions et les échanges, et plus on renchérit le coût de l'ouvrage dans sa globalité. Je ne dis cependant pas que votre solution est irréalisable, ou en tout cas qu'elle n'est pas étudiable.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Merci beaucoup à M. MARY, et merci aussi à M. SERRES d'avoir donné des précisions dans le *chat*. C'est bien d'utiliser le *chat* pour intervenir pendant que les intervenants présentent. Laura, est-ce que nous avons d'autres questions ?

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Oui. Nous avons des réactions, notamment sur la question de l'impact en termes climatiques. C'est une intervention d'Éléonore GIRE : « Plus de camions, plus d'avions. Merci. C'est votre façon de participer au réchauffement climatique. Cela fait partie du plan climat de la Région ? ».

Il y a une autre intervention de M. ou M^{me} GARCIA : « Quand on entend parler de réchauffement climatique et de pollution, avez-vous mesuré les aggravations que tout ce trafic va impacter sur ces problèmes environnementaux et de santé ? ».

Je laisse la parole au maître d'ouvrage pour apporter des précisions.

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

Je vais essayer d'apporter quelques éléments d'éclairage. Je vais passer rapidement sur « plus d'avions », puisque c'est un peu en dehors de notre champ de compétence. J'ai compris néanmoins que la base aérienne d'Istres devenait le *hub* national. Je dirais qu'il y a deux questions. Est-ce que les avions sont projetés vers l'étranger, et d'où ils partent ? Je comprends qu'ils vont partir de plus en plus d'Istres, au lieu de partir d'autres bases qui servent aujourd'hui de projection pour aller sur le territoire. C'est donc plutôt un transfert qu'une augmentation de trafic.

Pour la croissance du trafic poids lourds, nous sommes effectivement à proximité du port qui se développe. C'est l'une des hypothèses importantes de réflexion sur le projet routier ; celle de l'augmentation à terme du trafic routier, et du trafic poids lourds, liée notamment au développement du trafic des containers, et à une évolution du trafic local, dans une certaine mesure liée à l'augmentation des emplois et des habitants sur le secteur, en lien avec les projets locaux qui permettent de localiser un certain nombre de projets, comme nous l'avons évoqué tout à l'heure. C'est notamment du côté de Rassuen, des emplois, des habitations et des loisirs. C'est cette évolution-là du trafic sur le secteur que le projet routier ou autoroutier accompagne. Le projet routier cherche à répondre aux enjeux de développement du trafic que nous avons sur le secteur.

Pour répondre aux enjeux du climat, ce sont des sujets assez complexes qui ont fait l'objet d'un atelier spécifique⁴. Ils font aussi l'objet d'une réflexion dans le cadre du dossier du maître d'ouvrage⁵. Nous développons ce sujet sur deux pages. Nous avons aussi produit deux autres documents, qui éclairent un peu la question. Le premier élément est une évaluation des bilans de gaz à effet de serre du projet⁶. Nous sommes bien sur l'effet du projet, par rapport à l'option où l'on ne fait rien, dans un contexte où le trafic augmente sur le secteur et sur le tracé. Nous avons aussi approfondi la question de l'accompagnement que l'État propose de faire pour favoriser des projets ou des démarches qui vont dans le sens des orientations de la stratégie nationale bas carbone⁷, notamment favoriser l'électromobilité, le report modal, le covoiturage, donc des actions qui sont portées par l'État, mais surtout par des collectivités, et des projets que nous nous proposons d'accompagner. Ce sont les sujets qui sont traités dans ces documents, que l'on trouve désormais sur le site de la Commission particulière.

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

Je précise que ces deux documents, l'étude sur les émissions de gaz à effet de serre, et l'étude sur l'ensemble des mesures prises dans le cadre de la stratégie bas carbone par les différentes collectivités territoriales et l'État, sont sur le site depuis mi-décembre. Je précise qu'autour de l'étude sur les gaz à effet de serre, il y a eu un échange avec la DREAL, et que nous avons depuis hier l'autorisation du directeur adjoint de la DREAL. Nous allons mettre en ligne une partie de ces échanges⁸, qui précisent un certain nombre de points. Ce sont les réponses de Lionel PATTE à des questions que je posais sur cette étude, qui précisent un certain nombre de points, et qui permettent d'avoir une vue plus complète de ces questions-là.

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

Des échanges nourris sur une question complexe.

⁴ <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/martigues-07102020>

⁵ <https://fos-salon.debatpublic.fr/projet/descriptif>

⁶ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-fiche-emissions-ges.pdf>

⁷ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-fiche-climat.pdf>

⁸ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/contributions/echanges-de-courriels-entre-la-CPDP-DReAL-etude-GES.pdf>

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

Absolument, et controversée.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup.

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

Il y avait une autre question à laquelle je souhaite répondre. C'était la question qui était posée plus largement : « Qu'est-ce qui est prévu pour limiter les impacts ? ». Je ne sais plus si c'étaient les impacts du projet ou de la route. Je pense qu'il y a des éléments qui sont des questions auxquelles nous avons été amenés à répondre, notamment dans l'atelier thématique sur les pollutions et le cadre de vie⁹.

Schématiquement, il y a deux éléments. Il y a une évaluation des effets du projet sur l'évolution de l'exposition aux risques qui est globalement à la baisse, liée au projet par un éloignement du tracé de certains secteurs, mais pas partout. Au droit d'Istres, la route ne s'éloigne pas des bâtiments, mais au droit de Fos, notamment, oui. Et puis, il y a une évolution des émissions liée à la baisse de la congestion, qui est à l'origine d'un certain nombre de surconsommations et de surémissions de polluants. C'est un premier élément de réponse, qui conduit à une baisse significative des émissions de polluants, et surtout d'expositions de populations au droit d'Istres et au droit de Fos notamment. Ce sont des éléments qui sont documentés et basés sur une étude réalisée par Atmos Sud¹⁰, et qui est sur le site de la CPDP. L'autre élément était illustré par la diapositive qu'a présentée Xavier CERE, sur les écrans de protection qui permettent, en accompagnement du projet, de réduire les nuisances du projet, mais surtout même de la route, pour un niveau sonore qui devrait dans beaucoup de secteurs être inférieur à celui qu'il est sans projet.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur PATTE. Merci pour cette précision ultérieure. J'ai bien vu M^{me} BONNARD qui a demandé la parole. Juste avant de la lui donner, je voudrais demander à Laura si elle peut relayer les deux questions qui émergeaient tout à l'heure du *chat*.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Une question porte sur les mobilités vélo, qui ont été beaucoup évoquées tout au cours du débat. C'est une question de M. SERRES : « Des franchissements cyclables sécurisés, pistes, pourront-ils être prévus pour les échangeurs Bellons et Guynemer, pour desservir la base et la zone commerciale du Tubé ? »

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

J'ai eu une réponse en privé de M. CASADO, l'adjoint à l'urbanisme de la ville d'Istres. Il m'a répondu qu'il y avait déjà des aménagements de prévus.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Il est bien que tout le monde puisse profiter aussi de cette réponse. Merci beaucoup de l'avoir communiquée.

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

Ce que nous pouvons dire est que dans le cadre des rétablissements de voirie, notamment lorsque l'on crée un échangeur, il n'y aura certes pas d'aménagement cyclable sur l'autoroute ou sur la voie express. Il s'agit par contre d'accompagner des traversées, en faisant des rétablissements qui assurent la continuité du franchissement. *A priori*, c'est plutôt par-dessus la voie express ou l'autoroute dans ce cas-là, avec des aménagements qui sont en cohérence avec les besoins des cyclistes, dans le passage supérieur ou inférieur de la voie express. Le projet prendra donc en compte les besoins de traversées à travers les rétablissements de voirie ou d'aménagements cyclables dédiés, au droit du projet.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Il y avait aussi une question que j'ai laissée passer, et qui renvoie aux discussions que nous avons eues tout à l'heure sur la limitation des pollutions : « Concernant la vitesse, la limite de 90 km/h pourrait

⁹ <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/forumenligne-03112020>

¹⁰ <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-etudes-complementaires-premiers-elements-et-enjeux-sur-qualite-de-lair.pdf>

induire une baisse des coûts, en particulier des Bellons, mais cette limitation est aussi favorable en termes de nuisances, bruit, pollution ». C'est partagé dans le *chat*.

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

C'est exact. Il y a moins d'émissions à 90 km/h qu'à 110 km/h. Cela ne concerne bien sûr que les VL (Véhicules Légers), puisque les poids lourds sont à 90 km/h dans tous les cas. Je pense que nous retrouvons ces éléments dans l'évaluation menée par Atmo Sud.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Madame BONNARD ?

M^{me} Monique BONNARD, citoyenne

J'ai eu une réponse partielle, puisque j'avais justement des questionnements sur la prise en compte des liaisons douces dans ce projet. J'ai *a priori* une réponse.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

C'est parfait.

M^{me} Monique BONNARD, citoyenne

Je n'ai pas tous les détails, mais bon. Merci beaucoup. Je vais vous quitter. Au revoir.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup d'avoir participé. Au revoir. Nous allons peut-être essayer de terminer un peu plus tôt que 20 h 30, comme prévu initialement, si nous y arrivons, et si nous arrivons à épuiser les interventions et les constats. Je vous rappelle aussi la carte en ligne comme support et comme outil de participation et de contribution ultérieure à la prise de parole dans le *chat* ou ici. C'est une contribution importante, parce qu'elle sort un peu de cette salle, même si c'est une salle virtuelle. Elle nous amène un peu à l'extérieur, sur la plate-forme des débats. Cette contribution que vous laissez sur la plate-forme en ligne est visible par tout le monde, comme sont visibles les contributions des autres qui sont déjà nombreuses. N'hésitez donc pas à l'utiliser, même pendant notre rencontre, ou après, dans les jours qui suivent, jusqu'à la fin du débat, pour vraiment vous saisir de cet outil de prise de parole.

Je crois que nous avons peut-être quelques questions dans le *chat*. Laura ?

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Ce sont des commentaires qui renvoient aussi à ce que tu viens de dire, Margherita. Là, ce n'est pas une question. C'est un commentaire sur le fret : « ne serait-il pas plus judicieux de développer le fret SNCF, et moins coûteux pour tous, pour un meilleur impact sur tous les problèmes déjà cités, environnement, santé, bruit, même avec la mise en place des murs antibruit ? » Là, on s'éloigne un peu du tracé. C'est un sujet qui a beaucoup été abordé dans le débat, et vous pouvez effectivement continuer à contribuer en ligne avec la plate-forme.

Il y a d'autres commentaires, toujours sur les gaz à effet de serre : « S'inquiéter des gaz à effet de serre, c'est bien, mais la qualité de l'air quotidienne pour les riverains sur la totalité du trajet emprunté, pas seulement pour ce segment de projet, par les véhicules en perpétuelle augmentation, semble compter peu au vu du développement économique supposé du territoire, que beaucoup applaudissent des deux mains ». Ce sont donc plutôt des commentaires, que nous vous invitons encore une fois à renseigner sur la plate-forme. Il n'y a pas de questions sur le tracé.

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

Il y a une question de M. KEMOUKH : « quel Impact sur le futur projet du golf Rassuen ? ».

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

Le futur projet de golf du Rassuen est en fait plus qu'un golf. C'est une zone prévue de développement urbain de la zone d'Istres au sud, qui prévoit beaucoup de logements. Le projet n'a pas forcément un impact sur ce quartier, qui est finalement un peu excentré par rapport à l'axe des différentes variantes. Par contre, ce projet va certainement avoir un impact sur le projet de liaison Fos – Salon, et notamment dans la prise en compte de ce qu'il pourra générer en termes de flux supplémentaires et de besoins de raccordement à l'axe, à terme. Si le projet de Fos – Salon n'aura pas forcément d'impact sur le projet du quartier logements du golf, par contre, l'inverse est vrai.

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

Monsieur BERNARDINI, ou monsieur CASADO, voulez-vous ajouter un mot sur ce sujet ?

M. Éric CASADO, adjoint au maire, Istres

Il n'y aura effectivement pas d'impact direct sur le golf, mais nous avons en revanche demandé dans la configuration du tracé d'avoir une sortie dédiée à ce futur écoquartier et au golf, justement pour éviter de concentrer encore de la circulation sur le sud du Rassuen. Cela fait partie de ce que nous demandons, et que nous voulons voir réaliser.

Je profite que vous me donniez la parole pour vous demander aussi d'étudier et de bien voir l'échangeur d'Entressen, tout à fait au nord, à l'opposé, pour lequel nous avons des soucis. Je ne sais pas si ça a été pris en compte, mais nous demandons à ce que ce soit un vrai échangeur, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas simplement une sortie d'Istres vers Entressen, mais que l'on puisse aussi arriver de Miramas et aller sur Entressen sans avoir à tourner actuellement au rond-point de la transhumance. Pourquoi dis-je cela ? Comme le disait le Colonel, la base a peut-être une possibilité de créer un accès le long d'un canal existant qui rejoint le dépôt d'essence. Il serait donc intéressant pour les gens qui arrivent de Salon et de Miramas de pouvoir aller directement sur ce tracé, sans emprunter la voie qui va aujourd'hui jusqu'à la transhumance. Avec le futur *hub* qui va arriver, ce ne sera pas du superflu. Merci.

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

Un commentaire du maître d'ouvrage ?

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

Que ce soit pour le golf ou la problématique d'Entressen, Xavier CEREAL l'a bien précisé tout à l'heure. C'est un échangeur qui sera conservé en dénivelé. Pour l'instant, ce n'est qu'un demi-échangeur, mais le principe est d'en faire un échangeur complet.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Laura, est-ce qu'il y a d'autres questions dans le *chat*, ou est-ce qu'il y a d'autres interventions ? S'il n'y en a pas, peut-être pouvons-nous nous approcher de la conclusion de cette rencontre, et vous libérer.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Une question. Je cite : « Egalement, les projets de l'Istréalopolis, le grand Bayanne ? ». Je ne sais pas si vous avez des éléments de réponse là-dessus.

M. François BERNARDINI, maire d'Istres

Quelle est exactement la question ?

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Telle qu'elle est formulée : « également, les projets de l'Istréalopolis, le grand Bayanne ? ». Cela faisait suite à la discussion sur l'écoquartier.

M. François BERNARDINI, maire d'Istres

Ce sont des écoquartiers qui sont effectivement prévus, et qui seront desservis à la fois par le chemin des Bellons, qui va être pris en compte complètement par l'aménagement, et bien sûr par la voie qui mène à la zone commerciale. Ceci a été intégré dans le processus complet du dispositif qui nous est proposé aujourd'hui. Cela justifie d'autant plus l'opportunité de faire ces travaux.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Encore une question qui rebondit sur la question de ces quartiers. C'est une question d'Éléonore GIRE : « je m'éloigne, mais comme vous en avez parlé, est-ce que le quartier est l'écoquartier de 125 000 m² dont 100 000 m² consacrés à 1 500 logements en accession, une résidence hôtelière, un hôtel de luxe, 5 000 m² de commerces, 30 villas, un *club-house* avec SPA et un terrain de Golf International de 18 trous & 9 trous ? »

M. François BERNARDINI, maire d'Istres

C'est une question ? Chacun a son avis. La population a tranché.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Cela fait partie des commentaires du *chat*.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Je pense que la question était de demander une précision sur le fait que le quartier dont nous parlions était en fait le quartier intéressé par les développements cités. C'est une citation.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Après, nous avons une question de David : « je suis à titre personnel pour la réalisation d'une infrastructure *a minima* 2x2 voies à 110 km/h. Cependant, j'ai entendu que plusieurs options étaient sur la table. Ainsi, quel est le pourcentage de chance pour que l'infrastructure soit totalement à statut autoroutier ? Par ailleurs, si péage il doit y avoir sur la section nord, ne serait-il pas préférable qu'il y ait un adossement sur l'A54, ou d'intégrer le financement (différé) lors du prochain appel d'offre pour la concession de l'A54, le contrat de Vinci arrivant à échéance en 2036 (si l'État ne prolonge pas le contrat de concession) ? » Là, nous revenons sur les choix possibles entre autoroutier, payant etc.

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

C'est difficile de donner une probabilité. Nous l'avons vu. Toutes les solutions étaient sur la table lors du débat public, et le seront jusqu'à la fin des débats publics. La Commission particulière tirera les enseignements et le bilan du débat. Pour la maîtrise d'ouvrage, au niveau ministériel, nous verrons les conclusions qu'il faut en tirer. Aujourd'hui, cela n'a pas vraiment de sens de donner une probabilité à chaque solution. Toutes les solutions sont sur la table. Je dirais que l'on voit bien qu'il y a des prises de position pour ou contre certaines options. Aujourd'hui, il n'y a en tout cas pas d'option préférentielle avec laquelle l'État est venu dans le cadre du débat public. Toutes les options ont été présentées, évaluées, et soumises au débat public.

Par rapport à l'adossement, c'est certes un mode de financement particulier. On parle bien de l'adossement de la section Nord. Dans l'hypothèse où elle serait une autoroute, et dans l'hypothèse où ce serait ce mode de financement qui serait prévu, le cas échéant, il s'agirait de ne faire adosser que la section Nord. C'est une option de financement qui a été imaginée pour cette partie-là, comme cela a été évoqué dans le dossier du maître d'ouvrage.

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

Peut-être une précision là-dessus : je comprends qu'il soit compliqué de répondre sur la probabilité, mais la décision ministérielle, qui interviendra d'ici cet été, portera déjà sur les choix d'option. Elle pourra par exemple dire si une option autoroutière est encore maintenue, si elle est abandonnée pour la poursuite des études, ou si ce sont des décisions qui viendront plus tard.

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

Tout est possible. On peut imaginer que les choix soient resserrés, ou qu'ils soient maintenus de façon plus large. Je ne connais pas le bilan de la Commission particulière. Je ne connais pas non plus le bilan et les enseignements qu'en tirera la maîtrise d'ouvrage, qui prendra aussi consultation de ses partenaires. Cela dépendra. Je pense que si une solution était plébiscitée, de fait, cela conduit à imaginer que les choix soient plus resserrés. Je ne peux pas préjuger des choix qui seront faits. On peut maintenir des options assez larges, ou au contraire les resserrer.

C'est le but du débat public de porter à l'appréciation du maître d'ouvrage les éléments d'éclairage pour faire ce type de choix : continuer avec des options assez larges, ou les resserrer, que ce soit en termes de tracé, d'options, voire de rajouter de nouvelles options, de nouvelles idées ou de nouvelles pistes. Ce sont aussi des choses qui peuvent ressortir du débat public. On ne peut pas dire aujourd'hui que l'on va continuer avec une ou dix options.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Nous avons encore une question, qui concerne l'impact cumulé des projets sur les terres. C'est une question de Christine ENJALBERT : « Tous les projets dont il est question représentent combien d'hectares d'impact sur les zones naturelles, nécessité en eau ? Déchets prévus, etc. ? »

M. Éric CASADO, Adjoint au maire, Istres

Je pense que M^{me} ENJALBERT parle d'écoquartier. Ce sont surtout 40 hectares de sols pollués qui vont être dépollués. C'est la première chose. Concernant l'eau, notamment pour le golf, puisque je vois bien qu'il y a cette question qui est en suspens, nous savons aussi que le golf sera arrosé avec nos

eaux qui sont actuellement nos eaux de station d'épuration, qui sont aujourd'hui rejetées dans la darse de Fos. Là, nous les récupérerons pour arroser le golf.

Concernant le reste des espaces naturels, ils sont conservés. Nous avons en effet fait une étude environnementale, qui nous a cerné les endroits qu'il fallait absolument conserver et surtout ne pas toucher, puisqu'il y avait la faune et la flore de bon niveau. Tout a donc été vu. Nous avons bientôt une réunion avec les services de l'État pour entériner le projet.

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

D'accord. Merci. Je pense que cela renvoie plus largement à une question qui est revenue aussi dans le débat, sur l'impact cumulé de l'ensemble des projets sur le territoire en termes d'hectares. Je ne sais pas si cette information existe. Parmi vous, est-ce que quelqu'un peut apporter une réponse sur cette question, qui est revenue plusieurs fois dans le débat ? A savoir que nous avons des évaluations projet par projet, mais globalement, combien d'hectares les projets du territoire impactent-ils en matière de ressources en eau, etc. ? Je ne sais pas si cette information existe.

M. Éric CASADO, adjoint au maire, Istres

C'est par rapport à quoi ? Est-ce que c'est pour savoir s'il va y avoir beaucoup de flux supplémentaires ? Je ne comprends pas tellement la question sur les hectares.

M. François BERNARDINI, maire d'Istres

On parle aujourd'hui du tracé, et non pas du développement des communes.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

On peut peut-être demander à Christine de préciser de vive voix. Peut-elle prendre la parole ?

M^{me} Christine ENJALBERT de RAPHELE

Bonsoir. Désolée. Je suis arrivée un peu tard sur la réunion, mais j'avais des obligations. C'était plus dans l'esprit de savoir... Finalement, à chaque fois que j'assiste à une réunion, je découvre d'autres projets qui ne sont pas uniquement ce fameux tracé pour lequel nous nous posons des questions. Là, j'apprends, enfin je vois que sur Istres, il y a des choses. C'est normal. Il y a d'autres projets dans un certain nombre de communes. J'aurais aimé avoir une idée globale de l'impact sur le cadre naturel de tous ces projets qui existent. Est-ce que l'on a un jour eu l'idée d'additionner les mètres carrés que cela allait représenter, pour avoir un effet global ? Là, chacun saucissonne dans son coin, et je le comprends, mais pour le commun des mortels qui n'est pas forcément Istréen...

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

Saucissonner supposerait que l'on coupe un projet qui répond à un même objet en petits morceaux, du type phasage fonctionnel, comme cela a été évoqué tout à l'heure comme une hypothèse de mise en œuvre d'un projet. Alors, je ne vais pas vous répondre précisément sur les impacts cumulés de façon générale, mais quand un projet est soumis à étude d'impact, l'étude d'impact doit éclairer le public sur les impacts cumulés. C'est répertorié par nature d'impact. On ne mélange pas tout. On mélange les impacts sur le milieu naturel, sur telle espèce, sur tel habitat, sur telle consommation d'espaces. Les études d'impact doivent présenter les impacts cumulés des projets.

Un projet soumis à étude d'impact doit présenter les impacts cumulés, ce qui permet de se renseigner quand on a affaire à un projet, sur la conséquence de ce projet avec d'autres projets conjoints, prévus sur le secteur, et sur la même nature des faits, pour chaque acteur. Ce sont vraiment ces éléments que la réglementation a prévu de traiter.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci.

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

Je pense que Christine ENJALBERT faisait sans doute référence aussi aux objectifs plus globaux de l'État, qui sont maintenant dans la loi, de zéro artificialisation nette, qui prennent en compte l'ensemble des projets.

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

Je n'avais pas entendu ça. C'est effectivement une autre question. Le plan de biodiversité fixe cet objectif, dont la feuille de route n'est pas encore déclinée. Les obligations qui seront faites, et la manière

de définir ce que cela veut dire exactement, ne sont pas encore définies. Ce sera, le cas échéant, un objectif qui sera partagé par l'État, mais aussi par tous les acteurs. La question renvoie bien aux projets d'infrastructure, mais elle concerne en premier lieu aujourd'hui les projets d'urbanisation. C'est une préoccupation collective. Cela voudra dire derrière que le développement local devra se faire soit par densification prioritairement, soit en intégrant, s'il devient effectivement une contrainte forte, la logique d'éviter, réduire et compenser les surfaces artificialisées, en désartificialisant par exemple des secteurs qui sont aujourd'hui non naturels, pour leur redonner une vocation naturelle ou agricole ou forestière, puisque ce sont les trois types de terrain que concerne la préoccupation liée à l'artificialisation. C'est un sujet qui est quand même très large et à très fort enjeu. Il n'y a pas forcément aujourd'hui encore toutes les solutions, même s'il y a des projets et des expériences qui permettent de renaturaliser certains secteurs en compensant d'autres secteurs qui sont, eux, artificialisés, pour faire place à des projets urbains.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Il nous reste peut-être juste deux questions dans le *chat*. Nous pouvons conclure après. Le moment de dîner avance peut-être à grands pas. Laura ?

M^{me} Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Il y a une question que nous avons laissée passer, de Rémy ROUX, qui est un peu connexe au projet. Elle s'adresse au maire d'Istres : « Bonsoir. Question pour M. le maire. J'ai bien compris qu'il promeut cette voie, et il a tout à fait raison. Qu'a-t-il envisagé pour absorber le flux continu de véhicules entrant dans Istres lorsque l'on constate déjà actuellement un engorgement quasi permanent sur la passerelle Sud au rond-point des colonnes ? » Monsieur BERNARDINI, peut-être ?

M. François BERNARDINI, maire d'Istres

Nous avons été destinataires de la question de M. ROUX, et nous lui avons répondu, mais nous pouvons refaire la réponse oralement. Il a tout à fait raison. Cela fait partie effectivement de tout ce trafic qui embouteille nos entrées de villes, à des heures qui sont de plus en plus élargies et qui amène effectivement à revoir la voirie. Nous parlons du tracé important de demain, mais nous faisons quotidiennement avec Éric CASADO des travaux, des recherches, et des études, sur l'amélioration de la voirie à l'intérieur de la commune, pour permettre une meilleure fluidité.

Dans le cadre de la question qui est posée, et qui est tout à fait juste, nous sommes en train d'étudier la possibilité sur le pont actuel de l'entrée de ville, qui est la partie sud, d'implanter une troisième voie sur la largeur totale, en tenant compte bien sûr des conditions de sécurité, afin que selon les horaires, matin et soir, les flux puissent être canalisés. C'est-à-dire que vous pourrez avoir un passage d'une portion à deux voies à un moment donné de la journée, avec une voie dans l'autre sens, et l'inverse à d'autres horaires. Voilà donc comme nous essayons, comme d'autres métropoles, de gérer ce flux, qui est quand même très puissant et très consistant, avec une contrainte de voirie qui est très figée. Nous ne pouvons en effet pas élargir le pont. Nous ferons en sorte que les cheminements piétons se passent sous l'ouvrage, pour que nous puissions avoir les deux possibilités.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Très bien. Merci beaucoup. Je pense que nous avons terminé. J'ai relayé à nouveau le lien vers l'outil cartographique dans le *chat*, ainsi que vers le formulaire en ligne, qui est très simple, pour enrichir cette carte avec vos contributions écrites et géolocalisées sur les tracés du projet, sur un tas de thématiques différentes. N'hésitez donc pas à introduire vos réflexions.

M. François BERNARDINI, maire d'Istres

Si vous me le permettez, pour conclure en ce qui concerne notre partie, je ne vais pas revenir sur l'opportunité. J'ai bien dit ce que j'avais à dire. Sur le tracé lui-même, pour que ce soit bien définitif dans l'esprit de tout le monde, nous sommes tout à fait en correspondance avec ce qui nous est proposé, dans la mesure où nous saluons le travail que nous avons fait avec les services de l'État, puisque nous sommes engagés sur ce projet depuis longtemps. Je remercie les services de l'État d'avoir pris en compte dans le tracé toutes les obligations qui nous paraissaient nécessaires pour fluidifier la circulation à l'intérieur et à l'extérieur de la ville d'Istres. Je remercie également l'intervenant qui a parlé, parce qu'on ne l'avait pas évoqué, de la terminaison des demi-échangeurs qui existent aujourd'hui. Il vient de nous rassurer. Cela fera donc véritablement un dispositif qui nous convient très bien. Merci en tout cas pour ces échanges.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Jean-Michel ?

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

Merci à tous les participants. Merci, monsieur BERNARDINI, pour ces quelques mots de conclusion.

Nous arrivons effectivement dans la dernière ligne droite du débat, avec encore demain en ligne une réunion sur les variantes Nord du tracé. Nous savons qu'il y a aussi des enjeux un peu différents de ceux de la section centrale, puisqu'il y a d'abord plusieurs variantes, des enjeux agricoles, et des enjeux liés notamment à la ressource en eau, qui amèneront des discussions.

Par rapport à ce qu'a dit M. PATTE tout à l'heure, je veux préciser que le compte-rendu que fera la Commission à la fin du débat ne donnera pas d'avis sur le projet. Je le répète. Il rendra effectivement compte de l'ensemble des positions prises. Nous n'avons pas non plus vocation à compter les prises de position pour ou contre telle ou telle variante. Nous rassemblerons l'ensemble des arguments échangés, dont je pense qu'ils font effectivement ressortir un certain nombre de consensus. Ils montrent aussi beaucoup de questionnements assez divers pour accompagner les phases ultérieures de concertation et d'étude du projet.

La réunion de clôture est maintenue le 20 janvier, avec deux options. Je vous en fais part. Soit nous la passons en Zoom, comme nous l'avons fait ce soir, soit nous l'avancions, pour la maintenir en présentiel à Fos, de 14 h 30 à 17 h 30, pour respecter le couvre-feu.

Les contacts pris ce matin, que ce soit avec M. le préfet ou avec différents maires... Monsieur BERNARDINI, j'ai appelé votre chef du protocole pour lui en faire part. Je pense que nous allons sans doute nous orienter vers cette solution en présentiel, qui sera de toute façon retransmise, et qui permettra aussi d'intervenir à distance. C'est pour essayer d'avoir à la fois les avantages du présentiel, auxquels beaucoup tiennent, et la possibilité d'intervenir à distance, même si c'est sur des horaires qui ne permettront sans doute pas tout à fait à tout le monde de participer. Nous allons en reparler avec les membres de la CPDP ce soir. Nous arrêterons notre décision demain matin. Nous diffuserons immédiatement l'information, puisque c'est maintenant dans huit ou neuf jours. C'est donc très proche de nous. Je voulais vous informer de cela.

Nous avons rappelé dans le *chat* l'ensemble des adresses sur lesquelles vous pouvez encore contribuer, à la fois sur la carte, et d'autre part si vous avez des contributions, des cahiers d'acteurs, ou encore des avis ou des questions à poser au maître d'ouvrage. Vous pouvez reposer certaines de vos questions sur la plate-forme participative, pour que le maître d'ouvrage fasse une réponse écrite précise, et avec les cartes nécessaires.

Pour clore cette réunion, je vous remercie encore d'y avoir participé. Je vous donne rendez-vous demain, si certains veulent participer à la discussion sur les variantes du tracé Nord, et le 20 janvier pour la plénière de clôture.

M^{me} Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Bonne soirée à tout le monde.

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

Bonne soirée à tout le monde.

ANNEXE : REPORT DU FIL DE DISCUSSION EN LIGNE (CHAT)

- 01:18:44 Laura Michel, CPDP : https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSALON_V1
- 01:22:23 Laura Michel, CPDP: Formulaire de contribution:
<https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contribution-carte>
- 01:59:51 Jchbarla: Est-ce que le représentant de la base aérienne peut expliquer les évolutions de trafics et de fréquentation attendues sur le site s'il devient le "hub" annoncé ? Est-ce que des aménagements routiers seraient nécessaires en plus pour améliorer la desserte de la base depuis la liaison routière ?
- 02:00:22 Nancy Martin: 3
- 02:01:50 Remi : Bonsoir, quel est le macro-planning théorique actuel ? (Début des travaux, durée des travaux)
- 02:02:33 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Si, le tracé est décidé d'être autoroutier, est-il envisageable de prévoir un système de gratuité via une création de vignette pour les concitoyens du tracé ?
- 02:05:08 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Question pour Mr commandant en second de la BA125.
- 02:05:28 GARCIA: N'avez-vous pas peur qu'en mettant l'autoroute payante, les poids lourds ne fassent pas un détour pour éviter de payer comme ça a déjà été constaté dans d'autres régions ?
- 02:06:23 Eleonore GIRE: Plus de camions, plus d'avions, merci, c'est votre façon de participer au réchauffement climatique, ça fait partie du plan climat de la région ?
- 02:06:48 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Mon colonel, si la commune de Fos sur Mer choisi le tracé 1 sur le tronçon sud de sa commune, son passage ne serait pas trop près du chemin de ronde bordant la Piste?
- 02:10:18 GARCIA : Quand on entend parler du réchauffement climatique et de pollution, avez-vous mesuré les aggravations que tout ce trafic va impacter sur ces problèmes environnementaux et de santé ?
- 02:10:44 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Merci pour votre réponse mon colonel
- 02:10:49 Rémy ROUX: Bonsoir, question pour Mr le maire: j'ai bien compris qu'il promeut cette voie et il a tout à fait raison. Qu'a-t-il envisagé pour absorber le flux continu de véhicules entrant dans Istres lorsque l'on constate déjà actuellement un engorgement quasi-permanent sur la passerelle SUD (rond-point des colonnes) ?
- 02:14:34 F.SERRES – RAMDAM : Des franchissements cyclables sécurisés (pistes) pourront-ils être prévus pour les échangeurs Bellons et Guynemer ?
- 02:15:14 F.SERRES – RAMDAM : Pour desservir la base et la zone commerciale du Tubé ?
- 02:15:45 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD : Concernant la vitesse la limite de 90km/h pourrait induire une baisse des coûts en particulier des Bellons. Mais cette limitation est aussi favorable en terme de nuisances (bruit, pollution)
- 02:16:07 Audrey Richard: Pour revisionner l'audition "Cout et financement" : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/audition-10122020>
- 02:17:09 Audrey Richard: La fiche technique sur les études de Concessibilité : <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-fiche-concessibilite.pdf>
- 02:19:00 Margherita Mugnai – CNDP : Voici l'outil cartographique:
<https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contribution-carte>

- 02:19:36 Margherita Mugnai – CNDP : Et le Formulaire de contribution à la carte du débat: <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contribution-carte>
- 02:22:05 F.SERRES – RAMDAM : Je crains que le tracé proposé passe en plein dans le périmètre de la base aérienne !!
- 02:23:42 F.SERRES - RAMDAM: Et dans celui de la réserve naturelle des Coussouls !
- 02:28:46 Yves.Garcia: Pour rendre à César ce qui appartient à César
- 02:29:08 Yves.Garcia: Il y bien deux GARCIA en visio
- 02:32:38 Audrey Richard: Les documents sont ici: <https://fos-salon.debatpublic.fr/projet/descriptif>. Dans les compléments du dossier du maître d'ouvrage.
- 02:34:56 GARCIA: Ne serait-il pas plus judicieux de développer le fret SNCF et moins coûteux pour tous pour un meilleur impact sur tous les problèmes déjà cités (environnement, santé, bruit, même avec la mise en place des murs anti bruits) ?
- 02:35:35 Audrey Richard: L'étude d'AtmoSud citée par M. Patte : <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon-etudes-complementaires-premiers-elements-et-enjeux-sur-qualite-de-lair.pdf>
- 02:36:28 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens : S'inquiéter des gaz à effet de serre c'est bien mais la qualité de l'air quotidienne pour les riverains sur la totalité du trajet emprunté (pas seulement pour ce segment de projet) par les véhicules en perpétuelle augmentation semble compter peu au vu du "développement économique" supposé du territoire que beaucoup applaudissent des deux mains !
- 02:39:02 Kemoukh : Quel Impact sur le futur projet du golf Rassuen????
- 02:43:43 Morgan Chelihi (Régie): Vous pouvez explorer la carte du débat au lien suivant: https://macarte.ign.fr/cartenarrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSALON_V1
Et transmettre votre contribution ici: <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contribution-carte>
- 02:44:09 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Egalement les projet de l'Istréapolis , le grand Bayannne?
- 02:45:05 Eléonore GIRE : Je m'éloigne mais comme vous en avez parlé : est-ce que le quartier est celui-ci "éco-quartier de 125 000 m² dont 100 000 m² consacrés à 1 500 logements en accession, une résidence hôtelière, un hôtel de luxe, 5 000 m² des commerces, 30 villas, un club-house avec SPA et un terrain de Golf International de 18 trous & 9 trous (Conception : Jack Nicklaus Design) ?
- 02:45:14 Éric RYCKELYNCK Membre du Panel citoyen axe Fos/Salon de Istres : Est-ce que tous ces travaux seront prévus dans le même temps?
- 02:45:51 David: je suis à titre personnel pour la réalisation d'une infrastructure à minima 2x2 voies à 110 km/h. Cependant j'ai entendu que plusieurs options étaient sur la table. Ainsi quel est le pourcentage de chance pour que l'infrastructure soit totalement à statut autoroutier ? Par ailleurs si péage il doit y avoir sur la section nord, ne serait-il pas préférable qu'il y ait un adossement sur l'A54 ou d'intégrer le financement (différé) lors du prochain appel offre pour la concession de l'A54, le contrat de Vinci arrivant à échéance en 2036 (si l'Etat ne prolonge pas le contrat de concession) ?
- 02:47:19 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: Tous les projets dont il est question, représentent combien d'hectares d'impact sur les zones naturelles, nécessité en eau, déchets prévus, etc. ?
- 02:51:26 David: Je parlais de la probabilité car j'ai souvent vu l'A56 sur les SNIT. Donc ce serait dommage de voir le projet dévalué en 2x1...
- 02:51:47 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD : Si une portion d'autoroute est payante n'y -t-il pas obligation de maintenir les routes actuelles desservant le territoire

- 02:52:56 Virginie CAMOIN: Bonsoir, je suis contrainte de vous quitter. Merci à la CNDP pour l'organisation de ces forums et au maître d'ouvrage pour ses précisions. Bonne soirée
- 02:53:19 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: Non je parlais du saucissonnage des projets qui fait qu'on n'a pas d'idée de l'impact de tous les projets autour du projet tracé routier sur toutes les communes alentour
- 02:53:46 C. LOUIS: Je viens de voir une question de Rémy Roux auquel il n'y a pas eu de réponse il me semble. Quelle solution peut être apportée pour la passerelle sud d'Istres? Cordialement.
- 03:00:41 Margherita Mugnai - CNDP: Vous pouvez explorer la carte du débat au lien suivant:
https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSALON_V1
Et transmettre votre contribution ici :
<https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contribution-carte>