

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

Compte rendu
Forum territorial sur la zone nord du tracé
Mardi 12 janvier 2021

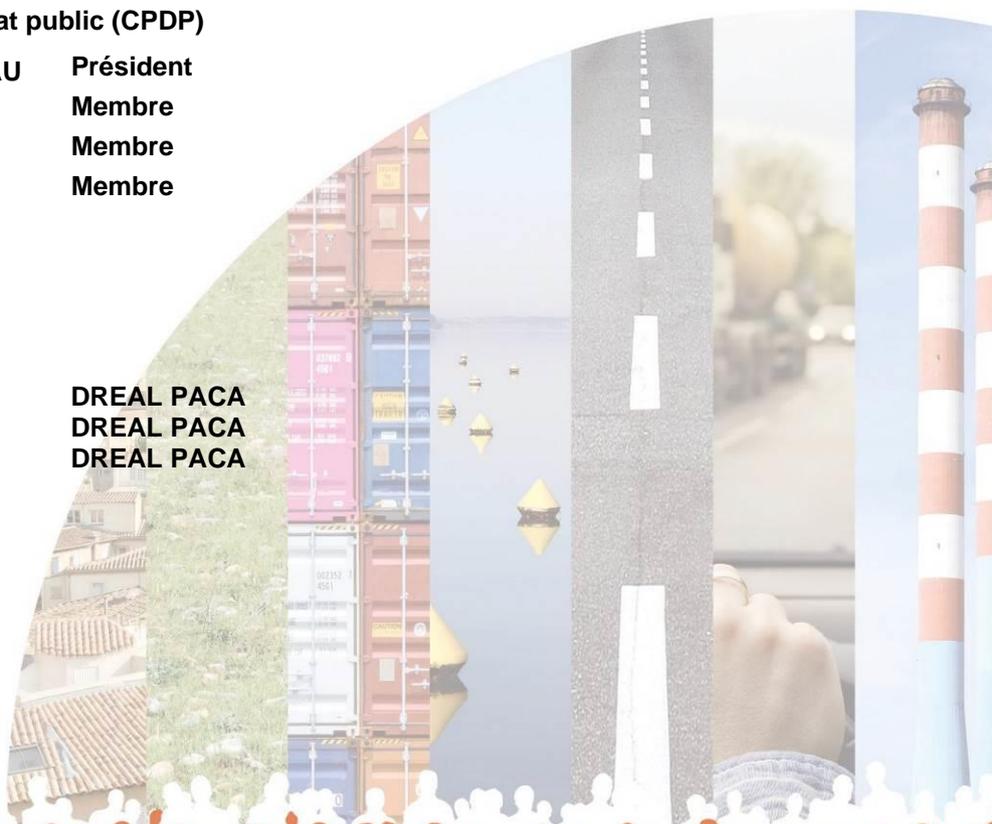
SALLE/ADRESSE :	Visio conférence
PARTICIPANTS :	57 personnes connectées
HORAIRES	18 h 4 à 20 h 34

Commission particulière du débat public (CPDP)

M.	Jean-Michel	FOURNIAU	Président
M.	Xavier	DERRIEN	Membre
M.	Olivier	KLEIN	Membre
M^{me}	Séverine	CACHOD	Membre

Maîtrise d'ouvrage

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



DEROULE

Mot d'accueil par Monsieur Michel PERONNET, adjoint au maire, Grans..... p.3

Introduction par Jean-Michel Fourniau, Président de la Commission particulière du Débat public (Cpdp) p.3

Présentation de l'outil cartographique du débat, par Morgan CHELIHI, Eclectic Experienc p.4

Présentation du tracé dans la partie nord par M. Cédric MARY, DREAL PACA– Maîtrise d'ouvrage..... p.7

Questions - Discussions..... p.11

Report du fil de discussions en ligne (chat) p.35

COMPTE RENDU DE RÉUNION

M. Michel PERONNET, adjoint au maire, Grans

Nous sommes très heureux de vous accueillir à Grans, même si cette réunion est virtuelle, pour les 4 kilomètres de la liaison Fos – Grans puisque la terminaison se fait sur Grans. Le village de Grans participe, bien sûr, d'une façon globale, à l'économie du territoire Ouest-Provence et de la métropole Aix-Marseille-Provence. Ce sujet de la liaison est donc un sujet majeur pour nous. Nous sommes dans la même situation que la commune de Fos puisque le tracé prévoit, à ce stade, 3 variantes : A, B, et C. Nous allons avoir l'occasion d'échanger sur ce sujet.

Bienvenue à Grans, et j'espère que l'on pourra vous accueillir de façon présentielle prochainement. Tout était prévu, pour cette réunion, à la salle des fêtes, monsieur FOURNIAU, mais les choses sont ainsi faites.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur PERONNET. L'intention de notre forum est d'échanger sur le tracé. Certains étaient parmi nous hier soir. Nous allons nous focaliser sur la partie nord, et l'idée est d'échanger sur le tracé, ses variantes, ses options, les échangeurs, les limitations de vitesse, les points d'intermodalités, l'ensemble des sujets ayant donc un impact sur le tracé. Le travail fait sur les cartes sera le cœur de notre atelier ce soir, et des forums en général.

Les modalités vont vous être présentées de manière détaillée, n'avez aucune inquiétude à ce sujet. Ces modalités tiennent compte des contraintes sanitaires, c'est d'ailleurs pourquoi nous ne sommes pas en présentiel. Nous vous remercions, par avance, de votre bienveillance et de votre agilité par rapport à cette situation. Je vais transmettre le micro à Jean-Michel FOURNIAU, pour qu'il nous donne les premiers éléments d'introduction avant de rentrer dans le vif du sujet. Merci.

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

Merci, Séverine. En introduction, je souhaite rappeler que nous sommes dans la dernière ligne droite d'un débat qui a commencé en septembre, et qui va donc se terminer à la fin du mois de janvier.

Nous assistons à l'avant-dernière réunion publique concernant ce débat. La dernière réunion sera la plénière de clôture le 20 janvier. Nous avons reporté la fin du débat à la fin du mois de janvier, et nous espérons pouvoir faire l'ensemble des réunions en présentiel, mais nous n'avons pu le faire que la semaine dernière à Fos. Nous faisons donc ces réunions en virtuel, et cela a très bien fonctionné hier, afin de discuter des différents tracés section par section.

Nous allons nous consacrer, ce soir, au débat sur les variantes de tracés de la section nord. Cela concerne le branchement de la section centrale à partir du carrefour de Clesud jusque l'A54. Il s'agit de ressortir du débat avec des recommandations qui pourraient être faites au maître d'ouvrage pour la suite du projet.

La Commission du débat public fera un compte rendu du débat, sans émettre d'avis ni sur le projet ni sur les variantes, qui rassemblera ce qu'il s'est dit durant ce débat, y compris sur les variantes de tracés et les différentes options présentées. Le débat avait été ouvert de manière plus large sur les questions de mobilité, c'est pourquoi nous ferons une synthèse de l'ensemble de ce qu'il s'est dit durant ce débat. D'ici fin mars, nous aurons la réunion de clôture du 20 janvier. Nous avons décidé de la tenir en présentiel en avançant l'horaire à 14 h 30. En effet, plusieurs maires, et d'autres acteurs nous ont fait connaître leur préférence concernant une réunion en présentiel plutôt qu'en distanciel sur Zoom. Pour les gens qui craignent de se déplacer dans une réunion publique ou qui n'ont pas la possibilité de venir à cause de leurs horaires de travail, il sera tout de même possible d'assister à cette réunion et d'y intervenir directement via Zoom.

Vous avez tous reçu l'invitation à cette réunion de clôture, et nous avons proposé à tous les participants du débat qui le souhaitaient de dire en trois minutes ce qu'ils en retenaient, ce qu'ils voudraient que le maître d'ouvrage retienne comme arguments, et quelles recommandations ils feraient pour la poursuite de la concertation. Nous tiendrons cette réunion le 20 janvier. L'ensemble des éléments participatifs sur lesquels vous pouvez donner votre avis, et poster des contributions, sera fermé le 24 janvier pour pouvoir y répondre, si besoin, avant le 31 janvier, qui est la date officielle de clôture du débat. Les éléments disponibles sur le site de la Commission seront accessibles, mais l'on ne pourra plus contribuer au débat.

Nous avons donc la réunion de ce soir pour discuter des variantes. Avant de passer la parole au maître d'ouvrage, nous allons vous présenter l'outil cartographique que l'on a mis en ligne début janvier. Cet outil permet de contribuer à ces questions de choix d'options et de variantes de tracé.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Jean-Michel. N'hésitez pas à intervenir sur le fil de discussion, qui est à votre droite, afin de demander des précisions ou apporter des éléments de commentaire. Je vais donner la parole à l'équipe d'Eclectic Experience pour présenter l'outil cartographique.

M. Morgan CHELIHI, chargé de concertation et analyse, ECLECTIC EXPERIENCE

Merci, Séverine. Bonsoir à toutes et à tous. Je suis de la société ECLECTIC EXPERIENCE et nous avons été mandatés pour concevoir un outil cartographique qui vise à explorer les différentes options d'aménagement du projet de liaison. Cet outil a également une vocation participative.

Je vous propose donc de vous guider dans un petit tour de cet outil cartographique. Je vais partager mon écran dans un premier temps. À partir du site du débat, vous cliquez sur l'onglet « participez ». Ensuite, cliquez sur « contribuez à la carte du débat » et vous arriverez directement sur la page d'accueil de la cartographie.



Parmi les éléments à remarquer sur cette carte, je vous invite à regarder la légende en bas à gauche. Cela vous présente les différentes variantes de la liaison et les échangeurs ainsi que les barrières de péages qui sont visibles. Différentes contributions, que vous nous avez fait parvenir, y sont d'ores et déjà affichées et elles sont classées en 4 catégories : en bleu « économie / industrie / emploi », en vert « agriculture / eau / environnement / paysage », en rouge « mobilité / transports / sécurité routière », et en jaune « santé / qualité de vie / bruit / pollution ». Il y a aussi, à droite, un petit volet permettant de naviguer à travers les différentes options d'aménagement ayant été envisagées ainsi qu'un descriptif de celles-ci. Les différents objets géographiques vont également changer quand vous changerez de volet avec, par exemple, « option autoroutière », « option autoroutière payante », ou « option autoroutière intermédiaire ». Je vous invite à zoomer sur la carte afin de cliquer sur les différents tracés pour obtenir des informations additionnelles.

Une fois que vous serez un peu plus à l'aise avec cet outil, vous pourrez personnaliser votre aperçu en cliquant sur le menu en haut à droite qui correspond aux différentes couches et aux différentes options. Vous avez également la possibilité de réafficher les contributions ainsi que les autres projets routiers envisagés. Je vous le disais, cet outil a une vocation participative. Vous pourrez afficher toutes les contributions en vous dirigeant vers le 6^e volet. Je vous invite, dans un premier temps, à explorer ces contributions en cliquant dessus afin de découvrir les questions, les remarques, et les commentaires ayant d'ores et déjà été transmis par d'autres personnes.

Si vous souhaitez contribuer au débat, vous pouvez cliquer à n'importe quel moment sur le bouton orange « Contribuez à la carte du débat » qui vous amènera sur un formulaire divisé en 3 étapes. Lors de la première étape, vous serez invités à géolocaliser votre contribution. Par exemple, si je souhaite faire une remarque sur la variante A alors je clique au niveau de celle-ci. L'étape 2 vous amènera à préciser votre contribution, lui donner un titre, lui rattacher un thème, et vous pouvez y indiquer si cette contribution est spécifique à une grande option d'aménagement. Vous pouvez également charger un fichier afin d'apporter plus de détails à votre contribution. Enfin, l'étape 3 vous invitera à préciser vos informations personnelles, votre code postal, et votre adresse mail. Lorsque vous cliquerez sur le bouton « Transmettre ma contribution », elle sera envoyée à nos équipes qui vont la recevoir et alimenter la carte du débat avec celle-ci. Durant ce forum, vous serez invités à explorer cet outil et à y contribuer vous aussi.

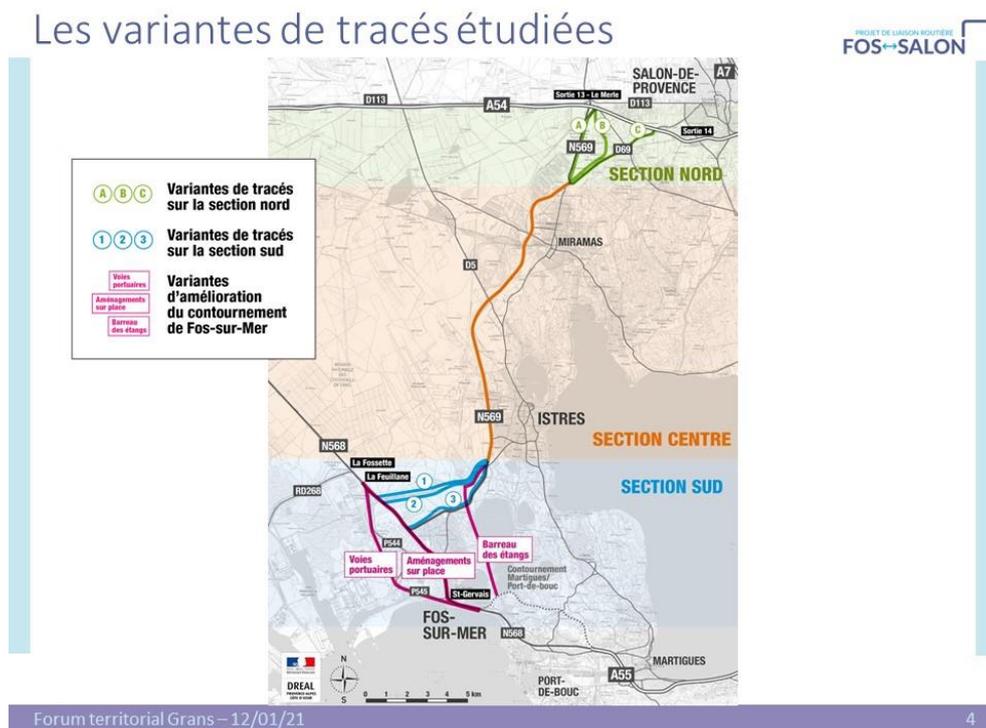
M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Morgan, pour cette présentation. N'hésitez pas à expérimenter cet outil et à le mettre en usage pendant ce forum territorial. Nous vous invitons à l'essayer, étant donné la rapidité de la présentation, et à y participer sans contrainte. Je vais, tout de suite, donner le micro à M. MARY de la DREAL qui nous apportera des éléments de précision sur ce sujet. Nous aurons ensuite un temps d'échange le plus complet possible sur ce tracé de la partie nord. Monsieur MARY, c'est à vous. Nous allons partager votre support immédiatement.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Bonjour à toutes et à tous, je suis Cédric MARY et je travaille à l'unité de la maîtrise d'ouvrage de la DREAL PACA. Cette unité porte la maîtrise d'ouvrage sur la liaison Fos – Salon.

Ce soir, nous allons vous présenter en détail la section nord du projet, et notamment les différentes variantes de tracé, en vous exposant quelques enjeux s'y rapportant, ainsi que le détail de traitement de certains aménagements.



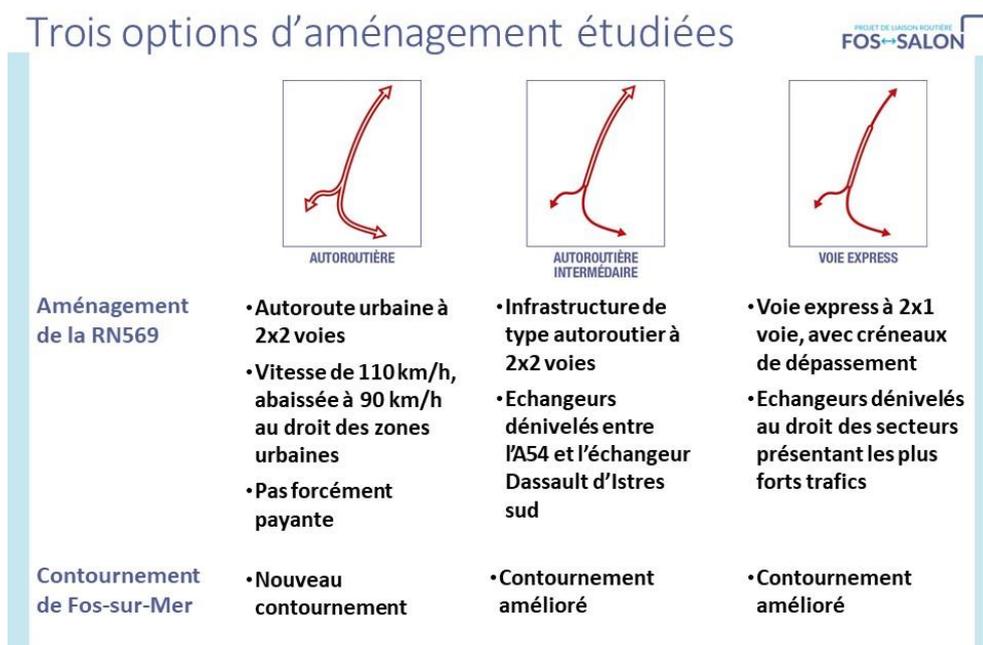
Nous allons rapidement revenir sur les différentes variantes (*ci-dessus*) de la totalité de la liaison ainsi que les options de tracé, même si elles ont été présentées lors des précédents forums territoriaux. Nous avons découpé le projet en 3 sections :

- Une section nord qui fait l'objet de la présentation de ce soir
- Une section centrale
- Une section sud comportant des variantes de tracés pour le raccordement de la liaison à la ZIP et au GPMM ainsi que des variantes de tracés concernant le contournement de Fos-sur-Mer.

Sur ces variantes, nous proposons différentes options d'aménagement allant de la plus complète à la plus légère. Pour commencer, nous avons une option autoroutière intégrale qui relie, en deux fois deux voies, l'A54 à la RN 568 au sud de Fos. La vitesse sur cette liaison serait limitée à 110 km/h et abaissée à 90 km/h au droit des zones urbaines. C'est une option sur laquelle nous pouvons éventuellement envisager un financement par voie de concession, mais cela n'est pas retenu pour le moment. Elle intègre un nouveau contournement de Fos-sur-Mer suivant les 3 variantes dont nous avons parlé tout à l'heure.

La deuxième option est une option autoroutière intermédiaire. Cette option est, elle aussi, à deux fois deux voies entre l'A54 et le sud d'Istres. Le reste de la liaison se fait à deux fois une voie compte tenu du niveau de trafic moins important. Dans ce cas-là, le contournement de Fos est traité en améliorant les voies existantes, à savoir la RN 568 et les voies portuaires.

Enfin, la troisième option concerne une voie express, à deux fois une voie, qui intègre également des sections à deux fois deux voies sur les créneaux les plus chargés en matière de circulation. Concernant le contournement de Fos, les conditions de fonctionnement de la RN 568 et des voies portuaires sont améliorées.

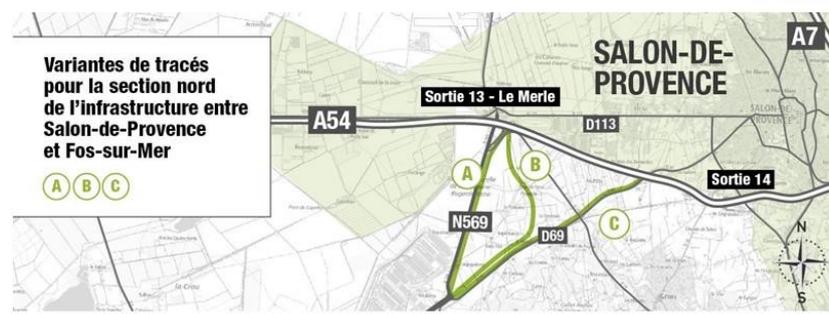


Concernant le détail des aménagements de la section nord, M. l'adjoint au maire de Grans l'a précisé tout à l'heure, nous avons 3 variantes de tracés (voir page suivante). La première se situe dans l'emprise actuelle de la RN 569. La deuxième fait un crochet pour éviter une zone d'enjeux particuliers qui est la réserve régionale de la Poitevine-Regarde-Venir. Le troisième tracé se développe le long de la RD 69 pour rejoindre Salon.

Ces 3 variantes ont des impacts différents compte tenu de leur environnement. En ce qui concerne le cadre bâti, nous voyons que les variantes A et B sont moins impactantes que la variante C qui a un linéaire plus important et place à proximité un plus grand nombre de bâtis. Les 3 variantes impactent plus ou moins les espaces agricoles, qui sont importants, sur cette section nord. Les variantes B et C ont un impact plus fort puisque l'on crée de la fragmentation sur ces espaces agricoles, et il y a également une plus forte consommation compte tenu du linéaire qui est plus important.

Concernant les espaces sensibles et l'environnement, nous sommes à proximité de la réserve régionale et nous avons donc un impact sur les milieux. Cet impact est plus important pour la variante A puisque nous la traversons. Globalement, quelles que soient les variantes, l'impact sur les espaces agricoles va avoir un impact consécutif en matière de fonctionnement des prairies irriguées qui participent largement à la réalimentation des eaux souterraines, qui servent elles-mêmes à l'alimentation en eau potable du territoire.

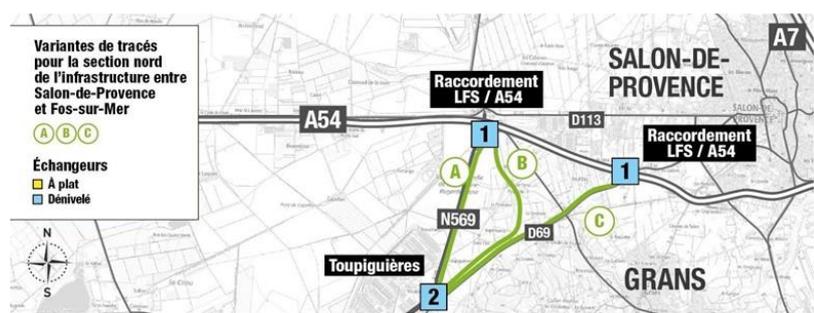
La section Nord



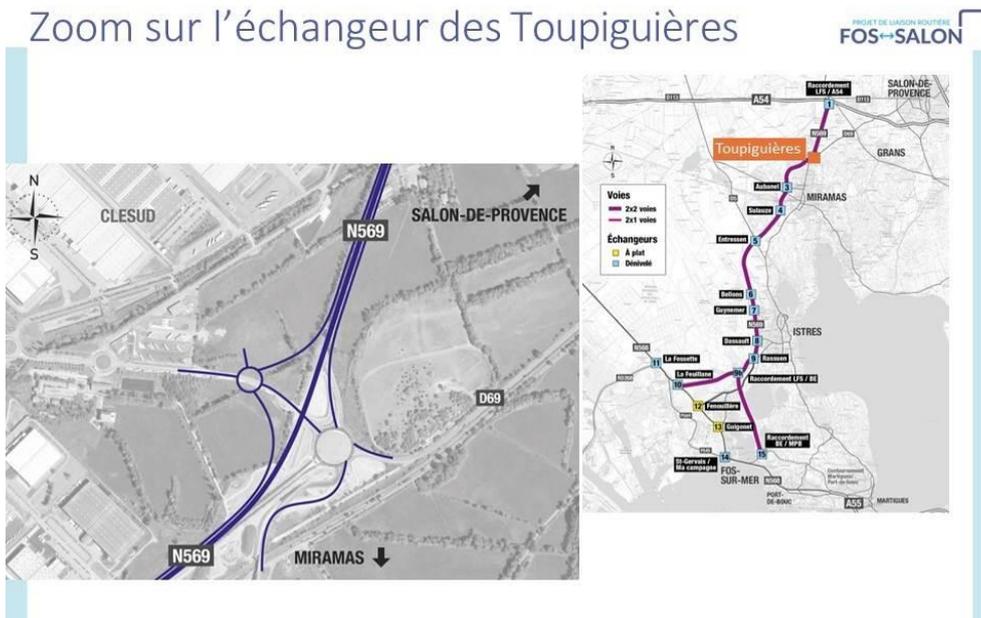
	Variante A	Variante B	Variante C
Géométrie	3,8 km	4,4 km	4,6 km
Cadre de vie	4 bâtis impactés	6 bâtis impactés	26 bâtis impactés
Espaces agricoles	Pas de fragmentation	Consommation	Plus forte consommation
Espaces sensibles et environnement	<ul style="list-style-type: none"> Plus faible impact sur les prairies irriguées et les eaux souterraines Traversée de la réserve naturelle régionale Poitevine Regarde Venir 	<ul style="list-style-type: none"> Impact plus important sur les prairies irriguées Traversée de réseaux d'eau Contournement de la réserve Poitevine Regarde Venir 	<ul style="list-style-type: none"> Incidence la plus forte sur les prairies irriguées Passage à proximité du captage AEP « Mary-Rose » Traversée de nombreux réseaux d'eau et de zones d'aléas « feux de forêt »

Sur ces 3 tracés, nous avons essentiellement 2 échangeurs (*voir ci-dessous*). Le premier consiste à raccorder la liaison à l'A54. Il s'agit, soit de la création d'un nouvel échangeur dans le cadre de la variante C, soit d'une reprise de l'échangeur actuel et de la barrière de péage existante dans le cadre des variantes A et B. On a également un échangeur très important sur le tracé, qui est l'échangeur de Toupiquières, qui distribue la ville de Miramas et assure également l'accès à la zone logistique de Clesud. Cet échangeur, qui est actuellement un giratoire à plat, sera revu et dénivelé pour faire face au niveau de trafic, que l'on avait déterminé lors des études d'opportunités, et, qui s'est vu confirmé à la hausse lors des dernières investigations.

Les échangeurs de la section nord



Nous avons un exemple du traitement qui pourrait être réalisé sur l'échangeur de Toupigières (*ci-dessous*). La liaison sera dénivelée et connectée directement à l'actuelle déviation de Miramas. Un second giratoire sera donc adjoint au giratoire existant afin de desservir Clesud, ainsi que des bretelles de raccordement pour permettre l'accès à l'ensemble des directions. C'est un exemple de traitement réalisable et il est actuellement mis à l'étude à travers les projets d'extension de Clesud. Nous avons eu l'occasion d'échanger sur la façon la plus opportune de traiter cette dénivellation.



Concernant les aménagements que l'on peut réaliser sur la future liaison, nous aurons la possibilité soit de réaliser, soit de rendre l'infrastructure adaptable à des aménagements qui permettront de favoriser les transports en commun si nécessaire.

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

- VRTC
- VR2+
- TCSP

Nous avons ci-dessus un exemple de voie réservée aux transports en commun, avec l'utilisation d'une surlargeur de bande d'arrêt d'urgence pour pouvoir les faire circuler lorsque les niveaux de trafic sont les plus élevés, ce type d'aménagement étant évidemment nécessaire si des niveaux de progression existent. Dans le cadre d'une liaison avec une circulation fluide, cet aménagement n'est pas nécessaire.

La diapositive suivante illustre un des enjeux dont nous parlions tout à l'heure, à savoir la présence d'eaux souterraines qui participent à l'adduction en eau potable du territoire. La totalité de l'infrastructure sera équipée de bassins de rétention qui ont vocation à réduire l'impact du ruissellement des eaux routières, à traiter les pollutions chroniques que peut générer l'infrastructure, et à contenir les pollutions accidentelles si par malheur il y en avait. Actuellement, l'infrastructure est très partiellement équipée de ce genre de dispositif, et cela rend la nappe phréatique et les captages, faits à proximité de la RN 569, assez vulnérables à ce genre de pollution.



J'ai essayé d'être assez rapide dans la présentation. Nous sommes arrivés au bout de celle-ci et je laisse donc la parole à la CPDP.

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

Très bien. Merci, monsieur MARY. Je vous propose de relayer les questions ainsi que les demandes de précisions qui sont dans le chat. Je vais commencer par 2 thèmes qui concernent directement la présentation qui vient d'être faite par M. MARY. Dans l'ordre chronologique, M^{me} Éléonore GIRE demande : « Qu'entendez-vous par impactés ? ». Je pense que c'est une question qui était au fil de l'eau de la présentation. Madame GIRE, pourriez-vous prendre la parole pour préciser votre question et la poser directement à M. MARY ?

M^{me} Éléonore GIRE, citoyenne de Grans

Oui. Dans le tableau nous voyons qu'il y a 4 bâtis impactés pour la voie A, 4 pour la voie B, et 24, il me semble, pour la voie C. Je voulais donc savoir ce que voulait dire « impactés ».

M. Cédric MARY, DREAL PACA

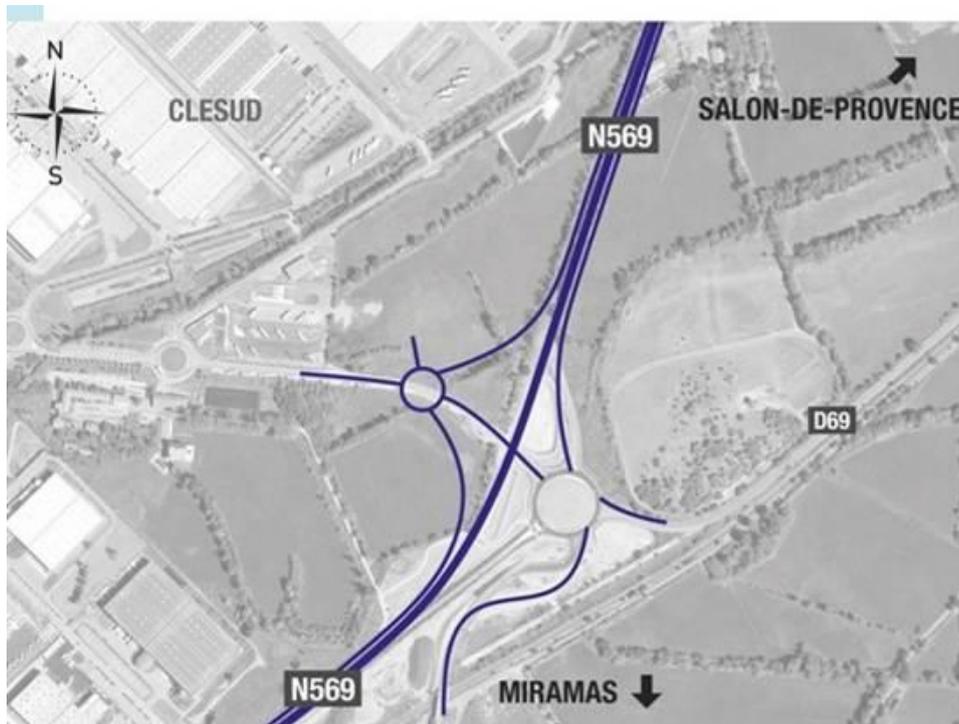
Cela peut vouloir dire plusieurs choses. Lorsque l'on fait un élargissement de plateforme ou que l'on crée un nouveau tracé, on peut rapprocher la voie, ou la future voie, d'un bâtiment et donc avoir un impact en matière de nuisance sonore. Le tracé peut également passer sur le bâtiment et, à ce moment-là, l'impact devient majeur puisque cela nécessite une expropriation du bâti impacté.

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

Merci, monsieur MARY. Une question de mon collègue, Olivier KLEIN, de la CPDP sur votre présentation : « Sur l'échangeur de Toupiquières, il n'y a pas de raccordement prévu vers Fos ? Pour quels niveaux d'évènements climatiques la capacité des bassins de rétention est-elle définie ? ».

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Actuellement, le tronçon A arrive sur le giratoire de Toupiguières et, en sortie de giratoire, le raccordement se fait sur la déviation de Miramas. (Voir ci-dessous) Nous nous retrouvons avec une filante directe qui va du tronçon A à la déviation de Miramas.



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

D'accord, mais lorsque l'on vient de Clesud, si je comprends bien, on passe le petit rond-point, puis le gros.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Oui, et l'on prend la première branche pour monter sur la déviation.

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

C'est dans l'autre sens, pardon. Comment faisons-nous pour aller à Clesud quand nous venons de Fos ?

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Effectivement, ce n'est pas tracé en bleu ici, mais l'on voit, dans le fond de plan, la fin de la déviation de Miramas qui arrive sur l'actuel giratoire de Toupiguières. Il manque un trait bleu, car la voie existe déjà. Cela va de soi, quand on vient de Fos on va à Clesud, sinon il y aurait un problème.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

La configuration, telle qu'elle représentée sur le schéma, consiste en un type d'échangeur assez classique que l'on appelle diffuseur lunette. C'est-à-dire qu'il comporte deux giratoires qui sont raccordés par quatre bretelles et la section principale franchit la voirie locale, en l'occurrence, par le dessus. C'est une configuration d'échangeur assez classique qui permet tous les mouvements, ce qui est important.

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

Je voulais juste m'assurer, entre autres, que les poids lourds puissent bien aller de Fos à Clesud sans encombrer les voiries plus ordinaires.

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

Très bien, merci.

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

Et sur les bassins de rétention ?

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

Oui, je repose la deuxième question d'Olivier KLEIN : « Pour quels niveaux d'évènements climatiques la capacité des bassins de rétention est-elle définie ? ».

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

À ce stade, elle n'est pas encore définie précisément, car nous n'avons pas dimensionné les bassins. Le principe d'intégrer les bassins qui vont permettre d'assainir et récolter les eaux pluviales de la plateforme est pris en compte, mais le dimensionnement n'est pas encore réalisé. La maîtrise d'ouvrage ne définit pas à elle seule les hypothèses fines. Ces hypothèses sont définies avec la police de l'eau. Nous pouvons prendre plusieurs hypothèses en fonction du type d'évènement survenant.

S'il s'agit de récupérer une pollution accidentelle, on peut être amenés à prendre une hypothèse de période de retour décennale ou bisannuelle, tout en supposant qu'il y ait une assez faible probabilité pour que l'on ait une pluie plutôt défavorable en même temps que viendrait se déverser une pollution accidentelle. En revanche, pour la pollution chronique, ou pour une fonction de stockage des eaux, liée à la volonté de limiter le rejet d'eaux supplémentaires dans le milieu naturel, en même temps qu'il y aurait des risques d'inondations, les hypothèses de périodes de retour sont plus importantes, par exemple trentennales voire centennales.

Cela dépend également de la fonction que l'on confère aux bassins. Généralement, ils ont plusieurs fonctions telles que la rétention des eaux pluviales pour limiter le ruissellement, le confinement des pollutions accidentelles, et la décantation des pollutions chroniques. Pour chaque fonction, on peut avoir des périodes de retour différentes. En effet, les risques ne sont pas les mêmes entre la pollution chronique liée à la circulation ou une pollution accidentelle qui a une probabilité plus faible d'arriver.

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

En sachant que les scénarios catastrophes arrivent justement de manière imprévisible.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Tout cela est quand même basé sur une politique de prévention des risques qui est définie en lien avec la police de l'eau. Cela dépend, bien sûr, du niveau de risque. Nous ne faisons pas le même dimensionnement pour une voie très secondaire que pour une telle infrastructure qui est amenée à supporter un important trafic poids lourd, et qui va donc subir des risques de pollution chronique et accidentelle.

Nous ne pouvons pas précisément dire ce que nous allons retenir parce que l'étude n'est pas encore définie. Généralement, nous sommes sur des périodes de retour qui sont différentes selon les fonctions que nous voulons assurer.

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

L'insertion de ces bassins en matière de surface occupée sur une zone plutôt sensible...

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Combien cela représente-t-il ?

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

Oui. Nous sommes sur une infrastructure où il y a beaucoup de poids lourds, et où il risque d'y avoir une pollution chimique importante en cas d'accident, sur une zone environnementalement sensible. Les bassins de rétention, par définition, sont étanches...

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Pas toujours. Ce sont soit des bassins étanches, soit des bassins d'infiltration. Cela dépend de comment l'on se situe par rapport à la nappe. Sur une partie du secteur dont nous parlons ce soir, nous avons la nappe de Crau, qui est plutôt subaffleurante, donc l'infiltration n'est pas une bonne idée. Pour d'autres secteurs, l'infiltration est envisageable.

On a des exemples de bassins, que les gens connaissent bien puisque la déviation de Miramas en comporte, qui ont été réalisés récemment et qui sont donc proches des normes et des standards de voie structurante. On voit ce que cela peut donner comme bassins et équipements. Ce sont des

bassins de rétention ou de confinement assez classiques. Le bassin et les dépendances pour y accéder et l'entretenir peuvent représenter un demi-hectare. Il en faut régulièrement pour chaque petit bassin versant tout au long de l'infrastructure.

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

Très bien, merci pour ces réponses précises. Avant de continuer à balayer le chat pour répondre aux nombreuses questions, j'ai vu que M. VIGOUROUX, le maire de Miramas, avait levé la main. Je peux vous proposer de prendre la parole si vous le souhaitez.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Oui, je n'arrive pas à passer un message écrit donc j'ai levé la main, mais je ne suis pas prioritaire par rapport aux autres. J'ai trois remarques à faire. La première concerne le débat que nous venons d'avoir. Il ne faut pas oublier que le risque de pollution actuel est plus important puisque nous avons un nombre de camions considérable sur une route inadaptée à la gestion de ces risques. Notre but est donc d'améliorer la gestion du risque pour la future route, et donc de faire les bassins et d'assurer la protection des sites.

La deuxième remarque porte sur la Toupiguières. J'étais un spécialiste du ferroviaire et pas un spécialiste des routes, et je ne comprenais pas pourquoi nous allions reprendre ce rond-point qui a de très larges dimensions. Je ne savais pas non plus ce que voulait dire « le déniveler ». Pourquoi le reprendre alors qu'il existe ? Tout ceci dans un souci d'économiser le plus d'argent public possible.

La troisième remarque est liée à la question posée par M^{me} GIRE tout à l'heure. Dans la version A, il y a un impact sur la partie droite de la route, qui est la partie agricole, lorsque l'on va vers Salon, de la Toupiguières vers l'autoroute ; et la partie gauche, si mes souvenirs sont bons, est la partie de la réserve. L'idée était donc plutôt de passer par la droite pour avoir peu d'impact sur la partie de la réserve. Je voulais avoir cette information, car la partie A, étant la plus courte, donc la moins chère, serait directement reliée à l'autoroute, ce qui évitera d'avoir des camions sur des routes départementales, comme c'est le cas actuellement en allant vers Eyguières ou ailleurs. J'avais donc deux remarques et une question, pour la DREAL ou pour la DDTM.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Concernant l'impact sur les bâtis, et sur la réserve régionale, que l'on passe d'un côté ou de l'autre on est, de toute façon, dans le périmètre de la réserve régionale. La réserve régionale se situe de part et d'autre de la RN 569. Les bâtis, en revanche, se trouvent plutôt sur le côté droit. Il y a un impact, notamment en matière de nuisances, car nous allons nous rapprocher.

Concernant Toupiguières, lorsque les études d'opportunités ont été faites, au vu du trafic que l'on avait à l'époque, notamment sur la voie express, nous n'avions pas forcément identifié le besoin de déniveler ce giratoire qui avait été dimensionné en fonction des trafics de l'époque. À l'occasion des études d'extension qui ont été réalisées sur Clesud, de nouveaux comptages ont été effectués et analysés, notamment les heures de pointe du matin et du soir, et il s'avère que, si l'on se projette au niveau de trafic que l'on aura en 2030, nous avons un ouvrage qui générera des remontées de file, car il n'aura plus la même capacité qu'actuellement. C'est pour cela que nous avons réévalué l'éventualité de le déniveler. L'EPAD a refait des comptages dans le cadre de l'extension et l'on s'aperçoit qu'il y a une augmentation assez importante du trafic, notamment du trafic poids lourds.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Je ne veux pas mettre le souk, mais, l'EPAD n'a-t-elle pas regardé pour faire une entrée directe Clesud et une sortie unique par Toupiguières ? Parce qu'il est en partie possible de faire rentrer les camions sur Clesud directement.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Oui, en partie. Mais cela pose des problématiques en matière de franchissement de la réserve régionale. De plus, cela ne peut être qu'une solution temporaire, car, à terme, nous avons des trafics qui généreront une congestion à l'arrivée de cette voie d'insertion.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

D'accord, merci.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Je pense que Stéphane ARANDA est en ligne. Je ne sais pas s'il veut donner quelques précisions supplémentaires.

M. Stéphane ARANDA, EPAD Ouest Provence

Oui, j'avais levé la main pour réagir. Nous avons étudié de nombreuses variantes pour Clesud en cumulant toutes les générations de trafic de Clesud, de Clesud 2, et de la zone tertiaire Clesud Village à l'entrée de Clesud. La première conclusion était qu'il fallait déniveler. Ensuite, il fallait créer cet échangeur à lunettes sur Toupiquières avec un passage dénivelé entre les deux giratoires. Que ce soit la future autoroute passant par-dessus ou la passerelle intermédiaire passant par-dessus, nous avons fait les deux options. Nous avons ensuite testé un système intermédiaire où l'on déconnectait l'entrée Clesud par le nord et une autre entrée sur Toupiquières. Cela saturait également et nous n'avons pas le foncier suffisant, donc cela ne fonctionnait pas bien y compris pour Clesud 2. La meilleure solution était de fusionner toutes les entrées sur l'entrée actuelle, mais avec un système d'échangeur. J'espère avoir été clair.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

J'ai une petite précision à faire. Nous parlons, là, plutôt d'un échangeur sur une voie express. Nous ferons donc, à minima, le dimensionnement du carrefour pour qu'il fonctionne sur une voie express, mais nous n'allons pas faire des aménagements qui ne seraient pas nécessaires. Les propos venant d'être tenus indiquent qu'il semble nécessaire, à moyen terme, de faire une dénivellation de Clesud au vu de son développement. Par ailleurs, dans les options autoroutières, la dénivellation est requise au titre du type de carrefours que l'on ne peut rencontrer que sur une autoroute, à savoir les carrefours dénivelés. On ne peut pas avoir de giratoires ici. Dans l'hypothèse où l'option autoroutière serait retenue, cela impliquerait une dénivellation systématique de tous les points d'échange, de l'A54 jusqu'à l'extrémité de l'autoroute au sud.

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

Monsieur PATTE, pour bien comprendre, le schéma de carrefour dénivelé que vous avez présenté s'impose dans l'option autoroutière et l'option autoroutière intermédiaire. Mais, dans cette option autoroutière intermédiaire, ou dans l'option voie express, les variantes A, B, et C ne sont plus qu'à deux fois une voie. Cela implique-t-il donc que l'on brancherait, sur l'échangeur de Toupiquières, une deux fois une voie ?

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

L'option autoroutière intermédiaire consiste en une autoroute partant de l'A54 qui descend jusqu'au sud d'Istres. Au niveau de Grans et de Miramas, cela ne change pas. L'autoroute intermédiaire, ou l'option complète autoroute, sont, au droit de Grans et de Miramas, aussi à deux fois deux voies, et comportent des caractéristiques autoroutières pour les carrefours comme celui de la section courante avec le profil en travers. C'est un premier point. Pour la voie express, dans l'option que l'on présente ici, nous sommes sur un élargissement de profil en travers qui est seulement celui apparaissant nécessaire. Au nord de Toupiquières, pour l'instant, on est sur l'hypothèse d'une deux fois une voie.

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

C'était bien cela, j'avais effectivement fait une confusion. Dans l'optique voie express, avec une deux fois une voie, est-ce que cela change quelque chose pour l'échangeur des Toupiquières ?

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Que cela soit une deux fois une voie ou une autoroute ?

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

Oui.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Cela joue forcément, car les règles techniques ne sont pas exactement les mêmes. Il y a aussi des contraintes d'implantation et de raccordement à la voirie existante, ainsi que des contraintes liées à la proximité de Miramas d'un côté, et de Clesud de l'autre. Nous serons donc sur le principe d'un diffuseur entre une voirie dénivelée autoroutière, ou voie express, et une voirie locale. Il n'y a pas de très grandes différences d'aménagement s'il faut déniveler le point d'échange.

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

Très bien, je vous propose de reprendre le fil du chat où plusieurs questions sont apparues. Merci beaucoup pour votre mobilisation et pour rendre cette réunion très active. Je vais grouper les questions posées à la maîtrise d'ouvrage. Sébastien nous avait posé deux questions :

- « Y'aura-t-il une obligation, pour les trafics de marchandises en transit, d'utiliser les nouvelles voies ? Si la variante A est choisie, la D69 reste la voie la plus courte pour aller vers Salon et l'A7. On peut donc s'attendre à voir encore de nombreux camions sur la D69 qui est très chargée le matin. »
- « Quelles seraient les alternatives aux voies express ou autoroutes pour les véhicules lents (scooters, vélos, véhicules sans permis) selon les différentes variantes ? »

Il y a également une question de Jean-Michel JULLIEN : « La présence du pipeline d'hydrocarbures parallèle à la RN 569 est-elle prise en compte ? ». Je vous laisse répondre à ces questions et je reprendrai la parole après, en sachant que les mains de M. PERONNET et M. VIDAL, maire de Grans, sont levées. On leur passera la parole ensuite. M. PATTE, ou M. MARY, je vous passe la parole.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Concernant la présence de pipelines, ils ont été identifiés au même titre que d'autres types d'ouvrages, notamment des ouvrages hydrauliques. Ils font partie des travaux de déviation de réseau qu'il conviendra de mettre en œuvre avant la réalisation du projet. Ils ont été identifiés et seront pris en compte.

Concernant le trafic poids lourds, on a un itinéraire alternatif pour rejoindre Salon-de-Provence qui est la RD 69. Ce n'est pas l'itinéraire le plus court au niveau du temps, puisqu'il n'y a pas de connexion directe sur l'A54 via la RD 69. Il faut rentrer dans Salon pour ressortir et aller à l'échangeur no 14. Néanmoins, on sait que l'on a une part de trafic qui passe par cette route. Des mesures d'exploitation devront être mises en œuvre pour obliger le trafic de transit à prendre le tracé qui aura été retenu.

Concernant la circulation des véhicules lents, j'imagine qu'actuellement les vélos ne doivent pas beaucoup circuler sur la RN 569, car cela serait très dangereux. Il faudra que les cyclistes utilisent les itinéraires alternatifs, tel que cela peut être le cas actuellement. Si nous optons pour le tracé C, ces itinéraires alternatifs devraient être redéfinis par ailleurs.

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

Très bien, merci pour toutes ces réponses. Je vais passer désormais la parole à M. Yves VIDAL, maire de Grans. C'est à vous, Monsieur le Maire. Nous entendez-vous ?

[Le micro de M. Vidal ne fonctionne pas]

M. Michel PERONNET, adjoint au maire, Grans

J'aurais dû m'installer avec Yves VIDAL, mais les distances de sécurité à respecter font que nous ne pouvons pas être ensemble. Je reviens sur l'intervention de Frédéric VIGOUROUX, et donc sur le giratoire de Toupiguières et le raccordement de Clesud à ce projet Fos – Salon. Il faut bien prendre en compte que Clesud Terminal a pris une nouvelle dimension avec la signature du plan État-région il y a quelques jours, puisque c'est un des projets prioritaires pour l'État. Cela va nous conduire à avoir l'extension de Clesud Terminal, qui existe aujourd'hui, et le deuxième terminal qui est prévu. Cela signifie qu'à terme, nous allons avoir environ 120 000 unités de transport par an qui vont permettre de mettre des conteneurs, surtout des caisses mobiles, sur le rail. Cela va donc engendrer des flux de camions importants en direction de Fos, et aussi en direction de l'A54, puisque cette plateforme est un enjeu régional majeur. Il faut faire attention, comme MM. VIGOUROUX et ARANDA l'ont indiqué, à ce que l'on prenne bien en compte le bon raccordement de Clesud sur le secteur de Toupiguières, qui doit être retravaillé.

Stéphane ARANDA a dit qu'il y avait beaucoup de variantes. J'insiste pour que la solution retenue prenne bien en compte les projets tels qu'ils sont présentés dans le plan État-région puisque cette plateforme logistique a été identifiée comme étant la plateforme majeure de la région. C'est très important pour ce point-là. J'espère qu'Yves VIDAL a pu se reconnecter puisqu'il lui appartient de parler au nom de Grans quand il est présent. Yves, es-tu revenu ?

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Il est là, mais il semble dire que vos propos correspondent pleinement à ce qu'il attendait.

M. Michel PERONNET, adjoint au maire, Grans

Je reviendrai sur le sujet de la réserve et les positions de la commune, notamment sur la question de la protection de l'eau. Je pense que je reviendrai, au cours du débat, sur le sujet de la traversée de la réserve de la Poitevine, et sur notre position justifiée sur les tracés B et C. En effet, la commune a déjà pris position contre ces tracés pour des raisons très précises dans le cadre de notre PLU.

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

Très bien, merci à M. PERONNET. Je crois que M. ARANDA souhaitait répondre sur le sujet venant d'être abordé. Je vous passe la parole, M. ARANDA.

M. Stéphane ARANDA, EPAD Ouest Provence

Je voulais confirmer que, oui, il y a beaucoup de variantes qui ont été étudiées. Mais, pour nous, il n'y en a qu'une qui s'est avérée satisfaisante et c'était celle de l'échangeur à lunettes avec tous les points d'échange et tous les mouvements possibles sur Toupiguières. Nous sommes en train d'affiner, avec un bureau d'études, ce dessin-là pour essayer d'anticiper l'échangeur, ou, en tout cas, des giratoires ou des branches. Tout ceci dans le but de le réaliser par anticipation de la future autoroute. Si l'on attend le délai, 2027, pour le début des travaux et une mise en service en 2030, il est certain que Clesud Terminal et Terminal Ouest-Provence vont vite être saturés matin, midi, et soir.

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

Merci. Je me permets, Xavier, de reposer la question des délais que vient d'aborder M. ARANDA. Monsieur PERONNET, vous citez le contrat de plan État-région qui est signé pour la période 2021-2027, et qui prévoit des financements pour le développement de Clesud. Les travaux pour la liaison Fos – Salon sont prévus au plus tôt à partir de 2027. Cela pose donc un problème de phasage, de ces travaux, pour accorder les différents investissements faits sur Clesud et sur les aménagements routiers nécessaires à la croissance de Clesud.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Il faut accélérer les travaux sur la partie nord.

M. Robert GRUNINGER

Pour le choix, nous étions majoritairement pour la version A parce qu'elle représente le minimum d'expropriations. Compte tenu du coût total du projet, qui est dans une fourchette assez effrayante du point de vue du financement, je pense qu'il faut avoir le coût le plus réduit possible. Une estimation des coûts a-t-elle été faite entre les variantes A, B, et C ? Je pense que la variante A coûte beaucoup moins cher.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Il y a effectivement une estimation des coûts qui a été faite pour comparer les différentes variantes. Si vous avez la possibilité d'afficher la diapositive 12 du document de présentation, nous pourrions voir un petit tableau au sein duquel sont notées les différences (*voir ci-dessous*). Il y a des différences notables, mais elles ne sont pas aussi importantes suivant les options. Pour la section nord, qui nous intéresse, c'est chiffré en millions d'euros TTC.

Coût en M€ TTC	Options autoroutières	Option voies Express
Section Nord	Variante A : 80	Variante A : 16
	Variante B : 88	Variante B : 44
	Variante C : 94	Variante C : 47
Section Sud	Variante 1 : 104	Variante 1 : 71
	Variante 2 : 124	Variante 2 : 85
	Variante 3 : 131	Variante 3 : 90

Pour les options autoroutières, où l'on a un profil en travers relativement large qui va dépasser d'une vingtaine de mètres, la différence est importante, mais peut-être pas significative puisque l'on passe de 80 à 88 millions d'euros. Par contre, sur l'option voie express, la différence de coût est beaucoup plus significative puisque l'on va jusqu'à tripler ce coût, du fait de la présence d'une voie qui serait rééquipée.

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

Merci pour ces précisions. Je reprends le fil du chat qui est très animé. Deux remarques, deux questions, et je passerai ensuite la parole à M. SANMARTIN qui voudrait aussi intervenir. M. SERRES de RAMDAM nous indique qu'il n'est pas nécessaire d'entrer dans Salon depuis la D69, car, pour rejoindre l'A54 à Grans, la N113 permet une jonction directe.

La remarque de M. SANMARTIN : « l'option C, selon la cartographie, crée un nouvel échangeur au niveau du croisement de la D69 et de l'A54 ». Peut-être pourra-t-il préciser ce commentaire quand je lui passerai la parole.

Je voudrais revenir sur deux questions un peu plus anciennes :

- M^{me} DUSFOUR du CEN PACA (Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur) : « Avant toute chose, au regard des derniers échanges, l'opportunité du projet est-elle toujours étudiée ? Enfin, vous parliez d'une variante A plus acceptable d'un point de vue financier. Pourriez-vous également préciser quel serait l'impact réel en termes de largeur de travaux ? ».
- M. Jean-Michel JULLIEN de GEOSEL : « Comment se fait-il que GEOSEL, propriétaire de canalisations de transport, n'ait pas été consulté lors de l'étude ? ».

M. Cédric MARY, DREAL PACA

En ce qui concerne GEOSEL, nous sommes pour l'instant sur des études d'opportunités et, comme vous l'avez vu, nous avons trois variantes de tracés. Nous n'en sommes pas encore à étudier finement les impacts que peut avoir la route sur les réseaux existants. Nous les identifions et nous les comparons, et cela explique que nous n'ayons pas besoin, pour l'instant, de détails précis sur les canalisations présentes.

Pour la question du CEN concernant l'impact en matière de largeur de chaussée sur la variante A, compte tenu de la voie actuelle qui est sur une emprise relativement faible d'environ sept mètres, la solution en deux fois deux voies triplerait le profil en travers. En effet, cela passerait à 20 mètres environ. Dans le cadre d'une deux fois une voie, on doublerait et on serait sur un profil en travers de quinze mètres.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Nous pouvons rappeler que la route est assez étroite dans ce secteur. En revanche, les emprises de la route – pas la plateforme de la route elle-même, mais les emprises de la route qui propriétés de l'État – sont un peu plus larges que 7 mètres. Cela représente une vingtaine de mètres, je crois, entre limites d'emprises.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Ce n'est pas une limite de domaine public rectiligne. Elle varie suivant les endroits. À certains endroits, nous sommes très proches de la voirie, et, à d'autres nous avons plus de largeur. Je parle du profil en travers, pas de l'emprise du domaine public routier qui, par ailleurs, ne fait pas partie de la réserve. Je n'ai pas compris la question sur l'opportunité : « L'opportunité du projet est-elle toujours étudiée ? ».

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

Oui il s'agit bien de cette question : « L'opportunité du projet est-elle toujours étudiée ? ».

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

C'est un des objets du débat public.

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

Tout à fait, là on est sur un questionnement plus large.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

L'opportunité technique du projet, au regard des référentiels que nous avons pour juger de l'opportunité ou non de poursuivre les études, est, pour nous, avérée. Nous avons examiné des solutions, nous avons comparé des variantes, nous avons fait une évaluation socioéconomique du projet, et l'opportunité est techniquement avérée.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Globalement, nous expliquons dans le dossier du maître d'ouvrage, ainsi que dans le dossier du débat public, que les solutions que nous proposons répondent aux enjeux importants qui ont été donnés pour cette opération. Elles répondent aux objectifs avec un niveau de satisfaction qui varie selon les options, mais, cela, nous l'avons précisé. Nous expliquons aussi de quelle manière ce projet est compatible avec des politiques publiques conduites sur le territoire. C'est à ce titre-là que nous expliquons l'opportunité du projet, ou, en tout cas, la position du maître d'ouvrage. Ce sont ces éléments qui sont versés au sein du débat public afin d'éclairer le maître d'ouvrage sur la manière dont est perçue cette opportunité.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Est-ce que M^{me} DUSFOUR peut intervenir ?

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

Nous pouvons lui passer la parole, si elle souhaite la prendre directement.

M^{me} Ghislaine DUSFOUR, CEN PACA

Je pense que vous avez parfaitement répondu à mes questions en matière d'impact de largeur de travaux sur la voie existante. C'est Axel WOLFF qui a pris mon relais durant 4 mois et je n'ai donc pas suivi les derniers échanges. Là, effectivement, au regard de la présentation, cela donne le sentiment que l'opportunité du projet est actée et, donc, que c'est comme si c'était accepté et que l'on parlait directement des variantes les moins coûteuses, impactantes, qui seront réalisées.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Madame DUSFOUR, peut-on vous poser une question ?

M^{me} Ghislaine DUSFOUR, CEN PACA

Oui, tout à fait.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Je suis très content de vous entendre. Si vous posez la question de la largeur des travaux, c'est que vous aviez une idée en tête. Était-elle, par exemple, de calculer l'impact par rapport au tracé A ?

M^{me} Ghislaine DUSFOUR, CEN PACA

Non. Je souhaitais juste avoir l'ensemble des éléments. Je ne voulais pas du tout calculer quoi que ce soit à ce stade-là.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Je le dis positivement, car votre avis nous intéresse. Vous êtes une partenaire, dans le débat public, qui est absolument considérable pour moi. Je m'en excuse auprès des administrateurs du débat, mais il eût été intéressant de voir quel était, parmi les trois scénarios, celui qui impactait le moins le conservatoire.

M^{me} Ghislaine DUSFOUR, CEN PACA

L'idée du conservatoire – même si nous sommes les conservateurs de la réserve régionale – n'est pas forcément de se positionner sur une variante. C'est aussi de se positionner en matière d'impact sur la biodiversité. Quoi qu'il en soit, à ce stade, il y a un impact fort en termes d'artificialisation sur La Crau verte comme, potentiellement, sur La Crau sèche. La variante A nous impacte directement et c'est pour cela que je posais des questions plus précises en matière de largeur de travaux. Je voulais aussi savoir si l'objectif était de passer par La Crau sèche, ou La Crau verte, et si cela avait été discuté jusqu'à présent, parce que je reprends tout juste le flambeau.

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

Je peux préciser, madame DUSFOUR, que le CEN PACA a fait un cahier d'acteurs¹, assez tôt dans le débat, axé, justement, sur ces questions d'artificialisation des sols afin de rappeler quels étaient les

¹ Pour consulter les cahiers d'acteurs: <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>

différents espaces protégés. Tout cela sans se prononcer sur une variante, mais en rappelant l'objectif de zéro artificialisation nette. Dans différentes réunions, Axel WOLFF a été amené à dire que les questions de compensations devenaient extrêmement tendues sur le territoire, et qu'aujourd'hui nous ne pouvions pas envisager de nouveaux projets sans envisager une désartificialisation de l'espace. En effet, sinon nous serions dans une problématique où la compensation serait faite au détriment des espaces agricoles. Cette problématique ne serait pas jouable à terme, et il faudrait donc compenser les nouvelles artificialisations par des désartificialisations d'espaces, par exemple d'anciennes friches.

M^{me} Ghislaine DUSFOUR, CEN PACA

Tout à fait. C'est pour cela que je posais la question sur la largeur des travaux, pour savoir quel était l'impact réel dans les projets actuels.

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

J'ai rouvert le cahier d'acteurs du CEN PACA. Il y est écrit que, au nord, le CEN privilégie la variante B évitant la réserve naturelle. Je vous invite à aller le regarder.

M^{me} Ghislaine DUSFOUR, CEN PACA

Je le connais. Nous l'avons corédigé et il a été modifié ensuite. Le positionnement du CEN portait avant tout sur la non-artificialisation des sols et pas sur une variante en particulier. Nous nous sommes mal exprimés.

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

D'accord. On note alors cette rectification par rapport au cahier d'acteurs.

M^{me} Ghislaine DUSFOUR, CEN PACA

Merci.

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

Très bien. J'avais promis de passer la parole à M. SANMARTIN. Juste avant de la lui donner – et ensuite M. PERONNET avait demandé à intervenir – M. SANMARTIN nous avait posé, en tout début de réunion, une question sur l'outil cartographique. N'oubliez pas que vous pouvez aller le tester et le compléter. Nous avons partagé le lien en début de réunion et peut-être, Morgan, pourriez-vous le partager, à nouveau, dans le chat.

M. SANMARTIN avait donc posé une question sur cet outil cartographique : « Y'a-t-il une possibilité de vue satellite au lieu de fonds IGN (Institut national de l'information géographique et forestière) ? ». Morgan, je vous laisse répondre. Je donnerai ensuite, comme promis, la parole à M. SANMARTIN ; cette fois-ci, il me semble, sur les variantes A, B, et C.

M. Morgan CHELIHI, chargé de concertation et analyse, ECLECTIC EXPERIENCE

C'est absolument faisable par le biais du menu « couches » se trouvant en haut à droite de la carte. Vous pouvez cliquer sur le petit bouton et vous aurez la possibilité, tout en bas, d'activer la couche satellite. Je peux vous faire une démonstration, si vous le souhaitez, mais je vous laisse explorer l'outil avant tout.

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

On va continuer sur les tracés, car il y a encore beaucoup de questions, et nous y reviendrons ensuite très volontiers. Monsieur SANMARTIN, je vous laisse la parole.

M. Jean-Pierre SANMARTIN, association PHUR TALAGARD

Bonsoir, je voulais intervenir sur les trois tracés parce que nous n'en avons pas vraiment parlé jusqu'à présent. Il faut savoir que tous les tracés sont sur la commune de Grans. Je voulais intervenir, d'abord, sur la réserve Poitevine-Regarde-Venir. La D69 passe en pleine réserve Poitevine donc, si nous étions amenés à faire l'axe en doublant cette voie, il faudrait trouver des espaces naturels à compenser et, autour de cette réserve Poitevine, on a soit des zones ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), soit des zones Natura 2000, soit la zone des Coussouls de Crau.

Ne pourrions-nous pas, si nous privilégions l'option A, réfléchir à la compensation en étendant la réserve Poitevine, soit à l'ouest sur la commune de Salon, vers le circuit d'essai Michelin qui serait abandonné, soit de l'autre côté vers la déviation de la variante B ? Je trouve la variante B un peu

idiote, car cela crée encore une route pour rejoindre l'échangeur n°13, alors que nous avons la route de Grans à proximité qui arrive également sur l'échangeur. Il me semble qu'il serait préférable de prendre la route existante et de ne pas en créer une autre.

Je voudrais aussi intervenir sur la variante C. On prévoit, du moins sur la cartographie, un échangeur du même type que celui de Toupiguières – que Clesud – mais je voulais savoir comment l'on plaçait les giratoires d'accès. Au nord du croisement de la D69 et de l'A54, il y a la zone réservée pour l'hôpital de Salon et il y a très peu de place à cet endroit.

J'interviendrai à nouveau plus tard, mais j'aimerais d'abord que l'on puisse aborder ces sujets.

M. Yves VIDAL, maire de Grans

Est-ce que je peux intervenir maintenant que j'ai un micro ?

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

Nous allons laisser M. MARY, ou M. PATTE, répondre aux questions de M. SANMARTIN. Ensuite, je vous donne la parole, monsieur VIDAL.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Concernant les impacts sur la réserve régionale, effectivement, comme vous le dites, et comme cela a été précisé, il y a des zones de compensation qu'il faudra trouver pour l'ensemble du tracé. Nous sommes en train de réfléchir plus largement à l'ensemble des projets que nous pouvons porter sur le territoire et qui vont nécessiter des compensations diverses. Cela nous permettra de faire un état des lieux et de voir ce qu'il est possible de réaliser ou non. De plus, cela viendra engraisser la suite des études pour savoir ce qu'il est possible de faire en la matière.

Vous parliez, monsieur SANMARTIN, d'étendre le périmètre de la réserve. Ce n'est pas sur le plan administratif que représente ce périmètre de réserve qu'il faudra que l'on réfléchisse. L'important sera plutôt de réfléchir aux impacts que l'on va avoir, et à ce que l'on aura à compenser. Nous avons identifié quelques zones. Elles ne sont, pour le moment, pas suffisantes. Le principe de zéro artificialisation nette renchérit d'ailleurs la problématique. Cela fera partie de la suite des éléments que nous allons investiguer dans les études d'opportunités de phase 2 que nous mènerons après le débat. Quant à l'échangeur avec la variante C : si un échangeur est existant sur la variante A, et de surcroît sur la variante B, il faudra créer de toute pièce un échangeur sur la variante C avec l'A54. Les zones réservées à l'hôpital restreignent effectivement l'emprise possible, mais cela ne représente, à priori, pas un point de blocage.

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

Très bien. Monsieur le maire de Grans, monsieur VIDAL, je vous passe la parole.

M. Yves VIDAL, maire de Grans

Oui, merci. Je vais être politiquement incorrect, mais j'en ai ras le bol de cette réserve de la Poitevine. Je l'ai autorisée il y a 40 ans en me plantant complètement parce que l'entregent des propriétaires de l'époque leur a permis, pendant 40 ans, d'obtenir des subventions supérieures à celles du département des Bouches-du-Rhône pour entretenir leur propriété. Et cela continue. Cette propriété est coupée en deux et elle n'a pas les qualités que l'on veut bien lui donner. À côté de cela, on parle du projet B dans lequel 80 parcelles agricoles vont être massacrées. La totalité du réseau agricole qui dessert l'ensemble des parcelles à l'arrosage va être massacrée. Et je ne suis pas d'accord – M. AZAM le précisait – avec vos chiffres suggérant qu'il n'y aurait que 8 millions d'euros d'écart. En effet, la surface est beaucoup plus longue. L'emprise actuelle de l'État n'est pas de 7 mètres, mais de 20 mètres, et donc, à la limite, on pourrait la doubler. Si nous faisons la variante B ou la variante C, la totalité des terrains sera prise. L'intérêt privé continue de passer avant l'intérêt général. L'ensemble des agriculteurs, l'ensemble des habitants, l'ensemble du quartier, l'ensemble des élus sont pour le tracé A. Je vais être encore plus politiquement incorrect, car j'irai chercher comment les subventions ont été versées et comment elles ont été utilisées. Je l'ai déjà dit et je le redis, cette fois, publiquement parce que j'en ai marre de ces discussions. Et, monsieur le président de la Commission, je vous le dis aussi. Vous êtes un président orienté, et tous les élus le disent. Nous savons très bien que l'ensemble de ce projet, qui a un intérêt général - car nous y voyons la particularité écologique – a un intérêt général très au-delà de tout ce qu'il peut y avoir comme situations. C'est dit, je suis totalement politiquement incorrect, mais je viens de vous dire ce que pense la moitié des gens qui discutent, pour ne pas dire les $\frac{3}{4}$, et la totalité des élus. Merci de m'avoir enfin permis de parler.

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

Monsieur VIDAL, je me permets et ensuite nous passerons la parole à M. AZAM. Je ne vous permets pas de dire que la Commission est orientée. Le débat public est fait pour aborder des questions larges et Chantal JOUANNO l'avait bien expliqué, le 28 septembre, lors de la première réunion plénière. À ce stade du débat, nous ne sommes pas encore sur des études détaillées et sur la concertation préalable à l'enquête d'utilité publique. C'est ce qui est prévu par la loi, et cela ne veut pas dire que cela ne préfigure pas une orientation. Par ailleurs, je rappelle que la Commission n'a pas à donner d'avis sur le projet contrairement à une Commission d'enquête publique qui viendra dans 3 ou 4 ans. La Commission du débat public n'a pas à se prononcer sur le bien-fondé du projet ou sur telle ou telle variante. Peut-être, appelez-vous cela « orienté », mais c'est la loi qui fixe le cadre du débat public. Ce cadre est large et ne permet pas à la Commission d'émettre d'avis sur le projet.

M. Yves VIDAL, maire de Grans

Ce n'est pas le sentiment que partagent les élus et beaucoup de gens. Je vous l'ai dit, et je vous le redis en tête-à-tête, que 80 % des élus de la région pensent la même chose. Au moins je vous l'ai dit, merci.

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

Très bien. Je pense que la Commission a beaucoup discuté avec les élus directement concernés. J'enregistre cette prise de position qui sera, de toute façon, dans le compte rendu. Beaucoup d'élus, beaucoup de vice-présidents de la région, ont participé au débat public, et aucun ne nous avait fait part aussi directement de ce type de position.

M. Yves VIDAL, maire de Grans

Vous savez, le courage des élus est de moins en moins conséquent et nous en tirons les conséquences d'une république qui se casse la gueule.

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

Je vous laisse la paternité de ces propos, monsieur VIDAL. Je pense que nous pouvons reprendre le fil de la discussion sur l'objet de la réunion de ce soir. Il me semble que M. AZAM voulait prolonger certains éléments des variantes A, B, ou C.

M. Christophe AZAM, riverain D69

Oui. Bonsoir. Je voulais prolonger sur deux points. D'abord, parce que les évaluations chiffrées que vous nous avez données défient toute logique comptable. Je vous ai envoyé une copie d'écran d'un tableur, que j'ai réalisé en très peu de temps, qui montre, selon les options, l'augmentation, en pourcentage, du coût. Cela défie les règles de la proportionnalité de façon absolument sidérante. Je ne sais pas quelles sont les estimations, mais je pense que, au-delà des estimations que vous avez données, il faudrait que vous donniez les estimations totalement détaillées parce que les chiffres que vous nous annoncez n'ont absolument aucune crédibilité. C'est hallucinant de lire cela. Que l'on puisse passer, en voie express, de 16 à 47 millions, c'est-à-dire +293 %, alors qu'en prenant l'autoroute nous allons avoir une augmentation de seulement 17 %, est inepte. Je n'y crois pas un instant. On va partir sur 94 millions d'euros de projet, et, si je prends, à peu près, les mêmes coefficients multiplicateurs, on va se retrouver avec un projet à 250 millions d'euros. C'est la première des choses.

La deuxième chose...

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Peut-être que l'on peut répondre tout de suite à cette remarque. L'explication peut être de dire que l'autoroute n'est pas juste un tuyau pour lequel le coût serait proportionnel à sa longueur. Je pense notamment à l'option autoroutière, une partie importante du coût de cette option est liée, à un échangeur au niveau de Toupiquières, et à un échangeur complètement reconfiguré pour le raccordement avec l'A54. De fait, une partie importante du coût n'est pas liée à la longueur du tuyau, mais à la nécessité de reconfigurer un échangeur et la barrière de péage qui va avec. C'est pour cela que l'on ne peut pas directement faire des règles de 3 sur les estimations. Il faut tenir compte qu'il y a, certes, une plateforme pour laquelle son coût peut être lié à sa longueur. Le fait de doubler une plateforme existante, ou d'en faire une nouvelle, et donc de faire des travaux sous circulation a un surcoût important.

Au contraire, faire des travaux sous emprise nouvelle n'engendre pas ce type de préoccupations même s'il y a moins de matériaux à mettre en œuvre et moins de surface à acquérir. Je ne vais pas tout détailler, mais je ne peux pas vous laisser dire que l'on peut faire des estimations en faisant des règles de 3. Il faut tenir compte de l'ensemble des composantes de l'aménagement pour avoir une idée du coût.

M. Christophe AZAM, riverain D69

J'entends donc par-là que vous allez nous donner une estimation détaillée avec l'intégralité des calculs qui ont été faits poste par poste.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Bien sûr. Si vous allez consulter les études d'opportunités, qui sont en ligne sur le site de la CPDP...

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

Non, elles ne sont pas en ligne.

M. Christophe AZAM, riverain D69

Elles ne sont pas en ligne. J'ai cherché et je peux vous dire qu'elles ne sont pas du tout en ligne.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

D'accord. Dans les études d'opportunités, vous avez la totalité du chiffrage par section, et par poste d'ouvrage, qui nous permettent d'arriver à ces éléments-là. De façon très simple, comme le disait Lionel PATTE, la différence sur les trois variantes de l'option autoroutière est, effectivement, la longueur du tracé. Les échangeurs qu'il y a à mettre en œuvre sont, pour ainsi dire, les mêmes puisque modifier un échangeur, ou construire un échangeur neuf, représente peu ou prou le même coût. Par contre, sur l'option voie express, la différence que l'on a c'est que, pour la variante A, il n'y a pas besoin de reprendre l'échangeur de l'A54, alors que pour les variantes B et C, compte tenu de leur tracé, il faut reprendre cet échangeur. Cela explique cette différence de coût significative. Si vous le souhaitez, Monsieur AZAM, nous pouvons vous donner les estimations détaillées.

M. Christophe AZAM, riverain D69

Je pense que c'est absolument indispensable pour tout le monde. Si je reprends votre exemple, sur la partie A l'échangeur est à adapter, mais le nombre de personnes à exproprier n'est certainement pas le même et cela fait aussi partie des coûts. Si vous vous engagez à donner l'intégralité des coûts détaillés alors nous pourrions regarder.

La deuxième remarque que je voulais faire ne porte pas directement sur les calculs. Sur les options B et C, il y a beaucoup de parcelles agricoles. Or, se pose un problème concernant ces parcelles agricoles. Si vous prenez 1 ha ou 1,5 ha sur une parcelle qui en fait 3, vous n'impactez pas à hauteur de 1 ha ou 1,5 ha. Vous impactez à hauteur de 3 ha, car la parcelle devient trop petite, même sur la partie non impactée, pour qu'un agriculteur puisse l'utiliser de façon correcte. Nous avons ce problème sur la morcelisation des parcelles où, lorsque l'on passe, par exemple, d'une parcelle de 3 ha à 1,5 ha, les bergers disent que cela ne vaut pas le coup de venir et d'entretenir le terrain parce que la surface est trop petite. L'impact est, en fait, plus important que, simplement, l'emprise de terrain pour la construction de l'ouvrage.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Vous avez raison. On distingue l'impact au niveau individuel – de la personne ou de l'exploitation – pour lequel on peut être amené à acquérir la totalité de la parcelle, ou de la propriété, et l'indemnisation fixée tient compte du fait de devoir abandonner une activité, le cas échéant ; de la compensation collective pour laquelle on ne considère pas forcément ce qu'il se passe à l'échelle de chaque exploitation, mais plutôt la possibilité de récupérer des parcelles non exploitables pour qu'un autre agriculteur les utilise. Il y a donc aussi une possibilité de remembrement ou de réorganisation du parcellaire agricole lorsque l'on réalise une infrastructure de ce type. Effectivement, il y a des exploitations qui peuvent être coupées en deux. Sur un tracé neuf, le parcellaire est toujours morcelé, mais la réorganisation est possible. Mon but n'est pas de minimiser l'impact d'un projet. Lorsque l'on fait un tracé neuf, il y a un effet d'emprise et un effet de coupure sur le parcellaire et les exploitations, c'est un fait.

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

Je vous propose de continuer à balayer l'ensemble des questions posées. On a vu un commentaire de M^{me} Éléonore GIRE : « Petit rappel, la chambre d'agriculture s'oppose aussi au projet dans sa globalité. ». Il y a également une remarque de Christine ENJALBERT à qui je vais passer la parole. Voici sa remarque : « En résumé, le débat public et les différentes réunions servent à informer les riverains, mais en aucun cas à leur laisser un choix ? ». Je vous passe la parole pour apporter des précisions à cette remarque et aborder d'autres sujets, si vous le souhaitez.

M^{me} Christine ENJALBERT, panel citoyen

Disons que « les bras m'en tombent », car j'ai assisté à beaucoup de réunions et je prends sur mon temps personnel. Je n'ai aucun intérêt financier à regarder tout ce qu'il se passe ici. Je comprends, d'une certaine manière, le coup de gueule de M. VIDAL, mais j'ai moyennement apprécié le fait qu'il sous-entende que les gens qui donnent de leur temps pour essayer de participer à ces réunions, en particulier pour le débat public... Enfin, je vais passer à autre chose.

Ce qui m'inquiète c'est de me dire que nous avons une qualité de l'air qui est nulle, et que de plus en plus de gens sont malades. Apparemment, les enjeux financiers derrière tous ces travaux, que je découvre au fur et à mesure des réunions auxquelles j'assiste – j'ai appris qu'Istres construisait un golf, un écoquartier pour accueillir je ne sais combien de personnes, que la base d'Istres se développait encore un peu plus. Chacun prépare ses projets dans son coin et nous n'avons jamais une vraie vue d'ensemble. Apparemment, on se fiche royalement de l'agriculture du fait que l'on a de moins en moins de terres agricoles, et à chaque fois on nous dit « Oui, mais c'est le développement. C'est formidable, c'est merveilleux. » et tout le monde devrait applaudir des deux mains.

Je vous avoue avoir l'impression de perdre du temps en assistant à ces réunions, car je crois comprendre que c'est déjà verrouillé. À quoi cela sert-il de demander l'avis des riverains sur l'opportunité ou non de faire un tracé ? Est-ce que l'on se fiche de ce qu'il va arriver ? Il est merveilleux de développer le Grand Port de Marseille qui, soi-disant, apporte de l'emploi, alors que nous savons très bien que, parfois, ce sont des gens diplômés venant d'ailleurs qui y travaillent. À part les personnes devant faire le ménage la nuit, ou devant faire certains rangements sur le port de Marseille, ce n'est pas la panacée. On profite de toute la pollution apportée par tous ces trafics qui ne bénéficient même pas à la région puisque cela va traverser la région pour aller dans d'autres zones européennes. Cela fait des mois que je suis ce débat, et « les bras m'en tombent » parce que je ne vois même plus ce que les gens veulent et pourquoi elles le veulent. C'était mon petit coup de gueule personnel, je ne vous embêterai plus.

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

Madame ENJALBERT, pour préciser, vous parlez de la durée de suivi. Je précise également que vous faites partie du panel citoyen.

M^{me} Christine ENJALBERT, panel citoyen

Oui, c'était par tirage au sort. On m'a téléphoné et j'ai répondu « pourquoi pas, pour une fois que l'on me demande mon avis ». Nous avons étudié assez profondément les enjeux – pour ce que l'on nous a bien donné puisque, en saucissonnant tous les projets à chaque réunion, on nous a juste dit qu'il y avait ces trois tracés, en occultant que ce projet impliquait le contournement autoroutier de la ville d'Arles. Comment allons-nous compenser les territoires récupérés sur cette histoire de Pont-de-Crau, etc. ? Eux assurent, par leur arrosage, la nappe phréatique qui sert toute la région. Je me pose des questions. Je comprends que chaque élu soit dans son pré carré et veuille défendre son bifteck, mais moi je défends le point de vue d'un commun des mortels.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, madame ENJALBERT, pour cette participation. Je vais transmettre la parole à Jean-Baptiste DAVID qui a la main levée depuis un certain temps. M. PERONNET a également levé la main et je lui donnerai la parole également. N'hésitez pas à utiliser l'outil cartographique. Pour l'instant, nous n'avons pas de contribution de votre part. Nous interviendrons aussi pour donner la parole aux personnes présentes sur le chat. Jean-Baptiste DAVID, je vous laisse la parole.

M. Jean-Baptiste DAVID, chambre de commerce et d'industrie Aix Marseille-Provence

Bonsoir, merci. Je travaille à la Chambre de commerce et d'industrie d'Aix-Marseille. J'ai levé la main depuis un moment, mais cela tombe à point nommé avec l'intervention de madame.

Je crois que le débat public montre justement que les décisions ne sont pas prises et que nous sommes simplement en train de débattre. Nous ne sommes pas dans une simple information. Les nombreux cahiers d'acteurs et les débats publics, bien que parfois redondants, permettent d'exprimer ces attentes. Je peux dire à ceux qui s'interrogent sur la conclusion du projet que les acteurs, moi-même et d'autres présents ce soir, se mobilisent à chaque débat et sont là régulièrement tard le soir.

L'idée est désormais de trouver un équilibre, selon nous. Les acteurs économiques sont mobilisés et continuent de croire que l'on peut trouver un projet ambitieux à tous les niveaux. Même la Commission du débat public évoque un développement équilibré nécessaire et qui apparaît comme une évidence maintenant. Il y a effectivement des questions de compensation. On parlait de zéro artificialisation et c'est un vrai sujet. Les acteurs économiques, la Chambre de commerce et d'industrie d'Aix-Marseille, mais aussi la région avec la Dreal, commencent à travailler là-dessus et des réflexions sont lancées. Il faudra le faire avec les acteurs économiques, avec les propriétaires, avec la métropole qui a des compétences sur les questions de voirie, de transport, de développement économique et de logement. Si nous allons, de manière réglementaire, vers zéro artificialisation alors cela s'appliquera au projet. Ce n'est pas un projet des années 70, c'est un projet moderne. On ne fera pas une autoroute comme on a pu être faites des infrastructures routières il y a 40 ans. Il y a un travail à faire.

J'évoquais la métropole, mais l'aide des communes sur la densification est également nécessaire. Tout cela est lancé, et je pense que nous sommes vraiment persuadés, avec différents acteurs, – il y a de nombreuses zones d'activité, la ZIP de Fos, mais également des emplois dans les centres-villes ou autre – qu'il y a cette nécessité d'apporter une solution, car nous voyons bien que les choses ne fonctionnent pas aujourd'hui.

Après, je ne vais pas rentrer dans le débat entre M. VIDAL et M. FOURNIAU, mais nous sommes attentifs aux conclusions tirées de ce débat. Il y a un bilan d'une première étape qui a été fait et qui a récemment été posé sur la deuxième étape. Nous sommes, quelque part, sur des questions pas totalement neutres. Par exemple : « Est-ce qu'il faut bien ne pas faire très attention à ce que cette infrastructure ne serve pas au développement économique futur ? ». Et bien si. C'est un parti pris des acteurs économiques, mais également, je pense, des communes et de beaucoup de riverains, y compris ceux qui sont au chômage, et je ne veux surtout pas être accusé de faire du chantage à l'emploi. Si cette infrastructure peut régler la situation, qui dysfonctionne, et permettre un développement économique futur – les 45 000 emplois du port, ce ne sont pas 45 000 Londoniens, ou Parisiens, qui viennent travailler dans la métropole. Cela représente une vraie source d'emplois et nous avons, je pense, presque autant d'emplois dans les zones d'activité et dans les centres-villes. Il faut donc le faire proprement, dans une logique de densification. Selon la Chambre de commerce et d'industrie, cette infrastructure doit servir au développement économique.

Nous avons eu de nombreux débats sur les enjeux climatiques et autres, et hier encore sur la section centrale. Je redonne un avis de la Chambre de commerce et d'industrie, qui l'a donné dans son cahier d'acteurs de manière moins précise, car le temps du débat impose qu'aujourd'hui nous parlions des variantes de tracés. Effectivement, la Dreal, mais aussi tous les acteurs économiques, la commune de Grans, le port, disent que les estimations de trafic, lorsqu'elles sont mises à jour, explosent et sont encore plus importantes que ce que nous pensions. Aujourd'hui, je ne vais pas rentrer sur la variante A, B, ou C, mais j'aurais tendance, à mon niveau de technicien de la CCI, à penser que la variante A est plus directe, moins coûteuse, et moins impactante si nous nous donnons tous les moyens de la rendre ainsi. Globalement, une deux fois deux voies est incontournable. Nous voyons que, dans les options présentées schématiquement, nous pouvons choisir une infrastructure 100 % autoroutière et nous pouvons peut-être nous en passer. L'option intermédiaire, en tout cas dans les schémas pouvant être affinés à l'avenir, est nécessaire. Il faut cette deux fois deux voies, cet exutoire, au nord, cela me semble être une évidence. Il faut mettre le projet en face des besoins.

On peut aussi avoir un parti pris qui est de dire que l'on ne fait pas de projet, que l'on réoriente le commerce mondial, que l'on arrête la mondialisation, que l'on arrête les trafics avec la Chine, que l'on attend que le port autonome ferme, et que l'on verra bien comment est-ce que l'on reste entre nous avec plus de chômage. Et peut-être qu'en réalité cela se passera bien et que nous vivrons tous de l'agriculture. Je pense que dans les débats, y compris avec la Chambre d'agriculture, avec le SYMCRAU et tout un tas d'acteurs, tout le monde sait qu'il n'est pas possible de tout changer et de tout arrêter aujourd'hui. Pour le développement économique, je pense que de nombreux acteurs souhaitent un développement plus soutenable, y compris au niveau des infrastructures.

Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit, mais l'infrastructure de 2030 ne sera pas conçue de la même manière. Le maire de Miramas, je crois, précisait que cela allait améliorer le ruissellement et les questions de congestion, et, par conséquent, cela améliorera les conditions de pollution atmosphérique à proximité de l'infrastructure. Nous sommes sur un projet qui améliorera la situation actuelle et qui permettra, dans une logique capacitaire, de faire face aux besoins qui surviendront.

Dans ces variantes voie express, autoroutière, ou autre, nous ne sommes pas, à la CCIAMP (Chambre de Commerce et d'Industrie Aix-Marseille Provence), partisans d'une variante 100 % autoroutière et je pense que de nombreux acteurs continuent à le dire. Pour illustrer cette idée des deux fois deux voies, c'est comme si quelqu'un avait une jambe cassée : soit il met un plâtre, soit une attelle, soit une feuille de papier. La feuille de papier est inutile et, pour moi, elle est représentée par l'idée d'une voie express. Cela coûtera, peut-être, un petit peu moins cher, l'impact sera moins important, mais les pollutions atmosphériques seront les mêmes, les freins à l'emploi seront les mêmes, et le fait de ne pas pouvoir venir travailler d'Aix-en-Provence à Fos sans passer des heures dans les bouchons existera toujours. Attention, dans ce cadre, je reviens sur le débat et je m'arrête là, nous sommes sur les variantes et un projet doit correspondre aux besoins. Aujourd'hui, un exutoire en deux fois une voie pour repartir au nord ne répond pas, selon moi, aux besoins. On aura dépensé, peut-être, 200 millions d'euros au lieu de 300, mais on aura fait quelque chose qui n'est pas efficace. Je vous remercie.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, monsieur Jean-Baptiste DAVID.

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

Je me permets d'intervenir. Je pense que, dans le débat, personne n'a soutenu des idées de décroissance, ou, en tout cas, nous les avons très peu entendues. En revanche, nous avons beaucoup entendu de questions relatives à la cohérence de l'ensemble des politiques publiques. Aujourd'hui, c'est vrai, c'est assez complexe à saisir parce que nous sommes dans une période où les politiques publiques sont soumises à un ensemble d'impératifs. Quand on parle d'artificialisation des sols, de stratégie nationale bas carbone, etc., ce sont des choses qui s'imposent aux politiques publiques et qui n'existaient pas il y a 10 ans. Ce projet doit tenir compte de politiques publiques qui n'existaient pas à l'époque où il a été conçu ou réétudié. Ce sont ces choses que nous avons entendues dans le débat public, et la Commission du débat public y est attentive, car ce sont des choses importantes à prendre en compte pour un projet qui sera mis en service en 2030 le cas échéant.

M. Jean-Baptiste DAVID, chambre de commerce et d'industrie Aix Marseille-Provence

Je me permets de confirmer. Nous avons aussi entendu parler de la mondialisation, d'emplois détruits... Cette position existe également, mais je ne dis pas que c'est la position du débat public. Après, il existe aussi le parti pris de dire que l'on arrête le développement. Merci, en tout cas, pour les échanges.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur Jean-Baptiste DAVID. Effectivement, ce qui est important dans ce débat est d'avoir une approche globale, et le développement économique a une approche globale avec une vigilance sur les impacts, les externalités, sur l'environnement et sur la société. Ces dimensions de développement économique engendrent bien ce prisme environnemental et sociétal à garder en tête dans ce débat. Je donne la parole à M. PERONNET, ensuite à Régine qui a levé sa main, et également à Christophe AZAM. Nous serons ensuite dans un temps de conclusion. Monsieur PERONNET, je vous en prie.

M. Michel PERONNET, adjoint au maire, Grans

Je vous remercie. Je voulais intervenir au nom de la commune de Grans, en prenant comme référence un document d'urbanisme qui s'appelle le PLU (Plan local d'urbanisme). Tout le monde s'assoit sur les PLU, et pourtant ils sont instruits de façon à maintenir des équilibres. Je voulais aussi revenir sur le tracé B et le tracé C. J'ai la particularité d'être le vice-président de SYMCRAU, et M. VIDAL m'a fait confiance pour participer à cette opération. Je rappelle que la commune de Grans, qui n'a que 5 200 habitants, contribue, avec sa couronne agricole située entre l'A54 et le cœur du village, à l'alimentation de la nappe de Crau. En effet, nous contribuons à hauteur d'environ 13 % du volume d'eau dans la nappe alors que nous ne représentons que 2 % des consommateurs. La grande erreur qui est faite dans la présentation des variantes B et C – et comme l'a dit quelqu'un tout à

l'heure, bien sûr que, dans le monde agricole, quand on prend 1 ha cela veut dire que l'on change le modèle économique et je m'étonne que la Chambre d'agriculture ne soit pas montée au créneau – la grande erreur repose sur le fait que l'on va casser un modèle économique agricole, et, donc, que l'on va casser l'alimentation en eau de tout ce territoire.

Je rappelle à la personne qui est sur Arles qu'avant que l'eau n'arrive à Arles, elle arrive à Salon, à Grans, à Eyguières, et ces communes contribuent massivement à alimenter la nappe de Crau. Et, bien sûr, la nappe de Crau alimente aussi la zone industrielle de Fos que j'ai le plaisir de connaître un petit peu. Il faut donc faire très attention à la grande erreur d'aller vers les variantes B et C. Tout cela est simple. Il faudrait, comme l'a dit mon maire, au nom de l'intérêt général, respecter le travail des élus et les PLU. Dans le PLU, au-delà de la contribution à la nappe de Crau, nous avons apporté une contribution avec Clesud Terminal : « Pensez-vous que les conteneurs et les caisses mobiles sont destinés aux 5 000 habitants de Grans ? ». Bien sûr que non ! Pourquoi cela a-t-il donc été positionné, par l'État, à cet endroit, au plus près du barreau de l'autoroute A54 ? C'est parce qu'il y a la gare de Miramas et parce que l'autoroute A54 dessert l'A7, l'A9, etc. Et pourquoi l'État confirme, dans le plan État-région, qu'il faut encore mettre du fret transport combiné sur Grans ? Nous n'avons pas besoin de cela sur Grans, mais on nous l'a demandé. L'État doit donc être cohérent, et je vous renvoie à la dernière contribution des autoroutes du sud de la France qui est fort intéressante : « le barreau entre Toupiquières et le péage de Grans – Eyguières doit être fait très rapidement ».

Alors, bien sûr, sur la réserve de la Poitevine, mon maire a raison de s'insurger. Cette réserve le fait sourire. C'est un patchwork : 220 ha, moitié Crau sèche, moitié Crau humide. Il n'y a pas de continuité écologique puisque l'État a, en plus, fait passer la route nationale au milieu de cette réserve. 110 ha de Crau sèche. La réserve de Crau, exploitée par la CEN Paca, fait, aujourd'hui, à peu près, 7 000 à 8 000 ha. La Crau sèche représente environ 15 000 ha. On ne va quand même pas nous faire croire que la réserve de la Poitevine, avec sa petite partie sur La Crau sèche, est majeure pour la continuité écologique que défend, à juste titre, le CEN Paca. Il faut donc travailler pour minimiser l'impact sur le tracé A. Il ne faut surtout pas aller vers les variantes B et C qui casseraient le modèle agricole. Sur un territoire grandissant en matière de population, vous allez créer un problème d'alimentation en eau majeur à l'horizon 2050. Voilà donc ce que je voulais dire. Respectez les élus et respectez les PLU. C'est cela que voulait dire mon maire. Les PLU font l'objet d'enquêtes publiques et le peuple y participe. Nous sommes donc contre les variantes B et C et nous défendrons la variante A jusqu'au bout.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur PERONNET. Je vais donner la parole à Régine qui a levé sa main tout à l'heure.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Juste une petite précision. La RN n'a pas été réalisée à travers la réserve. La réserve a été instaurée alors que la route nationale préexistait. Je pense que c'est un ancien tracé de route nationale. C'était juste pour indiquer que ce n'est pas l'État qui a aménagé la route nationale à travers la réserve. La réserve, qui est assez ancienne, a été définie selon certaines modalités après que la route n'ait été aménagée par l'État il y a bien plus longtemps.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Le domaine public routier national ne fait pas partie du périmètre de la réserve.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Pouvons-nous donner la parole à Régine ? Est-elle encore présente ? Je ne la vois plus, mais elle peut intervenir à tout moment. En attendant, je vais donner la parole à M. AZAM.

M. Christophe AZAM, riverain D69

J'ai cru comprendre que le projet va commencer à partir de 2027 pour 2030. Cela veut dire que s'il y a des changements majeurs, alors il pourrait être modifié. Pour revenir sur les propos de Jean-Baptiste DAVID, il ne s'agit pas de vouloir une démondialisation ou autre. Simplement, à terme, les échanges physiques seront plus faibles. Comme je l'ai indiqué dans un post, les imprimantes 3D vont servir à faire transporter des informations.

Pour revenir sur les zones, la partie agricole existante me paraît fondamentale. Depuis 3 ans, il y a une flambée des prix de l'alimentation. Si l'on veut des emplois, l'alimentation locale est ce qu'il y a de mieux. Si nous nous inscrivons dans un projet durable, alors il faut avoir des parties agricoles. C'est pour cela que les versions B et C, alors que l'on a des fruitiers et du foin, ne me paraissent pas

pertinentes du tout. Quand je passe sur la route et que je vois La Crau sèche, je me dis que cela n'est pas vertigineux de prendre 40 mètres en emprise sur 3,5 km. Peut-être que je me trompe. Merci.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur AZAM. Je vous remercie au nom de la Commission, vous êtes le premier, et pas le dernier nous l'espérons, à avoir contribué à l'outil de cartographie. N'hésitez pas, tous, à contribuer à cet outil. Nous sommes à une minute de la fin de ce forum, vous souhaitez aborder d'autres sujets ou apporter des précisions ? La Chambre d'agriculture a été mentionnée plusieurs fois. Est-ce que quelqu'un de la Chambre d'agriculture souhaiterait apporter des éléments ? Est-ce que le CEN voudrait également compléter certains éléments relatifs à la réserve et aux zones agricoles ? Je vous laisse encore quelques minutes pour intervenir.

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

Nous avons une question de Sébastien qui demande si la fin n'était pas plutôt prévue à 20 h 30.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Très bonne question.

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

C'est effectivement ce qui était indiqué dans le mail que nous avons reçu cet après-midi.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Alors c'est magnifique, nous avons encore du temps pour échanger. Est-ce que quelqu'un souhaiterait prendre la parole ?

M. Frédéric BERTORELLO, Confédération paysanne des Bouches-du-Rhône

Oui, moi. Bonsoir, je n'arrive pas à lever la main, je m'en excuse.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Très bien.

M. Frédéric BERTORELLO, Confédération paysanne des Bouches-du-Rhône

Frédéric BERTORELLO pour la Confédération paysanne des Bouches-du-Rhône. Je représente le deuxième syndicat d'exploitants agricoles dans les Bouches-du-Rhône et en Paca. Concernant les tracés, nous souhaiterions une consommation minimale d'espaces agricoles pour préserver la nappe de La Crau, mais aussi pour préserver l'outil agricole qui est, à mon sens, très important. J'avais une question concernant les trois tracés, au niveau de la consommation des espaces agricoles. Avez-vous une idée de la différence de consommation d'espaces agricoles en fonction de la variante choisie ?

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Je ne vais pas vous donner un chiffre en hectares dans la mesure où nous sommes actuellement au stade des études d'opportunités. On compare des variantes et des fuseaux d'études pour avoir des différences entre les différents tracés. Il n'empêche que, si l'on est sur le même type d'option, on aura un impact qui sera double sur les variantes B et C par rapport à la variante A. Au moins double, sans parler des effets connexes dont nous parlions tout à l'heure. De ce point de vue, comme je l'ai présenté, la variante A est la moins impactante pour les espaces agricoles.

M. Frédéric BERTORELLO, Confédération paysanne des Bouches-du-Rhône

Très bien. J'aurais voulu m'adresser à M^{me} DUSFOUR du CEN Paca pour bien comprendre sa position. En effet, je siège dans différentes commissions avec des personnes du CEN Paca et j'ai toujours constaté qu'ils allaient toujours, quand il fallait prendre des décisions, vers la solution consommant le moins d'espaces agricoles. Est-ce qu'aujourd'hui le CEN Paca pourrait se positionner sur le tracé A ? En sachant que, de toute façon, il y aura un tracé et que la variante A consommerait le moins d'espaces agricoles et serait la plus simple à réaliser bien qu'elle traverse la zone de Poitevine.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Le CEN souhaite-t-il intervenir ? En attendant, si je peux me permettre, je vous invite, monsieur BERTORELLO, à produire et à partager un cahier d'acteurs en complément de votre intervention. Nous serions ravis d'accueillir votre cahier d'acteurs.

M. Frédéric BERTORELLO, Confédération paysanne des Bouches-du-Rhône

C'est prévu, mais cela demande du temps.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Le CEN souhaite-t-il apporter des éléments ?

M. Frédéric BERTORELLO, Confédération Paysanne des Bouches-du-Rhône

Elle n'est peut-être plus là, mais je leur écrirai demain.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

D'accord, et nous partagerons vos propos.

M. Frédéric BERTORELLO, Confédération Paysanne des Bouches-du-Rhône

Je pense que leur position est importante. Dans cette situation, ce serait une catastrophe de choisir le tracé B ou le tracé C.

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

Tout à l'heure, nous avons bien entendu M^{me} DUSFOUR dire qu'ils avaient révisé leur position, par rapport à celle inscrite dans le cahier d'acteurs, qui privilégiait le tracé B pour s'en tenir à une position d'impact minimal. Cet impact minimal est clairement celui du tracé A.

M. Frédéric BERTORELLO, Confédération Paysanne des Bouches-du-Rhône

OK.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je vais donner la parole à M. SERRES qui souhaitait intervenir et, ensuite, je partagerai avec vous les différentes remarques du fil de discussion. Monsieur SERRES ?

M. Frédéric SERRES, RAMDAM

Oui, bonsoir. Je voulais réagir aux propos de M. DAVID, de la Chambre de commerce et d'industrie, qui semble croire que la mondialisation est le seul modèle économique viable à long terme. Cela est totalement faux. J'aurais voulu amener le débat à réfléchir sur quel développement économique nous souhaiterions. Voulons-nous continuer à favoriser les importations ? Alors que nous en sommes déjà extrêmement dépendants en France, puisqu'en une vingtaine d'années il y a un million d'emplois industriels qui ont été détruits à cause de cette mondialisation. Ce ne sont pas les emplois dans la logistique qui vont combler les manques. Au contraire, j'aimerais que le port retrouve sa vocation, pour laquelle il a été créé dans les années soixante, à savoir importer des matières premières. Ensuite, la transformation et la fabrication se font en France.

La crise sanitaire, que nous venons de traverser, a prouvé les dangers de cette ultradépendance, ne serait-ce que pour se procurer des masques. Il a fallu qu'on les achète à l'autre bout du monde et cela a été très difficile, car tout le monde en voulait en même temps. Tout ceci alors que nous avons largement les moyens, la technologie, et le savoir-faire pour en fabriquer chez nous. J'aimerais donc plutôt voir une économie qui favorise moins les importations venant de pays pratiquant un dumping fiscal, social, et environnemental, et tirant notre niveau de vie vers le bas. J'aimerais voir les productions être relocalisées dans notre pays. L'utilité de la mondialisation tomberait d'elle-même. Ensuite, si les élus et le monde économique veulent soutenir l'autre modèle économique, à savoir la mondialisation à outrance, alors ils en endosseront la responsabilité vis-à-vis des Français. Merci.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur SERRES.

Pour mémoire, j'ai invité la Confédération à produire un cahier d'acteurs, mais chaque acteur souhaitant faire de même est bienvenu. Vous avez encore le temps de le faire, jusqu'au 24 janvier. Ne vous freinez pas, participez et contribuez à travers un cahier d'acteurs pour enrichir davantage ce débat. Merci beaucoup. Xavier, je te laisse revenir sur les différents éléments produits dans le fil de discussion.

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

Nous avons donc deux remarques. Une remarque de Julie LEBEAU de la FDSH13 (Fédération Départementale des Structures Hydrauliques des Bouches-du- Rhône) : « Je ne suis pas de la Chambre d'agriculture, mais il me semble qu'elle s'est opposée aux trois options de tracés nord, tout en notant que le tracé A était le moins dommageable. ». Nous avons également Éléonore GIRE qui a partagé le cahier d'acteurs de la Chambre d'agriculture et qui indique que « la Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône termine son cahier d'acteurs, et elle est opposée au projet de liaison routière Fos – Salon ».

Nous avons également deux autres remarques. M. PERONNET indique que « la commune de Grans a déposé son cahier d'acteurs il y a une semaine, mais il n'a pas encore été mis en ligne par la CPDP. ». Et Sébastien remarque que « le dossier du maître d'ouvrage parle de 15 % du transport de marchandises via le ferroviaire et 75 % pour le routier à l'horizon 2030. Pourquoi un tel écart alors que la plateforme ferroviaire de Miramas semble disposer de tous les atouts pour en prendre bien plus ? ».

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Puis-je intervenir ?

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Bien sûr, M. VIGOUROUX.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Il est déjà fort tard. J'entends bien les débats et il y a un point sur lequel j'aime véritablement travailler, depuis fort longtemps, c'est celui de la mondialisation, y compris avec Michel VAUZELLE à l'époque où on montrait les défauts de la mondialisation. On ne peut pas simplement avoir une analyse suggérant de faire du port de Marseille un importateur de matières premières uniquement. On ne peut pas empêcher, non plus, des pays en développement de se développer. Par contre, je suis très favorable au made in France. D'ailleurs, dans la question qui vient sur le ferroviaire, je suis heureux de vous apprendre que la SNCF a bougé. Cela fait des années que nous travaillons -les organisations syndicales et la ville de Miramas notamment- pour faire rénover cette gare et surtout maintenir, et développer, ce que l'on appelle le wagon isolé².

Concernant le fait de décréter que nous souhaitons tous, et moi le premier, avoir plus de transport ferroviaire que de transport par camion, il faut savoir que le modèle économique est vicié, entre le camion et le ferroviaire. Le camion est moins coûteux, car il ne paie pas la réalité de ce qu'il utilise et notamment les routes. En revanche, le ferroviaire paie des faisceaux et cela rend la compétitivité du train inférieure à celle du camion. Aujourd'hui, les choses semblent changer et les investissements métropolitains, de l'État notamment, et de la SNCF vont permettre, probablement, de mettre en place cette table ronde que nous souhaitons pour lancer cette rénovation et obtenir les 16 millions d'euros nécessaires à l'amélioration de la gare de triage et son « tir au but ».

Je n'essaie pas de caricaturer les gens et il ne faut pas non plus caricaturer les positions d'élus en disant qu'ils seraient forcément dans un camp et pas dans l'autre. Je rappelle que Miramas, avec son PLU, est l'une des seules communes à avoir augmenté de plus de 25 % ses terres agricoles et de plus de 17 % ses terres naturelles, sur 25 km². Nous n'avons pas attendu ces débats pour penser que l'économie circulaire, l'économie agricole, la production locale représentent l'avenir qui nous attend. Probablement que tout cela se mettra en route par les PLU et par l'arrivée de nouveaux agriculteurs pratiquant une agriculture différente. Il n'en demeure pas moins que nous avons cette transition à préparer. Pendant cette transition, il est nécessaire, pour l'emploi, pour l'économie, pour nos vies, de développer cette économie. Comme l'a indiqué la Chambre de commerce, nous sommes tellement en retard au niveau de la structuration des routes sur ce territoire que, personnellement, je ne comprends pas encore, intellectuellement, pourquoi certains s'y opposent. Nous sommes favorables à ce débat public dans le sens où nous pouvons tous nous parler. Il eût été plus facile de le faire de visu.

Je voulais terminer mon propos par trois choses. Premièrement, l'option A s'impose, de mon point de vue, pour des questions de coût, de préservation agricole, et de réalimentation de la nappe de La

² Dans le domaine du fret ferroviaire, sont distingués deux principes de transport des marchandises : le transport par train massif ou entier et le transport par wagon isolé. Dans ce second cas, il s'agit d'acheminer des wagons individuels ou des groupes de wagons, qui sont assemblés pour former des trains dans les gares de triage.

Crau. Elle a, effectivement, un impact sur une emprise au sol d'une deux fois deux voies. Elle a l'énorme avantage d'essayer de mettre les camions sur des autoroutes déjà existantes. Concernant la question propre à l'arrivée de camions sur la 69, elle vient du fait que, selon nos petites études miramasséennes, les camions évitent, à partir de la 113, d'aller sur les péages de Lançon, et donc de les payer, et donc d'utiliser cette voirie et d'arriver sous le pont de Grans pour remonter sur la Toupiguières. Cela fait que, le matin, il y a des embouteillages assez importants entre Fos et Salon. Le fait d'obliger les camions à passer par cette route, pour aller vers l'autoroute, nous permettra, monsieur SERRES notamment un sujet qui vous intéresse particulièrement et que nous développons à travers la métropole sur le plan de déplacement des modes doux que nous allons très prochainement voter dans mon conseil, comme à la métropole. Je pense qu'il nous sera plus facile, sur la 69, de mettre en place des zones plus protégées pour la circulation, notamment, des modes doux et des vélos, particulièrement pour l'autre route étant de l'autre côté de la voie ferrée, pour relier Miramas à Grans, et Grans à Salon. Cela permettra de mieux protéger les cyclistes, je suis complètement d'accord avec vous. Cela nous permettrait également de conserver cette route telle qu'elle est et de faire la déviation nord par le barreau A.

Enfin, sur les compensations, ce que j'attendais c'est certainement le plus sage d'entre nous, M. BERTORELLO, qui l'a dit. Nous devons nous mettre autour d'une table avec le Conservatoire pour trouver les lieux qui serviront à compenser ce que nous prendrons sur la deux fois deux voies en ligne directe sur la section A. Nous devons le faire en anticipation, car nous avons des PLU qui se modifient au fur et à mesure des années et cela nécessite de le faire assez tôt. Je le dis ici devant vous tous, même si la ville de Miramas n'est pas touchée par une partie de la Toupiguières, elle se mettra aux côtés de la ville de Grans et des villes de la métropole pour travailler sur ces compensations. S'il est encore nécessaire de le faire, nous pouvons passer des terrains en 2AU et en 1AU, ce qui n'est pas rien, en terres naturelles ou agricoles. Cela ne m'attirera pas d'amis chez les propriétaires, mais je veux vous montrer l'absolue nécessité pour nous de voir ce projet aboutir. Monsieur le président, je ne l'ai pas écrit dans le cahier de la ville de Miramas, mais je vous le dis ce soir, il n'est pas impossible de dire que, sur ce tronçon nord, il est peut-être utile à l'État d'aller plus vite dans la mise en place de ce projet, si nous sommes tous d'accord, et avec les compensations nécessaires en termes de zones agricoles, d'eau, et de zones humides ou sèches. Je suis prêt à faire cet effort, y compris chez nous, afin d'accélérer ce projet qui ne peut pas attendre 2027 pour être livré en 2030.

Nous devons absolument l'avoir beaucoup plus tôt afin d'évacuer ces camions jusqu'à ce que le modèle économique, que j'appelle de mes vœux, c'est-à-dire arrêter les 44 tonnes, prenne place. Cela a été fait, je le précise, sous la présidence de M. SARKOZY. Nous devons voir les incompétences dont nous avons fait preuve collectivement, quand quelques milliers de bonnets rouges nous ont empêchés d'avoir la taxe carbone. Cette taxe qui aurait financé la rénovation du ferroviaire. Nous étions moins nombreux à manifester, et c'est bien dommage parce que nous aurions pu obtenir cette fiscalité. J'en veux beaucoup au retrait de cette fiscalité sous la présidence de M. HOLLANDE. Je vous le dis, nous pouvons trouver un chemin cohérent et équilibré. Nous pouvons suivre l'avis de ce syndicat agricole et essayer de trouver une entente initiale. Cela peut être aussi, à partir du débat public et de ses conclusions, une option pour accélérer le projet avec l'État sur cette faisabilité de premier tronçon qui, de mon point de vue, peut trouver une solution rapide.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur VIGOUROUX, pour cette contribution. Je voudrais confirmer que nous avons bien reçu les cahiers d'acteurs de la ville de Grans et de Clesud. Ils nous ont envoyé ces cahiers le jeudi 7 janvier. Nous avons pour mission de prendre le temps de relire vos cahiers d'acteurs pour nous assurer qu'ils ne comportent pas de coquilles, ou qu'il n'y a pas de tournures de phrases pouvant être sujettes à interprétation. Ne vous inquiétez pas, nous sommes dans les délais impartis, nous vous ferons un retour, et ils seront diffusés sur le site de la CPDP. Je vais donner la parole au SYMCRAU, et je confierai de nouveau la parole à Xavier qui relayera les éléments produits dans le chat.

M. Alexis VERBEKE, chargé de mission eaux souterraines, SYMCRAU

Bonsoir à tous. Je voulais partager mon point de vue concernant les enjeux relatifs à la nappe phréatique de la Crau. Je voulais dire que le critère de qualité de l'eau n'était pas forcément déterminant pour le choix des tracés. En effet, quel que soit le tracé retenu, il devra y avoir un respect des normes environnementales et donc la préservation de l'eau sera respectée.

Comme on peut le voir dans le cahier d'acteurs du SYMCRAU, la nappe est plus affleurante vers Grans et Salon et donc le tracé C sera probablement plus compliqué à mettre en œuvre, notamment au niveau des bassins d'infiltration. L'impact qui concerne le plus le SYMCRAU est l'impact sur la

recharge de la nappe via l'imperméabilisation des prairies de foin de Crau. Il est nécessaire d'éviter au maximum les prairies irriguées pour limiter cet impact. Elles compensent les impacts résiduels, mais la compensation de la recharge de la nappe est complexe. Les opportunités de recréer des prairies irriguées sont rares. Quand on regarde le cumul des autres projets, on voit qu'il va y avoir beaucoup de besoins de ce côté-là. Il est donc réellement nécessaire de limiter l'impact sur les prairies irriguées. Je rejoins un certain nombre de participants sur le fait que le tracé A est celui impactant le moins la recharge de la nappe, car il reprend une partie d'une route déjà existante, il va au plus court, et il met moins en danger la viabilité des exploitations agricoles, des réseaux d'irrigation existants, etc., vu que cette route ne coupe pas de parcelles et d'exploitations existantes. Merci.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour votre contribution. Xavier, je te laisse prendre le relais.

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

Oui, merci, Séverine. Nous avons deux questions et une réflexion :

- De M. ou M^{me} BLANC. « À quelle date sera décidé le tracé final ? ».
- M. PERONNET : « Que pense la Dreal de la proposition d'ASF de mettre le tracé nord dans la concession ? À rapporter au dernier cahier d'acteurs déposé en ligne par ASF. » et « Merci au SYMCRAU d'être aux côtés des communes de Miramas et Grans. ».
- M^{me} Éléonore GIRE : « D'après ce que nous avons observé, comme le disait M^{me} ENJALBERT, on découvre des projets autour de la route au fur et à mesure des réunions. La raison de ce projet n'est donc pas seulement de rattraper le retard sur les routes, mais de continuer à développer des infrastructures, qu'elles soient logistiques, industrielles, ou autres, qui mettent à mal la survie des générations futures qui ne se nourriront pas de goudron. »

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Concernant le choix de la variante ou de l'option, le principe repose sur le fait qu'à la suite des débats, nous nous nourrissons des avis et des participations qui en auront découlé. Dans un premier temps, il y aura une décision ministérielle de poursuite du projet à l'occasion de laquelle la ministre pourra écarter des options ou des variantes. Ensuite, on rentrera dans les études d'opportunités de phase 2 qui ont vocation à déterminer une variante préférentielle. Au cours de ces études, une concertation continue sera poursuivie. On continuera à prendre l'avis du public régulièrement pour pouvoir orienter ce choix. La date prévisionnelle de fin de ces études d'opportunités de phase 2 est pressentie pour fin 2022. Nous l'avons précisée dans le dossier du maître d'ouvrage.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ces précisions. Il nous reste encore quelques minutes.

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

Cela veut dire, monsieur MARY, que les concertations auront lieu après les études d'opportunités de phase 2 ?

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Non, elles auront lieu pendant cette période.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

C'est ce que nous faisons pour les grands projets. Conjointement aux études, nous menons des concertations avec le public de façon continue, et une concertation institutionnelle avec les élus et les co-financeurs potentiels des projets. Elles sont menées en parallèle, car les études nourrissent le débat et la concertation peut contribuer à réfléchir ou à préciser certaines parties. C'est ce que la Dreal, maître d'ouvrage, fait pour ses projets. Après le débat, et parfois rythmée par des concertations réglementaires, elle mène une concertation continue avec des acteurs du territoire.

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

Je précise que cette concertation sera garantie par la CNDP qui nommera, à la suite du débat, après la décision ministérielle, un garant de cette concertation, jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

M. Cédric MARY, DREAL PACA

Sur la question de la concessibilité de la partie nord dont parlait M. PERONNET, tu veux répondre Lionel ?

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Oui. La première chose à regarder c'est de savoir quelle option sera retenue. ASF (Autoroutes Sud de la France) suggère que l'on pourrait adosser la réalisation de la section nord à la concession d'ASF. C'est une possibilité qui présente un certain nombre d'avantages en matière de mobilisation de moyens. C'est une condition de mise en œuvre, cela ne conduit pas la réflexion de l'État. C'est plutôt une possibilité qui sera étudiée en fonction de l'option méritant d'être retenue pour la section nord. Je rappelle que l'idée est de confier la réalisation des travaux à un opérateur autoroutier, en considérant que la section concernée est en lien direct avec l'autoroute qu'exploite, sous contrat de concession, la société privée. Cela se fait en contrepartie d'une augmentation du péage sur l'ensemble du réseau concédé, en l'occurrence, par ASF. Il n'y a pas de surcoût pour l'usager qui va à Miramas, à Grans, sinon peut-être 2 centimes de plus. Pour moi, cela vient dans un second temps et c'est quelque chose que nous avons indiqué, et documenté, dans le dossier du maître d'ouvrage, comme étant une possibilité de financement partielle de l'infrastructure. La Dreal n'a pas de préférence à ce stade. Je ne pense pas que cela va conduire l'action de l'État.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Puis-je vous inviter, monsieur VIGOUROUX, à partager une réaction sur ce sujet ?

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

C'est à moi que vous parlez ?

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Exactement.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Sur ce sujet, ASF a répondu en disant qu'un réseau autoroutier payant sur ce faisceau n'a aucun intérêt. La Dreal a cette position de ne pas avoir d'idéologie particulière sur ce dossier, très bien. L'augmentation des péages pour les personnes payant pour la construction du réseau autoroutier, je dirais « pourquoi pas ? ». En sachant quand même qu'il y a un très beau rapport de la commission du sénat, sur la réalité des coûts et des augmentations des réseaux autoroutiers, que je vous conseille de lire. Vous découvrirez alors que les réseaux autoroutiers ont des moyens considérables qu'ils ont obtenus sous divers gouvernements. Ils ont donc, très largement, la rentabilité qu'ils attendaient, et nous n'avons pas forcément le montant des investissements nécessaires au regard de cela.

Je pense que la deux fois deux voies s'applique. Elle ne doit pas, à mon sens, être autoroutière, sinon les emprises nécessiteraient une construction tout à fait particulière. En effet, le réseau autoroutier nécessite des emprises beaucoup plus larges. Une deux fois deux voies simple, sans péage, sans être une autoroute, nous permettrait d'avoir moins d'emprise et donc moins d'impact sur l'ensemble du faisceau Fos – Salon. Elle nous permettrait également de récupérer les anciennes emprises, et probablement de ne pas bouger les anciens ponts qui ont été faits sur Istres. Il faudrait sûrement que nous tenions compte du montant financier engagé. Une deux fois deux voies coûtera, à mon sens, moins cher qu'une autoroute. Comme c'est, à mon avis, la seule solution, c'est plutôt vers cela qu'il faut se tourner et essayer de faire que les emprises environnementales soient plus grandes.

Je vais être obligé de vous laisser, car je dois monter une autre réunion sur l'installation d'un centre de vaccination, sur Miramas, qui a été labellisé par l'ARS (Agence Régionale de Santé). Il faut que nous y travaillions ce soir et demain pour boucler ce dossier. Je vous fais confiance, à tous, pour la fin de ce débat et je suis certain que nous allons trouver une solution dans la conclusion de ce très beau dossier sur la nécessité de trouver un accord. Je dis à la Dreal d'essayer de nous embarquer sur une solution pour laquelle l'organisation du temps pour les modifications du PLU, et les compensations, devient de plus en plus grande et est liée à la métropole. Les décisions sont très complexes et beaucoup plus longues à obtenir.

Essayez donc d'aller encore un peu plus, sur votre dossier, sur le faisceau A avec le Conservatoire, avec le syndicat agricole, pour essayer de nous dire quel est, globalement, le volume de terrain nécessaire qu'il faudrait trouver en termes de compensation. Cela nous permettrait d'anticiper les

réflexions et à Grans, et à Miramas, et à Salon, et probablement sur Istres aussi, et de montrer la bonne volonté des collectivités locales et territoriales sur cette question.

M. Lionel PATTE, DREAL PACA

Monsieur le maire, le message a été reçu. Je pense que le préfet aura l'occasion de restituer les messages que l'on a entendus. Nous avons évoqué, en début de réunion, le maître mot d'anticipation que vous avez réaffirmé, car c'est une condition pour mettre en œuvre les grands projets dans les meilleures conditions. C'est noté.

M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas

Merci, et merci à tous.

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

Merci, monsieur VIGOUROUX.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons achever cet échange. Je vous rappelle que vous pouvez toujours contribuer au débat à travers l'outil cartographique. Nous vous avons indiqué les liens, de nouveau, dans le fil de discussion. Vous trouverez, également dans le fil de discussion, les liens vers le dossier du maître d'ouvrage ainsi que les liens vers l'ensemble des fiches techniques³. Jean-Michel, puis-je te laisser la parole pour conclure ?

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

Je ne vais pas être long. Je veux simplement ajouter que l'outil questions-réponses est toujours ouvert. N'hésitez pas à l'utiliser si les questions ne relèvent pas à proprement parler du domaine cartographique. Vous pouvez poser une question sur l'outil cartographique, mais vous pouvez la répercuter dans l'outil questions-réponses afin que le maître d'ouvrage puisse y répondre.

Pour conclure, je voulais remercier l'ensemble des participants, les élus qui ont été présents dans cette réunion, parfois avec des propos très vifs qui leur appartiennent. Cette réunion donnera lieu à un compte rendu, comme pour l'ensemble des réunions. Le débat a permis de produire beaucoup d'informations. Des choses se recourent, des positions se précisent – on l'a vu avec le CEN PACA – et c'est tout l'objet de ce débat. Je vous donne rendez-vous le 20 janvier, soit en distanciel, soit au théâtre de Fos, pour une présentation, effectuée par la CPDP, des grandes lignes de son rapport. La CPDP présentera la synthèse qu'elle aura proposée à la suite de ce débat qui a été très riche et qui a beaucoup mobilisé les acteurs. Il y a en tout plus d'une quarantaine de cahiers d'acteurs, pour donner un ordre d'idée. Nous invitons donc l'ensemble des acteurs à venir dire, en conclusion de ce débat, ce qu'ils en retiennent et ce qu'ils souhaitent que l'État en retienne dans sa décision. Je vous donne donc rendez-vous le 20 janvier et vous souhaite une bonne soirée.

M^{me} Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, bonne soirée à tous.

³ <https://fos-salon.debatpublic.fr/projet/descriptif>

REPORT DU FIL DE DISCUSSION EN LIGNE (CHAT)

- 00:57:12 Christophe Azam - riverain D69: Si on travaille, ce sera difficile d'y assister...
- 01:03:48 Jean-Michel FOURNIAU (CPDP): J'ajoute que la plénière du 20 janvier sera filmée et visible en ligne, dès le lendemain sans doute. Les personnes qui travaillent et ne pourront pas se connecter en zoom pour participer directement, pourront visionner la réunion. Mais ils peuvent également poster des questions, avis et commentaires sur les réseaux sociaux du débat, sur la plateforme participative, ou la carte pour qu'elles soient relayées au cours de la plénière.
- 01:04:56 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: Cartographie : possibilité de vue satellite possible (au lieu du fonds IGN) ?
- 01:05:58 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: Par contre pas des zones protégées accessibles (réserves, ..)
- 01:11:13 Morgan Chelhi: Bonjour à toutes et tous,
Vous pouvez d'ores et déjà explorer la carte au lien suivant : https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSA_LON_V1
Et apporter vos contributions : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contribution-carte>
- 01:12:42 Eléonore GIRE: qu'entendez-vous par impactés ?
- 01:16:24 Olivier Klein, CPDP: Sur l'échangeur de Toupigière, il n'y a pas de raccordement prévu vers Fos ? Il n'apparaît pas sur la diapo
- 01:18:25 Olivier Klein, CPDP: Pour quel niveau d'évènement climatique la capacité des bassins de rétention est-elle définies ?
- 01:21:53 Sébastien: Bonsoir, est ce qu'il y aura une obligation pour les trafics de marchandises "en transit" d'utiliser les nouvelles voies ? Si la variante A est choisie, la D69 reste la voie la plus courte pour aller vers Salon et l'A7. On peut donc s'attendre à voir encore de nombreux camions sur la D69 qui est très chargée le matin.
- 01:23:16 Jean Hetsch Fos sur Mer: Bonsoir à tous, Ma liaison internet est très faible je ne capte qu'un mot sur 3. Difficile de suivre le débat.
- 01:23:51 Jean-Michel JULLIEN (GEOSEL): La présence du pipeline d'hydrocarbures parallèle à la RN 569 est-il pris en compte?
- 01:29:30 Yves Vidal: je n'ai toujours pas le son MICHEL assure la présence de GRANS
- 01:29:31 aijti: LA Réserve
- 01:29:47 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: La réserve poitevine est des deux côtés de RD 569
- 01:30:44 Jean-Michel FOURNIAU (CPDP): RN569
- 01:31:43 Sébastien: Quelles seraient les alternatives aux voies express/ autoroutes pour les véhicules "lents" (scooter, vélos, véhicules sans permis) selon les différentes variantes ?
- 01:33:06 fynautfrancois: Bonsoir, quelle sera la place de la mobilité verte dans ce tracé ? Routes cyclables, voie de marche... dans un espace critique notamment entre Salon et Martigues ou il est impossible d'aller travailler à vélo sans risquer sa vie... Ce souci est-il vraiment au cœur du débat ? Est-ce une priorité ? Merci
- 01:34:39 M. Peronnet adjoint Maire de Grans: Clesud terminal étant devenu une priorité du nouvel plan état région signé à Toulon, il convient d'optimiser la connexion de clesud avec les départs vers Fos et vers Salon..
- 01:36:21 Jean-Michel JULLIEN (GEOSEL): Est-il possible de revoir le carrefour?

- 01:39:38 CEN PACA - Ghislaine Dusfour: Bonsoir, Ghislaine Dusfour, Conservatrice de la Réserve. Avant toute chose au regard des derniers échanges, l'opportunité du projet est-elle toujours étudiée ? Enfin vous parliez d'une variante A plus acceptable d'un point de vue financier, pourriez-vous également préciser quel serait l'impact réel en termes de largeur de travaux ? Merci
- 01:40:51 F.SERRES - RAMDAM: Pas besoin d'entrer dans Salon depuis le D69 pour rejoindre l'A54 à Grans; la N113 permet une jonction directe.
- 01:41:01 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: L'option C selon la cartographie créé un nouvel échangeur au niveau du croisement de la D69 et de l'A54
- 01:41:44 Jean-Michel JULLIEN (GEOSEL): Comment se fait-il que GEOSEL, propriétaire de canalisation de transport, n'ait pas été consulté lors de l'étude
- 01:43:07 Séverine Cachod - CPDP: Monsieur Vidal, nous vous appelons pour tenter de trouver une solution à ce problème technique.
- 01:53:27 Christophe Azam - riverain D69: Comment est-il possible de passer seulement de 80M€ (Section A) à 94M€ (C) en autoroutier, soient seulement 14M€ de plus alors qu'il y a plus de distance et qu'il faut créer l'échangeur alors qu'on passe à +31 M€ en voie express ?
- 01:53:54 Christophe Azam - riverain D69: Ça ne paraît pas cohérent
- 01:54:30 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: En résumé, le débat public et les différentes réunions servent à informer les riverains mais en aucun cas à leur laisser un choix ?
- 01:59:02 Morgan Chelahi: Si vous souhaitez contribuer au débat, vous pouvez également le faire via la carte du débat et le formulaire suivant: <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contribution-carte>
- 01:59:03 Audrey Richard: Sujet discuté lors du Forum thématique - Environnement et ressources naturelles : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/istres-12102020>
- 01:59:19 Rémi Bourdon - SG CPDP: Une réaction de Monsieur Vidal :
- 01:59:21 Rémi Bourdon - SG CPDP: Dans tous les cas les projets Bet C sont plus longs et l'emprise plus large donc une surface goudronnée plus importante -sans compter la destruction du réseau d'arrosage existant et je confirme l'analyse de Mr AZAN
- 01:59:31 Audrey Richard: Pour consulter les cahiers d'acteurs: <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>
- 02:00:21 Eléonore GIRE: Petit rappel aussi, la chambre d'agriculture s'oppose aussi au projet dans sa globalité
- 02:04:25 Morgan Chelahi: Une fois sur la carte, pour afficher un fond satellite:
(1) cliquer sur l'icône "couches" en haut à droite de la carte
(2) choisir la couche "Fond de carte Photo aérienne"
- Voici à nouveau le lien :
https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSA_LON_V1
- 02:05:06 Morgan Chelahi: (3) Décocher le Fond de carte IGN pour plus de lisibilité
- 02:09:35 fynautfrancois: Bien dis monsieur le maire, vous m'avez enlevé mes prochaines questions de la bouche...
- 02:11:07 F.SERRES - RAMDAM: Difficile pour la CPDP d'être neutre dans un contexte pareil !
- 02:12:23 fynautfrancois: Et des habitants....
- 02:13:20 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: Je n'arrive pas à lever la main pour avoir la parole

- 02:13:29 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: Pas d'accord non plus sur l'option C comme Mr Vidal pour la consommation d'espaces naturels. Pas de représentants de la Ville de Salon ?
- 02:15:31 Morgan Chelih: Pour lever/baisser la main, n'hésitez pas à utiliser le raccourci clavier: Alt+Y
- 02:15:58 ajiti: Les assertions de Monsieur Vidal sont totalement inadmissibles et mensongères et relèvent de la diffamation, auxquelles nous nous réservons de donner une suite judiciaire.
- 02:16:32 F.SERRES - RAMDAM: Encore un peu, et nous aurons l'ambiance de jeudi dernier à Fos !
- 02:20:55 Christophe Azam - riverain D69: Merci de nous faire parvenir vos évaluations détaillées...
- 02:22:49 Christophe Azam - riverain D69: Que veut dire ajiti ?
- 02:25:24 fynautfrancois: C'est exact madame...D'ou mes questions précédentes sur les tracé cyclables et la prise en compte de qualité de l'air et autres mobilités vertes... qui n'ont pas l'air d'être central dans le débat.
- 02:25:31 Nathalie Bossard: Bravo !
- 02:25:52 Sébastien: Le DOSSIER DU MAITRE D'OUVRAGE parle de développement durable mais si les alternatives vertes/douces et les mesures des compensations ne sont pas étudiés ou exposés ici, les sections associées ressemblent bcp à du greenwashing...
- 02:28:41 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: A prouver ??
- 02:30:46 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: Il ne faudrait pas oublier toutes les personnes qui vont travailler sur la zone et qui se déplacent journellement
- 02:31:20 F.SERRES - RAMDAM: Si on arrête la mondialisation, on pourrait peut-être récupérer le million d'emplois qu'elle a détruit en 20 ans ?
- 02:31:45 F.SERRES - RAMDAM: En France, je précise
- 02:32:13 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: L'emploi sert toujours d'objectif pour convaincre
- 02:36:14 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: Tout à fait Mr Perronnet
- 02:38:24 Christophe Azam - riverain D69: Notre réunion Zoom est la preuve, que les flux futurs seront moins physiques et plus digitaux.. Il ne s'agit pas de réduction de la mondialisation mais d'une réalité où les flux d'infos remplaceront inéluctablement les flux de marchandises...
- 02:42:19 Sebastien: La fin n'était-elle pas à 20h30 ?
- 02:42:25 Christophe Azam - riverain D69: Ma contribution portait sur le fait qu'en terme de pollution de bruit, c'est l'option A qui gênera le moins de monde !
- 02:43:05 Nadia Fabre: Oui effectivement !
- 02:43:39 Nadia Fabre: Fin à 20h30 annoncée
- 02:43:49 Julie Lebeau (FDSH13): je ne suis pas de la chambre d'agriculture, mais il me semble que la chambre s'est opposée aux 3 options de tracé Nord tout en notant que le tracé A était évidemment le moins dommageable
- 02:49:11 Eléonore GIRE: <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/cahiersdacteurs/LFS-CA-04-Chambre-Agriculture.pdf>
- 02:49:30 Christophe Azam - riverain D69: Et pour les évaluations détaillées ? Un lien ?
- 02:50:04 Eléonore GIRE: La chambre d'agriculture termine son cahier d'acteur en disant ; La Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône est opposée au projet de liaison routière Fos Salon.

- 02:50:31 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: Merci Mr SERRES
- 02:50:36 MARY - DREAL PACA: Mr Azam, je vous invite à me contacter par mail et je vous donnerai des éléments de chiffrage.
- 02:51:15 M. Peronnet adjoint Maire de Grans: la commune de Grans a déposé son cahier d'acteurs il y a une semaine mais il n'a pas encore été mis en ligne par la cpdp.
- 02:51:22 Sébastien: le dossier d'ouvrage parle de 15% du transport de marchandise via le ferroviaire et 75% pour le routier à l'horizon 2030 (p.48) pourquoi un tel écart alors que la plateforme ferroviaire de Miramas semble disposer de tous les atouts pour en prendre bien plus...
- 02:51:26 Sébastien: ?
- 02:52:13 Christophe Azam - riverain D69: Excellent question !!
- 02:53:24 Blanc: bonsoir, à quelle date sera décidé le tracé final? Merci
- 02:54:38 M. Peronnet adjoint Maire de Grans: Que pense la DREAL de la proposition d'ASF de mettre le tracé nord dans la concession cf le dernier cahier d'acteurs déposé en ligne par ASF ?
- 03:02:28 Eléonore GIRE:d'après ce que nous avons observé comme le disait madame Enjalbert, on découvre des projets autour de la route au fur et à mesure des réunions. La raison de ce projet n'est donc pas seulement de rattraper le retard sur les routes mais de continuer à développer des infrastructures qu'elles soient logistiques, industrielles ou autres qui mettent à mal la survie des générations futures qui ne se nourriront pas de goudron
- 03:03:52 M. Peronnet adjoint Maire de Grans: Merci au Sycrau d'être aux côtés des communes de Miramas et Grans
- 03:06:53 Sébastien: Si une option autoroutière payante est choisie, quel serait l'itinéraire gratuit de report ?
- 03:07:17 Jean-Pierre SANMARTIN - Salon- Asso PHUR TALAGARD: Et la question sur les ASF de Mr Peronnet ? Merci à MM Mary et Patte de l'ensemble de leurs participations et aux Maires et élus présents lors du débat public. Bonne soirée
- 03:09:50 MARY - DREAL PACA: Si une option autoroutière payante est retenue, la section centrale entre Toupiquières et Istres sud sera maintenue gratuite. Les détails sont dans le Dossier du Maître d'Ouvrage et précisé dans une fiche technique annexe.
- 03:09:59 M. Peronnet adjoint Maire de Grans: la proposition d'ASF est à prendre en compte par l'Etat depuis sa décision de faire de Clésud terminal une priorité du plan état régional
- 03:10:50 Nadia Fabre: bravo à la DREAL, merci aux participants et aux maires qui soutiennent l'action de l'État et notamment ce projet ! 🙏
- 03:12:11 Morgan Chelih:Merci pour votre participation à ce forum. Le débat continue sur la carte du débat.
- Vous pouvez l'explorer au lien suivant : https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSA_LON_V1
- Et y apporter vos contributions ici : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contribution-carte>
- 03:12:18 M. Peronnet adjoint Maire de Grans : ASF propose uniquement le barreau nord dans la concession
- 03:12:45 Audrey Richard : Le lien vers le Dossier du maitre d'Ouvrage et vers les fiches techniques dans "les compléments du dossier du maître d'ouvrage": <https://fos-salon.debatpublic.fr/projet/descriptif>
- 03:14:01 Nadia Fabre: Bonsoir et bonne année à toutes et tous et longue vie à ce projet!
- 03:14:27 Christophe Azam - riverain D69: Merci et Bonne soirée.

03:15:47 Chris ENJALBERT de RAPHELE panel citoyens: Bonsoir à tous et merci pour ce débat bien vivant !

03:16:57 Xavier Derrien - CPDP: Merci à toutes et tous pour votre participation. Bonne soirée

03:17:11 Gabrielle Hertz - CPDP: Merci à tous et bonne soirée !

03:17:12 Sebastien: Au revoir, merci :)

03:17:17 Lionel PATTE - DREAL - UMO: bonne soirée à tous, merci.

03:17:25 Séverine Cachod - CPDP: Bonne soirée à tous.

03:17:47 F.SERRES - RAMDAM: Bonne soirée à tous, on se revoit dans huit jours

03:17:49 M. Peronnet adjoint Maire de Grans: Merci à tous d'avoir pris en compte les enjeux de la commune de Grans et de ses habitants