

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

### Compte rendu

#### Plénière de clôture du débat

#### Mercredi 20 janvier 2021 à Fos-sur-Mer

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Le Théâtre de Fos, Centre culturel Marcel Pagnol, 220, Avenue René-Cassin 13270 Fos-sur-Mer et en ligne
<b>PARTICIPANTS :</b>	150 personnes (hors CPDP et organisation) : 86 en salle et 64 en ligne
<b>HORAIRES :</b>	14 h 30 à 17 h 30

#### En tribune :

#### Commission nationale du débat public (CNDP) :

**M<sup>me</sup> Chantal JOUANNO** Présidente de la Commission nationale du débat public (CNDP)

#### Commission particulière du débat public (CPDP)

**M. Jean-Michel FOURNIAU** Président  
**M. Xavier DERRIEN** Membre  
**M. Mathieu LEBORGNE** Membre  
**M. Olivier KLEIN** Membre  
**M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ** Membre  
**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD** Membre  
**M<sup>me</sup> Laura MICHEL** Membre

#### Maîtrise d'ouvrage

**M. Christophe MIRMAND** Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône  
**M. Fabrice LEVASSORT** Directeur régional adjoint, DREAL PACA

## PROGRAMME

Mot d'accueil par Monsieur Jean HETSCH, Maire de Fos-sur-Mer.....	p.3
Mot d'accueil par Madame Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale du débat public (CNDP) et par Monsieur Jean-Michel FOURNIAU, président de la Commission particulière du Débat public (CPDP).....	p.3
Introduction par Margherita MUGNAI, membre de la Commission particulière du Débat public (CPDP).....	p.3
Interventions des représentantes de l'atelier lycéen .....	p.4
Interventions des représentants de l'atelier citoyen.....	p. 5
Présentation des grands axes du compte-rendu de la Commission par Mathieu LEBORGNE, Séverine CACHOD, Xavier DERRIEN, Laura MICHEL et Jean-Michel FOURNIAU, membres de la Commission particulière du Débat public (CPDP) .....	p.8
Présentation des enseignements tirés du débat par Monsieur Fabrice LEVASSORT, Directeur régional adjoint, DREAL PACA- Maîtrise d'ouvrage.....	p.18
Interventions en salle et en ligne.....	p.22
Synthèse des avis en salle par Xavier DERRIEN et des avis sur le chat zoom par Olivier KLEIN, membres de la Commission particulière du débat public (CPDP).....	p.32
Interventions en salle et en ligne.....	p.32
Réponses de l'Etat par Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la Région PACA.....	p.40
Conclusions par Madame Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale du débat public (CNDP) et par Monsieur Jean-Michel FOURNIAU, président de la Commission particulière du Débat public (CPDP).....	p.42
Report du fil de discussion en ligne (chat) et des commentaires ou questions réaccueillis en salle .....	p.44
Commentaires ou questions Recueillis en salle.....	p50

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

Monsieur HETSCH, je vous laisse la parole pour ouvrir la réunion.

### **M. Jean HETSCH, maire de Fos-sur-Mer**

Bonjour à toutes et à tous. Je salue toutes les personnes présentes physiquement et celles et ceux qui sont avec nous par visioconférence, notamment M<sup>me</sup> la Ministre Chantal JOUANNO, qui est présidente de la Commission nationale du débat public. Je salue également les représentants de la mairie de Grans. Je n'ai pas vu mes collègues d'Istres et de Miramas, mais je pense qu'ils ne sauraient tarder. Le temps nous est compté à cause du couvre-feu de 18h, je ne vais pas donc pas faire d'introduction trop longue et je vais directement laisser la parole à tous les intervenants. Je pense que le débat sera riche et nourri et que l'on aura l'occasion d'échanger sur cette liaison Grans – Fos, que l'on appelle Salon – Fos, mais qui passe, effectivement, par Grans, et qui a suscité de longues heures de débat.

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

Merci Monsieur le Maire. Je vous propose de démarrer la réunion. Je vais passer la parole à Chantal JOUANNO, la présidente de la Commission nationale du débat public, pour dire un mot de bienvenue.

Cette réunion se fait à la fois via Zoom, et en présentiel dans cette salle. Nous avons été étonnés de voir que beaucoup de personnes préféreraient assister à cette réunion en distanciel. Cela marque le fait que ce débat a été très impacté par la crise du coronavirus et l'inquiétude qu'elle suscite chez les habitants. Cela n'a toutefois pas empêché une forte participation à ce débat. Je remercie toutes les personnes présentes ici ainsi que celles que je ne vois pas. Je passe la parole à Chantal JOUANNO pour un petit mot de bienvenue. Ensuite, nous ouvrirons réellement cette séance. Margherita MUGNAÏ de la Commission précisera, en ouverture, les conditions dans lesquelles va se dérouler cette plénière de clôture. Chantal, c'est à toi.

### **M<sup>me</sup> Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale du débat public**

Merci, Jean-Michel. Bonjour à toutes et à tous. J'aurais préféré être avec vous physiquement, mais je ne peux malheureusement pas, car je suis cas contact. Il est donc préférable de ne pas prendre le risque de vous contaminer. Jean-Michel l'a bien dit, ce débat a été très particulier, car marqué par la crise du coronavirus qui nous a obligés à adopter des modalités très différentes de celles que nous connaissions. Nous avons dû adapter le calendrier et reporter une partie du débat. C'est donc un débat qui a été très particulier, mais qui a pu se tenir et qui s'est tenu dans des conditions qui vous seront présentées et que je ne vais pas dévoiler. Je voulais juste vous dire un petit mot d'introduction pour rappeler qui nous sommes à la Commission nationale du débat public (CNDP). Une bonne partie du public était présent à la réunion d'ouverture, mais peut-être pas la totalité. La Commission nationale du débat public est une institution qui a pour raison d'être de garantir et de faire respecter le droit de toute personne d'être informée et de pouvoir participer à l'élaboration des projets qui ont un impact sur leur environnement. C'est exactement le cas pour ce projet pensé initialement pendant les années 1980. Toutes les personnes se sentant concernées doivent pouvoir s'exprimer sur ce projet et sur toutes questions les intéressant, et le maître d'ouvrage doit répondre à leurs interrogations. Ceci est notre rôle. Je vais m'arrêter là, car il y a beaucoup d'intervenants et je pense qu'il sera plus intéressant que j'intervienne, de nouveau, à la fin.

### **M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, Chantal JOUANNO pour ce mot d'ouverture. Je remercie, également, Monsieur le Maire, et Jean-Michel. Je suis Margherita MUGNAÏ, membre de la CPDP, et je vous souhaite la bienvenue à cette séance de clôture du débat public. Nous sommes beaucoup en salle ainsi que sur Zoom. Comme le disait Jean-Michel, c'est une séance hybride dans l'air du temps. Le programme de cette séance est très chargé. Cette séance a pour but de permettre à la CPDP de partager quelques éléments de synthèse à chaud du compte rendu que nous avons prévu de livrer fin mars. C'est aussi un espace permettant à la DREAL de s'exprimer à chaud. C'est surtout un espace destiné à ceux ayant demandé la parole afin de partager leurs réponses à deux questions centrales :

- Quels sont les arguments à prendre en compte dans la décision ?
- Quelles sont les recommandations pour la suite de la concertation sur le projet ?

Il s'agit vraiment d'aller à l'essentiel dans vos réponses — je parle ici aux intervenants programmés — car nous avons beaucoup d'interventions programmées et, quoi qu'il en soit, pour respecter le couvre-feu et les mesures de sécurité, à 17h07 nous donnerons la parole à M. Christophe MIRMAND, le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône. En tant que maître d'ouvrage et décideur, il va prendre la parole en dernier, juste avant Chantal JOUANNO, que vous venez d'entendre qui nous dira comment la CNDP garantira la participation dans les mois à venir. Le programme est chargé et nous serons donc stricts, vigilants et gentils bien sûr, quant au respect de la durée des interventions. Séverine CACHOD en salle, Laura MICHEL sur zoom, et moi-même ferons tout notre possible pour vous garantir un espace d'expression et l'égalité de participation qui est pour nous important. Même si vous n'avez pas d'intervention programmée, vous pouvez vous exprimer, à travers les papiers qui ont circulé en salle, et poser vos questions qui seront inscrites sur la plateforme participative. Vos remarques seront partagées par mes collègues Xavier DERRIEN et Mathieu LEBORGNE ici présents. Olivier KLEIN se chargera de relayer les remarques faites dans le chat Zoom. Vous avez donc l'espace pour vous exprimer. Il faut aussi rappeler que la plateforme participative va rester ouverte jusqu'au 24 janvier. Vous avez encore du temps pour déposer vos avis, vos contributions, de manière plus structurée, sur cette plateforme et nous en tiendrons compte pour le compte rendu.

Pour commencer, je vais donner la parole à deux classes du lycée agricole privé de Fontlongue à Miramas, car, depuis fin septembre, ils ont travaillé sur ce projet. Ils ont produit un cahier d'acteurs, qui a été mis en ligne hier, et que vous trouverez sur le site du projet, ainsi qu'une vidéo qu'ils vont diffuser si la connexion le permet. C'est important pour nous de leur donner un espace pour s'exprimer, car ils représentent la génération qui entrera dans la vie active d'ici quelques années. Ce projet est plus pour eux que pour nous. Après les lycéens, nous donnerons la parole à l'atelier citoyen composé de 17 citoyens ayant dédié trois samedis et trois réunions Zoom à la discussion sur le projet, à l'échange avec le maître d'ouvrage, le port, les parties prenantes, à la formulation d'opinions, et à la compréhension du projet et de ses enjeux ; certains d'entre eux ne le connaissaient pas. Ils ont également formulé un avis sur ce projet. Il est vraiment dans l'esprit de la CNDP de donner la parole à ceux qui ne l'ont pas tout le temps et la faire entendre. Nous pouvons commencer, s'ils sont en ligne avec nous, avec les lycéens. Vous allez nous montrer une vidéo n'est-ce pas ?

**M<sup>mes</sup> Valentina Guiraud-Rosserot, Lola Roubi et Noemie Vitali, Lycéennes du campus Fontlongue, Miramas**

Oui. Bonjour, nous sommes les trois représentantes du lycée : Lola, Valentine, et Noémie. Nous appartenons toutes les trois au lycée agricole Fontlongue et représentons deux classes de seconde générale et technologique et l'une d'elles est en option équitation. Nous avons travaillé pendant neuf séances de deux heures sur le projet de liaison routière Fos – Salon avec nos professeurs et Les Petits Débrouillards qui nous ont aidés à créer notre propre avis et notre propre opinion sur ce projet. Au cours de ces ateliers, nous avons pu prendre connaissance du projet de liaison avec différentes perspectives historiques, économiques, sanitaires, environnementales, urbanistiques, et géographiques. Nous avons pu rencontrer des spécialistes et des intervenants qui nous ont parlé du projet. À la fin de ces séances, nous avons voté et la majorité des élèves n'est pas en faveur de ce projet de liaison. À l'issue de ce vote, 25 élèves sur 27 votants ont émis un avis défavorable, et les deux votes restants étaient pour l'un blanc et pour l'autre invalide. Notre établissement est contre ce projet, car nous apprenons, en classe de seconde, à travailler sur l'environnement et les métiers de l'avenir. Nos deux classes réunies ont créé le cahier des lycéens<sup>1</sup> qui comporte nos avis, nos idées, et les raisons de notre opposition à ce projet. Nous allons vous diffuser une petite vidéo pour vous expliquer pourquoi nous sommes contre ce projet. Merci.

*Diffusion de la version courte de la vidéo réalisée par les lycéens<sup>2</sup>*

**M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci aux lycéens qui ont travaillé, depuis le mois de septembre, sur ce projet lors d'ateliers animés par Les Petits Débrouillards.

Je vous rappelle que le cahier des lycéens, ainsi que tous les autres cahiers d'acteurs, est disponible en ligne sur le site du débat public<sup>3</sup>. Je donne maintenant la parole aux représentants de l'atelier citoyen, M<sup>me</sup> Mireille FERNANDEZ et M. Louis ADAMO.

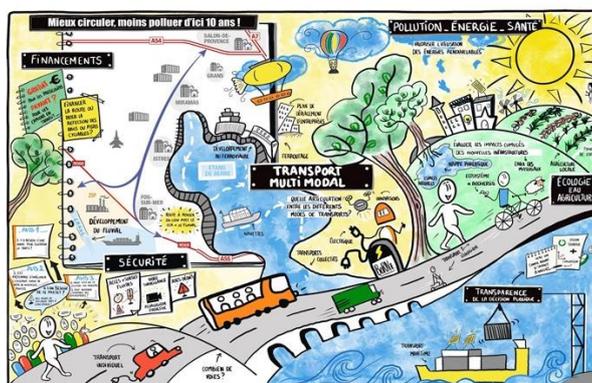
<sup>1</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/cahiersdacteurs/LFS-CA-Lyceens.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.dailymotion.com/video/x7ys1t4>

<sup>3</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>

# L'atelier citoyen

## Mieux circuler, moins polluer d'ici 10 ans



### M. Louis ADAMO, membre de l'atelier citoyen

Bonjour. Le titre est donc *Mieux circuler, moins polluer*.

Il faut dire que nous avons fait partie d'un panel de 17 citoyens — 8 femmes et 9 hommes — tirés au sort et appelés à débattre sur ce projet d'axe routier Fos – Salon. Une précision utile d'abord, tous les participants résident dans la partie ouest de l'étang de Berre. Ils sont donc, à ce titre, utilisateurs du réseau routier actuel, mais aussi concernés par les problèmes de dégradation de leur environnement : pollution atmosphérique, nuisances sonores, difficultés de déplacement, instabilité de l'emploi.

### Le panel de citoyens

- 17 citoyens recrutés par tirage au sort selon des critères sociodémographiques (âge, profession) et géographiques.
- 8 femmes et 9 hommes d'Entressen, Fos-sur-Mer, Istres, Martigues, Miramas, Port-de-Bouc, Raphèle les Arles, Saint Martin de Crau, Saint-Mitre-les-Remparts ou Salon de Provence.



Le groupe a manifesté un réel et vif intérêt dans la participation aux différentes séances de l'atelier. Les séances ont été organisées de manière optimale, ce malgré la situation sanitaire compliquée, par des animateurs au top de leurs rôles et qui en sont remerciés. Nous les remercions également pour la richesse en documentation ainsi que pour les échanges entre nous et avec les représentants du GPM (Grand Port Maritime de Marseille), de la Métropole, et du SYMCRAU (Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la Crau).

Les débats ont été articulés autour de deux questions :

- Comment améliorer les déplacements et transports dans l'ouest de l'étang de Berre à l'horizon 2030 ?
- Quelles recommandations pour la décision publique en tenant compte des enjeux de développement, du changement climatique, de la santé, de la qualité de vie des habitants et de l'environnement ?

## 3 ateliers d'une journée et 3 réunions en ligne

### Séance 1 – Septembre 2020

S'approprier la question, faire un premier diagnostic, identifier les besoins d'information.



### Séance 2 – Octobre 2020

-Echanges avec des représentants du GPMM, de la Métropole et du SYMCRAU.  
- Exploration de futurs désirables et actions pour les atteindre.



### Séance 3 - Janvier 2020 et en ligne (Nov. et déc.)

Formuler des recommandations au maître d'ouvrage et rédiger le cahier de l'atelier citoyen



Les interrogations ont créé une discussion collective qui, au-delà des différences de points de vue, a permis de formuler des constats partagés, mais aussi des points de vigilance sur lesquels l'État devra rester attentif s'il réalise son projet. Mireille va poursuivre.

### M<sup>me</sup> Mireille FERNANDEZ, membre de l'atelier citoyen

Louis a fait le résumé de ces trois séances et des autres séances réalisées en visioconférence. Nous sommes arrivés à trois gros groupes, concernant ce projet.

## A-t-on besoin de ce projet?

- 3 points de vue différents :
  - Il est **nécessaire** pour fluidifier le trafic et pour le développement du GPMMet de l'activité logistique
  - le besoin existe mais il est préférable **d'améliorer l'existant** avant de créer de nouvelles routes
  - la route n'est **pas la solution aux problèmes**. C'est l'ensemble des déplacements qu'il faut repenser.
- Mais un accord sur :
  - la **priorité à donner au fluvial et au ferroviaire**
  - des **points de vigilance** vis-à-vis du projet

Le premier groupe comprenait les préoccupations du Grand port maritime et la nécessité d'avoir une voie terrestre derrière le port. Les préoccupations, ici, étaient plutôt tournées vers le trafic routier et le transport de marchandises. Le deuxième groupe était conscient qu'un besoin au niveau de la route existe. Il y a des problèmes de sécurité et de pollution, car la route n'est pas conforme aux normes environnementales. Il serait préférable d'améliorer la route existante plutôt que d'en créer une nouvelle et a fortiori une autoroute. Le troisième groupe déclarait que la route n'était pas la solution, ou alors que cela pourrait peut-être en être une, mais qu'il faudrait déjà envisager le problème dans sa globalité et donc penser à tous les déplacements avant de créer une nouvelle route.

Les trois groupes sont d'accord sur un point : il y a une priorité à donner au transport fluvial, ainsi que via l'étang de Berre et également une priorité à donner au ferroviaire. Nous parlons ici du ferroutage, mais aussi des déplacements des particuliers.

Ensuite, il y a un certain nombre de points de vigilance à prendre en compte si le projet de route aboutit.

## Points de vigilance :

- **Transport multimodal** : Les autres modes de transport doivent être renforcés
- **Pollution, santé et énergies** : limiter les pollutions et la consommation d'énergies
- **Ecologie, eau et agriculture locale** : préserver la nappe phréatique et les espaces agricoles
- **Sécurité** : réduire les accidents
- **Financement** : veiller à ce que la route ne soit pas payante pour les résidents de notre territoire
- **Transparence de la décision publique et suivi du projet dans une approche globale du territoire**: Tenir compte de l'ensemble des projets routiers du territoire et de leurs impacts cumulés et rendre compte aux citoyens

L'idée première est celle d'un transport multimodal, c'est-à-dire que l'on doit renforcer les autres modes de transport avant d'imaginer construire une route supplémentaire. Le problème est que, si l'on construit une infrastructure importante, tout va se reporter sur cette route qui va finir par saturer et on n'aura pas réfléchi à d'autres modes. On peut imaginer renforcer le transport ferroviaire, par exemple la ligne existante à l'ouest de l'étang de Berre, puis de passer aux transports en commun, et ensuite à une mobilité douce.

Second point de vigilance important, le territoire est également fortement impacté par la pollution, qui engendre des problèmes de santé, et de manière globale et mondiale, par les problèmes énergétiques liés à la production de carbone. Il faut donc essayer de se fixer un axe particulier de préoccupation sur ces trois points. Ensuite, nous avons dans notre territoire une qualité importante, et nous avons fait venir le SYMCRAU pour avoir des précisions à son propos, qui est celle de la nappe phréatique qui couvre les besoins de milliers de personnes. Cette nappe est alimentée principalement par la Durance et par la culture du foin. Si des territoires agricoles sont grignotés alors la nappe est mise en péril. Nous avons déjà beaucoup moins de terrains agricoles qu'auparavant donc c'est un danger.

Ensuite, sur tout le tracé, il y a des endroits très proches de la nappe phréatique. Je pense particulièrement à la partie Grans, la partie nord, où la nappe phréatique se trouve très près de la route. Si pollution il y a, toute la nappe phréatique serait mise en péril. Le changement climatique nous crée également des besoins en eau qui vont être de plus en plus importants, et la nappe peut en subir les conséquences.

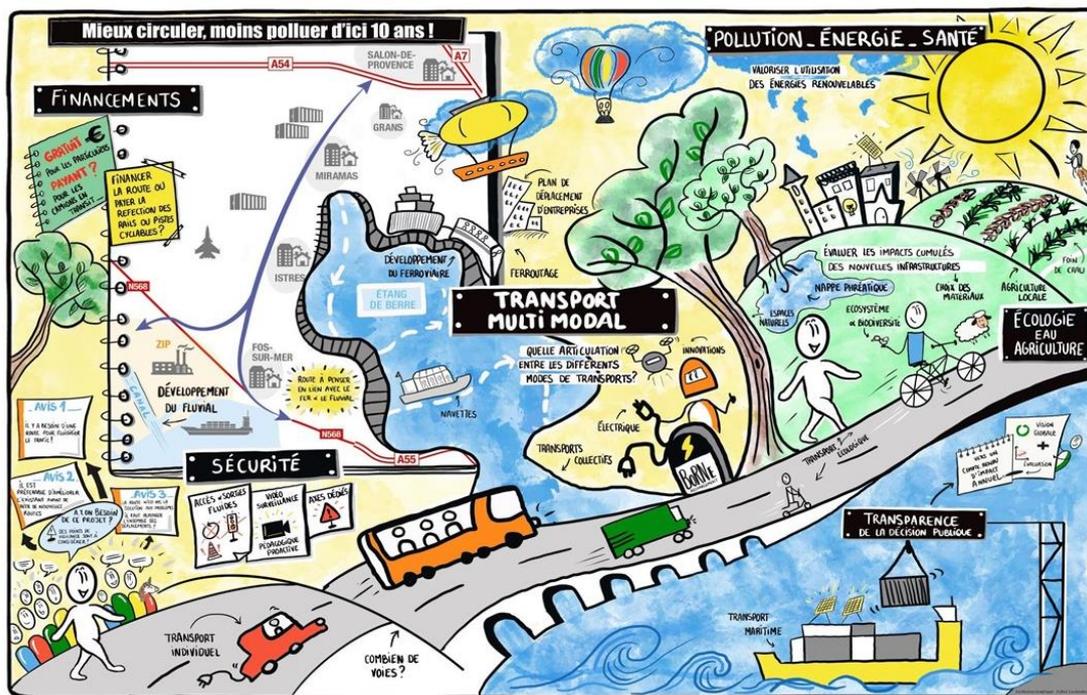
Il y a également un problème de sécurité. Sur la route actuelle, il existe des points durs où se produisent de nombreux accidents. Il faudrait donc améliorer ces points-là pour garantir la sécurité et la vie des gens.

Par rapport au financement, beaucoup d'entre nous veulent que cette route, si elle doit exister, soit gratuite pour les résidents. Certains proposent que la gratuité s'applique également aux camions, car on a peur qu'il y ait un report modal. C'est-à-dire que, si les camions ne passent pas sur cette route, alors ils satureront les autres routes. D'autres disent qu'il faut faire payer les camions, d'une manière ou d'une autre, et les empêcher d'emprunter les autres routes.

Ensuite, il y a un point sur la transparence de la décision publique et le suivi du projet dans une approche globale du territoire. Nous avons remarqué que beaucoup de projets, notamment à Arles où il y a aussi un projet de contournement, sont menés sans avoir de vision globale. Certaines conséquences sont identifiées dans chaque projet, mais il n'y a pas de vision globale. Si l'on additionne toutes les nuisances alors cela représente beaucoup de problèmes.

Nous voudrions qu'il y ait une concertation et une transparence de la décision publique plus importante, ainsi qu'un suivi des conséquences de ces projets.

Un dessin, réalisé par une jeune femme prénommée Esther LOUBRADOU (Facilitatrice graphique), résume toutes nos préoccupations. En effet, tout ce que je viens de vous dire figure sur ce document.



**M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Nous avons vraiment voulu laisser de l'espace à ces deux groupes de citoyens, jeunes et adultes, parce qu'il s'agit de représentants d'un public éloigné des dispositifs de décision traditionnels et ils ont dédié beaucoup de temps et d'énergie à s'approprier ce projet et à formuler des avis. Cela fait partie des principes cardinaux de la CNDP, de donner la parole à ce type de public. C'est avec plaisir que je donne, maintenant, la parole à mes collègues de la Commission particulière du débat public pour partager quelques éléments de synthèse avant de rendre notre compte rendu final.

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

Merci, Margherita. Les deux exposés que nous avons eus en introduction sont illustratifs de la volonté qu'a eue la Commission nationale du débat public dès le début du débat en juin 2019.

La lettre de mission de la Commission<sup>4</sup> était notre guide, et je vous en lis rapidement une phrase, car elle a vraiment été la colonne vertébrale de nos échanges avec vous tout au long de ce débat : « *il est donc fondamental d'élargir le champ thématique du débat ainsi que son périmètre géographique. Le débat sur cette liaison routière ne peut en aucun cas se limiter au choix d'alternatives entre plusieurs tracés, suite au raccordement et contournement de Fos, et doit donc dépasser la zone des travaux* ».

Je cite cela, car c'est vraiment central dans la manière que l'on a eue d'organiser les échanges. Depuis l'automne 2019, nous avons rencontré un certain nombre d'acteurs sur le terrain ; acteurs constitutionnels, mais aussi habitants.

Aller à la rencontre des habitants du territoire a été l'un des buts de nos dispositifs. Nous avons donc une question guide, qui est d'ailleurs devenue le titre de ce débat : « *se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre, quelles perspectives ?* » Je crois que tout le monde l'a en tête puisque cela fait un moment que l'on tourne autour de cette question, et nous avons pu argumenter, les uns et les autres, dans cette optique.

Que signifie « élargir le débat » ? Cela veut dire que l'on a imaginé que cette discussion devait pouvoir mettre en avant, et sur la scène, la question des mobilités à l'horizon 2030, et que l'on s'est intéressé à ce que va devenir ce territoire à l'avenir, notamment avec le principe de neutralité carbone à l'horizon 2050. La question importante de la compatibilité de ce projet avec un certain nombre d'objectifs généraux structurant l'espace public a également été prise en compte.

<sup>4</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/Cpdp/LFS-lettre-de-mission-au-president.pdf>

## Un débat large sur les mobilités

- La lettre de mission de la CNDP (5 juin 2019)  
« Il est donc fondamental d'élargir le champ thématique du débat, ainsi que son périmètre géographique : le débat sur cette liaison routière ne peut en aucun cas se limiter au choix d'alternatives entre plusieurs tracés (fuseaux de raccordements et contournement de Fos) et doit donc dépasser la zone des travaux ».
- Les rencontres de la CPDP dans la préparation du débat (automne 2019, hiver et printemps 2020) : entretien avec les acteurs et échanges avec les habitants lors des débats mobiles.

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

- Un débat **sur les mobilités à l'horizon 2030** et au-delà, à l'horizon de la neutralité carbone (2050).  
=> **Démontrer la compatibilité des objectifs** ambitieux de réduction des GES (État, Région, Métropole) **avec un projet** principalement justifié par l'augmentation prévisible du trafic routier.
- Un débat sur **les besoins futurs et les perspectives pour ce territoire** dans le contexte de la transition écologique, de la lutte contre la pandémie et du plan de relance  
=> **Mettre en cohérence les politiques publiques** aux différentes échelles territoriales en tenant compte de leur temporalité de mise en œuvre.
- Un débat sur **les options du projet**

4

Le deuxième point important concerne évidemment le territoire. Le débat a été un moment fort d'expression d'un certain nombre de besoins futurs et d'imagination des perspectives pour ce territoire. La transition écologique et la crise sanitaire faisaient partie des balises de ces discussions. Dans ce contexte, la thématique de la mise en cohérence des politiques publiques a traversé le débat dès le début de celui-ci. Enfin, le débat a également porté sur les options du projet et le maître d'ouvrage a pu s'exprimer sur ce point.

Je passe très vite sur ce moment de préparation qui fut assez long, mais l'idée est que, en tant que Commission particulière, nous avons toute une phase, importante, de compréhension des enjeux de ce territoire.

## Préparation du débat par la CPDP

### Avec les acteurs

- Visite de terrain organisée par le MO
- 54 entretiens avec plus de 95 acteurs du débat et la participation à des rencontres sur le territoire
- Réunion le 16/12/19 à Fos. 53 participants (élus, agents de l'État et collectivités territoriales, associatifs, syndicats, etc.)
- Atelier sur *Logistique et desserte intermodale de la ZIP le 01/07/2020* (41 participants)

### Avec les habitants

- Questionnaire : 455 réponses
- Débats Mobiles : plus de 100 habitants se sont exprimés à la cantine d'Arcelor, à la cantine de Clésud, à la maison de l'emploi de Miramas
- Réseaux sociaux



Nous avons donc mis en place plusieurs dispositifs, je vous laisse les observer (voir diapositive page précédente), que ce soient des visites de terrain, des entretiens avec des acteurs, des réunions thématiques avec un certain nombre d'acteurs constitués, ou un atelier de logistique. De manière plus élargie, nous avons distribué un questionnaire et nous avons mis en place plusieurs débats mobiles.

Nous sommes allés sur le territoire pour aller à la rencontre des acteurs de celui-ci. Les réseaux sociaux, bien sûr, ont fait partie de ces dispositifs.

Pour finir, la feuille de route de ce débat était de pouvoir répondre à un certain nombre de questions soulevées par les habitants, dans les débats que l'on a pu mener.

Quelle vision partagée de ce territoire avons-nous pu mettre en évidence ? Cette vision partagée est-elle liée à un passé de territoire dans lequel l'État aurait dû intervenir depuis longtemps ? Ou alors, sommes-nous dans l'accompagnement d'un projet se projetant dans l'avenir de ce territoire ?

Une autre question importante est celle de la vision d'ensemble des besoins de déplacement. C'est une revendication ayant été mise en avant très fortement. Est-ce que ce projet permet d'appréhender à la fois les questions de transport de marchandises, mais aussi de transport de personnes ? La réponse est-elle adéquate à l'ensemble de ces dimensions qui vont se développer sur le territoire à l'horizon 2030 ? La question de la nécessité de ce projet a traversé l'ensemble des débats.

Enfin, ce projet répond-il à un certain nombre de préoccupations ayant émergé sur le territoire, qu'elles soient d'ordre environnemental ou du domaine de la sécurité routière ?

La parole donnée aux citoyens a permis d'aborder l'ensemble de ces questions, et le compte rendu que l'on produira viendra retracer ces grandes lignes directrices.



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

## Répondre aux questionnements des habitants soulevés dans le débat

- Quelle **vision partagée du territoire** ? S'agit-il d'un projet pour
  - ✓ Rattraper ce que l'État aurait dû faire il y a 30 ou 40 ans, qui est dû au territoire, ou
  - ✓ Accompagner le développement que le territoire projette pour son avenir ?
- Dans quelle **vision d'ensemble des besoins de déplacement** des habitants et de transport des marchandises le projet s'insère-t-il ? Y apporte-t-il des réponses adéquates ?
- Est-ce un projet adapté à la société et au territoire pour 2030 et au-delà ? **A-t-on besoin de ce projet ?** (cf. Atelier citoyen)
- Comment le projet répond-il aux **préoccupations vives en matière de pollution et de santé** ?
- Comment répond-il aux **préoccupations incontournables en matière d'environnement et de préservation des ressources** ?
- Comment répond-il aux **préoccupations urgentes en matière de sécurité routière** ?

**Donner la parole à de simples citoyens, pas seulement aux organisations, entreprises, collectivités qui ont déjà été conviées par l'État à des concertations sur la liaison routière Fos-Salon.**

6

### **M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, Mathieu. C'est maintenant le tour de Séverine CACHOD, un autre membre de la CPDP.

### **M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Bonjour, mesdames et messieurs. Je prends le relais de mon collègue pour rentrer un peu plus finement dans la mobilisation et les espaces que nous avons mis à disposition de l'ensemble des publics.

## La participation d'un public nombreux et divers

- Une forte mobilisation des acteurs : **41 cahiers d'acteurs**
- **19 réunions publiques** en présentiel (11) et en distanciel (8) : **+ de 950 participants**
- **5 Débats mobiles** : gare de Salon, Grans, marchés de Fos et Miramas, Géant Casino d'Istres
- **2 Ateliers** à la mission locale et à la maison de l'emploi Ouest Provence
- **2 Emissions** pour une large audience locale, sur Maritima médias et RCF
- **3 Débats sur le terrain** : avec le SYMCRAU, les Vélos des étangs et le CEN Paca
- **l'Atelier citoyen** : 17 citoyens tirés au sort (6 rencontres)
- **l'Atelier des lycéens** : deux classes de 2<sup>nde</sup> générale du lycée Fontlongue (9 séances)

**Dans toutes les phases** : site d'information, cahier d'acteur, SQ&R, plateforme participative  
Atelier citoyen  
Atelier des lycéens

### Phase 1: Explorons ensemble Quelle mobilité aujourd'hui ? (septembre–mi-octobre)

Forums territoriaux  
Débats mobiles  
Débats sur le terrain  
Plénière d'ouverture

**Fin mars 2021 :**  
Compte rendu de la CPDP  
Bilan de la CNDP



### Phase 2: Imaginons ensemble Quelle mobilité demain ? (mi-octobre–mi-décembre)

Forums thématiques  
Atelier  
Émission TV de mi-débat

### Phase 3 : Élaborons ensemble Quelles recommandations pour la décision publique ? (mi-décembre-janvier)

Forums territoriaux  
Atelier, débat sur le terrain  
Carte du débat  
Émission radio  
Plénière de clôture du débat

- Nous avons engagé, le plus possible, une forte mobilisation des acteurs. 41 cahiers d'acteurs<sup>5</sup> ont été rédigés et transmis à la CPDP, et vous pouvez les retrouver sur le site internet du débat.
- Nous avons organisé 19 réunions publiques, 11 en présentiel et 8 en distanciel. Nous avons, au départ, prévu qu'elles soient essentiellement en présentiel, mais la situation nous a forcés à nous réajuster. Ces réunions publiques ont rassemblé 1000 participants et cela représente une assez forte participation par rapport au contexte et par rapport à ce mode d'intervention en distanciel.
- Nous avons organisé cinq débats mobiles, au plus près des parties prenantes : à la gare de Salon – Grans, sur les marchés de Fos et Miramas, au Géant Casino d'Istres. En parallèle, nous avons organisé deux ateliers à la mission locale, avec un public souvent peu mobilisé sur ce genre de démarche, qui a bien voulu nous accueillir et engager des espaces de participation au débat. Nous avons également organisé des ateliers au sein de la Maison de l'emploi Ouest Provence.
- Nous avons organisé deux émissions, destinées à une diffusion locale plus vaste, sur Maritima Médias et sur RCF.
- Trois débats sur le terrain ont été organisés avec le SYMCRAU (Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la Crau), Les Vélos des Étangs, et le CEN Paca. Ces visites de terrain ont permis d'alimenter le débat et de mieux faire connaître le questionnement nous réunissant aujourd'hui.
- L'Atelier citoyen a fortement participé, car 17 citoyens ont été tirés au sort et nous avons pu bénéficier de leur participation durant 6 rencontres.
- L'Atelier des lycéens, vous l'avez vu, a fait preuve d'une riche production et variée avec des vidéos, témoignages, et éléments. Ils ont été mobilisés, sur une durée assez importante par rapport à leur programme scolaire, lors de 9 séances de travail.

Nous avons eu trois phases dans le débat :

- La première : « Explorons ensemble. Quelle mobilité aujourd'hui ? » de septembre à mi-octobre, consistait en une découverte de la problématique qui nous réunit ici dans ce projet.
- La deuxième phase, « Imaginons ensemble. Quelle mobilité demain ? » avait une dimension plus prospective. Elle eut lieu de mi-octobre à mi-décembre et a permis de vous proposer un certain nombre d'espaces.
- La troisième phase que nous clôturons, « Élaborons ensemble », s'est tenue de mi-décembre à aujourd'hui. Elle nous a fait rentrer dans une phase de co-construction et de coopération pour aborder cette question ensemble afin d'identifier et de partager les recommandations pour la décision publique.

<sup>5</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>

Toutes ces phases ainsi que le site d'information, les cahiers d'acteurs, les questions-réponses en ligne, la plateforme participative, les ateliers des citoyens, et les ateliers des lycéens ont permis de réunir un ensemble de propositions et de recommandations. Nous partageons avec vous un certain nombre de retours de ces ateliers et réunions qui ont mobilisé une participation importante.

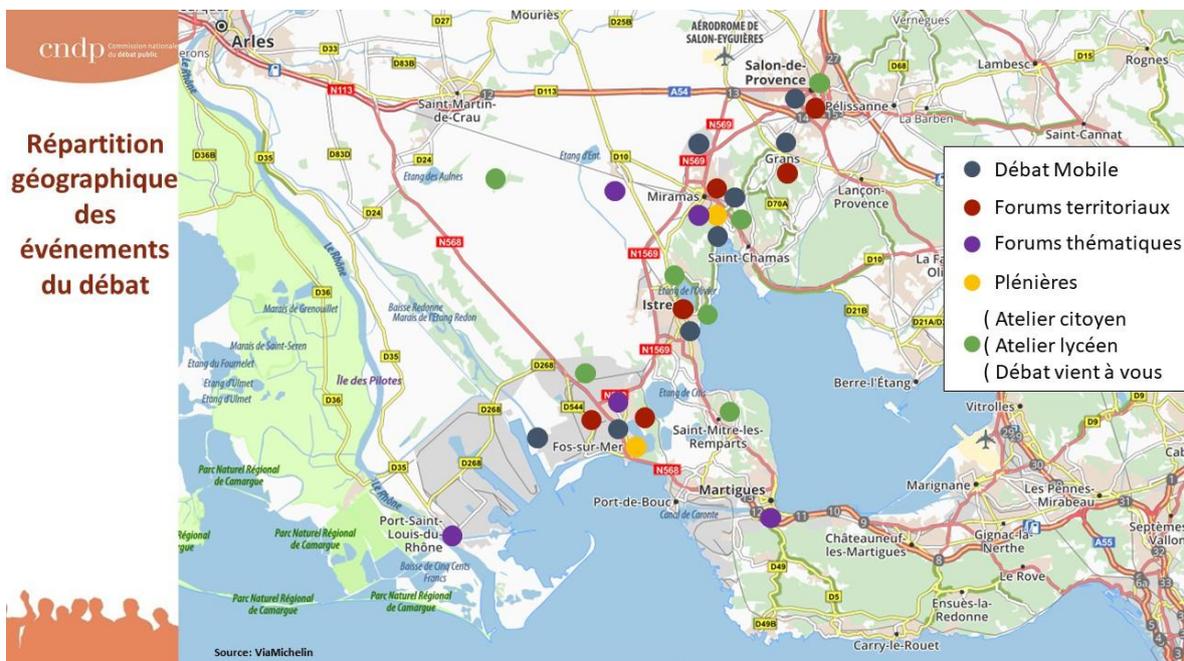


Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ?

## La participation d'un public nombreux et divers



En ce qui concerne la répartition géographique des événements sur le territoire, nous avons eu des débats mobiles, des forums territoriaux, des forums thématiques, des plénières, des ateliers citoyen et lycéen, et cette démarche d'aller au plus près des acteurs avec « Le débat vient à vous ». Nous avons donc un cheminement de tous ces espaces de participation autour de notre axe liaison routière (voir diapositive suivante).



Il y a des points qui sont peut-être insuffisamment abordés pour vous, mais qui ont été complétés par les réunions à distance. Il est plus compliqué de les numériser sur une carte. Voilà donc les événements du débat qui l'ont alimenté et rythmé pour que chacun ait des espaces d'expression.

**M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, Séverine. Je donne la parole à mon collègue Xavier DERRIEN.

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

Bonjour à toutes et à tous. Je vais vous parler des constats du premier mois du débat. Tout d'abord, malgré l'ancienneté du projet, nous avons remarqué qu'une large partie des habitants n'en avait jamais entendu parler.

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

## Constats du premier mois de débat

1/ Malgré l'ancienneté du projet, une large partie des habitants n'en a jamais entendu parler

⇒ **Besoin d'information et beaucoup de questionnements**

2/ **Un sentiment d'urgence** pour ceux qui connaissent le projet :

- Encore 10 ans ?
- L'État tiendra-t-il ses engagements ?
- Le débat ne risque-t-il pas de retarder encore un projet dont l'utilité est avérée ?



3/ **Les sentiments ambivalents** des habitants qui connaissent moins le projet :

- **Quelle capacité du projet de liaison routière à répondre aux problèmes dans l'intérêt de tous et pour de nombreuses années ?**
- **L'urgence** n'est-elle pas également **pour le ferroviaire et les transports collectifs ?**
- Le débat permettra-t-il de répondre à ces questions ?

Dans les deux cas, une même **demande de prise en considération de ce territoire** et beaucoup de questions communes.

10

Il y avait donc un besoin d'information, et beaucoup de questionnements, par rapport à ce projet. Nous avons mis en visuel (voir diapositive) un travail de collage de gommettes avec comme titre : « *Avez-vous entendu parler du projet ?* » et d'un côté « *Oui* », de l'autre côté « *non* » et au milieu « *peut-être* ». Vous voyez où se sont situées les personnes avec lesquelles nous avons pu échanger lorsque nous sommes allés sur des débats mobiles à la gare de Salon, au marché de Fos, au Géant Casino d'Istres, etc. On voit très bien comment se polarisent les réponses et en ressortent un besoin d'information important et beaucoup de questionnements sur ce projet de liaison routière.

Un sentiment d'urgence ressort également pour ceux qui connaissent le problème :

- « *Encore 10 ans ?* »
- « *L'État tiendra-t-il ses engagements ?* »
- « *Le débat ne risque-t-il pas de retarder encore un projet dont l'utilité est avérée ?* »

Nous avons également constaté des sentiments ambivalents de la part des habitants connaissant moins le projet. Trois questionnements ont découlé de ceux-ci :

- Quelle capacité du projet de liaison routière à répondre aux problèmes dans l'intérêt de tous et pour de nombreuses années ?
- L'urgence n'est-elle pas également pour le ferroviaire et les transports collectifs ?
- Le débat permettra-t-il de répondre à toutes ces questions ?

Dans ces deux cas, on a eu une même demande de prise en considération de ce territoire et beaucoup de questions communes que nous avons pu regrouper.

On se rend compte, à l'issue de ce débat, que nous avons pu collationner des perceptions partagées — et ce sont les trois petits points qui suivaient la dernière partie de la diapositive (voir diapositive) — qui sont peu incarnées dans le projet, finalement.

## À l'issue du débat

### Des perceptions partagées...

- **Embouteillages**, difficultés de circulations, insécurité routière } sont devenus insupportables, **il faut aménager la route pour améliorer la qualité de vie !**
- Les **pollutions** et leurs effets sur la santé
- Le **retard** du développement **des transports collectifs** et des modes doux est criant
- **L'importance économique du port et de la ZIP** est décisive, avec celles des autres pôles d'activité et d'emplois (base d'Istres, Clesud, et d'autres plus petits), qui attestent du dynamisme économique du territoire
- La nécessité de **ne pas opposer transports routier, ferroviaire et fluvial** s'impose pour le développement économique du territoire
- La **préservation des ressources naturelles et de l'environnement** est une préoccupation essentielle.

### ...peu incarnées dans le projet

- Le choix du maître d'ouvrage de présenter le projet par un système croisant options d'aménagement et variantes de tracés, conduit à une combinatoire trop importante pour bien **saisir les réorganisations proposées de la circulation** des VL et surtout des PL, **et l'adaptation des options aux trafics prévus en 2030 et au-delà.**
- **Des positionnements peu précis** des acteurs **sur les options d'aménagement** proposées par la DREAL (Autoroute payante ou non / Autoroute intermédiaire / Voie express : les choix des acteurs restent parfois contradictoires.
- Des **prises de position sur les variantes locales de tracé** plutôt que sur les 3 options du dossier du maître d'ouvrage lors des forums territoriaux.

11

Quelles sont ces perceptions partagées ? Embouteillages, Difficultés de circulation, Insécurité routière, Les pollutions et leurs effets sur la santé.

Au dire des acteurs présents sur ce territoire : « *tout cela est devenu insupportable et il faut aménager la route pour mieux améliorer la qualité de vie !* ». Cela a été exprimé d'une manière forte avec une expression ressentie profondément par les habitants étant venus à notre rencontre. Le retard du développement des transports collectifs et des modes doux apparaît comme criant. L'importance économique du port et de la ZIP fait également partie de ces perceptions partagées, car elle est décisive, avec celle des autres pôles d'activités et d'emplois, base d'Istres, CLESUD, qui attestent du dynamisme économique du territoire. De plus, la nécessité de ne pas opposer transport routier, ferroviaire, et fluvial s'impose pour le développement économique du territoire. Enfin, la préservation des ressources naturelles et de l'environnement est une préoccupation essentielle.

Ces perceptions nous sont, finalement, apparues comme peu incarnées dans le projet en raison du choix du maître d'ouvrage de présenter le projet par un système croisant des options d'aménagements et des variantes de tracés. Cela a conduit à un système combinatoire trop important pour bien saisir les réorganisations proposées de la circulation des véhicules légers et des poids lourds, ainsi que l'adaptation des options au trafic prévu en 2030 et au-delà. Par exemple, des cahiers d'acteurs ou des courriers reçus prennent position pour, a minima, « une liaison express en 2x2 voies sur tout son itinéraire, avec échangeurs dénivelés », ce qui se rapproche de l'option autoroutière non payante, mais dans un gabarit voie express, option non évaluée par le maître d'ouvrage. Ainsi, les choix des acteurs lors des forums territoriaux portent plus facilement sur les variantes locales du tracé que sur les trois options du dossier de maître d'ouvrage : autoroute payante ou non, voie intermédiaire, voie express. Voilà ce qui est ressorti à l'issue de ces quatre mois de débat.

#### M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Xavier. Avant de donner la parole à Laura MICHEL, je rappelle à mes collègues qu'il nous reste cinq minutes et qu'il faut donc accélérer.

#### M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public

Oui. Bonjour à tous. Je vais revenir sur ce qu'il s'est dégagé du débat en matière d'argumentation, à savoir cinq principaux schémas de raisonnement sur le projet. Les acteurs ont développé cinq grands types de raisonnement sur le projet qui ne sont pas exclusifs les uns des autres.

- Plusieurs acteurs ont explicité leur position à partir des besoins économiques auxquels doit répondre la route, avec des enjeux autres qui venaient en complément. C'est le propos central des acteurs portuaires, de la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie), et de quelques communes qui se prononcent en faveur d'une route deux fois deux voies, et à minima d'une

voie express, sur l'ensemble du tracé, mais pas véritablement sur le contournement de Fos. Ce dernier est souvent considéré, on l'a remarqué, comme un sujet distinct.

- Le deuxième schéma de raisonnement vise à préciser quels besoins de transport ou de mobilité sont à satisfaire, et d'en déduire une position sur la route, comme élément d'une politique d'ensemble sur la mobilité. C'est le propos central de la Métropole, de certaines communes et certains acteurs économiques. Dans ce sens, la liaison Fos – Salon est un support nécessaire au développement du territoire et qui prend place dans un ensemble d'aménagements qui vont favoriser une réponse multimodale aux besoins de mobilité et de transport.
- Le troisième type de raisonnement vise à expliciter quels sont les besoins de la population et du territoire à satisfaire pour en déduire une position sur la route parmi un ensemble de propositions. C'est le propos central de plusieurs associations et cela peut conduire à des positions assez différentes sur le projet selon que l'accent prioritaire soit mis sur la qualité de vie, sur la préservation de la santé, ou sur la protection de la nature et de ses ressources naturelles.
- Il y a ensuite un ensemble de positionnements faisant l'hypothèse que le projet se fera. Si ce projet aboutit, ces positions visent à expliciter les points de vigilance à respecter lors de sa réalisation. C'est le propos de certaines personnes publiques associées comme le SYMCRAU (Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la Crau), le CEN-PACA (Conservatoire des espaces naturels), le conservatoire du littoral, de quelques associations et de l'Atelier citoyen.
- Le cinquième schéma de raisonnement sur le projet vise à expliciter les objections au principe d'un nouvel aménagement routier. C'est le propos central de la Chambre d'Agriculture, de quelques associations et aussi de l'atelier lycéen.

## 5 principaux schémas de raisonnement sur le projet

Les acteurs ont développé 5 grands types de raisonnement sur le projet (non exclusifs les uns des autres pour les 4 premiers) :

- Expliciter les **besoins économiques auxquels doit répondre la route**, les autres aspects venant en complément.
  - ✓ C'est le propos central des acteurs portuaires, de la CCI AMP, de quelques communes, qui se prononcent en faveur d'une route à 2\*2 voies sur l'ensemble du tracé, à minima voie express, mais pas sur le contournement de Fos, souvent considéré comme un projet distinct.
- Expliciter quels **besoins de mobilité ou de transport** sont à satisfaire et en déduire une position sur la route, comme élément d'une politique d'ensemble.
  - ✓ C'est le propos central de la Métropole, de quelques communes et acteurs économiques. La liaison Fos-Salon est un support nécessaire au développement du territoire, qui prend place dans un ensemble d'aménagements favorisant une réponse multimodale aux besoins de mobilité et de transport.
- Expliciter quels **besoins de la population et du territoire** sont à satisfaire et en déduire (ou non) une position sur la route, parmi un ensemble de propositions.
  - ✓ C'est le propos central de plusieurs associations, qui peuvent les conduire à des positions très différentes sur le projet selon que l'accent prioritaire est mis sur la qualité de vie, la préservation de la santé humaine ou la protection de la nature et des ressources naturelles.
- En faisant l'hypothèse que la route se fera, expliciter des **points de vigilance à respecter** lors de sa réalisation.
  - ✓ C'est le propos central de personnes publiques associées (Symcrau, Cen Paca, Conservatoire du littoral), de quelques associations et de l'Atelier citoyen.
- Expliciter des **objections au principe d'un nouvel aménagement routier**
  - ✓ C'est le propos central de la Chambre d'agriculture, de quelques associations et des lycéens de Fontlongue.

De manière générale, ce qui est aussi ressorti du débat, et qui est vraiment central, est qu'il s'agit de penser le projet à partir du territoire et donc d'envisager l'ensemble du système territorial. Le débat a fait ressortir que le projet de liaison routière n'était qu'une pièce d'un puzzle beaucoup plus grand qui nécessite d'appréhender conjointement le développement économique, le développement du territoire, et la préservation de la santé et des ressources naturelles, comme un véritable système territorial et non pas de le faire séparément.

Il y a aussi l'idée qu'il faudrait insérer le projet dans une approche multimodale. Pour répondre aux besoins de déplacement, cette liaison routière doit s'envisager à partir des territoires et des activités et, surtout, être couplée à d'autres solutions complémentaires concernant le transport de marchandises et le déplacement des personnes au quotidien. De ce point de vue, la responsabilité de l'État est attendue

dans la mise en œuvre, conjointement à l'avancement du projet de liaison routière, d'une synergie de solutions concernant le transport de marchandises et le transport de personnes.

Enfin, un autre grand point est ressorti du débat. Il faudrait prendre en compte l'état sanitaire global de ce territoire. Compte tenu de l'augmentation du trafic et de l'évolution des normes sur les émissions, le projet routier doit contribuer à la diminution de la pollution et pas seulement à la diminution de l'exposition des populations. Plus globalement, le projet peut contribuer à l'artificialisation des sols, par sa construction, mais aussi en facilitant l'implantation de nouvelles zones logistiques qui sont de grandes consommatrices de terres naturelles et agricoles. Les conséquences du projet risquent donc de menacer l'équilibre fragile des ressources naturelles, en particulier des ressources en eau liées à La Crau.

## Penser le projet à partir du territoire

### Envisager globalement l'ensemble du système territorial

- Le débat a fait ressortir que le projet de liaison routière n'est qu'une des « pièces d'un puzzle » nécessitant d'appréhender le développement économique, le développement du territoire, la préservation de la santé et des ressources naturelles comme les éléments d'un même système territorial.

### Insérer le projet dans une approche multimodale

- Pour répondre aux besoins de déplacement, la liaison Fos-Salon doit s'envisager à partir du territoire et de ses activités et être couplée à des solutions complémentaires concernant les déplacements quotidiens et le transport des marchandises ;
- La responsabilité de l'État est attendue dans la mise en œuvre, conjointement à l'avancement du projet de liaison routière, d'une synergie de solutions concernant les transports des marchandises et les déplacements de la vie quotidienne.

### Prendre en compte l'état sanitaire global du territoire

- Compte tenu de l'augmentation du trafic et de l'évolution des normes d'émission du parc automobile d'ici 2030, le projet routier devra contribuer à la diminution de la pollution, et pas seulement de l'exposition des populations.
- Plus globalement, le projet contribuera à l'artificialisation des sols en facilitant l'implantation de nouvelles zones logistiques grandes consommatrices de foncier, y compris agricole et naturel. Les conséquences du projet risquent de menacer l'équilibre fragile des ressources naturelles de ce territoire, rendu plus vulnérable par le changement climatique, en particulier les ressources en eau.

### M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Laura. Nous risquons de prendre un peu de retard, donc je donne tout de suite la parole à M. Jean-Michel FOURNIAU pour la conclusion de notre présentation.

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

Merci. Je salue l'arrivée de M. le Préfet et je vais m'adresser, notamment, à lui avec ces conclusions. Nous aurons donc six questions à traiter dans la décision à partir des constats que l'on vient de rappeler.

La première question porte sur la consistance du projet routier comme projet d'aménagement du territoire. On a insisté sur le fait que beaucoup d'acteurs ne s'étaient pas positionnés précisément en faveur d'une des options proposées par le maître d'ouvrage. Il faudrait donc peut-être que le projet soit redéfini autrement pour être cohérent dans son système territorial et permettre d'élaborer avec les participants, lors de la concertation qui suivra, des scénarios alternatifs et significatifs quant aux besoins de mobilité et de transport et anticipant les conditions de circulation à l'horizon 2030, besoins et conditions qui peuvent se modifier. Nous voyons beaucoup d'évolutions dans les agglomérations quant à la limitation de vitesse sur les contournements ou l'aménagement des boulevards urbains, et il faudrait anticiper cela de manière plus précise pour définir la consistance du projet comme projet d'aménagement du territoire.

La deuxième question qu'il faudra traiter est celle de la temporalité du projet par rapport à différents investissements inscrits au Contrat d'avenir État-Région. Les acteurs nous ont prévenus que certaines équipements allaient arriver dans un avenir proche et qu'il faudrait que l'aménagement routier soit cohérent avec les nouvelles implantations dans la ZIP, avec l'évolution de la base aérienne d'Istres, ou

avec l'extension des chantiers de transports combinés et de la plateforme logistique de CLESUD. Cela demanderait une amélioration de la desserte routière avant 2027. La décision devra en traiter car cela a ouvert, en fin de débat, la question de la possibilité ou non de phaser le projet. Le choix de l'option influera notamment sur cette possibilité de phasage du projet, dont le maître d'ouvrage nous a informés qu'il n'était pas, pour l'instant, envisagé.

## Les questions à traiter dans la décision 1/2

### La définition d'un projet d'aménagement

- Le public n'a pas perçu la **consistance du projet d'aménagement du territoire**, dans la présentation de la DREAL en termes d'options (Autoroute payante ou non / Autoroute intermédiaire / Voie express) et de variantes (section Nord, section Sud).
- **Le projet** pour être **cohérent dans son système territorial** doit s'envisager dans une perspective plurimodale et prendre en compte l'état sanitaire du territoire.
- La poursuite de la concertation devra s'appuyer sur **des scénarios alternatifs**, significatifs par rapport aux besoins de mobilité et de transport auxquels ils répondent, et anticipant les conditions de circulation à **l'horizon 2030**.

### La temporalité du projet

- Certains acteurs ont questionné, dans la dernière phase du débat, **le calendrier du projet routier** au regard des investissements inscrits au contrat d'avenir entre l'État et la Région (2021-2027).
- => Ces projets, comme le développement en cours de la ZIP, impliquent d'**améliorer la desserte des grands pôles d'emploi** (ZIP, base d'Istres, Clesud vers A54), **avant** le début des travaux de la liaison routière Fos-Salon prévus au plus tôt en **2027**.

### Le phasage du projet

- Plus globalement, c'est donc la possibilité d'une **réalisation phasée** du projet qui a été soulevée, ce qui n'est pas envisagé à ce stade par l'État et ouvre la question des sections prioritaires (section Nord ?). **Le choix de l'option** (Autoroute payante ou non / Autoroute intermédiaire / Voie express) **influe sur la possibilité de phasage** de la réalisation du projet.

La question du phasage a également été abordée à propos du financement. Ce qui a été dit dans le débat concernant le financement, par tous ceux en faveur d'une amélioration de l'aménagement routier, est qu'il fallait, si l'option autoroutière était retenue, que cela soit une autoroute gratuite. Cela implique de trouver des solutions innovantes de financement.

Nous avons eu une réunion sur le financement<sup>6</sup> le 10 décembre lors de laquelle nous avons dégagé quelques pistes, mais elles n'ont pas été formulées dans des propositions précises par des acteurs du débat.

Les deux dernières recommandations portent sur la coordination nécessaire pour les transports de marchandises à l'échelle de l'ouest de l'étang de Berre, nous l'avons abordé lors de la réunion thématique du 14 octobre à Port-Saint-Louis<sup>7</sup>, et le suivi conjoint des investissements routiers et ferroviaires pour montrer que l'approche multimodale est privilégiée.

Enfin, concernant la concertation, je pense que ce débat public a montré l'intérêt de l'ouvrir plus largement que lors des concertations institutionnelles ayant eu lieu lors des études d'opportunités de phase 1 en 2017. Il faut continuer à conserver l'ouverture du débat à l'ensemble des acteurs qui souhaiteraient y participer. Voilà les conclusions que l'on développera dans le compte rendu de la Commission, qui sera rendu public fin mars, et sur lesquelles nous avons suivi la démarche que nous vous avons proposé de répondre à ces deux questions :

1. Quels arguments l'État doit-il retenir ?
2. Dans quelles conditions poursuivre la concertation ?

<sup>6</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/archives/20201210-audition-cout-financement/20201210-CR-audition-cout-financement.pdf>

<sup>7</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/archives/20201014-portsaintlouisdurhone/20201014-FT-PortSaintLouis-CR.pdf>

## Les questions à traiter dans la décision 2/2

### Le financement

- La quasi-totalité des acteurs favorables au projet se prononcent, si l'option autoroutière était retenue, pour sa **gratuité**.
- Des **solutions innovantes de financement** seront nécessaires pour réaliser le projet rapidement. La contribution des acteurs économiques bénéficiaires a souvent été évoquée, sans qu'émergent des propositions finalisées.

**Une coordination** et/ou planification **des transports de marchandises à l'échelle de l'ouest de l'étang de Berre** apparaît nécessaire pour mettre en œuvre une approche multimodale et favoriser le report modal vers le ferroviaire et le fluvial. **Un suivi conjoint des investissements routiers et ferroviaires** en attesterait.

**La concertation d'après débat**, garantie par la CNDP, doit inclure l'ensemble des participants au débat, bien au-delà des participants conviés par la DREAL à la concertation sur les études d'opportunité de phase 1.

Voilà la contribution de la Commission à ces deux questions. Maintenant, la parole est à vous. Nous nous excusons pour cet enchaînement rapide, mais les contraintes sanitaires nous empêchent d'y consacrer plus de temps.

### M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Jean-Michel. Juste avant de donner la parole aux intervenants programmés, c'est maintenant au maître d'ouvrage, la DREAL, de s'exprimer en la personne de M. LEVASSORT.

### M. Fabrice LEVASSORT, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Bonjour à tous. Au nom de la DREAL, je remercie la Commission particulière, autorité organisatrice du débat, ainsi que tous les participants, du plus jeune au plus ancien. Les nombreuses contributions ayant été produites par le collectif de travail constituant, pour le maître d'ouvrage, un matériau très riche, et les différents fruits du débat permettent, comme nous l'attendions en notre qualité de maître d'ouvrage, de conforter la raison d'être du projet de liaison, d'enrichir les réflexions relatives à la conception du projet et d'élargir ces mêmes réflexions aux besoins de mobilité et de développement du territoire dans un contexte de changement climatique et de crise sanitaire. Je remercie l'équipe de la DREAL qui a participé à tous les événements et réunions organisés par la Cdpd et qui a eu à cœur d'expliquer, d'argumenter, de répondre aux interrogations de chacun.

L'intervention de la DREAL, aujourd'hui, au théâtre de Fos-sur-Mer, constitue un exercice particulier pour deux raisons principales. La première est qu'à l'issue de mon propos la parole va être donnée aux acteurs. Le débat ne sera donc pas terminé et ce qui sera dit après est essentiel. La deuxième c'est que la Commission va produire un compte rendu, à l'issue du débat, et l'État devra apporter une réponse formelle et officielle explicitant les suites qu'il entend donner à ce projet. Mon intervention, pour ces raisons, et sous l'autorité du préfet, présente un caractère intermédiaire, à chaud, non définitif. La DREAL restera, évidemment, à l'écoute du public jusqu'à la dernière minute du débat, après le débat également, et nous serons très attentifs au compte rendu qui sera produit par la Commission, base sur laquelle l'État s'exprimera officiellement.

Mon propos va s'articuler autour de quatre points illustrés chacun par une seule diapositive comportant peu de texte. Je vais essayer d'aller vraiment à l'essentiel. D'abord l'opportunité du projet, ensuite la complémentarité des modes, puis l'approche environnementale, et pour terminer les options et variantes du projet routier.

L'opportunité du projet : l'exposé qui nous a été fait par le panel citoyen donne une vision panoramique des enjeux et replante le décor d'une manière fidèle par rapport aux échanges ayant eu lieu ces derniers mois.

Ce matin, lorsque j'ai regardé le site internet, il y avait 43 cahiers d'acteurs publiés. Sur ces 43, et sous réserve du comptage précis et officiel qui sera fait par la Commission, environ 35 apparaissent favorables au projet, bien-sûr avec des recommandations, des préconisations et des nuances. Ce n'est pas une pensée unique. Cela représente environ 80 % de contributions traduisant l'expression de

citoyens, d'élus, d'acteurs économiques et d'associations. C'est donc l'expression d'acteurs de terrain dans toutes leurs diversités. Je souhaitais partager d'emblée ce point important et souligner qu'il nous faut bien évidemment rester attentifs aux 20 % restants. Le témoignage des lycéens représentés par Lola, Valentine et Noémie est important dans le sens où il interpelle notre vision du monde de demain. Il faut avoir cela en tête au moment de la décision. Ce constat posé nous autorise à matérialiser un noyau dur, un tronc commun, autour desquels il est possible de bâtir un accord et poursuivre ensemble la conception du projet. Une très large majorité des participants a ainsi confirmé la nécessité, maintes fois réaffirmée depuis de nombreuses années, de réaliser le projet de liaison dans les meilleurs délais. Un projet qui, en éloignant la route des zones habitées, en décongestionnant les trafics routiers, répond à des enjeux largement partagés de préservation de la santé, de la sécurité, de la qualité de vie, des habitants et des usagers des transports et, plus généralement, du territoire. La recherche de la meilleure conciliation possible entre les enjeux économiques et les enjeux environnementaux, posée d'emblée par le maître d'ouvrage, a été confirmée tout au long du débat par le plus grand nombre.

## Opportunité du projet

PROJET DE LIASON ROUTIERE  
FOS-SALON

### Large consensus sur le projet avec des attentes particulières:

- Nécessité de réaliser rapidement le projet
- Préserver la santé, la sécurité et la qualité de vie des habitants (S'écarter des zones habitées et décongestionner les trafics routiers)
- Concilier enjeux économiques et enjeux environnementaux



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur

3

La complémentarité des modes est un sujet fondamental et central. Il nous faut transformer, à présent, ce qui pourrait être considéré comme une déclaration d'intention en véritable action, et le faire savoir. Le débat public nous y aide. Les participants qui se sont exprimés ont, notamment, mis en avant les limites du mode routier et la nécessaire complémentarité des modes pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises. Ils ont également exprimé une forte demande de report modal en rupture avec les tendances actuelles. Le débat public, à mon sens, nous a permis de progresser tous ensemble. Les différentes présentations, faites notamment par la Métropole, en expliquant le plan de déplacement urbain (PDU), aident à mieux comprendre le cadre général d'intervention pour la puissance publique, à la fois pour les transports de voyageurs et pour le transport des marchandises.

Il apparaît également important que le projet de liaison Fos – Salon, qui est une pièce d'un puzzle, comme cela a été indiqué précédemment, puisse contribuer à cette complémentarité des modes de déplacements et que le projet routier ait le meilleur effet démultiplicateur. La synergie avec le transport combiné et le fret ferroviaire se met en place. Le préfet de région va en parler tout à l'heure.

Je signale qu'un cahier d'acteurs, le n° 40, produit par le groupe SNCF<sup>8</sup>, confirme les perspectives d'avenir du site de Miramas et les perspectives d'avenir du recours au tri à la gravité. Le débat public, vos prises de position, historiques et pendant le débat, et le relais de l'État ont permis d'obtenir un arbitrage national qui était en suspens depuis plusieurs années au sein du groupe SNCF. Je crois que cela représente quelque chose d'heureux. Le plan de relance, dont nous ignorons la consistance définitive lors du lancement du débat public, va permettre, dans le cadre du contrat d'avenir signé avec

<sup>8</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/cahiersdacteurs/LFS-CA-40-SNCF.pdf>

le Conseil régional, de financer l'extension de CLESUD Terminal et du nouveau terminal Ouest-Provence. Cela aussi est assez heureux. Pour ce qui concerne le vélo, la DREAL, en lien avec les collectivités, a entendu au cours du débat les différentes interpellations des acteurs, a produit une note technique, diffusée sur le site internet de la Commission, attestant de la prise en compte de ce mode actif et d'un engagement d'accompagner financièrement ces projets. Enfin, puisque nous nous projetons à l'horizon 2030 et au-delà, la DREAL renouvelle son engagement, et l'engagement de l'État, à produire une infrastructure innovante, adaptable, ouverte aux technologies émergentes de la mobilité durable et de la mobilité connectée. Une telle approche est, aujourd'hui, devenue obligatoire et nous pourrions considérer que c'est un bouclier face à la crise que nous traversons et, hélas, face aux prochaines crises que nous connaissons.

## Les déplacements à l'horizon 2030 Assurer la complémentarité des modes

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE  
FOS → SALON

- Accompagner les actions du PDU
- Favoriser la synergie avec le transport combiné et le fret ferroviaire
- Prendre en compte les modes actifs et le plan vélo
- Construire un projet adaptable aux modes de déplacement de demain ( y compris les impacts de la pandémie)



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur

4

L'approche environnementale du projet : notre crédo est en réalité assez simple. Pour chaque nature d'impact négatif du projet, il faut, d'abord, nous efforcer de les éviter, ensuite de les réduire, et en dernier recours de les compenser. Nous appliquerons cette méthode en prenant largement appui sur l'éclairage que nous apporte ce débat public. Le projet de liaison Fos – Salon s'inscrit sur un itinéraire en majorité existant. On ne le répète jamais assez. Cela donne du corps à la notion d'évitement. Cet évitement doit s'inscrire dans une logique renforcée de sobriété foncière en préservant les terrains agricoles et en limitant l'artificialisation des sols de manière plus générale. La notion de réduction des impacts peut être illustrée par la nécessaire prise en considération de la nappe de La Crau ; le projet routier devant participer, à la fois, à la réduction de sa vulnérabilité et à la continuité de son fonctionnement. Enfin, la notion de compensation peut être illustrée avec l'exemple des enjeux de biodiversité.

Sur un plan prospectif, il apparaît nécessaire de coconstruire, avec les acteurs du territoire gestionnaires d'espaces, les maires, une véritable stratégie publique d'anticipation des compensations sur les milieux naturels et les espèces protégées, à la fois pour le projet de liaison Fos – Salon, mais plus généralement pour l'ensemble des grands projets à venir sur le territoire. Je pense que c'est un enjeu stratégique et un enjeu d'avenir pour la puissance publique. Le maître d'ouvrage a également entendu les attentes, fortement exprimées, d'une infrastructure adaptable aux modes de déplacements de demain, mais surtout aux nouveaux types de véhicules — électrique, GNV (Gaz naturel pour véhicules), hydrogène — visant à atteindre la neutralité carbone. Sur ce sujet, nous nous y emploierons plutôt deux fois qu'une.

## Les préoccupations environnementales Eviter, Réduire et Compenser

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE  
FOS → SALON



- Prise en compte des nouveaux types de véhicules et modes de déplacements visant à la neutralité carbone

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

- Viser la sobriété foncière (Préserver les terres agricoles et limiter l'artificialisation des sols)
- Réduire l'exposition de la nappe de Crau et garantir son fonctionnement hydrogéologique
- Préserver les zones à enjeux de biodiversité
- Engager une stratégie d'anticipation des mesures compensatoires



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur

5

Les options et variantes du projet routier : le maître d'ouvrage a entendu plusieurs choses qui sont récapitulées sur la diapositive. La demande d'un grand nombre de participants de disposer d'une liaison performante à deux fois deux voies, avec des carrefours dénivelés, afin de garantir la bonne desserte du territoire et des activités économiques, tout autant que des projets d'aménagements prévus par les collectivités et les acteurs de terrain. Il y a également une forte demande pour une route gratuite.

## Les options et variantes de projet

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE  
FOS → SALON

- Liaison performante à 2x2 voies avec des carrefours dénivelés
- Une route gratuite au niveau de service élevé
- Volonté d'accélérer la réalisation de la section nord suivant la variante A
- Prise en compte des projets locaux sur la section centrale la plus chargée en trafic
- Expression appuyée des élus et associations de Fos en faveur de la section 1 au sud et du barreau des Etangs pour le contournement de Fos

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur

6

Ensuite, a été exprimé cette volonté partagée de voir s'accélérer la réalisation de la section nord, avec une variante A qui ferait consensus, permettant de répondre à des enjeux de développement économique et de minimiser l'impact sur les terres agricoles et sur la nappe. Nous avons entendu cela et le maître d'ouvrage dira clairement s'il peut rentrer dans cette logique d'accélération au bénéfice du territoire. Enfin, nous avons entendu l'expression, forte et claire, des élus et des associations de Fos-sur-Mer en faveur des variantes 1 au sud et de la réalisation du barreau des étangs pour le contournement de Fos.

Ces points étant encore à expliciter, je vais faire une conclusion provisoire. Ce débat, à mon sens, fait avancer les choses. L'insertion du projet routier dans une approche multimodale progresse et va poursuivre sa progression. La délibération prise en décembre par la Métropole sur le service public du fret est une initiative remarquable au niveau national et va, elle aussi, tous nous aider.

L'interface du projet routier avec les projets d'aménagement du territoire de l'ouest de l'étang de Berre progresse également, et nous ferons en sorte qu'elle continue de progresser. Cependant, il nous reste encore du chemin à parcourir, et il reste, maintenant, à entendre les acteurs du débat qui vont s'exprimer. Mes derniers mots vont dans le sens d'un engagement de méthode de la part de la DREAL. Les réflexions collectives, initiées à la faveur de ce débat, seront poursuivies sur le long cours dans le cadre d'une concertation continue qui nous permettra ensemble d'affiner, de préciser, avec l'ensemble des parties prenantes, la conception du projet pour aboutir à une solution retenue appropriée. Nous préciserons tout cela dans les prochains mois et nous reviendrons vers vous sans faute. Merci pour votre attention.

**M<sup>me</sup> Margherita MUGNAÏ, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, au maître d'ouvrage, pour cette présentation. Merci aussi à celles et ceux ayant partagé leurs avis, questions, et contributions sur le chat et sur les papiers. Nous allons essayer d'en lire quelques-unes plus tard. Nous vous rappelons également que cela n'est pas la dernière opportunité d'exprimer son avis sur le sujet. La plateforme participative<sup>9</sup> reste ouverte jusqu'au 24 janvier. Je donne maintenant la parole à Séverine CACHOD qui va animer la séquence de prise de parole par les personnes ayant demandé à intervenir.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Pour commencer, je vais donner la parole à M. MARTEL du GPMM. Gardez bien à l'esprit que vous avez trois minutes de parole.

**M. Hervé MARTEL, président du directoire du grand port maritime de Marseille**

Merci. Monsieur le président de la Commission particulière, monsieur le Préfet, mesdames et messieurs, j'interviens aujourd'hui pour vous faire part des arguments que le Grand Port Maritime de Marseille propose au maître d'ouvrage afin qu'il les prenne en compte dans sa décision à l'issue du débat public. Ces arguments ont été largement développés dans le cadre du cahier d'acteurs, qui a été rédigé par le grand port maritime, et au cours des débats. Ils s'articulent autour de trois sujets. Le premier concerne la stratégie d'aménagement du territoire. Le deuxième sujet concerne le développement économique et de l'emploi. Le troisième est, quant à lui, lié à la transition écologique.

En matière de stratégie d'aménagement du territoire, il faut rappeler que la zone industrialo-portuaire de Fos est un site unique en France avec ses 10 000 emplois, ses grandes unités sidérurgiques et pétrochimiques, ses terminaux conteneurs, ses entrepôts logistiques, et maintenant ses nombreuses entreprises liées à la transition énergétique. C'est le premier port de France, l'un des deux points d'entrée du commerce extérieur pour notre pays, et un port d'envergure européenne avec un enjeu territorial, économique, très fort pour notre région. Or, ce site est aujourd'hui très mal desservi. Il est situé à plus de 30 kilomètres du réseau autoroutier le plus proche et il est séparé de ce réseau par 9 carrefours giratoires. La liaison Fos – Salon a donc pour principal enjeu de raccorder cet écosystème majeur pour la France au reste de notre pays.

En matière de développement économique et d'emploi, l'action du port et de la communauté portuaire est prioritairement concentrée sur le développement des modes massifiés, le fer et le fleuve. Nous avons obtenu de bons résultats avec une part modale du fer qui atteint 15 % en 2019 contre 11 % en 2018, et un report modal global qui s'est maintenu au-dessus de 20 % en 2020, pendant cette année de crise, malgré les grosses difficultés que nous avons connues sur le Rhône. C'est l'un des meilleurs scores des ports européens et nous devons continuer à travailler pour développer ces modes massifiés, c'est une évidence pour nous tous. Pour autant, la compétitivité et la performance de la desserte routière restent absolument indispensables au bon fonctionnement du port de Marseille-Fos et au bon développement des activités logistiques, qu'il s'agisse de la zone industrialo-portuaire de Fos ou de l'ensemble de la couronne logistique de notre territoire autour de CLESUD ou de Saint-Martin-de-Crau. Cette desserte routière est donc un élément fondamental et indispensable au développement de l'activité économique et de l'emploi sur notre territoire.

---

<sup>9</sup> <https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fos-salon/>

Dernier argument en matière de transition écologique, le port de Marseille est l'un des points d'entrée de l'Europe. Lorsqu'un conteneur venu d'Asie rentre par Marseille plutôt que par Anvers ou Rotterdam, ce sont deux à trois tonnes de CO<sub>2</sub> qui sont économisées. Elles ne sont pas émises.

Favoriser la fluidité et la compétitivité du port de Marseille est donc un enjeu. Deuxièmement, c'est sur les ports que se développent les industries liées à la transition énergétique et écologique. Une bonne desserte et une bonne compétitivité de ces ports sont donc indispensables. Enfin, la réalisation de ce projet permettra d'améliorer l'intégration de l'activité économique de notre port dans le territoire en diminuant les nuisances induites par la pollution, le bruit, l'insécurité routière et la congestion.

Pour toutes ces raisons, le port de Marseille s'est fortement mobilisé en faveur de ce projet. Je constate que de nombreux acteurs économiques et politiques en ont fait de même. C'est la raison pour laquelle, concernant la deuxième question qui m'était posée sur les recommandations à faire pour la suite, je préconise d'aller vite puisque cela fait des décennies que nous attendons ce projet et qu'il y a urgence à le réaliser. Merci.

#### **M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci, monsieur MARTEL. Vous avez presque relevé le défi incroyable des trois minutes que l'on vous avait fixé. Merci beaucoup pour votre contribution. Le principe des trois minutes nous permet de respecter le timing et de ne pas vous mettre en retard vis-à-vis du couvre-feu, et aussi pour que chacun ait un espace de parole équilibré. Je vais donner la parole à M. MATTA pour trois minutes.

#### **M. Robin MATTA, CGT cheminots**

Bonjour à tous. Merci de me donner la parole. De notre côté, nous pensons qu'il y a deux majorités d'idées qui se sont dégagées. La première concerne la question de la multimodalité. Effectivement, on l'a tous bien compris, la route est importante et doit être mise à niveau, rénovée, élargie, mais seule elle ne peut pas tout. Pour un développement économique et pérenne, il faut travailler sur d'autres modes de transport tels que le mode ferroviaire ou le mode fluvial. La deuxième majorité d'idées concerne la question de l'élargissement de ce débat, car nous avons bien senti qu'au-delà de Fos – Salon, il y a d'autres questions qui se posent et sont liées. Je pense évidemment au contournement d'Arles, au contournement de Martigues – Port-de-Bouc, et au désenclavement de Port-Saint-Louis. Toutes ces questions sont aujourd'hui posées. Pour répondre à la question de la liaison Fos – Salon, il faut se reposer toutes ces questions, qu'elles soient sur la multimodalité ou sur la question plus générale de l'aménagement du territoire sur l'ouest de l'étang de Berre.

Il me semble aussi — et vous connaissez la détermination de mon organisation syndicale pour la rénovation du triage de Miramas et le développement du fret ferroviaire public — que nous n'avons pas été les seuls, et je tiens ici à saluer le travail exemplaire de la municipalité de Miramas, à proposer que se tienne enfin, y compris pour aider à trouver un choix pour ce débat-là, une table ronde préfectorale avec tous les acteurs, collectivités territoriales, GPMM, SNCF, pour pouvoir décider de la suite. Nous nous félicitons aussi du contenu du cahier d'acteurs de la SNCF. Après 10 ans de combat, nous pensons qu'il s'agit là d'une juste reconnaissance des revendications des cheminots. Cette table ronde est nécessaire pour faire ce choix et plus généralement qu'une table ronde sur la gare de triage de Miramas, il s'agit d'une discussion sur l'avenir du territoire et le transport multimodal de l'ouest de l'étang de Berre.

Pour finir, au-delà de la question d'un juste aménagement du territoire se pose celle de la propriété de la route et de la voie ferrée, des autoroutes, de la SNCF et du service public, qui est aujourd'hui, dans cette période de crise sanitaire, plus que jamais posée. Nous aurons, à la suite de ce débat, la question de la propriété publique à marteler à chaque fois. Je vous remercie.

#### **M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, monsieur MATTA. Je vais tout de suite donner la parole à M. MAURIZOT de la Région Sud.

#### **M. Philippe MAURIZOT, Région Sud**

Madame la ministre, monsieur le Préfet, monsieur le Sous-Préfet, mesdames et messieurs les élus, je suis ici pour porter la parole de la Région et de son président et pour vous dire que nous considérons ce projet comme un maillon essentiel de développement de notre territoire et comme une nécessité absolue, plus qu'urgente. C'est un projet que nous avons soutenu depuis des années auprès des plus hautes instances nationales. Nous avons participé aux assises nationales de la mobilité et nous avons tout fait pour que ce projet figure dans la Loi d'orientation des mobilités.

Cela a été le cas et cela donne au projet une visibilité et une forme de priorité stratégique. Il est également inscrit au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires. Il y a donc une vision globale, dans ce pays, qui se fait et est organisée, contrairement à ce que l'on a pu entendre précédemment. Le président de Région a écrit à M. FOURNIAU, le 2 octobre 2020<sup>10</sup>, pour mettre en avant l'ensemble des arguments de la Région, au-delà du cahier d'acteurs<sup>11</sup> qui a également été fourni. J'aimerais rappeler que le contrat de plan État-région 2015-2020, qui a été prolongé jusqu'en 2022, demande à la Région de mettre 179 millions d'euros sur la table pour cofinancer des projets liés au développement ferroviaire et routier sur le secteur : 20 millions pour la déviation de Miramas, le contournement de Martigues – Port-de-Bouc, les carrefours d'accès au grand port maritime sur la priorité desquels je ne reviendrais pas, Monsieur le président du port s'étant largement exprimé.

Je voudrais également dire que, par anticipation, la Région envisage de mettre 105 millions d'euros, sur 420 millions, pour 11 opérations, dont l'opération concernant la partie nord du projet débattu ici, dans le cadre d'une convention autoroutes du quotidien ayant été signée par l'État ainsi que les collectivités locales concernées et les concessionnaires autoroutiers, sous réserve des conclusions positives du débat public. Il y en aurait pour 50 millions d'euros. Il y a donc une anticipation au niveau de ce projet, au-delà des latences, la Région essaye d'être très proactive sur ce projet particulièrement vital. Il ne s'agit pas pour autant, pour nous, de mettre exclusivement l'accent sur le développement routier. Nous travaillons sur le transport multimodal depuis longtemps, et des dizaines de millions d'euros ont été mis, par la Région, sur ce territoire, pour développer, notamment, le ferroviaire. Concernant la mobilité routière, elle a été réduite de façon comparative, mais elle augmente en valeur absolue du fait des flux. Il est primordial de développer cet aspect routier. Nous travaillons également sur la mobilité propre avec la décarbonation à l'horizon 2050, accélération horizon 2030, et sur l'hydrogène, l'électrique, et le GNV (Gaz naturel pour véhicules). Ce n'est pas de la science-fiction, car nous avons déjà des projets de stations GNV sur Fos et de camions à hydrogène, comme à La Mède, ayant été inaugurés. Je vous remercie.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, monsieur MAURIZOT. Je vais donner la parole à ma collègue, Laura, qui est en régie et qui anime la séance avec nos interlocuteurs à distance.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Nous allons prendre deux interventions, la première sera celle de M<sup>me</sup> MORCIANO de l'ARS (Agence Régionale de Santé) et, ensuite, de M. DAVID de la CCI. Madame MORCIANO, vous avez la parole.

**M<sup>me</sup> Cécile MORCIANO, ARS (Agence Régionale de Santé) PACA**

Bonjour à tous. Je vous remercie, tout d'abord, d'avoir donné la parole à l'ARS. Je suis Cécile MORCIANO, la responsable du service santé et environnement à la délégation des Bouches-du-Rhône pour l'ARS PACA. Pour répondre à la question qui nous est posée, à savoir ce que nous demandons au maître d'ouvrage de prendre en compte dans sa décision, il y a quatre points importants à connaître.

Tout d'abord, en matière de qualité de l'air, quelques rappels généraux. L'effet de la pollution atmosphérique sur la santé constitue la première cause de mortalité environnementale. On estime que 48 000 à 67 000 décès sont liés à la pollution de l'air, et cela représente 10 % de la mortalité au niveau national. Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé sont connus, mais aussi très vastes. 36 % des décès sont dus à un cancer du poumon lié à la pollution de l'air, 34 % de décès sont dus à un accident vasculaire cérébral, et 27 % des décès sont liés à une maladie cardiaque. Vous voyez que ces chiffres sont importants et nous avons également relevé des atteintes neurologiques.

D'un point de vue juridique, nous sommes dans un contexte de contentieux européen où la Commission a adressé une mise en demeure à l'État français pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air en raison de dépassements de certains polluants et pour l'insuffisance des mesures prises dans les plans d'amélioration de la qualité de l'air et de protection des populations. Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône a fait l'objet d'une révision et l'avis de l'ARS<sup>12</sup> sur le projet est cohérent avec le PPA. Il est évident que la qualité de l'air doit constituer une priorité sur le plan politique.

<sup>10</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/contributions/LFS-Courrier-de-R-Muselier-02102020.pdf>

<sup>11</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/cahiersdacteurs/LFS-CA-24-region-PACA.pdf>

<sup>12</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/ARS-20191128-fos-salon.pdf>

Par ailleurs, toujours dans ce cadre, sur ce territoire spécifique, on sait que la qualité de l'air est particulièrement dégradée sur le pourtour de l'étang de Berre. Cette situation a été mise en évidence par l'étude d'ozone SCENARII<sup>13</sup> qui montre des dépassements de seuils sanitaires aux abords de zones industrielles et de certains axes de transport. Le plan d'action du dispositif RÉPONSES<sup>14</sup>, *Réduire les pollutions en santé environnement*, qui a été coconstruit avec l'ensemble des acteurs du territoire et de la population, vise à améliorer la situation actuelle. L'objectif n'est pas d'aggraver la situation existante en maîtrisant les émissions liées au projet.

En matière de prévention et de lutte contre les nuisances sonores, il conviendra de préciser les zones les plus exposées au bruit, les équipements, les immeubles, et les populations actuelles et futures, le long des tracés afin de s'assurer que le projet n'engendrera pas de nuisance sonore supplémentaire. En matière de ressources en eau potable, il faut noter la présence, dans le secteur d'étude, de nombreux captages qui alimentent en eau potable une population importante. L'enjeu sanitaire en matière de ressources en eau potable est très élevé. Concernant l'urbanisme favorable à la santé, il faut renforcer le développement des mobilités actives.

Pour répondre à la deuxième question, concernant les recommandations, la priorité est centrée sur la qualité de l'air afin de ne pas la dégrader au droit des riverains. C'est également d'aller vers une réduction du trafic en passant par le développement de solutions alternatives : le ferroviaire pour les poids lourds, et les mobilités actives pour les véhicules légers. Enfin, il faut veiller à ce que les habitants ne se retrouvent pas exposés au nouveau projet. Pour ce faire, il faut éloigner les riverains et les établissements sensibles en respectant une bande de 100 mètres par rapport au futur axe routier. Je vous remercie.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup pour cette intervention. Je passe tout de suite la parole à M. DAVID pour la CCI.

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

Bonjour à toutes et tous. J'excuse le président de la Chambre de commerce et d'industrie qui, suite au changement d'horaire, n'a pas pu être présent. Pour avoir suivi de loin le débat dès ces premières réunions préparatoires, nous avons quelques mots à dire de constats concernant le déroulement du débat et les attentes pour la suite, que cela soit au niveau de la maîtrise d'ouvrage ou de la suite de la concertation. Nous avons été surpris par la forme du débat où les acteurs économiques se sont beaucoup mobilisés. On découvre avec surprise, ou avec une certaine satisfaction, un petit changement aujourd'hui. J'étais presque surpris de découvrir les propos de bilan, qui avaient une odeur d'introduction de débat, sur les enjeux et les questions qui ont été posées et débattues, y compris en amont du début du débat public. Là, on comprenait une certaine véracité par rapport aux choses qui ont pu être dites sur le fait de ne pas opposer les modes et l'urgence de l'équilibre entre le développement et la protection de l'environnement. Un certain nombre de choses ont été dites, à de nombreuses reprises, et nous ne les avons pas forcément senties dans le cadre de ce débat public. Je ne vais pas pouvoir faire une synthèse de tous les débats, mais je voulais apporter ces éléments puisque beaucoup de questions ont été posées, que ce soit dans le cahier des lycéens ou par le panel citoyen, et peu de réponses ont été apportées dans le cadre du débat. Je prends l'exemple du contournement d'Arles, la Chambre de commerce et d'industrie du pays d'Arles a fait un cahier d'acteurs<sup>15</sup> pour exprimer ses positions et jamais la Commission du débat public n'a estimé utile de débattre clairement des liens que l'on pouvait avoir sur ces projets, tout en essayant de parler du report modal. Nous avons parlé du report modal lors d'un atelier dédié à Port-Saint-Louis-du-Rhône et nous n'avons jamais pu revenir sur cet atelier. Nous n'avons pas eu de mise en perspective de ces éléments-là.

On nous parle encore une fois, non pas avec naïveté de la part des lycéens, mais avec jeunesse, du report modal, du monde de demain, des tramways, et nous avons une phrase, que la CNDP et la CPDP connaissent bien sur la difficulté des changements de comportement et dans les processus de concertation. Pour illustrer cette situation : « tout le monde veut une gare, mais personne ne veut les rails ». Quel serait l'impact d'un aménagement 100 % ferroviaire ? Comment pouvons-nous discuter de cela ? Malgré les interventions de la Métropole qui a présenté son plan de déplacements urbains, on sait que l'on est face à une impasse budgétaire pour mettre tout le monde dans les transports en commun. Nous n'avons pas vraiment eu de mise en perspective sur ces questions. De plus, peu d'informations et d'éléments furent relayés concernant le protocole État-région sur le fret ferroviaire, le

<sup>13</sup> <https://www.atmosud.org/actualite/scenarii-premieres-etudes-sante-environnement-dair-paca-autour-de-letang-de-berre>

<sup>14</sup> <https://www.dispositif-reponses.org/>

<sup>15</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/cahiersdacteurs/LFS-CA-18-CCI-Arles.pdf>

développement de CLESUD, et le plan de relance. À l'instar de M. LEVASSORT, j'ai découvert avec plaisir le cahier d'acteurs du groupe SNCF, qui est très clair. « Une meilleure liaison routière entre Fos et Salon sera bénéfique au transport combiné, au transport intermodal », c'est la SNCF qui le dit. Il y a très clairement eu des éléments manquants durant ce débat. Nous les entendons avec plaisir aujourd'hui, mais nous avons dû attendre le dernier jour.

Sur les projets des poids lourds à hydrogène, des poids lourds au GNV, des tests électriques ; l'association PIICTO – qui regroupe tout un tas d'industriels qui se sont lancés intrinsèquement dans l'écoconception – se propose, dans son cahier d'acteurs<sup>16</sup>, de travailler sans attendre sur l'écoconception de ce projet. Idem, cela n'a pas vraiment été abordé non plus. Il y a donc une petite déception sur ce point, sur cette neutralité du débat public. On nous a régulièrement dit de parler des variantes, des objectifs, et des caractéristiques, mais la phase 3 sur les caractéristiques, ce n'était pas l'essentiel du débat, a été très largement tronquée. Donc quelques regrets. On nous a également dit que l'argumentation ne devait pas reposer sur la quantité au détriment de la qualité. Je ne reviendrai pas sur les propos de M. LEVASSORT qui a bien synthétisé, globalement, les 80 % de cahier d'acteurs prenant position en faveur du projet.

Qu'attendons-nous de l'État ? Encore une fois c'est un propos partagé par la Chambre de commerce et d'industrie et les 115 000 entreprises que l'on représente. C'est l'urgence d'une infrastructure à la hauteur des besoins. La Chambre de commerce et d'industrie a été citée comme partisane de la solution à deux fois deux voies, et je crois que c'est une urgence. Nous avons découvert récemment d'autres perspectives de développement du trafic lié à la base aérienne...

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Monsieur DAVID, excusez-moi, il va falloir conclure, car vous avez dépassé d'une minute déjà le temps imparti.

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

Alors j'arrête tout de suite. Globalement, une infrastructure capacitaire est indispensable et, comme le disait M. MARTEL, il faut avancer et cranter le projet. Il y a eu beaucoup de débats, des solutions ont été proposées et il faut maintenant les approfondir et trouver un consensus, qui est, je pense, à la portée de l'ensemble des acteurs, sur les enjeux économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Je prends le relais en salle. Je vous remercie, par avance, de votre bienveillance. Quand on est à distance via Zoom, on ne voit pas forcément le chronomètre s'afficher comme en salle. Nous allons donc être vigilants pour les prochaines interventions en distanciel. Je vais tout de suite transmettre la parole à M. VIGOUROUX pour ses trois minutes d'intervention.

**M. Frédéric VIGOUROUX, maire de Miramas**

Merci de me donner la parole. Monsieur le Préfet, merci pour votre présence dans ce dossier dont je sais que vous le suivez avec beaucoup d'attention depuis déjà fort longtemps. Je voudrais d'abord vous dire que je suis très heureux, pour la ville, que nous ayons un débat serein sur lequel nous n'opposons pas les modes de déplacement. C'eût été une erreur de les opposer, car ils sont souvent complémentaires, même si l'objectif que nous pouvons avoir – et je partage l'idée que les jeunes de Fontlongue ont exprimée – sera forcément plus de l'ordre du déplacement collectif et moins de celui du déplacement individuel. Il y a des périodes d'organisation et des phasages à faire dans le temps, et je pense que cela sera le sujet des années futures sur un certain nombre d'organisations spatiales. Je veux aussi remercier la préfecture et tous ses services, le président de région, et la présidente de la Métropole ainsi que nos cheminots.

Il y a quelques années, la ville de Miramas a lancé une étude, à l'initiative de l'État, sur la logistique de la Région et de la Métropole, et sur l'avenir de la gare de triage de Miramas. On oublie souvent ces commissions, et je veux dire aux citoyens que tout ce sur quoi ils ont pu débattre a été travaillé pendant

---

<sup>16</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/cahiersdacteurs/LFS-CA-02-piicto.pdf>

des mois et des années par des élus, par des techniciens, et par le corps préfectoral. C'est un processus long et complexe, mais c'est un processus nécessaire et, en tant que maire, il faut aussi remercier cela.

Le deuxième sujet, pour moi, concerne le phasage qui a été annoncé et qui correspond au rapport que vous avez émis. Je voulais juste dire que ce projet est utile et nécessite des débats plus larges. De plus, nous devons préserver l'environnement du mieux possible et la ville de Miramas n'est pas favorable à une autoroute qui aurait une grande emprise. Il fallait aussi compléter par d'autres modes de déplacement et cela tombe bien, car nous voulons faire du report modal une grande entreprise métropolitaine, et c'est inscrit dans le projet de développement urbain de la Métropole. Nous travaillons ce matin sur le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) métropolitain et tout y est afin d'avancer. Il restera juste une dernière chose à trouver pour réaliser ces projets : l'argent. Ces projets représentent des milliards d'euros, mais nous nous retournerons vers l'État, comme nous nous retournerons vers les collectivités territoriales, pour trouver les moyens nécessaires afin de dépenser « juste » sur des dossiers à haute valeur ajoutée permettant de développer l'emploi, les entreprises, l'économie, et la préservation de l'environnement.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, monsieur VIGOUROUX, pour votre intervention. Je vais transmettre la parole à M<sup>me</sup> TRAMONTIN du SYMCRAU.

**M<sup>me</sup> Céline TRAMONTIN, adjointe au maire d'Istres, présidente du SYMCRAU (Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la Crau)**

Bonjour à toutes et à tous. Je suis Céline TRAMONTIN, présidente du SYMCRAU qui est l'établissement public en charge de la gestion de la nappe phréatique de La Crau. Je vais fournir quelques éléments de contexte sur le SYMCRAU avant de démarrer.

La nappe de La Crau alimente 270 000 habitants en eau potable. Elle alimente aussi les activités économiques industrielles ou agricoles. Nous avons donc tous un intérêt à préserver cette ressource pour conserver le dynamisme économique du territoire puisqu'il dépend de cette ressource dite stratégique dans le SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux). La nappe de La Crau est artificiellement rechargée par la culture du foin de Crau et les prairies irriguées. Il faut savoir qu'un hectare de foin de Crau permet d'alimenter 200 habitants du territoire. Aujourd'hui, la nappe est classée comme étant en équilibre vulnérable, c'est-à-dire qu'elle suffit à tous les usages, mais que le déséquilibre est proche et que le climat est plutôt défavorable à cause du changement climatique et de la disponibilité en eau de la Durance qui s'amenuise. La nappe est également très peu profonde et donc vulnérable aux pollutions accidentelles et aux pollutions diffuses au niveau de ses captages. Sur l'aspect quantitatif, le projet va nécessairement impacter un certain nombre de prairies. Il faudra donc veiller à choisir le tracé le moins impactant possible.

En conclusion, toute l'équipe technique du SYMCRAU et moi-même, nous ne sommes pas là pour sanctuariser le territoire, mais pour concilier le développement de ce territoire et la préservation de la ressource. Ce projet est compatible avec la préservation de la ressource, mais il y a des solutions devant être mises en œuvre par le maître d'ouvrage qui devra y consacrer des moyens. Lors de la réunion de lancement, en septembre dernier, à Miramas, un habitant avait pris la parole en stipulant que cela faisait 50 ans que cette liaison autoroutière était attendue. J'ai le mérite de penser que nous n'avions peut-être pas les mêmes préoccupations et l'ingénierie nécessaire pour développer ce type de projet il y a 50 ans. Gageons que ce recul permettra de mettre sur pieds un réel projet de développement durable digne du 21<sup>e</sup> siècle.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, madame TRAMONTIN. Je vais donner la parole à M. ZARKA de l'UPE.

**M. Thierry ZARKA, UPE (Union pour les entreprises) 13 étang de Berre**

Monsieur le préfet, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs les citoyens, bonjour. Je suis Thierry ZARKA, président de l'UPE 13 étang de Berre et je représente aujourd'hui Philippe KORCIA. L'Union pour les entreprises des Bouches-du-Rhône représente localement le MEDEF et fédère plus de 13 000 entreprises issues de tous les secteurs d'activité ainsi que les fédérations et groupements professionnels. Je prends la parole pour rappeler l'enjeu et l'importance de ce contournement pour notre territoire. Plus que jamais, ce projet est d'actualité, car il est un maillon manquant pour le développement du territoire Ouest étang de Berre avec un trafic qui va croître d'ici 2030.

Nous avons réalisé un cahier d'acteurs et l'UPE 13 plaide, dans ce contexte, pour une liaison ambitieuse tant pour le développement économique que pour la qualité de vie des habitants du territoire. Ce projet doit donc offrir une vision économique, sociale, technologique, et écologique ambitieuse et exemplaire. Cette liaison doit accompagner et anticiper le développement économique et démographique. Un développement économique intimement lié à celui de la ZIP (Zone Industriale-portuaire) et du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) et qui sera un atout indéniable pour l'attractivité du territoire et l'accueil de nouveaux projets industriels. Nous avons besoin d'une desserte routière efficace qui, au-delà de l'aspect économique, aura des conséquences directes sur la qualité de vie de ses riverains en éloignant le trafic routier des zones d'habitations. J'insiste sur le fait qu'il sera difficilement compréhensible que ce projet ne soit pas réalisé rapidement, et dans tous les cas avant 2030. Il est donc urgent de commencer le phasage du projet de liaison, gage de visibilité pour les entreprises. La portion Fos – Salon est stratégique, mais il convient de regarder plus loin et, à ce titre, le contournement autoroutier d'Arles doit être considéré comme la suite logique de la liaison Fos – Salon.

Pour conclure, j'ai entendu les questionnements sur l'écologie, sur l'empreinte environnementale de ce projet, et sur les solutions que l'on doit apporter. Ces solutions doivent être apportées, mais cela ne doit pas être une excuse pour reporter d'encore 40 ans un projet qui nous est indispensable. Il y a vraiment urgence à réaliser ces projets et à avancer. Merci.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci, monsieur ZARKA. Je transmets de nouveau la parole à Laura qui est en régie.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Oui, merci. Nous allons prendre trois interventions et je demanderais aux intervenants de bien respecter les trois minutes imparties. Je passe la parole à M. MARCEL de FNE.

**M. Gilles MARCEL, président du conseil d'administration, France Nature Environnement PACA**

Pour le réseau France Nature Environnement, ce projet routier est né à une époque où les transports routiers et de marchandises se développaient sur la base d'une concurrence fondée sur des prix bas obtenus par des coûts de production externalisés. Il est impératif, aujourd'hui, d'intégrer l'ensemble des coûts réels aux modes de transport qui les génèrent. Ainsi, les prix pratiqués par les transporteurs seront plus justes d'un point de vue social et environnemental. Il est impératif de stopper les projets qui visent à augmenter la consommation de terres fertiles ou de zones naturelles qu'il est vital de protéger. Il est impératif de ne plus engager de réalisations qui conduisent à augmenter les trafics routiers et donc la pollution de Berre et le réchauffement climatique. Il est impératif d'arrêter de raisonner par mode, et de se doter d'une vision globale. Il faut penser multi-usage, aussi bien pour le fret que pour les voyageurs, et multimodalité, dont le vélo et la marche, pour les déplacements de personnes.

Concernant la suite de la concertation, France Nature Environnement fait preuve de pragmatisme en acceptant le principe d'une amélioration de liaison routière Fos – Salon, mais demande que soit prise en considération la protection de l'eau et des espaces naturels qui garantissent notre survie ainsi que la préservation des terres agricoles qui assurent notre alimentation. Notre réseau sera très vigilant pour que soient respectés les droits de la nature et de l'environnement. L'utilisation stratégique de la plateforme ferroviaire de Miramas et de l'autoroute ferroviaire, potentiellement disponible, la piste de triage est bien connectée à la zone industrielle de Fos. Il est nécessaire pour cela de passer des paroles aux actes. Le plan de relance et des fonds de transition justes permettent de mobiliser des financements dans cette direction. Les pistes évoquées dans l'étude que nous avons menée en 2013 restent d'actualité. Là encore, le plan de relance est une opportunité pour avancer dans la mise en place d'un service express métropolitain, ferroviaire et routier, pour Aix-Marseille-Provence.

En conclusion, notre réseau associatif remercie la Commission particulière du débat public, se félicite de la tenue de ces débats, et souhaite être entendu. Je vous remercie.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Je passe tout de suite la parole à M. BERNARDINI. Je précise simplement que M. GINOUX, de la Métropole, devait intervenir, mais qu'il n'est pas présent.

**M. François BERNARDINI, maire d'Istres**

Merci. Nous avons longtemps débattu et nous avons expliqué pourquoi le territoire était en soutien de ce projet. Il est attendu depuis longtemps, mais il faut que l'on évite, dans son approche, d'emmêler les choses. J'ai l'impression que le débat sur la mobilité, et tout au moins sur les modes de déplacement à terme, vient prendre l'avantage sur la réalité de l'actualité du moment. Il faut se persuader que l'on est,

aujourd'hui, dans une situation délicate au niveau de la sécurité, au niveau de la saturation, au niveau du développement, et au niveau de l'environnement. Curieusement, par rapport à ceux qui peuvent douter de l'intérêt de ce projet, il faut bien qu'ils soient persuadés que les élus qui prônent sa réalisation sont conscients de ces préoccupations. La santé et l'environnement sont des éléments qui nous préoccupent tout autant que ceux qui craignent que cet ouvrage puisse les mettre en brèche. Bien au contraire, la réalisation de cet ouvrage va permettre de protéger la nappe phréatique, de limiter les nuisances sonores, et de gagner du temps.

Nous sommes bien conscients qu'il faut que la Métropole, au sein du territoire, partage un avis affirmant un élément multimodal de plus en plus fort. C'est pour cela que nous avons financé des projets de ce type à Miramas. Cependant, il ne faut pas que cela vienne enlever l'importance que la route représente dans le schéma multimodal. Il est absolument nécessaire d'avoir en tête le degré de difficulté que nous traversons, et je suis heureux que la DREAL ait pu le souligner aussi clairement, en donnant surtout l'impression, la certitude, que toute amélioration ne pourrait venir qu'en pensant cet ouvrage au niveau du territoire. Je suis tout à fait heureux, car cela représente la base de notre renouveau, et cela sera aussi la base de notre développement. Merci.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Je passe la parole à M. BEAUCHAIN du CEN-PACA.

**M. Marc BEAUCHAIN, Conservatoire des espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur (CEN PACA)**

Bonjour à tous et merci d'écouter à nouveau le point de vue du conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur qui a déjà eu l'occasion d'exprimer sa préoccupation vis-à-vis de ce projet. Ce projet se situe au sein de l'espace de la Crau qui est entièrement classée, pour ces sites, Natura 2000. Nous y gérons 8 000 hectares en réserves naturelles nationales, ou en réserves naturelles régionales, pour lesquelles nous développons des missions d'intérêt général au travers de plans nationaux d'action en faveur du ganga cata, de l'alouette calandre, de l'outarde canepetière, et du lézard ocellé. Nous développons également une stratégie de conservation en faveur du criquet de Crau qui est une espèce unique au monde et menacée de disparition. Aussi le CEN s'est-il attaché, tout au long du débat, avec ses compétences et son savoir-faire, à essayer de caractériser de manière globale, sur cet espace, les enjeux de cette biodiversité unique en Europe et en France.

À l'issue du débat, nous souhaitons vous faire part des arguments que nous voulons adresser au maître d'ouvrage sur certains points très particuliers. En ce qui concerne les mobilités, nous considérons toujours que le fret ferroviaire constituerait la meilleure solution pour relier le GPMM à son hinterland, pour développer la plateforme CLESUD et la zone logistique de Saint-Martin-de-Crau, en conformité avec les engagements sur le changement climatique, et que les contraintes du réseau routier en poids lourds s'en trouveraient allégées. Nous considérons aussi que le risque d'artificialisation supplémentaire des sols et de rupture des connexions écologiques est identifié par le schéma régional de cohérence écologique approuvé en 2014, et que, dans le secteur Salon – Miramas – Istres, ce schéma pointe des enjeux de préservation des continuités des milieux ouverts et un risque de fragmentation, pour la faune sauvage, des espaces dont elle a besoin.

Le troisième argument que nous souhaitons rappeler est que certaines protections en Crau sont la conséquence du règlement de mesures compensatoires imposé par l'État pour des aménagements d'infrastructures récents. La question est posée de savoir comment le maître d'ouvrage pourra remettre en cause ces protections considérées comme définitives. En termes de recommandations pour la suite de la concertation, nous souhaitons rappeler quelques idées ou quelques principes. Le maître d'ouvrage devra toujours intégrer, dans cette concertation, les impacts cumulés du projet avec tous les autres aménagements prévus dans ou aux abords de La Crau. Comme La Crau, la biodiversité, et les pratiques agricoles traditionnelles – l'élevage ovin des prairies de foin AOP – sont indissolublement liées et interdépendantes, alors la concertation ne devra à aucun moment aboutir en une opposition avec les agriculteurs, mais, au contraire, à éclairer des choix équilibrés. Dans les séquences de comparaison des variantes, il conviendra d'évaluer avec sincérité les coûts induits, non seulement pour les atteintes à l'économie agricole, mais aussi pour les services environnementaux. Dans l'inévitable recherche de mesures compensatoires, il faudra s'interroger sur l'incontournable enjeu de la désartificialisation d'espaces anthropisés. Je vous remercie.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Je repasse tout de suite la parole à la salle.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Je transmets de suite, pour ne pas perdre de temps, la parole à Mme PLANQUE qui devrait normalement être équipée d'un micro.

**M<sup>me</sup> Géraldine PLANQUE, conseil de développement, grand port maritime de Marseille**

Merci. Je suis Géraldine PLANQUE, j'interviens pour le conseil de développement du port pour le président et le vice-président, M. SUHAS et M. STORTZ, qui ne pouvaient pas être présents. Pour mémoire, le Conseil de développement est l'organe consultatif du port. Il est composé de 40 membres issus des collèges représentant les acteurs locaux du monde portuaire, des collectivités, des syndicats de salariés et des personnalités qualifiées issus du secteur associatif ou universitaire. Le Conseil de développement s'est fortement mobilisé en faveur du projet pendant toute la durée du débat public. Il s'est réjoui de constater que, globalement, les acteurs locaux se rejoignent sur la nécessité de réaliser l'infrastructure au plus vite, 50 ans après sa conception initiale. Le Conseil de développement a produit un cahier d'acteurs dans lequel il expose son point de vue en faveur du projet en deux fois deux voies. En synthèse, il y est dit que la liaison Fos – Salon est un maillon déterminant de la performance des activités portuaires et de la logistique régionale. C'est aussi un projet pour le territoire et pour ses habitants. De ce point de vue, plusieurs raisons sont avancées en sa faveur. D'abord, l'accidentologie élevée, constatée depuis longtemps, sur les voies actuellement empruntées qui ne sont pas adaptées à la desserte d'une zone logistique en développement telle que CLESUD, et encore moins à une zone industrialo-portuaire de rang européen comme celle de Fos.

Ensuite, la saturation, la congestion quotidienne importante de l'itinéraire, avec trois points noirs identifiés aux heures de pointe : à CLESUD, à Istres, et à Fos. Il convient de noter que, sur le point le plus chargé de la liaison, c'est un des enseignements du débat public, la part du trafic poids lourds liée à la zone industrialo-portuaire ne représente que 30 % du volume de camions. Cela signifie que la majorité des transports de marchandises concerne les habitants et le fonctionnement interne du territoire à ce niveau. Troisièmement, l'impact des trafics qui circulent sur l'infrastructure actuelle en termes de nuisances sonores et, surtout, de dégradation de la qualité de l'air.

Par ailleurs, il faut rappeler que le port de Marseille Fos est le seul port de cette catégorie à ne pas être relié directement à une autoroute. Il est à 32 kilomètres d'un accès autoroutier et on trouve 9 ronds-points sur l'itinéraire qui sont autant de pollutions liées aux variations de vitesse des véhicules pour les franchir. La liaison est aussi une opportunité de préfigurer les déplacements de demain dans un contexte de montée en puissance de la multimodalité, pour le transport de marchandises, comme pour le transport de personnes et de salariés, et des motorisations alternatives. Pour les marchandises, nous œuvrons collectivement au report modal des conteneurs vers le fer et le fleuve. Au-delà du report modal directement opéré sur les terminaux maritimes, il est indispensable de reporter facilement sur des trains les flux routiers en sortie des entrepôts logistiques et des usines du port. Ces flux doivent atteindre facilement les terminaux ferroviaires situés à courte distance à Miramas ou à Grans.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Mme PLANQUE, je vous invite à conclure très vite et à remettre votre masque. Je suis désolée de vous demander cela.

**M<sup>me</sup> Géraldine PLANQUE, conseil de développement, grand port maritime de Marseille**

D'autres personnes l'avaient enlevé, c'est pour cela que je me suis permis de le faire, excusez-moi. Du fait des motorisations alternatives et, demain, de la route intelligente, le transport va évoluer. On ne sait pas encore précisément comment se produira cette évolution, mais on sait que, demain, on parlera davantage de poids lourds électriques, de poids lourds à l'hydrogène, et de poids lourds au GNL. Il faut prendre cela en considération. Enfin, la liaison est une réponse aux attentes du territoire qui a été soulignée par tous les acteurs du Conseil de développement.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie, madame PLANQUE. Je laisse la parole à M. SERRES de l'association RAMDAM.

**M. Frédéric SERRES, RAMDAM (Rassemblement des associations pour les modes de déplacement alternatifs sur la Métropole Aix-Marseille-Provence)**

Bonjour à tous. Je suis Frédéric SERRES, je représente le Rassemblement des associations pour les modes de déplacement alternatifs sur la Métropole Aix-Marseille-Provence (RAMDAM). Je représente, entre autres, l'association salonnaise l'Aprovel, et l'association de l'ouest de l'étang de Berre Les Vélos des Étangs.

Tout au long de ce débat, nous avons voulu décortiquer la principale raison avancée pour justifier ce projet et qui, après examen attentif, est loin d'être évidente : la congestion routière. Il est normal d'avoir de la congestion si tout le monde prend sa voiture. Il est tout aussi normal que tout le monde prenne sa voiture en l'absence totale d'alternative pour se déplacer. Les transports en commun, avec 4 % de part modale, n'ont ici comme seul mérite que celui d'exister et il n'y a, pour l'heure, aucune piste cyclable qui permette de se déplacer à vélo, sans risque, d'une ville à l'autre. Pourtant, dans le bassin Ouest étang de Berre, près de 60 % des déplacements en voiture font moins de cinq kilomètres. Cela ne représente pourtant que 15 à 20 minutes de vélo. Ce mode de déplacement est garanti zéro bouchon, zéro dépense de carburant, zéro radar, zéro galère pour trouver une place où se garer, tout ce qu'aucune voiture ne pourra jamais assurer, fût-elle autonome et propulsée à l'eau claire.

L'argument de future création d'emploi joue aussi un rôle dans ce débat. Je rappelle une vérité, les promesses n'engagent que ceux qui y croient, et tant en report modal, qu'en motorisation propre ou en emploi, celles qui ont justifié le Projet Fos 2XL attendent depuis plus de 15 ans d'être tenues. Plutôt que de recommandations, nous sommes en quête de garanties. Le port et les chargeurs affirment, le plus sérieusement du monde, que la construction d'une autoroute aiderait au report vers le ferroviaire alors que cela n'a jamais été établi ni prouvé. Quelle garantie avons-nous qu'il y aura bien un report modal du transport des marchandises vers le train ? Et ce dès le départ du port de Fos, où cela aurait le plus de sens au regard de l'urgence sanitaire dans et autour de la zone. Ces marchandises importées, qui submergent notre pays, ont déjà un bilan carbone calamiteux avant même d'arriver sur notre territoire. Je ne parle même pas des normes sociales en vigueur dans les pays d'où elles viennent. Alors, si au moins le post-acheminement pouvait être propre.

Nous n'avons pas plus de garanties que les déplacements à vélo seront, enfin, développés et soutenus. Malgré un potentiel évident, la plupart des élus locaux méprisent le vélo en tant que moyen de transport. Nous avons, hélas, tout le temps de le mesurer. Au mieux, ils ne le prennent en considération que pour aller se promener en famille le dimanche. La DREAL a eu beau affirmer avoir toiletté et remis au goût du jour un projet vieux d'un demi-siècle, les raisonnements et les mentalités sont restés bloqués dans les années 1970 en ne voyant que la voiture pour se déplacer au quotidien. Pour preuve, cet élément de langage sorti d'on ne sait où et réitéré inlassablement depuis quatre mois : il ne faut pas opposer les modes de transport. Cela ne veut rien dire ! Cela donne l'impression d'un lobby routier aux abois cherchant par tous les moyens à défendre ses parts de marché. Aucun usager, quel qu'il soit, n'est définitivement attaché à un seul mode de déplacement. Oui, il faut opposer les modes de transport. Et mieux encore, à l'instar des grandes villes, il faut s'opposer au pire des modes de transport ; celui qui est le plus encombrant, le plus dangereux, le plus polluant, le plus dépendant des énergies importées, et surtout le plus coûteux tant pour l'usager que pour la collectivité.

En conclusion, avant de songer à dépenser des centaines de millions d'euros pour faciliter l'utilisation du seul mode de transport qui était développé dans cette partie de la région, faites donc déjà en sorte que l'on puisse se déplacer autrement. Je vous remercie.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, monsieur SERRES. Je donne rapidement la parole à Xavier DERRIEN, de l'équipe de la CPDP, qui va très vite faire une synthèse des différents échanges qui circulent en salle. Ensuite, nous repartirons en régie avec les participants à distance. Merci.

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

Merci, Séverine. Effectivement, nous avons fait passer des petits papiers en salle sur lesquels vous pouvez contribuer, inscrire une remarque ou un argumentaire, et exprimer un souhait de prise de parole. Je vais synthétiser tout cela sans mentionner le nom des intervenants.

Le premier argumentaire est en fait l'information selon laquelle un vrai travail de concertation a été mené tout au long de ce débat public qui ne conclut pas directement à la faisabilité du projet. La parole a été donnée à tout le monde et aux opposants.

Ensuite vient une thématique plus spécifique reposant sur la question : ce débat permettra-t-il de construire un projet moderne tenant compte de l'impact climatique ? Est-ce qu'il y aura une mobilisation générale sur les transports ferroviaires, fluviaux, et transports en commun ? On retrouve cet argumentaire sur la question des propositions alternatives et/ou complémentaires aux déplacements routiers de personnes et de marchandises qui ont été prises en compte et mentionnées, étudiées, approfondies, tout au long du débat.

*On a également une prise de parole sous forme écrite : « Pour ce faire, une étude d'impact sur les différents projets aurait pu être présentée, avec les options choisies, de manière à pouvoir étudier le fait d'éviter de réduire puis de compenser. Cette notion d'étude d'impact n'est pas un concept philosophique, mais une obligation réglementaire. Enfin, de manière plus large dans son acceptation, le projet n'est pas antinomique de la préservation et des ressources en eau ou de la réduction des nuisances sonores, en nommant la question des asphaltes et les questions transversales qui sont occupées par les deux tiers du débat et qui ne sont pas du ressort de la DREAL porteur du projet. En synthèse, vélo « oui », report modal « oui », ressources en eau « oui », projet « oui ». »*

Voilà pour ces quelques points. Nous en aurons d'autres tout à l'heure lors d'une dernière prise de parole. Je vous remercie.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, Xavier, merci pour vos contributions écrites. Laura et Olivier, pouvez-vous relayer ce qui est produit dans le chat ? Merci beaucoup.

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

Bonjour à toutes et tous. On a effectivement un chat assez vivant, avec tout d'abord plusieurs encouragements aux lycéens et des soutiens à la position qu'ils ont exprimée. Une question de Mme PAVAN qui leur demande ce qui pourrait les pousser à utiliser davantage les transports collectifs.

C'est une question à laquelle ils peuvent répondre en envoyant des propositions à la Commission. Ensuite, plusieurs positions critiques du débat de messieurs GONELLA et GUIRAUD qui se demandent pourquoi le débat n'a pas, d'abord, proposé un projet ferroviaire complété, éventuellement, par un projet routier si nécessaire. Une position ramassée de manière très concise en reprenant une citation...

[Coupure de la transmission]

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Les aléas du direct. Laura, si tu nous entends, peux-tu reprendre la suite ? On a été coupé. Peux-tu prendre le relais pour les futures interventions ? Non. On va lui envoyer un message qu'elle devrait recevoir très vite. Nous avons trois interventions en distanciel à venir. Sinon, on inverse. Je vais donc laisser la parole à M. MOUTET, s'il est déjà équipé d'un micro.

**M. Daniel MOUTET, président ADPLGF**

Bonjour tout le monde. Avant toute chose, oui, il faut renforcer le transport ferroviaire et fluvial, et créer un véritable transport des travailleurs dans notre zone. Mais, il faut penser à pouvoir se déplacer correctement sur cette zone. Pour mon premier point, j'aimerais que l'on affiche le slide qui était prévu. Et là on décompte du temps alors que ce n'est pas de ma faute. Alors, le slide, où est-il ?

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Peut-être faudrait-il commencer sans et nous vous rattraperons.

**M. Daniel MOUTET, président ADPLGF**

Pourtant j'avais bien expliqué que je parlerais avec les photos. Ce n'est quand même pas possible !

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Ce sont les aléas du direct, on s'adapte.

**M. Daniel MOUTET, président ADPLGF**

Les aléas, non. Je suis en direct là.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Bien sûr. Mais nous avons aussi des participants à distance et il y a de petits problèmes. Cela peut arriver.

**M. Daniel MOUTET, président ADPLGF**

Je tiens à ce qu'on les montre.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

On me dit que l'on vous avait indiqué qu'il n'y aurait pas de slide vu le temps imparti.

**M. Daniel MOUTET, président ADPLGF**

Non, on ne me l'a pas indiqué. Sinon, je ne l'aurais pas réclamé.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Si, si.

**M. Daniel MOUTET, président ADPLGF**

Non, absolument pas.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Bon, je vous laisse intervenir. Vous avez le temps.

**M. Daniel MOUTET, président ADPLGF**

Mon premier point concerne le danger de la voie portuaire par rapport au danger émis par les risques PPRT (Plan de prévention des risques technologiques) seuil haut avec un passage en zone d'interdiction renforcée air. Monsieur le préfet de région, il est absolument inadmissible d'envoyer tout le trafic sur cette voie portuaire. Cela fait un moment que je le dis. Le jour où il arrivera un incident dans une industrie, tout sera bloqué encore une fois. Ce n'est pas un passage, ce n'est pas une voie à grande circulation de poids lourds.

Deuxième point : la zone d'habitation à quatre mètres de la voie actuelle – face à la zone de l'ancienne école de police et Fos, la RN 569 – qui dessert la zone industrialo-portuaire, en venant de Salon – Istres, comporte plusieurs dizaines d'habitations et des centaines d'habitants qui sont directement exposés à la pollution routière. Voilà pourquoi j'en reviens au troisième slide – malheureusement il n'y est pas – qui représente le contournement de Fos par les étangs et la voie Fos – Salon qui passe le long de la voie ferrée, au nord, pour éloigner le plus possible les habitants de cette voie. Si l'on souhaite un développement sur notre zone industrialo-portuaire et continuer à créer des emplois, il faut créer cette voie le plus rapidement possible avant de risquer la saturation de notre réseau routier. Si nous manquons cette possibilité de créer un véritable accès à notre zone à court terme, ce sera la mort par asphyxie de celle-ci. Premier port de France et dernier d'Europe par rapport à ses accès. Je vous remercie.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, monsieur MOUTET. Pour information, le support PowerPoint<sup>17</sup> de M. MOUTET a déjà été mis en ligne sur le site de la CDPD lors d'une précédente réunion. Je vais donner la parole à M. REVERCHON.

**M. Marc REVERCHON, La Méridionale**

Bonjour à toutes et à tous. Le projet de liaison routière Fos – Salon n'est pas un couloir à camions conçu pour les seuls besoins du port de Marseille Fos. Au niveau du contournement d'Istres, les trafics de poids lourds en relation avec la zone industrialo-portuaire représentent environ un tiers seulement du total des camions. C'est donc un itinéraire de déviation périurbain qui répond, avant tout, au besoin de transport des marchandises pour les habitants du territoire et ses activités économiques internes, ainsi qu'aux impératifs de déplacement des personnes dans un contexte de faible transport en commun et d'auto-solisme dominant. Ce n'est pas un projet portuaire ni routier, mais un projet de territoire. La réalisation de ce projet est indispensable et doit être conçue comme une opération globale d'aménagement intégrée dans son écosystème territorial. Le but est d'augmenter la connexion entre les différents pôles urbains et économiques, d'améliorer la sécurité, la fluidité et l'insertion environnementale. Certes, cette opération est aussi stratégique pour le développement du réseau d'entreprises industrielles, logistiques, et portuaires qui représentent une grande partie des emplois des habitants de la zone : 8/10 à Fos, 7/10 à Port-Saint-Louis-du-Rhône. La bataille des ports se gagne à terre et l'accès performant à l'arrière-territoire est, à cet égard, primordial.

On doit s'appuyer sur l'innovation et la digitalisation, et progressivement décarboner la mobilité et la rendre moins polluante. Je ne crois pas que ce soit une vision du mode futur qui soit révolue avec la crise sanitaire que nous connaissons aujourd'hui. L'enjeu est que la liaison Fos – Salon devienne le maillon apaisé d'une chaîne multimodale de déplacement, tant pour le fret que les personnes, en

---

<sup>17</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/archives/20210107-Fos-sur-mer/20210107-FS-fos-sur-mer-presentation-D-Moutet.pdf>

travaillant avec détermination sur la complémentarité entre le mode routier et les transports massifiés que sont le fer et le fluvial. Le report modal ne se décrète pas, il se construit avec ténacité.

Je voudrais faire un point de vigilance. Il faut veiller à la cohérence de conception et de réalisation dans le calendrier des projets destinés à achever, enfin, le maillage en infrastructures et services de la zone. Je pense à la déviation de Port-de-Bouc, au doublement de la RD 268, au traitement des giratoires, aux chantiers multimodaux, à l'offre de service public de fret ferroviaire, aux transports en commun en site propre, aux pôles d'échange, etc.

Quelle suite pour la concertation ? Malgré les perturbations liées au contexte, le débat a été riche et ne doit pas s'interrompre aujourd'hui. Il faut construire l'avenir. S'il décide de poursuivre, le maître d'ouvrage doit constituer, avec les collectivités locales, une instance de suivi des projets qui concourront au développement durable du territoire. Cela pourrait être un comité de pilotage comme pour la LNPCA (Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur), avec le concours d'un garant désigné par la CNDP. Merci de votre attention.

### **M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, M. REVERCHON. Une dernière intervention pour cette étape dans la salle : monsieur PERONNET, je vous invite à intervenir.

### **M. Michel PERONNET, adjoint au maire de Grans**

Bonsoir, monsieur le Préfet, monsieur le représentant de la DREAL. Je ne vais pas revenir sur les cahiers d'acteurs qui ont été déposés par la commune de Grans, ni sur ceux déposés par les acteurs économiques de la plateforme de CLESUD qu'il s'agisse des acteurs économiques qui ont investi, dans les dix ans venant de s'écouler, plus de 1,5 milliard d'euros dans les bâtiments logistiques, mais surtout ceux qui portent les projets de transport combiné que sont Novatrans et T3M.

Je vais simplement essayer de répondre aux deux questions que vous avez posées. Quels arguments peut-on donner à l'État pour réaliser ce projet ? La particularité des quatre communes concernées par cette liaison Fos – Grans – permettez-moi de rappeler qu'il s'agit d'arriver sur le péage du Merle qui est sur la commune de Grans – est qu'elles ont décidé, à la demande des acteurs économiques et de l'État, de donner une grande partie de leur territoire à des projets d'intérêts nationaux : la zone de Fos, la base d'Istres, la grande gare structurante de Miramas, et, bien sûr, CLESUD avec CLESUD Terminal. Nous vous remercions, monsieur le Préfet, et je remercie monsieur le Président MUSELIER, d'avoir pris en compte, dans le plan État-Région, ce coup de main pour répondre à cette demande puisqu'il s'agit d'un enjeu national. Ce que nous vous demandons, tout simplement, en tant qu'élus du territoire représentant un bassin de vie d'environ 500 000 personnes, c'est de réaliser la mesure compensatoire que nous demandons par l'élargissement d'une route qui existe déjà. Et nous vous remercions d'avoir, bien sûr, c'est ce que vous avez annoncé tout à l'heure, renoncé, sur le tracé nord, à un tracé B et à un tracé C qui vont à l'encontre des décisions que nous avons prises dans notre plan local d'urbanisme (PLU) puisque la commune de Grans, qui fait à peu près 2 800 hectares, a décidé dans son PLU de garder 1 700 hectares pour une couronne agricole permettant d'alimenter la nappe de Crau.

Bien entendu, vous pouvez comprendre notre position formelle puisqu'il s'agirait de créer un nouvel échangeur – il y en a déjà deux en périphérie de Grans – avant la commune de Salon sur le tracé C. Il est hors de question pour nous d'aller briser cette couronne agricole qui est très largement irriguée par les canaux de La Crau et de Craponne datant de cinq siècles. Donc, nous vous demandons de faire l'élargissement en prenant en compte les effets évoqués tout à l'heure – éviter, réduire, compenser – et il est relativement aisé de le faire. Je vous invite à consulter notre dire, dans le cahier d'acteurs, sur la réserve régionale de la Poitevine qui, selon nous, n'en est pas une puisqu'elle est un assemblage foncier de deux territoires qui ne sont absolument pas en cohérence et traversés par une route nationale.

J'aimerais terminer sur un point. Monsieur le Préfet, ça y est, nous, les élus, sommes, dans notre territoire, en ordre de marche et au travail dans la Métropole. Cela signifie que, si vous nous confirmez que ce tracé de la deux fois deux voies sera fait dans le tracé historique, nous allons pouvoir, enfin, travailler sur des plans vélo, sur des plans pour l'agriculture, sur des plans de déplacements urbains avec les services de la Métropole, et nous allons pouvoir refaire en sorte que nos communes, qui sont aujourd'hui traversées par des véhicules, des camions, parce que la route nationale 569 ne peut pas les prendre, puissent retravailler. Merci.

### **M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Laura, je te confie de nouveau le micro.

Nous avons, en parallèle, des demandes de nouvelles interventions, et vu le temps imparti nous ne pouvons pas en rajouter. N'hésitez pas à contribuer sur le site internet, sur le chat, et sur les papiers en salle. Laura, c'est à toi.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci. On a eu un petit décrochage du Zoom donc nous reprenons le programme dans l'ordre. Les intervenants qui étaient prévus vont donc avoir la parole : M. BERNARD, M. FRANCESCHI, M<sup>me</sup> SONJOUX, M<sup>me</sup> Monica MICHEL, et M. GUIRAUD. Je laisse tout de suite la parole à M. BERNARD.

**M. Jérôme BERNARD, conseiller municipal à la mairie de Port-Saint-Louis-du-Rhône**

Merci. Je vais d'abord excuser monsieur Martial ALVAREZ, le maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, qui ne pouvait pas être présent, et je vais me faire son porte-parole. Le développement du territoire à l'ouest de l'étang de Berre passe par une amélioration des équipements et des infrastructures de transport. Bien entendu, le doublement de la liaison Fos – Salon en fait partie et c'est même un des maillons essentiels pour répondre à cette problématique. Ainsi, elle doit permettre d'améliorer la liaison entre les différents pôles urbains de Fos, Istres, Miramas, et Salon-de-Provence. Elle doit également permettre de contribuer à accroître la compétitivité du Grand Port Maritime de Marseille et d'accompagner non seulement le développement de la zone industrialo-portuaire, mais de toutes les zones économiques positionnées le long du trajet, et par corolaire de développer l'emploi en faveur de nos habitants. Son but est aussi de fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation, et l'environnement. En tant que responsables politiques, on ne doit pas opposer le développement économique et le bien-être de notre population, notre préoccupation majeure. Aussi, pour nous, ce projet n'est pas antinomique avec notre volonté de développer l'intermodalité en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle, en proposant des points de connexion entre les différents réseaux de transports en commun, mais aussi avec notre volonté de développer les modes de déplacement doux tel que le vélo, ou encore en promouvant le développement du fret ferroviaire et du fluvial dans le pré et post-acheminement de l'activité portuaire.

Pour nous, ces solutions alternatives ne régleront pas, à elles seules, les problématiques actuelles, et la réalisation de cette liaison est primordiale pour répondre aux problèmes de congestion, de pollution, et d'accidentologie, tout en soutenant les ambitions de développement de ce territoire. Au-delà de cette liaison, il est important pour la commune de Port Saint-Louis que la prise en considération de la mise en 2X2 voies de la RD 268, qui est la liaison terminale des principaux pôles économiques du GPMM mais aussi et surtout la desserte principale de notre commune, soit effective et se réalise le plus tôt possible. Merci

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, je passe la parole à M. FRANCESCHI de FRACOFER.

**M. Robert FRANCESCHI, FRACOFER**

Merci. Bonsoir tout le monde. Première question : quels arguments ? Pour moi, il faut créer une VSA, voie structurante d'agglomération desservant les zones d'activité situées le long du parcours et permettant l'accès aux centres urbains des villes traversées. Il faut compléter cela, sur la partie Miramas, par un accès depuis le CD10 pour créer l'amorce d'un périphérique pour la ville de Miramas ; une ville de 30 000 habitants doit réfléchir à sortir la voiture du centre-ville. On doit également réaliser un meilleur traitement des eaux de ruissellement. Il faut utiliser le trou de Séraillé pour filtrer les eaux et alimenter la nappe phréatique de La Crau. Il faut étendre le réseau fluvial de la ville de Miramas pour le raccorder à ce trou qui sera certainement comblé par les déblais de la gare souterraine de Saint-Charles. Il faudra y mettre une installation de production de chaleur et de froid pour desservir la Cité Capitaines, les bâtiments, les logements de la Boule Noire, ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) de la gare), des logements et locaux de l'ETAMAT (ETablissement du MATériel de l'armée) et d'étendre sous température dirigée de la ZRA (zone de regroupement et d'attente) pour une modification du paysage de l'entrée ouest de la ville de Miramas, pour créer des ressources supplémentaires SNCF Réseau propriétaire du trou qui accroîtra ainsi son RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises), et pour resserrer les liens historiques entre la ville de Miramas et le chemin de fer. En résumé, il faut prendre en considération les projets en cours ou à venir pour une meilleure inscription dans le développement durable, la protection de la nature, et l'utilisation de nos impôts.

Deuxième point, le ferroviaire s'est invité et il y a urgence à intervenir parce que le dernier rapport de la sécurité de l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire) est inquiétant. L'interface homme/machine est à plat. Cela veut dire que l'on a perdu le savoir-faire et donc la capacité à réagir à

une situation d'incident. C'est grave et il y a donc urgence, monsieur le préfet, à tenir une table ronde sur le ferroviaire pour le report modal et pour des questions de sécurité. Merci de votre attention.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, le timing était parfait. Je passe tout de suite la parole à M<sup>me</sup> SONJOUX de l'UMF.

**M<sup>me</sup> Julidé SONJOUX, Union maritime fluviale Marseille-Fos**

Bonjour. Je suis Julidé SONJOUX et j'interviens au nom de M. SARREMEJEANNE, président de l'UMF, qui n'a pas pu assister à cette plénière eu égard au changement d'horaire. Je vais rappeler en quelques mots les raisons de la mobilisation de l'UMF dans le débat public, ce que nous en avons retenu, ce que l'on regrette, et je conclurai avec nos attentes.

L'UMF a la légitimité et l'expertise pour parler des problématiques de flux de marchandises. Nous sommes l'un des acteurs les plus intéressés par les enjeux de fluidité des axes routiers qui desservent le port. On représente le tissu économique du port, c'est-à-dire 24 professions, 450 entreprises, et 45 000 emplois et donc l'intérêt général de la place portuaire et des salariés qui s'y rendent tous les jours. Les acteurs économiques se sont mobilisés fortement pendant tout le débat et dans cette démarche de concertation, car nous croyons au débat public. Plusieurs cahiers ont été versés au débat et ont apporté des arguments de qualité dûment vérifiés, sourcés et objectifs. Il faut aussi dire que les entreprises de la place ont investi des millions d'euros et se retrouvent bloquées. Le port de Fos est le seul port d'Europe de cette envergure à ne pas être relié aux axes autoroutiers.

Nous avons retenu de ce débat que l'opportunité du projet est largement confirmée et qu'il y a un large consensus des acteurs économiques des communes du territoire pour la réalisation urgente de cette liaison en deux fois deux voies sur tout le tracé. Le débat confirme aussi la nécessité urgente de réaliser une infrastructure capacitaire répondant aux besoins actuels et futurs de sécurité, de réduction des nuisances aux populations, et de développement économique et de mobilité, en règle générale, sur le territoire. On constate que c'est un territoire qui n'oppose pas développement économique et protection de l'environnement, et qui n'oppose pas non plus les modes de transport qui sont complémentaires.

De notre point de vue, le débat n'a pas identifié d'alternative crédible en mesure de résoudre les problèmes aigus, en particulier concernant la sécurité routière à laquelle nous sommes particulièrement sensibles pour nos salariés.

Le statu quo ne pourrait que maintenir voire aggraver les problématiques avec l'augmentation attendue et démontrée des trafics de marchandises et de la pression démographique.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Excusez-moi, je vais vous demander de conclure.

**M<sup>me</sup> Julidé SONJOUX, Union maritime fluviale Marseille-Fos**

Oui, je conclus tout de suite. Nous avons quelques regrets sur l'élargissement un petit peu trop important des débats consacrés à des sujets comme celui du télétravail. Quand on connaît la nature des emplois de la ZIP, c'est pour le moins étonnant. Nous sommes un petit peu déçus que cela n'ait pas été assez éclairant sur les points concernant les choix d'aménagements, les options de tracés, qui ont été relégués. Nous sommes toutefois heureux d'avoir participé à ce bel exercice de démocratie participative et nous espérons que cette infrastructure avance vite et que l'État prenne une décision ambitieuse à la hauteur de l'intérêt général de notre territoire. Merci.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci. Je suis désolée, le timing est vraiment très serré. Je passe la parole à M<sup>me</sup> Monica MICHEL.

**M<sup>me</sup> Monica MICHEL, députée des Bouches-du-Rhône, Arles**

Je vous remercie. Je salue les personnalités présentes. J'interviens comme députée de la 16<sup>e</sup> circonscription, car une grosse partie de ce tracé se trouve en son sein. Nous achevons donc cet après-midi une importante étape du projet de liaison routière entre Fos et Salon avec la clôture de la phase de débat public. C'est un exercice démocratique qui a été large, intense, de grande qualité, et, à ce titre, je tiens à souligner le travail mené par la CPDP et les services de l'État. De nombreux acteurs économiques, collectivités, syndicats, associations, lycéens, et citoyens ont pu exprimer leurs attentes, leurs interrogations, leurs doutes parfois, dans une variété de lieux et de formats que la crise sanitaire a pu impacter sans les altérer. Le débat aura permis de faire connaître un projet ancien aux citoyens,

car il est crucial que la population d'un territoire sache les projets envisagés là où elle vit et travaille, s'informe et y participe. De ce fait, je considère que le débat est une belle réussite.

Cette liaison est un projet ancien et complexe. Il faut rappeler que sa raison d'être, dès le départ, était l'environnement urbain et la qualité de vie des habitants de cette zone géographique. Il est aussi un maillon essentiel du développement économique de l'ouest de l'étang de Berre, au même titre que le contournement autoroutier d'Arles. Ainsi, ce projet doit accompagner la croissance du grand port maritime de Marseille et sa desserte. Le GPMM est le premier port de France et sa croissance est aussi l'extension de la zone logistique CLESUD à Miramas, porte d'entrée logistique de l'hinterland, de la zone industrialo-portuaire de Marseille Fos et la montée en puissance de la base aérienne d'Istres appelée à devenir le hub aéroportuaire des armées. Dans ce cadre, et avec l'augmentation du trafic attendue, le projet doit pouvoir concilier, autant que possible, une bonne insertion sur le territoire en termes de respect de l'environnement et de la biodiversité, de limitation de l'artificialisation des sols, et les réponses aux difficultés qui touchent déjà les usagers de la RN569 et des communes desservies (congestion, pollution atmosphérique, insécurité routière). Il s'agit, je le rappelle, d'organiser les conditions de vie de la population dans cette zone urbaine.

Le territoire ne peut faire l'économie d'un développement accru des autres modes de transport ; ferroviaire, fluvial, modes doux, notamment. C'est l'action que je mène avec les élus locaux pour que la desserte de la gare voyageurs de Miramas, comme la gare de triage, puisse accompagner l'expansion économique du territoire et la hausse du trafic en étant mise au cœur de la stratégie de développement. C'est aussi le travail mené avec les services de l'État et la Chambre de commerce du pays d'Arles pour développer le transport fluvial dans le cadre du Plan Rhône.

Il était prévu, au départ, qu'il y ait un réseau ferré régional pour permettre la connexion avec Marseille. Il n'est plus question de cela aujourd'hui. Le futur projet de loi 4D (loi Décentralisation, déconcentration, différenciation et décomplexification) envisage cette possibilité et il aura matière à travailler pour que notre territoire puisse utilement se servir de ces nouvelles possibilités. Cette liaison est une pièce d'un puzzle complexe aux enjeux multiples et fortement imbriqués, aux répercussions importantes pour les citoyens, les riverains, comme pour nos grandes entreprises. Ce débat vient donc clore 40 ans d'étude et de discussion.

Les positions se sont bien recalées les unes par rapport aux autres au fil du temps. Les avis donnés par les élus, par les maires, l'ont été dans des conditions de responsabilité que je salue. Je remercie, par conséquent, l'État. Il est temps, maintenant, de trancher pour que l'on puisse avancer. Je terminerai en remerciant l'ensemble des participants pour leur implication pour l'avenir de notre territoire. Merci.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci. Je donne la parole – on est très pressés – à M. GUIRAUD, LVDE.

**M. Bruno GUIRAUD, LVDE (Les Vélos Des Etangs)**

Bonjour à tous et merci de donner la parole à une petite association cycliste pour aller travailler à vélo. Nous avons trois pistes d'argumentation notamment dans une des zones géographiques les plus polluées de France fortement impactée par le taux de maladie induite. Quels équipements de déplacement peuvent générer le moins de pollution ? Les bouchons quotidiens entre Rognac, Vitrolles, Marseille, Fos, Salon, et Aix, prouvent que ce ne sont pas les déplacements routiers.

Dans une période historique de prise de conscience d'une indispensable transition énergétique, économique, et écologique, quel moyen de transport pourra impacter le moins possible l'environnement naturel ? L'état tristement dégradé de la campagne, de l'eau, de l'air, et de la terre autour des infrastructures routières, prouve encore une fois que ce n'est pas le transport routier.

Dans une conjoncture économique dégradée, quel projet pour améliorer nos déplacements, avec notre argent public, sera-t-il le mieux utilisé en termes de retour collectif sur investissement ? Les gaspillages et les pollutions liées au transport routier prouvent, une fois encore, que ce ne sont pas les déplacements routiers. Voilà les trois arguments que l'on aimerait que l'État prenne en compte.

Pourquoi et par qui l'État souhaite-t-il réaliser des travaux routiers ? Que les élus et les techniciens en charge du projet se posent continuellement la question. Fluidifier la circulation en supprimant les ronds-points serait largement suffisant. Favoriser la production et la consommation locale en développant les

réseaux de transports collectifs et alternatifs à la route préservera l'environnement pour nos enfants, et là je fais référence au cahier d'acteurs des lycéens<sup>18</sup>.

Comment l'État va-t-il répondre aux avis de la population ? Les stéréotypes de développement économique du 20<sup>e</sup> siècle, plus axés sur l'anarchie des libres échanges internationaux et des déplacements à outrance par voie routière, font l'objet d'un rejet d'une majorité de la population. Tenir compte de cet avis défavorable des citoyens n'est plus une option, mais une obligation.

Il y a donc deux points importants :

- Opérer un phasage des travaux est indispensable, car cela permettra de répartir les dépenses et de limiter les pollutions des travaux.
- Investir beaucoup plus que prévu dans les infrastructures ferroviaires et fluviales, notamment par des terminaux, permettra d'améliorer la situation de pollution ; et aussi investir dans les voies express cyclables, pour les salariés de Fos notamment, et inter-villes.

Voilà les recommandations citoyennes. Je terminerai par un proverbe du roi Salomon : « la conduite du stupide est droite à ses yeux, mais le sage, lui, il écoute les conseils ». Merci à vous.

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Je donne la parole, pour la toute dernière intervention en Zoom, à M<sup>me</sup> PASQUET pour le PCF.

**M<sup>me</sup> Isabelle PASQUET, PCF (Parti Communiste Français) Ouest étang de Berre**

Merci de me donner la parole. Je précise que je parle au nom d'un collectif de communistes de l'ouest étang de Berre. À l'occasion de cette réunion de clôture du débat public sur le projet de liaison routière Fos – Salon, on peut voir le chemin parcouru ainsi que l'évolution du débat et des réflexions. Le projet a pris de l'ampleur et il ne s'agit plus d'une simple liaison d'un point à un autre, mais bien de la question de la mobilité sur un territoire donné, en l'occurrence l'ouest étang de Berre. L'amélioration de la circulation sur cette zone est réclamée depuis de nombreuses années. Aujourd'hui, avec le développement de la zone industrialo-portuaire et le développement urbain, cela devient une impérieuse nécessité.

La nouvelle liaison routière, même si elle est nécessaire, ne saurait répondre à elle seule aux besoins de transport et de mobilité qui se sont exprimés tout au long du débat public. D'une part, parce qu'elle ne suffira pas à absorber les nouveaux flux, et, d'autre part, parce qu'à l'heure où la question de la protection de l'environnement fait quotidiennement l'actualité, il est impératif de trouver des solutions alternatives à la route pour le transport des marchandises et des personnes. On ne peut pas, d'un côté, promouvoir en paroles la transition écologique et, de l'autre, se résigner en faits, à l'accroissement incontrôlé du nombre de camions et de voitures sur nos routes et autoroutes.

Ce projet est une opportunité pour engager un processus d'investissements structurants attendu depuis trop longtemps pour l'ensemble du territoire ouest étang de Berre. Il doit s'inscrire dans un schéma d'aménagement du territoire cohérent et tenir compte de l'ensemble des problématiques de transport de voyageurs et de marchandises.

Le territoire a des atouts, et cela me permet de souligner, moi aussi, l'importance de la décision du groupe SNCF de maintenir le tri à gravité dans la gare de Miramas. C'est, à mon avis, une décision déterminante pour l'avenir du projet. Le territoire a donc des atouts sur lesquels on peut et on doit s'appuyer pour offrir des solutions de transport multimodal afin que les activités portuaires, logistiques, ferroviaires, fluviales, routières, puissent jouer de leur complémentarité et non de leur opposition. Multimodalité et complémentarité doivent être les maîtres mots en matière de transport, et doivent constituer la colonne vertébrale d'un projet de mobilité. C'est à partir de cette idée que nous avons fait un certain nombre de propositions pour une véritable politique des transports qui répondrait aux défis de mobilité pour la population. Nous voulons tous que ce projet aboutisse, même si 20 % ne sont pas totalement d'accord, je pense que tout le monde veut une solution. Mais, sans préjuger de la décision que pourra prendre la DREAL, je rappelle que nous souhaitons qu'une table ronde soit organisée, avant même cette décision, par le préfet des Bouches-du-Rhône, pour réunir l'ensemble des acteurs. Nous savons que de nombreuses personnes sont déjà prêtes à tenir cette table ronde dont les membres de la CGT des cheminots, le maire de Miramas, la SNCF, la Métropole, la Région Sud, et peut-être même le GPMM. Nous attendons donc la réponse du préfet. Merci.

---

<sup>18</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/cahiersdacteurs/LFS-CA-Lyceens.pdf>

**M<sup>me</sup> Laura MICHEL, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup. Je redonne tout de suite la parole à la salle, Séverine.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, Laura. Une dernière intervention ici, en salle, je vais donner la parole à M. HETSCH. Pour tous ceux ayant sollicité la parole ou exprimé des contributions dans le chat ou les papiers en salle, je précise que l'ensemble de ces éléments sera intégré dans le compte rendu. N'hésitez pas à contribuer sur le site internet de la CPDP. Vous n'êtes pas freinés dans votre parole, c'est juste l'organisation logistique qui fait que l'on doit respecter le timing pour ne pas vous mettre en difficulté par rapport au couvre-feu. Monsieur HETSCH, je vous laisse la parole pour trois minutes. Merci.

**M. Jean HETSCH, maire de Fos-sur-Mer**

Merci. Monsieur le préfet, messieurs les maires, mesdames et messieurs, monsieur le conseiller régional, nous sommes arrivés au terme de ce débat public avec un sentiment mitigé. Il a fallu, effectivement, attendre 47 ans pour que ce projet revoie le jour. Il y a aussi un sentiment plus positif qui consiste à dire que nous y sommes et que nous allons arriver à une étape nouvelle. Cette étape nouvelle a marqué un large consensus sur un agrandissement à deux fois deux voies pour la desserte de la zone industrielle de Fos-sur-Mer, et aussi pour éloigner les pollutions des zones habitées.

Je reviendrai simplement sur trois points et le premier concerne la congestion du trafic. Tous les matins, sur les entrées nord, sud, et ouest de Fos on a une demi-heure à trois quarts d'heure de bouchons avec *stop-and-go* et pollutions pouvant s'en échapper. Je regrette que l'ARS (Agence Régionale de Santé) n'ait pas réalisé quelques études pour connaître l'impact de ces pollutions.

Le deuxième point concerne l'accès à la zone industrialo-portuaire. Ces congestions bloquent le trafic. Il y a quelques années, nous avons réalisé un exercice incendie sur la zone industrielle et les voies étaient tellement saturées que les services de secours n'ont pas pu accéder à cette zone.

Le troisième point que je voudrais souligner c'est le danger que représente le transport de matières dangereuses. Sur le trajet qui est actuellement prévu, entre Port-de-Bouc et la sortie d'Istres, 8 500 personnes sont situées dans un rayon de 300 mètres autour de la route et donc d'une potentielle exposition à une explosion ou un nuage toxique. Je prends l'exemple d'AZF et de Seveso qui ont amené des lois éloignant les habitations des zones de danger. Pourquoi, dans l'un des schémas proposés aujourd'hui, ce danger continue-t-il à traverser les communes ?

Je crois qu'il faut avoir la clairvoyance de se dire que les temps ont changé, que la sécurité doit être au cœur des débats, et que cette déviation doit s'éloigner des zones habitées. Je parle de Fos-sur-Mer, mais je pourrais également parler d'Istres ou de Miramas et de Grans qui peuvent être concernées par cela. C'est pour cela qu'il faut avoir ce regard global. Lorsqu'on parle de la déviation de Martigues – Port-de-Bouc, il ne faut pas s'arrêter à la sortie de la RN 568, mais que l'on aille directement sur le barreau des étangs qui évitera la commune de Fos-sur-Mer. Cette portion, qui en plus traverse une entreprise, n'a pas de sens économique ni de sens urbanistique. Il faut, effectivement, le barreau des étangs et le tracé le plus éloigné possible au-delà du Ventillon pour la partie qui rejoindra La Fossette.

Je crois que ce prisme doit être repris par le président de la Commission du débat public et l'ensemble des rédacteurs des conclusions, et servir de guide pour les décisions de la DREAL qui, je l'espère, vont pouvoir donner un nouveau souffle à cette zone qui compte beaucoup dans le département. Le GPMM est un acteur majeur de la Région, car il représente 10 % du PIB (Produit Intérieur Brut) de la Région. Il faut donc continuer à le développer et à protéger les populations.

**M<sup>me</sup> Séverine CACHOD, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci beaucoup, monsieur HETSCH. Nous entrons dans la phase de conclusion et je vais donc laisser ma place à M. le préfet, M. MIRMAND, pour partager avec vous les réponses de l'État.

**M. Christophe MIRMAND, préfet de la région Paca et des Bouches-du-Rhône**

Madame la Présidente de la Commission nationale du débat public, monsieur le maire, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, mes premiers mots, au terme de cette séance plénière, seront naturellement pour remercier la Commission particulière du débat public, et son président M. FOURNIAU, qui, malgré le contexte sanitaire délicat, a permis l'expression de tous sur le projet de liaison Fos – Salon et, plus largement, sur l'ensemble des enjeux de mobilité et de développement du territoire. Au terme d'un débat riche et serein, l'État a, je crois, entendu tous les enjeux – je veux le dire

à cette tribune – toutes les attentes des acteurs de ce territoire et de ses habitants, et est prêt à y répondre de plusieurs façons.

L'État porte, avec les collectivités territoriales, tout d'abord, l'ambition de la cohérence des politiques de mobilité sur le territoire et veillera à ce que ce projet contribue au développement des projets de transports en commun et des modes doux en cohérence avec le Plan de déplacement urbain métropolitain sur l'ouest de l'étang de Berre et le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, le SRADDET, élaboré par le conseil régional. Le débat a fait émerger des expressions fortes sur la nécessaire complémentarité de ces modes de transport avec l'amélioration du transport des marchandises et, naturellement aussi, cela a été martelé tout au long de ce débat cet après-midi, sur l'ambition du développement du fret ferroviaire. Ce territoire, il faut le rappeler, est le principal pôle industriel logistique et portuaire de la région et il a besoin, pour être compétitif, à la fois de dessertes routières et ferroviaires de qualité, mais aussi de plateformes de transport combiné performantes. Ces investissements sont désormais programmés par l'État en association avec les collectivités, et en particulier la région. Comme l'a rappelé, tout à l'heure, M. LEVASSORT, directeur adjoint de la DREAL, le financement du renforcement du pôle de transport combiné de CLESUD est ainsi programmé dans le contrat d'avenir qui a été signé par le Premier ministre le 5 janvier dernier à Toulon. En complément et sous le contrôle de M. MARTEL, le port poursuivra ses investissements, avec le soutien du plan de relance portuaire de l'État et du conseil régional, pour augmenter encore la part modale du fer déjà élevée au regard des autres ports européens.

L'État a également entendu le besoin exprimé par les acteurs du territoire, élus, associations, entreprises, citoyens, salariés, de garantir l'avenir du site de triage de Miramas. Le cahier d'acteurs du groupe SNCF, publié ces derniers jours, qui confirme les perspectives d'avenir du site et le rôle stratégique du tri à la gravité pour la logistique ferroviaire de toute la région, en témoigne. C'est là aussi, je crois, un des acquis de ce débat public. Le groupe de travail de la SNCF qui élabore le programme de travaux, leur phasage et leur financement, devrait rendre ses premières conclusions mi-février et son rapport complet à l'automne. Sans attendre ces échanges, j'ai saisi, dès le mois d'août dernier, le ministère des Transports d'une demande de financement dans le cadre du volet ferroviaire du plan de relance. Enfin, je voudrais le dire, je m'engage à organiser une table ronde sur l'avenir du site avec les collectivités et l'ensemble des partenaires d'ici la fin de ce trimestre, comme le souhaitait tout à l'heure, je crois, monsieur MATTA.

L'État souhaite également améliorer le transport fluvial. C'est pourquoi le ministre des Transports a confié à la direction territoriale Rhône Saône de voies navigables de France, VNF, l'objectif de développer le fret fluvial dans le bassin du Rhône. Nous serons naturellement attentifs à cette démarche et à ses répercussions sur le projet Fos – Salon, et plus largement sur l'ensemble du territoire et aux possibles synergies qui pourront être déployées avec les autres modes. Ainsi, l'État s'assurera de la coordination des différents projets d'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises afin de contribuer de façon résolue à la résolution des problèmes de congestion du réseau routier qui existent, et qui ont été très largement évoqués cet après-midi, et qui pénalisent le développement du territoire, mais également la qualité de vie de ses habitants.

L'État est aussi le garant de la mise en œuvre des politiques environnementales en faveur de la sobriété foncière, de la limitation de l'artificialisation des sols, de la préservation de la biodiversité, de la lutte contre le changement climatique, et a entendu les inquiétudes et les recommandations de certains concitoyens. Je souhaite donc que ce projet les prenne pleinement en compte, aille aussi loin que possible dans l'évitement et la réduction de ces impacts, et assure bien, le cas échéant, leur compensation.

Il importe maintenant de se projeter vers l'avenir. Je voudrais conclure mes propos en rappelant les principales échéances que nous avons devant nous pour réaliser, enfin, ce projet de liaison Fos – Salon qui est attendu depuis trop longtemps par la majorité des acteurs économiques et politiques de ce territoire. Ils se sont exprimés tout au long de ce débat et se sont remarquablement impliqués par leur participation, par la multitude et la qualité des cahiers d'acteurs, en faveur du projet, de sa pertinence, et, je dirais, de sa nécessité vitale pour ce territoire. Fin mars, la Commission nationale du débat public publiera le bilan de la concertation en s'appuyant sur le rapport de la Commission particulière. En juin, le ministre des Transports devrait communiquer sa décision sur la poursuite du projet. Nous aurons alors environ deux ans pour approfondir les études qui conduiront au choix de la variante préférentielle. C'est donc, je crois, une décision rapide qui permettra, sur la base du tracé qui sera ainsi retenu, aux collectivités territoriales de porter également la maîtrise de projets complémentaires qui pourront répondre aux objectifs d'amélioration des conditions de circulation sur le territoire.

L'État s'engagera à poursuivre la concertation continue afin que l'ensemble des parties prenantes, les élus, les administrations, les associations, les acteurs socio-économiques, les citoyens, puissent accorder leurs contributions à l'amélioration du projet. Tout à l'heure, M. REVERCHON, je crois, suggérerait, à l'image du projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, que soit mis en place un comité de suivi avec un garant pour permettre de continuer de scander l'avancement du projet pendant cette période de poursuite des études et des travaux préparatoires. C'est, je crois, une proposition qui doit être naturellement retenue.

La solution préférentielle pourra ensuite être soumise à l'enquête publique en 2024 pour une déclaration d'utilité publique en 2025, et un début de travaux en 2027. La nouvelle liaison routière pourrait alors être mise en service en 2030 pour devenir un nouveau maillon structurant du système de mobilité multimodale de ce territoire. Tout à l'heure, monsieur le président, vous m'interpellez sur l'articulation des financements par rapport au contrat de projet État-région, par rapport au contrat d'avenir, par rapport au plan de relance. Nous ne sommes pas tout à fait sur la même temporalité puisque les modalités de financement de ce projet devront être déterminées par l'État, qui apportera naturellement sa contribution, d'ici la fin de l'ensemble du processus d'études que j'ai évoqué tout à l'heure. Il est évident que les financements qui sont mobilisables, d'ores et déjà, au titre du plan de relance notamment, devront servir à améliorer toutes les infrastructures, ferroviaires notamment, qui seront naturellement aussi inscrites dans le cadre de ce projet de territoire comme cela a été souhaité tout à l'heure.

À l'horizon 2030, les capacités de fret ferroviaire devraient être nettement renforcées grâce au pôle de transport combiné de CLESUD, à la modernisation du site de Miramas, et au renforcement des terminaux portuaires. Les itinéraires cyclables seront pleinement opérationnels, je l'espère, depuis longtemps, et les cars et bus à haut niveau de service de la Métropole pourront, je n'en doute pas, bénéficier de cette infrastructure efficace.

Mesdames et messieurs, je crois que, au terme de ce débat, si collectivement nous parvenons à coordonner la réalisation de l'ensemble de ces projets, la mobilité dans l'ouest de l'étang de Berre aura ainsi accompli, à cet horizon, un saut qualitatif important pour la compétitivité et l'attractivité de ce territoire et également pour la qualité de vie des habitants. Je crois qu'il faudra, naturellement, collectivement s'en féliciter et c'est sans doute au titre de ce débat public que nous pourrons nous en réjouir.

Merci, monsieur le président, merci mesdames et messieurs, pour l'ensemble des concertations qui ont été ainsi conduites.

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

Merci, monsieur le préfet. Je passe la parole à Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale du débat public, pour un mot de conclusion sur les suites de la concertation.

#### **M<sup>me</sup> Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale du débat public**

Merci, Jean-Michel. Je vais juste structurer ma conclusion en trois points.

Le premier, bien évidemment, est un message de remerciement et de félicitations à la Commission particulière, donc à toi, Jean-Michel, et aux six personnes qui t'accompagnent : Séverine CACHOD, Xavier DERRIEN, Olivier KLEIN, Mathieu LEBORGNE, Laura Michel, et Margherita MUGNAÏ. Vous avez fait un travail de terrain énorme pour aller chercher des personnes qui, sinon, ne seraient peut-être pas venues s'exprimer dans un débat public, surtout dans le contexte sanitaire actuel. Et ces voix qui, sinon, sont trop silencieuses et que les décideurs, dans leur ensemble, ne rencontrent pas ou n'entendent pas nécessairement.

Cela touche mon deuxième point. C'est vraiment cela notre cœur de métier, c'est notre raison d'être et la mission que la loi nous a confiée. C'est de mettre sur un pied d'égalité toutes les personnes. C'est un temps important pour le public puisque c'est le temps où il va pouvoir prendre connaissance d'un projet et pouvoir être informé avec une grande diversité d'informations pour ensuite s'exprimer. Mais c'est aussi un temps très important pour les décideurs puisqu'ils vont pouvoir entendre la diversité des arguments que suscite le projet. Après, ils restent les décideurs donc il leur appartient de dire quelle hiérarchie ils retiennent, quels arguments ils mettent en premier. Ce qui est sûr c'est que – et je vous le dis au regard de l'expérience que nous avons des débats publics – l'on doit répondre à tous les arguments. Nous ne pouvons pas les ignorer. Si aucune réponse n'est apportée aux arguments, il est sûr que la suite du projet, s'il y a une suite, pourra être potentiellement assez conflictuelle.

Mon troisième point concerne la suite du débat public. Le calendrier a été rappelé par Monsieur le Préfet. Nous avons, nous, côté Commission nationale et côté Commission particulière, un maximum de deux mois après la fin du débat pour produire un compte rendu et un bilan qui vont détailler la manière dont s'est passé le débat et les arguments qui ont été présentés, sans jamais dire s'ils sont majoritaires ou minoritaires puisqu'il ne nous appartient pas de donner un avis favorable ou défavorable sur ce projet. Ensuite, à l'issue de la publication de ce compte rendu, nous allons faire des recommandations sur la manière, essentiellement, de poursuivre la concertation. C'est-à-dire que nous regarderons si certains points méritent des éclaircissements et si certaines modalités d'association du public nous semblent plus opportunes. Ces recommandations, il faudra bien évidemment que le maître d'ouvrage y réponde. Il a trois mois pour apporter une réponse non seulement à nos recommandations, mais pour dire ce qu'il retient du débat comme enseignements.

C'est un exercice que l'on veut, aujourd'hui, plus approfondi. C'est un exercice où l'on va clairement demander au maître d'ouvrage de se positionner par rapport à une série de recommandations les plus précises possibles, et la Commission nationale va émettre un avis sur la qualité et la complétude de la réponse du maître d'ouvrage. Il est vraiment important, pour nous, que l'on puisse dire en toute transparence au public : voilà les éléments sur lesquels il a été clairement répondu, voilà les éléments sur lesquels il manque une réponse. C'est un point important parce que Monsieur le Préfet a rappelé qu'il souhaitait qu'il y ait un garant nommé pour la suite du projet, s'il décide de le poursuivre, jusqu'à l'enquête publique. Or, c'est une obligation légale donc il y aura bien un ou des garants ou garantes nommés pour suivre la vie de ce projet. C'est important, car il va y avoir des moments forts dans la vie de ce projet et il est important que le public puisse en être informé voire même puisse participer encore à certains éléments du projet. Par exemple, quand vous aurez les études qui touchent les impacts environnementaux de ce projet, c'est extrêmement important que le public en ait connaissance et puisse, peut-être, débattre du contenu de ces études.

Le débat ne s'arrête donc pas là, ni aujourd'hui, ni le 31 janvier. Il va clairement se poursuivre et la poursuite de ce dialogue, qui est vraiment une obligation démocratique profonde, est très importante pour que l'ensemble des acteurs du territoire ait pleinement connaissance des attentes du public.

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

Merci beaucoup. Un mot personnel, en cette fin de débat, pour dire que conduire un débat est une expérience personnelle extrêmement riche. Je veux remercier l'ensemble des personnes que nous avons rencontrées, et avec qui nous avons discuté d'avoir participé au débat.

Conduire un débat, c'est toujours un exercice de dialogue avec des acteurs extrêmement divers, dans lequel on nourrit l'espoir que cela fasse bouger les choses. La démocratie participative ce n'est pas simplement du « blabla », elle est orientée vers l'action pour que de meilleures décisions puissent être prises. C'est d'ailleurs inscrit dans le code de l'environnement (art. 120-1) : « *La participation est mise en œuvre pour améliorer la qualité des décisions publiques* » et c'est dans cet esprit que nous avons conduit le débat. J'espère que cela a été perçu par l'ensemble des participants que je tiens encore à remercier.

Essayer de donner la parole à tout le monde aujourd'hui fut un exercice très compliqué. On n'a pas pu donner la parole aux derniers qui l'ont demandée aujourd'hui ; je pense notamment au commandant de la base d'Istres. Nous en sommes désolés, mais il reste encore quelques jours pour vous exprimer et publier un cahier d'acteurs ou poser des questions et avoir des réponses de la part du maître d'ouvrage. N'hésitez pas, dans ces derniers jours du débat, à vous exprimer. Désolé, encore, pour celles et ceux à qui nous n'avons pas pu donner la parole, mais, le couvre-feu étant à 18 heures, il faut laisser à tout le monde le temps de rentrer. Nous avons décidé de terminer à 17 h 30 et nous y sommes arrivés. Je remercie tout le monde de s'être prêté à cet exercice difficile, mais très enrichissant. Merci et au revoir.

#### **Note suite à la Réunion :**

Les personnes suivantes s'étaient inscrites pour intervenir ou participer, mais n'ont pas pu le faire du fait de l'avancée des horaires ou de la limite de temps liées au couvre-feu : Jean-Christophe BAUDOIN (Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône), Bernard BOUTERIN (Citoyen), Stéphane COPPEY (Administrateur de FNE PACA), Arlette DELAVOUET (Citoyenne), Pierre D'HARREVILLE (Député de la 13e circonscription des Bouches-du-Rhône), Pierre FULCONIS (Citoyen), Jean-François GAST (Membre du MNLE 13), Alexandre PEREZ (Membre de la CGT Dockers), René RAIMONDI (Conseiller départemental des Bouches-du-Rhône),

Stéphane SALVETAT (Président de STM (Syndicat des Transitaires de Marseille-Fos), Pierre SIMON (Commandant Adjoint de la base aérienne d'Istres), Anne et Jean-Jacques TISSIER (Citoyens), Jean-Marc ZULESI (Député de la 8e circonscription des Bouches-du-Rhône).

Des contributions ont été versées au débat à l'occasion de cette plénière. Elles ont été relayées sur la plateforme du débat en ligne<sup>19</sup> et dans la page dédiée aux contributions et courriers<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> <https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fos-salon>

<sup>20</sup> <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contributions>

## REPORT DES DISCUSSIONS EN LIGNE (CHAT)

**De Olivier Klein - CPDP à tout le monde : 02 :43 PM**

N'hésitez pas à utiliser ce Chat pour exprimer vos remarques et questions. J'en relayerai une courte synthèse et ils seront intégrés au compte-rendu de la séance ou transférés au maître d'ouvrage pour donner une réponse.

**De Sylvie Vanpeene à tout le monde : 02 :44 PM**

Encourageant pour l'avenir cette position des jeunes de seconde.

**De Bertrand Caré (Les Petits Débrouillards) à tout le monde : 02 :48 PM**

Bravo aux lycéens :)

**De G. MARCEL FNEPACA à tout le monde : 02 :48 PM**

Merci aux Lycéens, nous (FNE et autres) avons le sentiment de ne pas se battre pour rien

**De Sofia Aliamet - Régie technique à tout le monde : 02 :49 PM**

Les cahiers d'acteurs des lycéens, et de l'atelier citoyen, comme l'ensemble des autres cahiers d'acteurs sont accessibles sur le site du débat : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>

**De Véronique Pavan AMP à tout le monde : 02 :49 PM**

Qu'est-ce qui pousserait ces lycéens à utiliser plus les TC ?

**De G. MARCEL FNEPACA à tout le monde : 02 :58 PM**

Merci à l'atelier citoyen qui valide et conforte le positionnement FNE France Nature Environnement

**De Sofia Aliamet - Régie technique à tout le monde : 03 :04 PM**

Pour information, la présentation (pas très lisible, nous nous en excusons) sera publiée sur le site internet du débat : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier/#archives>

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :05 PM**

43 cahiers d'acteurs à ce jour !

**De Sofia Aliamet - Régie technique à tout le monde : 03 :06 PM**

En effet, et les acteurs qui le souhaitent ont jusqu'au 24 janvier pour partager leurs positions en envoyant un cahier d'acteur.

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :07 PM**

Les Vélos Des Etangs ! Pas de l'étang...

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :16 PM**

Slide illisible

**De Jean Gonella à tout le monde : 03 :19 PM**

Les questions en fichier PDF ont pour le moins un certain intérêt.

**De Olivier Klein - CPDP à tout le monde : 03 :26 PM**

Nos excuses pour la faible lisibilité de certaines diapositives sur ZOOM. Tous les diaporamas seront mis en ligne sur le site du débat.

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :34 PM**

Conforter la multimodalité urgente... Pas la réalisation d'une route !

Les embouteillages sur les routes des Bouches du Rhône sont le résultat de 50 années du tout routier... Entre Fos et Salon, mais aussi entre Marseille et Rognac et Marseille et Aix !

On n'a jamais décongestionné une route en augmentant sa capacité ! C'est au contraire un appel d'air à plus de circulation

Fret ferroviaire en plein désarroi : ça c'est la réalité comme celle du fluvial !

Si ça se réalise rapidement, avant 2025 oui ?

**De Jean Gonella à tout le monde : 03 :34 PM**

Pourquoi le débat n'a-t-il pas porté sur une question prioritaire :

« Pourquoi ne pas avoir proposé d'abord un développement concret urgent et déterminé du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, puis si cela se révélait à terme insuffisant, y ajouter éventuellement une liaison routière ; en somme, en finir avec la politique française du tout-routier et du rail considéré seulement comme une variable d'ajustement de la route. »

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :34 PM**

Voies express fret et transports collectifs

**De Jean Gonella à tout le monde : 03 :35 PM**

2. Pourquoi le débat n'a-t-il pas comporté :

Une évaluation totale des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet : construction, exploitation, etc.

Une évaluation de l'empreinte écologique du projet.

La DREAL s'y serait-elle opposé ?

3. Pourquoi, comme déjà s'y intéressèrent naguère, des ingénieurs des Ponts et Chaussées, tous devenus ingénieurs généraux, n'a-t-on pas mis au débat, le paradoxe de Braess, l'équilibre de Nash et le phénomène de Pigou, qui se résume en la phrase d'Hubert Peigné, IGPC, ancien directeur de l'équipement de la région Sud-Paca :

« À courir après le routier, on a toujours une infrastructure de retard »

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :35 PM**

Economiser le foncier c'est ne pas doubler les voies

**De Jean Gonella à tout le monde : 03 :36 PM**

Effectivement, dans des centaines de cas expérimentaux, l'ajout d'une infrastructure ou l'augmentation de capacité conduisent à un accroissement des encombrements, tandis que leur réduction conduit souvent à une diminution des encombrements routier et à un effet de dilution : souvent après la fermeture d'une infrastructure, puis sa réouverture, une bonne partie du trafic précédent disparaît par effet d'adaptation évolutive ; par exemple, en Suède, lors des embouteillages de week-end, tous les week-ends, on diminue la capacité des autoroutes et le trafic se fluidifie.

Tous les cas expérimentaux, en particulier aux États-Unis, en Grande-Bretagne, en Suède et même en France à Bordeaux et à Lyon sont confortés par les théories mathématiques fondées sur le paradoxe de Braess, l'équilibre de Nash et le phénomène de Pigou (documentation scientifique disponible sur WeTransfer avec le lien : <https://we.tl/t-365JdwjPYP>)

Donc débat insatisfaisant qui n'aborda pas les questions essentielles développées dans le célèbre rapport de synthèse du collège scientifique du GIEC « +1,5 °C », détaillant ce qui est nécessaire « pour sauver le climat et donc toute l'humanité ».

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :39 PM**

Aucun rapport !

Quels que soit l'énergie utilisée on pollue

La réduction des transports routiers est La solution

Pas compris qu'entendus

Fos est particulier. La pollution actuelle et les sites SEVESO changent la donne !

**De Jean Gonella à tout le monde : 03 :40 PM**

L'électricité française est décarbonée entre 90 et 94 % suivant les années (90,24 % en 2019) Donc les trains électriques de marchandises sont décarbonés, pas les camions ÷ oh combien !

Toute pollution supplémentaire est péjorative.

**De Sofia Aliamet - Régie technique à tout le monde : 03 :41 PM**

Le débat se poursuit encore :

Sur la plateforme participative où vous pouvez déposer un avis, poser une question <https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fos-salon>

Sur la carte du débat : sur laquelle vous pouvez partager vos remarques, questions et observations : [https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE\\_DEBATPUBLIC\\_FOSSALON\\_V1](https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSALON_V1)

**De Jean Gonella à tout le monde : 03 :44 PM**

Faux : hydraulique : 2 à 6 g de CO2/kWh, charbon plus de 956 g de CO2/kWh (base de données GIEC)

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :44 PM**

Raison de plus pour recréer des infrastructures de dessertes ferroviaires et fluviales directes (embranchements évitant le camion !)

**De Stéphane Boumendil à tout le monde : 03 :45 PM**

La pandémie mondiale du coronavirus a montré combien le transport maritime a permis, sans interruption, d'approvisionner notre pays en denrées essentielles. Pour rappel, le transport maritime représente 90% du transport des marchandises dans le monde, et c'est un mode de transport beaucoup moins polluant que le transport aérien.

**De Jean Gonella à tout le monde : 03 :46 PM**

Exact : d'abord le ferroviaire et, peut-être, si ça ne suffit pas un peu de route. France, part modale du transport ferroviaire de marchandises moins de 10 %, Suisse et Autriche plus de 40 %

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :52 PM**

Arrêtez avec les millions d'euros de nos impôts si peu utilisés pour nos besoins exprimés (ceux des citoyens). Les Milliards sortis du "chapeau" pour le Covid prouvent que quand on veut on peut ...

**De Stéphane Boumendil à tout le monde : 03 :54 PM**

Merci au Conseil régional pour les investissements qui ont été annoncés afin de développer l'ensemble des modes de transport, et les solutions alternatives comme le GNV, l'hydrogène... Il ne faut pas opposer aménagement du territoire, développement économique et développement durable.

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 03 :56 PM**

Vrai mais si récent dans les faits, que l'on s'impatiente

**De Jean Gonella à tout le monde : 03 :58 PM**

Pour les mêmes raisons que l'Europe, le 20 juillet 2020 le Conseil d'État a condamné la France à 10 millions d'euros d'astreinte tous les six mois tant que ne sera pas rétablie la qualité de l'air dans douze territoires en France dont l'Ouest des Bouches-du-Rhône et Marseille.

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 04 :00 PM**

Avec 10% on est bien loin du 100% ferroviaire

**De Sofia Aliamet - Régie technique à tout le monde : 04 :09 PM**

Bonjour, M. GINOUX est-il là ?

**De véronique pavan AMP à tout le monde : 04 :12 PM**

Bonjour

M. Gignoux empêché je pense

**De Sofia Aliamet - Régie technique à tout le monde : 04 :12 PM**

Bonjour Madame, Merci pour l'info

**De Sylvie Vanpeene à tout le monde : 04 :18 PM**

Ce serait bien que tous les intervenants se présentent plus que par leur nom : leur responsabilité ou structure est intéressant.

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 04 :19 PM**

Situation délicate à cause de quelles décisions et absences de décisions passées ?

**De Laura MICHEL (CPDP) à tout le monde : 04 :25 PM**

Madame Planque du GPMM

**De iPad CASADO Éric à tout le monde : 04 :25 PM**

Le colonel de la base d'Istres souhaiterait s'exprimer, il est avec M. Bernardini

**De Jean Gonella à tout le monde : 04 :31 PM**

Bravo Serre

**De Jean Gonella à tout le monde : 04 :39 PM**

Bravo Daniel !

**De G. MARCEL FNEPACA à tout le monde : 04 :45 PM**

Le report modal, il faut aller jusqu'à sa mise en œuvre ... voir la zone des Bruguières dans le Var : une voie posée depuis Les Arcs pour relier les entrepôts mais aucun n'est raccordé 10 ans après la réalisation !

**De Robert FRANCESCHI FRACOFER à tout le monde : 04 :59 PM**

Le report modal pourrait très bien se développer avec les installations actuelles : le verrou du raccordement de Vigueirat a sauté depuis longtemps. Pourquoi pas plus de trains ?

**De Eléonore Gire à tout le monde : 05 :06 PM**

Merci Monsieur Guiraud !

**De Stéphane Salvetat à tout le monde : 05 :06 PM**

Bonjour. Je devais intervenir au nom du STM qui représente plus de 2400 emplois sur Fos

**De Jean Gonella à tout le monde : 05 :06 PM**

Bravo et merci M. Guiraud !

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 05 :14 PM**

Encore une fois, le cas de Fos sur Mer est bien le seul qui nécessite un désengorgement routier en raison des risques industriels !

Pour le reste du parcours un phasage en supprimant les giratoires serait suffisant dans un premier temps (avant 2025)

**De Robert FRANCESCHI FRACOFER à tout le monde : 05 :16 PM**

Merci pour ces échanges.

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 05 :17 PM**

Si seulement il pouvait y avoir du concret avant la fin de cette année ? Est-ce possible ?

**De Ginoux à tout le monde : 05 :19 PM**

En tant que délégué métropolitain au schéma de la voirie, je tiens à préciser que je soutiens les maires dans leurs choix et j'insiste sur le fait que ce projet a un très fort intérêt sur un plan de la sécurité des biens et des personnes, sur un plan économique, sur un plan environnemental également. Ceci rejoint l'argument de la qualité du cadre de vie de l'ensemble des habitants de notre Territoire.

La Métropole soutient l'aménagement de cette liaison. Pour cela, nous comptons sur un soutien fort de l'Etat. Enfin nous examinerons avec intérêt chacune des hypothèses, pourvu que ce projet aboutisse enfin.

**De Sofia Aliamet - Régie technique à tout le monde : 05 :23 PM**

Pour rappel, jusqu'au 24 janvier, vous pouvez :

- Déposer un avis, poser une question sur le site participatif du débat : <https://participons.debatpublic.fr/processes/liaison-fos-salon>

- Partager vos observations, remarques, questions en contribuant à la carte du débat : [https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE\\_DEBATPUBLIC\\_FOSSALON\\_V1](https://macarte.ign.fr/carte-narrative/voir/a3ff3de8950aac5fdd4e9e6f22c46e18/CARTE_DEBATPUBLIC_FOSSALON_V1)

- Déposer un cahier d'acteur (pour les associations, institutions, associations, collectivités etc.) : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 05 :23 PM**

Quand l'Etat veut, il peut !

**De Bruno Guiraud à tout le monde : 05 :30 PM**

Merci

**De Stéphane Boumendil à tout le monde : 05 :31 PM**

Orientation vers l'action, très bien, alors nous serons vigilants sur la réalisation des actes.

**De Olivier Klein - CPDP à tout le monde : 05 :32 PM**

Au nom de la CPDP, nous vous remercions de votre participation au débat, et en particulier à cette séance partiellement à distance et au Chat.

**De Sofia Aliamet - Régie technique à tout le monde : 05 :32 PM**

Merci à toutes et à tous pour votre participation à cette plénière de clôture.

Comme indiqué précédemment, vous pouvez continuer à vous exprimer jusqu'au 24 janvier

**De Laura MICHEL (CPDP) à tout le monde : 05 :32 PM**

Merci à tous pour votre participation très active ! N'hésitez pas à continuer à contribuer sur la carte interactive ou la plateforme !

Fichier reçu dans le tchat (envoyé par M. Jean GONELLA)

Questions :

1. Pourquoi le débat n'a-t-il pas porté sur une question prioritaire :

« Pourquoi ne pas avoir proposé d'abord un développement concret urgent et déterminé du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, puis si cela se révélait à terme insuffisant, y ajouter éventuellement une liaison routière ; en somme, en finir avec la politique française du tout-routier et du rail considéré seulement comme une variable d'ajustement de la route. »

2. Pourquoi le débat n'a-t-il pas comporté :

Une évaluation totale des émissions de gaz à effet de serre (*GES*) du projet : construction, exploitation, etc.

Une évaluation de l'empreinte écologique du projet.

La DREAL s'y serait-elle opposé ?

3. Pourquoi, comme déjà s'y intéressèrent naguère, des ingénieurs des Ponts et Chaussées, tous devenus ingénieurs généraux, n'a-t-on pas mis au débat, le paradoxe de Braess, l'équilibre de Nash et le phénomène de Pigou, qui se résume à la phrase d'Hubert Peigné, IGPC, ancien directeur de l'équipement de la région Sud-Paca :

« À courir après le routier, on a toujours une infrastructure de retard »

Effectivement, dans des centaines de cas expérimentaux, l'ajout d'une infrastructure ou l'augmentation de capacité conduisirent à un accroissement des encombrements, tandis que leur réduction conduisit souvent à une diminution des encombrements routier et à un effet de dilution : souvent après la fermeture d'une infrastructure, puis sa réouverture, une bonne partie du trafic précédent disparaît par effet d'adaptation évolutive ; par exemple, en Suède, lors des embouteillages de week-end, tous les week-ends, on diminue la capacité des autoroutes et le trafic se fluidifie.

Tous les cas expérimentaux, en particulier aux États-Unis, en Grande-Bretagne, en Suède et même en France à Bordeaux et à Lyon sont confortés par les théories mathématiques fondés sur le paradoxe de Braess, l'équilibre de Nash et le phénomène de Pigou (documentation scientifique disponible sur WeTransfer avec le lien :

<https://we.tl/t-365JdwjPYP>

Donc débat insatisfaisant qui n'aborda pas les questions essentielles développées dans le célèbre rapport de synthèse du collège scientifique du GIEC « +1,5 °C », détaillant ce qui est nécessaire « pour sauver le climat et donc toute l'humanité ».

Jean Gonella

## COMMENTAIRES OU QUESTIONS RECUEILLIS EN SALLE

**De :** Yvon Fontaine

### **Questions ou commentaires :**

L'importance d'un tracé poids lourds est inquiétante. Nous avons obtenu une interdiction sur la R568 du RP Saint Gervais vers la Fossette (certains PL « desserte locale » sont autorisés). Cette interdiction n'est pas respectée. Nombre de PL se moquent de cette interdiction. Les forces de police ne sont pas suffisantes pour verbaliser. Le système électoral présidentiel (mandat de 5 ans) ne permet pas l'avancement des projets. A chaque changement de majorité on assiste au changement des projets ( ??) C'est comme ça depuis de nombreuses années. On fatigue et on n'avance pas. Ce que l'un fait son successeur le défait !!!

**De :** Manderon Bernard, habitant de Fos

### **Questions ou commentaires :**

Bonjour, je n'ai pas de question à poser mais je donne mon avis : Si l'on ne veut pas construire une méga liaison autoroutière >Fos-Salon qui coûterait certainement assez cher, on pourrait commencer par traiter et réduire les points faibles, par exemple :

- Depuis Istres – Sud, une liaison directe vers Fos-Ventillon-Feuillane ou Fos Fossette pour desservir les industries et le port en direct. Cette route passerait davantage au nord de Fos que la route actuelle, donc plus éloignées des zones urbanisées.
- Au niveau de Istres, suppression des 2 ronds-points -> une route directe et il faudrait construire 2 ponts au-dessus de la route situés au niveau des ronds-points actuels
- Au niveau de Miramas -> Idem -> suppression des ronds-points
- Une route directe vers la zone Clésud et accès direct à l'autoroute, en direction de Eyguières.

Dans un premier temps ce serait une route directe 1x2 voies mais il faudrait prévoir les ouvrages pour la passer en 2x2 voies ultérieurement, si nécessaire.

Remarques : Il y a 20 ans, on n'entendait parler que de ferroutage, et le ferroutage ne s'est jamais développé, pourquoi ? Donc on pourrait recommencer à essayer de développer le ferroutage !

Nota : 1 les ronds-points sont fortement générateurs de bouchons, ralentissements et énormément de pollution.

2 Il faudrait aussi prévoir une piste cyclable Fos-Istres-Miramas-Grans-Salon

**De :** Claret René

### **Commentaires :**

PAS DE PRECIPITATION ! Il faut laisser du temps au temps ! Une majorité de citoyens n'ont pas eu l'information suffisante.

CURARE NON NOCERE Soigner, ne pas nuire !

-> Pas d'autoroute ! Trop destructeur pour nos espaces naturels, terres cultivables et nappe phréatique. NON A L'EXTENSION DE CLESUD !

Toutes les réserves, mises en garde et oppositions exprimées DOIVENT ÊTRE PRISES EN COMPTE !

M. Levassort nous parle de « compensations... » MAIS COMMENT PEUT-ON FAIRE DES « COMPENSATIONS » ? Quand de grandes surfaces sont définitivement perdues on ne peut **rien** « compenser !

Pour des raisons d'ordre esthétique, patrimonial, culturel, écologique et sanitaire on ne peut que refuser l'extension de Clésud et exiger un « toucher » le plus léger possible sur le réseau routier. Pas d'ouvrages « pharaoniques » !

**De :** Pomar Philippe

**Questions ou commentaires :**

Remarque préliminaire : Débat Public vicié dès avant son démarrage avec le garant présumé d'objectivité et neutralité du débat déclarant dans le quotidien « La Provence » (propos jamais démentis !!) qu'il juge ce projet « pas forcément nécessaire » !!

Prospective : à inscrire dans le CPER 2023-2027 tout au moins dans une partie pour des variantes : « le barreau des étangs » -

1. Cette réalisation à faire dans le prolongement de la réalisation du contournement de Port de Bouc – les 2 projets complémentaires sont liés. Cela permettra de fortes économies, in fine, dans la réalisation des 2 projets.

2. Pas de raccordement au Pont du Roy - > des [ ?] en moins -> pas de disparition de la station « total » et donc pas d'indemnisation - > l'usine Emeris coupée en 2 donc soit pas d'indemnisation si perte de terrain (stockage) ou pas de réalisation de pont au-dessus du tracé -> pas de réaménagement de la 544 actuelle (12km)

3. Toutes ces économies » compensent largement le coût du « barreau des étangs » indispensable au contournement de Fos.

4. L'utilité est donc manifeste de lier les deux projets d'aménagements complémentaires

5. Intérêt d'inclure au CPER 23-37, souhait exprimé le 18.01 .21 par le président de la Région Sud Renaud Muselier et la Présidente du CD13 et Métropole Aix-Marseille Martine Vassal

**De :** Meunier Romuald MCTB Golfe de Fos Env.

**Questions ou commentaires :**

Le projet n'est pas antinomique de la préservation des ressources en eau ou de la réduction des nuisances sonores par le choix des asphaltes, mais les questions transversales qui ont occupé les 2 tiers du débat ne sont pas du ressort de la DREAL porteur du projet qui ne peut pas s'engager à leur propos.

Alors vélo : oui

Report modal : oui

Ressource en eau : oui

Projet : oui

**De :** Bertrand Jean-Marc, Chambre d'agriculture

**Questions ou commentaires :**

Un vrai travail de concertation qui ne conclut pas directement à la faisabilité du projet, la parole donnée à des opposants.

**De :** Stéphane Coppey, FNE 3

**Questions ou commentaires :**

Toutes les propositions alternatives et/ou complémentaires au déplacement routier de personnes et de marchandises ont-elles bien été prises en compte (pistes cyclables, pôle d'échange à Fos-Lavalduc, voies réservées aux bus voire aux camions de la plateforme Fos-Ventillon, écrans antibruit, protection de la nappe phréatique contre les déversements accidentels de matières dangereuses,...) ?

-> Je souhaite pouvoir intervenir

**De :** Murru Jean-Philippe

**Questions ou commentaires :**

Eviter, réduire puis compenser n'est pas un concept philosophique mais une obligation réglementaire. Pour se faire, une étude d'impact des différents projets aurait pu être présentée avec les options choisies pour répondre à ces obligations.

Les diverses propositions des acteurs du territoire apportent des propositions concrètes allant dans ce sens. En espérant que l'argent public utilisé par la réalisation de ce débat public soit un accélérateur de sa mise en œuvre rapide.

**De :** Hanrard Jean-Luc

**Questions ou commentaires :**

Ce débat permettra-t-il de construire un projet moderne, tenant compte de l'impact climatique ? Y aura-t-il enfin une mobilisation générale pour les transports ferroviaires et fluviaux, les TC et les déplacements doux ?

Les maires sauteront-ils les 30 ans voire 40 ans de retard en terme d'aménagement du territoire ?