

Débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon

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

Plénière de clôture

Théâtre de Fos-sur-Mer

Mercredi 20 janvier 2021



Déroulement de la plénière : au théâtre de Fos et en visioconférence

	14h30-14h40	Mot de bienvenue par Jean Hetsch, maire de Fos et Ouverture de la plénière par Chantal Jouanno, présidente de la CNDP et Margherita Mugnai pour la CPDP
	14h40-14h50	Intervention de représentants de l'Atelier des lycéens
	14h50-15h00	Intervention de représentants de l'Atelier citoyen
	15h00-15h20	Présentation des grands axes du compte rendu par la CPDP
	15h20-15h35	Synthèse des enseignements tirées du débat par la DREAL Paca : Fabrice Levassort, directeur adjoint
	15h35-15h40	Synthèse par la CPDP des commentaires du public en salle (papier) et sur zoom (tchat)
	15h40-16h25	Interventions des personnes inscrites, présentes ou en ligne
	16h25-16h30	Synthèse par la CPDP des commentaires du public en salle (papier) et sur zoom (tchat)
	16h30-17h05	Interventions des personnes inscrites, présentes ou en ligne
	17h05-17h10	Synthèse par la CPDP des commentaires du public en salle (papier) et sur zoom (tchat)
	17h10-17h20	Réponses de l'État : Christophe Mirmand, préfet de la Région Paca
	17h20-17h30	Conclusion de la plénière : Chantal Jouanno, présidente de la CNDP et Jean-Michel Fourniau pour la CPDP



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

Plénière de clôture

Théâtre de Fos-sur-Mer

Mercredi 20 janvier 2021

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



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











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.





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^{nde} générale du lycée Fontlongue (9 séances)

Dans toutes les phases : site d'information, cahier d'acteur, SQ&R, plateforme participative Phase 2: Imaginons ensemble Atelier citoyen Quelle mobilité demain? Atelier des lycéens (mi-octobre-mi-décembre) Forums thématiques **Phase 1: Explorons ensemble Atelier** Quelle mobilité aujourd'hui? Émission TV de mi-débat du 1^{er} septembre 2020 (septembre-mi-octobre) au 31 janvier 2021 Forums territoriaux Débats mobiles Débats sur le terrain Plénière d'ouverture

Fin mars 2021:

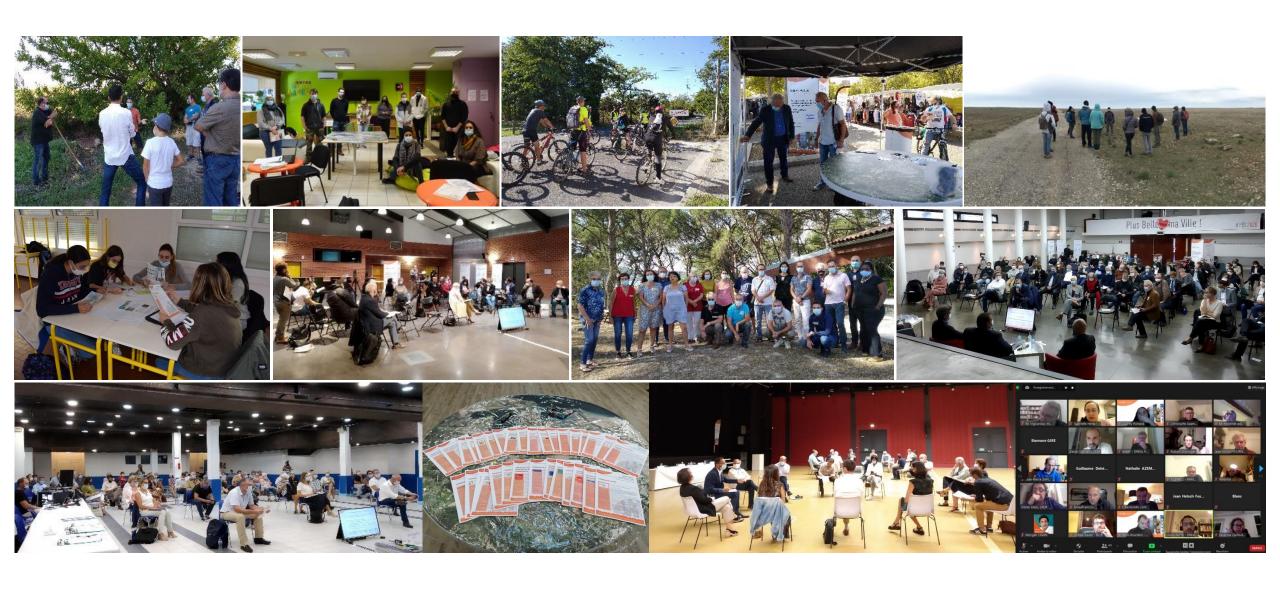
Compte rendu de la CPDP Bilan de la CNDP

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



La participation d'un public nombreux et divers

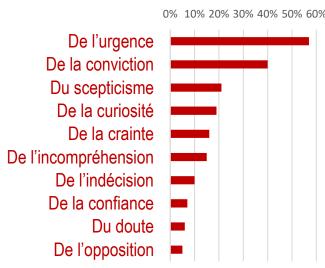


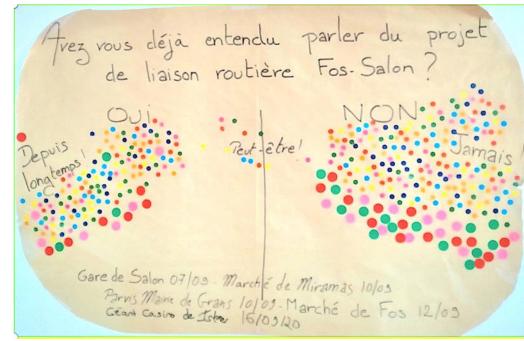
Mouries Vernègues 0 AÉRODROME DE SALON-EYGUIÈRES Arles CNCD Commission nati D33 D15 Rognes D83B Salon-de-Lambesc* D68 Provence N113 Saint-Martin-Pélissanne de-Crau La Barben Saint-Cannat Répartition Etang d'Ent. D83D D10 Grans Débat Mobile géographique Etang des Aulne Lancon-Miramas Provence Forums territoriaux des Forums thématiques événements Saint-Chamas La Fa D10 Oli du débat Plénières Etana de l'Olivier Istre Marais de Grenouillet Baisse Redonne Marais de l'Etang Redon D21B Atelier citoyen D21A/D Atelier lycéen Marais de Saint-Seren N1569 Etang du Fournelet D268 Débat vient à vous Berre-l'Étang Île des Pilotes Etang d'Ulmet Etang de Etang d'Ulmet Vitrolles D268 Saint-Mitre-les-Remparts Fos-sur-Mer Cab D268 Parc Naturel Régional de Camarau Les Pennes-Marignane ! Martigues Port-de-Bouc Mirabeau Canal de Caronte Port-Saint-Gignac la Septème: Vallor Parc Naturel Régiona Châteauneuf-Nerthe Rhône les-Martigues Baisse de Cinq Cents Le Rove Parc Naturel Régional Parc Naturel Régiona Ensuès-lade Camarque Redonne Carry-le-Rouet Source: ViaMichelin



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.



À l'issue du débat

Des perceptions partagées...

- Embouteillages, difficultés de circulations, insécurité routière
- Les pollutions et leurs effets sur la santé

sont devenus insupportables, il faut aménager

la route pour améliorer la qualité de vie !

- 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.





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, a 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 mutimodale 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.



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 le 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.



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.



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 audelà des participants conviés par la DREAL à la concertation sur les études d'opportunité de phase 1.

