

# ***Liaison routière Fos-Salon***

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

COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC

SEPTEMBRE 2020 - JANVIER 2021



# COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC SUR LA LIAISON ROUTIÈRE FOS-SALON

Ce document est établi par le président et les membres  
de la commission particulière du débat public.



Jean-Michel Fourniau  
Président



Séverine Cachod



Xavier Derrien



Olivier Klein



Mathieu Leborgne



Laura Michel



Margherita Mugnai

Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat sur le site internet du débat public :

<https://Fos-Salon.debatpublic.fr/>

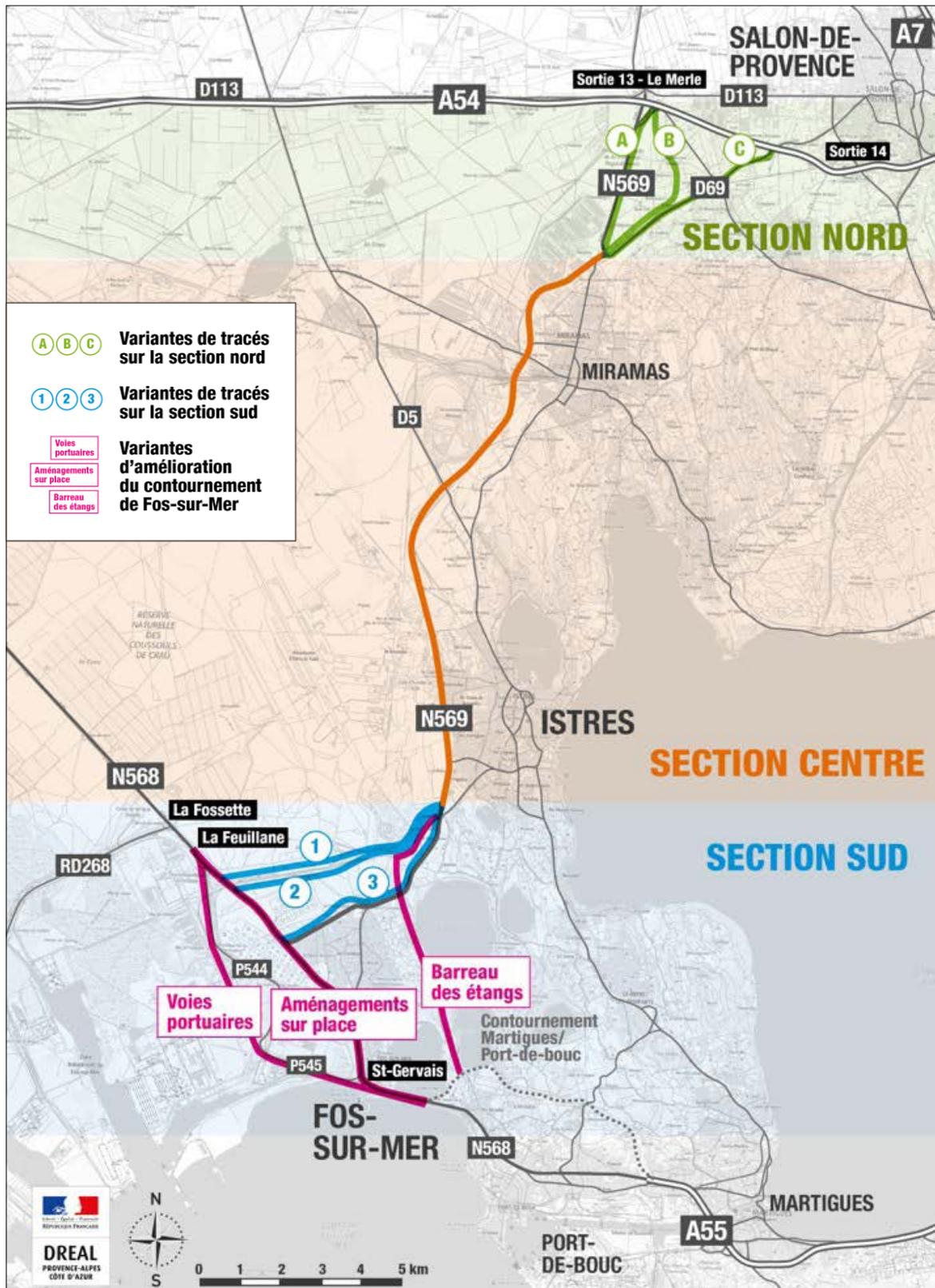
Directeur de la publication : Jean-Michel Fourniau

Comité de rédaction : Commission particulière du débat public avec le concours du secrétariat général

Crédits photos : le secrétariat général, la commission particulière, Cyril Galliné, Noëlle Gamand, Sébastien Martin, Daniel Moutet, les lycéens du lycée agricole de Fontlongue.

Création graphique : Euro2C - Eclectic expérience - Esther Loubradou, Facilitatrice graphique

# LE PROJET ROUTIER SOUMIS AU DÉBAT



## CHIFFRES-CLÉS

Une infrastructure d'environ **25 km** reliant le grand port maritime et la zone industrialo-portuaire à l'autoroute A54 et améliorant le contournement de Fos-sur-Mer depuis l'autoroute A55.

### 5 villes desservies :

Salon-de-Provence, Grans, Miramas, Istres et Fos-sur-Mer.

### 3 grandes options d'aménagement :

une autoroute (à péage ou non), une autoroute intermédiaire ou une voie express.

Coût estimé selon les options :

**272** Millions € à  
**533** Millions € TTC.

#### OBJECTIFS DU PROJET POUR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

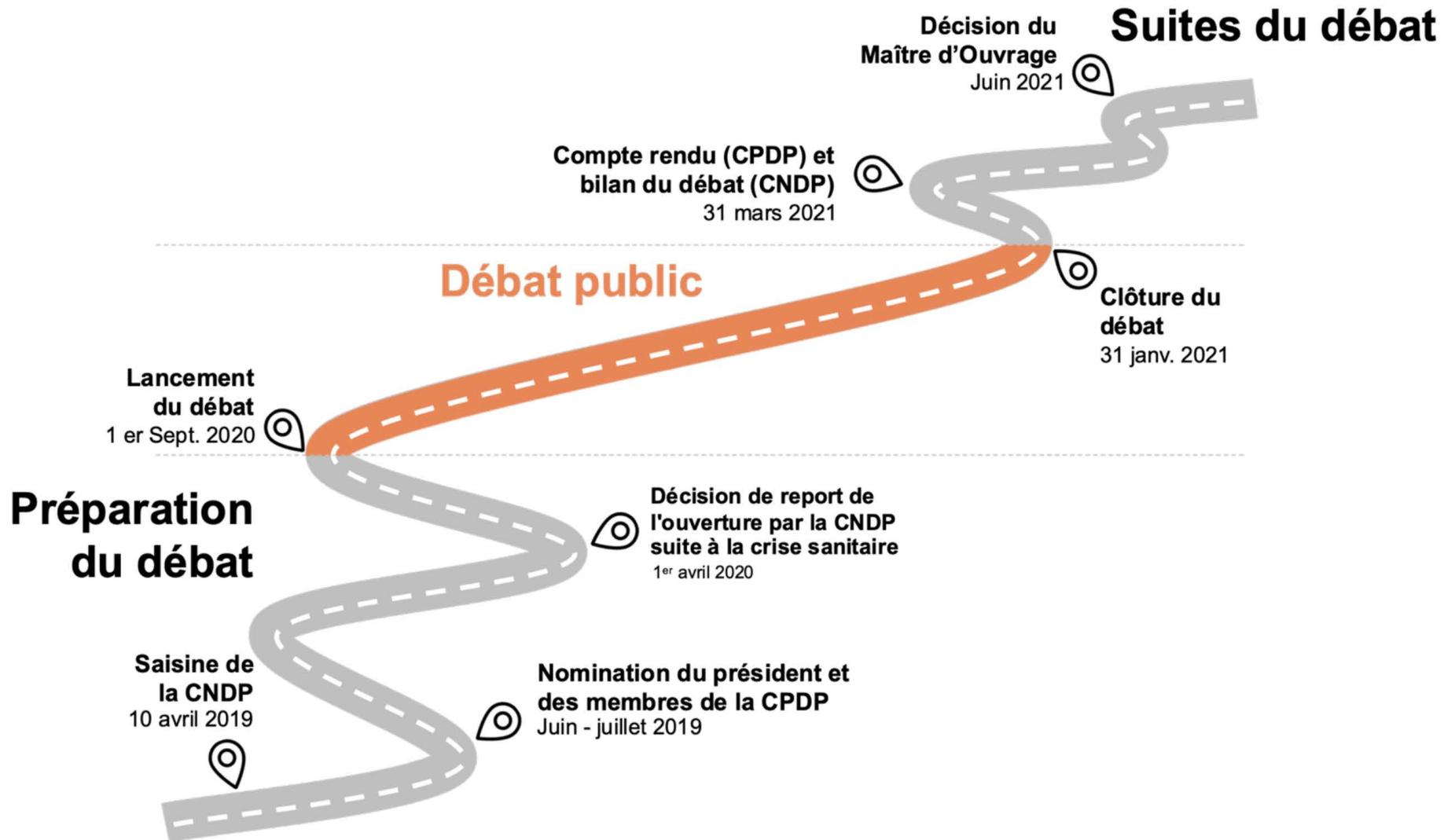
- **Améliorer la liaison** entre les différents pôles urbains et économiques de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas et Salon-de-Provence ;
- Développer l'**intermodalité** en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à la voiture individuelle ;
- Contribuer à accroître la **compétitivité du port** et accompagner le **développement de la Zone Industrialo-Portuaire** ;
- **Fluidifier et améliorer la sécurité** de la circulation sur cet axe majeur ;
- **Réduire les nuisances** aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

#### LE MAÎTRE D'OUVRAGE

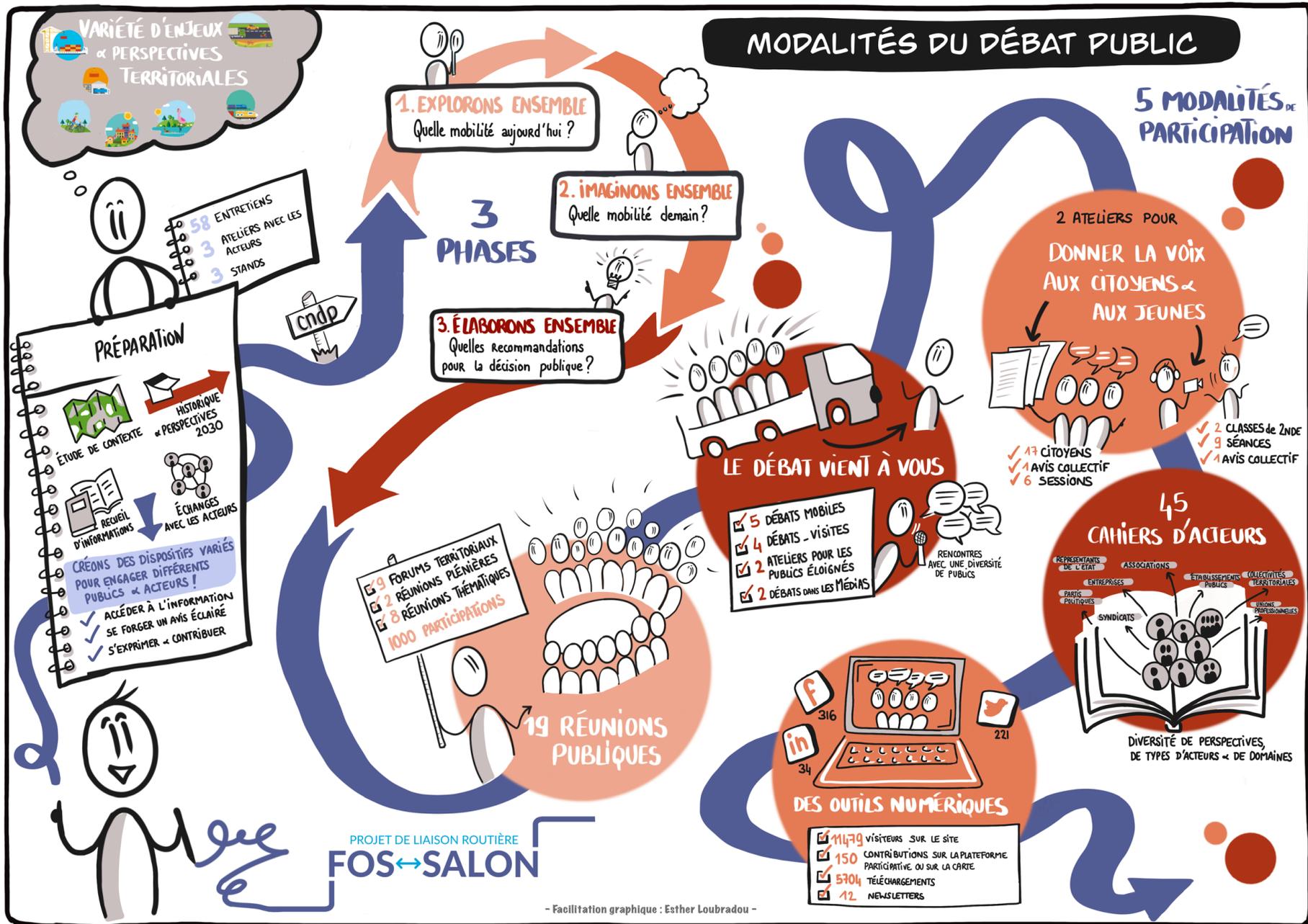
La Dreal Paca (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) est maître d'ouvrage de l'opération au niveau local sous l'autorité du préfet de Région, coordinateur des itinéraires routiers.



# LE DÉROULEMENT DU DÉBAT



# LES CHIFFRES CLÉS



# LE BUDGET DU DÉBAT

Conformément aux règles du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage a abondé un fonds de concours à hauteur de 1 000 000 € TTC, budget initial de ce débat public.

## *Budget du débat en euro TTC au 25 mars 2021*

<b>MISSIONS</b>	Budget prévisionnel en € TTC	Budget engagé en € TTC
Communication (stratégie, réalisation, impression)	200 000 €	77 424 €
Outils Internet (Gestion du site, des réseaux sociaux et de la plateforme, réunions en ligne)	100 000 €	119 959 €
Logistique des évènements	250 000 €	224 242 €
Dispositifs innovants (tirage au sort panel, animation)	100 000 €	25 740 €
Secrétariat général (charges comprises)	350 000 €	480 428 €
<b>Total TTC</b>	<b>1 000 000 €</b>	<b>927 793 €</b>

La prolongation du temps de préparation en lien avec la crise sanitaire a conduit à adapter le budget prévisionnel, en internalisant des tâches au secrétariat général.

Conformément à l'article R121-16 du Code de l'environnement, la CNDP a financé les indemnités des membres de la CPDP ainsi que leurs frais généraux.

## *Frais engagés par la CNDP en euro TTC au 25 mars 2021*

Indemnités des membres de la CPDP (charges comprises)	103 176,41 €
Frais des membres de la CPDP	7 748,29 €
<b>Total CNDP</b>	<b>110 924,70 €</b>

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	p. 9
<b>PARTIE 1. La préparation d'un large débat sur les perspectives des mobilités et des transports à l'ouest de l'étang de Berre</b> .....	p. 11
■ <b>Modalités de préparation du débat</b> .....	p. 12
Les objectifs de la préparation du débat Des échanges avec la Dreal Paca sur le dossier du maître d'ouvrage (DMO) et sa synthèse Des échanges avec les acteurs du projet Des échanges avec les habitants du territoire et une mobilisation élargie Le recueil et la mise à disposition d'informations dans la préparation et tout au long du débat	
■ <b>La liaison Fos-Salon : l'histoire politique longue d'un projet de liaison industrielle</b> .....	p. 16
Quand un projet d'Etat rencontre un territoire De l'A56 au projet mis en débat : une évolution selon les besoins de l'activité portuaire La liaison Fos-Salon : une hybridation entre un projet d'Etat et des aménagements locaux	
■ <b>Le cadre du débat : Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ?</b> .....	p. 21
Un débat sur un projet dans un territoire aux multiples enjeux Un débat sur l'opportunité du projet à l'horizon 2030 Atteindre un public large au-delà des initiés	
<b>PARTIE 2. Une diversité de modalités pour impliquer un large public</b> .....	p. 27
■ <b>3 temps pour explorer la question du débat</b> .....	p. 28
■ <b>19 réunions publiques en présence (11) et à distance (8)</b> .....	p. 30
■ <b>Le débat vient à vous : 13 rencontres avec une diversité de publics</b> .....	p. 31
■ <b>Deux ateliers pour donner la voix à des citoyens et à des lycéens</b> .....	p. 32
■ <b>45 cahiers d'acteurs : une grande diversité de perspectives sur le projet</b> .....	p. 34
■ <b>Des outils numériques pour s'informer et contribuer</b> .....	p. 35
■ <b>Un relai de l'information par les médias et par les acteurs du débat</b> .....	p. 37
<b>PARTIE 3. Le projet en débat dans le territoire</b> .....	p. 39
■ <b>Les raisons du projet de liaison routière : un territoire industriel et son cadre de vie</b> .....	p. 40
Le projet dans son territoire Les objectifs du projet	
■ <b>Les critiques du projet de liaison routière : quelles solutions alternatives ?</b> .....	p. 49
Donner la priorité aux alternatives au « tout routier » Une priorité au ferroviaire pour mettre en œuvre la complémentarité Les autres alternatives au « tout routier » L'avenir du territoire	
■ <b>Les choix à faire pour le projet de liaison routière</b> .....	p. 55
Les options d'aménagement de la route Les variantes de tracé L'exploitation de la route	
■ <b>Le financement du projet : co-financements publics et solutions innovantes</b> .....	p. 63
Concession Contribution des poids lourds Une approche territoriale et multimodale Le phasage ou la priorisation de sections	



- **Le moment du débat dans la vie du projet de liaison routière : un cadre trop large ou trop étroit** ..... p. 69  
L'utilité du débat public en question  
Le périmètre du débat : avec qui débattre des objectifs du projet ?

#### **PARTIE 4. Appréhender le projet à partir du territoire** ..... p. 73

- **Replacer le projet de route dans l'écosystème territorial** ..... p. 76  
La biodiversité, un élément à part entière du système territorial  
La Crau, un système agroécologique qui assure la ressource en eau  
Pour une approche à long terme prenant en compte les engagements climatiques de la France
- **Insérer le projet dans l'économie du territoire** ..... p. 82  
Les transports de marchandises entre ambitions et contraintes  
Des attentes fortes sur les mobilités quotidiennes  
Les besoins de mobilité en relation avec à l'emploi  
En conclusion : insérer le projet dans une approche multimodale ambitieuse et favoriser la coopération entre les acteurs
- **Prendre en compte l'état sanitaire global du territoire** ..... p. 96  
Un état de santé fragile du territoire  
Des connaissances sur la qualité de l'air et sur l'impact du projet à développer  
La contribution du projet à l'amélioration de l'état sanitaire  
La sécurité routière et la contribution du projet à son amélioration  
Les conceptions du développement
- **La posture du maître d'ouvrage** ..... p. 103

#### **PARTIE 5. Les 6 principaux schémas de raisonnement sur le projet** ..... p. 107

- « Le port est le seul en Europe à ne pas être relié directement à une autoroute » : l'urgence de la route pour le développement économique ..... p. 109
- « Il ne faut pas opposer les modes de transport » : le projet comme « pièce d'un puzzle » territorial ..... p. 112
- A-t-on besoin de ce projet ? La vigilance sur les équilibres du système territorial ..... p. 113
- Il faut opposer les modes de transports : l'opposition au « tout routier » ..... p. 114
- Préserver la santé avant tout : le projet est dû au territoire ..... p. 116
- Un projet obsolète et inadapté à la jeune génération ..... p. 117

#### **PARTIE 6. Principaux enseignements et recommandations** ..... p. 121

- **Prendre une décision claire et ferme** ..... p. 122  
Raffermir et préciser la consistance du projet d'ensemble  
Choisir l'option en tenant compte des délais de réalisation  
Étudier la possibilité de phaser la réalisation du projet  
Explorer des solutions innovantes et coordonnées pour le financement du projet  
Réduire le nombre de variantes de tracé en respectant les équilibres du territoire
- **Réaffirmer la cohérence des politiques publiques** ..... p. 127  
Situer le projet dans l'amélioration d'ensemble des conditions de mobilité et de transport à l'ouest de l'étang de Berre  
Prendre la décision en considérant le projet comme élément d'un système territorial
- **Compléter l'information** ..... p. 131
- **Poursuivre la concertation** ..... p. 133

#### **ANNEXES** ..... p. 136

# INTRODUCTION

Le projet de liaison routière Fos-Salon est un projet ancien qui suscite beaucoup d'attention dans le territoire. La Commission nationale du débat public (CNDP), saisie le 10 avril 2019, au titre des articles L. 121-1 et suivants du code de l'environnement, par Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a décidé dans sa séance du 7 mai 2019 l'organisation d'un débat public sur ce projet de liaison routière Fos-Salon. Cette décision considère que les enjeux socio-économiques et environnementaux attachés à ce projet sont importants, et le président de la Commission particulière du débat public (CPDP) a reçu de la CNDP, suite à sa nomination le 5 juin 2019, une lettre de mission les détaillant amplement.

Consciente de la contradiction formulée par divers acteurs économiques, des collectivités territoriales et des associations, entre un projet ancien attendu par ce territoire de l'ouest de l'étang de Berre – certains considèrent qu'il est dû à ce territoire –, et une nouvelle mise en discussion de son opportunité, conformément à l'article L121-1 du Code de l'Environnement, la CPDP a eu à cœur de faire correspondre les exigences de la loi et les attentes des publics en organisant un débat large sur les questions de mobilité des personnes et de transport de marchandises, enjeux majeurs pour ce territoire industriel et pour lesquels le passif avec l'État s'est accumulé.

Le débat public a été accueilli comme un moment permettant d'avancer dans la solution des problèmes de transport et de mobilités sur ce territoire en développement dans l'aire métropolitaine marseillaise. **Ce compte rendu restitue de manière large sinon exhaustive les échanges et synthétise les recommandations dont le maître d'ouvrage devra tenir compte dans sa décision.**

Le rôle du débat public n'est pas de rechercher le consensus entre les participants, contrairement à d'autres dispositifs comme la Convention citoyenne pour le climat, largement médiatisés pendant l'examen du projet de liaison routière Fos-Salon. Il est de permettre l'expression de tous les arguments sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales, les conditions de réalisation et tous les problèmes associés au projet sur lequel l'État maître d'ouvrage devra prendre une décision en juin 2021. Chantal Jouanno, la présidente de la CNDP, l'a rappelé lors de la plénière d'ouverture du débat, le 28 septembre 2020 à Miramas : **le débat appartient au public, c'est lui qui soulève les questions et met les sujets sur la table.** Ainsi, l'opportunité du projet,

les conditions de sa faisabilité, tous les sujets qu'il soulève pour l'avenir du territoire, la cohérence des politiques publiques dans lesquelles il s'insère, ont été débattus. Ce compte rendu restitue l'ensemble des discussions. C'est la responsabilité de la CPDP, comme cela le lui a été rappelé dès le début du débat.

*“ Votre objectif sera aussi, Monsieur le Président, de bien intégrer toutes celles et ceux qui font des remarques qui, quelquefois, ont des avis très divergents. Ils doivent être entendus, quelles que soient leurs réponses. Cela relève de votre responsabilité nationale ”*

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

Le compte-rendu suit la chronologie du débat. La première partie illustre comment la CPDP a formulé la question « **Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ?** », à partir du travail préparatoire et d'un examen de l'histoire du projet. La seconde partie présente les modalités que la CPDP a conçu pour le conduire et les chiffres de participation au débat. La troisième partie retrace les arguments échangés sur le projet lors des forums territoriaux tenus en septembre 2020, pour en explorer les multiples enjeux, puis en janvier 2021 pour examiner plus précisément les options, les variantes et plus généralement les choix techniques du projet. La quatrième partie expose les connaissances partagées et les arguments échangés lors des forums thématiques qui, de mi-octobre à mi-décembre 2020, ont permis d'approfondir les grands enjeux du projet de liaison routière. La cinquième partie propose une synthèse des raisonnements tenus sur le projet par les participants au débat. Enfin la dernière partie restitue les recommandations que le débat a permis de dégager à destination de l'État maître d'ouvrage, et auxquelles ce dernier devra répondre dans sa décision de juin 2021.

La décision ministérielle, qui doit intervenir d'ici la fin juin 2021, précisera si l'État entend poursuivre le projet de liaison routière et selon quelles modalités. Elle dira également la façon dont le maître d'ouvrage entend continuer la concertation.

En nommant à la suite de cette décision, conformément au code de l'environnement, un ou des garants de la participation du public jusqu'à l'enquête d'utilité publique annoncée pour fin 2024, la CNDP s'assurera des réponses apportées à ces recommandations.





L'organisation du débat public et la définition de ses modalités font partie des missions de la Commission particulière du débat public (CPDP) et de son secrétariat général. Son principal enjeu est de garantir le droit à l'information et à la participation des citoyens et d'élaborer un dispositif de débat adapté au projet soumis à débat et susceptible de mobiliser largement le public.



**LA PRÉPARATION  
D'UN LARGE DÉBAT  
SUR LES PERSPECTIVES  
DES MOBILITÉS  
ET DES TRANSPORTS  
À L'OUEST DE  
L'ÉTANG DE BERRE**

## MODALITÉS DE PRÉPARATION DU DÉBAT

### LES OBJECTIFS DE LA PRÉPARATION DU DÉBAT

La CPDP a poursuivi quatre objectifs dans la préparation du débat :

- **Mener une étude de contexte** pour comprendre les attentes des parties prenantes vis-à-vis du débat public, ainsi que leurs positions et propositions sur le projet et les questions à mettre en débat, rassembler à leur sujet les connaissances nécessaires pour la bonne information du public, en tenant compte des concertations et débats publics précédents au cours desquels le projet de liaison routière avait été discuté.
- **Veiller à la complétude de l'information du dossier du maître d'ouvrage (DMO)**, rédigé par la Dreal PACA et sous son entière responsabilité. Ce travail de relecture, questionnements et commentaires s'est largement appuyé sur le cadrage préalable de l'Autorité environnementale. Il a conduit les équipes de la Dreal à plusieurs remaniements profonds du dossier, montrant leur réactivité, leur disponibilité et leur écoute de la commission.
- **Élaborer un calendrier et des modalités de débat** à la lumière de l'étude de contexte, et en mesure de mobiliser le public dans les conditions changeantes de la crise sanitaire. La diversité de ces modalités, numérique et présentiel, devait permettre la participation la plus large et diverse possible du public.
- **Informé** sur la tenue du débat, l'évolution de son calendrier et de ses modalités de manière à mobiliser le public.

En pratique, dans cette phase préparatoire, la CPDP a rassemblé des informations, échangé avec le maître d'ouvrage, avec des acteurs du projet mais aussi plus largement avec les habitants du territoire.

Le travail préparatoire de la CPDP s'est étendu sur 14 mois (juillet 2019 - août 2020), **un temps nettement plus long que la moyenne** (entre 6 et 8 mois) pour deux raisons.

Saisie en avril 2019, la CNDP a décidé d'organiser un débat public en mai, nommé le président de la CPDP début juin et le reste de la commission fin juillet.

Compte tenu des élections municipales de mars 2020, et parce qu'un débat territorial ne peut se tenir pendant une campagne électorale générale (en particulier pour un projet dont l'État assure la maîtrise d'ouvrage, les fonctionnaires étant soumis à une obligation de réserve pendant la période électorale), il aurait fallu tenir le débat d'octobre 2019 à janvier 2020, laissant trop peu de temps pour sa préparation, pendant la période estivale. En accord avec le maître d'ouvrage, il a paru préférable d'ouvrir le débat après les municipales, c'est-à-dire d'avril à juillet 2020. Ce délai de préparation était d'autant plus nécessaire que la CNDP avait incité le maître d'ouvrage à saisir l'Autorité environnementale pour un cadrage préalable, possibilité offerte par le Code de l'environnement, la saisine étant effectuée par la ministre en charge des Transport mi-août 2019 pour un avis rendu le 4 décembre par l'Autorité environnementale, assez tôt pour alimenter la rédaction du dossier du maître d'ouvrage (DMO), le dossier d'information du public. Les membres de la CPDP ont conduit la préparation du débat de début septembre 2019 à mars 2020 pour tenir cette échéance. La CNDP a décidé le 4 mars 2020 son ouverture début avril.

Mais, seconde raison, la crise sanitaire et le confinement à partir de la mi-mars 2020 ont conduit la CNDP, en accord avec le maître d'ouvrage, à reporter l'ouverture du débat à septembre 2020. La CPDP a suspendu la préparation du débat pendant le confinement, de fait jusqu'à mi-mai 2020, et de mi-juillet à mi-août, pendant les vacances. La durée effective de préparation du débat aura donc été de 10 mois.

### DES ÉCHANGES AVEC LA DREAL PACA SUR LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE (DMO) ET SA SYNTHÈSE

- **10 réunions** en présentiel ou en distanciel entre juillet 2019 et septembre 2020, pour échanger sur les documents produits par le maître d'ouvrage et sur les modalités du débat.
- **1 visite de terrain** organisée par le maître d'ouvrage en septembre 2019 pour découvrir les enjeux du territoire et l'inscription du projet.
- **1 Note de la CPDP** sur les éléments à retenir de l'avis de l'Autorité environnementale pour la préparation du DMO- 23/12/2019 et échanges sur documents.

Au cours de la préparation du débat, la CPDP a échangé avec le maître d'ouvrage par écrit et au cours de réunions. Elle a clarifié des points qu'il lui paraissait important de compléter ou de préciser dans le DMO pour **décrire le projet et les attentes du maître d'ouvrage vis-à-vis du débat public**. Par exemple, le dossier de saisine définissait deux fonctions au projet (« *la liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence permettant de décongestionner la desserte du territoire et améliorer la liaison de la ZIP avec l'A54 ; le contournement de Fos-sur-Mer dont l'objectif est d'éloigner des populations les sources de nuisance* », p. 8 de la Synthèse du dossier de saisine), ouvrant du fait d'une dénomination commune à une confusion possible entre une des deux fonctions et l'ensemble du projet. De plus l'absence de hiérarchie entre les variantes de tracé sur les sections nord (raccordement à l'A54) et sud de la liaison (contournement de Fos) et les options d'aménagement (autoroute, autoroute intermédiaire et voie express) ne

donnait aucune consistance au projet, présenté comme l'étude de fuseaux fractionnés d'aménagement, et ne permettait pas d'indiquer clairement quelles étaient les attentes du maître d'ouvrage vis-à-vis du débat public. Une nouvelle version du DMO a alors permis au maître d'ouvrage d'explicitier l'ensemble des objectifs du projet et les trois grandes options d'aménagement à mettre en discussion.

Par ailleurs, la CPDP s'est appuyée sur l'avis de l'Autorité environnementale (cf. encadré) pour faire des recommandations à la Dreal précisant la démarche et le cadre à adopter dans la nouvelle version du DMO (cf. lettre de la CPDP à la Dreal du 23 décembre 2019). La réécriture du DMO a alors permis au maître d'ouvrage de mieux **problématiser les enjeux pour ouvrir le débat public**. Le maître d'ouvrage a en outre conduit des études et des fiches complémentaires au DMO dans le cadre du débat et sur lesquelles il a échangé avec la CPDP.

## L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE POUR UN CADRAGE PRÉALABLE :

À la demande de la CNDP, et conformément à l'article R122-4 du Code de l'Environnement, l'État maître d'ouvrage a sollicité l'Autorité environnementale (AE) pour un cadrage préalable, en amont du débat public, afin de bénéficier de son expertise sur les thématiques qui doivent être approfondies pour éclairer les enjeux du projet ou sur lesquelles les acteurs locaux sont susceptibles de l'interpeller pendant le débat public. Ainsi, l'autorité environnementale a été sollicitée pour apporter un éclairage au maître d'ouvrage, ainsi qu'à la commission particulière du débat public et aux futurs contributeurs au débat, en abordant l'ensemble des aspects environnementaux du projet.

Dans son avis, l'AE a jugé « *opportun d'élargir la réflexion collective :*

- *à l'ensemble des problématiques d'aménagement du territoire et de mobilité dans l'ouest de l'étang de Berre : transports collectifs, covoiturage, modes actifs en proposant des solutions concrètes et multimodales aux questions de déplacements dans cet espace, le projet dans sa version actuelle étant centré sur le seul mode routier ;*
- *à la desserte multimodale du port de Fos-sur-Mer en identifiant les investissements sur les réseaux ferroviaire et fluvial nécessaires à l'atteinte des objectifs de développement de ces deux modes ;*
- *aux enjeux propres à l'ouest de l'Étang de Berre. »*

(p.31 de l'avis délibéré n°2019-93 du 04 décembre 2019)

## DES ÉCHANGES AVEC LES ACTEURS DU PROJET

La CPDP a contacté, dans un premier temps, les acteurs impliqués dans les concertations précédentes sur le projet. Puis, par effet boule de neige, sur recommandation des acteurs rencontrés, par sollicitation suite à

la communication sur le débat ou par des recherches complémentaires, elle a élargi le cercle des acteurs pour intégrer l'ensemble des parties prenantes.

- **58 entretiens conduits de novembre 2019 à mars 2020 auprès de 108 personnes** (Voir Annexe 3), qui ont donné lieu à des comptes rendus. Il s'agissait de pré-





Atelier du 16 décembre 2019

senter le rôle de la CPDP et les principes du débat, de recueillir la vision de la problématique et des enjeux et des attentes vis-à-vis du débat.

- **Participation à des réunions sur le territoire du projet** (Voir [Annexe 4](#))
- **1 atelier avec les acteurs le 16 décembre 2019 à Fos** qui a réuni 53<sup>1</sup> participants (élus, agents de l'État et collectivités territoriales, associations, syndicats, etc.) autour de 4 questions : Quels enjeux mettre en débat ? Quel besoin d'information ? Quelles modalités pour discuter ? Quelles idées pour mobiliser le public ?
- **Une dizaine d'entretiens complémentaires** conduits par téléphone en mai et juin 2020 pour alimenter la réflexion sur l'adaptation des modalités à la crise sanitaire.
- **1 atelier le 1<sup>er</sup> juillet 2020 « Logistique et desserte intermodale de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (ZIP) »**, qui a rassemblé 47 participants en présence ou à distance, pour préciser les enjeux du projet et le rôle des différents modes de transport eu égard au fonctionnement du système logistique actuel et futur, qu'il s'agisse des flux locaux ou de la grande accessibilité de la ZIP.
- **1 atelier avec les acteurs le 8 juillet 2020 en ligne** qui a réuni 59 participants afin d'échanger sur l'adaptation des modalités du débat suite à la crise sanitaire. Les participants ont échangé par groupe puis en plénière sur les questions suivantes : Les manières de se déplacer à l'ouest de l'étang de Berre ont-elles changé du fait des nouvelles conditions sanitaires ? Quels nouveaux enjeux pour le débat public sur la liaison routière Fos-Salon ? Quelle adaptation des modalités du débat ?

### DES ÉCHANGES AVEC LES HABITANTS DU TERRITOIRE ET UNE MOBILISATION ÉLARGIE

Au-delà des acteurs du projet, la CPDP a souhaité aller vers un public plus large et l'impliquer dans le débat. Les modalités suivantes ont visé à s'adresser plus directement aux habitants, aux usagers de la route et aux jeunes.

- **3 stands** en mars 2020, à l'entrée de la Maison des services de Miramas, à la cantine d'Arcelor Mittal à Fos-sur-Mer, au Restaurant la Cantine à Clésud, Grans pour informer un large public et recueillir ses attentes vis-à-vis du débat



Stand à la maison des services de Miramas, le 3 mars 2020

- La passation d'un **questionnaire** qui a obtenu **455 réponses**. L'objectif était de recueillir l'avis du public en amont du débat pour concevoir un débat public qui réponde aux préoccupations existantes et aux attentes en termes d'enjeux et de modalités. Le questionnaire était accessible en ligne et en version papier du 12 février au 31 mai 2020 dans une version courte (200 réponses dont 131 réponses recueillies sur les trois stands en mars) et dans une version longue (245 réponses).
- La conduite d'un **micro-trottoir en juillet 2020** qui a donné lieu à une **vidéo**, pour recueillir la parole spontanée des habitants sur la question du débat.
- **Des courriers envoyés à une quarantaine de contacts dans l'éducation nationale** (rectorat, proviseurs, etc.) pour informer sur le débat et inviter des classes de

<sup>1</sup> Le nombre de participants indiqué pour chacune des réunions est calculé hors membres de la CPDP et de l'équipe d'organisation.

lycées à participer afin de mobiliser des jeunes dans le débat. Une plaquette a été préparée à leur intention.

- La préparation et la diffusion de la plaquette « **Le débat vient à vous** » : pour proposer à ceux qui le souhaitent d'organiser une rencontre ou une activité dans le cadre du débat. Tout un chacun pouvait inviter la commission particulière du débat pour une rencontre selon le mode d'emploi proposé.

## LE RECUEIL ET LA MISE À DISPOSITION D'INFORMATIONS DANS LA PRÉPARATION ET TOUT AU LONG DU DÉBAT

### ■ Collecte d'informations

Lors de la préparation du débat, des experts de différents domaines ont été identifiés pour alimenter ou accompagner les débats. De nombreuses données et études existaient en lien avec le projet, mais de manière dispersée et, pour certaines, anciennes. Dans le cadre de l'étude du contexte, la CPDP s'est documentée auprès de différentes sources : études du maître d'ouvrage, articles scientifiques, documents communiqués par les acteurs rencontrés, etc.

Elle s'est également intéressée aux concertations et débats publics qui avaient eu lieu précédemment et aux cahiers de doléances rédigés dans le cadre du « grand débat national » en 2019, par les habitants de Fos-sur-Mer, Port de Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Berre-l'Étang, Miramas, Istres, Saint-Chamas, Salon-de-Provence, du Pays d'Arles et de Saint-Martin-de-Crau. La demande en démocratie est très présente à la lecture de ces cahiers de doléances de 2019. Si certaines doléances réclament des outils pour s'exprimer à l'échelle nationale, d'autres ciblent aussi des échelles territoriales, qui concernent de plus près l'organisation du débat public. Ainsi, il y a une demande en participation et en outils adéquats tels que des cafés citoyens, des réunions publiques. L'objet du débat, un projet routier, est potentiellement mobilisateur pour le grand public.

La collecte de documents a nourri la bibliothèque du débat. Enfin, un suivi de la presse a été fait en bénéficiant en particulier d'une revue de presse tenue par le maître d'ouvrage.

- Ouverture du **site Internet** et des **réseaux sociaux** du débat ([Facebook](#), [Twitter](#) et [LinkedIn](#)) fin janvier 2020, outils d'information, de communication et de contribution.



Passation du questionnaire à la cantine d'Arcelor Mittal, le 10 mars 2020

À partir de l'ouverture du débat il a été possible de consulter sur le site le dossier de présentation du projet rédigé par le maître d'ouvrage (désigné par la suite : le dossier du maître d'ouvrage (DMO)), les ressources rassemblées par la commission particulière puis les produits du débat, les cahiers d'acteurs, les contributions et les courriers, etc.

- Ouverture du **local** du débat à Miramas, comme lieu d'information et de réunion en petit comité.
- Création d'une **newsletter** (premier numéro en mars 2020), de **flyers** et d'une **plaquette** de présentation du débat, pour informer.



## LA BIBLIOTHÈQUE DU DÉBAT

La bibliothèque du débat a mis à disposition du public quelques 170 ressources : rapports, articles, bases de données, vidéos, etc.

Un choix éditorial qui répond au **principe d'égalité d'accès au débat public** qui ne peut se restreindre à un débat d'experts :

- mise en visibilité sur chacun des 6 thèmes identifiés des documents les plus accessibles au grand public (présentation synthétique, guide, vidéo,...), soit au total une trentaine de documents ;
- des documents complémentaires plus spécialisés ou de volume important, pour que chacune ou chacun, selon ses intérêts, puisse approfondir les sujets.

La bibliothèque a été **alimentée tout au long du débat par les contributions de participants**.

## LA LIAISON FOS-SALON : L'HISTOIRE POLITIQUE LONGUE D'UN PROJET DE LIAISON INDUSTRIELLE

Dès la préparation comme durant le débat, l'ancienneté du projet a été rappelée à la CPDP, tant dans les entretiens préparatoires que dans les réunions publiques. Deux points ont plus particulièrement été mis en avant.

En premier lieu, **le projet a déjà été débattu à maintes reprises.**

“ Ce type de réunions, depuis quinze ans, ce doit être la troisième ou la quatrième. Tous les préfets de région nous ont tous réunis ”

Maire de Grans, forum du 10 septembre 2020

Les débats publics sur Fos 2XL en 2004, puis sur Fos-Tonkin et Fos Faster en 2010 ont consacré des réunions spécifiques aux aménagements routiers nécessaires pour accompagner les projets industriels débattus alors. Le compte rendu de la CPDP du débat Fos-Tonkin pointe le caractère conflictuel de ces discussions : « Un manque de consultation dans les décisions prises par l'État sur les enjeux routiers de cette zone est vivement critiqué par les élus et les populations. (...) Un vent de révolte et de menace de conflits a même été entendu pendant ce débat sur les infrastructures routières. Une grande concertation semble devoir être organisée sur ce thème afin que les populations locales et les services de l'État et du département puissent reprendre le dialogue et avancer ensemble sur cette problématique des routes et de la sécurité des riverains. » (p.57 du compte rendu Fos-Tonkin)...

En plus du manque de consultation, **l'inaction de l'État est pointée.** L'expression est revenue comme une ponctuation dans le débat public, de la part de très nombreux participants, qu'ils soient élus, associations ou riverains : « La déclaration d'utilité publique de la route date de 1976, pourquoi presque 50 ans après, rien n'est encore fait ? » Le contournement de Martigues-Port de Bouc a souvent été cité comme exemple de cette inaction.

Les attentes vis-à-vis du débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon étaient donc grandes, avec l'inquiétude qu'il ne serve pas plus que les précédentes concertations à l'avancée du projet. Face à cette responsabilité particulière, la CPDP a considéré

qu'il lui était nécessaire de faire une brève plongée dans l'histoire du projet dans son territoire, pour mieux en appréhender la consistance et les ancrages dans l'aménagement de l'ouest de l'étang de Berre.

### QUAND UN PROJET D'ÉTAT RENCONTRE UN TERRITOIRE

La lecture de l'histoire de la liaison Fos-Salon montre qu'elle est intimement liée à l'histoire de la rencontre de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos et du territoire, c'est aussi celle de sa confrontation avec les réalités de l'histoire du début des années 1970.

Le premier niveau de confrontation est celui, *exogène*, des effets des deux chocs pétroliers (1973 et 1979). La construction d'une liaison de Fos vers l'A7 figure sur les plans prévus par l'État dès 1969, dans le cadre du schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise (SDAAMM) établi par l'OREAM (Organisme régional d'étude et d'aménagement d'aire métropolitaine) : une continuité autoroutière est-ouest avec l'achèvement de l'A55 et l'aménagement de la N568 vers Arles, et l'autoroute A56 en direction de l'A7 font partie des axes structurants les dynamiques territoriales, et pas uniquement industrielles, projetées par l'État. Avec une perspective de progrès et des prévisions de croissance du trafic, l'A56 est le chaînon manquant entre l'A55 et l'A54 actuelles, bouclage autoroutier ouest de l'étang de Berre comme incarnation sur cet espace de la politique d'alors d'aménagement du territoire français.

Pourtant, seulement quelques années après, le premier puis le second chocs pétroliers obligent à revoir fortement à la baisse les prévisions de croissance : « Les planificateurs ont surestimé les effets directs et induits du complexe industrialo-portuaire, tant en matière d'emplois qu'en apport démographique. L'hypothèse basse des 32 000 emplois induits sur la zone de Fos à l'horizon 1985 doit être sérieusement révisée à la baisse dès les années 1975, avec la « crise pétrolière » qui vient utilement jouer les boucs émissaires. »<sup>2</sup>. La liaison Fos-Salon, envisagée comme un des maillons d'une chaîne industrielle au ralenti, n'est plus une priorité.

L'autre dimension, *endogène*, concerne la réception locale du projet et la manière dont les élus locaux

<sup>2</sup> Michel Péraldi (1989), « L'étang de Berre, interprétation d'un paysage métropolitain », *Ethnologie française*, XIX, 3, pp.271-290. Citation p. 278.

d'alors ont participé au projet de ZIP, dans un contexte d'affirmations d'individualités communales et de défiance vis-à-vis de l'État. Trois points forts, qui sont au fondement de la compréhension de l'état actuel du territoire, en matière de maillage routier notamment, peuvent être relevés.

## Les rapports de force entre l'État et le territoire

Le complexe de Fos est un projet d'État envisagé comme une manière inédite et nécessaire de moderniser l'appareil productif français, sidérurgique en particulier. L'outil à disposition est alors le *nouveau* Port autonome de Marseille<sup>3</sup>. Pour les élus locaux, le projet de Fos incarne une manne financière potentielle sur le territoire dont les ressorts devront être contrôlés autrement que par le seul centralisme planificateur. Dans ce contexte, les intérêts de la chambre de commerce de Marseille se heurtent à ceux des municipalités concernées d'obédience communiste (St Mitre, Martigues, Port de Bouc, Port St-Louis) qui, à la fois, souhaitent garder la maîtrise de leur urbanisation et sur le fond, n'adhèrent pas à un projet qu'elles considèrent favoriser les capitaux privés, acquis à la majorité gouvernementale gaulliste d'alors. C'est sur cette base de légitimité fragile que l'État rencontre le territoire. René Borruey l'exprime ainsi : « Une telle complexité des rapports politiques entre les souverainetés de ce territoire n'avait rien pour rassurer l'État quant à ses chances d'en maîtriser l'urbanisation »<sup>4</sup>. On verra là un des premiers signes explicatifs de l'inachevé du projet initial de l'État sur le territoire.

## Une « ville nouvelle » éclatée

Ces positionnements politiques s'incarnent dans des alliances communales distinctes, non sans effet sur les politiques d'aménagement menées : d'un côté, refusant le principe de la ville nouvelle, vue comme une intercommunalité forcée d'État, les municipalités communistes se rassemblent au sein d'un SIVOM en 1973 ; de l'autre, les communes acquises alors à la majorité gouvernementale (Fos, Istres, Miramas, et plus tard Vitrolles) s'engagent, dans le processus de création de la *ville nouvelle des rives de l'étang de Berre*, qui deviendra 10 ans plus tard, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) du nord-ouest de l'étang de Berre en 1984<sup>5</sup>. Le visage que donne à voir

l'intercommunalité à l'Ouest de l'étang de Berre au démarrage de la ZIP se caractérise ainsi par un fort morcellement territorial : d'un côté, une ville nouvelle constituée de quatre noyaux urbains disjoints<sup>6</sup> ; de l'autre, un SIVOM farouchement opposé à la majorité gouvernementale. Cette victoire du local dans le leadership de l'organisation de la coopération intercommunale voulue par l'État est la deuxième grande caractéristique de ce territoire.

## Des compétences techniques sous-utilisées

En appui au projet industriel, l'État souhaite mettre à disposition les compétences techniques d'aménagement de ce qui pourrait s'apparenter à la première agence d'urbanisme métropolitaine : l'EPAREB (établissement public d'aménagement des rives de l'étang de Berre), créé en 1973. En matière d'aménagement (résidentiel notamment), les débats et négociations au sein de l'EPAREB, entre l'État (représenté par sa sphère technique) et les communes représentées, montrent là encore une position de force du local ; ainsi par exemple de « *la commune de Fos, riche du pactole fiscal de la ZIP, qui a l'autorisation d'urbaniser beaucoup plus que ce que prévoyait le schéma directeur de l'OREAM, en contrepartie de son adhésion à la ville nouvelle* » (Borruey, 2006).

## Une intégration tardive à la gouvernance du port

Les rapports des territoires de l'Ouest de l'étang de Berre avec le port autonome et la ZIP ont longtemps été distendus, entre ignorance mutuelle et conflit. La société locale qui n'acceptait pas les principes d'organisation du projet d'État et n'a pas alors su s'organiser collectivement pour faire de ce projet industriel un projet de territoire, est restée longtemps exclue de la gouvernance du port. Il faut attendre le début des années 2000 pour que cette autonomie du port vis-à-vis du territoire évolue vers un rapprochement, au moins dans les instances de gouvernance. Deux événements marquent cette évolution. D'une part, l'opposition à l'implantation de l'incinérateur de la communauté urbaine de Marseille sur le domaine public de la ZIP géré par le port, est l'occasion en 2006 d'un retour conflictuel des communes dans le jeu des négociations locales avec l'État. D'autre part,

<sup>3</sup> Le décret du 8 novembre 1965 dessaisit la chambre de commerce de Marseille du port et crée un établissement public, le port autonome de Marseille, qui regroupe le port de Marseille, les futurs aménagements du golfe de Fos/Port-Saint-Louis. Le pétrole représente alors 88% de son trafic (« Port autonome de Marseille : trafic en 1966-1967 », 104 p. cité par B. Barbier, 1967, *Revue Méditerranée*, p.187), aujourd'hui, c'est environ 40% (pétrole brut et produits pétroliers affinisés). En 1967, le Port autonome est déclaré maître d'ouvrage de la ZIP.

<sup>4</sup> René Borruey, 2006, « Les villes nouvelles françaises ou l'intercommunalité forcée : le cas des rives de l'étang de Berre », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 25, pp. 65-78.

<sup>5</sup> En 2003, les communes de Cornillon-Confoux, Grans et Port-St-Louis-du-Rhône les rejoignent. En 2016, le SAN Ouest Provence est intégré à la métropole Aix-Marseille-Provence, le territoire « Istres-Ouest Provence » constituant l'un des six territoires de la Métropole.

<sup>6</sup> À l'inverse de ce que prônait la loi Boscher, instituant les villes nouvelles en France sur des territoires vierges. Les quatre communes sont ainsi parvenues à adapter la loi au territoire : la ville nouvelle est construite à partir des noyaux villageois existants.



la réforme portuaire de 2008 transforme le port autonome (PAM) en Grand port maritime (GPMM), qui voit son rôle d'aménageur prendre de l'importance et le rapproche, *de facto*, des collectivités locales voisines. Leur présence au sein des instances de gouvernance du GPMM (conseil de surveillance, conseil de développement) à partir de cette période en est un signe fort. Une manière, pour les acteurs locaux, d'être invités à la table des affaires portuaires.

### Une « métropole des ronds-points » <sup>7</sup>

Pour résumer, on pourrait dire que le récit territorial est celui d'une réponse locale au pouvoir central pour, tout en perpétuant les pratiques communales locales, bénéficier des retombées de la ZIP. Et comme « *une addition de refus ne fait pas projet* » (Borruey, 2006), c'est le morcellement territorial qui l'a emporté. Les élections municipales de 1977 finissent de marquer cette défiance locale au pouvoir central incarné par Valéry Giscard d'Estaing : elles voient en effet trois des quatre communes de la ville nouvelle passer à gauche : Istres au parti socialiste, Miramas et Vitrolles au parti communiste.

Chaque municipalité aménage dès lors son territoire communal, au gré de l'évolution ralentie mais constante de sa population et de l'activité économique. En matière d'aménagements routiers, les carrefours giratoires incarnent la réponse locale à un territoire morcelé, et identifient les entrées du port, de la base aérienne, de CléSud comme les entrées de ville. Chaque collectivité défend les fonctions urbaines des giratoires la desservant, plutôt que la liaison du port à l'A54, préoccupation d'ensemble laissée à l'État. Mais une addition de ronds-points peut-elle faire liaison ? C'est une des questions posées aujourd'hui au projet Fos-Salon.

### DE L'A56 AU PROJET MIS EN DÉBAT : UNE ÉVOLUTION SELON LES BESOINS DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

Plus qu'à un projet ancien, c'est plutôt à une intermittence de la présence de projets évolutifs qu'on a à faire avec la liaison Fos-Salon. Elle prend plusieurs visages au cours des périodes et le premier projet autoroutier A56 n'a que peu à voir avec celui mis en débat aujourd'hui.

La constante est que ce dernier reste présenté comme un projet de liaison industrielle, au service du Port, élément central repris dans le dossier du maître d'ouvrage qui introduit le débat. Par exemple, lors d'une séance du débat public « Fos 2XL » à Port St-Louis du

Rhône le 1<sup>er</sup> juin 2004, le directeur départemental de l'Équipement, Paul Serre disait : « *Sur la compréhension du système de grande voirie dans le secteur, le problème n'est pas d'assurer une continuité autoroutière ou de 2 x 2 voies en passant par Fos. (...) Ce n'est pas le but du jeu. Le but du jeu est d'arriver à faire en sorte que la fonction de la ZIP portuaire de Fos soit desservie par des infrastructures à gros débit, mais pas forcément avec des continuités de l'axe est-ouest.* » (p.11). Ainsi, le projet est d'abord présenté comme une réponse aux besoins du port qui, par la même occasion, viendra améliorer les conditions de vie sur le territoire et non pas comme un projet du territoire : « *Un projet routier apporte de ce fait une réponse pertinente et adaptée aux besoins de développement du GPMM tout en assurant une desserte adéquate du territoire proche. Il devrait permettre en outre de réduire certaines nuisances identifiées sur le territoire tant en matière de sécurité routière qu'en matière de qualité de vie pour les riverains ou d'impacts des infrastructures existantes sur l'environnement.* » (Dreal Paca, « *Projet de liaison routière Fos-Salon : synthèse du dossier de saisine de la CNDP* », Juin 2019, p.8)

Aussi, la question de la liaison Fos-Salon et sa présence intermittente dans l'espace public local, a-t-elle invariablement été liée à la fluctuation des besoins industriels de la zone et donc de son dynamisme. La liaison a ainsi disparu de l'actualité pendant de nombreuses années caractérisées à la fois par une activité du port au ralenti et des communes voisines poursuivant leur croissance démographique en lien, soit avec d'autres secteurs d'activité que strictement industrialo-portuaires, comme la base aérienne, soit comme conséquence d'une économie résidentielle croissante dans cet ouest de l'aire métropolitaine. Le tourisme se développe et l'accès aux plages de Fos-sur-Mer devient un enjeu, avec l'obtention du « Pavillon bleu » peu après la création du label au milieu des années 1980. C'est bien d'ailleurs ce que prévoyait le schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, dès la fin des années 1960 : l'ambition d'alors était de penser le développement urbain lié au projet de ZIP, dans lequel la dimension touristique avait une place importante. Les plages de Fos ainsi que le port de plaisance de St Gervais (ouvert en 1990) ont été les outils du « rapport à la mer » que la commune de Fos (ancien port romain) a évoqué, à plusieurs reprises durant le débat Fos-Salon.

Il faut attendre le début des années 2000 pour voir réapparaître le projet de liaison : l'essor de la logistique en est la raison première, comme relai de la baisse de l'activité pétrolière du port. Avec l'essor de la logistique autant civile que militaire sur la base

<sup>7</sup> Expression employée par un élu local, lors des entretiens préparatoires, en décembre 2019.

d'Istres, ce sont de nouveaux projets qui émergent (Fos 2XL, Distriport, CléSud) et la réactivation de projets : la gare de triage de Miramas en fait partie, ainsi que la liaison Fos-Salon. De nouvelles études sont entreprises dans le cadre de la préparation de la directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône (DTA 13).

Enjeux logistiques, rôle d'aménageur du Port, cadre de vie concerné, et état sanitaire de la population affecté : les ingrédients sont là pour que l'État se penche à nouveau sur la liaison Fos-Salon, à partir de 2010. C'est à cette date que sont lancées les études du contournement de Miramas<sup>8</sup>, pour désengorger le centre-ville traversé par la N569 et, en 2014, celles de la liaison Fos-Salon.

## LA LIAISON FOS-SALON : UNE HYBRIDATION ENTRE UN PROJET D'ÉTAT ET DES AMÉNAGEMENTS LOCAUX

Sans qu'un projet global soit mis en œuvre, la liaison Fos-Salon a, dans sa longue histoire, bénéficié de nombreux aménagements progressifs, en fonction des priorités négociées : RN278 et 279 dans la DUP de 1976, RN1569 construite à sa suite, contournement nord de Miramas, et aménagements de nombreux ronds-points, en particulier sur la RN568, et bientôt en chantier le carrefour des Bellons sur la RN569 dont la maîtrise d'ouvrage a été déléguée par l'État à la Métropole.

Le projet de liaison peut alors être considéré comme « une enveloppe globale » dans laquelle s'insèrent ces aménagements successifs de manière à les intégrer progressivement dans une liaison complète entre la ZIP et l'A54. On peut ainsi considérer que le contexte territorial s'est caractérisé, depuis la fin des années 1970, par une hybridation de multiples projets locaux et d'un projet d'État très évolutif, en fonction de plusieurs facteurs :

- les vicissitudes de l'économie portuaire mondiale et de la stratégie du Grand port maritime de Marseille,
- les variations des politiques d'aménagement de l'État et de leurs traductions dans les schémas routiers nationaux,
- les négociations locales entre l'État et les collectivités pour prendre en compte les besoins nés d'une croissance démographique rapide mais de projets d'urbanisation très différents selon les communes.

Ainsi, l'histoire du projet de liaison Fos-Salon est indissociable d'une part, de celle du réseau existant

(et notamment de la manière dont les déclassements de routes nationales se sont échelonnés depuis le début des années 1970<sup>9</sup>) d'autre part, de ce qu'on pourrait appeler plus globalement « le projet routier » de l'ouest de l'étang de Berre, la liaison entre Fos, la ZIP et l'A54 qui fait régulièrement, tous les dix ans environ, l'objet d'une décision ministérielle de lancement d'études. Ce projet de liaison Fos-Salon est composé de plusieurs tronçons, la déviation « Martigues/Port-de-Bouc » servant d'introduction au sud. En partant du Sud, la problématique du contournement de Fos, comme partie intégrante du projet, réinterroge aujourd'hui un dossier aux multiples rebonds. Ainsi, deux grandes thématiques apparaissent dans l'histoire technique du projet de liaison Fos-Salon :

- la réalisation progressive comme indicateur d'autonomie locale vis-à-vis du projet d'État,
- le contournement de Fos envisagé comme partie spécifique de la liaison ou comme projet distinct.

## Le contournement de Fos : une spécificité de la liaison Fos-Salon ou un autre projet ?

Dans l'histoire du projet de liaison Fos-Salon, le contournement de Fos est un sujet récurrent mais aux réponses fluctuantes, prises entre les questions de risque industriel et de protection de l'environnement. Cet extrait du compte rendu du débat public relatif projet de terminal méthanier Fos-Faster, en 2010, présente le sujet comme mis à l'écart : « *L'État vient de conclure le PDMI (Plan départemental de modernisation des itinéraires), concernant uniquement le contournement de Martigues et de Port-de-Bouc (...). Rien dans ce plan n'est prévu pour Fos. Son premier magistrat dénonce l'absence de déviation de la commune de Fos qui ne peut, selon lui, que provoquer un engorgement du réseau fosséen. Son souhait de prolonger le contournement prévu au PDMI entre la ville et les étangs de Lavalduc et d'Engrenier pour aller rejoindre l'axe Istres-Miramas, est rejeté par la Dreal car il passerait en zone Natura 2000.* » (p.27)

Ainsi, lorsqu'une solution semble se dessiner, les évolutions réglementaires contraignent à remettre l'ouvrage sur le métier. La possibilité de déviation des poids lourds par les voies portuaires est contrainte par la réglementation des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) de la loi Bachelot de 2003. Le passage dit « par les zones humides » (aujourd'hui « barreau des étangs ») est concerné par l'existence de zonages de protection environnementale (ZICO, ZNIEFF, Nature 2000). Le barreau des étangs,

<sup>8</sup> Le Grand port maritime de Marseille en a financé presque 10%.

<sup>9</sup> Voir à ce sujet : [https://routes.fandom.com/wiki/Route\\_nationale\\_française\\_1569](https://routes.fandom.com/wiki/Route_nationale_française_1569) et [https://routes.fandom.com/wiki/Route\\_nationale\\_française\\_569](https://routes.fandom.com/wiki/Route_nationale_française_569)

## QUELQUES JALONS DANS L'HISTOIRE DE LA LIAISON FOS-SALON

### ANNÉES

#### 1960/1970

Premières études de la liaison, milieu des années 1960 : appelée A56, c'est un projet de bouclage entre l'A55 et l'A7.

Juin 1972 : mise en service du viaduc de Martigues qui achève l'A55 à l'ouest.

La liaison A56 comprenait alors plusieurs variantes, censées se raccorder à l'A55 dont le prolongement était prévu à l'époque jusqu'au sud d'Istres par Saint-Mitre-les Remparts. C'est finalement le tracé à l'Ouest d'Istres/Miramas qui est retenu pour préparer la DUP du 2 novembre 1976. Celle-ci concernait le tronçon entre le sud-ouest d'Istres, à la limite de Fos, et Miramas-Ouest au nord.

Extrait de la déclaration d'utilité publique de l'A56, le 2 novembre 1976 :  
*Art. 1<sup>er</sup>. - Sont déclarées d'utilité publique et urgentes la construction de la section de l'autoroute A56 comprise entre l'autoroute A55 et l'échangeur de Miramas-Ouest ainsi que la construction de deux sections de route nationale raccordant l'autoroute A56 à la route nationale 569 au Sud de l'autoroute A55 et au Sud-Ouest de Miramas, sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer, Istres et Miramas (Bouches-du-Rhône), conformément au plan au 1/20000 annexé au présent décret (1) JORF du 5 novembre 1976, pp. 6423-6424.*

En 1978, conformément à la DUP de 1976, les deux routes nationales traversant Fos depuis Istres jusqu'à la N568 sont créées. Elles sont déclassées en 1987 en voies communales.

#### 1980/1990

Suite à la DUP de 1976, le projet est inscrit dans les POS des communes. Mais la deuxième crise pétrolière de 1979, impactant l'activité du port autonome, ne justifie plus sa réalisation. Cependant, la croissance démographique du territoire (+36% entre 1976 et 1990 pour les 5 communes concernées) implique des aménagements routiers. Plusieurs options d'aménagement sont envisagées pour l'A56 :

- soit un aménagement progressif avec une première phase à 2x1 voie puis une mise à 2x2 voies dans un second temps,
- soit une réalisation directe à 2x2 voies.

La seconde option était privilégiée au départ mais, au début des années 1980, c'est l'aménagement progressif qui est mis en œuvre. La réalisation progressive de la RN1569 (la N569 actuelle) comme déviation d'Istres et, partiellement, de Miramas, à 2x1 voie (mais sur une emprise à 2x2 voies) s'échelonne entre 1989 (traversée d'Istres) et 2006.

Une variante au Sud du tracé par le barreau des étangs, pour contourner Fos, est inscrite au POS de la commune de Fos au début des années 1990.

#### 2000

Le projet est inscrit dans le « schéma de services collectifs de transports du grand Sud-Est de 2002 ». Son évaluation par le Conseil général des Ponts et Chaussées de 2003 mentionne ces projets urbains comme très rentables (puisque réglant les problèmes de congestion de trafic), mais indique pour la liaison Fos-Salon qu'il s'agira « d'aménagements sur place ». Avec l'avancement de l'A54, l'État abandonne le projet d'une continuité autoroutière est-ouest de Marseille vers Arles et le Languedoc passant par Fos, pour privilégier « l'arc méditerranéen » passant par l'A54. Il élabore un schéma directeur de jalonnement pour inciter les usagers à passer par l'autoroute A7 et l'A54. Cet abandon conduit à envisager une déviation des poids lourds par les voies portuaires pour relier l'A55 à la ZIP et donne plus globalement toute son acuité au contournement de la ville, tant pour le transit que pour l'accès à la ZIP. D'autant plus qu'en avril 2003, une décision interministérielle sur la protection de l'environnement abandonne également la variante du barreau des étangs.

Si le tracé par les zones humides est abandonné par l'État, le projet de liaison Fos-Salon en lui-même ne l'est pas : le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 l'inscrit même comme « Autoroute en projet » sur la carte des *infrastructures routières en 2025* adoptée par ce CIADT.

En avril 2004, une décision ministérielle lance les études préliminaires du projet A56, sans la variante par les zones humides. Elles concluent à la priorité de réaliser une déviation complète de Miramas et ce, indépendamment de la réalisation du reste de la liaison Fos/Salon, qui est mise de côté.

#### 2010

En 2011, le projet Fos-Salon est inscrit dans les projets routiers du Schéma national des infrastructures de transport au titre de la congestion. Le projet est relancé par une commande ministérielle du 31 octobre 2013 à la Dreal, avec pour objectif, de préparer les études nécessaires à la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP). Il est également décidé le réaménagement des carrefours de La Fossette et de Saint-Gervais, réalisé en 2015.

Une première concertation a lieu avec des ateliers communaux en 2014 et 2015, occasion notamment pour la commune de Fos de réaffirmer sa préférence pour la variante du barreau des étangs. Les études préliminaires qui sont lancées en 2015-2017 comportent bien le barreau des étangs. À leur achèvement, elles sont mises en attente d'un avis du Comité d'orientation des infrastructures (COI) qui, en 2018, classe le projet parmi les priorités mais demande l'étude d'une option « voie express ». Entretemps, en 2017, le contournement de Miramas est mis en service.

La Dreal fait une nouvelle consultation des élus en juin 2018 et reprend les études d'opportunité pour y intégrer cette nouvelle option en vue de la saisine de la CNDP.

La saisine de la CNDP a lieu en avril 2019.

inscrit au POS (Plan d'occupation des sols) de la commune de Fos dans les années 1990<sup>10</sup>, est l'objet d'un désaccord avec l'État depuis la décision interministérielle d'avril 2003 qui le rejetait<sup>11</sup>. Cette décision a fait grand bruit, notamment en 2004, au moment des débats sur le projet Fos 2XL, auprès d'élus locaux surpris par ce revirement<sup>12</sup>. Aujourd'hui, le dossier du maître d'ouvrage relatif au débat Fos-Salon réintègre la variante du barreau des étangs dans les possibles du contournement de Fos.

## Réenvisager le projet dans sa globalité

Plus qu'un objet routier homogène, la liaison Fos-Salon, dès ses débuts et jusqu'à aujourd'hui s'est caractérisée par une série d'aménagements, portions locales initiées par les élus locaux en fonction des priorités communales. Le ton change lorsque l'essor de la logistique promet de mettre sous tension le réseau routier local. C'est le débat Fos 2XL, en 2004, qui réveille ces inquiétudes locales, lesquelles se tournent alors vers l'État et sa promesse, 10 ans plus tôt, de porter attention à ce maillon stratégique du réseau routier local. C'est ainsi qu'au début des années 1990, l'État considère la liaison, sans qu'elle

soit pour autant prioritaire. En effet, le décret 92-379 du 1<sup>er</sup> avril 1992 approuvant le Schéma directeur routier national de 1988, mentionne la liaison Fos-Salon au titre des « autres grandes liaisons d'aménagement du territoire ». Près de 20 ans et trois débats publics plus tard, le caractère structurant ne semble pas avoir fait avancer le projet dans sa « globalité » et l'approche progressive apparaît comme le meilleur compromis local, entre le Port, l'État et les acteurs locaux. Le récent contournement de Miramas (mis en service en 2017) en est un exemple. C'est bien ce que mentionne une étude sur les déplacements sur le territoire Ouest Provence publiée par le SAN Ouest Provence en janvier 2007 : « Le projet de liaison Fos-Salon a été inscrit au schéma de service collectif de transport du grand Sud-Est. La première étape est la déviation de Miramas (inscrite dans le contrat de plan 2000-2006) » (p.12).

Le débat public Fos-Salon incarne, dans cette histoire longue faite d'une succession d'accommodements locaux, le premier moment de concertation sur le projet dans son ensemble, en lien avec les dynamiques territoriales qui l'encadrent.

# LE CADRE DU DÉBAT : « SE DÉPLACER DEMAIN DANS L'OUEST DE L'ÉTANG DE BERRE : QUELLES PERSPECTIVES ? »

Dans sa lettre de mission à la CPDP, la CNDP rappelle une des vocations du débat public, inscrite dans la loi, de discuter de l'opportunité d'un projet. En effet, le débat public se situe en amont de la décision et porte donc à la fois sur l'opportunité et les objectifs d'un projet, sur ses caractéristiques, les enjeux socio-économiques et les impacts environnementaux, sur les solutions alternatives (y compris « l'option zéro ») ainsi que sur les modalités d'information et de participation du public (Article 121.1 du Code de l'environnement).

Cette perspective a soulevé de vives critiques lors de la préparation du débat invitant la CPDP à préciser ce que signifiait questionner l'opportunité et à expliciter la question au cœur du débat suite au travail de préparation.

## EXTRAITS DE LA LETTRE DE MISSION DE LA CPDP (5 JUIN 2019)

« Un débat public s'inscrit dans une chaîne de décisions et de procédures et a pour vocation d'interroger l'opportunité des projets débattus et leurs conditions de faisabilité dans les contextes locaux. (...) 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 ».

<sup>10</sup> Lors d'une séance du débat public « Fos 2XL » à Port St-Louis du Rhône, le 1<sup>er</sup> juin 2004, Bernard Granié, maire de Fos, s'exprime ainsi au sujet de ce qu'on appelait alors le « passage par les zones humides » : « Le seul document opposable aux tiers est le Plan d'Occupation des Sols de la ville de Fos transformé en PLU, et que sur ce Plan d'Occupation des Sols de la ville de Fos, il est noté depuis de nombreuses années la réserve et le positionnement du contournement de la ville de Fos par ce secteur, ce que l'on appelle par les zones humides. Et la position de la ville de Fos il y a quelques années pour accepter que le raccordement du contournement de Martigues-Port de Bouc se fasse sur ce quartier est un contournement provisoire en attendant que ce barreau se fasse. » p.10

<sup>11</sup> Dans les études préliminaires à la liaison Fos-Salon, en 2004, la variante des zones humides n'est pas mentionnée. Elle n'apparaît pas non plus dans la présentation du projet Fos-Salon du schéma national des infrastructures de transport par la Dreal, lors du débat public Fos-Tonkin en 2010.

<sup>12</sup> Bernard Granié : « J'ai appris - ce n'est pas vieux, ça date d'il y a quelques jours - des services de l'État que depuis avril 2003, le choix qui avait été fait je dirais en interministériel était la suppression de ce barreau, qui était en plus inscrite et demandée à cette époque-là par une modification du POS de la ville de Fos. (...) Ce sont des étangs qui sont morts, et si demain il fallait les réhabiliter, ce que l'on souhaiterait tous, à ce moment-là on aurait peut-être une autre position, cela coûterait très cher. » débat public Fos 2XL, Port St Louis du Rhône, 1<sup>er</sup> Juin 2004, p.11.



## UN DÉBAT SUR UN PROJET DANS UN TERRITOIRE AUX MULTIPLES ENJEUX

Les entretiens de pré-débat et la passation du questionnaire ont mis en avant une variété d'enjeux pour le projet et des questionnements sur la pertinence dans le contexte de 2020.

“ Aujourd'hui, il faut aller très vite. Je suis aussi effaré d'entendre qu'on parle de contournement à 10 ans. Mais dans 10 ans Monsieur on sera tous morts étouffés et on ne roulera plus sur cette route, ça ne sera plus possible. C'est catastrophique ! Et le port continuera à mourir parce qu'il n'y aura pas de débouché routier et il ne pourra pas continuer son expansion. ”

Un participant, atelier du 8 juillet 2020

“ Le contexte n'est plus celui des années 1970... La politique du tout-voiture / tout-camion a montré ses limites, et les populations riveraines en paient déjà le prix fort ! Si ce projet devient un appel à encore plus de trafic routier au détriment des alternatives (ferroviaire, fluvial, transport en commun, modes actifs...) par l'accaparement des financements et le "soutien" des pouvoirs publics, il en deviendra indéfendable au regard des enjeux de santé publique. ”

Un participant dans le chat de l'atelier du 8 juillet 2020

Un autre résultat du questionnaire concernant les enjeux à considérer dans le débat public : les enjeux de santé et de pollution viennent en tête (cité par 40% des répondants) suivi des manières de se déplacer (37%). Viennent ensuite les enjeux de protection de la nature et de l'environnement (31%) et les caractéristiques du projet (27%) puis l'amélioration du cadre de vie (24%) avant la sécurité routière (22%).



Dans le questionnaire, les préoccupations principales exprimées en réponse à une question ouverte montrent l'importance de la pollution et de la qualité de l'air, puis viennent les soucis de circulation avant l'emploi, l'environnement, la dangerosité de la route, les camions et les transports en commun.

Réponses au questionnaire de pré-débat  
Principales préoccupations quotidiennes



L'expression de cette diversité d'enjeux confirme la pertinence de discuter de l'opportunité du projet dans un cadre plus large. Malgré son ancienneté, il s'inscrit dans un cadre relativement nouveau, avant même la crise du Covid-2019 qui accentue potentiellement certaines tendances ou implique de nouveaux changements (en matière de modes de déplacements notamment). Des questions soulevées par le passé restent d'actualité mais les perspectives dans lesquelles les traiter ont radicalement changé.

Plusieurs personnes interrogées dans la préparation du débat ont également exprimé le besoin d'une perspective territoriale. En 2004 déjà, lors du débat Fos 2XL, plusieurs acteurs faisaient remarquer que la question des transports ne pouvait être traitée simplement au plan des infrastructures, sans prendre en compte les mobilités dans leur dimensions individuelles et collectives, économiques, territoriales et sociales. L'autorité environnementale a également insisté dans son avis sur la perspective territoriale. Lors de la réunion du 16 décembre 2019, à l'occasion d'échanges entre les participants, est ressortie fortement la nécessaire construction commune d'une vision d'avenir pour ce territoire et d'une mise en cohérence des projets. L'approche territoriale est ainsi appelée à se coupler à une vision de long terme en discutant des visions partagées du territoire,

“ Le sujet n'est pas une route (... mais...) un territoire ”

Entretien de pré-débat

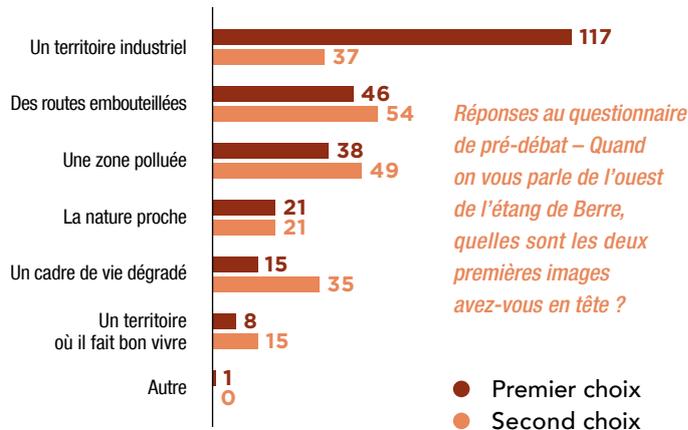
“ Cela pose les questions de l'avenir du territoire. ”

Entretien de pré-débat

“ L'AE juge opportun que la réflexion ne porte pas simplement sur une infrastructure routière mais qu'elle s'inscrive de façon plus déterminée dans un projet d'aménagement durable du territoire, faisant une part significative à la multimodalité et intégrant les enjeux environnementaux à un niveau de considération élevé. ”

Avis de l'Autorité environnementale, 4 décembre 2019, p.27

Interrogés sur leur vision de l'ouest de l'étang de Berre, les répondants au questionnaire pouvaient sélectionner deux images au choix. Le caractère industriel du territoire domine largement dans les réponses (48%).



Si le projet de ZIP s'est construit dans un territoire provençal aux caractéristiques paysagères step-piques, celui-ci était également le milieu de pratiques locales anciennes, fortement ancrées dans un sentiment collectif, bien que fragmenté, d'appartenance territoriale. C'est un des enseignements que retient Georges Mercadal, président du débat Fos-2XL en 2004 lorsqu'il évoque la teneur des échanges d'alors :

“ Ce sentiment fort d'appartenance locale constitue peut-être la caractéristique première de ces territoires du pourtour de l'étang de Berre. ”

Georges Mercadal, entretien du 23 octobre 2019

Xavier Daumalin rappelle l'histoire ancienne sur laquelle repose cet attachement : « Depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, le littoral de Fos/étang-de-Berre a connu plusieurs phases d'industrialisation qui ont bouleversé les caractéristiques socio-économiques des lieux, appauvri ou détruit les écosystèmes et provoqué des conflits avec les riverains à propos de leur santé, de la dégradation de leur condition de vie ou de la préservation d'usages ancestraux comme l'agropastoralisme, l'exploitation du sel et la pêche. »<sup>13</sup>

Sans cesse, depuis les débuts de « Fos », ce territoire a été traversé par différentes tensions, encore aujourd'hui tangibles et qui interrogent son identité, comme l'ont exprimé certains acteurs dans les entretiens préparatoires au débat :

- la première, historique, entre les intérêts distincts des industries implantées et ceux des populations locales, soucieuses de leur cadre de vie et de la diversité des activités offertes par ce territoire<sup>14</sup> ;

<sup>13</sup> Xavier Daumalin, 2018, « La création du SPPPI Fos-étang de Berre. Tournant environnemental ou optimisation d'une ambition industrielle (1971-1985) ? » (<https://hal.amu.archives-ouvertes.fr/hal-01862494>)

<sup>14</sup> La coexistence des usages récréatifs et productifs, mise en image notamment par le photographe Franck Pourcel, en est une des illustrations les plus parlantes. Voir F. Pourcel, 2006, *La petite mer des oubliés* (textes de Jean-Louis Fabiani), éditions du Bec en l'air, 156 p.

## LA PRÉPARATION D'UN LARGE DÉBAT SUR LES PERSPECTIVES DES MOBILITÉS ET DES TRANSPORTS À L'OUEST DE L'ÉTANG DE BERRE

- la seconde, forte, qui croise la première, entre les intérêts communs des industries et de leurs travailleurs (la production et l'emploi) et ceux portés très tôt (dès la fin des années 1960) par les défenseurs d'un environnement soumis aux pollutions (des eaux surtout d'abord, de l'air ensuite) et aux risques générés par ces nouvelles activités<sup>15</sup>.

“ C'est aujourd'hui un territoire où coexistent (d'une part) la ZIP qui est une part importante du PIB du département et de la région et (d'autre part) une reconnaissance environnementale très forte. ”

Entretien de pré-débat

“ Ce territoire est une contradiction permanente. ”

Entretien de pré-débat

L'expression « ouest de l'étang de Berre » a été utilisée dans la formulation de la question du débat pour indiquer la zone du projet. L'utilisation de cette expression a suscité des interrogations. Entre Camargue et étang de Berre, cette zone ne correspond pas à une unité institutionnelle ou à une identité revendiquée dans l'affirmation des attachements territoriaux. Certaines personnes nous ont fait remarquer que cette expression ne faisait pas sens pour elles ou qu'elle définissait un territoire qui ne les concernait pas en comprenant que cela désignait les communes riveraines de l'étang à l'ouest.

Effectivement, il n'y a pas de territoire clairement défini pour le projet. Le projet invite à un regard transversal et **multi échelle** en considérant les enjeux locaux, aussi bien que son importance stratégique au niveau national voir international. Il peut s'appréhender à différentes échelles : celle des cinq communes du tracé, celle impliquant des communes avoisinantes, la métropole, le département ou encore la nation et l'Europe lorsque l'on parle de l'intérêt national du port et de la logistique. Des cartes sont produites à différentes échelles. L'AE a considéré dans son avis qu'il serait judicieux d'élargir le périmètre d'étude du projet « pour y intégrer l'ensemble du département. Un troisième périmètre "logistique et transport", encore plus large, pourrait également être défini, afin de mieux replacer le contexte, multimodal, dans lequel s'inscrit le projet et de situer le projet de liaison Fos-Salon dans une optique plus large d'itinéraires poids lourds reliant Fos-sur-Mer aux différents zones géographiques composant l'hinterland du port. » (p. 29). L'organisation du

débat devait donc permettre le développement d'une perspective territoriale à plusieurs échelles.

### UN DÉBAT SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET À L'HORIZON 2030

“ Il y a une évidence marquée depuis 30 ans, il n'est pas question d'opportunité. C'est une question de survie, surtout avec la métropole. Cela ne se discute même pas. Ce qui était nécessaire il y a 30 ans l'est encore plus aujourd'hui. ”

Entretien de pré-débat

“ La question de l'opportunité c'est : est-ce que l'on reconnaît que l'on s'est planté et la ZIP ce n'est pas une bonne idée ? Où est-ce que l'on assume : c'est en place et on continue dans notre stratégie et il faudra revoir le niveau de protection de certains milieux. ”

Entretien de pré-débat

Définir l'opportunité du projet ne se réduit pas à répondre à la question « faut-il faire ou ne pas faire un projet » mais bien à discuter des conditions actuelles sous lesquelles pourrait se faire le projet et si le projet porté par le maître d'ouvrage répond bien aux enjeux identifiés. Par exemple, le dossier du maître d'ouvrage indique un début des travaux possible pour 2027 avec une date de mise en service à l'horizon 2030. Ainsi, considérant l'urgence exprimée, un débat sur l'opportunité vise à expliciter les urgences et les engagements attendus.

Considérant les enjeux soulevés dans la préparation du débat, la CPDP a estimé que le débat d'opportunité sur ce projet ancien consistait à l'aborder en articulant trois approches autour de la question générale mise en titre du débat (et de cette partie).

### Un débat sur les mobilités à l'horizon 2030 et au-delà

Pour répondre aux besoins de mobilité dans ce nouveau contexte, le débat visait à clarifier plusieurs enjeux.

- Les besoins futurs de mobilité, les modifications des usages de la voiture individuelle et les alternatives dans la perspective « zéro carbone » pour les transports ;

<sup>15</sup> Voir notamment le webdoc dirigé par X.Daumalin sur les deux siècles d'histoire de l'industrie dans le golfe de Fos : <http://fos200ans.fr>



Atelier du 16 décembre 2019

- Les perspectives de report modal et d'optimisation du transport routier de marchandises dans la couronne logistique de la ZIP de Fos, et l'hinterland du port ;
- Les projets de transports collectifs et les modes doux dans le territoire, après l'adoption du PDU de la Métropole ;
- L'amélioration de la sécurité routière en réponse aux préoccupations urgentes.

### Un débat sur le territoire dans la transition écologique

En outre, le débat visait une large réflexion sur l'avenir du territoire alors que des scénarios de rupture sont possibles. Quel devenir industriel du territoire, alors que les échanges mondiaux ne vont plus croître au même rythme que dans le passé, et que la concurrence entre les ports en sera renforcée ? Quel développement de l'urbanisation dans la métropole ?

- Le potentiel et les perspectives de développement économique et urbain dans l'ouest de la Métropole ;
- Le développement portuaire et le fonctionnement de la ZIP de Fos et de sa couronne logistique ;
- La réduction de la pollution atmosphérique et des risques sanitaires ;
- La qualité du cadre de vie dans l'ouest de l'Étang de Berre ;
- La protection d'un environnement remarquable et sensible et des ressources naturelles et agricoles.

### Un débat sur les caractéristiques du projet

- Les fuseaux étudiés par le maître d'ouvrage et leur combinaison en différentes options (liaison autoroutière ou non, avec contournement de Fos ou non) ;
- Le niveau de service visé (fluidité, vitesse...) ;

- Les partis d'aménagement routier (autoroute, 2x2 voies, 2x1 voie, échangeurs...) compte tenu des usages routiers spécifiques à ce territoire (part des camions, convois militaires, ...) ;
- Les partis de financement (parts des financeurs publics, scénarios de concession ou d'adossment) ;
- L'articulation aux autres projets routiers dont la réalisation est prévue avant celle de la liaison routière Fos-Salon (RD268, contournement d'Arles).

### ATTEINDRE UN PUBLIC LARGE AU-DELÀ DES INITIÉS

“ Le débat serait réussi s'il attirait d'autres publics que les initiés. ”

Entretien de pré-débat

Cette approche de la CPDP a reçu un accueil favorable des acteurs du débat lors des entretiens et elle a constaté une bonne mobilisation lors des ateliers organisés pour la préparation du débat. Cette mobilisation ne s'est pas démentie au cours du débat. Ceux qui ont participé aux concertations précédentes ont répondu présents : les élus et agents des communes du tracé et de la métropole, les établissements publics, les représentants des industries, de la logistique et de l'économie portuaire, les associations environnementalistes, de cyclistes, etc. En outre, il est apparu dès les entretiens que ces acteurs avaient une bonne connaissance du projet voire une connaissance poussée sur son histoire et les spécifications techniques. À l'inverse, les débats mobiles conduits en mars 2020 ont montré que de nombreux citoyens ou usagers de la route n'avaient pas entendu parler du projet.

Un enjeu important pour le débat était alors **d'informer et de mobiliser un public plus large** que les acteurs impliqués dans les concertations précédentes sur le projet. Il s'agissait :

- de donner la parole à des citoyens « ordinaires », pas seulement aux organisations, entreprises, collectivités déjà impliquées et pas seulement aux citoyens directement concernés par le tracé (en tant que riverain ou usager) ;
- de donner la parole à l'ensemble des usagers : habitants, routiers, salariés de la ZIP et autres travailleurs sur le territoire, touristes, etc. ;
- de mobiliser les jeunes, les générations futures usagères des aménagements ;
- de favoriser une implication plus large des acteurs au-delà du domaine routier (climat, santé, agriculture, emploi, tourisme).



Les modalités du débat public ont été pensées pour :

- inscrire la discussion du projet de liaison routière dans un débat plus large concernant la dynamique du territoire et ses perspectives dans le futur.
- favoriser une large participation au-delà des acteurs déjà impliqués dans les concertations sur le projet

Cette partie présente les modalités du débat et les chiffres de participation.





2

# UNE DIVERSITÉ DE MODALITÉS POUR IMPLIQUER UN LARGE PUBLIC

## 3 TEMPS POUR EXPLORER LA QUESTION DU DÉBAT

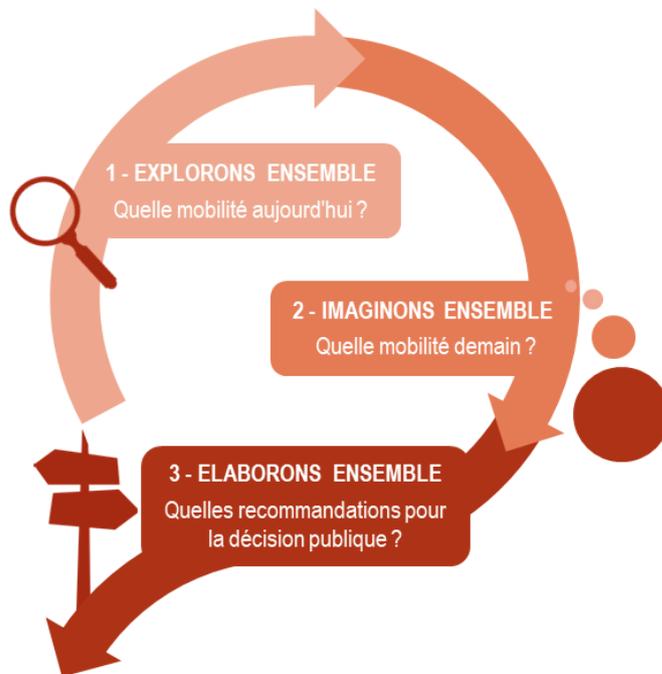
Les objectifs du débat (cf. partie 1) ont conduit à le concevoir en 3 phases :

- Phase 1 : **Explorons ensemble : quelle mobilité aujourd'hui ?** Il s'agissait dans cette phase de discuter de l'état des lieux et de permettre l'expression des attentes dans une perspective territoriale.
- Phase 2 : **Imaginons ensemble : quelle mobilité demain ?** Il s'agissait dans cette phase de favoriser une réflexion sur le futur et le repositionnement du projet dans un contexte plus large
- Phase 3 : **Élaborons ensemble : quelles recommandations pour la décision publique ?** Cette phase de retour sur le projet visait à favoriser l'expression sur ses options d'aménagement, les variantes et les choix techniques.

Pour chacune des phases ont été mis en place des dispositifs divers, pensés pour engager les différents publics du territoire et permettre à chacun d'avoir accès à une information complète, de se forger un avis éclairé, et de s'exprimer pour contribuer aux décisions.

Le format de la **réunion publique** est l'un des formats privilégiés des débats publics pour mettre en œuvre les principes d'équivalence, de transparence et d'argumentation. Cependant, afin d'atteindre un large public, différentes modalités complémentaires ont été mises en œuvre. Il s'agissait de favoriser l'implication d'un public plus divers pour débattre avec le maître d'ouvrage : habitants, usagers des transports, jeunes, routiers, salariés des entreprises, personnes en recherche d'emploi, etc. Il s'agissait d'aller vers les publics qui ne se déplacent pas dans les réunions publiques, en particulier les jeunes ou les personnes moins insérées socialement.

Dans cette perspective, nous avons proposé des **modalités complémentaires**, dont certaines supposaient une invitation (comme l'atelier citoyen), une inscription avec un nombre de places limité (comme les excursions) ou n'offraient pas la possibilité d'une interaction directe du public avec le maître d'ouvrage. Des temps de travail en plus petits groupes ont ainsi été proposés pour favoriser les échanges entre les participants et la prise de parole de tous. La CPDP a considéré les critiques de participants à l'encontre du travail par groupe (voir citation) et ajusté les modalités au fil du débat.



“ Je suis surpris de constater que vous nous divisez à chaque fois en petits ateliers. (...) Résultat : nous ne connaissons ni les questions de toutes les personnes présentes. Bien évidemment, nous ne connaissons pas non plus les réponses. La synthèse ne saurait pas nous informer autant que le débat avec tout le monde, tous ensemble. Je pense que c'est un manque, c'est une division de l'information qui me gêne beaucoup. ”

Président du MCTB, Forum territorial, 14 septembre 2020

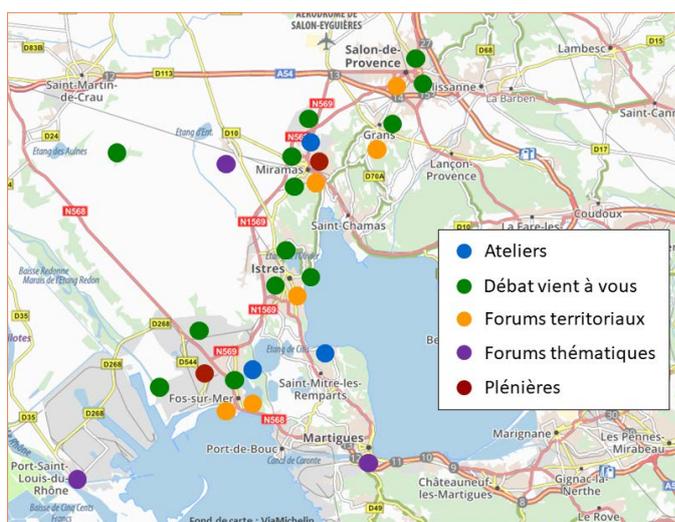
Les modalités complémentaires nous ont permis de toucher des populations spécifiquement affectées ou d'instruire des controverses de manière mieux adaptée à un enjeu (ex. visite de terrain sur les enjeux liés à l'eau, ou parcours du tracé à vélo). La CPDP est restée ouverte à toute proposition d'organisation de rencontre ou d'activité de la part des participants dans le cadre du dispositif « Le Débat vient à vous ».

Un constat doit néanmoins être fait à l'issue du débat sur la prédominance d'une participation masculine, comme c'est souvent le cas sur des sujets dits techniques. Le déséquilibre était accru dans les

prises de parole. Par exemple lors de la plénière de clôture, si l'atelier des lycéens a été représenté par 3 lycéennes, et l'atelier citoyen par un homme et une femme, 6 femmes ont figuré parmi les 24 personnes qui sont intervenues en salle.

Le débat a donné lieu à 46 rencontres listées en [Annexe 5](#) avec les dates, lieux et le nombre de participants pour chacune. Les comptes-rendus, présentations, vidéos et photos sont accessibles sur le site internet du débat dans les archives [des évènements](#).

*Les rencontres ont eu lieu sur l'ensemble du territoire*



## UN DÉBAT QUI S'EST ADAPTÉ AUX RÈGLES SANITAIRES EN VIGUEUR EN VEILLANT À GARANTIR LA PARTICIPATION

La crise sanitaire, après avoir conduit à décaler l'ouverture du débat, a également pesé sur son déroulement, avec un nouveau confinement en novembre et décembre 2020 qui a conduit la CPDP, en accord avec le maître d'ouvrage, à demander la prolongation du débat pour un mois, jusqu'à fin janvier 2021, dans l'espoir d'organiser à nouveau des réunions publiques en présence avant de clore le débat. L'avancement du couvre-feu à 18 heures à partir du 9 janvier 2021 dans les Bouches-du-Rhône l'a partiellement empêché. Du fait de la crise sanitaire, la CPDP aura eu, à maintes reprises, à ajuster en cours de débat ses modalités pour garantir la participation du public et son droit à l'information.



Des rencontres initialement programmées en présentiel se sont déroulées en ligne du fait du deuxième confinement ou de l'avancée du couvre-feu. Ainsi, deux forums thématiques en novembre 2020, la plénière de mi-débat et deux forums territoriaux en janvier 2021 n'ont pu avoir lieu dans les conditions prévues initialement.

Pour les évènements maintenus en présentiel, nous avons **proposé systématiquement une alternative en distanciel** pour permettre à tous de participer. La plénière de clôture a ainsi pu avoir lieu dans un format hybride joignant présentiel et distanciel, avec des horaires adaptés au couvre-feu. Malheureusement des évènements n'ont pu avoir lieu du fait des contraintes : visite du GPMM (contrainte sur les trajets en bus) et atelier à la Maison de l'emploi.

Les **mesures** suivantes ont été mises en œuvre dans l'organisation des évènements : respect des règles de distanciation physique dans l'organisation des salles, limitation du nombre de personnes sur les plateaux des émissions en studio, mise en place des sens de circulation, aération régulière, mise à disposition de masque et gel, affichage des consignes de sécurité et désinfection du mobilier avant et après la manifestation, désinfection des stylos, portes documents, micros et autre matériel, limitation de la diffusion de documents de communication ou de travail.

## 19 RÉUNIONS PUBLIQUES EN PRÉSENCE (11) ET À DISTANCE (8) - 1 000 PARTICIPANTS

Ces rencontres ouvertes à toutes et tous ont permis au public de s'informer sur le projet, d'exprimer ses préoccupations, de poser des questions au maître d'ouvrage – présent à toutes ces réunions – et de débattre sur tous les enjeux.

- **9 forums territoriaux** pour discuter des enjeux propres à chaque zone du tracé.

Lors de la première phase, six forums territoriaux ont eu lieu dont cinq en présence dans chacune des principales villes du tracé et 1 en ligne. L'objectif était de partager et discuter l'état des lieux et de permettre l'expression des préoccupations, des enjeux, des demandes localisées, sur toutes les problématiques du débat.

Dans la troisième phase, trois forums ont permis d'informer et d'échanger sur les variantes, les options, les points d'échanges et plus généralement les choix techniques concernant respectivement la zone sud du tracé (en présentiel) à Fos-sur-Mer, la partie centrale et la zone nord (en ligne). **Le travail sur les cartes** a été au cœur de ces forums.

- **2 réunions plénières** : à l'ouverture et en clôture, pour échanger tous ensemble et partager les avancées du débat.

À Miramas en septembre 2020 et à Fos-sur-Mer et en ligne en janvier 2021, ces plénières ont accueilli de nombreuses interventions, en présence de Chantal Jouanno, présidente de la CNDP et de Christophe Mirmand, préfet de région. Lors de chacune de ces plénières, la CPDP a présenté un bilan de l'avancée du débat et la Dreal, maître d'ouvrage, les enseignements qu'elle tirait du débat.



Plénière de clôture, le 20 janvier 2021 à Fos-sur-Mer



Forum territorial le 7 septembre 2020 à Salon-de-Provence

- **8 réunions thématiques**, pour débattre sur le fond de chaque enjeu.

Il s'agissait d'informer sur la connaissance disponible, de traiter de manière pluraliste, voire contradictoire, un thème, d'échanger avec des experts, de recueillir des points de vue et des connaissances sur différents thèmes et enfin d'explorer des scénarios. La liste des thématiques et des intervenants spécialistes de chacun des sujets figure en [Annexe 6](#).



Forum thématique en ligne, le 3 novembre 2020

## LE DÉBAT VIENT À VOUS : 13 RENCONTRES AVEC UNE DIVERSITÉ DE PUBLICS

Tout un chacun pouvait inviter la commission particulière du débat pour une rencontre selon le [mode d'emploi du Débat vient à vous](#). Il suffisait de contacter la commission pour organiser un atelier de discussion par exemple dans un quartier, sur un lieu de travail ou dans une association ; une séance de débat mobile par exemple dans une entreprise ; une visite ou une excursion pour faire découvrir des enjeux du débat sur le territoire ; ou tout autre format d'échange, discussion adaptée aux disponibilités et aux préoccupations de chacun.

- **5 débats mobiles** : des stands ont permis de partager des informations et d'échanger auprès d'un large public : près de 300 habitants ont été rencontrés à la gare de Salon, devant la mairie de Grans, aux marchés de Fos-sur-Mer et Miramas, devant le Géant Casino d'Istres.
- **4 débats-visites de terrain** : L'arpentage du territoire visait à ancrer sur site des argumentaires versés au débat et à débattre en situation. Le maître d'ouvrage a participé aux trois premières excursions.
  - Une excursion sur les enjeux de gestion de l'eau a été organisée par le SymCrau (Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe phréatique de la Crau) en collaboration avec le Comité du Foin de Crau. Elle a permis aux participants de découvrir l'hydrosystème, l'irrigation et la recharge de la nappe, ainsi que les enjeux de vulnérabilité de la ressource en eau.

- Une vingtaine de participants ont parcouru la liaison à vélo avec l'association Les Vélos des Étangs, qui a fait part de ses préoccupations, montré des points problématiques sur le trajet et les solutions qu'elle propose pour une liaison à vélo sécurisée entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence.

- Une douzaine de personnes ont visité la Réserve nationale des Coussouls de Crau avec le Conservatoire des Espaces Naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur (Cen Paca). Ce fut l'occasion d'aborder, *in vivo*, les enjeux de préservation de la Crau (Coussouls-Crau sèche et Crau irriguée), maintien du système agro-pastoral, risques liés à la pollution et à l'artificialisation des sols, projet d'extension de la réserve et compatibilité avec certaines variantes du projet, au sud du tracé notamment.



La liaison à vélo, le 26 septembre 2020



➤ La mairie de Fos-sur-Mer a invité la CPDP à venir constater sur place les enjeux du tracé dans la zone sud, des accès à la Zip et de la connexion avec le contournement de Martigues Port-de-Bouc sur les terrains de l'usine Imérys.

- **2 ateliers** pour échanger avec des publics éloignés du débat. La CPDP a été invitée :

➤ à la Mission Locale du pays Salonais et a échangé avec des jeunes en service civique sur l'évolution des déplacements en 2030 à l'ouest de l'étang de Berre



*Le débat à la mission locale du pays salonais, le 12 janvier 2021*

➤ à une matinale de l'emploi (en ligne) organisée par la Maison de l'emploi Ouest Provence. Elle a échangé avec les participants sur la thématique des mobilités et de l'emploi sur le territoire.

- **2 débats sur les ondes**, avec des émissions à large audience locale, pour informer le public et recueillir des questions et des avis en direct.



*Le débat sur les ondes, le 9 novembre 2021*

➤ sur Maritima médias, le 9 novembre 2020, Une émission de 2h a été consacrée au débat. Initialement prévue sur le marché d'Istres et comme plénière de mi-débat, son format a été revu pour respecter le second confinement. La CPDP y a présenté un bilan de la deuxième phase du débat.

➤ sur RCF le 14 janvier 2021, avec des questions en direct des auditeurs et la présence de 3 journalistes avec la CPDP.

## DEUX ATELIERS POUR DONNER LA VOIX À DES CITOYENS ET À DES LYCÉENS

- **L'atelier citoyen** : 17 citoyens du territoire de l'ouest de l'étang de Berre se sont réunis à plusieurs reprises pour produire une contribution au débat. La constitution de ce minipublic de citoyens tirés au sort se fondait sur une autre logique de représentation du public que la réunion ouverte qui ne mobilise que des « citoyens actifs ». Ce sont des citoyens ordinaires : cette modalité du débat a permis d'entendre leurs points de vue.

### Critères du tirage au sort des 17 citoyens

- Parité homme/femme : 8 femmes et 9 hommes.
- Âge : Une représentation des différentes classes d'âge (18-25 ans, 25-35 ans, 35-45 ans, 45-55 ans, 55-65 ans, 65 et plus).
- Diversité de lieu de résidence sur le territoire du projet : Entressen, Fos-sur-Mer, Istres, Martigues, Miramas, Port-de-Bouc, Raphèle-lès-Arles, Saint Martin de Crau, Saint-Mitre-les-Remparts ou Salon de Provence.
- Diversité de catégories socioprofessionnelles.
- Un membre n'avait pas le permis de conduire.
- Ni élus de la République, ni membres d'une association engagée sur le projet, ni acteur engagé sur le projet.

**Leur mandat** était de formuler un avis collectif sur les deux questions suivantes :

- 1 Comment améliorer les déplacements et transports dans l'ouest de l'étang de Berre à l'horizon 2030 ?

2 Quelles recommandations pour la décision publique en tenant compte des enjeux de développement économique, du changement climatique, de santé et de qualité de vie des habitants et d'environnement ?

**Modalités de travail :** Les citoyens se sont réunis trois samedis à Saint-Mitre-Les-Remparts, (20 septembre 2020, 10 octobre 2020 et 9 janvier 2021) et trois soirées en distanciel lors du deuxième confinement (7 et 23 novembre 2020, 15 décembre 2020). Au cours des sessions en présence, les membres ont échangé avec le maître d'ouvrage pour s'approprier les enjeux du projet de liaison routière (1<sup>re</sup> session), puis avec des experts du GPMM, de la Métropole et du SymCrau (2<sup>e</sup> session) pour approfondir à leur demande les enjeux des déplacements quotidiens, des transports de marchandises, de la ressource en eau et du territoire de l'ouest de l'étang de Berre en 2030 et au-delà. Lors de la troisième session, ils ont rédigé collectivement leur cahier d'acteurs, synthèse de leur avis.

“ 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. ”

Un membre de l'atelier citoyen, plénière de clôture, 20 janvier 2021

**Résultats :** Les citoyens ont questionné les besoins auxquels entend répondre le projet routier, le transport multimodal, la pollution, la santé et les énergies utilisées, l'écologie, l'eau et l'agriculture locale, la sécurité, le financement du projet et la transparence de la décision et le suivi du projet dans une approche globale du territoire. Sur tous ces sujets, différents points de vue ont été exprimés. La discussion collective a permis de mettre en visibilité des divergences, de formuler des constats partagés et des points de vigilance adressés au maître d'ouvrage, sous la forme d'un cahier d'acteurs.



Les membres de l'atelier citoyen, le 9 septembre 2020

■ **L'atelier des lycéens :** La CPDP a sollicité la participation de lycéens pour impliquer la nouvelle génération dans le débat. Deux classes de 2<sup>de</sup> générale et technologique du lycée agricole de Fontlongue, à Miramas, ont répondu favorablement. Ils ont travaillé sur le projet avec leurs enseignants et l'association Les petits Débrouillards, durant neuf séances. La génération qui entrera dans la vie active dans quelques années s'est exprimée dans le débat.



Atelier des lycéens, octobre 2020

“ Le témoignage des lycéens représentés par Lola, Valentine et Noémie est important dans le sens où il interpelle notre vision du monde de demain. ”

Directeur adjoint de la Dreal, plénière de clôture, 20 janvier 2021

**Recrutement des lycéens :** En amont du débat, en janvier puis juin 2020, une quarantaine de courriers a été envoyée pour mobiliser les lycées du territoire. Les Petits débrouillards ont ensuite été mandatés pour organiser un atelier des lycéens et démarcher les lycées du territoire. Ils ont reçu un accueil favorable du lycée d'enseignement catholique privé agricole de Fontlongue, à Miramas. Trente-quatre élèves de deux classes de seconde générale et technologique de ce lycée ont participé. L'une des classes est en option Équitation.

**Modalités de travail :**

Les lycéens ont travaillé sur neuf séances de deux heures, encadrées par leurs enseignants et par des animateurs des Petits débrouillards. Ils ont exploré le projet dans sa perspective historique puis selon différentes thématiques : économie, environnement, santé, urbanisme et géographie. Le maître d'ouvrage est intervenu pour présenter le projet et aborder les enjeux de sécurité routière. Une chercheuse de l'INSERM est intervenue sur les mala-

dies respiratoires et Atmosud sur les pollutions atmosphériques et sonores. Puis, les lycéens ont débattu pour élaborer leurs propres avis individuels et collectif qu'ils ont présentés lors de la plénière de clôture du débat.

**Résultats :** Ils ont produit une vidéo où quatorze élèves expriment leur point de vue de manière individuelle, des affiches sur différentes thématiques liées au débat et un cahier d'acteurs. Plusieurs participants de la plénière ont

pointé l'intérêt d'entendre des représentants de la nouvelle génération sur ce projet. Les enseignants ont souligné la vertu pédagogique de l'implication des jeunes dans le débat. Les lycéens expriment avoir appris à développer des idées, à formuler des arguments, à prendre la parole, à donner leurs avis, à écouter les avis des autres et l'importance de maîtriser le langage et l'argumentaire pour faire entendre son point de vue. Dans le même temps, ils disent leur crainte que leurs idées ne soient pas prises en compte.

## 45 CAHIERS D'ACTEURS : UNE GRANDE DIVERSITÉ DE PERSPECTIVES SUR LE PROJET



Le cahier d'acteur est une modalité d'expression dédiée aux personnes morales (collectivité territoriale, association, chambre consulaire, syndicat professionnel, organisme public, parapublic ou privé...) qui souhaitent faire connaître leur position sur tout ou partie des enjeux mis en débat.

La CPDP a proposé un format unique (cf. mode d'emploi) qui permette à chaque structure, quels que soient son poids et ses moyens, de publier aux mêmes conditions un support qui sera porté à connaissance du public et qui viendra nourrir le débat puis le compte-rendu de la commission.

Avant la mise en ligne de chacun des 45 cahiers d'acteurs, la CPDP a veillé au respect du cahier des charges, mais surtout à **favoriser l'accessibilité de chaque cahier à un large public et à la transparence des propos tenus et des sources utilisées**. Cela a donné l'occasion d'échanges avec leurs auteurs souvent pour sourcer les informations, préciser une définition ou clarifier un point.

45 cahiers d'acteurs ont été publiés au cours de débat au fur et à mesure de leur production (liste en annexe 7 et accès sur le site du débat). Ils portent une **grande**

**diversité de perspectives** sur le projet et d'arguments.

- Les acteurs déjà impliqués dans les concertations liées au projet en amont du débat se sont fortement mobilisés pour cette modalité comme dans les réunions publiques.
- **Une grande variété de types d'acteurs :** collectivités territoriales depuis l'échelle communale à l'échelle régionale, établissements publics, entreprises, unions professionnelles, syndicats, associations, partis politiques, représentants de l'État.
- Une diversité de domaine : les **acteurs de la zone industrialo-portuaire** ont largement contribué avec 9 cahiers. Les deux Chambres de commerce et d'industrie d'Aix-Marseille Métropole et d'Arles, et l'UPE ont également porté la voix des acteurs économiques. Les acteurs du **domaine des transports et de la mobilité se sont impliqués avec** 6 entreprises ou associations d'entreprises du domaine des transports qui interviennent à l'échelle nationale et 3 associations de citoyens dans le domaine de la mobilité. 6 cahiers ont été portés par des associations dans le domaine de **l'environnement ou du cadre de vie**. Des cahiers ont mis en avant des **impacts spécifiques sur le territoire** - agriculture ou structures hydrauliques - **ou des activités concernées** par le projet : logistique, base aérienne.

Les contributions de l'atelier citoyen et de l'atelier des lycéens ont également pris la forme d'un cahier d'acteurs.

12 courriers ou contributions reçus de divers acteurs ont également été versés au débat (liste en annexe 8). Ces écrits ne suivent pas le format des cahiers d'acteurs mais constituent des interpellations ou des informations complémentaires adressées directement à la CPDP (courriers ou courriels), produits ou publiés au cours du débat.

# DES OUTILS NUMÉRIQUES POUR S'INFORMER ET CONTRIBUER

Il était possible de participer en ligne selon différentes modalités<sup>1</sup> :

## ■ Le site du débat



**4 min 52**  
durée moyenne  
d'une visite

**8 126**  
visiteurs uniques  
pendant le débat et  
11 479 depuis l'ouverture du site

Le site a enregistré 8 126 visites (visiteurs uniques) au cours du débat (du 1<sup>er</sup> septembre 2020 au 31 janvier 2021) et 11 479 visites depuis son ouverture (du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 janvier 2021). En moyenne, un internaute passait 4 minutes et 52 secondes sur le site du débat. Les internautes ont été particulièrement intéressés par le calendrier des événements, le détail du projet, les cahiers d'acteurs et le formulaire de contribution à la carte participative, mise en ligne en janvier 2021. En témoignent les pages les plus consultées : outre la page d'accueil, ce sont les pages suivantes qui ont été le plus vues : calendrier des événements (3 494 visites), la page dédiée aux cahiers d'acteurs (1 648) page dédiée au projet (1 625) et le formulaire de contribution à la carte (1 054).

**28 748**  
pages vues

**5 704 téléchargements** ont été comptabilisés au cours du débat. Les documents les plus téléchargés ont été la synthèse du dossier du maître d'ouvrage (417 téléchargements), le dossier du maître d'ouvrage (375), le calendrier de la phase 3 du débat (119) ainsi que différents cahiers d'acteurs SymCrau (143), Ramdam (116), UMF (105), Piicto (102), Chambre d'agriculture (99), NosterPACA (94)). Le mode d'emploi des cahiers d'acteurs a également été téléchargé 116 fois.

**5 704**  
téléchargements  
de documents

- **29 vidéos** ont été produites et diffusées au cours du débat sur Dailymotion. Le nombre de vues s'élève à environ 2 252.
  - > 1 vidéo de présentation du débat par la commission
  - > 1 vidéo sur comment participer en ligne
  - > 8 vidéos issues de micro-trottoirs conduits en juillet 2020
  - > 16 vidéos issues des forums et réunions du débat dont 13 vidéos des réunions publiques
  - > 2 vidéos par les 2 classes de lycées qui ont participé au débat
  - > 1 vidéo de l'émission sur MaritimaTV

**29**  
vidéos

**2 252**  
vues

- **12 newsletters** ont été diffusées auprès de 423 destinataires en moyenne.

<sup>1</sup> Pour un compte-rendu complet sur l'usage des outils numériques du débat, voir <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/contributions/LFS-FE-CRusagesnumeriques.pdf>



### ■ 88 contributions sur la carte du débat<sup>2</sup> :

La carte du débat permet d'explorer les grandes options du tracé en visualisant sur différents fonds de carte des scénarios. Elle a été publiée durant le dernier mois du débat (janvier 2021) et a recueilli du 7 au 24 janvier des contributions géolocalisées via un formulaire en ligne (77 contributions) ou papier lors des réunions de phase 3 (11 contributions). 57 individus différents ont contribué à la carte. Ce dispositif a été vu 8 534 fois. Les chiffres-clés de la carte du débat :



### ■ 31 avis et 31 questions ont été publiés sur la plateforme participative

Une plateforme participative en ligne a été ouverte tout au long du débat, et permettait aux citoyens internautes de rédiger un avis, poser une question sur le projet à la maîtrise d'ouvrage et/ou sur le débat à la CPDP et commenter l'ensemble des messages publiés. Au cours du débat, ont également été versés sur la plateforme participative des avis et questions reçus lors d'événements en présentiel ou en ligne (10 questions et 6 avis), envoyés par mail à la CPDP (2 avis) ainsi que des messages publiés sur la carte du débat (5 questions et 1 avis). 8 commentaires ont été reçus. La plateforme participative a été visitée par 2 321 utilisateurs différents au cours du débat. Toutes les questions ont reçu des réponses.

### ■ sur les réseaux sociaux

La page **Facebook** du débat compte 316 abonnés en fin de débat. La répartition des abonnés n'est pas paritaire (59% d'hommes, 40% de femmes). Les abonnés ont, pour la part la plus importante, entre 35 et 44 ans (26%) avec une faible part de jeunes (6% sont âgés de 18 à 24 ans). Les abonnés proviennent majoritairement du territoire du projet et de ses environs. 112 publications ont permis de relayer l'actualité du débat (du 1<sup>er</sup> septembre au 31 janvier). Au total, 1 960 internautes uniques ont interagi avec les publications du débat (réactions, partages, clics sur les liens, partages).

Le compte **Twitter** (@DebatFosSalon) enregistre 221 abonnés en fin de débat. Différents participants et parties prenantes se sont abonnés au compte du débat : Collectivités (Villes de Miramas, Fos-sur-Mer), Sites d'informations (Organisation professionnelles et syndicats (Comité régional CGT), Associations environnementales (Sauvons l'eau), mais également de nombreux citoyens. 276 tweets ont été publiés pour relayer l'actualité du débat et répondre aux internautes. Les tweets de la page ont généré 2 134 interactions (engagements) et 103 impressions (vues des tweets). Parmi ces interactions, on compte notamment 396 retweets et 64 réponses.

### Les chiffres-clés de la plateforme participative

2 321  
visiteurs uniques

31  
contributeurs

8  
commentaires

31  
avis

31  
questions

<sup>2</sup> Pour une analyse détaillée de l'usage de cet outil et des contributions, voir : <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/contributions/LFS-EE-Synthese-Carto.pdf>

Le compte **LinkedIn** enregistre 34 abonnés en fin de débat.

“ 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. ”

Députée de la 16<sup>e</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône, plénière de clôture, 20 janvier 2021



Débat Mobile au Géant Casino de Istres, le 16 septembre 2020

## UN RELAI DE L'INFORMATION PAR LES MÉDIAS ET PAR LES ACTEURS DU DÉBAT

- De mai 2019 au 31 mars 2021, **115 articles de presse ou émissions ont traité du débat ou du projet de liaison routière.**

23 médias ont consacré au moins un article ou une émission au débat ou au projet. Ces derniers ont **principalement été relayés dans les médias régionaux ou locaux**, avec 7 émissions de radio ou de Web TV (RCF dialogue, France 3 PACA, France Bleu Provence, Swag FM) et 71 articles (La Provence (29 articles), Maritima (27), La Marseillaise (12), le Régional (4), Marsactu (4), Massilia Magasine (3), Le Gabian, Gomet', Radio Camargue). 23 articles sont parus dans des journaux spécialisés dans le domaine de l'économie ou des transports (TPBM - 9, 3 dans Businews ou Destimed, mais aussi L'Antenne, Le Moniteur, La Tribune, LNP).

- **Les collectivités territoriales du territoire** ont largement contribué à la communication sur le débat via leurs médias.

Elles ont publié des actualités ou des articles, sur leurs sites, dans leurs journaux, sur leurs réseaux sociaux ou sur leurs panneaux d'affichage dans les espaces publics. 30 articles ou actualités mentionnant le débat ont été recensés sur les sites des cinq principales communes du tracé. La commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence ont également dédié des articles au débat. Les communes du tracé et plusieurs communes voisines (Martigues, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts) ont relayé la tenue des événements du débat sur leurs réseaux sociaux (Facebook ou Twitter) et sur leurs panneaux d'affichage.

- **De nombreux acteurs du débat** ont publié des informations

Des acteurs ont publié des informations sur le débat ou sur leur position sur leurs réseaux sociaux, leur site internet, leur blog ou au travers d'affichages dans leurs locaux lorsqu'il s'agissait d'événements en collaboration avec leur structure, par exemple et sans exhaustivité : la Chambre de Commerce et d'Industrie Aix Marseille Provence, France Nature Environnement, le Grand Port Maritime de Marseille, l'Union Maritime et Fluviale ou encore le réseau associatif Heureux recyclage.

Des citoyens et des professionnels ont également relayé la tenue du débat en distribuant des flyers ou des dépliants du débat à leurs proches, voisins ou au sein de leur association.



Cette partie rend compte des échanges lors des 9 forums territoriaux de septembre 2020 et janvier 2021, qui ont permis d'explorer et de débattre des enjeux du projet.





3

**LE PROJET EN DÉBAT  
DANS LE TERRITOIRE**

La préparation a permis à la CPDP d'identifier de multiples enjeux du débat public. La CPDP a fait le choix d'une première phase du débat, dès son ouverture début septembre 2020, permettant **d'explorer à nouveau ces enjeux non plus seulement avec les acteurs rencontrés lors des entretiens préparatoires, mais directement auprès des habitants du territoire.** Leur approfondissement et leur mise en perspective à l'horizon 2030 a constitué la deuxième phase du débat, dont rend compte la partie suivante.

La discussion lors des **forums territoriaux de septembre 2020** permettait aux participants d'exposer leurs visions des enjeux auxquels le projet doit répondre, de partager leurs préoccupations et d'in-

terpeller le maître d'ouvrage sur tous les sujets en débat, d'exprimer leurs besoins d'informations et de clarifications pour se forger un avis sur le projet, bien sûr d'argumenter cet avis s'il était déjà formé.

Dans la dernière phase du débat, **en janvier 2021**, la CPDP est revenue devant les habitants dans trois forums territoriaux, deux ayant dû se tenir à distance en raison du couvre-feu imposé par la crise sanitaire, pour recueillir leurs propositions et recommandations en vue de la décision sur le projet que le maître d'ouvrage aura à prendre sur les options et variantes de tracé.

Cette partie rend compte des échanges lors de toutes ces rencontres territoriales.

## LES RAISONS DU PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE : UN TERRITOIRE INDUSTRIEL ET SON CADRE DE VIE

Durant la première phase du débat, en septembre 2020, la commission a échangé avec plus de 500 personnes au cours de cinq « débats mobiles » et cinq forums territoriaux dans les principales villes du tracé, un forum en ligne, et deux « débats sur le terrain ». Parmi les habitants rencontrés sur les marchés de Miramas et de Fos, devant la mairie de Grans ou devant le Géant-Casino à Istres ou bien encore à la gare de Salon, beaucoup ne connaissaient pas le projet lui-même, et encore moins le débat public autour de ce projet, mais exprimaient des attentes sur leur cadre de vie. Les gens qui connaissaient le projet faisaient part essentiellement d'un sentiment d'urgence. Dans le questionnaire mis en place pour la préparation du débat, le premier sentiment qui s'ex-

primait était celui de l'urgence, et le second celui de la conviction de la nécessité du projet. « *La liaison routière Fos Salon, attendue de longue date par l'ensemble des*



Réponses du public sur la connaissance du projet, lors des 5 débats mobiles de septembre 2020

acteurs du territoire, doit pouvoir être réalisée dans les meilleurs délais» affirment également beaucoup de cahiers d'acteurs, à la suite de celui de la CCI AMP, ou plus catégoriquement: «Après plus de 50 ans d'attente, cette liaison ne peut plus attendre. Elle doit être réalisée sans délai ! Il y a urgence!» (cahier du Syndicat des transitaires de Marseille-Fos, cahier du Syndicat Professionnel des Pilotes des ports de Marseille et du Golf de Fos). Les personnes qui se sont déplacées dans les forums territoriaux de septembre 2020, nombreuses à être également venues en janvier 2021, étaient souvent au fait du projet mais porteuses de multiples interrogations.

## LE PROJET DANS SON TERRITOIRE

Le projet est ancien, cela signifie qu'il est fortement associé aux représentations que les participants ont de leur territoire, de leur cadre de vie, et de leurs évolutions, souvent vécues comme une dégradation. Les arguments avancés à propos du projet puisent dans ces représentations.

### Le vécu de conditions de déplacement dégradées

Le questionnaire passé dans la préparation du débat indique que le vécu des déplacements quotidiens est principalement de trois ordres : «c'est un temps de transition entre le domicile et le travail» (33%), «une perte de temps» (32%) ou «une contrainte» (29%). 24% des répondants déclarent également que leur déplacement quotidien est «une prise de risque». Dans leurs rencontres avec la CPDP, dans les forums territoriaux, les habitants ont fait largement part des bouchons, de l'insécurité routière, des risques industriels qui marquent leur expérience quotidienne. Améliorer ces conditions constitue la toute première raison évoquée à propos du projet.

“*Moi, je fais la route depuis trente ans tous les jours, d'Istres jusqu'à Fos, donc je sais ce que c'est que d'être bloqué à l'ancienne école de police, d'être bloqué à La Fossette... ce sont des conditions de roulage très pénibles. La cohabitation véhicules légers et poids lourds est très problématique sur le plan de la sécurité.*”

Chef de projet Piicto, forum du 16 septembre 2020

“*Lorsque vous sortez de Miramas, pour rejoindre Eyguières, c'est un flot continu de camions et, par ailleurs, la chaussée est défoncée. Il faut faire attention. Il y a des trous partout.*”

Conseiller municipal de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“*C'est de plus en plus difficile pour se rendre sur Istres puisque nous avons quasiment un bouchon au niveau de BMW. Nous reprenons soit l'ancienne route soit le chemin de l'étang. Ces voies qui ne sont plus nationales, donc que l'État n'a plus à entretenir, se dégradent forcément parce qu'il y a beaucoup plus de véhicules qui passent dessus.*”

Conseiller municipal de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“*J'habite sur une route où j'ai pris l'initiative, il y a un an environ, de faire une pétition avec tous les riverains. Il s'agit de la RD 16 qui longe l'étang de Berre. Nous sommes dans une zone protégée, Natura 2000. Toute la circulation de Bayanne et d'Istres se déporte, le soir et le matin, sur cette route très accidentogène.*”

Riveraine, forum du 11 septembre 2020

“*J'ai préparé quelques images d'accidents, année par année, qui ont eu lieu sur les différentes voies. Nous avons toutefois eu la "chance" qu'aucun transport dangereux n'ait été impliqué dans ces accidents. Si un transport d'acétone ou de produits chimiques avait été accidenté, les conséquences auraient peut-être été encore plus graves. Ce risque existe, il faut absolument l'éloigner de la population et de la commune.*”

Maire de Fos, forum du 14 septembre 2020

“*J'ai vu de nombreux morts sur la route de Port-Saint-Louis du Rhône où la deux fois deux voies n'est toujours pas mise en œuvre. J'en compterais presque sur les 10 doigts de la main depuis 1982. Et nous n'avons toujours pas de voie rapide à deux fois deux voies. Depuis 1982, je n'ai rien vu faire à part des ronds-points. On a changé les croisements par des ronds-points. Messieurs de la Dreal, on a mis des ronds-points qui sont autant dangereux : les camions virent directement!*”

Président de l'ADPLGF, forum du 14 septembre 2020

### Le passif de l'aménagement de ce territoire

Alors qu'il est urgent de faire face à la dégradation des conditions de déplacement et de transport, la non réalisation du projet malgré son ancienneté est constitutive, en particulier pour les élus locaux qui ont eu maintes fois à en discuter, d'un passif de l'État vis-à-vis du territoire.



Forum territorial du 14 septembre 2020 à Fos-sur-Mer

“ On ne va pas faire de l’histoire antédiluvienne. Cette zone a été choisie par l’État pour être un pôle compétitivité, des années bien en amont de nos responsabilités de ce jour, avec effectivement une ambition d’être une scène économique d’importance, de caractère national et européen. Curieusement – et c’est d’ailleurs la lacune du projet au moment où on l’a initié dans sa totalité – c’est qu’à l’ensemble des moyens de production, on a oublié de manière vertigineuse ce qui permet de les faire vivre. On est le seul port en Europe qui n’est pas desservi par une voie à quatre branches, autoroute ou pas. ”

Maire d’Istres, forum du 16 septembre 2020

“ Je crois qu’il faut remettre en perspective l’abandon de la commune par les services de l’État. Il y a 50 ans, l’État a trouvé avantage à installer cette zone industrielle ici sans accommoder ou prévoir les aménagements, les équipements, les structures qui permettraient à la population environnante d’y vivre sereinement en matière de sécurité, d’environnement, de respect de la biodiversité et tous les problèmes qui ressortent dans de telles réunions de débat public. ”

Conseiller municipal de Fos, forum du 14 septembre 2020

“ Cette absence d’infrastructure sur l’hinterland ne date pas d’aujourd’hui. Tout s’est complètement arrêté au premier choc pétrolier. Pour ceux qui connaissent l’histoire de Miramas, il suffit d’aller

voir le pont qui va vers Istres et vous verrez des piles de ponts sur lesquelles les ponts n’ont pas été positionnés parce que ça s’est arrêté d’un coup. ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“ Si nous sommes dans cette situation, aujourd’hui, d’insécurité routière et de congestion que nous reconnaissons, c’est bien à cause du port qui n’a pas tenu ses engagements de report modal. Je tiens à le rappeler ici. ”

Membre du réseau associatif Ramdam, forum du 7 janvier 2021

L’expression de ce passif, qui pour la route se partage d’abord avec le constat de la dégradation des conditions de circulation, incrimine pareillement le déclin du ferroviaire qui structure également les représentations de l’évolution du territoire.

“ J’ai conduit des trains pendant 32 ans ; j’ai vu la dégradation. Cela a été horrible. Nous sommes passés de 80% à 10-15%. Je vois bien que c’est un manque de volonté politique, mais aussi un manque de réaction. Si nous voulons une réaction, il faut que la commission pousse ceux qui sont responsables de cette situation. ”

Membre de l’association Les Vélos des Étangs, forum du 11 septembre 2020

“ Si nous regardons plus loin encore, en 50 ans, le trafic ferroviaire est passé de 70% pour la marchandise à l’équivalent de 10% à 12% aujourd’hui. C’est donc une

*perte terrible. Cela ne va pas dans le sens de ce que nous voudrions, mais il faut trouver des solutions.*”

Président du MCTB, forum du 11 septembre 2020

“ Voulez-vous que je vous parle de la zone CléSud ? Des voies ferroviaires ramenaient des milliers de conteneurs et ont été fermées par les entreprises parce qu'à un moment, il a été décidé qu'il fallait investir sur le tout camion. ”

Syndicaliste cheminot, forum du 14 septembre 2020

“ L'État doit avancer, il faut qu'il fasse les voies ferrées. Nous en avons assez à la fin ! Comme je l'avais indiqué à l'époque, pour mener des projets tels qu'EuroDisney, il y a de l'argent ! Des routes, des voies ferrées. Ils ont amené la gare directement chez Mickey. Il faut arrêter ! ”

Président de l'ADPLGF, forum du 14 septembre 2020

“ J'ai assisté au premier débat public en 2004 avec exactement les mêmes prises de parole, les mêmes discours sur le ferroviaire. Or, c'était il y a 16 ans. Il y a 16 ans, un maire a jeté le dossier du contournement autoroutier de Martigues à la tête de la Dreal. Il est mort. Vous attendez peut-être que nous soyons morts pour qu'il se passe quelque chose. Il ne se passe rien, messieurs, mesdames. En revanche, le port, et c'est son rôle, continue d'accueillir des bateaux, continue de développer cette zone. Les élus de Fos-sur-Mer sont aussi là pour continuer de favoriser ce développement, l'emploi, le logement. Et l'État est là, les bras ballants, et nous dit "nous n'avons pas l'argent". ”

Ancien maire de Fos, forum du 14 septembre 2020

## L'urgence du projet pour accompagner l'activité économique d'un territoire industriel en croissance démographique

Les habitants n'ont pas une vision négative du caractère industriel qui domine dans leur représentation du territoire. C'est au contraire parce qu'ils reconnaissent combien leur vie dépend du port et des activités économiques qui l'entourent, que les participants s'intéressent au projet pour améliorer leur cadre de vie.

“ Le poisson surgelé que vous achetez à Fos-sur-Mer vient de Rotterdam. Si nous n'améliorons pas nos dessertes, notre fluidité, le produit viendra, même si les emplois ne sont pas présents ici. Si vous ne souhaitez pas que des producteurs

*de médicaments s'implantent à Lyon, le médicament viendra quand même, car nous aurons de la population.*”

Président du syndicat des transitaires Marseille-Fos, forum du 14 septembre 2020

“ Vous avez tous un smartphone dans la poche, vos vêtements, les masques que vous avez sur le nez ont été importés. L'activité qu'il y a autour de la logistique, c'est de la création d'emplois. Nous récupérons sur le territoire européen les emplois qui ont été délocalisés pour la production à l'étranger. Ces emplois, je préfère qu'ils soient sur notre territoire, ici, autour de la zone de Fos, plutôt qu'à Barcelone, Anvers ou Rotterdam. ”

Président du GPMM, plénière du 28 septembre 2020

Les conditions de desserte de la ZIP et du port sont évoquées comme des priorités pour permettre le développement économique qui assure l'emploi des habitants.

“ Le développement économique de notre territoire est intimement lié à celui de la ZIP et du GPMM. ”

Cahier de l'UPE13

“ La logistique crée une forte valeur ajoutée locale, et représente 58 000 emplois, non délocalisables. ”

Cahier du GPMM

“ La ZIP et le GPMM constituent un atout économique de premier plan pour l'aire métropolitaine ainsi qu'un pôle stratégique de développement pour la France et l'Europe. Ils constituent la principale porte d'entrée multimodale en Europe depuis la Méditerranée. ”

Cahier de la Métropole

Il est rappelé que c'est la réalisation de Fos 2XL qui a relancé le projet de liaison routière car « le port est en entonnoir », comme le soulignait le maire de Miramas, forum du 11 septembre.

“ Depuis 2011, nous avons assisté à une croissance à deux chiffres, au niveau des conteneurs en tout cas. Nous observons actuellement un engorgement qui fait que la croissance ne pourra plus exister. ”

Président de l'UMF, forum du 14 septembre 2020

Avec le développement de l'activité du port, c'est également celui de la logistique qui crée le besoin de meilleures liaisons du port vers son hinterland.

“ On essaie depuis vingt-cinq ans de faire que la logistique au niveau européen reste en périphérie des grandes agglomérations et là, il faut effectivement des voies à circulation. C'est la problématique des grandes circulations et celle de la sortie du port de Fos qui est une raison des extensions de Saint-Martin-de-Crau, Grans, Miramas, pour avoir aujourd'hui la logistique importante des Bouches-du-Rhône hors de Marseille. ”

Maire de Grans, forum du 10 septembre 2020

Les participants aux forums territoriaux ont en outre insisté sur le fait que s'il y avait effectivement les conteneurs à transporter, il fallait également bien prendre en compte qu'il y a surtout les salariés des grands pôles d'emploi qui se déplacent sur l'itinéraire, à Miramas, Istres Fos ou Port-Saint-Louis.

“ La base aérienne est pour nous un élément fantastique dans le développement de notre ville, dans la réalité de notre ville, et qui est appelée à avoir encore plus de force qu'elle n'a aujourd'hui. Mais il y a des kilomètres de queue, ce n'est pas quinze minutes, c'est beaucoup plus. Interrogez le Colonel, il vous dira combien il a été obligé de changer ses horaires. ”

Maire d'Istres, forum du 16 septembre 2020

“ Nous disposons de projections démographiques inscrites dans le SCoT Ouest Provence à l'horizon de 2030 de plus de 55 000 habitants par rapport à ce jour et, en matière de développement économique, de 4 000 à 5 000 emplois sur la seule zone portuaire. Nous sommes donc dans une dynamique de croissance. Vous pouvez donc constater un fort enjeu visant à absorber ce trafic. Le développement

Forum territorial du 16 septembre 2020 à Istres



du port est bien évidemment lié au développement d'une infrastructure adaptée et performante pour permettre le développement de la multimodalité. En effet, il ne s'agit pas simplement de rester sur une liaison autoroutière, mais de favoriser l'ensemble des moyens de locomotion. ”

Maire de Fos, forum du 14 septembre 2020

## Mais également un territoire agricole et des espaces naturels à préserver

Ce territoire, fortement marqué par une activité économique dynamique, est aussi un territoire aux nombreuses zones naturelles, avec d'importants enjeux écologiques, un réservoir de biodiversité relativement exceptionnel aux niveaux national et européen. Aussi, la reconnaissance du caractère industriel du territoire va-t-elle également avec l'attachement des habitants aux activités agricoles et aux paysages naturels qui l'identifie tout autant. L'agriculture est souvent mise en avant : même si cette activité n'est pas la plus importante sur le plan économique, elle confère à ce territoire ses caractéristiques.

« L'agriculture est très mal défendue dans ce projet, le foin de Crau par exemple » considère un participant au forum du 10 septembre 2020, sensible à la consommation d'espaces naturels et la consommation d'espaces agricoles.

“ En tant qu'élue à l'urbanisme et aussi et surtout à l'agriculture, j'ai toujours à cœur de privilégier et de garder nos terres agricoles. On l'a déjà vu dans ces petits témoignages, les terres agricoles sont importantes où qu'elles se situent. C'est souvent la peau de chagrin dans notre région qui est une région économique importante et très attractive. ”

Adjointe au maire de Salon-de-Provence, forum du 7 septembre 2020

“ Je rappelle que Miramas, avec son PLU, est l'une des seules communes à avoir augmenté de plus de 25 % ses terres agricoles et de plus de 17 % ses terres naturelles, sur 25 km<sup>2</sup>. Nous n'avons pas attendu ces débats pour penser que l'économie circulaire, l'économie agricole, la production locale représentent l'avenir qui nous attend. Probablement que tout cela se mettra en route par les PLU et par l'arrivée de nouveaux agriculteurs pratiquant une agriculture différente. Il n'en demeure pas moins que nous avons cette transition à préparer. Pendant cette transition, il est nécessaire, pour l'emploi, pour l'économie, pour nos vies, de développer cette économie. ”

Maire de Miramas, forum du 12 janvier 2021

Les participants ont largement abordé, dès les premiers forums territoriaux, les enjeux de la préservation des espaces et des ressources, l'impact environnemental du projet dont plusieurs variantes coupent ou bordent les réserves naturelles. Les risques encourus du fait du transport de matières dangereuses suscitent également des inquiétudes, particulièrement pour les ressources en eau de la Crau.

“ Il faut évoquer les risques de pollution dans la nappe phréatique de la Crau par les poids lourds, des camions d'acide ou de transports chimiques risquant de la polluer. ”

Membre du MCTB, forum du 14 septembre 2020

Ces risques justifient, comme l'ont fait remarquer l'Atelier citoyen et plusieurs participants, que l'on ne peut pas ne rien faire vis-à-vis de cette route. Une mise aux normes est a minima nécessaire pour le traitement des effluents et des pollutions accidentelles.

La nécessité de conserver les caractéristiques diverses de ce territoire est mise en avant. Cette attention à la préservation des ressources et des équilibres fragiles du territoire est à l'origine de nombreuses demandes d'informations supplémentaires auxquelles les forums thématiques ont cherché à apporter des réponses ([voir la 4<sup>e</sup> partie](#)).

## L'inadaptation des infrastructures actuelles

Quelles que soient les représentations du territoire mises en avant, un constat est largement partagé : les infrastructures actuelles, routières comme ferroviaires, pour les déplacements individuels et collectifs des personnes comme pour les transports de marchandises, sont inadaptées pour accompagner le développement économique du territoire. Un leitmotiv a parcouru tout le débat :

“ Le port de Fos est le seul grand port européen qui ne soit pas directement relié à une autoroute. Les poids-lourds doivent parcourir plus de 30 kilomètres sur une route départementale puis nationale bidirectionnelle et franchir 9 carrefours giratoires pour rejoindre l'A54 et l'A7 à Salon. ”

Cahier de l'Union maritime et fluviale

“ Fos, c'est le premier port maritime et la plus grande zone industrielle de France, desservis par des routes nationales ou des routes départementales. (...) Tous les jours, on le vit avec les embouteillages, c'est du concret. (...) C'est cela le vrai débat (...) Le principal argument, c'est la vie de ces quatre mille

personnes qui y travaillent. C'est cela l'enjeu. ”

Président de l'ADPLGF, forum du 7 septembre 2020

## LES OBJECTIFS DU PROJET

Les attentes vis-à-vis du projet s'expriment dans les manières de parler de ses objectifs, que déjà le dossier du maître d'ouvrage présente de façon multiple en énonçant 5 objectifs :

- **Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains de Fos, Istres, Miramas et Salon-de-Provence**, en offrant une desserte de tous les « pôles générateurs de déplacements » via de nombreux échangeurs ;
- **Développer l'intermodalité** en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'autosolisme en proposant des points de connexions avec les différents transports en commun ;
- **Contribuer à accroître la compétitivité du GPMM et accompagner le développement de la ZIP** en leur assurant une desserte performante (depuis le nord via l'A54, depuis l'est via l'A55) et en améliorant significativement les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland vers le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen ;
- **Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe majeur ;**
- **Réduire les nuisances aux populations** et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

(Synthèse du DMO, p.5).

Les participants aux forums territoriaux les ont souvent précisés voire complétés et hiérarchisés. Si le projet de liaison routière est d'abord justifié par la croissance attendue des activités du port et de la logistique, la question du rôle de l'ensemble des modes de transport a été très largement discutée.

“ Ce projet, c'est une des pièces du puzzle pour pouvoir faire du développement économique sérieux sur la ZIP. ”

Chef de projet Piicto, forum du 16 septembre 2020

## Un objectif partagé : améliorer la vie quotidienne

L'amélioration de la vie quotidienne est l'objectif largement assigné au projet par les participants, au-delà de son rôle pour le développement du port et des activités économiques sur le territoire. L'opposition qui a souvent été faite entre emploi et santé des habitants n'est plus acceptée, et aujourd'hui il faut améliorer et préserver le cadre de vie tout en développant l'emploi.

**“ Le développement économique est un aspect important. Nous sommes tous convaincus de ce point. Personne n'est là pour affirmer qu'il faut arrêter les implantations, les emplois, le développement des entreprises. En revanche, celui-ci ne doit pas se faire au détriment des populations. René Raimondi soulignait à l'époque que "l'industrie doit nous faire vivre, mais pas nous faire mourir". Le développement économique doit effectivement se faire avec le souci de l'environnement et des habitants. ”**

Maire de Fos, forum du 14 septembre 2020

**“ Je suis président du Conseil du territoire, j'ai parlé pour le développement économique, j'ai parlé incidemment de la recherche d'emplois qui va avec. Je voudrais parler simplement des éléments qui nous intéressent dans la vie de tous les jours : comment faire pour qu'on vive mieux, pour que nos administrés soient dans un cadre beaucoup plus agréable, qu'ils puissent perdre moins de temps sur les routes, avoir moins de pollution sonore. Je suis sûr que l'infrastructure routière future, comme elle est programmée, peu importe l'option 1, 2 ou 3, est de nature à faire ça. ”**

Maire d'Istres, forum du 16 septembre 2020

Si l'accompagnement du développement économique est très systématiquement mentionné, les conditions de vie des habitants de l'ouest de l'étang de Berre sont aussi souvent mises en tête des objectifs : réduire la pollution pour une meilleure santé des habitants, réduire la congestion pour de bonnes conditions de déplacement, réduire l'insécurité routière pour un cadre de vie tranquillisé. Les attentes vis-à-vis du projet sont fortes et précises : il s'agit en particulier d'éloigner la circulation des camions des habitations, d'éviter la cohabitation des poids lourds et des véhicules légers sur les ronds-points, de prendre en compte les risques du transport de matières dangereuses dans des zones très peuplées et pour les ressources naturelles.

**“ Le projet que nous examinons est un projet de liaison routière pour désengorger le trafic que nous connaissons aujourd'hui, et donc l'urgence de réduire les pollutions que nous rencontrons au quotidien. Je parle de la pollution du transport pour se rendre au travail, de la pollution atmosphérique, de la pollution par le bruit, de la pollution par le trafic et de la pollution par les embouteillages. ”**

Membre du MCTB, forum du 11 septembre 2020

Pour écrêter les bouchons, d'autres organisations du travail sont peut-être possibles : télétravail, étalement des horaires... Le télétravail a fait ses preuves durant la crise sanitaire : même s'il n'était pas majoritaire dans ce territoire, il y a quand même été mis en œuvre y compris dans des activités où il n'était pas envisagé auparavant, et cela a produit des effets.

Améliorer les conditions de vie et faciliter le développement économique peuvent aller de pair.

**“ Je voudrais que cette route existe pour une seule raison : pour une question de sécurité. Pour mes employés, j'en suis responsable ; pour les habitants qui sont mariés, qui ont parfois des enfants. Il est important de sécuriser ce contexte. C'est de plus évident s'agissant des produits dangereux. Enfin, en mettant en œuvre des ronds-points, les camions freinent et ré-acclèrent, ce qui est totalement contreproductif. Une infrastructure autoroutière est requise. En logistique, c'est bien la fluidité qui est recherchée. ”**

Président du syndicat des transitaires Marseille-Fos, forum du 14 septembre 2020

Les améliorations attendues supposent de mettre en œuvre des coopérations entre les entreprises des grands sites pour faire bouger les choses, notamment sur les trois grandes zones d'emploi que sont la zone industrialo-portuaire, la base aérienne et les zones logistiques de CléSud. Avoir des informations plus actuelles et accessibles sur les nouvelles manières de travailler et les enjeux de relocalisation des activités soulèvent des questions sur les transformations de la vie quotidienne et l'adéquation du projet pour y répondre à l'horizon 2030.

## L'intermodalité pour répondre aux problèmes dans l'intérêt de tous

Le partage d'objectifs en faveur du projet n'empêche pas l'expression de sentiments plus ambivalents autour des questions suivantes : pour accompagner la croissance de l'activité du port et de la logistique, faut-il



*Forum territorial du 10 septembre 2020 à Grans*

examiner le projet routier seul, ou conjointement avec les investissements nécessaires sur les autres modes de transport ? Qui porte cette vision d'ensemble ? Quelles échelles doivent être considérées ? Quelle planification du territoire notamment pour le transport de marchandises ? Quelle est la doctrine de l'État sur le fret ? Comment fait-on pour essayer d'avoir des solutions de transport multimodales ?

Les annonces faites lors du débat Fos 2XL, en 2004 ont été rappelées pour souligner qu'en matière de report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial, elles n'avaient pas été tenues. Le ferroviaire peut également répondre aux besoins mis en avant en faveur du projet routier. Aussi la place donnée au ferroviaire est-elle non seulement questionnée pour apporter une réponse globale et durable aux problèmes rencontrés, mais son développement est souhaité par les participants. Certains appellent à financer autant le ferroviaire que la route dans la zone, d'autres à veiller à l'harmonisation.

**“ De mon point de vue, il ne faut pas déconnecter le transport routier du transport ferroviaire. Donc je pense qu'il serait bien d'associer à ce projet le doublement de la voie ferroviaire entre la zone portuaire et la gare de triage de Miramas, prévoir les indispensables investissements de modernisation sur la gare de Miramas de façon**

**à favoriser le transfert modal du routier vers le ferroviaire. Cela permettra de respecter les engagements de transition énergétique, de décarbonation du transport, qui ont été pris par l'État français, parce que je ne suis pas sûr qu'à l'échelle 2030 on ait remplacé nos tracteurs routiers diesel par des tracteurs hydrogènes ou des tracteurs électriques. ”**

Chef de projet Piicto, forum du 16 septembre 2020

**“ Si vous nous présentez un projet de liaison routière et si vous nous dites que vous voulez faire du report modal, je suis pour le projet, mais sur le reste, que faites-vous ? De quelle manière ? Je veux bien le croire, mais quel est le projet ferroviaire ? La Dreal a fait une étude disant que la fermeture du triage de Miramas avait un coût supplémentaire pouvant aller jusqu'à 225 000 camions sur les routes. Mettez-les ! Sinon, n'y allons pas et dites que vous faites une autoroute. ”**

Représentant du PCF Cheminots de Miramas, forum du 11 septembre 2020

**“ Nous parlons de camions et de profits pour aller plus vite et pour faire encore davantage de "fric", mais est-ce la démarche de votre projet de tenir compte du mieux-vivre du citoyen ? Nous nous apercevons que les camions polluent. Le train est le**



*moyen le moins pollueur. Je me demande pourquoi nous ne couperions pas la poire en deux. ”*

Elue de Miramas, forum du 11 septembre 2020

*“ Vous l’avez compris, je suis favorable à ce projet, et favorable à ce que tout soit fait. Nous avons entendu parler de circuit court, de développement du ferroviaire, de développement de modes alternatifs, c’est tout cela qu’il faut faire pour que l’on arrive dans les quinze années qui viennent à un ensemble harmonieux. ”*

Président du directoire du GPMM, plénière du 28 septembre 2020

Parmi ceux qui connaissent bien le projet et son histoire longue, certains restent pessimistes tant sur la capacité de l’État à le financer et le réaliser dans les délais annoncés, que sur la capacité des opérateurs (GPMM, État, SNCF notamment) à tenir les engagements nouveaux annoncés pour les 10 ans à venir, notamment en matière d’amélioration du réseau de fret ferroviaire et de transports collectifs.

### Porter une vision d’avenir préservant les équilibres du territoire

Les diverses manières d’envisager les objectifs du projet convergent vers une même demande de prise en considération de ce territoire. Souvent ce territoire se sent « au bout du département », « rejeté ». Aussi beaucoup de questions sont-elles communes, que l’on soit persuadé de l’urgente nécessité du projet, ou que l’on s’interroge sur son utilité.

Un constat ressort de toutes les discussions qu’a eues la CPDP, c’est la demande d’une vision d’avenir pour ce territoire de l’ouest de l’étang de Berre. Cette demande pointe la nécessité de maintenir les équilibres entre les différentes activités sur ce territoire, en particulier pour ce qui concerne l’agriculture, l’environnement et les ressources naturelles, notamment l’eau de la nappe de la Crau. La protection de la nature et le développement de l’agriculture souvent se rencontrent dans cet objectif. L’industrie ne peut être l’unique prisme pour la création d’une nouvelle route.

Aussi, au-delà des questions de mobilité et de transport, l’attente exprimée dès les premiers forums territoriaux pour partager une vision d’avenir a-t-elle été de débattre de la cohérence des politiques publiques des collectivités locales et de l’État sur ce territoire.



Forum territorial du 11 septembre 2020 à Miramas

*“ Je tenais à souligner qu’un tel débat était extrêmement intéressant parce qu’il permet de situer où en est le modèle. Je partage qui plus est l’avis de mon prédécesseur : il faut bien prendre en compte une vision non pas à l’instant T ou à T+5, mais probablement à T+10. ”*

Président de l’UMF, forum du 14 septembre 2020

# LES CRITIQUES DU PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE : QUELLES SOLUTIONS ALTERNATIVES ?

La vision d'avenir du territoire que requiert l'examen de ses multiples objectifs a donné un cadre à l'expression de nombreuses critiques vis-à-vis du projet lors des forums territoriaux. Celles-ci sont d'ordre très différent, depuis des critiques d'insuffisances du dossier du maître d'ouvrage (DMO), jusqu'à un questionnement du modèle de croissance de nos sociétés au fondement de la liaison routière, en passant par les alternatives au projet dont la loi stipule qu'elles doivent être abordées dans le débat public.

## DONNER LA PRIORITÉ AUX ALTERNATIVES AU « TOUT ROUTIER »

Le maître d'ouvrage ne porte pas d'alternative à son projet routier, il livre au débat des choix d'options d'aménagement et de variantes de tracé. Il doit se faire également le porte-parole d'autres maîtres d'ouvrage publics qui portent des projets complémentaires. Certes, il a très souvent été dit qu'il ne fallait pas opposer la route et les autres modes de transport. Mais au-delà de la pétition de principe, quelles priorités faut-il affirmer pour donner corps à cette complémentarité : est-ce à la route, ou est-ce au ferroviaire et aux autres modes ? En effet, de nombreux participants ont souligné que l'urgence exprimée pour la route vaut également pour le ferroviaire et les transports collectifs. Ils ont poussé à élargir le cadre pour traiter cette question et se forger un point de vue :

“ Pour nous, les citoyens, nous ne pouvons pas donner d'avis sur les trois options routières tant que nous n'avons pas d'abord et avant tout les options des autres reports modaux, les éléments des complémentarités. ”

Membre de l'association Les Vélos des Étangs,  
forum du 11 septembre 2020

## Le paradoxe de Braess

Quelques participants ont contesté le principe même d'une nouvelle route qui ne peut que favoriser la croissance de l'économie et donc du trafic. C'est dans ce sens qu'il conviendrait de rechercher des alternatives.

“ Le fait de créer un nouvel axe de communication pour aller plus loin plus rapidement va aider les entreprises à croître d'autant plus et va en aider d'autres

à venir dans la région autour de l'axe pour s'implanter. Ne pouvons-nous pas dire stop à tout cela ? D'autres alternatives n'existent-elles pas, telles que le fait de limiter la croissance des entreprises, car la situation deviendra bientôt ingérable ? Nous savons que dans la salle, une personne mourra d'un cancer avant la fin de l'année. Je pense toutefois que la solution n'est pas d'aider les axes, le ferroviaire est certes bien mieux que les camions. La route n'est-elle pas un pansement sur ces problèmes que, finalement, elle fera croître d'autant plus ? Cinq ans après la sortie de cet axe, des axes secondaires se trouveront engorgés parce que des entreprises s'y implanteront. ”

Ancien ingénieur dans les transports en commun,  
forum du 14 septembre 2020

Plus techniquement, l'idée selon laquelle créer une nouvelle route ou augmenter sa capacité serait susceptible de résoudre durablement les problèmes de congestion, a été contestée comme symptomatique du « tout routier ». Bien des participants à ce débat ont ainsi découvert le paradoxe formulé en 1968 par un mathématicien allemand Dietrich Braess, qu'un ancien directeur régional de l'équipement de Paca énonçait ainsi : « À courir après la voiture, on est toujours en retard d'une infrastructure »<sup>1</sup>. Un participant, président de la fédération associative FARE Sud, a transmis à la CPDP son étude très poussée à ce sujet, appliquée au problème du boulevard urbain sud de Marseille. Mais d'autres participants ont également évoqué le paradoxe lui-même, ou bien ce dont il traite, à savoir le trafic induit par un accroissement de l'offre, pour mettre en cause le risque que le projet crée un « aspirateur à trafic ».

“ Connaissez-vous le paradoxe de Braess ? Aux États-Unis, à chaque fois qu'ils ont augmenté le nombre de voies, ils ont augmenté le nombre de voitures. C'est un paradoxe qui est reconnu et qui est mathématique. Partout où vous augmentez le nombre de voies, vous augmentez le nombre de véhicules à moteur qui y passera. ”

Membre de l'association Les Vélos des Étangs,  
forum du 11 septembre 2020

“ Je ne suis pas forcément pour l'élargissement des routes. J'entendais, précédemment, quelqu'un le dire. Il est vrai que plus nous élargissons des routes, plus les flux deviennent importants. ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

<sup>1</sup> Titre d'un article d'Hubert Peigné, paru dans TPBM, n°305, vendredi 28 juillet 2000, transmis par le président de FARE Sud.

“ *Moi, je veux être cohérent avec mes convictions. Je veux diminuer le trafic routier. Faire une voie autoroutière supplémentaire est un appel d'air pour encore plus de trafic routier, quoi qu'il arrive. Cela est vérifié partout et cela continuera à se vérifier.* ”

Membre du réseau associatif Ramdam, forum du 7 janvier 2021

“ *Actuellement, une voie rapide traverse Port-de-Bouc et les inconvénients que procure cette traversée ont conduit à prévoir et imaginer un contournement. Est-ce que, dans quelques années, on ne va pas se retrouver avec la même chose avec la traversée d'Istres par la partie centrale du projet ?* ”

Habitant d'Istres, forum du 16 septembre 2020

Ainsi, la question du trafic induit par le passage de la route actuelle à une 2x2 voies, voire une autoroute, a été posée plusieurs fois dans le débat. Le maître d'ouvrage y a répondu que ces effets n'étaient pas pris en compte au stade actuel des études mais que l'induction de trafic à court terme pourrait être étudiée dans les prochaines phases d'études, tandis que l'induction à plus long terme résultant de relocalisation d'activités ou des ménages ne pouvait être estimée qu'en recourant à des modèles complexes, encore au stade de la recherche, et plus adaptés à l'aménagement du territoire qu'à un projet d'infrastructure.

### Sortir du « tout routier » en inversant les priorités

Les forums territoriaux ont pointé le rôle de l'État. Pour beaucoup, celui-ci continue à soutenir le « tout camion » avec un gasoil détaxé, et donne l'impression, sur les trente dernières années, d'avoir renoncé aux autres transports et de favoriser le « tout routier ». Certains participants ont considéré que la présentation du projet était faite dans cet état d'esprit, que le projet s'insérait dans une vision du « tout routier », où il n'est question que des poids lourds et des conteneurs.

“ *Le DMO parle de développement durable mais si les alternatives vertes/douces et les mesures des compensations ne sont pas étudiés ou exposés ici, les sections associées ressemblent beaucoup à du greenwashing.* ”

Internaute, forum du 12 janvier 2021

“ *Nous avons bien entendu la volonté d'avoir un report modal. Nous avons plusieurs fois entendu parler du triage de Miramas. Mais nous avons eu du mal à comprendre la diapositive de présentation : comment la liaison routière pourrait-elle aider le triage de Miramas ? Nous sommes dans une situation où les annonces se font chaque jour. Dans la réalité, que voyons-nous ? Encore des millions, des centaines de millions pour le routier.* ”

Syndicaliste cheminot, forum du 14 septembre 2020



Forum du 7 septembre 2020 à Salon-de-Provence

Un des enjeux pour sortir de ce « tout routier » est dès lors de savoir que faire pour développer le ferroviaire et les autres modes de transport. Cela nécessite pour plusieurs associations d'inverser les priorités.

“ Nous, nous sommes contre tout développement routier autour de la zone qui pourrait entraîner un surcroît de trafic routier. Nous nous battons contre le tout routier. (...) Nous voulons justement que les alternatives au tout routier soient favorisées, le ferroviaire et le fluvial pour les marchandises, les transports en commun et le vélo pour les particuliers. ”

Membre du réseau associatif Ramdam, forum du 7 janvier 2021

Pour le transport des marchandises, ce renversement de priorité devrait conduire également à un renversement d'objectifs : non plus accompagner la croissance du trafic mais rechercher sa réduction.

“ Y a-t-il véritablement en parallèle un travail qui est fait pour essayer de limiter tous ces camions, ces 7 000 camions ? C'est ce qui peut être attendu de nos jours, qu'il y ait moins de camions sur les routes parce que ces camions dont on parle ne viennent pas livrer à Salon, ils ne s'arrêtent pas à Salon, ils vont bien plus loin. Je sais qu'au niveau de la métropole, Miramas essaye de maintenir toute son activité ferroviaire, il y a là un sujet très important. Je pense que ce serait une des réponses pour réduire le trafic. ”

Adjointe au maire de Salon-de-Provence, forum du 7 septembre 2020

## UNE PRIORITÉ AU FERROVIAIRE POUR METTRE EN ŒUVRE LA COMPLÉMENTARITÉ

Le maître d'ouvrage a avancé dans ses présentations que le projet routier était l'épine dorsale qui permettrait d'améliorer l'ensemble du fonctionnement du territoire et des autres modes. Cette affirmation a soulevé de multiples questions : comment le projet routier peut-il effectivement contribuer au développement des autres modes ? Les échanges ont largement porté sur la priorité à donner au ferroviaire pour les marchandises. Cette priorité est affirmée dans le plan de relance, ce qui suscite beaucoup d'espoirs et de questions sur la manière dont cela peut se concrétiser dans les années qui viennent. Comment le projet permettra-t-il de mieux organiser, pour les réduire, les flux locaux de camions entre la ZIP, les zones logistiques et les chantiers de transport combiné ? Comment permettra-t-il d'éviter la cohabitation des véhicules légers et des poids lourds ?

La nécessité d'investissements urgents dans le ferroviaire a été rappelée comme l'exigence, pour beaucoup, de leur rééquilibrage après de nombreux investissements routiers réalisés – la déviation de Miramas, le giratoire de la Fossette, la déviation PL via les voies portuaires... –, en cours comme le contournement de Martigues Port-de-Bouc, ou en projet comme l'échangeur des Bellons sous maîtrise d'ouvrage Métropole ou bien encore le barreau de Sulauze sous maîtrise d'ouvrage du département.

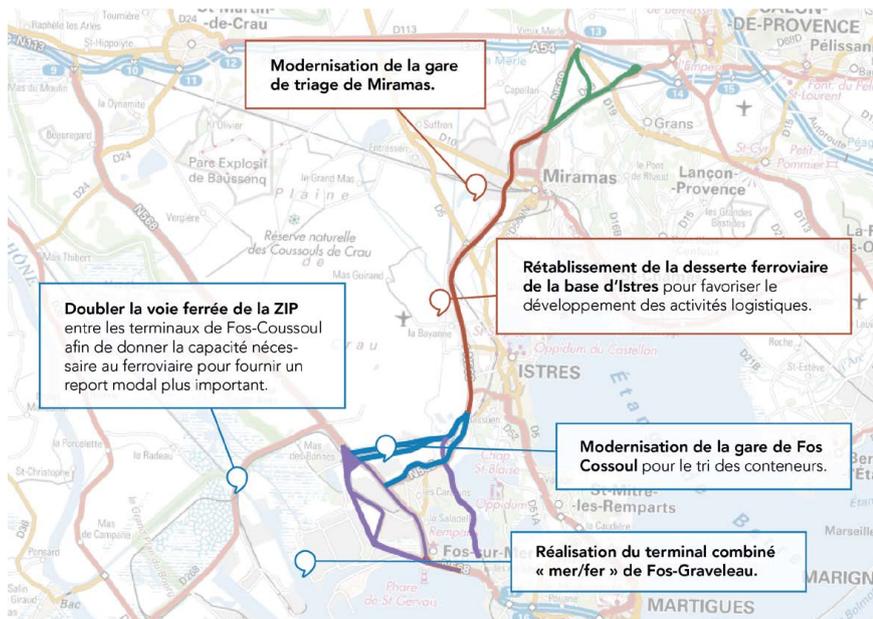
“ D'abord et avant tout, la ville souhaite rappeler, comme nous le faisons, d'ailleurs, avec les organisations syndicales, qu'il est urgent de développer le fret ferroviaire dans cette région dans laquelle, vous le savez, le port Fos-Marseille entraîne une augmentation exponentielle du vrac des marchandises diverses et variées. Nous le faisons d'autant plus que cet outil industriel étant abîmé, voire même sur une pente très inquiétante, notamment dans ce que nous appelons “le wagon isolé, le tir au but”, nous ne cessons de proposer à l'État d'investir avec la SNCF, le port, les collectivités territoriales pour rénover l'outil et permettre de proposer un meilleur outil et une meilleure sécurité permettant le développement du fret ferroviaire. Cependant, ce fret ferroviaire ne pourra se faire que s'il y a un rééquilibrage financier puisque depuis des années, nous observons une augmentation exponentielle du nombre de camions en partie parce que les stratégies de la SNCF étaient très complexes à comprendre et en partie parce que nous ne faisons pas payer aux camions le vrai coût du transport. ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“ Sur 420 millions d'euros [d'investissement ferroviaire inscrit dans le contrat de plan État/Région 2015-2020], vous n'avez pas été capables de mettre 24 millions pour rénover le triage de Miramas. Je ne sais pas où passe l'argent. Si demain, on n'investit pas dans un outil industriel comme le triage de Miramas, celui-ci sera irrécupérable. Une fois cassé, faire redémarrer un triage ne nécessite plus 24 millions d'euros, mais 100 millions d'euros au minimum. Les cheminots le disent depuis 20 ans. ”

Syndicaliste cheminot, forum du 14 septembre 2020

Néanmoins, pour certains acteurs les investissements faits pour la route ont été insuffisants « la route apparaît clairement comme le parent pauvre d'une gestion durable du trafic de marchandise » (cahier de la CCI AMP).



Le ferroviaire dans les contributions à la carte interactive du débat

Nous reportons ici les principales annotations portées sur la [carte interactive](#) à propos d'investissements ferroviaires.

L'État a été directement sollicité pour coordonner les acteurs et inverser les tendances passées. Une table ronde des acteurs du ferroviaire est réclamée.

“ Depuis des années, nous nous battons pour qu'il y ait une table ronde réunissant les acteurs du port, des industriels, des chargeurs, des camionneurs et tous les gens qui travaillent pour aborder cette question. Nous demandons aux préfets d'organiser une table ronde. Il y a donc le débat sur la liaison routière. Je pense que c'est au moins le moment d'aborder ces questions avec les collectivités, les élus et tous les acteurs. Il faut le faire maintenant. ”

Représentant PCF Cheminots de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“ Aujourd'hui, les choses semblent changer et les investissements métropolitains, de l'État notamment, et de la SNCF vont permettre, probablement, de mettre en place cette table ronde que nous souhaitions pour lancer cette rénovation et obtenir les 16 millions d'euros nécessaires à l'amélioration de la gare de triage et son "tir au but". ”

Maire de Miramas, forum du 12 janvier 2021

Le préfet de région a annoncé lors de la plénière de clôture du débat, le 20 janvier 2021, la tenue de cette table ronde au premier trimestre. Mais les difficultés du ferroviaire à capter le trafic routier parce que les sites logistiques sont dispersés sur le territoire ont été soulignées et auront sans doute leur place dans cette table ronde.

“ Une des faiblesses de la région en matière de ferroviaire est la dissémination des sites logistiques, des ports. Lorsque vous travaillez à Fos-sur-Mer, vous travaillez avec Sète, avec Marignane, avec Marseille, avec Lyon, régionalement avec Avignon. Par exemple, pour un train, lorsque vous voulez aller à Lyon, que vous n'avez plus de places à Fos-sur-Mer, vous prenez un camion, allez à Avignon et prenez le train d'Avignon à Lyon. Cet éclatement implique une situation plus difficile pour un mode massifié. D'autre part, régionalement, il n'a pas été décidé où mettre la grosse gare ferroviaire : serait-ce à Miramas ? Fos-sur-Mer ? Marseille ? On dissémine nos forces. ”

Président du syndicat des transitaires Marseille-Fos, forum du 14 septembre 2020

L'organisation de la complémentarité entre les modes routier, ferroviaire et fluvial, les questions d'aménagement et de gouvernance territoriale qu'elle soulève ont été plus largement abordées lors de la réunion thématique du 14 octobre 2020 ([voir 4<sup>e</sup> partie](#)).

## LES AUTRES ALTERNATIVES AU « TOUT ROUTIER »

La priorité à donner aux autres modes de transport que la route a également été beaucoup évoquée pour les déplacements quotidiens. La Région, la Métropole comme le Département ont mis en place une stratégie de mobilité durable. Comme pour les marchandises, cela soulève de nombreuses questions pour les déplacements des voyageurs : comment le projet aidera-t-il à diminuer l'usage de la voiture en solo (« l'autosolisme »), dominant dans le territoire comme dans l'ensemble de l'aire métropolitaine marseillaise ? Dans la Métropole, au-delà de 7 km, 96% des déplacements se font en voiture, et souvent seul. Comment le projet contribuera-t-il à développer le covoiturage et les transports collectifs (voies réservées...) ? Quelles seraient les alternatives aux voies express ou autoroutes pour les véhicules lents (scooters, vélos, véhicules sans permis, tracteurs) ? Le projet sera-t-il effectivement accompagné, comme la loi le prévoit, d'investissements dans les pistes cyclables ? Ces questions sont évoquées plus précisément dans la [4<sup>e</sup> partie](#), ainsi que d'autres mesures incitatives. Mais il est notable que ces sujets aient été largement abordés dans tous les forums territoriaux pour en envisager les complémentarités avec le projet routier. La présence de chargés de mission de la Métropole dans ces forums a permis l'obtention de premières réponses avant un exposé plus complet lors du forum thématique du 5 novembre 2020.

## Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

La question est d'abord celle de la cohérence du projet de liaison routière avec les solutions alternatives envisagées dans le cadre du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence (dont l'enquête d'utilité publique devait avoir lieu pendant le débat public mais a été reportée en avril 2021 du fait de la crise sanitaire). Au travers du PDU, la Métropole met en place des politiques en faveur des modes alternatifs au mode routier, notamment le développement de transports en commun. Ces actions visent à favoriser les mobilités actives et à offrir aux habitants des solutions de déplacement alternatives à la route. Leur présentation à l'Atelier citoyen a particulièrement intéressé ses participants.

“ Nous sommes favorables au projet de transport. Il se trouve que nous avons un projet métropolitain qui s'appelle “projet stratégique de développement du transport collectif”. Il y a un plan de déplacement urbain quasiment arrêté, avec un projet, de pistes cyclables, soit un projet vélo également intégré. ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“ La gare de Miramas pourrait jouer un rôle central du point de vue mobilité. Cette gare concentre le flux nord Rognac-Arles, et l'autre flux qui va vers Avignon et vers la côte bleue. On a raté le trafic de voyageurs sur cette gare. Je voulais savoir ce qu'il en était dans le PDU et savoir si dans le cadre du débat, on pourrait reposer la question de cette gare, et sur la facilitation des déplacements. ”

Association Phur Talagard, forum en ligne du 22 septembre 2020

## Les Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE)

La question du transport des salariés a été abordée dans plusieurs forums territoriaux comme solution à mettre place pour diminuer le trafic routier. Les réflexions sont parties du constat de sa disparition.

“ Il y a une quinzaine d'années, toutes les entreprises du secteur avaient leur propre réseau pour transporter leur personnel et elles ont abandonné, non pas parce que les chefs d'entreprise – il ne faut pas les attaquer – voulaient faire des économies, mais parce que le personnel le prenait de moins en moins, pour ne pas dire plus du tout. À la limite il faudrait mieux se retourner vers le service public, c'est-

à-dire la Métropole et voir ce qu'elle peut faire, mais faisons attention aux propositions dites bénéfiques, mais très théoriques quand même. ”

Maire d'Istres, forum du 16 septembre 2020

Le sujet est pris en compte dans le plan de déplacement urbain et le GPMM a créé une mission sur cette question.

“ Aujourd'hui il n'y a pas de transport en commun desservant la zone industrielle de Fos pour les salariés qui travaillent sur les sites industriels... Ça n'existe pas. On peut aller jusqu'à Port-Saint-Louis, mais on ne peut pas s'arrêter à Ascométal, chez KEM ONE. Donc, si on veut diminuer le nombre de véhicules qui roulent sur la route, il faudra aussi intégrer dans la réflexion la mise en place de transports en commun pour les salariés, y compris du transport ferroviaire, pourquoi pas. ”

Chef de projet PIICTO, forum du 16 septembre 2020

“ La difficulté, aujourd'hui, c'est la multiplicité des tranches horaires des salariés de la ZIP. Mais un travail est en cours avec les entreprises sur la création d'un pôle d'échanges multimodal aux portes de la ZIP qui permettrait de répondre à la fois à ces diversités de plages horaires et d'accès au plus près des entreprises. C'est un travail en cours, qui n'est pas intégré au PDU, qui vient compléter l'ensemble des pôles d'échanges multimodaux, les zones de covoiturage, les zones de parking relais qui sont présents dans le PDU. ”

Chargé de mission Métropole, forum du 16 septembre 2020

“ Même si la métropole a commencé à y travailler, nous n'avons pas encore la capacité de développement du transport collectif des salariés des entreprises très pourvoyeuses d'emplois de Fos. Ce sont des kilomètres entre chaque entreprise et elles n'ont pas les mêmes rythmes d'emploi. C'est extrêmement difficile pour ces salariés. Nous avons des transports collectifs pouvant travailler à la demi-heure de façon décalée, mais je le dis à tous les habitants que cela peut être un choix et aura une incidence sur le plan de financement de ces transports, notamment pour les entreprises. Cela s'appelle “le versement transport”. Nous pouvons aussi faire un mixte entre cela et la route ou du covoiturage. ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

## Le vélo

Enfin, parmi les solutions alternatives, la place du vélo dans les déplacements quotidiens a été valorisée. La possibilité d'en faire une solution pour les salariés de la ZIP a toutefois été disputée, du fait de conditions de circulation très dangereuses dans un flux incessant de poids lourds. La CPDP a pu constater les difficultés du parcours à vélo entre Istres et Miramas lors d'une visite organisée par Les Vélos des Étangs le 26/09/20.

“ Avec ce détournement des camions qui passent sur ces voies-là, c'est la dégradation de la route et c'est la dangerosité de la route. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui vont bosser en vélo, je ne sais pas comment ils font. C'est très, très courageux le matin d'emprunter la RD569 en vélo. ”

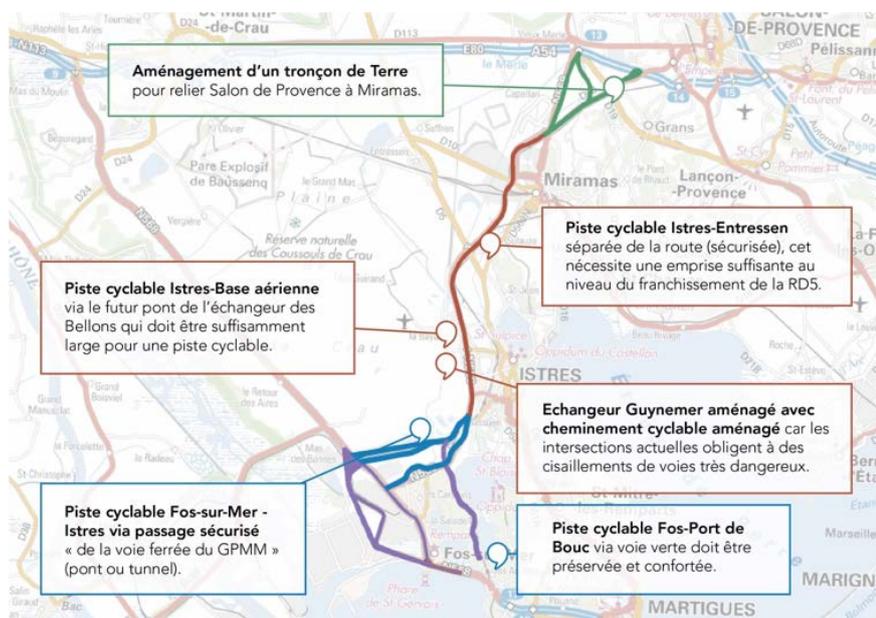
Agriculteur, forum du 16 septembre 2020

Avec le plan vélo de la Métropole, des solutions sont inscrites à l'agenda, alors qu'elles n'étaient pas envisagées auparavant. Par exemple, la commune de Port Saint-Louis annonce y travailler: des itinéraires pour aller à Distriport ont été étudiés et pourraient être mis en place.

“ C'est vrai que nous n'avons pas pensé, avec la proximité du territoire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, à avancer sur la création d'une piste cyclable. ”

Maire de Port-Saint-Louis, audition du 14 décembre 2020

Nous reportons ici les principales annotations portées sur la [carte interactive](#) au sujet du vélo.



Le vélo dans les contributions à la carte interactive du débat



Parcours de la RD569 à vélo avec le maître d'ouvrage et l'association Les Vélos des Étangs, le 26 septembre 2020

## L'AVENIR DU TERRITOIRE

Enfin, des interrogations plus larges ont été exprimées face aux incertitudes sur l'avenir qui influencent les choix à faire sur le projet. Si l'on raisonne à long terme sur l'avenir de ce territoire industriel, certaines activités – la sidérurgie, la pétrochimie... – perdureront-elles ? Dans quelles conditions pourront-elles évoluer face aux exigences de la lutte contre le réchauffement climatique et dans un contexte de mondialisation qui rend ces activités fragiles ?

“ Notre réunion Zoom est la preuve que les flux futurs seront moins physiques et plus digitaux. Il ne s'agit pas de réduction de la mondialisation mais d'une réalité où les flux d'informations remplaceront inéluctablement les flux de marchandises... ”

Riverain de la D69, tchat du forum du 12 janvier 2021

Dans l'avenir immédiat, dans quelles branches se traduiront les perspectives de « relocalisation » évoquées par le plan de relance ? Quels seront les emplois et les formes d'organisation du travail liés à ces transformations ?

À quelle échéance raisonner, si l'on veut que la route ne soit pas simplement un investissement qui répare des dommages constatés aujourd'hui, mais anticipe l'avenir ? À quelles échéances faut-il envisager les problèmes auxquels les fonctionnalités du

projet doivent répondre : à 2030, 2050 ou au-delà, pour évaluer les solutions qu'apportera le projet à l'ensemble des questions ? Le projet, ancien, ne risque-t-il pas d'être dépassé dès sa mise en service ?

“ Le timing me paraît long. Le projet serait terminé en 2030. Ce qui veut dire que toutes

les études d'impacts seront obsolètes (pas de prise en compte des voitures électriques ni des futurs camions, etc.). Avec un tel impact social, économique et sécuritaire ne peut-on imaginer que la réalisation du projet soit plus rapide ? ”

Un salarié de la logistique portuaire, tchat du forum en ligne du 22 septembre 2020

## LES CHOIX À FAIRE POUR LE PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE

Beaucoup de questions sur le projet de liaison routière lui-même, sur les variantes, les échangeurs, le phasage du projet, les grandes options d'aménagement (autoroutière, intermédiaire, voie express) ont été débattues dès les premiers forums territoriaux de septembre 2020, et ont été approfondies dans ceux de janvier 2021. Les discussions des forums territoriaux ont permis au maître d'ouvrage de répondre tant aux souhaits de clarification sur les 3 grandes options qu'aux multiples demandes de précisions sur les variantes de tracé – répondent-elles aux mêmes besoins ? Par où passent-elles exactement ? Quels sont leurs impacts ? Seront-elles proches de mon logement ou toucheront-elles ma propriété ? – et de compréhension de l'aménagement et du fonctionnement des échangeurs : où, combien, quels dénivelés ?

Nous en avons rendu compte dans les sections précédentes, il ressort des débats des perceptions partagées, qu'on peut tenter de synthétiser dans l'encadré ci-contre.

Les discussions fournies sur les options d'aménagement et les variantes de tracé ont reposé sur ces constats. Mais la CPDP a relevé trois caractéristiques de ces discussions.

En premier lieu, peu des propositions formulées dans les cahiers d'acteurs, dans les réunions publiques ou sur les plateformes numériques (dont la carte du débat) se réfèrent précisément aux options d'aménagement proposées par le maître d'ouvrage (Autoroute payante ou non / Autoroute intermédiaire / Voie express). 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 véhicules légers et surtout des poids lourds, et l'adaptation des options aux trafics prévus en 2030 et au-delà. De ce fait, les positionnements des participants prennent des libertés avec la consistance des options décrites par le maître d'ouvrage. **Des choix de principe simples et clairement affirmés comme celui en faveur**

- **Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains de Fos, Istres, Miramas et Salon-de-Provence**, en embouteillages, difficultés de circulations, insécurité routière.
  - 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, Clésud, 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 agricoles est une préoccupation essentielle.**
- sont devenus insupportables, il faut aménager la route pour améliorer la qualité de vie !

**d'une 2x2 voies de type voie express (non au gabarit autoroutier) de bout en bout ne correspondent à aucune option présentée.**

En second lieu, sans doute du fait de cette complexité ne permettant pas de saisir les attentes du maître d'ouvrage vis-à-vis du résultat du débat, **les échanges ont été plus fournis sur les variantes locales par section de tracé que sur les trois options d'aménagement d'ensemble.**

Enfin, pour bien d'autres raisons également, les participants se sont positionnés sur les variantes de la section les concernant territorialement, mais pas sur les autres. Les positions sur le projet d'ensemble restent donc des positions de principe peu incarnées dans les options présentées par le maître d'ouvrage.

“ Sur les autres villes, je vais éviter d’en parler. Chaque collectivité locale a une approche particulière. ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“ Je n’ai pas d’ingérence avec les autres maires parce que nous avons fait un travail de participation très fine et nous sommes tous d’accord sur les fondamentaux, l’expression générale. Après, pour le reste, nous sommes ouverts. On a bien sûr une préférence, mais on est tellement amenés à dire qu’il ne faut pas louper cette occasion, qu’importe comme elle sera réalisée au final. C’est sûr qu’en tant que contribuable, je préférerais qu’elle soit la moins chère possible, mais qu’elle réponde tout autant à la problématique que nous avons sur notre zone. ”

Maire d’Istres, forum du 16 septembre 2020

Le refus de se positionner est particulièrement accusé lorsqu’il s’agit de la section sud. Il est notable que dans le débat aucun des acteurs économiques n’ait souhaité prendre position sur le « contournement de Fos », considérant qu’ils ne disposaient « pas des éléments suffisant pour soutenir une option en particulier » (cahiers d’acteurs d’UPE13, d’Industries Méditerranée) ou pour « se prononcer définitivement sur les options proposées » (cahiers de l’UMF et d’autres acteurs portuaires). Les acteurs portuaires s’en remettent de plus aux « avis exprimés lors du débat public sur les tracés, notamment ceux des collectivités

locales ». Mais ils indiquent également : « Toutefois, le débat sur le contournement de Fos ne doit en aucun cas remettre en cause l’essentiel de la liaison Fos-Salon. » (Cahiers d’Industrie Méditerranée, du STM, des Pilotes), laissant peser un doute sur la possibilité pour la ville de se réappropriier son littoral comme elle l’a inscrit dans ses documents d’urbanisme.

Comme le projet ne sera mis en service que dans dix ans – s’il est mis en service – beaucoup d’acteurs n’ont sans doute pas souhaité se prononcer trop précisément pour conserver la possibilité de négocier les améliorations locales qu’ils jugeraient nécessaires à mettre en œuvre avant le projet d’ensemble, comme cela a marqué toute l’histoire du projet.

## LES OPTIONS D’AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE

Le maître d’ouvrage avait choisi de présenter 3 options d’aménagement de la liaison routière : autoroutière, intermédiaire, voie express. Mais, le débat a montré que l’option autoroutière devait être dédoublée selon qu’elle était payante (conçédée) ou gratuite (non conçédée). C’est d’ailleurs ce qui a été fait sur la carte interactive, pour positionner d’éventuelles barrières de péage. Mais cette distinction est venue tard, créant une difficulté dans le débat sur les options : s’agissait-il de choisir entre



Forum territorial du 11 septembre 2020 à Miramas

des options d'aménagement ou bien entre concession ou gratuité. Les discussions ont donc souvent mêlé des arguments sur la pertinence du gabarit autoroutier par rapport à une voie express 2\*2 voies et des arguments sur le péage ou la gratuité. Aussi, peu de personnes se sont-elles positionnées précisément sur les options effectivement présentées par le maître d'ouvrage.

“ Pourquoi ne voulons-nous pas d'autoroute ? Nous pensons que ce ne sera pas viable. Par ailleurs, les gens vont éviter de payer les péages et particulièrement les camions. Il faut donc, s'il y a Fos-Salon, que l'accès soit gratuit pour permettre aux bus, aux camions et aux gens qui doivent prendre leur voiture de sortir le plus rapidement des centres-villes et d'aller sur leur lieu de travail. ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“ Dans l'association, nous sommes partisans d'une autoroute ou d'une deux fois deux voies. Pourquoi disons-nous une autoroute ? Nous savons que si un aménagement d'une deux fois une voie avait lieu, celle-ci ne résoudrait pas les problèmes que nous aurions à examiner dans 20 ans ou dans 40 ans. Aujourd'hui, nous savons que ce projet ne commencera à exister, si toutefois il existe un jour, que dans 15 ans. Dans 15 ans, celui-ci sera quasiment obsolète si on fait une deux fois une voie. Aussi, construire une nouvelle voie qui serait seulement une route à une voie avec des croisements et des giratoires ne résoudrait absolument pas le problème que nous connaissons aujourd'hui. Il faut trouver une autre solution. ”

Président du MCTB, forum du 14 septembre 2020

D'autres prises de position sont plus déterminées par les enjeux de la section concernant la commune.

“ La ville d'Istres a une particularité, nous aurons trois sorties et trois entrées sur la voie rapide. Une autoroute peut-elle supporter trois sorties rapprochées de 2 kilomètres chacune ? Sur une voie rapide, oui, je sais que c'est possible, ça ne l'est peut-être pas sur une autoroute. Donc, naturellement, on s'orienterait plutôt vers une voie rapide avec des sorties possibles supplémentaires. Donc, la virgule de Rassuen il faut l'intégrer, elle n'est pas intégrée, parce qu'elle pose le problème fondamental de savoir s'il faut une autoroute ou une route à double voie. ”

Adjoint au maire d'Istres, forum du 16 septembre 2020

“ La zone logistique de Grans s'élargit et le terminal va passer à 120 000 caisses, donc 120 000 camions qui sortent. Et on se pose la question

d'une deux fois une voie avec tous ces camions... On avait l'embouteillage à l'entrée de Miramas, les camions qui entraient dans Miramas. On a enfin fait, au bout de 30 ans, cette déviation. Maintenant, on a un embouteillage au rond-point des Molières parce qu'il n'y a plus qu'une voie. Donc, tous les matins et tous les soirs, vous arrivez aux Molières et il y a la queue. Si on refait une seule voie, vous allez voir, ça va être pareil. ”

Maire de Grans, forum du 10 septembre 2020

La question des délais de réalisation selon l'option retenue est également posée :

“ Est-ce que de faire une autoroute ça décale le calendrier que vous avez présenté au départ, horizon 2030 pour la fin des travaux ? Quelles sont les implications au niveau du délai ? Parce que ça fait cinquante ans qu'on attend, donc chez nous l'option la plus rapide sera la meilleure pour tout dire. ”

Cheffe de projet UMF, forum du 16 septembre 2020

Ainsi, dans les cahiers d'acteurs comme dans les forums territoriaux, **la plupart des participants qui se prononcent en faveur du principe de la liaison routière Fos-Salon voient sa réalisation en deux fois deux voies de bout en bout, de type voie express, avec des échangeurs dénivelés, bien que cela ne corresponde précisément à aucune des 3 options d'aménagement telles que le maître d'ouvrage les a présentées.**

## LES VARIANTES DE TRACÉ

Les discussions sur les variantes de tracé ont été plus nourries que le débat sur les options d'aménagement du projet. Elles ont été assez différentes selon les sections du projet. Lors des forums de janvier 2021, elles ont été particulièrement détaillées. Tel aménagement de la route actuelle ou future, tel franchissement de voies ferrées, tel pont, la proximité des voies par rapport aux habitations dans tel quartier, la proximité des installations industrielles sur telle portion, les accès à telle zone d'activités ou à tel quartier, la compréhension du fonctionnement de tel échangeur, les expropriations éventuelles, les conditions de circulation pendant les travaux, etc., ont été examinés à partir de présentations du maître d'ouvrage spécifiques pour chacune des 3 sections, nord, centre et sud du tracé. Les coûts des variantes, les atteintes aux milieux (agriculture, eau, biodiversité, environnement et paysage) et les risques encourus du fait de la proximité d'installations industrielles ou du transport de matières dangereuses, les équilibres évolutifs selon le développement économique et urbain du territoire,

### AU NORD, LA VARIANTE (A) FAVORISÉE

5 contributions en faveur de la variante A car elle aurait **moins d'impacts** en termes de **pollution**, de **nuisances sonores** ou de **dommages environnementaux** (sur les sols, les terres agricoles ou la nappe phréatique) ou serait **plus directe ou moins coûteuse** que les variantes B et C.

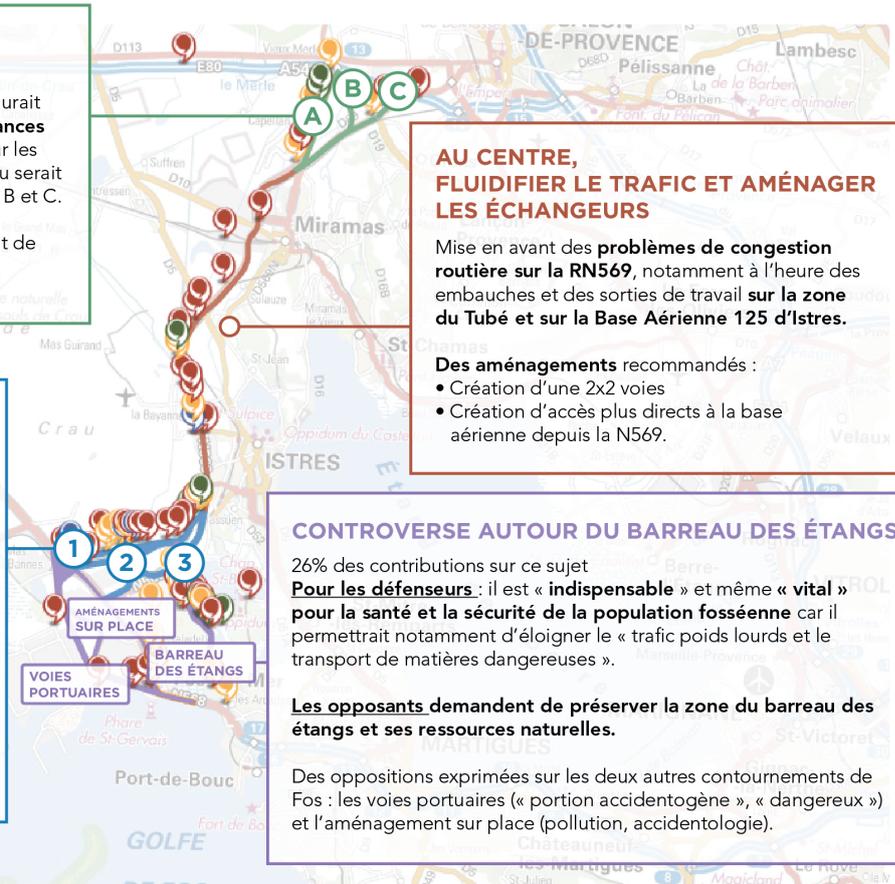
Identification de points de vigilance : engorgement de l'A54 au niveau de la sortie 14, pipeline Geosel et transport scolaire.

### AU SUD, LA VARIANTE (1) PRIVILÉGIÉE :

16 contributions en faveur de la variante 1 pour :

- **Éloigner « le flux des véhicules et poids lourds des zones urbanisées »** et ainsi **réduire « la pollution », la « pollution sonore »** et « les risques liés au transport de matières dangereuses ».
- **Ne pas compromettre « les capacités futures d'urbanisation de la Ville »** et être **cohérente avec les activités et aménagements existants sur la Zone industrielle du Ventillon.**

Des points d'attention : aménagement de la RD268 et échangeurs.



### AU CENTRE, FLUIDIFIER LE TRAFIC ET AMÉNAGER LES ÉCHANGEURS

Mise en avant des **problèmes de congestion routière sur la RN569**, notamment à l'heure des embauches et des sorties de travail **sur la zone du Tubé et sur la Base Aérienne 125 d'Istres.**

**Des aménagements** recommandés :

- Création d'une 2x2 voies
- Création d'accès plus directs à la base aérienne depuis la N569.

### CONTROVERSE AUTOUR DU BARREAU DES ÉTANGS

26% des contributions sur ce sujet

**Pour les défenseurs** : il est « **indispensable** » et même « **vital** » pour la santé et la sécurité de la population fosséenne car il permettrait notamment d'éloigner le « trafic poids lourds et le transport de matières dangereuses ».

**Les opposants** demandent de **préserver la zone du barreau des étangs et ses ressources naturelles.**

Des oppositions exprimées sur les deux autres contournements de Fos : les voies portuaires (« portion accidentogène », « dangereuse ») et l'aménagement sur place (pollution, accidentologie).

(A) (B) (C) Variantes de tracés sur la section nord

(1) (2) (3) Variantes de tracés sur la section sud

VOIES PORTUAIRES

AMÉNAGEMENTS SUR PLACE

BARREAU DES ÉTANGS

Variantes d'amélioration du contournement de Fos-sur-Mer

### Contributions à la carte du débat sur les variantes

etc., ont également été évoqués. La majorité des annotations portées sur la carte interactive qui permettait, en janvier 2021, en ligne comme en réunion, de géolocaliser des remarques, des questions, des prises de positions, porte sur les variantes. Elles sont synthétisées dans la carte ci-dessus.

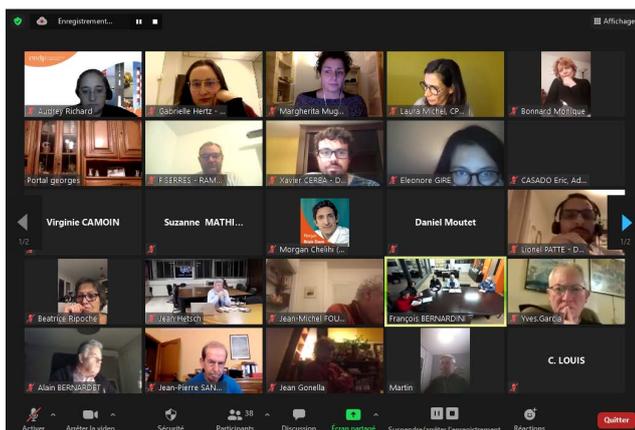
L'interaction des nouvelles fonctionnalités de la route avec les sites d'activité ou les quartiers d'habitation a été scrutée en détail. Cet examen implique de se projeter en 2030 pour comprendre si la mise en service du projet répondra bien aux besoins d'alors comme aux besoins ultérieurs. Ceux-ci évolueront en fonction de l'extension de certaines activités sur la Zip, la base aérienne, la plateforme logistique de CléSud ou de la transformation d'autres infrastructures, ferroviaires notamment, le triage de Miramas ou la gare du Ventillon, ou en fonction de projets d'urbanisation. Ces interactions comme les impacts sur l'environnement, qui dépendent également de l'option d'aménagement, les profils en travers étant assez différents entre

une autoroute ou une voie express, qui seront plus précisément évalués par la démarche « Éviter Réduire Compenser » (ERC) en vue des études d'impacts, ont également été évoqués.

Enfin les communes concernées (Grans au nord et Fos au sud) ont rappelé que les choix de variantes qu'elles ont faits sont déjà inscrits dans leur plan local d'urbanisme, souvent depuis longtemps.

### Les variantes de la section Nord

Pour la section nord, l'élargissement à 2x2 voies de l'actuelle N569 (variante A), est justifié dans le débat parce qu'elle permettrait de sortir les camions de CléSud le plus directement vers l'autoroute A54 et aurait un impact modéré sur l'agriculture, les ressources en eau et l'environnement puisque cette variante ne crée pas de nouvelles coupures. Elle est également la moins chère.



Forums territoriaux, en ligne, 11 et 12 janvier 2021

“ Globalement, au nord, l'idée partagée par Grans et Miramas, probablement par Salon, est une sortie rapide CléSud pour sortir directement de l'autoroute. En effet, il ne faut pas oublier que CléSud, c'est 750 000 m<sup>2</sup> de logistique. ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

Mais, traversant la Réserve naturelle régionale de la Poitevine Regarde-Venir, elle impacterait néanmoins la Crau sèche, à l'ouest ou la prairie irriguée, la Crau verte, à l'est. Une évaluation précise en termes de surfaces artificialisées a été demandée.

“ L'idée du conservatoire des espaces naturels, conservateur de la réserve régionale, est de se positionner en matière d'impact sur la biodiversité des variantes. Quoiqu'il en soit, à ce stade, il y a un impact fort en termes d'artificialisation sur La Crau verte comme, potentiellement, sur La Crau sèche. La variante A nous impacte directement et c'est pour cela que je posais des questions plus précises en matière de largeur de travaux. Je voulais aussi savoir si l'objectif était de passer par La Crau sèche, ou La Crau verte. ”

Chargée de mission Cen Paca, forum du 12 janvier 2021

Concernant la variante C, le seul argument avancé en sa faveur est que, se rapprochant de Salon, elle desservirait mieux la ville, cette proximité faisant en revanche craindre une augmentation du trafic en centre-ville de Salon. Sur le plan agricole, de la ressource en eau et de l'environnement, cette variante est beaucoup plus impactante. Il en est de même pour la variante B, dont la seule justification serait de contourner la réserve régionale (c'est pourquoi elle est privilégiée dans les cahiers de la Région Sud et du CEN Paca) mais avec des impacts agricoles très supérieurs à la variante A. La comparaison des

impacts et des coûts de ces 3 variantes conduit certains à penser que les variantes B et C n'ont qu'un rôle de repoussoir pour favoriser la variante A.

## La section centrale

La section centrale (entre les échangeurs de Toupiquières au nord et Rassuen au sud) ne présente pas de variante puisqu'elle consiste en un aménagement sur place sur une emprise existante à 2\*2 voies. Les conditions de sa réalisation soulèvent toutefois des interrogations.

Le franchissement des voies ferrées du triage de Miramas (doublement ou non de l'ouvrage existant), le nombre et l'emplacement des échangeurs dépendent de l'option, autoroutière ou non, les giratoires de part et d'autre du triage ne sont pas dénivelés dans l'option « voie express ».

“ En tant que Miramasséenne, je connais bien la problématique de la voie de transhumance, la seule qui va être éventuellement élargie, dans un des projets. Je me demande comment vous résolvez la problématique de l'enjambement des voies ferrées étant donné, pour l'instant, qu'un grand pont a été construit et qu'il n'y a qu'une seule voie, de chaque côté. Si vous doublez, forcément, à un moment donné, il y aura un étrangement. ”

Une habitante de Miramas, forum du 11 septembre 2020

Les différences entre option d'aménagement concernent plus particulièrement la desserte de la base aérienne 125, des quartiers de la Bayanne et du golf à Istres.

“ Sauf erreur, les 3 options prévoient la suppression de 2 échangeurs au niveau d'Istres (Tubé et Rassuen). Au vu des objectifs et enjeux du projet je ne comprends pas l'opportunité et la motivation de ces suppressions qui auront pour effet de charger d'autant les échangeurs de Dassault et des Bellons, et d'augmenter également la circulation interne pour accéder à ces échangeurs, secteurs qui sont déjà surchargés (Tubé, Bellons et liaison Géant Casino-Dassault). ”

Habitante d'Istres, tchat du forum en ligne du 22 septembre 2020

“ Aujourd'hui, la base aérienne d'Istres transporte environ 10 000 passagers par an. À l'horizon 2024, nous devrions être entre 100 et 120 000. C'est ce qui fait que nous allons multiplier par 10 à 12 le flux de passagers. L'objectif est 2024, même si nous nous rendons compte que l'année de Covid, qui a amené à faire beaucoup de relèves sur la base d'Istres, a déjà fait passer Istres

de 10 000 à 40 000 (passagers par an). Cette augmentation de flux, que nous attendons pour 2024, est donc presque déjà là. Pour nous, c'est donc un besoin qui est déjà prégnant, dès aujourd'hui. Nous nous rendons bien compte aujourd'hui que le rond-point et les accès à la base, que ce soit par Guynemer ou la Bayanne, sont déjà saturés le matin et le soir. Cette augmentation de flux va donc forcément augmenter la charge du trafic. Cela nous pénalise, nous, mais aussi toute la desserte de la ville. »

Commandant en second de la base, forum du 11 janvier 2021

L'évolution de la fonction urbaine de la section centrale, « périphérique » barrant toute urbanisation à l'est, ou facteur d'attraction conduisant à de nouveaux empiètements de la Réserve nationale des Coussouls de Crau est également questionnée.

« Ce qui existe vraiment dans le plan d'urbanisation que nous avons fait depuis quelques temps, c'est la virgule pour le golf – il ne faut pas minimiser parce que c'est un golf, non, c'est une réalité économique, un équipement d'importance avec bien sûr des logements. De l'autre côté, ça reste effectivement la belle prairie et on compte que ça reste comme ça. Donc, on n'a pas le sentiment que c'est une traversée urbaine, on est quand même sur un périphérique. »

Maire d'Istres, forum du 16 septembre 2020

Sur la portion la plus au sud de cette section centrale, le président du Comité d'intérêt de quartier Le Grillon a présenté, lors du forum du 11 janvier 2021, quelques diapositives pour proposer d'étudier une modification du tracé pour l'éloigner des habitations en s'écartant à l'ouest de la N569 en partant du sud de l'échangeur du Tubé pour rejoindre la N568.

## Le contournement de Fos et les variantes de la section sud

La discussion sur le contournement de Fos, où la part de tracé neuf est importante, est plus complexe et met plus directement en jeu les risques industriels, la santé et le cadre de vie. Lors du forum du 7 janvier 2021, le maire de Fos et deux présidents d'associations ont présenté des diapositives. Le maire et le président de l'ADPLGF ont insisté dans ces présentations sur les risques de l'option d'aménagement sur place de la N568 et l'option des voies portuaires pour dire l'impérieuse nécessité que représente pour eux la combinaison du barreau des étangs avec la variante 1 pour

réaliser un contournement complet par le nord de la ville pour relier l'A55 à la ZIP et vers Salon. Le président du MCTB, en accord avec ces choix, a contesté la terminologie de « contournement de Fos » utilisée indistinctement par le maître d'ouvrage pour désigner les 3 variantes de raccordement de l'A55 à la ZIP (voir la 6<sup>e</sup> partie, p.126) et insisté sur l'importance d'avoir un échangeur complet de jonction entre le barreau des étangs, la variante 1 et la liaison vers Salon pour assurer tous les échanges est-ouest comme nord-sud.

Le maire de Fos le rappelait dès le forum de septembre : « Dans le plan local d'urbanisme, nous avons voté la requalification des routes nationales 568 et 569 en boulevards urbains. Nous parlons de 50 000 personnes à l'échelle du SCoT Ouest Provence sur les 10 années à venir. Cette requalification permettra donc l'extension de la ville vers le nord qui est aujourd'hui la seule possibilité que nous ayons de nous développer », maire de Fos, forum du 14 septembre 2020.

« Il est capital que le contournement de Fos-sur-Mer soit abordé avec la même importance que la façon dont nous pourrions rejoindre Salon-de-Provence et si nous ferons plus de trains ou plus de fluvial – c'est bien ce qui me préoccupe en tant que Fosséen. Cette question est majeure. Si le projet aboutit, ce sera la seule opportunité pour notre ville d'avoir un équipement routier qui permettra de la contourner, de nous réapproprier notre zone littorale en convertissant la route qui nous relie à Port-de-Bouc en boulevard urbain, en déviant tous ceux qui arriveraient de Marseille sur le nord de la commune et qui contourneraient par le barreau des étangs. Vous avez compris que c'est l'option que je privilégie. »

Conseiller municipal de Fos, forum du 14 septembre 2020

Au cours des forums tenus à Fos le 14 septembre 2020 puis le 7 janvier 2021, les positions fosséennes ont été réaffirmées, y compris l'implication qui en est tirée vis-à-vis du contournement de Martigues-Port-de-Bouc, qui a fait l'objet d'une DUP propre en 2017. La Ville et les associations fosséennes défendent depuis plus de 20 ans le même choix, celui du barreau des étangs avec la variante 1 – la seule préservant le peu de réserve foncière de la ville utile pour l'habitat –, l'ensemble réalisant un contournement complet de la ville d'est en ouest par le nord, permettant de reconquérir l'accès à la mer en requalifiant la N568 en boulevard urbain, du giratoire de Ma campagne à celui de Fenouillère, dans la continuité de la requalification prévue de l'A55 à Port-de-Bouc que permettra la mise en service attendue du contournement Martigues-Port-de-Bouc.



Forum territorial sur la zone sud du tracé, Fos-sur-Mer, 7 janvier 2021

“ Si l'on évoque ce tracé, il convient également d'aborder le contournement Martigues-Port-de-Bouc qui doit non pas revenir sur les voies portuaires comme cela se fait aujourd'hui, mais rejoindre par le barreau des étangs cette voie Salon-de-Provence – Fos-sur-Mer. Ainsi, nous serons en mesure de fluidifier le trafic, mais aussi de desservir d'autres communes qui sont victimes de cet enclavement. Je pense à Istres non desservie par une liaison autoroutière. Ce barreau des étangs permettrait de conjuguer ces deux éléments. ”

Maire de Fos, forum du 14 septembre 2020

Pour l'effectivité de la requalification de la RN568 en boulevard urbain, les acteurs fosséens souhaitent donc maintenir le trafic de poids lourds, en transit ou desservant les dépôts pétroliers et la ZIP, sur le contournement nord de Fos (barreau des étangs + variante 1) et proposent à cette fin de ne pas réaliser la portion du contournement de Port-de-Bouc revenant vers Fos à travers l'usine Imerys.

Ces positions fosséennes sont contestées par le maître d'ouvrage au titre des protections environnementales existantes sur les zones concernées (traversée de zones humides pour le barreau des étangs et zone d'extension prévue de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau pour la variante 1). La tension, puisant dans l'ancienneté de ce désaccord au bord du dialogue de sourds entre l'État et la Ville, était plus forte dans ces forums que dans d'autres. L'enjeu

pour les Fosséens est que le projet de liaison routière Fos-Salon prenne en considération la situation de la population et de la ville, qu'ils considèrent avoir été sacrifiées au développement de la ZIP.

“ Le barreau des étangs est l'occasion d'apporter un cadre de vie un peu meilleur pour cette population qui a été sacrifiée d'un point de vue environnemental. Incontestablement, on nous a donné des emplois. Mais combien d'années d'espérance de vie nous a-t-on prises derrière ? Combien de sacrifices sanitaires, humains, environnementaux ont été réalisés au détriment de la commune de Fos-sur-Mer ? ”

Conseiller municipal de Fos, forum du 14 septembre 2020

“ Nous sommes exposés à des dangers incroyables. En 2004, Esso a réalisé un PPI, avec une simulation en grandeur nature d'une explosion de bacs, avec des blessés et des morts, à 7 heures. Je ne me souviens plus du préfet de l'époque, Christian Frémont ? Entre 7 heures et l'arrivée des premiers secours dans la demi-heure qui a suivi, des pompiers de Port-de-Bouc et Istres, tout était bloqué : la circulation autour de Fos-sur-Mer était bloquée. Les pompiers qui venaient d'Arles, de Marseille et de Vitrolles sont arrivés à 11 h 30 sur le lieu Esso ! Les blessés n'auraient jamais été secourus. Je l'avais déjà dit à ces messieurs. Ce que nous affirmons ne sert à rien, c'est inscrit, mais ça ne sert à rien. ”

Président de l'ADPLGF, forum du 14 septembre 2020



**“ Il n’est pas possible d’envisager que dans votre projet, on en revienne à un schéma visant à rester presque uniquement sur l’existant, voire petits bras si on passe par la zone industrielle alors que nous avons la possibilité de nous libérer tout l’espace, de reconcentrer, de redonner une densité à l’espace urbain fosséen en ôtant cette coupure qui passe au sud par la route actuelle qui vient de Port-de-Bouc. Je suis donc pour que le barreau des étangs soit retenu, qui certes sera un investissement important. ”**

Conseiller municipal de Fos, forum du 14 septembre 2020

Le barreau des étangs, et dans une moindre mesure la variante 1, ont néanmoins fait l’objet de critiques fortes mais très disputées, voire tendues, sur leurs impacts environnementaux et sur l’usage des espaces concernés dont la qualité est controversée. Pour certains, les étangs industriels sont morts. Pour d’autres, leurs alentours abritent une riche biodiversité. Ils bénéficient d’ailleurs de protections importantes. Par ailleurs, ces zones humides et la forêt domaniale du Castillon constituent des espaces de nature pour tous les habitants du sud-ouest de l’étang de Berre.

**“ Réaliser le barreau des étangs revient à priver les Fosséens et les Istréens d’une zone naturelle très fréquentée. Une sorte de poumon vert des Fosséens en particulier. ”**

Association Phur Talagard, tchat du forum en ligne du 22 septembre 2020

Lors du forum du 7 janvier 2021, le débat a porté sur la qualité des étangs de Lavalduc et Rassuen, morts et sacrifiés à l’industrie (salinité artificielle très élevée liée à l’alimentation des pipe-lines des dépôts pétroliers de Géosel à Manosque), mais protégés par la loi littoral, corridor vert et réservoir de biodiversité par leurs alentours. Cela a confronté l’importance à accorder aux fonctionnalités écologiques de cet espace impacté par le barreau des étangs avec la protection des populations impactées par les autres variantes. Pour sortir de cette confrontation, un participant a proposé un « tunnel des étangs ». Mais c’est un témoignage qui a permis de faire tomber la tension que provoque une telle discussion.

**“ Sur le barreau des étangs, au début je ne comprenais pas. J’ai connu cette problématique de contournement avec la problématique d’oiseaux et d’espèces rares, notamment sur la D9 avec le Réaltor, dans la liaison Aix – Vitrolles. J’y ai fait des balades à pied et à vélo. Nous n’entendons rien. L’autoroute qui a été faite est bien préservée par les équipements. Si vous vous baladez à côté, vous entendez un flux régulier, mais vous n’êtes pas**

**dérangé dans vos balades. L’autre jour, je voyais une nuée d’oiseaux sur l’étang du Réaltor. Nous étions dans une période où ils migraient. Ils se sont arrêtés. Ont-ils été dérangés par la route ? Pas du tout, parce que c’est un bruit régulier. Ce qui les dérange, c’est notre activité au quotidien, à savoir je démarre, je m’arrête, je redémarre, les ronds-points, les accidents, etc. Ça, ça les dérange, y compris en termes sonores et en termes d’activité. Un flux régulier ne les dérange pas. ”**

Habitant de Martigues, forum du 7 janvier 2021

Le débat a confirmé, sans permettre de les dépasser, les positionnements contraires de ceux qui défendent avant tout l’amélioration de la santé humaine, enjeu prioritaire mis en avant dès le débat Fos 2XL, quitte à empiéter sur des zones protégées pour éloigner des habitations les pollutions et le trafic et inverser la fragilisation de l’état de santé des habitants mieux appréhendée par les études récentes ([voir la 4<sup>e</sup> partie](#)), et ceux qui défendent la préservation de la nature et le respect inconditionnel des protections réglementaires dans ses usages, dans un territoire où elles ont été trop souvent bafouées.

## L’EXPLOITATION DE LA ROUTE

Par ailleurs, l’acuité des problèmes localisés de congestion, de pollution et de sécurité rendent effectivement nécessaires des travaux de l’État avant la mise en service du projet, pour mettre en sécurité certains passages ou bien certains captages d’eau potable, réduire les points noirs de bruit, améliorer la fluidité de certains giratoires. Ces points plus spécifiques ont trouvé leur place dans les discussions en justifiant qu’il n’est pas possible de ne rien faire. L’option zéro n’a pas trouvé de défenseurs.

Trois questions plus transversales sur l’exploitation de la liaison Fos–Salon ont plus particulièrement été abordées. L’entretien des routes secondaires inquiète, car leur état se dégrade avec un trafic de poids lourds essayant d’échapper à la congestion de l’axe principal, trop importante.

**“ Pour les deux projets à 272 millions et à 500 et quelques millions, je rejoins un peu le maire de Miramas, nous pouvons discuter pour savoir si, avec la différence, toutes les petites routes secondaires qui aident à aller à Fos, à Martigues et à Salon, seront entretenues et sécurisées. ”**

Riveraine, forum du 11 septembre 2020

La possibilité sur une deux fois deux voies à carrefours dénivelés de séparer les trafics de poids lourds des flux de voitures a été posée, comme solution pour améliorer la sécurité.

“ Dans vos documents, nous n’avons pas vraiment vu la réalité de cette route anxiogène, le nombre d’accidents, route que les travailleurs prennent chaque jour, et nous n’avons relevé aucune possibilité ni réflexion sur la différenciation des flux entre les camions et les véhicules légers. Aucune réflexion n’est menée de votre côté sur une séparation de ces flux accidentogènes, ce qui a suffisamment été prouvé, suffisamment établi, des chiffres existent. Je suis rempli de questionnements sur cette présentation. ”

Élu de Fos, forum du 14 septembre 2020

Enfin, la possibilité de réserver une voie aux bus, comme cela a été mis en service avec succès entre Aix et Marseille, est dans les esprits pour permettre de réaliser les projets de bus et de cars à haut niveau de service prévus dans le plan de déplacement urbain métropolitain.

“ Est-ce que vous envisagez des déplacements en autocars ? Sur la section centrale, vu la place, est-ce

que l’on pourrait envisager de mettre des sections, carrément sur la presque totalité du parcours, en bus à haut niveau de service ? La desserte pour aller à Marseille à partir de Salon, où j’habite actuellement, ou d’Istres, où j’ai habité assez longtemps, n’est quand même pas très évidente. À Salon, on est obligé de passer par Aix pour aller sur Marseille. ”

Association Phur Talagard, forum du 11 janvier 2021

“ Le travail réalisé par la Métropole dans le cadre de l’élaboration de son plan de déplacements urbains (PDU) tend aussi à prendre en considération cette problématique et à améliorer les solutions alternatives, pour permettre une meilleure irrigation de ce territoire, au travers de divers projets de BHNS (bus à haut niveau de service), de pôles d’échanges multimodaux, qui concilient des modes de déplacement par exemple avec les pistes cyclables, ainsi que la lutte contre l’autosolisme pour éviter en tout cas le fait d’utiliser la voiture tout seul et de pouvoir proposer des solutions alternatives, comme le covoiturage par exemple. ”

Vice-président de la Métropole AMP, délégué à l’emploi, audition du 14 décembre 2020

## LE FINANCEMENT DU PROJET : CO-FINANCEMENTS PUBLICS ET SOLUTIONS INNOVANTES

La question du financement du projet a été abordée au cours de tous les forums territoriaux et approfondi lors d’une audition spécifique sur ce thème le 10 décembre 2020. Des inquiétudes nombreuses ont été exprimées compte tenu des difficultés, largement commentées, que rencontre l’État à réunir les montants, pourtant beaucoup plus faibles, nécessaires au contournement de Martigues-Port-de-Bouc.

“ En plus il n’y a pas de sous, on sait très bien qu’il n’y a pas de sous et que les collectivités territoriales vont en partie être obligées de financer, comme on l’a déjà fait sur la déviation de Miramas, alors que c’est un équipement national. ”

Maire de Grans, audition du 10 septembre 2020

Lors de l’audition du 10 décembre 2020, Yves Crozet, économiste spécialiste des transports, a situé cette inquiétude dans une analyse des modes de finance-

ment de la route en France. Après avoir rappelé que la gratuité était la règle générale d’accès au réseau routier depuis la Révolution française qui avait aboli les octrois, la question du péage est revenue avec la loi de 1955 sur les autoroutes qui a organisé le recours à des concessions – plutôt que le financement sur le budget général – dans le but de construire plus rapidement le réseau autoroutier. Aujourd’hui, sur le million de kilomètres du réseau routier français, les autoroutes à péage en représentent à peine 1%, avec un peu moins de 10 000 km. Pour Yves Crozet, la question du financement ne doit pas être réduite à l’opposition gratuité pour les usagers (et donc financement par le contribuable) / paiement par l’usager grâce à un péage d’infrastructure, schéma historique de la construction du réseau autoroutier en France. Il a proposé de coupler cette opposition gratuité / paiement à une autre opposant paiement par l’usager / paiement par un tiers, pour envisager d’autres modalités de financement. **La réalisation rapide du projet**

### 4 options et plus...

Usager	↑
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Taxe affectée sur les usagers (Vignette)</li> <li>- Péage déporté sur certains usagers (poids lourds)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concession avec risque trafic</li> <li>- Concession sans risque trafic</li> <li>- Régie</li> </ul>
Tiers	↓
←	→
Gratuité	Paiement
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Financement par le budget Général</li> <li>- Taxe affectée sur les non-usagers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concession avec « shadow toll »</li> <li>- Financement par budget général ou taxe affectée sur les non-usagers</li> </ul>

7

*Audition « coût et financement », 10 décembre 2020*

### **nécessité de trouver des ressources nouvelles et une solution équitable et efficace de financement.**

Le dossier du maître d'ouvrage se situe dans la seule alternative concession ou non, qui a paru très sommaire au regard de nombreuses formules alternatives évoquées dans le débat ou présentées par Yves Crozet à partir d'expérimentations en Europe et dans le monde pour financer les infrastructures.

En matière de financements publics, le DMO indique que l'État a prévu de dégager 220 millions sur un coût du projet estimé entre 272 et 533 millions selon les options d'aménagement. Pour ce qui concerne **la Métropole**, le vice-président au budget, Didier Khelfa a rappelé que la collectivité était prête à contribuer au financement, mais que son budget était limité. Le budget dédié à la mobilité et aux transports de la métropole est, pour 2021, estimé à 850 millions d'euros dont 676 proviennent du « versement mobilité » et servent au financement du fonctionnement des transports collectifs, avec une large part de charges incompressibles pour les opérateurs RDT13 (Régie Départementale des Transports) et RTM (Régie des Transports Métropolitains). Il s'agit d'un budget annexe, exclusivement dédié au transport, abondé par les recettes des usagers, des dotations, en particulier des dotations de l'État, une subvention d'équilibre provenant du budget général de la Métropole, et le « versement mobilité » qui représente 52% du total. Pour ce versement mobilité, le taux de 2%, le maximum que la Métropole peut voter, est atteint. Sur ce budget de 850 millions, 182 sont dédiés à l'investissement, mais après remboursement des

emprunts, la Métropole est capable de mobiliser, pour 2021, 110 millions de crédits d'équipement. L'ambition de la Métropole, au regard du plan de déplacements urbains (PDU), est de monter ses crédits d'investissement des années à venir à 300-350 millions d'euros par an. Ce montant doit être mis en regard des besoins de financement pour le PDU qui s'élèvent à 7 milliards pour financer l'ensemble des projets à l'horizon 2030. La Métropole devra donc monter des cofinancements pour réaliser les projets prioritaires du PDU et éviter le saupoudrage des subventions.

De nouveaux financements mis en place dans le cadre de France Relance, avec le contrat de relance et de transition écologique pourraient être mobilisés. La Métropole contribuera au financement de la liaison Fos-Salon qu'elle considère être un projet prioritaire. Par ailleurs, le plan de relance a également suscité beaucoup d'espoirs. Mais les financements publics de l'État et des collectivités risquent d'être insuffisants pour réaliser le projet à l'horizon 2030.

### **CONCESSION**

Dans le débat, des arguments ont été avancés pour considérer que la concession pouvait être une solution pour accélérer la réalisation du projet. Pour en pointer immédiatement les limites, en particulier le fait que le projet consistant pour la section centrale en un aménagement sur place, cette section ne pouvait pas être mise à péage puisque sans alternative routière non payante.

“ Quand j’ai dit que les élus étaient intéressés coûte que coûte, ça veut dire qu’eux-mêmes ont envisagé que la concession puisse être plausible avec la condition expresse qu’elle ne s’applique pas, bien sûr, aux parcours intermédiaires. Parce qu’on ne peut pas considérer que les gens du territoire, les Istréens qui prennent la bretelle à Dassault pour aller à Leclerc et qui sortent donc à transhumance paient un péage, la même chose pour celui qui va au village des marques à Miramas. Tout cela est lié dans un tout qui doit être lié au local. ”

Maire d’Istres, forum du 16 septembre 2020

Sur ce sujet, **les participants ont principalement argumenté à l’encontre d’un péage**, tant pour les risques de report sur la voirie secondaire des camions qui chercheraient à éviter de payer, que pour des raisons de justice sociale pour les salariés et les habitants du territoire. Une autoroute payante ne remplirait pas tous les objectifs assignés au projet et limiterait la mobilité. La préférence pour la gratuité d’usage de la route, du moins pour les véhicules particuliers, a été exprimée tout au long du débat.

“ L’option de la concession pourrait imposer aux usagers de ces infrastructures, un coût dont l’évaluation est à 4 euros par trajet, soit 10 euros par jour pour les travailleurs de la zone. Cela me paraît excessif comme coût à payer pour les salariés. À titre personnel, cette option ne me semble pas être une bonne option. ”

Une habitante d’Istres, forum en ligne du 22 septembre 2020

“ Vous avez parlé de tarification pour les autoroutes, pour les poids lourds, pour les voitures. Il faut y réfléchir parce qu’il ne faudrait pas que le péage remette les véhicules sur les anciennes routes parce qu’alors là ce serait une catastrophe. C’est une réflexion qu’il faut avoir à l’esprit quand vous prenez la décision de faire payer ou pas. ”

Adjoint au maire d’Istres, forum du 16 septembre 2020

“ En l’absence d’alternative aux transports routiers dans l’ouest de l’Étang de Berre, puisque les transports en commun sont très rares et le réseau cyclable inexistant, une taxe ou un péage qui toucherait donc en priorité les usagers, est-ce que ce ne serait pas déjà discriminant ? ”

Membre du réseau associatif Ramdam, audition du 10 décembre 2020

“ On a beaucoup parlé des bouchons sur la RN569, mais il faut dire que tous les matins et tous les soirs, il y a les mêmes bouchons sur la RD569, quatre ou cinq kilomètres de bouchon sur l’ancienne route de

Miramas. Je pense que quand il y aura le barreau de Miramas, si toutefois cette portion-là est payante, ça va s’accroître : les gens sortiront et passeront par la RD569 qui est déjà saturée. J’ai des exemples, avec des chauffeurs à qui leurs patrons ont dit “non, si c’est payant vous prenez par des routes secondaires et vous ne passez pas par les routes payantes”. Aujourd’hui, il y a même des camions, des porte-conteneurs, qui passent sur la RD569. J’habite à 80 mètres de la route, je vis à côté et je peux vous garantir qu’il y a plein de camions qui passent par cette route pour éviter les bouchons de l’autre route. Si c’est payant, les camions sortiront. ”

Un agriculteur, forum du 16 septembre 2020

Mais très peu de participants se sont positionnés sur les deux options de concession présentées dans le DMO. En revanche, de nombreux participants en ont souligné les limites. Dans l’option de « concession totale » (sections nord et sud payantes), la part de financement public (la subvention d’équilibre) reste très importante (entre 60 et 70%), ce qui obère la possibilité d’une réalisation rapide. L’option de « concession partielle » de la seule section nord par son intégration à la concession existante de l’A54, payée par l’ensemble des usagers d’ASF, est soutenue par Vinci a indiqué un représentant du concessionnaire lors de l’audition du 10 décembre 2020. Mais sa contrepartie étant l’allongement de la durée de la concession ASF, a rappelé Yves Crozet, elle tombe sous le coup des vives critiques formulées par la Cour des comptes en avril 2019 à l’encontre de cette formule d’adossment.

## CONTRIBUTION DES POIDS LOURDS

Les schémas présentés par Yves Crozet lors de l’audition permettent d’imaginer de nouveaux modes de financement. La sortie du modèle gratuit / concession passe par leur recherche dans deux directions : la contribution d’usagers spécifiques ou le paiement par des tiers. La première voie est celle où des péages pourraient exister, mais ne pas être payés directement par les usagers, c’est-à-dire un **péage déporté**. Cette première voie implique de déterminer les usagers qui vont gagner le plus grâce à cette infrastructure, et comment il est possible de les faire contribuer à son financement. L’idée d’une **taxation spécifique des poids lourds** empruntant la 2\*2 voies a plusieurs fois été suggérée par le public pour favoriser le report modal en permettant de financer des investissements ferroviaires, de même que la contribution des entreprises qui bénéficient de la route.

“ Pour une autre partie, une contribution doit être demandée aux camions pour inciter au ferroutage, participer au financement, cela en interdisant la circulation des camions sur les voies secondaires. ”

Cahier de l'Atelier citoyen

“ Sur l'aspect concession avec péage, moi je pense qu'il faudrait peut-être rendre le péage obligatoire pour les poids lourds et pas pour les véhicules légers de façon à encourager le transfert vers le fer. ”

Chef de projet PIICTO, forum du 16 septembre 2020

Yves Crozet a confirmé qu'il était possible d'imaginer une barrière de péage spécifique pour les poids lourds et pas pour les voitures, ou que les poids lourds circulant sur cette portion soient équipés d'une vignette, comme il en a existé pour tous les véhicules de 1956 à 2000. Celle-ci pourrait être journalière, mensuelle, annuelle (à l'instar de la vignette annuelle pour circuler sur les autoroutes suisses), avec des contrôles aléatoires. Un système de droit d'entrée dans le port peut également être imaginé pour les poids lourds desservant la ZIP (par exemple avec une vignette d'accès, matérielle ou numérique). Une partie de ce droit d'entrée et de sortie serait reversé au financement de cette infrastructure.

La seconde voie est celle du paiement par des tiers, via une taxe affectée (à l'instar de la taxe instaurée pour financer les projets de transport du Grand Paris). Elle suppose de déterminer s'il y a une base fiscale mobilisable dans cette zone ou plus largement, pour financer cette infrastructure. La piste du versement mobilité a été évoquée. Mais la loi le réserve au financement des transports collectifs. Donc d'autres taxes affectées doivent être imaginées. L'idée d'une taxation spécifique des entreprises portuaires et de la ZIP, premières bénéficiaires de la liaison, a été évoquée. Plusieurs acteurs économiques mais aussi des citoyens lui ont opposé le niveau déjà important de taxation des entreprises en France.

“ Reporter les charges sur les entreprises est une nouvelle fois pénaliser la compétitivité qui est rude dans le maritime et d'autres secteurs. Ne pouvons-nous pas envisager une concession sur une durée et un retour ensuite vers les collectivités ? ”

Citoyen de Fos, tchat, audition du 10 décembre 2020

“ Je suis d'accord sur le principe de ne pas trop taxer les entreprises, mais à contrario, si on continue également à taxer encore et encore les ouvriers, ceux-ci pourrait peut-être préférer entrer dans l'une des plus grandes entreprises françaises, qui se nomme "Pole emploi". ”

Membre de l'Atelier citoyen, tchat, audition du 10 décembre 2020

## UNE APPROCHE TERRITORIALE ET MULTIMODALE

Lors de l'audition, Yves Crozet a souligné que le financement du projet de liaison routière Fos-Salon, projet local, dépend très largement de décisions nationales, en cours d'évolution compte tenu du non-respect des engagements climatiques de la France. Il a rappelé que les émissions de gaz à effet de serre du plus important secteur émetteur, celles des voitures et des camions, n'ont pas baissé. Pour changer cela, l'Europe commence à entrevoir que « la mobilité doit payer la mobilité », ce que nous n'avons pas encore fait en France. Yves Crozet rappelle en effet que la route provoque des coûts externes, ce qui est déjà pris en compte en France pour l'eau, les déchets, l'électricité. Par exemple, l'usage de l'eau pose le problème de l'assainissement et de l'épuisement de la ressource, donc « l'eau doit payer l'eau ». La lutte contre le changement climatique pourrait imposer la mise en place d'un nouveau principe : la mobilité motorisée doit supporter ses coûts, avec des taxes sur les carburants, mais aussi avec des taxes kilométriques comme cela vient d'être décidé en Australie du Sud. Dire que la liberté de se déplacer sur les routes avec un véhicule motorisé est maintenant soumise à des contraintes, ce serait un véritable changement, y compris d'ordre constitutionnel. Ce n'est pas à l'échelle locale du projet que peut être mis en place ce changement du paradigme dominant en France.

Mais à l'échelle locale, une autre voie peut être empruntée pour sortir de l'opposition gratuité / concession, en adoptant une approche globale, donc multimodale.

“ Le financement du projet **doit être mis en perspective** avec d'autres investissements possibles avec des montants équivalents pour le rail, le fluvial ou pour des pistes cyclables. ”

Cahier de l'Atelier citoyen



Information sur le débat lors du débat mobile à Fos-sur-Mer, 12 septembre 2020

La contribution du GPM au financement du contournement de Miramas a été rappelée. Didier Khelfa a fait part lors de l'audition du 10 décembre 2020, du projet de création par la Métropole d'un établissement public d'investissement dédié aux transports, comme le permet la loi d'orientation des mobilités : « Ils ont une marge de manœuvre peut-être plus importante et ils permettront de développer plus rapidement ce type de projet structurant et nécessaire pour un territoire comme le nôtre ».

Le futur établissement public d'investissement de la Métropole pourrait être le support de la création d'une taxe affectée au financement des multiples projets inscrits au PDU, y compris la contribution financière de la Métropole à la liaison Fos-Salon. Mais Didier Khelfa précisait :

“ Effectivement, la feuille de route est : pas de nouvel impôt. (...) Si demain, dans le cadre d'un établissement public, nous décidons de mettre une taxe parce qu'il y a nécessité ou il y a pertinence, je ne vois pas pourquoi, de manière dogmatique, nous nous opposerions à cela (...) Je crois que, avant de parler tour de table financier, il faut vraiment que les acteurs soient unis et soudés sur un projet qui donne du sens. C'est ce que nous recherchons en tout cas, le sens et l'intérêt métropolitain. ”

Vice-président de la Métropole AMP, délégué au budget, aux finances, audition du 10 décembre 2020

La recherche de solutions s'ouvre sur deux directions : soit pour faire payer localement certains usagers, mais pas les automobilistes, soit pour faire contribuer certaines activités et entreprises qui bénéficieront particu-

lièrement de la liaison routière, ou les deux ensemble. La recherche, pour financer cette infrastructure, d'une taxe affectée payée par des non-usagers, ou d'une base fiscale mobilisable dans ce territoire ou plus largement, implique que **l'État doit se concerter avec tous les acteurs susceptibles de contribuer au financement du projet, et favoriser la mise en place de solutions innovantes.**

## LE PHASAGE OU LA PRIORISATION DE SECTIONS

Comme le projet ne sera pas mis en service avant dix ans, la question de la possibilité d'un **phasage du projet** permettant de réaliser au plus vite les aménagements les plus urgents a été soulevée dès le premier forum territorial bien que le maître d'ouvrage a rappelé que cette hypothèse n'était pas présentée dans le DMO. Dans l'optique de la gratuité d'usage, la possibilité d'un phasage du projet pour étaler dans le temps sa réalisation et donc le besoin de financement a également été défendue, afin de pouvoir engager les travaux au plus vite.

“ Les hypothèses d'aménagement sur place nous paraissent plus compatibles avec un phasage étalé dans le temps, une réalisation par tronçon. Avec un aménagement sur place, de type voie express, nous pourrions, au fur et à mesure des possibilités budgétaires des uns et des autres, à commencer par celles du maître d'ouvrage, réaliser tel élargissement, telle dénivellation, de façon à avoir un projet qui s'améliore de façon continue, plutôt que d'attendre le grand soir où nous aurions réuni tous les financements pour un très grand projet. ”

Directeur général adjoint en charge des mobilités à la Métropole AMP, audition du 10 décembre 2020

“ Après plus de dix années de concertation et d'études du projet de liaison Fos-Salon, il est urgent d'engager un phasage de l'aménagement afin de pouvoir répondre aux exigences du territoire. ”

Cahiers de l'UMF, du STM, du Syndicat Professionnel des Pilotes des ports de Marseille et du Golfe de Fos

“ Non seulement cette liaison routière actualisée est nécessaire mais elle est urgente. Il serait 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. ”

Cahier de l'UPE13

Le phasage a également été envisagé pour répondre de manière échelonnée aux différentes fonctions du projet (liaison entre la ZIP et l'A54 ; contournement de Fos). Dans l'optique d'en accélérer la réalisation, des arguments ont été avancés en faveur de la section centrale de la RN569 (l'ancienne RN1569) – la plus chargée en trafic dans sa portion sud, entre les échangeurs des Bellons et Dassault – parce qu'elle dispose déjà d'une plateforme à 2x2 voies et des ouvrages dimensionnés (mais construits aux conditions techniques des années 1980) et paraît donc plus rapide à mettre en service. De plus, sa réalisation anticipée permettrait de répondre à la transformation en cours de la base aérienne 125 en « Roissy des armées », le hub de projection extérieure de l'armée française.

“ On étudie trois tronçons, mais il me semble que le tronçon central est assez facile à réaliser. Il soulagerait tout de même de manière importante le trafic entre Fos et Miramas. Il pourrait se faire à moindre coût et être avancé par rapport à l'ensemble du projet, car il ne pose quasiment pas de problèmes de thématiques, y compris sur le plan environnemental. Je ne sais pas si on peut ne pas prioriser ce secteur. ”

Un participant, forum du 7 septembre 2020

D'autres arguments ont mis en avant la nécessité d'engager sans attendre 2027 les travaux sur la section nord, pour d'une part améliorer les très mauvaises conditions de circulation sur cette section étroite, accidentogène (elle va faire l'objet d'une démarche SURE) et inadaptée à la densité de poids lourds, avec des risques accrus de pollution accidentelle, et d'autre part accompagner l'extension de la plateforme logistique CléSud dont le trafic augmentera fortement dans les années qui viennent. Cependant cette priorisation supposerait le choix d'une variante parmi les trois proposées (voir ci-dessus) et une décision concernant la possible concession de cette section. Concession sur laquelle Vinci-ASF s'est positionné non seulement dans son cahier d'acteur et lors de l'audition du 10 décembre 2020, mais également, depuis la fin du débat, par la signature avec l'État et la Région du projet « L'Autoroute du quotidien » dont cette section est l'un des 13 projets prioritaires.

Forum territorial, Fos-sur-Mer, 7 janvier 2021



# LE MOMENT DU DÉBAT DANS LA VIE DU PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE : UN CADRE TROP LARGE OU TROP ÉTROIT ?

Lors des forums territoriaux, le fait de poser l'horizon d'opportunité à 10 ans, voire plus, et l'ouverture des thématiques du débat au-delà du seul examen du projet routier, ont été contestés et la neutralité de la CPDP parfois mise en cause. Le débat est toujours l'un des objets des débats publics. Deux dimensions ont été plus particulièrement abordées : l'utilité du débat et l'adéquation de son organisation pour aborder les objectifs affichés par le projet avec toutes les parties prenantes.

## L'UTILITÉ DU DÉBAT PUBLIC EN QUESTION

L'utilité du débat a été questionnée d'un double point de vue.

### « Avec le débat, le projet recule »

L'organisation d'un débat rouvrant la question de l'opportunité du projet, est vécue par certains participants, considérant que celle-ci n'est « absolument plus à discuter », comme une manière de rallonger encore les délais de réalisation ou de semer le doute sur le bien-fondé du projet. En particulier les maires qui ont depuis longtemps pris position en sa faveur craignent un recul.

“ Je trouve donc que la notion d'opportunité, la question que vous posiez tout à l'heure, “on est pour ou contre ce projet”, à mon avis elle ne pouvait pas se poser. C'est vrai que le débat public offre la voie à l'amélioration, la voie à la critique, la voie à la suggestion mais aussi à l'option 0, comme vous l'avez dit tout à l'heure. Autrement dit, non, on ne fait pas le projet. La façon dont est lancé le débat pourra donner un éclairage large à des positions qui ne reflètent pas la vie de tous les jours et j'en suis véritablement consterné. C'est quand même extraordinaire, qu'aujourd'hui, en ayant vécu tous les ennuis, les malheurs qu'a entraînés l'absence de cette infrastructure, on se pose la question de savoir s'il y aurait une opportunité à la réaliser. Croyez-moi, les bras et les jambes m'en tombent parce que je crois que, ne serait-ce qu'en posant la question comme ça, on fait un pas en arrière considérable (...)

*Un avis d'immobilisme, qui ne nous amènera pas à la création de ce projet, ce n'est pas du tout concevable dans l'esprit de tous les élus qui sont intéressés par ce projet de Fos jusqu'à Salon. ”*

Maire d'Istres, forum du 16 septembre 2020

“ Dans une réunion à la région, en 2014, le préfet Cadot nous avait réuni un soir pour nous dire “j'ai réussi à gagner trois à quatre ans, on attaque les travaux en 2023”. Vous y étiez, les membres de la Dreal, à cette réunion ? Je suis un peu vieux, moi, donc je les ai toutes faites. Donc 2023 à l'époque, maintenant on parle de 2027, mais avec discussions, ça devient une obligation. ”

Maire de Grans, forum du 10 septembre 2020

“ Encore une fois, nous n'avons pas l'impression d'avancer. Je voulais vous dire ce soir que nous n'avons plus confiance en vous. Nous n'avons pas confiance dans le débat public, mais alors pas du tout. Nous n'avons plus du tout confiance dans les services de l'État. ”

Ancien maire de Fos, forum du 14 septembre 2020

Dès sa préparation comme en cours de débat, la CPDP a répondu à ces objections en rappelant que la question des transports ne peut plus être traitée simplement au plan des infrastructures, sans prendre en compte les mobilités dans leur dimension individuelle et collective, économiques, territoriales et sociales, comme plusieurs participants l'avaient déjà mentionné en 2004, dans le débat Fos 2XL. Depuis, les conclusions des Assises de la mobilité, le 13 décembre 2017 pour préparer la loi d'orientation des mobilités (LOM), l'ont souligné : « Le secteur des transports est aujourd'hui le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre, à hauteur d'un tiers, et le seul secteur dont les émissions ont recommencé à augmenter. Le modèle d'équipement du pays reposant sur les infrastructures et le moteur thermique ne répond plus aux besoins d'aujourd'hui<sup>2</sup>. La LOM, adoptée en novembre 2019, confirme cette approche pour situer les investissements prévus dans un contexte de transition écologique et énergétique. Nous en concluons que si les mêmes questions qu'il y a 15 ans se posaient dans ce débat, sur les options d'aménagement routier et les fuseaux de passage, ce n'était plus le même débat car les perspectives dans lesquelles traiter ces questions avaient radicalement changé.

<sup>2</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2017.09.19\\_assises\\_nationales\\_de\\_la\\_mobilite.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2017.09.19_assises_nationales_de_la_mobilite.pdf)



Plus que jamais le projet doit s'insérer dans une cohérence d'ensemble des politiques publiques, dont plusieurs n'existaient pas à l'époque où il a été conçu ou réétudié (artificialisation des sols, stratégie nationale bas carbone, par exemple). Tenir compte de la cohérence des politiques publiques à l'horizon 2030, c'est le sens que nous donnions pour ce projet au débat d'opportunité qu'exige la loi, afin de permettre d'avancer.

### « Notre avis ne servira à rien »

L'utilité du débat a été questionnée pendant les échanges, d'une autre manière : « De toute façon, notre avis ne servira à rien », « Au moment de faire les choix, c'est une histoire politique qui ne va pas nous concerner », « on perd son temps avec ce débat » a-t-on pu entendre, en particulier de personnes qui doutent du bien-fondé du projet.

“ *Quels retours le public aura-il du projet, de ses évolutions et des engagements du maître d'ouvrage une fois le débat terminé ?* ”

Cahier de l'Atelier citoyen

“ *Depuis des années, nous entendons parler du réchauffement climatique, de la couche d'ozone, de ceci et de cela. L'État, depuis plusieurs années, fait tout pour détruire le fret SNCF. En parallèle, il augmente le trafic routier. Pour nous, avec nos voitures, il y a des jours alternés en cas de pollution alors qu'il y aura de plus en plus de camions. J'ai l'impression que ces débats qui sont journaliers ne servent à rien puisque, de toute façon, ce qui a été décidé par l'État passera. C'est notre sentiment. Chaque fois qu'il y a des débats, notre impression est que nous débattons pour rien parce que cela va à l'encontre de ce qu'il faudrait faire.* ”

Une riveraine, forum du 11 septembre 2020

“ *« Est-ce que le poids du citoyen et des gens qui sont présents ce soir changera quoi que ce soit à votre décision, justement, de faire cette autoroute ? Je le dis ouvertement, est-ce que vraiment, nous, citoyens, pesons vraiment, dans tout cela ? »* ”

Une élue de Miramas interrogeant la Dreal lors du forum du 11 septembre 2020

“ *Je vous avoue avoir l'impression de perdre du temps en assistant à ces réunions. À quoi cela sert-il de demander l'avis des riverains sur l'opportunité ou non de faire un tracé, car je crois comprendre que c'est déjà verrouillé.* ”

Membre de l'Atelier citoyen, forum du 12 janvier 2021

La CPDP a répondu à ces inquiétudes en rappelant son rôle. Le débat public se tient au début d'un processus de décision quand le maître d'ouvrage n'a pas encore décidé la poursuite du projet. La CPDP s'engage à ce que l'ensemble des arguments entendus soit rapporté. La commission nationale, la CNDP, veillera ensuite à ce que le maître d'ouvrage motive sa décision par rapport à l'ensemble de ce qui a été exprimé et explicite les enseignements qu'il retire du débat. Elle nommera, à la suite de la décision, un ou plusieurs garants pour accompagner les concertations ultérieures, conduites par le maître d'ouvrage pour examiner le détail des choix des tracés, et veillera à la prise en compte des recommandations issues du débat public ([voir la partie 6](#) de ce compte rendu).

### LE PÉRIMÈTRE DU DÉBAT : AVEC QUI DÉBATTRE DES OBJECTIFS DU PROJET ?

Lors des premiers forums territoriaux, l'organisation des réunions autour de l'interpellation du seul exposé et dossier du maître d'ouvrage a été questionnée. Pour certains, elle ne permet pas de traiter la pluralité des objectifs assignés au projet, en particulier l'objectif appelant à « développer l'intermodalité ».

“ *La présentation du maître d'ouvrage est très partielle et très incomplète, trois variantes de projets routiers. Mais je n'ai pas vu un représentant du ferroviaire ni de représentant de projets du monde fluvial. Pour moi qu'un projet routier, cela n'a pas d'intérêt pour parler des objectifs de complémentarité. Par ailleurs, lorsque nous faisons un projet routier, nous sommes obligés, par la loi, de faire un projet cyclable. Je n'ai pas vu de représentants de la métropole pour nous présenter, en parallèle, le projet cycliste. Dans un contexte où la transition écologique est urgente, ces trois éléments de complémentarité manquent dans la présentation générale. Pour moi, ce n'est pas la liaison routière qui compte, mais c'est la liaison Fos – Salon. Le ferroviaire, le fluvial, cela devrait faire partie intégrante du projet.* ”

Membre de l'association Les Vélos des Étangs, forum du 11 septembre 2020

“ *Il existe peut-être une pertinence à ouvrir d'autres routes. Je pense cependant que vous avez mis la charrue avant les bœufs. La pertinence aurait été vraie si on avait étudié la manière par laquelle améliorer le fret ferroviaire, le fluvial. À ce moment-là on aurait pu quantifier la part qui resterait au routier.* ”

Syndicaliste cheminot, forum du 14 septembre 2020

D'autres participants rétorquent à cette objection que le débat porte sur un projet routier :

**“ Au risque de choquer, nous examinons une liaison routière. Cela n'empêche pas de s'interroger sur la mobilité, l'amélioration de la mobilité, l'amélioration des trafics ferroviaires et fluviaux. Il faut s'interroger là-dessus, mais ce que nous examinons là, c'est bien un projet de liaison routière et pas autre chose. ”**

Membre du MCTB, forum du 11 septembre 2020.

La CPDP a rappelé que si la saisine portait bien sur un projet routier, les discussions préparatoires l'avaient conduite à organiser le débat autour d'une question large, abordant les différentes dimensions des mobilités et des transports à l'horizon 2030. À cette fin les acteurs du ferroviaire, du fluvial, la Métropole, étaient conviés à un forum thématique sur le développement du port et de la logistique (le 14 octobre 2020), et à un autre sur les transports du quotidien (le 5 novembre 2020), dont il est rendu compte dans la [partie 4](#). « J'avais un peu anticipé que l'on parlerait du ferroviaire, mais j'avoue qu'à ce point, je suis un peu surpris. C'est probablement une question centrale, et nous aurons l'occasion de creuser ce sujet le 14 octobre, à l'occasion de cette réunion spécifique », s'étonnait le président du GPMM lors de la plénière du 28 septembre 2020. Ainsi, le débat est fait par les participants, ce sont eux qui mettent les sujets sur la table et la CPDP propose les modalités pour les traiter. Mais, rappelait la CPDP, il convient de laisser le temps au débat de se déployer dans les 4 mois prévus pour traiter dans toutes leurs dimensions et avec l'ensemble des parties prenantes les objectifs assignés au projet. C'est le contrat de confiance que la CPDP passe avec les participants. « Nous voulons bien donner la confiance, mais la confiance n'exclut pas le contrôle », a consenti un syndicaliste cheminot lors du forum du 14 septembre 2020, s'adressant tout autant à l'équipe de la Dreal qu'à la CPDP.





Le débat a fait ressortir que le projet de liaison routière n'est qu'une des « pièces d'un puzzle » et a fait émerger le besoin de replacer le projet de route dans un vrai projet d'aménagement de ce territoire. Cette partie approfondit cette perspective en faisant la synthèse des échanges qui ont eu lieu dans la phase 2 du débat à l'occasion des 7 forums thématiques et de l'émission sur Maritima TV.



# 4

**APPRÉHENDER  
LE PROJET À PARTIR  
DU TERRITOIRE**

Le débat a fait ressortir que le projet de liaison routière n'est qu'une des « pièces d'un puzzle » et a fait émerger le besoin de replacer le projet de route dans un vrai projet d'aménagement de ce territoire. Le projet s'inscrit dans un véritable système territorial, dont il convient de prendre en compte les différentes fonctionnalités (urbaines, économiques, environnementales, etc.) et leur interdépendance :

- le devenir de l'aménagement de ce territoire urbain,
- le cadre de vie,
- le développement économique,
- les multiples besoins de mobilité individuelle et de déplacements des marchandises,
- les pressions induites sur le territoire et ses ressources naturelles dans un contexte de changement climatique.

“ Comment on construit ces voies dans un vrai SCoT, un vrai dispositif d'aménagement du territoire qui soit en capacité de rassembler, voire même de traiter en même temps les sujets environnementaux, les sujets de mode de vie, qui eux-mêmes ne sont pas du tout en train de changer sur la métropole. Ils sont en train même, je pense, de s'ancrer dans des situations des années 70 ou 80 en termes d'étalement urbain et d'enfermement dans le tout voiture, et j'insiste là-dessus (...) ”

Urbaniste, forum thématique du 7 octobre 2020

“ Il est vrai qu'il faudrait arrêter de réfléchir en silo mais plutôt avoir une vision territoriale de l'aménagement et de la sauvegarde des eaux de ce territoire. ”

Présidente du SymCrau, forum thématique du 12 octobre 2020

Sans cette réflexion en termes d'aménagement du territoire, il apparaît difficile d'assurer la mise en cohérence des politiques publiques sur le territoire, et d'envisager l'articulation des enjeux à long terme, indispensable dans un contexte de changement climatique.

“ Nous sommes face à une vraie difficulté de cohérence de politique territoriale. Si l'on n'a pas de visibilité sur 20 ans, 30 ans, 40 ans, 50 ans, de ce que deviendra notre politique territoriale ou ce territoire, on va être face à un certain nombre de difficultés. ”

Délégué régional Paca du Conservatoire du littoral, forum thématique du 12 octobre 2020

Cette partie approfondit ces constats en faisant la synthèse des échanges qui ont eu lieu dans la phase 2 du débat<sup>1</sup> à l'occasion des 7 forums thématiques et de l'émission sur Maritima TV.



Forum thématique «Environnement et ressources naturelles», le 12 octobre 2020 à Entressen (Istres)

<sup>1</sup> Les comptes-rendus complets sont accessibles dans les archives des événements sur le site du débat : <https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/calendrier>

# LE PROJET DE ROUTE DANS L'ECO-SYSTÈME TERRITORIAL

## ENGAGEMENTS CLIMATIQUES

- VERS LA NEUTRALITÉ CARBONE
- POLLUTION
- ECO-GESTES
- NÉCESSITÉ DE CHANGEMENTS PROFONDS, IMMÉDIATS, DE LA PART DE TOUS - À TOUS LES NIVEAUX

## BIODIVERSITÉ

- GRANDES RICHESSES (RÉSERVES NATIONALE DE LA CRAU)
- DYNAMIQUE DE PRÏSE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT
- PRESSIONS ANTHROPIQUES
- ÉVITER LES DOMMAGES ENVIRONNEMENTAUX, LES RÉDUIRE OU LES COMPENSER (E.R.C.)

## TRANSPORTS & CHANGEMENT CLIMATIQUE

- ACTIVITÉ QUI CONTRIBUE LE + AUX ÉMISSIONS DE GES EN FRANCE
- DIMINUTION DU FLUX ?
- AGRANDISSEMENTS DES ROUTES ?
- AUTRES MODES DE TRANSPORT
- RESPECT DE LA SNBC

## LA CRAU, SYSTÈME AGRO-ÉCOLOGIQUE

- SYSTÈME AGROENVIRONNEMENTAL BASÉ SUR L'IRRIGATION GRAVITAIRE DES PRAIRIES DE FOIN QUI ASSURE LA RECHARGE DE LA NAPPE PHRÉAQUE
- IMPACTS ÉCOSYSTEMIQUES : NATURE vs. AGRICULTURE
- CUMUL DES IMPACTS DES PROJETS DU TERRITOIRE
- RÉDUIRE LES DOMMAGES OU COMPENSER ?

## REPLACER LE PROJET DE ROUTE DANS L'ÉCOSYSTÈME TERRITORIAL

### LA BIODIVERSITÉ, UN ÉLÉMENT À PART ENTIÈRE DU SYSTÈME TERRITORIAL

Le territoire possède une grande richesse en termes de biodiversité, mais celle-ci est fragilisée par les pressions anthropiques. Des politiques ont été mises en place pour protéger des zones pour leur valeur intrinsèque (Réserves nationale et régionale de la Crau) mais aussi pour des fonctions qu'elles remplissent dans le système territorial, par exemple en maintenant des coupures d'urbanisation. Le rôle du Conservatoire du littoral, créé pour préserver un tiers-naturel des territoires littoraux face à la pression foncière, a ainsi été rappelé. Les zones protégées ne doivent pas empêcher le développement du territoire (urbanisation, développement économique, infrastructures...) tout en préservant à long terme ces espaces et leur fonctionnalité en termes de respiration naturelle. Des inquiétudes ont été exprimées lors du débat au regard de certaines variantes du projet impactant la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau qui est une réserve de 7 500 hectares, et la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir (220 ha). Celles-ci sont gérées par le Conservatoire des espaces naturels (Cen Paca), missionné dans le premier cas par le préfet et dans le second par le président de région, a rappelé Axel Wolff, le responsable du pôle Bouches-du-Rhône. De même, François Fouchier, le délégué du Conservatoire du littoral s'est étonné que la variante du Barreau des étangs traverse un corridor écologique dont la préservation avait été demandée par l'ancien maire de Fos lui-même, prévue par la DTA et inscrite au Sraddet.

*“ Autant je suis un ardent défenseur de la fonctionnalité des déplacements et de la cohérence d'un aménagement portuaire et de toutes les connexions qu'il doit avoir, autant il y a la même logique sur la fonctionnalité écologique. ”*

Délégué régional Paca du Conservatoire du littoral,  
forum du 12 octobre 2020

La cheffe de département valorisation domaniale et développement durable du GPM, Mme Magali Devèze, a indiqué que le Port s'inscrit dans cette dynamique de prise en compte de l'environnement depuis le début des années 2000, et est lui-même gestionnaire d'espaces naturels protégés sur son territoire (2 600 ha sur les 10 000 ha de la ZIP).

Au cours du débat, des participants ont exprimé leur scepticisme sur l'objectif de préservation et de biodiversité dans

les zones fortement anthropisées, voire industrialisées. C'est particulièrement le cas de la lisière sud de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau, concernées par les variantes 1 et 2 du projet au nord de la commune de Fos, des « zones humides et étangs » concernées par le barreau des étangs, ou de la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir concernée par la variante A de la section nord du projet.

*“ La Dreal, donc vos collègues du service biodiversité, a retenu dans l'avant-projet d'extension des Coussouls le secteur situé entre la route d'accès à la ZAC de Fos et la voie ferrée du Ventillon. Un élu de Fos nous a demandé la semaine dernière comment il était possible que la réserve soit étendue sur ce secteur-là, alors que c'est l'une des alternatives [du projet de liaison]. ”*

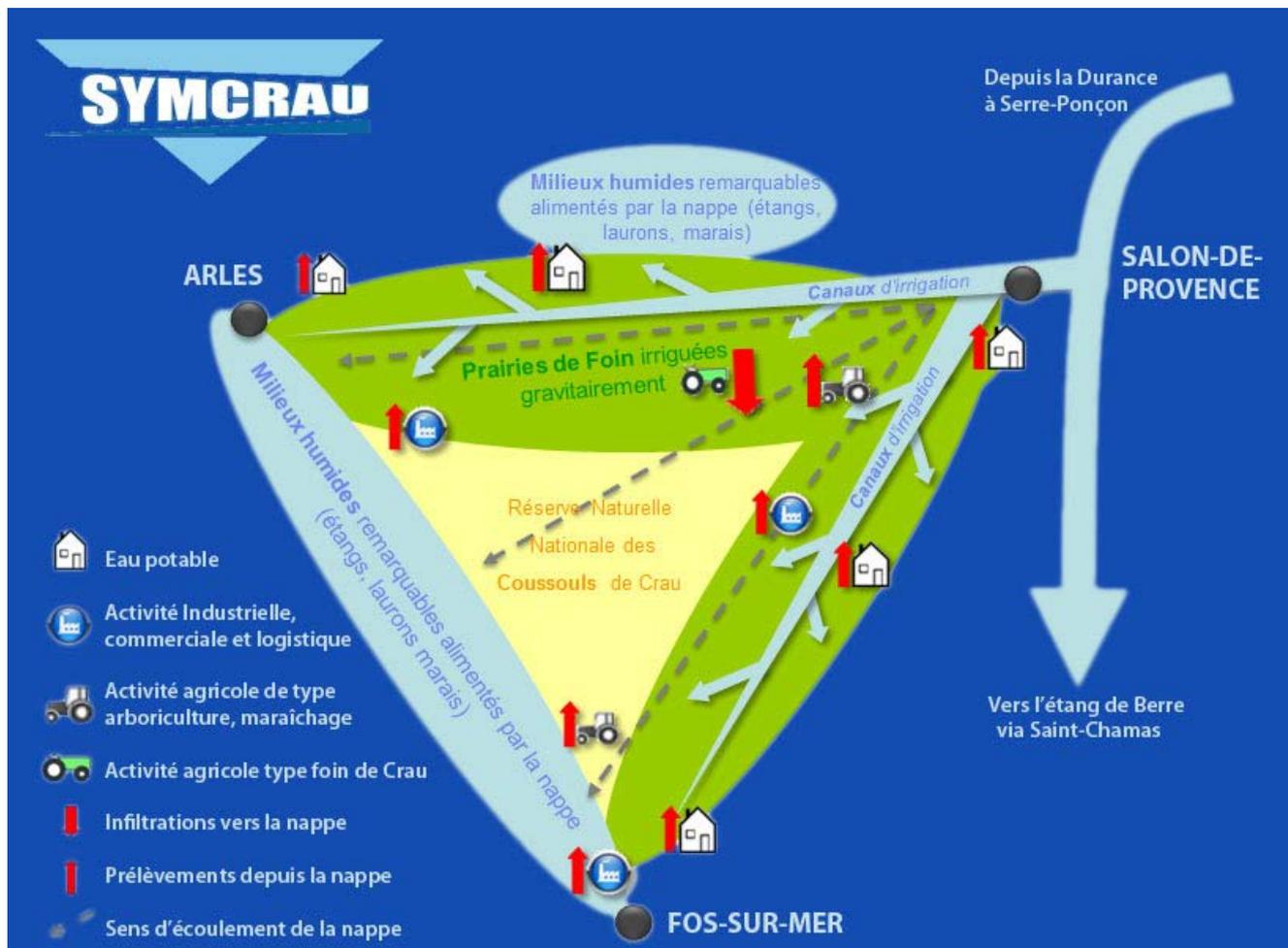
Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du Cen Paca,  
forum thématique du 12 octobre 2020

### LA CRAU, UN SYSTÈME AGROÉCOLOGIQUE QUI ASSURE LA RESSOURCE EN EAU

La Crau est un véritable système agroenvironnemental basé sur l'irrigation gravitaire des prairies de foin qui assure la recharge de la nappe phréatique. Les intervenants ont ainsi rappelé que l'artificialisation induite par le projet soulevait des enjeux pour l'ensemble de l'écosystème. Le Cen Paca a rappelé les enjeux liés à la disparition d'un écosystème de prairie sèche de la Crau, unique au monde. Didier Tronc, directeur technique du Comité du foin de Crau, a présenté les enjeux relatifs à l'AOP foin de Crau et plus largement les enjeux agricoles, qui ne se calculent pas en perte de superficie uniquement. En effet, l'infrastructure routière artificialise des terres, morcelle le parcellaire induisant des délaissés (terres qu'il n'est plus possible d'exploiter), coupe le réseau de canaux d'irrigation et remet en cause la viabilité économique des exploitations traversées.

*“ Bonjour. Je suis agriculteur sur la zone d'Istres. Mon exploitation se trouve entre Istres et Fos. Comment vais-je faire demain pour circuler sur une voie rapide ou une autoroute ? ”*

Agriculteur à Istres (Voir également la [Q5 du système](#).  
[Question-Réponse](#))



Fonctionnement de la nappe de Crau. Source : [www.symcrau.com](http://www.symcrau.com)

La destruction des prairies de la Crau a aussi des impacts écosystémiques au-delà de l'activité agricole. Elle prive le territoire de puits de carbone que constituent les prairies de Crau, et surtout fragilise la ressource en eau. En effet, la nappe phréatique de la Crau assure la ressource en eau pour l'ensemble du territoire. Ce sont ses usages pour l'alimentation en eau potable (270 000 personnes), l'agriculture (foin de Crau, arboriculture), l'économie en général (ZIP, Port) et la biodiversité (zones humides) qui sont en jeu, d'autant qu'il s'agit d'une « ressource difficilement substituable », comme l'indique Mme Céline Tramontin, la présidente du SymCrau.

Il a été souligné que même s'il est difficile d'évaluer la superficie impactée par le projet – qui peut sembler

peu importante – le véritable problème se situe dans le cumul des impacts liés aux différents projets sur le territoire, émanant à la fois des communes (lotissement, village des marques, golf, autres infrastructures, ...), des aménageurs comme le Port, du développement des entrepôts de logistique, etc. Dans ce sens il a aussi été précisé que la réalisation de la route allait elle-même générer de nouveaux aménagements : urbanisation, zones commerciales qui s'installent le long des axes, zones logistiques.

“ Une fois la route élargie dans La Crau, qu'est-ce qui empêchera les entreprises de s'y installer ? ”

Une internaute, forum du 12 octobre 2020

“ Ce qu’il faut savoir, quand les villes s’étendent ou quand des aménagements sont créés sur la Crau aujourd’hui, ils se font forcément sur des prairies. Ce serait donc réducteur de ne voir l’impact des projets que projet par projet. Il y a une notion d’impacts cumulés qui n’est vraiment pas anodine. ”

Directrice du SymCrau, forum du 12 octobre 2020

### « On ne peut compenser que si l’on parle de désartificialisation »

Aujourd’hui, les projets qui présentent des incidences sur l’environnement doivent conduire, le plus possible en amont de leur conception, une analyse pour éviter les dommages environnementaux, à défaut les réduire, et si ce n’est pas possible les compenser. Ces analyses constituent la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) des évaluations environnementales des projets. Les mesures de compensation prévues par le DMO ont été fortement discutées car n’apparaissant pas adaptées aux enjeux.



Excursion sur les enjeux de gestion de l’eau organisée par le SymCrau en collaboration avec le Comité du Foin de Crau, le 12 septembre 2020

Il apparaît que les besoins de compensation se sont multipliés sur le territoire, en lien avec la multiplication des projets d’aménagement. Le Port lui-même a « endossé très tôt le rôle d’assistant et de maîtrise d’œuvre pour définir et réaliser la plupart des mesures compensatoires » sur la zone de Fos (cheffe de département valorisation domaniale et développement durable du GPMM, forum du 12 octobre 2020).

Il a été souligné qu’il ne s’agissait pas réellement de compensation si on compense en protégeant des terres et



Débat sur le terrain dans la réserve des Coussouls de Crau, excursion animée par le Cen Paca, le 9 janvier 2021

non en réhabilitant des terres artificialisées :

“ Pour finir, je pense que l’on va beaucoup parler de compensations dans le cadre de ce projet, parce qu’avec la compensation, finalement, on peut détruire tout ce que l’on veut... (...) On ne peut compenser que si l’on parle de désartificialisation. Je n’ai pas beaucoup entendu – mais je n’ai pas assisté à beaucoup de réunions – parler de désartificialisation dans le cadre de ce projet. ”

Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du Cen Paca, forum du 12 octobre 2020

Par ailleurs au vu du développement et des zonages divers, il n’existe plus beaucoup de compensation possible par manque de foncier...

“ Aujourd’hui, si l’on détruit des surfaces de prairies par une plateforme multimodale, par une autoroute, je pense que l’on aura les plus grosses difficultés pour les recréer ailleurs. Pourquoi ? Aujourd’hui, entre l’urbanisation, les plateformes – on parle de CléSud, mais après vous en avez à Saint-Martin-de-Crau, etc., qui ont pris énormément de surfaces – et les espaces naturels qui sont aujourd’hui protégés – Axel vous l’a dit : réserve naturelle ; Natura 2000 ; ZPS – on ne peut plus s’agrandir sur ces surfaces. Forcément, les prairies qui seront détruites le seront à tout jamais... On ne pourra plus recréer de prairies sur la Crau. ”

Directeur technique du Comité du foin de Crau, forum du 12 octobre 2020

...et surtout par manque de foncier équivalent en termes de recharge de la nappe :

“ Il y aura un impact et la question de la compensation est une vraie question dans la mesure où l'on n'a quasiment plus de fonciers en Crau. Où relocalise-t-on de la prairie ? D'autant, du point de vue de la recharge de la nappe, qu'il ne s'agit pas de relocaliser de la prairie n'importe où. Même si l'on n'avait pas de contraintes foncières, si l'on relocalise de la prairie là où n'a pas besoin d'eau, c'est peut-être intéressant du point de vue agricole, mais ce n'est pas intéressant du point de vue de la ressource en eau, et encore moins intéressant du point de vue de la préservation de la biodiversité et des milieux. ”

Directrice du SymCrau, forum du 12 octobre 2020

Enfin, le débat a révélé que cette situation aboutit à une mise en concurrence entre préservation de l'agriculture et préservation des espaces naturels alors que les deux sont intimement liés dans le fonctionnement de l'écosystème de la Crau.

“ On va se retrouver, alors que l'on travaille bien d'habitude ensemble, à s'affronter parce que c'est soit la nature qui va payer, soit l'agriculture. Et, c'est quand même problématique. On se retrouve avec cette compétition pour savoir le milieu qui va être détruit, agricole ou naturel, et pour la compensation. Est-ce que l'on va compenser l'agricole par le naturel et réciproquement ? Et, le choix me paraît réducteur. ”

Responsable du pôle Bouches-du-Rhône du Cen Paca, forum du 12 octobre 2020

“ Après ces deux tables rondes, il ressort que les dangers que ce projet de liaison Salon – Fos fait peser sur l'environnement, sur nos vies, sont immenses, sont énormes. Il me semble que la sagesse voudrait que l'on y réfléchisse encore longuement avant de le mettre en route. ”

Citoyen, forum du 12 octobre 2020

Il a également été souligné que le changement climatique accroît la pression sur ces enjeux.

## POUR UNE APPROCHE À LONG TERME PRENANT EN COMPTE LES ENGAGEMENTS CLIMATIQUES DE LA FRANCE

Lors du forum thématique sur les transports et le changement climatique, le 7 octobre 2020, plusieurs interventions en salle ont questionné la pertinence d'une réunion consacrée à la question climatique.

“ Le climat, c'est très intéressant, mais encore une fois, je reviens à l'idée que, dans ce débat public, on fait peser beaucoup de choses sur ce projet de liaison routière. ”

Chargé de mission CCI Aix Marseille, forum du 7 octobre 2020

Ce forum a cependant permis de discuter de l'opportunité du projet de route au regard des politiques existantes de lutte contre le changement climatique.

## Le changement climatique existe et exige des changements profonds dès aujourd'hui

Les présentations ont expliqué les mécanismes du changement climatique (Anne Girault, présidente de l'association Bilan Carbone) dont les effets sont déjà très perceptibles dans la région Paca (Antoine Nicault, coordinateur du Groupe d'experts sur le Climat en Paca (Grec-Sud)) : élévation des températures, modification du régime des précipitations, sécheresses, montée du niveau de la mer, etc.

“ Tout ça, ce sont des observations. On n'est pas dans l'incertitude. Ce sont des observations et c'est la réalité du climat aujourd'hui. Pareil pour l'évolution du niveau de la mer, ce n'est pas des projections, on voit qu'elle commence à augmenter. Pour l'instant, on en est à plus 3 millimètres, 4 millimètres par an et les derniers articles montrent qu'on est plutôt entre 5 et 6 millimètres par an. ”

Coordinateur du GREC Sud (Groupe Régional d'Experts Climat en PACA), forum du 7 octobre 2020



Forum thématique « Transports et changement climatique », le 7 octobre 2020 à Martigues

Des intervenants et des participants en salle ont fait ressortir la nécessité de changements profonds, immédiats, de la part de tous, à tous les niveaux.

“ Dans cet agenda, il y a 2 piliers, il y a ce que vous pouvez faire en tant que citoyen, mobilisation, tous les écogestes, c’est très bien, mais ça ne suffira pas. Il faut entamer de grandes transitions, de grandes transformations qui s’engagent dans les 10 ans. ”

Présidente de l’association Bilan Carbone, forum du 7 octobre 2020

“ Si on rassemble les salariés dans les entreprises, si on rassemble les populations sur le secteur sur le sujet des problématiques de pollution et les problématiques climatiques, on a des moyens d’agir et c’est aujourd’hui qu’il faut le faire, ce n’est pas demain. ”

Président du Comité de surveillance de l’activité industrielle du golfe de Fos et son impact environnemental (CSAIGFIE), forum du 7 octobre 2020

“ D’ores et déjà, c’est urgent, cela oblige en fait à examiner tous les projets, notamment tous les projets sur les transports, la mobilité à travers ce filtre. On ne peut pas s’exonérer de ça, il y a une urgence qui fait qu’il est normal qu’on mette cet enjeu au centre de ce projet, de n’importe quel projet (...). ”

Membre d’Alternatiba, forum du 7 octobre 2020

Enfin, la présidente de l’association Bilan Carbone a rappelé que la France a pris différents engagements pour la lutte contre le changement qui se traduisent dans la réglementation et nous engage vers la neutralité carbone.

Ces engagements sont actés dans des politiques nationales, notamment la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui prévoit une réduction drastique des émissions de CO<sub>2</sub> à l’échéance de réalisation du projet de la liaison Fos–Salon : - 40% d’ici 2030 par rapport à 1990, et la neutralité carbone en 2050.

### L’opportunité du projet au regard des politiques climatiques

Les transports représentent l’activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre de la France. La courbe des émissions présentée par Aurélien Bigo (chercheur, associé à la chaire Énergie et prospérité de la Fondation du risque) montre une très forte croissance des émissions au XX<sup>e</sup> siècle, avec un pic dans les années 2000 puis une stagnation à un très haut niveau (140 millions de tonnes équivalent en CO<sub>2</sub>) et les objectifs de très forte baisse dès les années à venir pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Les discussions ont mis en débat le projet de liaison Fos–Salon au regard des cinq leviers identifiés par la SNBC pour réduire les émissions dans les transports.

### Le levier de la réduction du trafic routier

Un ensemble de discussion a porté sur le levier de la réduction de la demande de transport sur route.

“ Est-ce que des réflexions sont menées sur la diminution du flux ? Est-ce que l’on ne peut pas jouer là-dessus notamment sur le port de Fos ? Je pense qu’il y a beaucoup de gens qui vont travailler là-bas. Plutôt que d’agrandir les routes, diminuer le flux... ”

Résident d’Istres, forum du 7 octobre 2020



Les 5 leviers de la SNBC (Stratégie nationale bas-carbone). Source : présentation d’Aurélien Bigo, forum du 7 octobre 2020, d’après MTES, 2020, SNBC

Le DMO est en adéquation avec les hypothèses de la SNBC basées sur la poursuite de la croissance de la demande, a rappelé le maître d'ouvrage. Mais l'intervention d'Aurélien Bigo a souligné que la SNBC était peu ambitieuse sur ce point, se distinguant peu d'un scénario *business as usual* qui mènerait à des chiffres comparables. En outre, la SNBC ne prend pas encore en compte la réévaluation des objectifs européens (réduction de 55% des émissions par rapport à 1990 contre 40% actuellement). Plusieurs interventions ont soutenu que le projet de route allait en outre à l'encontre de l'objectif de maîtrise de la demande de transport routier, arguant qu'une route plus efficace allait attirer de nouveaux trafics, conformément à ce que montrent de nombreux travaux. Le maître d'ouvrage a confirmé que l'hypothèse d'une hausse de trafic liée à l'infrastructure plus rapide n'avait pas été prise en compte. Certains citoyens ont alors proposé un scénario inverse : ne pas faire la route pour obliger les usagers à utiliser d'autres modes de transport.

### **Le levier du report modal**

Le levier du report modal a été beaucoup discuté tout au long du débat, en particulier pour les marchandises.

La réunion a été l'occasion de réaffirmer une attente forte exprimée tout au long du débat sur le report du transport de marchandise vers le fer et le fluvial. Pour les voyageurs, la faible possibilité de se reporter sur les transports en commun ou les pistes cyclables a aussi été déplorée. Les objectifs du PDU entendent répondre à cette demande, en développant en particulier le transport routier en commun avec des BHNS. Certaines interventions ont ainsi souligné que la réalisation de la route permettrait de mettre en pratique cette politique au profit des transports en commun. Enfin, une forte demande s'est exprimée pour que le projet de route intègre une réflexion sur les mobilités actives, notamment le vélo qui n'a pas de place dans le DMO.

### **Le levier des solutions technologiques**

Les solutions technologiques à la réduction des émissions – efficacité énergétique des véhicules et intensité carbone de l'énergie – ont également souvent été évoquées, essentiellement par les acteurs économiques, pour minimiser l'impact climatique de la future route dans sa phase d'utilisation.



*Forum thématique «Environnement et ressources naturelles», le 12 octobre 2020 à Entressen (Istres)*

C'est d'ailleurs le principal levier retenu par la SNBC. Il a été rappelé l'installation d'une station hydrogène par Air Liquide dans l'enceinte de la ZIP. Le maître d'ouvrage a également indiqué prendre en compte ce levier en prévoyant l'installation de stations de ravitaillement en énergie alternative (électrique, GNL, GNV, hydrogène...) sur les aires d'arrêt.

### **Le levier du taux de remplissage des véhicules et de chargement des camions**

Enfin, le taux de remplissage des véhicules a également été beaucoup discuté. Le co-voiturage est une solution qui a été souvent évoquée, de même que la possibilité de voies dédiées sur la nouvelle infrastructure. Les bus ou navettes « vides » ont également souvent été mentionnés à propos du transport des salariés, qui présente en enjeu majeur dans la zone de l'ouest de l'étang de Berre. Pour le transport des marchandises, les circulations entre le port et la plateforme logistique ou le chantier de transport combiné de CléSud ont également été discutées : ce qu'on appelle le brouettage engendre beaucoup de circulations à vide. Un gros effort d'optimisation de ces flux à courte distance semble envisageable.

## INSÉRER LE PROJET DANS L'ÉCONOMIE DU TERRITOIRE

Les forums territoriaux ont fait ressortir la nécessité, pour débattre de la liaison routière Fos–Salon, de replacer le projet dans une vision plus large des transports de marchandises et des mobilités à l'ouest de l'étang de Berre, et de le situer par rapport à l'ensemble des projets envisagés par différents opérateurs et maîtres d'ouvrage pour apporter des solutions d'ici 2030 aux problèmes rencontrés, largement déployés au cours des rencontres de septembre 2020. Les deux forums thématiques du 14 octobre pour les transports de marchandise, et du 5 novembre pour les mobilités du quotidien ont permis d'inviter des représentants du port, de la place portuaire et du transport combiné, des transports ferroviaire et fluvial, de la Métropole, des élus, des responsables associatifs et des spécialistes qui ont présentés et mis en discussion des analyses et des propositions détaillées, multipliant les éclairages sur l'importance des questions de transport et de mobilité dans ce territoire.

Si les enjeux du développement du port et de la ZIP et des transports de marchandises sont bien sûr distincts de ceux sur les mobilités quotidiennes, les deux forums thématiques ont fait ressortir trois enjeux communs, finalement transversaux à l'ensemble du débat public.

La liaison Fos–Salon n'est pas seulement une voie de desserte du port, elle remplit également un ensemble de fonctions diversifiées, pour le transport des marchandises comme pour le déplacement des personnes, à l'échelle du territoire comme aux échelles plus larges de la métropole ou de l'hinterland du port. Les débats ont largement porté sur la façon d'assurer ces différentes fonctions.

Cela requiert une approche multimodale. « Il ne faut pas opposer les modes de transport » a été une expression souvent répétée et sur laquelle les intervenants se sont facilement accordés dans ces deux forums. Dès lors, les échanges ont examiné l'articulation de la route avec les autres modes de transport et de déplacement, en termes d'infrastructure et d'offre de services. Au-delà de la formule, la mise en œuvre de l'intermodalité réclame beaucoup d'efforts ont souligné maints intervenants. Aussi, la solution des problèmes requiert une large coopération entre les acteurs.

Il est d'abord rendu compte de chacun des forums avant de revenir sur ces dimensions transversales.

### LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ENTRE AMBITIONS ET CONTRAINTES

Le forum du 14 octobre 2020 a été organisée en deux séquences. La première portait sur « le développement du port et de la logistique », leur place dans le commerce mondial et les orientations stratégiques et accueillait 6 intervenants : Claude Fiore, chercheur du Centre de recherche sur le transport et la logistique (CRET-Log) de l'Université d'Aix-Marseille ; Hervé Martel, président du directoire du GPMM ; Claude Sarremejeanne, président de l'Union maritime et fluviale ; Olivier Rogar, président du club Fos Logistique, Vincent Pichoud, responsable Stratégie-Marchés de Fret SNCF ; et Yannick Tondut, directeur général adjoint de la métropole en charge des mobilités. La seconde séquence portait sur « la place des différents modes de transport dans ce développement » et accueillait 5 intervenants : Cécile Avezard, directrice territoriale Rhône-Saône de Voie navigable de France ; Jean-Claude Brunier, PDG de T3M, entreprise de transport combiné ; Michel Josso, chef du service commercial et gestion de réseau en Paca de SNCF Réseau ; Yann Manneval, secrétaire de l'union départementale CGT ; et Mme Christine Rosso, directrice du développement du GPMM.

En ouverture du forum, la CPDP a souhaité que la réunion ne soit pas une simple répétition de ce qu'il se disait déjà dans de précédents débats, constatant à la relecture des comptes-rendus des débats Fos 2XL en 2004, ou Fos Faster et Fos Tonkin en 2010, que les problèmes évoqués alors étaient proches de ceux mis en débat aujourd'hui. Plusieurs participants l'ont d'ailleurs relevé comme s'en inquiétait le président de l'association Au fil du Rhône dans la discussion en fin de première séquence.

“ J'ai participé aux différents débats qui se sont passés. J'ai un peu l'impression d'être Marty McFly (Retour vers le futur) ce soir. Ça a été très intéressant. Par contre, j'ai retrouvé les mêmes inquiétudes, les mêmes craintes, par rapport à l'avenir. Je ne vois pas l'avenir bien radieux. ”

Président de l'association Au fil du Rhône, forum du 14 octobre 2020

La CPDP a rappelé quelques données sur l'activité conteneurs du port (tableau ci-dessous), pour rectifier des données moins précises présentées dans le DMO

# INSÉRER LE PROJET DANS L'ÉCONOMIE DU TERRITOIRE

## VERS UNE SYNERGIE DE SOLUTIONS !

Il est nécessaire d'intégrer le projet routier dans une vision plus large du territoire comprenant ses besoins & ses ambitions!

### TRANSPORT MULTIMODAL

POUR DES SOLUTIONS DURABLES

DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS



USINES & PLATEFORMES LOGISTIQUES

Il est attendu de l'État qu'il accompagne la transformation en matière de transport, peut être via une AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS ?

TRANSPORTS DE MARCHANDISES



ZIP

DESSERTE DE LA ZIP

CRÔISSANCE DU TRAFIC ROUTIER SORTANT DU PORT

### DESSERTE DU PORT

1000 CONTENEURS EN + C'EST 10 EMPLOIS!

TRANSPORTS MARITIMES



### MOBILITÉS POUR L'EMPLOI

Les problèmes de déplacements sont souvent un frein à l'insertion professionnelle dans cette zone.

Comment réussir à organiser collectivement les déplacements domicile-travail pour les habitants ?

### MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES HABITANTS

DOMICILE - TRAVAIL

- PLAN DE DÉPLACEMENT DES ENTREPRISES
- PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN



LUTTE CONTRE L'AUTOSOLISME

DÉVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE

ÉTANG DE BERRE



NAVETTES NAUTIQUES

Le projet n'est concevable qu'au sein d'un effort global concernant également, et au moins autant, Le Fer & Le Fleuve

Quelle articulation entre les différents modes de transport et de déplacement ?

LA SITUATION DOIT ÉVOLUER !

- PERFORMANCE ÉCONOMIQUE & TECHNIQUE
- NUISANCES
- INSÉCURITÉ
- DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE

La route devient indispensable face au constat de l'importance des activités industrielles portuaires pour le dynamisme économique du territoire et pour l'emploi.

		Débat FOS 2XL 2004 (DMO du PAM)		Débat FOS-SALON 2020	
		Données 2000	Prévision 2015	Données 2019	Prévision 2030
Conteneurs (EVP) maritime à Fos				1.245.000	2.000.000
<b>Conteneurs (EVP) hinterland Fos</b>		<b>411.000</b>	<b>1.600.000</b>	<b>1.164.000</b>	<b>1.800.000</b>
Sur la route	EVP	333.500	960.000	905.000	1.350.000
	%	80%	60%	78%	75%
Sur le fer	EVP	70.000	480.000	174.000	270.000
	%	17%	30%	15%	15%
Sur le fleuve	EVP	7.500	160.000	85.000	180.000
	%	2%	10%	7%	10%

*Trafic des conteneurs à Fos Données en volume et répartition modale Sources : DMO du débat sur Fos 2XL et GPMM*

(qui a ensuite publié un erratum), et pour expliquer les raisons des deux séquences. La première table ronde, sur les orientations stratégiques et l'avenir de l'activité du port et de la ZIP, a permis d'approfondir les données globales du tableau (les deux premières lignes) sur la croissance attendue de l'activité du port et de la ZIP à l'échéance du projet de liaison routière (2030). La seconde, à partir des autres lignes montrant les prévisions de trafic pour chaque mode, a permis de comprendre la répartition modale actuelle et d'approfondir comment l'améliorer.

Le tableau appelait une remarque liminaire. Les objectifs du plan stratégique du port témoignent d'anticipations beaucoup plus prudentes aujourd'hui qu'il y a 16 ans : la crise de 2008 est passée par là. Les incertitudes sur l'avenir sont plus tangibles aujourd'hui qu'hier. Mais le projet Fos 2XL a été mis en service en 2012. La crise actuelle, due à la pandémie de Covid, est très différente mais plus profonde que celle de 2008. Dans son récent rapport annuel, l'agence internationale de l'énergie (AIE) pose deux questions – « comment la pandémie va-t-elle transformer le secteur de l'énergie et cette transformation facilitera-t-elle la transition vers une énergie propre ? »<sup>2</sup> – qu'il est possible de reprendre pour ce qui concerne le commerce mondial et les flux de conteneurs qui en sont le support sous cette forme : « comment la pandémie va-t-elle transformer le commerce mondial et cette transformation facilitera-t-elle la transition vers des transports plus propres ? ». En tenant compte de cette toile de fond, les intervenants de la première séquence étaient invités à s'exprimer sur les pers-

pectives de développement du port et de la logistique sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, ainsi que sur les coopérations à mettre en place entre les acteurs – port, industries, collectivités territoriales, syndicats, associations – pour pérenniser et organiser les flux, en particulier les flux locaux entre la ZIP, les zones logistiques et les chantiers de transport combiné.

### La croissance attendue des activités portuaires et le positionnement stratégique du port de Marseille

Plusieurs intervenants ont resitué les performances actuelles du port de Marseille dans l'évolution du commerce mondial pour caractériser la place qu'il y occupe. Dans les trente dernières années, le commerce mondial a connu deux périodes très différentes, avant et après la crise de 2008. Une première phase, dans les années 1990-2000 : la mondialisation accélérée a vu les flux augmenter deux fois plus vite que l'économie. Cette phase de la mondialisation a été marquée par les délocalisations de la production et la croissance des importations en Europe de produits essentiellement produits en Chine. Cette phase s'est arrêtée assez brutalement en 2008, avec la crise financière. Celle-ci a entraîné un arrêt puis une reconfiguration de l'économie mondiale. Certains pays, en particulier les États-Unis qui ont profité de la manne du pétrole de schiste, ont relocalisé une part de la production. Dans le même temps, la Chine, après avoir mis toute son énergie sur l'exportation, s'est réorientée sur la

<sup>2</sup> <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2019>

consommation et sur l'investissement domestique, ce qui s'est traduit par une moindre croissance de ses exportations. Dans cette seconde période, après un effacement du ratio entre la croissance du trafic par rapport à celle de l'économie mondiale, qui est passé de 2 à moins de 1, les flux augmentent aujourd'hui comme l'économie, avec bien sûr des fluctuations. Le ralentissement de la croissance du trafic mondial s'est accompagné d'une accélération de la taille des porte-conteneurs dont la capacité est passée de 15 000 à 18 000 conteneurs, à 20 000 voire 24 000 conteneurs aujourd'hui, conduisant à la surcapacité mondiale des flottes de porte-conteneurs. Cette surcapacité chronique prolonge les taux de fret très bas qui ont soutenu la première phase de la mondialisation. Les effets de la crise sanitaire actuelle sur l'économie mondiale sont peut-être en train de modifier cette donnée, puisqu'une forte remontée des taux de fret est observée. De plus, l'hypothèse d'une relocalisation importante d'activités industrielles en Europe, pourrait voir diminuer les flux intercontinentaux.

Dans cette évolution, le président du directoire du GPMM rappelait que le port avait raté la mondialisation dans les années 1990 et précisait : « Si vous regardez la croissance du port de Marseille : elle est molle quand la croissance mondiale est forte. Elle est forte, quand la croissance mondiale est molle, depuis 10 ans. Aujourd'hui, le port de Marseille est compétitif. Il a pris des parts de marché. Il est passé de moins d'un million à presque 1,5 million de tonnes de conteneurs en moins de 10 ans. C'est une performance extraordinaire, objectivement. »

Aujourd'hui, trois grands marchés mondiaux structurent le commerce mondial : le Transpacifique qui ne concerne pas l'Europe, le Transatlantique et l'Asie-Europe. Ce dernier est le plus gros des 3 grands marchés mondiaux. Pour ce marché plus particulièrement, il convient d'analyser les trafics de série de ports à série de ports. Une importante série de ports constitue le range nord de l'Europe, du Havre à Hambourg, en passant par Zeebrugge, Anvers, Rotterdam et Brême. La concurrence pour ces flux conduit à une concentration des armateurs et une intégration de plus en plus poussée dans les chaînes de conteneurs, pour produire une offre globale jusqu'au pilotage des prestations de services logistiques. « Aujourd'hui, les opérateurs de conteneurs considèrent que la bataille se gagne à terre de plus en plus. C'est-à-dire qu'ils intègrent à la fois les prestations portuaires, les transports routiers, fluviaux ou ferroviaires. Ils deviennent de plus en plus des prestataires logistiques » a expliqué Claude Fiore, chercheur au CRET-Log.

On a assisté ainsi à une évolution des fonctions des grands ports, comparables à celle qui s'est produite dans l'aérien avec la concentration du trafic sur des hubs. Le

gigantisme des bateaux fait qu'ils touchent un nombre réduit de port, là où les capacités d'emport des conteneurs entrants et sortants sont les plus importantes. On assiste également à une évolution des offres de service comparable à ce qu'il s'est passé dans la grande distribution. « C'est de plus en plus le point nodal, avec un concept de point d'entrée unique pour les clients qui développent des portails permettant d'intégrer complètement toutes les offres. C'est de plus en plus le cas, pas que dans le maritime, d'ailleurs. Prenez l'exemple d'Amazon » précise Claude Fiore, chercheur au CRET-Log.

## Le double enjeu pour Marseille, port de marchés

La restitution de cette brève analyse a permis aux intervenants de préciser la place du port de Marseille. « Je vais sans doute choquer en disant ça : à l'échelle mondiale, le port de Marseille-Fos est actuellement sur un positionnement de hub régional. C'est-à-dire que quand on prend le marché du conteneur à l'échelle mondiale, le port de Marseille-Fos est un port régional. Ce n'est pas un port de premier niveau, comme peut l'être Rotterdam, notamment » a expliqué Claude Fiore. Hervé Martel, le président du directoire du GPMM a rétorqué :

“ La Méditerranée est un range “secondaire” par rapport aux grands ranges mondiaux. C'est pour l'Europe un deuxième point d'entrée par le sud, pour lequel les navires sont un peu moins gros que sur le range nord, et les volumes sont moins importants. Port majeur de second rang, Marseille est excellemment placé pour faire entrer des marchandises sur le territoire. Nous savons que le transport maritime coûte à peu près 10 fois moins cher que le transport terrestre. Plus on va loin en bateau, moins on a de distance à faire en camion. Donc, on est très bien placé en étant au nord de la Méditerranée, pour être un point d'entrée sur le territoire européen, et non pas pour être un port de transbordement comme le sont les ports de Tanger Med, Algésiras ou Gioia Tauro. On n'est pas un hub, mais une porte d'entrée majeure sur le territoire. Voilà sur le positionnement stratégique. Ce positionnement doit nous permettre de poursuivre la croissance qui est la nôtre depuis une petite dizaine d'années. Aujourd'hui, nous avons tous les atouts pour que cette croissance se poursuive. ”

Président du directoire du GPMM, forum du 14 octobre 2020

Le président de l'Union maritime et fluviale, Claude Sarremejeanne le confirmait : « on n'est pas un port de transbordement. On est un port domestique, un port de marché. Le marché du port de Marseille s'étend très loin, bien plus loin que ce que l'on peut s'imaginer.

*Aujourd'hui, les liaisons ferroviaires entre Duisbourg, qui est la fin de la route de la soie, et le port de Marseille sont essentielles. »*

En forme de conclusion de la discussion sur le positionnement du port, le président du directoire a évoqué le plan stratégique du GPMM pour les prochaines années.

**“** Notre créneau, c'est de dire que nous pouvons rééquilibrer les trafics en faisant rentrer plus de marchandises par le sud que par le nord. Je passe souvent cet exemple. Pour aller à Lyon, si vous passez par Anvers, vous faites beaucoup plus de trajets en navire en contournant l'Espagne et en remontant au nord de l'Europe. Ensuite, vous faites beaucoup plus de trajets en camion, ou en train, pour redescendre jusqu'à Lyon. Si vous rentrez à Marseille, vous avez fait une distance moins longue en bateau, une distance moins longue par voie terrestre. C'est donc plus intéressant, à la fois économiquement et écologiquement... ”

Président du directoire du GPMM, forum du 14 octobre 2020

## Massification des flux et intermodalité

Les ambitions avancées en termes de croissance des flux sont importantes : il s'agirait de passer de 1,5 millions d'EVP<sup>3</sup> en 2019 (dont 1,25 million à Fos) à 2 millions d'EVP à terme. Si la situation économique actuelle fait peser quelques incertitudes sur l'horizon temporel d'advenue de ce niveau de trafic, les acteurs du secteur s'accordent pour estimer que cette tendance est inscrite dans les performances passées de la place portuaire. Le président du directoire du GPMM a commenté ces données :

**“** Si on revient sur le passé, entre l'année 2010 et l'année 2019, la croissance a été très importante sur les volumes de conteneurs. La croissance sur la route a été deux fois moins rapide que la croissance globale du port. On a eu 400 000 conteneurs de plus, alors qu'il y en a eu 200 000 à 250 000 de plus sur la route. Pendant cette période, la croissance du ferroviaire a été extrêmement rapide. Nous sommes arrivés à 15 % de parts de marché. C'est un excellent score au sein des ports européens. (...) Le fluvial a moins décollé. Sur le fluvial, nous sommes en cul-de-sac à Lyon. On n'a malheureusement pas eu le Rhin-Rhône et les connexions au grand réseau européen, qui aurait permis au port de Marseille d'avoir une ambition comme celle d'Anvers ou Rotterdam, avec le réseau rhénan. ”

Président du directoire du GPMM, forum du 14 octobre 2020

La poursuite de la croissance de l'activité du port de Marseille nécessite, selon les intervenants, d'élargir son hinterland et de massifier les flux. Deux enjeux principaux que la réforme portuaire de 2011 lui permet d'affronter. Il s'agit de développer l'offre de service et l'intermodalité. L'essentiel des contributrices et contributeurs se retrouvent derrière l'idée que le projet routier est indispensable pour cela mais n'est concevable qu'au sein d'un effort global concernant également, et au moins autant, le fer et le fleuve.

Concernant le premier enjeu, les intervenants s'accordent à reconnaître que les opérateurs de conteneurs choisissent un port en fonction des critères de qualité de service et de prix.

**“** Il est certain que l'offre de services attire la demande, que ce soit l'offre des containers qui transitent par le port, qui sont de plus en plus nombreux, ou l'offre par la prestation de services qui existe à côté du port, et qui peut inciter des chargeurs à choisir le port pour les prestations dont ils ont besoin localement. (...) Les activités que nous avons dans les entrepôts attirent les clients. Un exemple : il y a quelques années, il nous est arrivé de ramener des trafics qui partaient vers le Maghreb et l'Afrique, mais qui étaient implantés à Anvers. C'est vrai qu'Anvers est un port éloigné des destinations dont on parle. Il y a une déperdition de temps et d'énergie. Le port de Marseille étant compétitif, les lignes maritimes existantes, et les possibilités de valeur ajoutée à la marchandise existant aussi pour ces destinations, nous avons pu capter ces trafics en donnant aux produits concernés une valeur ajoutée. À savoir de l'étiquetage et du marquage en arabe. Les flux concernés sont ainsi passés par Fos. ”

Président du club Fos Logistique

Le second enjeu de la massification des flux et de l'intermodalité, a plus largement occupé les débats, en particulier dans la seconde séquence du forum. Les acteurs portuaires et logistiques, les opérateurs des différents modes portent un discours convergent sur cette double nécessité. La massification des flux demande une articulation des différents modes de transport. Si la question est transversale, les solutions à envisager passent par des investissements différents selon les modes, dont la liaison Fos-Salon pour ce qui concerne la route.

*« Plus le trafic se développe avec des navires de grande taille, plus la solution ferroviaire devrait s'imposer. Ce ne sont pas uniquement des questions sur un plan de développement durable et écologique, mais des ques-*

<sup>3</sup> EVP : « équivalent vingt pieds ». Il s'agit de la mesure standardisée des conteneurs qui ont des tailles différentes (20' et 40' de longueur pour l'essentiel, soit 6,10 m ou 12, 20 m environ).



Forum thématique « Port, logistique et place des différents modes de transport », le 14 octobre 2020 à Port-saint-Louis-du-Rhône

tions sur le plan économique », a insisté Claude Fiore, chercheur au CRET-Log.

Le développement de l'intermodalité nécessite une fluidité au moindre coût sans quoi les marchandises n'emprunteront pas ces modes non-routiers. Il faut donc leur garantir un modèle économique viable. En effet un seuil de marchandise est nécessaire pour faire du report modal de la route vers le fer ou le fleuve, qui n'existe pas toujours dans chaque entrepôt individuellement mais qui est rapidement atteint lorsque plusieurs entrepôts regroupent leurs trafics. Ces sites de massification sur le territoire sont, sur la ZIP de Fos-sur-Mer, les zones de Graveleau, Distriport, prochainement du Ventillon, et le site de CléSud.

“ Savez-vous quelle est la zone de chalandise d'un terminal ? Pour un terminal multimodal, c'est 150 km. Quand vous avez un terminal, quel que soit son lieu de positionnement, il achemine en moyenne autour de 150 km. Quand vous avez des zones autour de CléSud, Miramas, il y a derrière 150 km potentiellement qui sont adressables par route. C'est cela que l'on appelle le dernier kilomètre. Ce n'est pas pour ça que l'on ne fait pas plus de kilomètres, mais c'est en moyenne 150 km. ”

Directrice du développement du GPMM, forum du 14 octobre 2020

Si la massification est à privilégier dès que possible, le mode routier restera donc indispensable sur courtes-moyennes distances, ainsi qu'en pré et post acheminement depuis et vers les plateformes d'échange multimodales. La principale question pour les participants est donc l'assurance que la liaison Fos Salon, qui assure les pré et post acheminement routier, offre un niveau de service performant et garantisse la fluidité et la sécurité des rabattements vers ces points de massification, ainsi que l'accès des salariés à ces mêmes sites d'emplois.

“ Au port de Marseille, on dit : “Aucun client au port de Marseille ne peut se trouver dans une situation à ne pas avoir une offre ferroviaire”. Toutes les parcelles, qu'elles soient industrielles, logistiques, zones de services portuaires ou nos terminaux seront embranchées fer. Ce sont de gros investissements. Ça ne se fait pas en claquant des doigts. Chacun sait que le ferroviaire coûte cher. Que ce soit la zone de Feuillane Nord, que ce soit les zones de Distriport, que ce soit les zones de services portuaires, que ce soit les terminaux du Graveleau, que ce soit les industriels de la zone Piïcto, tous les clients du port auront, d'une façon ou d'une autre, un accès au mode ferroviaire. C'est un engagement que prend le port dans son projet stratégique. ”

Président du directoire du GPMM, forum du 14 octobre 2020

Pour ce qui concerne le ferroviaire, les représentants de Fret SNCF comme le PDG du groupe de transport combiné T3M ont particulièrement mis en avant le rôle de l'alliance « Fret Ferroviaire Français du Futur » (4F), qui regroupe l'ensemble des acteurs intéressés au développement du ferroviaire, et l'opportunité du plan de relance. L'alliance 4F a élaboré un plan pour doubler la part de marché du fret ferroviaire en 2030 pour préparer la future stratégie nationale du fret ferroviaire, prévue par l'article 51 de la LOM, en cours d'élaboration. Ces initiatives traduisent la mobilisation des acteurs au niveau national. L'ambition est extrêmement forte sur le transport combiné, mais aussi sur les autres services.

“ Le fret ferroviaire, ce n'est pas que du combiné. Le combiné, ce n'est pas que du maritime. L'ensemble des services est adressé par la coalition 4F. (...) le fret ferroviaire est un ensemble de services. (...) Ce qui est important en termes d'orientation, c'est que l'ensemble des modes puisse bénéficier des bonnes infrastructures pour leur diversité de services. Il y a du wagon isolé. Il y a des offres en coupon. Il y a des offres en train entier. Il y a des offres en conteneurs et en transport combiné. Il est important que toute cette gamme de services, parce que les chargeurs les attendent, parce que les logisticiens les attendent, soit appuyée par des infrastructures efficaces. ”

Responsable Fret SNCF, forum du 14 octobre 2020

Pour massifier, il faut raisonner en trains mixtes, a insisté la directrice du développement du GPMM. « Aujourd'hui, on a parlé beaucoup de conteneurs. Demain, un train, et c'est ce que l'on voit de plus en plus apparaître en Europe, ce sera peut-être 2 wagons d'Arcelor, 3 wagons de containers et 10 wagons de remorque, et puis derrière, peut-être de la voiture. C'est un peu imagé. Vous ne pourrez pas avoir à chaque endroit un lieu pour accueillir des trains. Il va falloir massifier. Tout ça revient toujours aux infrastructures routières. »

Le représentant de SNCF Réseau indiquait pour sa part qu'il y avait deux leviers essentiels à l'accroissement du fret ferroviaire, « Les deux leviers : le sillon et l'infrastructure ». Sur le second levier, il précisait l'enjeu du doublement de la voie ferrée desservant le port. « Pour l'avenir, on parle évidemment du doublement de la voie ferrée, pour remplacer la voie unique C'est un projet qui va nécessiter des investissements. Aujourd'hui, la plateforme existe, on peut mettre la voie sans grande difficulté à partir du moment où on le décide. Cela permettra un nouveau saut quantitatif du débit ferroviaire sur cette section » indiquait Michel Josso de SNCF Réseau.

Concernant la voie d'eau, la directrice territoriale Rhône-Saône de Voies navigables de France rappelait « l'effondrement des trafics fluviaux en 2008 » et après une remontée, une nouvelle chute en 2015. Parmi les causes, l'accueil des barges sur les mêmes quais à Fos que les grands porte-conteneurs, prioritaires du fait de leur emport supérieur, soulève la question d'un terminal fluvial dédié.

“ Concernant le constat qui vient d'être fait, cela fait à peu près 20 ans, même un peu plus, que je me préoccupe de ces questions. Je me rappelle notamment une réunion mise au point par la chambre de commerce d'Arles sur le transport fluvial. Depuis, il n'y a pas eu énormément d'amélioration. Il y en a eu, certes, quelques-unes, qui sont minimes. Les personnes qui s'occupaient du transport fluvial, qui étaient présentes ce jour-là, réclamaient déjà à l'époque un terminal dédié au fluvial sur le port de Fos. Cela aurait permis l'amélioration du transport fluvial. ”

Président de l'association Au fil du Rhône, forum du 14 octobre 2020

La responsable de VNF rappelle l'importance de développer le trafic fluvial : il s'agit de faire de Lyon le port arrière du GPMM, car aujourd'hui la moitié des conteneurs qui arrivent à Lyon viennent des ports du nord. Pour y parvenir, deux enjeux sont incontournables. En premier lieu, la nécessité d'investir pour augmenter la capacité de manutention maritime et fluviale à Fos pour garantir des durées d'escales les plus courtes possibles, en proportion du nombre de conteneurs à manipuler en chargement ou en déchargement. En second lieu, la mutualisation des coûts de manutention : « Il faudrait que l'on mutualise les coûts de manutention et que tout le monde paye la même chose, de façon à ce que cela favorise davantage les modes massifiés ». Pour y parvenir, elle rejoignait les propos des intervenants de la SNCF sur la nécessaire coopération, clef de la performance de la filière logistique et de l'axe Rhône-Saône.

La discussion autour de ces exposés a cependant montré davantage que des nuances au sujet des efforts faits en matière d'intermodalité et report modal. Pour plusieurs participants, les contraintes qu'ils identifient désormais pour le transport ferroviaire ou fluvial sont systémiques et extérieures au territoire : le coût de la double rupture de charge qu'impose le transport combiné<sup>4</sup>, l'exiguïté du bassin navigable à grand gabarit du Rhône, la médiocre disponibilité de capacité supplémentaire du réseau ferroviaire...

4 Une « rupture de charge » désigne le passage d'une marchandise d'un moyen de transport à un autre. Typiquement, le transport combiné, qui s'opère de plateforme à plateforme, nécessite un préacheminement routier, le chargement du conteneur sur un train ou une barge fluviale, puis son déchargement pour réaliser par la route la livraison finale au destinataire. Alors que le transport routier opère l'acheminement en porte-à-porte, le transport combiné impose deux ruptures de charge ».

D'autres participants se sont montrés sceptiques au sujet des objectifs annoncés de report modal, souvent en les jugeant d'ailleurs insuffisants, en plus d'être incertains. Ils soulignent la longue série d'annonces et d'espairs déçus à ce sujet. Ce discours a un peu été tempéré par les annonces du plan de relance ferroviaire gouvernemental, faites durant le débat, prévoyant des investissements sur Miramas. Il montre surtout qu'en ce domaine, les attentes du territoire sont très fortes. Il est clairement apparu que le projet routier ne peut s'envisager que dans le cadre d'un effort global, incluant le fer et le fleuve pour un effort équivalent.

“ (...) il y a quand même un projet qui est assez clair et assez structuré. C'est le projet de déviation Fos-Salon, et il n'y a aucun projet de multimodalités écrit et labellisé, alors que ce projet de déviation Fos-Salon aurait toute sa pertinence s'il était accompagné d'une vraie étude et d'une vraie réflexion sur : quelle part multimodale on donne à chaque mode ? Là, on parle un peu dans le vent. On a entendu le fret. On a entendu les bateaux. On a entendu les volontés. On a tellement l'habitude d'entendre des promesses que l'on est quand même un peu réticent sur la réalisation finale. ”

Membre de la section PCF de Fos-sur-Mer,  
forum 14 octobre 2020

## La logistique métropolitaine : « Faire du report modal, c'est notre principal objectif »

Selon les intervenants, la combinaison des hypothèses de croissance du trafic portuaire de conteneurs (passage de 1,5 millions à 2 millions d'EVP) et de croissance des parts des modes non routiers (de 15 à 30% pour le rail, de 6 à 10% pour le fleuve) conduit néanmoins à une croissance du trafic routier sortant du port en 2030. Les échanges ont renforcé le besoin d'affiner les prévisions de trafic et de l'impact du projet sur ce dernier selon différents scénarios de développement des activités. En particulier parce que les poids-lourds émis par la ZIP ne représentent qu'une partie de la circulation sur l'axe Fos-Salon. Le territoire génère lui aussi des flux et des trafics que le projet routier peut rendre plus performants et moins nuisibles, mais qu'il ne participe pas à diminuer ou à orienter vers des solutions durables.

“ Il y a 6 400 véhicules poids lourds qui sortent de l'ensemble industriel ou portuaire chaque jour. Ce sont les chiffres de 2015. Il y en a peut-être 7 000 aujourd'hui. La part du trafic portuaire, dans les trafics de poids lourds, est importante uniquement en sortie des zones portuaires. Elle est de 50% sur l'A55. Elle est de 40% sur la liaison vers Arles (RN568) et de l'ordre de 20 à 30% sur la RN569, aujourd'hui. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela ne veut pas dire que le trafic du port n'est pas regardé de près, qu'il n'y a pas lieu de regarder de très près la question de report modal et d'amélioration de tout ça. Quand vous êtes au niveau de Miramas, vous êtes à 30%. Après, vous tombez à 10%. Il y a seulement 6% du trafic qui va à l'étranger, et 6% qui va dans les zones qui sont en dehors de la région Paca. Encore une fois, ce problème n'est pas uniquement la question des trafics portuaires et de leur développement futur. C'est vraiment la question du fonctionnement d'ensemble de ce territoire. ”

Ancien président du Conseil de développement du GPMM,  
forum du 14 octobre 2020

Le directeur général adjoint Mobilité de la métropole Aix-Marseille, Yannick Tondut, a exposé la préoccupation croissante de la collectivité vis-à-vis de la filière logistique, enjeu économique et enjeu d'emploi majeurs pour l'aire métropolitaine marseillaise, tout autant qu'enjeu pour lutter contre la pollution, à l'échelle locale, et contre le changement climatique, au-delà du territoire. La Métropole a ainsi décidé d'élaborer un schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville (voir la carte page suivante), portant plus particulièrement sur la logistique à grande échelle, largement abordée au cours de ce forum du 14 octobre 2020.

Pour une collectivité, trois types d'action sont possibles dans ce domaine. En premier lieu, proposer des infrastructures adaptées aux flux internes à l'aire métropolitaine. C'est à ce titre que la Métropole contribuera au financement de la liaison routière Fos-Salon. En second lieu, organiser les possibilités de report modal et l'intermodalité. C'est un domaine nouveau pour les collectivités, pour lequel la LOM offre de nouvelles possibilités. Enfin, la Métropole entend également organiser la transition énergétique des modes de transport, y compris du camion.

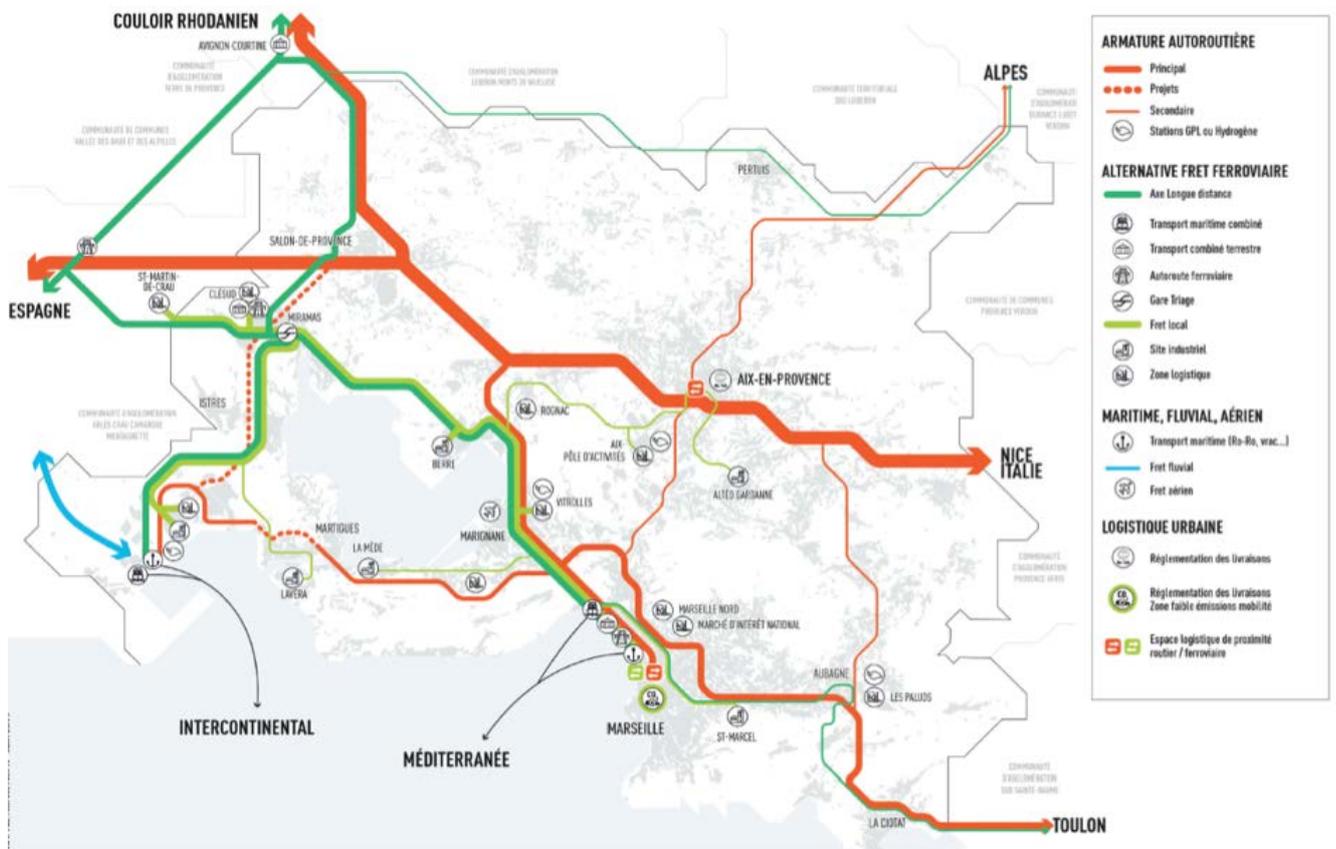


Schéma de la logistique multimodale dans les orientations stratégiques du PDU, présenté par le directeur général adjoint Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence, le 14 octobre 2020. Source : PDU 2019, cartographie AGAM

“ Je termine par notre projet le plus emblématique dans ce domaine. Nous avons une ambition, celle d’organiser du report modal sur de la courte distance, car aujourd’hui, elle est traitée à 100 % par camion. Notre projet est de créer un service public de fret ferroviaire. C’est une première en France, parce que cela n’existe dans la loi que depuis cinq ans. Auparavant, une collectivité n’avait pas la possibilité d’intervenir en créant un tel service public. À travers notre régie des transports (RDT13), nous avons la chance d’avoir un opérateur qui a cette déjà capacité à gérer du fret ferroviaire. Elle intervient d’ailleurs déjà pour le compte du GPMM. À travers ce projet, nous souhaitons participer à la réduction des pollutions, et absorber une partie de la croissance du trafic de poids lourds. Cela contribue aussi au dynamisme économique de notre territoire. ”

Directeur général adjoint Mobilité de la métropole Aix-Marseille, forum 14 octobre 2020

Le projet de service public ferroviaire vise à créer une offre compétitive sur les axes où les flux sont très

importants, et les conditions économiques pour que le ferroviaire y soit crédible face au camion. Structuellement, le prix du wagon est toujours légèrement supérieur à celui du camion et il y a, en plus, nombre de rigidités propres au ferroviaire qui grèvent son avantage comparatif en termes de qualité. Le projet consiste donc à apporter une subvention à l’opérateur du service public de fret ferroviaire pour le mettre en situation d’être compétitif et de proposer des prix, si possible, un peu plus faibles que ceux du camion. Le projet démarrera sur des axes où la massification est possible, Fos-Saint-Martin-de-Crau et Fos-Miramas, où il pourrait convaincre les chargeurs.

“ Ce projet est l’amorce d’une logistique urbaine pouvant démarrer au port et se terminer par de la livraison propre et décarbonnée sur le dernier kilomètre. (...) L’investissement est de l’ordre de 100 millions d’euros. (...) Cela permettrait de soulager les routes de notre territoire d’environ 580 camions en moins par jour, dont 330 camions en mois sur le secteur de Fos. ”

Directeur général adjoint Mobilité de la métropole Aix-Marseille, forum 14 octobre 2020

## DES ATTENTES FORTES SUR LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES

Les participants ont été nombreux à souligner que l'axe Fos-Salon n'est pas uniquement un couloir de circulation pour les camions entrant ou sortant du port et de la zone industrialo-portuaire. Il est aussi la colonne vertébrale du territoire de l'Ouest de l'étang pour les déplacements quotidiens de ses habitants, sans oublier sa fonction de desserte de la zone industrialo-portuaire pour les personnes qui y travaillent (cf. section suivante).

Dans ce contexte, le forum du 5 novembre 2020, consacré au thème « Développement territorial et mobilités » a permis d'entendre six exposés pour approfondir deux grandes questions. Tom Dubois, responsable de la valorisation des recherches du Forum Vies Mobiles, Frédéric Vigouroux, maire de Miramas et Jean-Marc Zulesi, député de la 8<sup>e</sup> circonscription des Bouches du Rhône ont répondu à la question : « Vivre et travailler sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ? ». Dans une deuxième séquence, Mme Annick Brun, directrice études et stratégie, et Patrice Fournier, chef de projet, du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence ; Stéphane Coppey, secrétaire général de NosTERPaca et administrateur de FNE Paca ; Lionel Patte et Cédric Mary pour la Dreal, maître d'ouvrage, ont traité des mobilités du quotidien dans le territoire. Les discussions ont montré que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. Ce forum a permis à de nombreux participants d'appréhender là encore le projet routier dans une vision beaucoup plus large, incluant les transports en commun, les modes actifs des déplacements, mais aussi les alternatives à la mobilité. Un autre aspect de cette vision élargie tient à l'inscription du projet dans un territoire.

Il a été noté, que par le passé, le développement du territoire s'était souvent fait de manière non coordonnée autour des villes moyennes qui ont connu une urbanisation en réponse à la croissance démographique, sans forcément de réflexion sur les déplacements et la place de la voiture.

**“** Quand on a un dynamisme économique fort sur un territoire, on a souvent un accroissement démographique. Et, quand on a un accroissement démographique dans des villes de taille moyenne, un peu excentrées des grandes métropoles, on a un accroissement de la circulation des populations sur les voies routières, puisque c'est quand même le mode de transport privilégié sur ce territoire. **”**

Adjointe au maire d'Istres, forum du 12 octobre 2020

**“** Nos villes ont été pour beaucoup dans l'étalement urbain. Il fallait répondre très vite à

*l'offre de logement nécessaire pour l'activité. Elles se sont globalement développées tout en étant, de mon point de vue, enclavées et avec une grande difficulté dans les mobilités, puisque l'emploi était relativement éloigné de la ville elle-même. Les villes se sont développées très rapidement, ont mis en place des zones d'activité commerciale dans les années 1980 comme ce fut le cas aux États-Unis, mais l'emploi était relativement éloigné. Les transports collectifs n'ont pas suivi, forcément, et le royaume de la voiture est arrivé. ”*

Maire de Miramas, forum du 5 novembre 2020

De fait, de nombreuses interventions tout au long du débat ont souligné la difficulté à se déplacer sur le territoire sans voiture. La structure de l'emploi et les profils des actifs du secteur font de la mobilité un enjeu particulièrement saillant sur le territoire. Les réflexions ont également porté sur l'évolution dans le futur des besoins et modes de déplacement, dans un contexte où le temps dédié aux déplacements continue d'augmenter mais où s'exprime également l'aspiration à d'autres rythmes de vie.

**“** Chaque semaine, les Français se déplacent en moyenne 10 heures, soit un peu plus d'une journée de travail rien que pour les déplacements. Alors qu'on parcourait en moyenne 28 km par semaine avant l'existence des moteurs, on parcourt aujourd'hui plus de 400 km par semaine (...) Il faut rappeler qu'entre 1995 et 2015, la durée des déplacements domicile-travail a augmenté, et cela montre qu'on a beau se déplacer de plus en plus vite, on ne se déplace pas moins pour autant. La vitesse gagnée n'a qu'un seul objectif, aller toujours plus loin, et non libérer du temps. **”**

Représentant du Forum Vies mobiles, forum du 5 novembre 2020

**“** Ce que nous cherchons, c'est à retrouver des identités communales et un cadre de vie agréable où ces centralités peuvent permettre d'avoir une économie locale, de développer des activités et aux gens de moins utiliser la voiture. (...) Je conçois (la liaison Fos-Salon) aussi comme un élément d'aménagement du territoire, qui a ses défauts en termes de développement durable et d'environnement, mais qui repousse aussi à l'extérieur la plupart de ces routes qui passaient à l'intérieur. **”**

Maire de Miramas, forum du 5 novembre 2020

Le débat public a permis de dresser le constat d'une forte dépendance du territoire à la voiture. L'offre de transport collectif est très lacunaire, l'implantation des activités et l'urbanisation sont souvent dispersées, les aménagements cyclables presque absents. À cette



Forum thématique « Développement territorial et mobilités »,  
le 5 novembre 2020, en ligne

situation s'oppose le souhait largement partagé de changer les choses. Plusieurs collectivités, au premier rang desquelles la Métropole, dont c'est la compétence réglementaire, ont affiché des ambitions fortes, à travers une offre de transport collectif et de pistes cyclables, dont le développement est inscrit dans le Plan de déplacements urbains et le Plan Vélo de la Métropole.

Dans le public plusieurs interventions ont appuyé ou réclamé ces efforts, les jugeant nécessaires au regard du retard accumulé sur le territoire en la matière, au regard des nuisances qu'il subit en termes de bruit, d'insécurité et de qualité de l'air, au regard enfin d'une véritable intégration à l'espace métropolitain dont l'ouest de l'étang se sent isolé, pas seulement géographiquement. Plusieurs propositions construites par les associations ont été avancées, notamment pour faire progresser le Plan Vélo sur le territoire.

“ La première chose, dans les mobilités du quotidien, est d'encourager l'utilisation du vélo. Je partage le point de vue que le vélo n'est sans doute pas pour les gens qui font tous les jours de longues distances. Mais si, déjà, on savait décharger les infrastructures routières des personnes qui sont les plus nombreuses, et qui font autour de 3 ou 4 km en voiture dans Istres, entre Istres et Miramas, ou entre Istres et Fos, on aurait déjà bien soulagé les infrastructures. ”

Secrétaire général de NosTERPaca, forum du 5 novembre 2020

Des participants invitent au développement de modes alternatifs comme les navettes nautiques.

“ J'aimerais qu'on pose la question des navettes collectives nautiques qui pourraient faire une liaison entre Fos, Martigues et toutes les villes qui entourent l'Étang de Berre. (...) Cela permettrait d'avoir moins de pollution et d'avoir des liaisons beaucoup plus rapides par l'Étang de Berre que par la route. ”

Un participant, forum du 5 novembre 2020

Dès lors, la question de la place du projet routier dans cette vision du territoire a été beaucoup posée.

La nécessité de mettre le projet en cohérence fonctionnelle avec les projets de transport collectif, et particulièrement de BHNS, a été affirmée. Le maître d'ouvrage s'est montré ouvert sur ce point mais n'est pas apparu force de proposition dans le débat, sans doute entravé par les frontières de compétence entre la Métropole qui est l'autorité organisatrice des mobilités (AOM), et l'État. Pourtant le simple aménagement de voies de dégagement réservées aux abords des échangeurs apparaît insuffisant pour faire du projet un véritable levier pour permettre le développement d'une offre de transport collectif structurée et performante sur le territoire. Il est clairement attendu du projet et de l'État qu'il accompagne la transformation du territoire en matière de développement des transports collectifs.

“ Il faut profiter de ce débat pour mettre le paquet sur le ferroviaire, mais Fos-Salon ouvrira aussi des opportunités pour mettre du BHNS (Bus à Haut niveau de Service) et des voies spécifiques, à condition d'avoir quatre voies. ”

Adjoint au maire de Grans, forum du 5 novembre 2020

“ Le premier gros enjeu est le besoin d'échanges renforcés avec le reste du territoire de la Métropole, en complément des réseaux urbains existants qui sont déjà importants, et le besoin d'amélioration de l'accessibilité de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. ”

Chargée de mission Métropole Aix-Marseille-Provence, forum du 5 novembre 2020

Plus largement, le rôle du projet dans la lutte contre « l'autosolisme » (le fait de rouler seul·e en voiture) a été évoqué. Peut-on concevoir des modalités de gestion de l'infrastructure – tarifaires et/ou en matière de gestion des circulations – qui favorisent outre les transports collectifs, le co-voiturage ? Sur ce point aussi, des propositions sont attendues de la part du maître d'ouvrage qui n'ont que peu été apportées durant le débat.

La création d'une piste cyclable le long de l'infrastructure routière a été évoquée. Cependant, les enjeux essentiels pour le développement du vélo sur le territoire ne sont pas forcément d'équiper un axe qui, par essence, évite les zones urbanisées. Comme pour les transports en commun, le vélo fait l'objet d'un plan de développement que le projet doit accompagner par des équipements spécifiques et adaptés là où c'est nécessaire, mais aussi par son intégration dans une

vision cohérente et multimodale articulant les différents volets routiers, cyclables et transports collectifs.

Le besoin de concertation sur ces sujets a été souligné. Cela invite à prêter attention à l'enquête publique à venir sur le PDU, finalement reportée après le débat du fait de la crise sanitaire.

“ Il faut aussi que les citoyens s'approprient leur territoire en participant à l'élaboration des PLU (plans locaux d'urbanisme) afin de définir les zones d'habitation en fonction des problèmes spécifiques de ce secteur, avec en premier lieu le respect des normes pour l'industrie et un contrôle plus rigoureux des autorités de l'État. ”

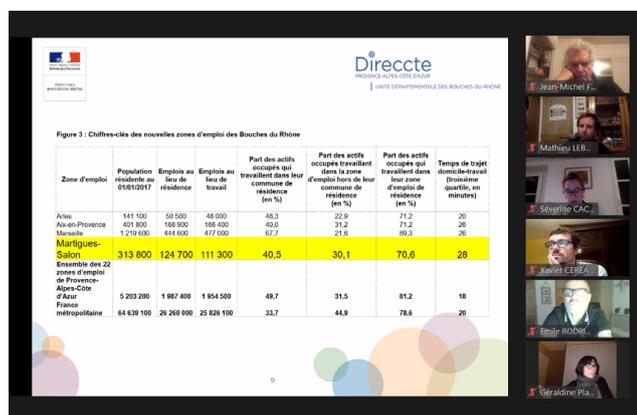
Membre de FNE, forum du 3 novembre 2020

## LES BESOINS DE MOBILITÉ EN RELATION AVEC À L'EMPLOI

“ Les activités logistiques que je représente ici, il faut les voir comme des points qui permettent de donner de la valeur aux produits. Quand il y a des containers qui passent au port, il y a de la création d'emplois. C'est 10 emplois pour 1 000 containers. Une partie de cette création d'emplois a lieu dans la logistique. Elle est locale. Ce sont des emplois qui permettent des débouchés aux habitants de la région sur laquelle est installé le port. ”

Président du club Fos Logistique, forum du 14 octobre 2020

L'audition sur l'emploi, le 14 décembre 2020, a permis d'approfondir la relation entre mobilité et emploi sur laquelle ont également porté les échanges lors de la matinale de la Maison de l'emploi Ouest Provence, le 8 Novembre 2020. Lors du forum, sont intervenus d'une part Martial Alvarez, vice-président de la Métropole Aix-Marseille-Provence délégué à l'emploi, à la cohésion sociale et territoriale, à l'insertion et aux relations avec le GPMM, maire de Port-Saint-Louis ;



Audition « Emploi et mobilité », le 14 décembre 2020, en ligne

d'autre part, Thibaut Degatier, chargé de développement de l'emploi et des territoires à l'arrondissement d'Istres de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE). Le constat de départ est celui d'une structure de l'emploi qui génère beaucoup de déplacements domicile-travail effectués en autosolisme.

## Des habitants qui ne travaillent pas sur place

Parmi les actifs ayant un emploi qui habitent dans la zone Martigues-Salon, 70,6 % seulement travaillent dans la zone, contre 81,2 % pour la région (DIRECCTE Bouches-du-Rhône). Inversement, beaucoup d'emplois industriels sont occupés par des salariés n'habitant pas dans la zone.

“ Sur la zone, pratiquement 50% travaillent dans une autre commune que leur lieu de résidence. Et également 50% des emplois sont occupés par des personnes extérieures. ”

Vice-président de la Métropole délégué à l'emploi, audition du 14 décembre 2020

“ Sur l'emploi industriel, il y a une élévation du niveau de compétences. Actuellement, un diplôme BAC+2 est un minimum pour rentrer dans l'industrie. C'est aussi pour cela que nous avons des difficultés sur la zone Istres-Martigues, et maintenant Martigues-Salon, pour trouver des publics locaux qui puissent occuper ces emplois. C'est pour cela aussi qu'il y a des publics qui viennent de Marseille ou d'Aix pour travailler sur la zone Fos-Port-Saint-Louis. ”

Chargé de développement, DIRECCTE Bouches-du-Rhône, audition du 14 décembre 2020

Cette situation spécifique génère une proportion plus élevée de déplacements domicile-travail que dans le reste de la région. Beaucoup d'interventions ont souligné que ces déplacements étaient aujourd'hui majoritairement effectués en voiture. Alors que par le passé, il existait des systèmes de transports des salariés organisés par les entreprises, ceux-ci ont été abandonnés.

“ C'est le plan de déplacement d'entreprise. Il a bien démarré, il y a 30 ans en arrière. Malheureusement, il a disparu complètement. Pratiquement chaque personne arrive avec son propre véhicule. ”

Président de l'association Au fil du Rhône, audition du 14 décembre 2020

Les explications varient pour expliquer cette évolution.

## L'éclatement des lieux de travail et l'éclatement des horaires

La structure de l'emploi local a souvent été présentée comme étant à l'origine d'une utilisation inévitable de la voiture. L'éclatement des lieux de travail et l'éclatement des horaires est un véritable défi pour l'organisation collective des déplacements domicile-travail

L'éclatement des lieux de travail entre différents pôles, comme la ZIP, les différentes zones logistiques, la base d'Istres rendrait difficile l'organisation de lignes de bus tandis que la desserte par train est inadaptée.

*“ Nous l'avons vu tout à l'heure, 30% des salariés viennent de l'extérieur. C'est principalement des emplois industriels, parce que pour les emplois logistiques, nous arrivons à trouver du monde sur le secteur ou dans la zone limitrophe. Les emplois industriels viennent de Marseille. Les moyens de transport, le train, cela s'arrête à Martigues. C'est toujours très compliqué aussi. Donc, c'est beaucoup la voiture. ”*

Vice-président de la Métropole-Aix Marseille-Provence délégué à l'emploi, audition du 14 décembre 2020

La question de la desserte en transport collectif et en modes actifs de la ZIP est un point qui est revenu à plusieurs reprises. Elle apparaît comme un « point aveugle » des politiques d'aménagement jusqu'ici. Les difficultés de desserte d'une zone très étendue, où les besoins sont dispersés dans le temps et l'espace, semblent avoir handicapé les initiatives tentées jusqu'alors. Sur la ZIP, les emplois apparaissent en outre souvent peu « télétravaillables ». Pourtant, les acteurs portuaires, les collectivités locales et les habitants et salariés ont largement estimé que le *statu quo* n'était plus tenable. Ils souhaitent entrer dans une dynamique positive, créatrice de solutions nouvelles, durables et adaptées. Le projet doit s'inscrire dans cette dynamique. Non seulement il doit prévoir les équipements qui rendront possibles ces solutions, mais il doit être aussi une occasion de mobiliser, avec l'ensemble des parties prenantes, les énergies et les compétences qui permettront leur émergence.

Le principal levier de développement de l'emploi repose actuellement sur la logistique.

*“ Entre 2021 et 2023, c'est plus de 570 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts à construire sur la seule ZIP (Zone Industriale Portuaire). La ZIP, c'est Port-Saint-Louis-Fos. Actuellement, la plateforme de Miramas est en extension également. Les perspectives*

*de création d'emplois dans la logistique, c'est à peu près un salarié pour 400 m<sup>2</sup> d'entrepôt, soit environ 1 500 salariés de plus, jusqu'en 2023. ”*

Chargé de développement, Direccte Bouches-du-Rhône, audition du 14 décembre 2020

Les emplois logistiques sont plus facilement pourvus par des travailleurs issus de la zone de l'ouest de l'étang de Berre, mais nécessitent néanmoins des déplacements mal desservis par les transports collectifs.

À l'intérieur même de la ZIP les déplacements impliquent de grandes distances qui nécessitent des moyens de transport non disponibles : pas de navette, ni de piste cyclable.

*“ Cela fait tout de même bientôt 15 ans que nous attendons cette piste cyclable. Nous avons commencé à la relancer en 2007. C'est très malheureux que la Métropole ait pu trouver plus d'un milliard d'euros pour achever la rocade L2 à Marseille, et que nous ayons les pires difficultés du monde à boucler le plan de déplacement urbain sur le territoire métropolitain, qui comporte entre autres les solutions vélo pour tous. ”*

Membre du réseau associatif Ramdam, audition du 14 décembre 2020

L'éclatement des horaires est également identifié comme favorisant l'usage de la voiture. Beaucoup d'emplois (industriels, logistiques) sont postés (2 ou 3x8), avec des heures d'embauche y compris la nuit. Ces emplois sont ceux qui ont vocation à se développer avec les perspectives de croissance des entrepôts de logistique. D'autres emplois administratifs suivent d'autres horaires, également différents de ceux des personnels d'entretien.

Dans ces conditions beaucoup de prises de parole ont souligné l'absence d'alternatives à la voiture. Des pistes ont cependant été évoquées, notamment le co-voiturage qui devrait être encouragé. D'autres interventions ont relevé que certains ports parvenaient à organiser des modes de déplacement collectifs. Le GPMM a d'ailleurs recruté un conseiller mobilité pour travailler avec les entreprises à la mise en place d'un plan de déplacement.

Enfin, l'évolution du calcul de l'indemnisation des déplacements domicile-travail a plusieurs fois été mise en cause pour expliquer la désertion des navettes d'entreprises par les salariés au profit de leur véhicule personnel. Réfléchir à un système incitatif est une voie à explorer.

## La mobilité, frein dans l'accès à l'emploi dans un secteur frappé par le chômage et la pauvreté

Les problèmes de mobilité sont identifiés comme un frein à l'insertion professionnelle dans une zone où l'emploi est dynamique mais connaît aussi un taux de chômage plus élevé que la moyenne régionale, des difficultés de réinsertion des chômeurs de longue durée et d'insertion des jeunes. Ces difficultés sont essentiellement liées à un manque de qualification. L'offre de formation a été développée sur le territoire dans les dernières années, en particulier pour la logistique, mais les moyens de déplacement pour se rendre à ces formations à Port-Saint-Louis, Aix-en-Provence ou Salon de Provence, sont limités.

Les difficultés de déplacement constituent un handicap pour l'insertion professionnelle, bien identifié par les acteurs locaux. Les jeunes rencontrés à la mission locale du Pays salonais, le 12 janvier 2021, ont insisté sur ce point et sur le fait qu'ils souhaitaient privilégier les transports collectifs (bus et train). Cependant, il a été souligné que ces transports étaient trop coûteux pour ceux qui ne bénéficient pas d'avantages tarifaires. Un trajet en train entre Salon et Marseille a été donné en exemple. Ils soulignent surtout qu'aujourd'hui, pour aller d'une ville du territoire à une autre, il faut parfois plusieurs bus et cela incite à prendre la voiture pour de tels déplacements.

La route n'est cependant pas forcément une solution toujours accessible pour ces publics. Le Débat vient à vous organisé lors de la Matinale de l'emploi le 18 novembre 2020 a fait ressortir que ces publics en insertion n'avaient pas forcément le permis de conduire ou de véhicule personnel et que, dans tous les cas, les déplacements en voiture représentaient un coût important pour des publics en situation de précarité. En revanche, la question d'une clause sociale visant à favoriser l'insertion de ces publics lors de l'éventuel chantier de la route a été soulevée, le maître d'ouvrage confirmant qu'il s'agissait d'une pratique de l'État qui serait mise en œuvre pour ce chantier.

### EN CONCLUSION : INSÉRER LE PROJET DANS UNE APPROCHE MULTIMODALE AMBITIEUSE ET FAVORISER LA COOPÉRATION ENTRE LES ACTEURS.

En conclusion de ces contributions au débat sur la thématique des mobilités, il se dégage une large convergence des participants autour de plusieurs points.

Le projet de liaison Fos-Salon doit être conçu pour répondre à des enjeux qui sont autant ceux de la desserte du port de Fos que ceux des mobilités quotidiennes des usagers, habitants et actifs du territoire. Il n'est jamais apparu que l'un de ces objectifs doive l'emporter sur l'autre. À cette fin, le projet Fos-Salon doit être pensé et mené en cohérence avec une politique des mobilités couvrant tout le territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre. Il ne s'agit pas d'un « couloir à voitures ou à camions » à insérer le moins mal possible dans un environnement physique, mais d'un équipement structurant d'un territoire.

Le projet Fos-Salon doit s'envisager dans un cadre plurimodal, articulant, tant pour les transports de marchandises que pour les déplacements des personnes, les différentes solutions de mobilité. Il doit contribuer activement aux objectifs de report modal pour le transport de fret. Il doit constituer un levier pour développer les solutions de mobilités durables dont le territoire et ses habitants ont besoin pour leurs déplacements quotidiens.

Enfin, les intervenants du débat ont pleinement conscience que le projet Fos-Salon est porté par l'État. C'est la responsabilité de l'État qui est engagée et attendue dans la mise en œuvre, conjointement à l'avancement du projet de liaison routière, de cette synergie de solutions. Pour cela l'État a un rôle très important de coordination des différents acteurs. En ce qui concerne les transports des marchandises, les participants ont souligné les coopérations déjà existantes. Mais il n'existe pas l'équivalent d'une autorité organisatrice des mobilités. « *On veut bien participer à être une autorité organisatrice de transport. On peut même aller jusqu'à pré-réserver des sillons. On réfléchit à ce genre de choses* », indiquait le président du directoire du GPMM, le port ayant un rôle très important de coordination des différents types d'opérateurs et de prestataires qui sont présents sur la ZIP. De multiples coopérations existent également pour le ferroviaire, ont également souligné les acteurs du secteur. Pour ce qui concerne les voyageurs, le rôle de la Métropole s'affirme et la mise en œuvre de la LOM ouvre de nouvelles possibilités. Le député de la 8<sup>e</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône le mentionnait lors du forum du 5 novembre 2020 : « *Nous avons besoin d'une mobilité mieux organisée, une mobilité dans laquelle les autorités organisatrices de la mobilité puissent enfin avoir des moyens financiers, mais aussi les moyens de déployer leur politique de mobilité tout en associant mieux les citoyens, mais aussi toutes les entreprises. Cela se matérialisera notamment par ce qu'on appelle les Comités de Partenaires.* »



## PRENDRE EN COMPTE L'ÉTAT SANITAIRE GLOBAL DU TERRITOIRE

Le débat a fait ressortir que le projet de liaison routière Fos-Salon devait être mis en perspective à la fois dans un contexte global, mais aussi dans un **contexte local**, celui de **l'état sanitaire de la population du pourtour de l'étang de Berre**.

### UN ÉTAT DE SANTÉ FRAGILE DU TERRITOIRE

Le forum thématique « Pollutions et santé » organisé le mardi 3 novembre 2020, a permis d'accueillir 8 intervenants. Mme Muriel Andrieu-Semmel, responsable régionale du département santé-environnement de l'Agence régionale de Santé (ARS Paca) ; Dominique Robin, directeur général et Sébastien Mathiot, chargé d'actions territoriale d'AtmoSud ; Philippe Chamaret, directeur de l'Institut Écocitoyen pour la connaissance des pollutions ; Mme Johanna Lees, sociologue, co-auteurice des Études participatives en santé-environnement ancrées localement Fos-Crau (Fos EPSEAL) ont tout d'abord rappelé ce que disent les études sur la pollution dans la territoire de l'ouest de l'étang de Berre et ses conséquences sur la santé humaine. Dans une seconde séquence, Pierre Souvet, président de l'association santé-environnement France ; Daniel Moutet, président, et François Lalande, secrétaire de l'association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos (ADPLGF) ; Alain Audier, président du Comité de surveillance de l'activité industrielle du golfe de Fos et son impact environnemental (CSAIGFIE) ; et Gwanaëlle Hourdin, déléguée générale du Secrétariat permanent pour la prévention des risques industriels (SPPPI Paca), ont exposé les démarches entreprises par leurs organisations pour répondre aux questions des citoyens.

Le Forum thématique a tout d'abord permis de caractériser les pollutions et leurs impacts sur la santé, puis d'appréhender les réponses possibles.

Mme Andrieu-Semmel (ARS Paca), a rappelé que « *globalement le lien entre santé et environnement est évalué par l'OMS à un quart de l'ensemble des atteintes à la santé. En outre, de fortes inégalités géographiques ont été constatées sur le territoire du pourtour de l'étang de Berre* ». Elle a également précisé qu'il y avait une acception large des expositions environnementales qui comprennent à la fois les habitudes et également les expositions professionnelles, avec des risques différents selon le lieu de vie. « *Il est donc possible d'avoir des niveaux d'exposition plus importants, selon le lieu de vie. Ainsi, une personne vivant par exemple dans la bande des 150 mètres autour des axes routiers serait surexposée au risque* ».

Pour cette raison, une des recommandations de l'ARS est d'éviter la construction autour d'un axe routier, en particulier des établissements sensibles. En outre,

lorsque de nouveaux axes doivent être construits, cette recommandation doit être prise en compte, au regard d'établissements d'accueil et des habitations sur le territoire. Ainsi, il a été rappelé que l'aménagement des routes trop près des habitations ne peut pas être une solution, sauf si une augmentation de la pollution est acceptée par l'ensemble des parties prenantes. Cet argument a été repris et porté par plusieurs participants du débat dont AtmoSud au cours de cette réunion, en invitant cependant à prendre en compte le vent dans la circulation des pollutions.

“ *Les études montrent que sur la région Paca, si nous n'avions pas de pollution atmosphérique, nous épargnerions 4 500 décès par an. Sur les Bouches-du-Rhône, nous épargnerions 2 500 décès par an.* ”

Responsable régionale du département santé environnement de l'ARS Paca, forum du 3 novembre 2020

L'Agence régionale de santé a caractérisé la situation de cette **zone comme étant une zone à forte pression environnementale**, du fait notamment de **cet état de santé fragilisé** :

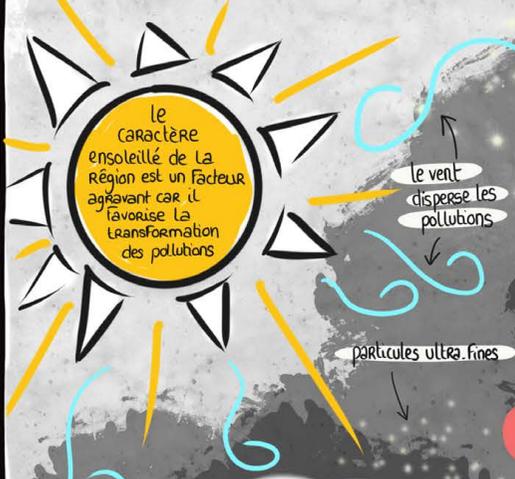
- 3,0% de surmortalité toutes causes confondues, dans les Bouches du Rhône
- 11,8% de surmortalité, toutes causes confondues, sur les communes de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis.
- 4,1% de surmortalité sur la zone de l'étang de Berre de surmortalité par cancer,
- 18,5% de surmortalité sur la zone de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Source : Responsable régionale du département santé environnement de l'ARS Paca, forum du 3 novembre 2020

De manière globale, il est également observé de grosses différences, notamment d'espérance de vie, selon les catégories socioprofessionnelles. Ceci est lié à une moindre prévention des maladies et au fait que les personnes socialement défavorisées résident souvent dans des zones plus exposées à plusieurs facteurs de risque, que ce soient les facteurs de risques environnementaux ou des facteurs de risques sociaux. Ainsi, il a été noté que la part de l'influence sociale ne doit pas être négligée. Cependant au-delà de la catégorie professionnelle, une attention doit être portée au « parcours d'exposition » des résidents et en particulier leur parcours professionnel.

Cette mise en perspective a soulevé la question de la capacité du projet routier Fos-Salon à suffisamment prendre en compte l'état sanitaire global du territoire, très fortement impacté par les pollutions, d'origine automobile et industrielle.

**PRENDRE EN COMPTE L'ÉTAT SANITAIRE GLOBAL DU TERRITOIRE**



Comment Réduire les impacts sur la santé & l'environnement tout en préservant l'économie sur l'ensemble des activités de la Zone?

REPONSES

Construisons ENSEMBLE grâce à des démarches PARTICIPATIVES

LE PROJET ROUTIER DEVRA PERMETTRE DE DIMINUER LA POLLUTION

NECESSITÉ DU DÉVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORT ACTIFS + REPORT MODAL

NECESSITÉ D'ÉTUDES DE DIAGNOSTIC

DIMINUER LE TRAFIC PAR VOIE ROUTIÈRE

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

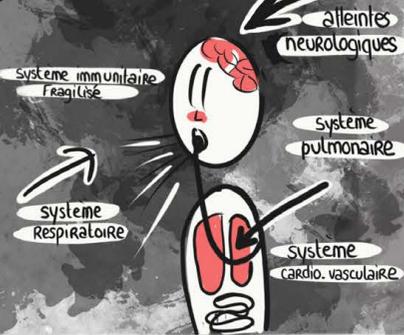
ÉLOIGNER LA ROUTE DES HABITATIONS

**POLLUTION**  
 ZONE A FORTE PRESSION ENVIRONNEMENTALE  
 LA QUALITÉ DE L'AIR EST UN ENJEU IMPORTANT



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
 ✓ Densité d'accidents + élevée que la moyenne

Hypothèse d'un doublement des poids lourds sur la période 2015 - 2030 Quelles que soient les options projetées



- DANGERS POUR LA SANTÉ**
- ✓ IMPORTANCE DE LA CONNAISSANCE DES POLLUANTS
  - ✓ DIAGNOSTIC ALARMANT SUR LA SANTÉ DES POPULATIONS
  - ✓ LA POLLUTION EST LA 1ÈRE CAUSE DE MORTALITÉ ENVIRONNEMENTALE
  - ✓ IMPORTANCE DU SUIVI (REGISTRE DES CANCERS)

## DES CONNAISSANCES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET SUR L'IMPACT DU PROJET À DÉVELOPPER

Ce débat a permis de s'accorder sur un constat : la qualité de l'air du territoire, dans sa totalité, est un enjeu indéniable.

Dominique Robin, directeur général d'AtmoSud, association de surveillance de la qualité de l'air, a souligné la multiplicité des sources de polluants liées à l'activité tertiaire, aux transports mais également aux activités industrialo-portuaires. Ainsi, les deux contributeurs les plus importants dans le secteur sont l'industrie et le maritime. Pour autant, le transport y contribue tout de même largement. Il a également été rappelé que

“ La pollution atmosphérique n'a pas de frontière. De cette complexité, un focus se doit, malgré tout, d'être réalisé sur les alternatives et les options qui sont liées à cette liaison routière, tout en s'intégrant dans une approche globale. ”

Directeur général d'AtmoSud,  
forum du 3 novembre 2020

“ La pollution émise par les industries et les pollutions émises par le transport représentent une combinaison. ”

Président du CSAIGFIE, forum du 3 novembre 2020

Le caractère ensoleillé de la région est un facteur aggravant car cela favorise la transformation des pollutions. À l'inverse, le vent favorise leur dispersion.

AtmoSud a réalisé une étude avec la Dreal sur deux options d'aménagement de la liaison Fos-Salon (Barreau des Étangs et Voie Express), et ce pour trois polluants réglementés, dans le cadre de l'activité liée au transport. « En gros, ce que cela montre, c'est que lorsque nous passons par les Étangs et par la zone industrielle, nous évitons les populations. En conséquence, cela permet effectivement de limiter l'exposition, notamment des habitants de la ville de Fos » a indiqué Dominique Robin. Le débat a permis de préciser les émissions d'oxydes d'azote, de particules fines PM 10, très fines PM 2,5 et ultra fines liées au trafic routier. Dominique Robin a souligné que les hypothèses de trafic faisaient apparaître un doublement, quasiment, des poids lourds sur la période 2015-2030 dans la zone, quelles que soient les options projetées. Ce trafic produit une part croissante des émissions de terrigènes, liées à l'usure mécanique de l'ensemble freins, pneus et de la route. La différence entre l'évolution pour les oxydes d'azote, en assez forte baisse malgré l'augmentation du trafic, et la part

des particules liées à l'usure, relativement importante dans les scénarii étudiés, s'explique par ces émissions terrigènes alors même qu'il est constaté une meilleure maîtrise des émissions des pots d'échappement.

Ainsi la connaissance des polluants, que ce soient des polluants spécifiques peu connus comme les particules ultrafines, mais aussi l'aspect multi-exposition à un mélange de polluants, permet de mieux appréhender les enjeux.

Concernant l'impact des pollutions, les études récentes mettent en exergue des impacts de la pollution atmosphérique bien au-delà de la sphère respiratoire, cardiovasculaire, pulmonaire. La pollution atmosphérique touche le corps de façon systémique, avec des atteintes notamment neurologiques : les particules ultrafines et les nanoparticules liées à la pollution de l'air pénètrent jusque dans la barrière encéphalique et affectent les capacités cognitives. Pierre Souvet a également souligné un impact sur les grossesses et l'exposition des fœtus ainsi qu'une étude récente mettant en évidence les liens entre exposition à la pollution de l'air et maladie d'Alzheimer et maladie de Parkinson, avec une manifestation plus rapide de ces deux maladies. La pollution atmosphérique influe également sur le taux d'accident vasculaire cérébral et le nombre de maladies cardiaques.

Ainsi, en France, aujourd'hui, sur 600 000 décès annuels, **la qualité de l'air est la première cause de mortalité environnementale**. De 48 000 à 67 000 décès sont liés à la pollution de l'air (10% de la mortalité totale). Ce débat se situe d'ailleurs dans un contexte où la France est à nouveau renvoyée devant la justice, pour dépassement systématique des seuils de pollution de l'air. Les enjeux de développement des connaissances sont importants en particulier pour distinguer l'impact des différents types de particules.

Source : Responsable régionale du département santé environnement de l'ARS Paca, forum du 3 novembre 2020

Pour mieux cerner ce sujet complexe sur le territoire, des études ont été réalisées, en particulier par l'Institut Écociroyen pour la connaissance des pollutions a rappelé son directeur, Philippe Chamaret. De nombreuses études et programmes de recherche ont abouti ces dernières années (programme Aigrette en 2006, études partici-

patives en santé-environnement ancrées localement (Fos EPSEAL I 2017 et II 2018/2019), projet SCENARII en 2015, étude INDEX en 2016). Elles ont mis en exergue un **diagnostic alarmant sur la santé des populations**. Des programmes d'action comme RÉPONSES ont vu le jour pour mettre en œuvre collectivement différentes recommandations issues de ces études a expliqué Gwanaëlle Hourdin, la déléguée générale du SPPPI Paca.

Le débat a permis de revenir sur l'étude Fos EPSEAL. Un des items mesurés par l'étude a été particulièrement présenté. Il s'agit de l'item : «Toutes pathologies chroniques», à savoir les problèmes respiratoires, les cancers, les maladies auto-immunes, les maladies endocriniennes, les problèmes de peau chroniques et les diabètes. Les chiffres caractérisent la situation : 63 % des habitants de Fos et Port-Saint-Louis et presque 56 % des Saint-Martinois déclarent une des pathologies citées. Il en est de même pour d'autres pathologies telles que les diabètes. Pour les cancers, on observe une prévalence plus importante des cancers dans la zone et à Saint-Martin. En synthèse, les éléments exprimés dans cette étude sont les suivants :

- Toutes les pollutions dues aux industries, sont combinées et articulées à celle du trafic routier lié à la zone industrielle.
- L'état de santé des populations est effectivement lié aux expositions aux particules fines et ultra fines, qui sont elles-mêmes liées à l'industrie et au trafic routier.
- L'état de santé des individus est lié aux parcours d'exposition résidentielle et professionnelle qui sont communs à une partie de la population des trois villes étudiées.

À la suite de Johanna Lees, coautrice des études Fos EPSEAL, Pierre Souvet, président de l'Association santé environnement France (ASEF), est revenu sur l'importance de la définition des registres cancer actuels, pour que ces derniers deviennent, d'abord, territoriaux, et ensuite qu'ils soient des outils d'alerte et des outils d'action. L'importance de disposer de tels registres avait été posée dès le débat public sur Fos 2XL en 2004.

Le débat a ainsi permis de partager les conclusions suivantes :

- L'état de la santé des populations du front industriel est plus dégradé que celui de la moyenne française.
- Le trafic routier, la proximité avec la zone industrielle et le contact avec la pollution via la dispersion des vents participent de la dégradation constatée de l'état sanitaire de la population.

- Cette combinaison de facteurs fragilise de manière générale le système immunitaire du fait d'expositions fréquentes et multiples aux polluants.

Le sujet de la santé a également été discuté en lien avec celui de l'économie du territoire. L'enjeu serait effectivement de trouver, en coordination, les pistes qui permettront à la fois de **réduire les impacts sur la santé et l'environnement tout en préservant l'économie** et l'ensemble des activités de la zone pour faire vivre la population, pour que les foyers puissent travailler, sans être en situation de précarité. La hauteur de l'enjeu en termes sanitaires et économiques a été rappelée : en France, le coût de la pollution atmosphérique est évalué de 70 à 100 milliards d'euros par an par la Commission d'enquête du Sénat (rapport remis en 2015)<sup>5</sup>. En outre, malgré les progrès techniques, **la part que l'environnement peut avoir sur l'apparition des maladies est encore aujourd'hui sous-estimée.**

“ Le développement économique ne (doit) pas se faire au détriment de la santé des populations. ”

Responsable régionale du département santé environnement de l'ARS Paca, forum du 3 novembre 2020

## LA CONTRIBUTION DU PROJET À L'AMÉLIORATION DE L'ÉTAT SANITAIRE

La contribution du projet à l'amélioration de l'état sanitaire a été discutée.

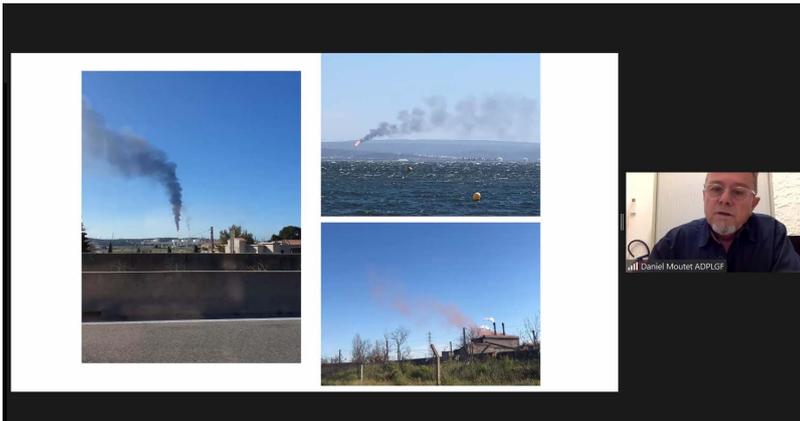
“ Je note qu'il y a un constat majoritaire des pollutions qui existent sur le territoire, que tout le monde voudrait trouver des solutions. Mais localement, il y a vraiment très peu de solutions mises en œuvre. Le projet que nous examinons aujourd'hui est un des moyens d'arriver à réduire ces pollutions. Effectivement, cela risque peut-être d'augmenter les trafics, mais en tout cas, cela les réduirait au plus près des citoyens qui vivent près des routes. Il faut absolument le mettre en œuvre. Ce serait peut-être même un des seuls réels grands projets mis en œuvre depuis 30 ans sur ce territoire. ”

Président du MCTB, forum du 3 novembre 2020

**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 permettre de diminuer la pollution, et pas seulement l'exposition des populations**, ceci quelle que soit la variante retenue. Plusieurs participants soulignent que le projet aura un effet positif s'il fluidifie le trafic mais il peut également

<sup>5</sup> <http://www.senat.fr/rap/r17-412/r17-4120.html>





Forum thématique « Pollution et santé », le 3 novembre 2020, en ligne

“ Si les efforts de création de pistes cyclables et de report modal devaient être aussi faibles sur les 30 prochaines années que sur les 30 dernières, faudrait-il pour autant laisser la population de Fos subir la pollution actuelle et les augmentations à venir sans rien faire ? ”

Un participant, forum du 3 novembre 2020

conduire à une augmentation du trafic et accroître le risque sanitaire. À ce titre, l'ARS a rappelé que selon l'ANSES<sup>6</sup> « seule une diminution du trafic routier permettra d'améliorer durablement la situation en réduisant l'exposition chronique des populations aux pollutions atmosphériques. » L'ARS préconise ainsi « que cela doit rester la cible principale ».

Dominique Robin, directeur d'AtmoSud, a précisé que la question de la fluidité se devait d'être posée : « Si l'on crée de la fluidité sur les axes, un trafic supplémentaire peut être généré, notamment en ce qui concerne les véhicules particuliers... La fluidité crée le trafic ».

“ Si le projet vise à rendre plus fluide la circulation, pour améliorer l'attractivité du port de Fos-sur-Mer, cela est positif. Cependant, si ce projet provoque, avec l'augmentation du trafic, une stabilité voire une augmentation des émissions des particules ultrafines, alors il représente un réel risque sanitaire. ”

Président de l'ASEF, forum du 3 novembre 2020

Ainsi, la perspective sanitaire invite à développer des alternatives en termes de modes de transport. **Les modes de transport actifs** ont été abordés dans le débat, comme un levier sanitaire important.

“ Les études réalisées dans le cadre du plan de santé environnementale montrent que la pratique d'une activité physique quotidienne réduit de 30 % la mortalité. Aussi, au côté de la réduction des sources de pollution, il est préconisé d'actionner tous les leviers de promotion et d'amélioration de notre santé. Les mobilités actives sont une des réponses. ”

Responsable régionale du département santé environnement de l'ARS Paca

Le maître d'ouvrage s'est saisi de l'enjeu des mesures destinées à réduire la pollution et sa dispersion notamment autour de l'infrastructure. Il reconnaît cependant que « ce ne sont pas des mesures très fortes ou très décisives ». Néanmoins, la Dreal se dit prête à regarder la question de la dispersion de certains polluants, en particulier les particules liées aux polluants industriels, notamment en étudiant la végétalisation des abords de certains sites. Pour ce faire, des éléments complémentaires sur les impacts de la végétation en ville sur l'air, le climat et la santé devront être étayés pour envisager et mettre en œuvre des solutions d'aménagement adaptées et ainsi concourir en partie à la réduction des dispersions de polluants. En outre, cela renforce l'importance d'un suivi des pollutions sur le territoire.

Par ailleurs, plusieurs participants ont insisté sur l'importance de démarches participatives sur le sujet, en particulier dans le cadre du dispositif RÉPONSES. Il s'agit de réunir l'ensemble des parties prenantes, citoyens et acteurs, autour d'une même table pour construire, ensemble, un avis éclairé, des actions et permettre à chacun de progresser et de s'améliorer à la fois dans sa connaissance, mais aussi dans la compréhension des contraintes des uns et des autres.

“ Cette démarche RÉPONSES part du constat partagé par tous, que la qualité de l'air sur le pourtour de l'Étang est dégradée. Ainsi, il faut agir. Mais il faut agir ensemble, parce que d'un côté nous avons les populations qui se sentent méprisées, abandonnées, laissées pour compte, et de l'autre côté, nous avons des acteurs qui travaillent au quotidien sur ce territoire, que ce soit l'État, les collectivités et les industriels, etc. ”

Déléguée générale du SPPPI Paca

<sup>6</sup> Avis publié le 16 juillet 2019 : <https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2014SA0156Ra.pdf>

## LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LA CONTRIBUTION DU PROJET À SON AMÉLIORATION

Le débat a permis de mettre en exergue l'objectif du projet d'améliorer la sécurité routière. Cet objectif a été largement soutenu dans plusieurs réunions et cahiers d'acteurs, traduisant une forte sensibilité à ces questions. Ainsi, il apparaît que cette route, au moins dans certaines sections, est ressentie comme dangereuse. Des participants soulignent cette dangerosité et suggèrent des mesures d'amélioration.

“ Je confirme la mauvaise et difficile circulation Martigues–Fos, très dangereuse. À voir pour une modification, mais vu l'étroitesse, cela va être très difficile. ”

Tchat de l'audition du 7 décembre 2020

“ Et là où des solutions d'aménagement le long du linéaire d'autoroute permettent de diversifier le visuel des conducteurs tout au long de leur trajet, cela pourrait éviter l'endormissement, par exemple, même s'il y aura des giratoires, etc. ”

Tchat de l'audition du 7 décembre 2020

Afin de comprendre un peu mieux quelles sont les données d'accidentologie, ce que cela veut dire et comment le projet pourra améliorer la sécurité, un forum thématique était dédié au sujet le lundi 7 décembre 2020, avec l'audition de spécialistes. Elle a permis d'entendre Nicolas Clabaux, chercheur au laboratoire Mécanismes des accidents de l'Université Gustave Eiffel

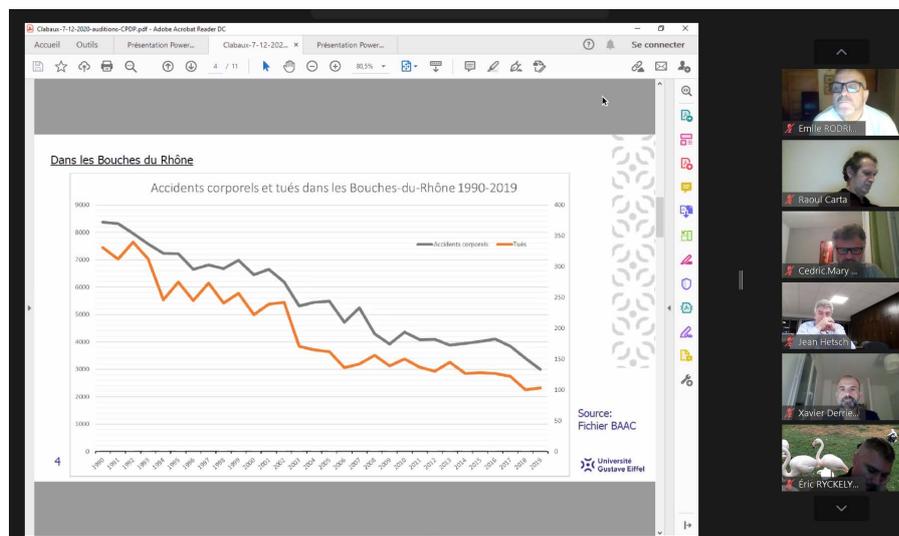
Eiffel, à Salon-de-Provence ; et Stéphane Leroux, directeur adjoint Ingénierie à la direction interdépartementale des routes Méditerranée (DirMed).

Nicolas Clabaux de l'Université Gustave Eiffel a ainsi montré en premier lieu qu'il pouvait y avoir un décalage entre l'impression de dangerosité de certains segments et les statistiques en matière de sécurité routière. Les données d'accidentologie montrent effectivement que la route est plus dangereuse mais invitent également à regarder plus précisément les termes et les causes de cette dangerosité.

“ Les chiffres d'accidentologie de 2014 à 2019 – ce sont les chiffres les plus récents dont nous disposons –, issus du Portail TRAxY recensant les accidents corporels constatés par les forces de l'ordre (ministère de l'Intérieur). Sur ces six dernières années, nous avons 47 accidents, dont 38 avec des blessés hospitalisés ou des tués, ce qui représente un taux d'accidents graves de 80%. Nous sommes proches de la moyenne nationale pour ce type de route. Par contre, nous avons une densité d'accidents bien plus importante – c'est le nombre d'accidents par an et par kilomètre – de 0,58. La moyenne pour ce type d'infrastructure à deux voies est de 0,11. Nous sommes donc avec une densité 5 fois supérieure à la moyenne des routes à deux voies ”

Directeur adjoint de la DirMed.

Le forum a permis de partager des constats scientifiques actuels sur la sécurité routière. Il existe des disparités de



Audition « Sécurité routière », le 7 décembre 2020, en ligne



## Des disparités de risque

### → Selon le mode de déplacement

	Registre (Rhône)			
	usagers	trajets	kilomètres	heures
Automobilistes (réf)	1,0	1,0	1,0	1,0
Piétons	0,4	0,3	6,0	0,8
Cyclistes	2,5	3,2	10,3	3,1
Usagers de deux-roues motorisé	30,2	34,3	26,5	33,9

(Source: Blaizot et al. 2012)

Les poids-lourds: environ 2% des tués, mais près de 15% des accidents mortels

### → Selon les réseaux

L'autoroute: un réseau entre 3 et 5 fois plus sûr que le réseau secondaire (RN, RD)

Université Gustave Eiffel

*Diapositive présentée par Nicolas Clabaux, Université Gustave Eiffel, le 7 décembre 2020*

risques selon les modes de déplacements mais également selon les réseaux.

Un certain nombre d'exemples montrent par ailleurs que le bon sens peut s'avérer contreproductif. Notamment concernant les projets de contournement d'agglomérations, si les secteurs protégés sont plus sûrs après la mise en place d'une déviation, le bilan global de l'insécurité routière est au mieux identique sur la nouvelle infrastructure et sur l'ancienne infrastructure. Il peut même être négatif s'il n'est pas réalisé un réaménagement pour modérer les vitesses sur l'ancienne infrastructure.

**“ Il faut savoir que si l'on augmente par exemple la largeur d'une chaussée de 5 à 6 m ou de 6 à 7 m, à chaque fois, on va augmenter la vitesse moyenne de 10 km/h. Nous avons consécutivement une augmentation des accidents et des tués. ”**

Chercheur, Université Gustave Eiffel, audition du 7 décembre 2020

Un point de consensus dans la communauté scientifique est le lien entre l'augmentation de la vitesse sur un type de voie donné et celle des accidents mortels.

**“ Une augmentation de 1% de la vitesse moyenne de circulation conduit à une augmentation de 4 % des accidents mortels. C'est quelque chose qui est aujourd'hui largement admis dans la communauté scientifique. ”**

Chercheur, Université Gustave Eiffel, audition du 7 décembre 2020

Il a été souligné la nécessité de réaliser des études de diagnostic en amont et d'évaluation sur les incidences des aménagements réalisés car ils conditionnent les interactions entre les véhicules et les conducteurs sur la route. Stéphane Leroux, de la DirMed a précisé qu'en tant qu'exploitant de la RN569, ses services continuent

de mener des études particulières de sécurité routière sur cet axe dans le cadre de la démarche SURE pour Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes.

**“ Il est important de réaliser des études de diagnostic des problèmes de sécurité très en amont des projets, pour pouvoir in fine asseoir la décision en toute connaissance de cause et en s'appuyant sur une compréhension de la réalité des phénomènes accidentologiques qui se produisent sur le secteur étudié. ”**

Chercheur, Université Gustave Eiffel, audition du 7 décembre 2020

L'évaluation faite actuellement dans le DMO est une approche relativement globale de la question de la sécurité routière basée sur les modélisations de trafic en 2030 selon les options. En se basant sur les chiffres anciens de 2009-2013, la Dreal observe un niveau d'insécurité routière qui est deux fois plus important sur la liaison Fos-Salon, que sur des itinéraires comparables au niveau national. La Dreal a également mis en exergue le manque de lisibilité de l'itinéraire qui peut expliquer qu'il y ait des comportements inadaptés de la part des usagers, qui peuvent générer des risques supplémentaires en termes de sécurité routière. En outre, il a été constaté que le profil de la route et les points d'échange ne sont pas adaptés : trafic très élevé en volume et un mélange de poids lourds et de véhicules légers qui circulent à des vitesses différentes, possibilités de dépassement limitées. Cette mixité d'usage expliquerait les épisodes de congestion aux heures de pointe sur les principaux points d'échange. À partir de ces projections, l'hypothèse est que, sans aménagement de la liaison Fos-Salon, les taux actuels d'insécurité routière seraient maintenus. Le maître d'ouvrage considère que l'aménagement de la liaison Fos-Salon pourrait conduire à une baisse globale de l'insécurité de l'ordre de 25 à 30%. Aujourd'hui, il estime que le coût de l'insécurité routière est à peu près de 144 millions d'euros sur une période de 5 ans, et considère qu'en fonction de l'option, le projet permettra des baisses du coût de l'insécurité routière de 26 à 30%.

Interrogé sur le risque d'accident industriel sur la voie portuaire, la Dreal a précisé que cet enjeu était pleinement intégré dans la comparaison des variantes en complément de la problématique de sécurité routière.

Enfin, il a été précisé que des aménagements spécifiques étaient envisagés pour réduire les nuisances sonores et permettre à l'infrastructure de respecter aussi les obligations réglementaires de tout aménagement de ce type (cf. fiche technique sur le site du débat public).

## LES CONCEPTIONS DU DÉVELOPPEMENT

La monétarisation du coût de la vie humaine dans les évaluations socioéconomiques des projets a suscité quelques discussions sur les conceptions du développement et de l'économie sous-jacentes. Plus largement, les différents forums thématiques ont permis de mettre en exergue ces différences de définition. Pour certains participants, le développement économique est d'abord entendu comme un développement permettant de rentabiliser des infrastructures, des projets ou encore des activités, tout en garantissant les emplois liés à ces activités, en continuité. Pour d'autres participants, il est surtout entendu comme un développement systémique intégrant les

aspects environnementaux globaux (équilibres des écosystèmes et lutte contre les émissions de polluants atmosphériques et CO<sub>2</sub>, lutte contre l'érosion des sols et préservation des ressources en eau notamment), les aspects sociaux également (bien-être, mieux vivre dans son territoire et santé pour tous notamment), les aspects liés aux usages et aux fonctionnalités du territoire dans leur ensemble (mobilités, fonctionnalités des activités sociales, agricoles, industrielles,...) et enfin les aspects monétaires intégrant l'ensemble des impacts monétaires de toutes les parties prenantes et activités associées (y compris les impacts monétaires des coûts inhérents aux impacts du changement climatique et des impacts sanitaires des pollutions atmosphériques).

## LA POSTURE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les forums territoriaux puis les forums thématiques dont il vient d'être rendu compte, respectivement dans les parties 3 et 4, ont soulevé un grand nombre d'enjeux relevant de multiples politiques publiques. La Dreal a en charge à l'échelle régionale la mise en œuvre de la plupart de ces politiques publiques que réclame la réalisation du projet routier. Aussi, dès le 9 juillet 2019, date de sa première rencontre avec la directrice de la Dreal, Mme Corinne Tourasse, le président de la CPDP lui a-t-il demandé de mobiliser l'ensemble des compétences requises pour un débat large et ouvert sur tous les enjeux mis en avant dans sa lettre de mission, afin de pouvoir les approfondir avec les experts qualifiés pour le faire. Cette demande a été rappelée à plusieurs reprises.

Cependant, la Dreal, assurant la maîtrise d'ouvrage du projet pour l'État, a choisi d'être représentée dans le débat par son unité de maîtrise d'ouvrage routière. Lionel Patte et Cédric Mary, avec le renfort de Xavier Céréa après l'ouverture du débat, ont été les interlocuteurs constants de la CPDP, sous la supervision du chef du service Transports, Infrastructures et Mobilité (STIM), Olivier Teissier, présent dans certaines réunions publiques, sorties sur le terrain et réunions de travail avec la CPDP, et du directeur régional adjoint, Fabrice Levassort, représentant la Dreal lors des plénières et dans les échanges avec le préfet de région et la CNDP.

La CPDP tient ici à les remercier chaleureusement pour leur disponibilité sans faille, la franchise des échanges, leur ouverture aux interpellations multiples du public et

de la CPDP. Le débat public est un exercice difficile parce que l'État est attendu sur un registre d'action beaucoup plus large que la seule réalisation d'une liaison routière, qui inclut les autres modes de transport et de multiples politiques publiques dans un cadre de coordination avec les autorités territoriales et de nombreux acteurs. Comme dans beaucoup d'autres débats publics, l'approche élargie du projet portée par les participants est venue mettre en tension les compétences – techniques, mais surtout politiques – mobilisées par un maître d'ouvrage concentré sur la présentation d'un projet routier.

« Concernant l'équilibre entre les modes, je souligne que nous nous présentons en qualité de maître d'ouvrage routier, car nous avons la maîtrise d'ouvrage en propre juste du projet routier. Malgré tout, l'État et ses partenaires financent un certain nombre de projets sur d'autres modes », précisait le chef du service Transports, Infrastructures et Mobilité (STIM) dans l'un des premiers forums territoriaux, le 14 septembre 2020.

La CPDP se permet également de relever que la représentation de la Dreal dans le débat public a été exclusivement masculine. Cela n'a pas contribué à redresser la prédominance masculine dans la participation à ce débat, notable dans les prises de parole, mais trait commun à de nombreux dispositifs de participation du public sur des sujets dits techniques.

La Dreal avait mis en place en interne des moyens pour mobiliser toutes les compétences nécessaires et pour se concerter avec ses partenaires, autres services de



l'État, Métropole, GPMM et acteurs portuaires notamment. Mais sa représentation dans le débat public principalement par l'unité de maîtrise d'ouvrage routière a pu donner le sentiment à des participants que la décision était prise et que le débat se réduisait à une simple consultation, puisque ce sont ces mêmes interlocuteurs qu'ils avaient pu rencontrer dans les consultations réglementaires sur le contournement de Martigues/Port-de-Bouc ou pouvaient rencontrer sur le contournement d'Arles. Ne voir que ces mêmes interlocuteurs présents pour répondre au public, que la réunion porte sur le climat, la santé, l'environnement, les risques, le développement économique, l'aménagement du territoire ou les transports, et alors que certains participants rencontrent sur chacun de ces sujets, mais dans d'autres cadres, d'autres représentants de la Dreal, semblait l'accréditer. A contrario, les plus anciens avaient rencontré dans le débat Fos 2XL les multiples facettes de l'État, la DRIRE, la DIREN, la DDA, les Affaires maritimes, etc., en plus de la DDE en charge des projets routiers à l'époque. La CPDP considère que la représentation de ces multiples compétences, pour beaucoup aujourd'hui regroupées au sein de la Dreal, par la présence des experts en charge en son sein des questions spécifiquement traitées dans telle ou telle réunion, aurait été utile au débat pour mieux rendre tangible la cohérence des politiques publiques.

Le maître d'ouvrage routier ne pouvait en effet qu'assurer en réunion le plein respect des autres politiques publiques, au-delà de ses compétences propres, alors même que la réalisation envisagée du projet à l'horizon

2030 impliquait pour le public de pouvoir anticiper leurs évolutions respectives. En matière sanitaire, d'artificialisation des sols, de respect de la biodiversité, d'engagements climatiques, etc., il ne s'agit pas simplement de montrer que les réglementations actuelles sont respectées par le projet mais bien de se donner les moyens d'anticiper pour qu'à sa mise en service, la liaison routière respecte celles qui seront alors en vigueur, au risque sinon d'être « obsolète » ont dit plusieurs participants. De ce point de vue, la CPDP a constaté au cours du débat que le maître d'ouvrage n'était sans doute pas équipé de tous les outils d'analyse et de modélisation que réclame cette anticipation, en particulier pour mettre en œuvre une approche multimodale. Les échanges sur la contribution du projet au respect de la trajectoire définie par le décret n° 2020-457 du 21 avril 2020 relatif aux budgets carbone nationaux et à la stratégie nationale bas-carbone, l'ont souligné. La CPDP regrette que le maître d'ouvrage n'ait pas saisi l'ouverture que procure la phase du débat public pour aller au-delà des référentiels d'étude nationaux qui encadrent son travail dans les phases réglementaires ultérieures d'instruction du projet.

Ainsi, un débat public place un maître d'ouvrage devant des exigences plus diverses, souvent plus difficiles à satisfaire, que celles la plupart du temps mise en œuvre dans la conduite d'une concertation préalable ou réglementaire. La CPDP a donc jugé utiles ces quelques commentaires pour qu'ils soient pris en considération par le maître d'ouvrage dans les concertations qui suivront la décision. Les garants que nommera la CNDP y veilleront.



Première plénière, le 28 septembre 2020 à Miramas



Le projet dans son territoire, support de la carte interactive du débat, Fond de carte IGN

## LES ARGUMENTS DU PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS-SALON

Points positifs

Points négatifs

réduit les bouchons  
Il y aura moins de  
accidents, donc ...

Plusieurs raisonnements ont alimenté les discussions : ils articulent diversement des arguments sur les réponses que le projet apporte. La CPDP synthétise ici les six raisonnements qui lui ont paru les plus caractéristiques par la manière dont ils hiérarchisent et combinent les cinq objectifs assignés au projet ou en formulent d'autres.

**Mots clés**

5

**LES 6 PRINCIPAUX  
SCHÉMAS DE  
RAISONNEMENT  
SUR LE PROJET**

PRINCIPAUX SCHÉMAS DE RAISONNEMENT SUR LE PROJET



URGENCE DE LA ROUTE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- ✓ QUALITÉ DE LA DESSESTE ROUTIÈRE, INDISPENSABLE PILIER DE LA MASSIFICATION « DU REPORT MODAL VERS LE TER ET LE FLUVIAL »
- ✓ IMPORTANCE DE LA FLUIDITÉ DU PASSAGE PORTUAIRE « DE L'ACCESSIBILITÉ DE L'HINTERLAND »

Le port est le seul à Europe à ne pas être directement relié à une autoroute!

La liaison Fos-salon est le maillon manquant de l'offre de transport

PROJET HISTORIQUE



UNE PIÈCE DU PUZZLE TERRITORIAL SUR LES TRANSPORTS

- ✓ LA ROUTE EST UN MAILLON D'UN AMBITUEUX PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT POUR LE TERRITOIRE
- ✓ LA RÉPONSE DOIT ÊTRE MULTIMODALE « PRÉFÉRER À LA VALORISATION DU TERRITOIRE « À LA PROTECTION DES VIEUX ENVIRONNEMENTS HUMAINS « NATURELS »

La route ne peut pas tout!

Il ne faut pas opposer les modes de transports



VIGILANCE SUR LES ÉQUILIBRES DU SYSTÈME TERRITORIAL

- ✓ DÉMARCHE: ÉVITER - RÉDUIRE - COMPENSER
- ✓ IMPORTANCE DE LA RESSOURCE EN EAU SUR LE TERRITOIRE
- ✓ PRESSION SUR LES ESPACES NATURELS « AGRICOLES »

A-t-on réellement besoin de ce projet?

RESIONS VIGILANTS



OPPOSITION AU TOUT ROUTIER

- ✓ FAVORISER LES ALTERNATIVES À LA ROUTE → FLUVIAL + FERROVIAIRE
- ✓ RÉDUIRE LE TRAFFIC
- ✓ DIMINUER LES POLLUTIONS
- ✓ RENSERISER LES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENT

La route crée le trafic et aggrave la situation en lieu de résoudre les problèmes

La route est une mauvaise réponse à de bonnes questions!

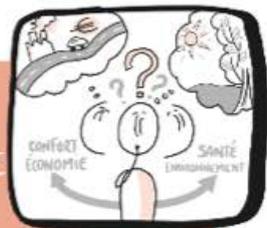


PRÉSERVER LA SANTÉ AVANT TOUT

- ✓ ÉLOIGNER LE TRAFFIC DES HABITATIONS (POLLUTION, MATIÈRES DANGEREUSES...)
- ✓ TOUTE POLLUTION SUPPLÉMENTAIRE DANS CETTE ZONE EST À PROSCRIRE, IL EST URGENT DE DIMINUER L'EXPOSITION DES POPULATIONS POUR AMÉLIORER LEUR SANTÉ

La fluidité du trafic est un moyen essentiel pour réduire la pollution

La saturation de Fos devient une véritable zone de catastrophe naturelle: tout les produits sont dangereux



PROJET OBSOLETE « INADAPTÉ À LA JEUNE GÉNÉRATION

- ✓ L'ÉTAT DES GÉNÉRATIONS SUR LA NOTION DE "BIEN VIVRE"
- ✓ LA PRIORITÉ DEVRAIT ÊTRE DE RÉDUIRE LES POLLUTIONS ET DE PRENDRE SOIN DE LA PLANÈTE
- ✓ ALTERNATIVES AU PROJET?

N'abordons plus les enjeux de Fos en isolation!

UNE VISION D'ENSEMBLE EST NÉCESSAIRE pour inscrire le projet dans un schéma territorial, impliquant tous les acteurs « donnant à voir le respect des équilibres spécifiques de l'ouest de l'Île de France dans l'aire métropolitaine

CHANGONS DE PARADIGME!



UNE EXPRESSION NUANCÉE D'ARGUMENTS TRÈS VARIÉS!

La vertu du DÉBAT ne se limite pas à l'expression de prises de position déjà formées mais est riche d'échanges entre des points de vue divers!

Le débat public est souvent vu comme une consultation, voire un sondage, dont il s'agirait de dégager un point de vue majoritaire, majorité d'idées ou sur des positions précises sur le projet, desquelles la CPDP tirerait un avis. La presse véhicule parfois cette présentation – un article s'est proposé ainsi de classer les cahiers d'acteurs publiés sur le site du débat en pour, contre et modérés – qui a également été entendue dans le débat, et guidera peut-être la lecture qu'en fera le maître d'ouvrage.

“ 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. ”

Directeur régional adjoint de la Dreal, plénière du 20 janvier 2021

La CPDP n'est pas un acteur du projet : sa neutralité lui interdit de formuler un avis, et sa méthode de procéder à ce type de décompte. Le débat ne peut être réduit à un vote. Bien sûr, l'expression de positions tranchées y a toute sa place, mais la diversité de ses modalités vise principalement la confrontation d'arguments très variés.

Les deux parties précédentes ont rendu compte de manière large sinon exhaustive des échanges. Dans cette partie, la CPDP propose **une première forme de synthèse**. Plusieurs raisonnements ont alimenté les discussions : ils articulent diversement des arguments sur la réponse que le projet apporte aux objectifs annoncés. **La CPDP synthétise ici les six raisonnements qui lui ont paru les plus caractéristiques par la manière dont ils hiérarchisent et combinent les cinq objectifs assignés au projet ou en formulent d'autres**. La dernière partie du compte rendu synthétise quant à elle les recommandations formulées dans le débat. Ces deux manières de faire une synthèse des échanges sont différentes : deux raisonnements distincts peuvent conduire à une même recommandation sur le projet. En effet, ces raisonnements ne sont pas nécessairement exclusifs les uns des autres, un même participant peut soutenir tel point de vue en puisant dans l'un d'eux et tel autre en s'appuyant sur un autre. C'est la vertu du débat, qui ne se limite pas à l'expression de prises de position déjà formées mais est riche de l'échange entre des points de vue divers. Le maître d'ouvrage produira également un raisonnement pour présenter sa décision. Il aura donc à tenir compte non seulement des recommandations formulées dans le débat (voir la dernière partie) mais aussi des raisonnements plus transversaux tenus sur la manière dont le projet répond aux objectifs que la décision confirmera.

## « LE PORT EST LE SEUL EN EUROPE À NE PAS ÊTRE RELIÉ DIRECTEMENT À UNE AUTOROUTE » : L'URGENCE DE LA ROUTE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Nous l'avons déjà noté, un leitmotiv a parcouru tout le débat : le port, le premier en France et le 5<sup>e</sup> en Europe, est le seul de sa catégorie à ne pas être relié directement à une autoroute. Il faut parcourir 30 km et franchir 9 ronds-points depuis la ZIP pour accéder à l'A54 vers l'A7.

À partir de là, beaucoup de participants font un raisonnement qui déduit la nécessité du projet de **l'ambition de développement des activités industrialo-portuaires**, elles-mêmes conditions du dynamisme économique du territoire et de l'emploi. Ainsi, 1 000 conteneurs supplémentaires correspondent à 10 emplois supplémentaires

sur la chaîne logistique. La prémisse du raisonnement consiste à rappeler l'importance de la zone industrialo-portuaire, unique en France avec ses 10 000 emplois, ses grandes unités sidérurgiques et pétrochimiques, ses terminaux conteneurs, ses entrepôts logistiques, mais également de nombreuses entreprises liées à la transition énergétique, et l'importance du port, son envergure européenne, l'un des deux points d'entrée du commerce extérieur du pays. Le développement de la ZIP et des activités portuaires constitue donc un enjeu territorial et économique majeur pour l'ouest de l'étang de Berre, la métropole marseillaise, la région et la France.





Première plénière, le 28 septembre 2020 à Miramas

“ La bataille contre la concurrence européenne se joue sur la fluidité du passage portuaire et l’accessibilité à un hinterland toujours plus large, à coût égal. ”

Cahiers d’Elengy, de l’AUTE, de l’UMF et du Syndicat Professionnel des Pilotes des ports de Marseille et du Golf de Fos

Le premier volet du raisonnement affirme que la « bataille des ports se gagne à terre » (cahiers du Dimers, du Conseil de développement du port). La stratégie ambitieuse de développement du port et de la ZIP ne peut se déployer qu’en maintenant la compétitivité des terminaux, en améliorant l’efficacité du système logistique d’entreposage dans l’hinterland proche et en garantissant la qualité de service de pré/post-acheminements. Aujourd’hui, les opérations portuaires sur le port de Marseille-Fos ont trouvé une efficacité qui explique que celui-ci ait gagné des parts de marché sur la période récente. « Gagner la bataille » (président du directoire du GPMM à la plénière d’ouverture, le 28 septembre) et poursuivre cette tendance malgré les soubresauts dus à la crise sanitaire, nécessite, ont expliqué les acteurs économiques, « une stratégie globale de desserte et d’attractivité de la ZIP » (cahier de la CCI AMP), une coordination renforcée des acteurs et une meilleure performance des acheminements terrestres. Ainsi, la mauvaise qualité de la desserte routière de la ZIP, illustrée de mille manières au cours du débat, constitue un handicap majeur pour la poursuite de cette ambition.

“ La liaison Fos-Salon à 2x2 voies est le maillon manquant de l’offre de transport combiné déjà existante à Clésud. ”

Cahier de la ville de Grans

“ La sécurité des utilisateurs des axes routiers, la fluidité du trafic, sont autant d’arguments en faveur de la liaison autoroutière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence car elle inclut les infrastructures d’accès au terminal de transport combiné et donc le report modal. ”

Cahier de Novatrans

Ces acteurs mettent en avant la **qualité de la desserte routière des terminaux de transport combiné comme l’indispensable pilier de la massification des flux et du report modal**. Les acteurs du transport combiné mettent plus spécifiquement en avant la qualité des prestations de « premier et dernier kilomètres ». Le mode routier est le « maillon indispensable de la multimodalité » affirme le cahier de T3M. Mais l’affirmation de la liaison routière comme « maillon essentiel » du transport combiné ne conduit pas ces acteurs à se positionner précisément sur une option du projet.

Le second volet du raisonnement signale **les efforts faits par le port et les acteurs de la place portuaire en matière de développement de l’utilisation du fer et du fleuve** pour l’acheminement terrestre, mais souligne que les ambitions fortes qui sont les leurs **ne permettront pas pour autant de réduire le trafic de camions**. Ce volet s’appuie sur une prévision chiffrée de l’augmentation de la circulation des poids lourds liée à celle du nombre de conteneurs d’ici 2030 (voir les chiffres rappelés dans le tableau de la p.84). Même si l’ambition (et non l’objectif) d’une part modale de 30% pour le fer était atteinte (réduisant ainsi celle de la route à 60%, la voie d’eau faisant 10%), soit un quasi triplement du nombre de conteneurs sur le fer en 10 ans, il y aurait plus de 200 000 camions supplémentaires sur la route en 2030 par rapport à aujourd’hui (soit de l’ordre de 700 camions supplémentaires par jour sur la zone ont calculé certains participants). Ainsi, la croissance attendue du trafic de conteneurs se traduira « quel que soit le niveau atteint par le report modal » par la croissance du nombre de camions sur le réseau routier d’ici 2030.

Il convient de noter que **ce raisonnement** est celui qui, **historiquement, a toujours soutenu le projet de liaison entre la ZIP et l’A7**, sans jamais suffire malgré ses actualisations successives à emporter la réalisation du projet. Ce raisonnement est toutefois central dans les cahiers des acteurs portuaires, de la CCI AMP, de l’UPE 13, d’Industries Méditerranée et a souvent été exprimé par d’autres intervenants en réunions publiques. Il conduit tous ces participants à se prononcer en faveur d’une route à 2x2 voies sur

l'ensemble du tracé, « *a minima une voie express* » (cahiers de l'UMF et des acteurs portuaires), à l'instar du contournement de Miramas.

L'affirmation par ce raisonnement de la vocation économique prioritaire de la liaison entre la ZIP et l'A54 ne le conduit pas à ignorer d'autres enjeux associés au projet, en premier lieu l'importance du report modal du fret vers le fer et le fleuve, la nécessité de développer les transports collectifs, de réduire la pollution, de diminuer les accidents de la route et de préserver l'environnement, bref d'améliorer la qualité de vie de ce territoire. Mais ces objectifs sont dérivés de l'objectif premier d'amélioration de l'accessibilité, de la fluidité et de la performance de la route dans l'argumentation qui conclut à la nécessité d'une 2x2 voies de la ZIP à l'A54.

La préconisation déduite de ce raisonnement en faveur d'une route à 2x2 voies sur l'ensemble du tracé, est proche de l'option autoroutière présentée par la Dreal sans lui correspondre exactement, puisqu'il pourrait s'agir « *a minima* » d'une voie express, et qu'un phasage est envisagé par certains. Ce raisonnement ne conduit pas directement à une position sur les options mises en débat par le maître d'ouvrage, et rarement sur les variantes de tracés, en particulier pas celles concernant le contournement de Fos. Certains acteurs économiques ont pu toutefois dire plus directement en réunion que le contournement de Fos avait une vocation d'aménagement urbain, tout à fait distincte de la vocation économique prioritaire de la liaison entre la ZIP et l'A54, et qu'en conséquence les deux projets devaient être disjoints pour ne pas retarder la réalisation de la liaison entre la ZIP et l'A54.



Atelier citoyen, le 10 octobre 2020, travail sur la carte du territoire



## « IL NE FAUT PAS OPPOSER LES MODES DE TRANSPORT » : LE PROJET COMME « PIÈCE D'UN PUZZLE » TERRITORIAL

Même si le raisonnement faisant du projet routier une nécessité économique est partagé par de nombreux participants dans le débat, d'autres raisonnements y ont été tenus. Un autre leitmotiv a été entendu dans le débat : « *Il ne faut pas opposer les modes de transport* ». À partir de cette sentence, un autre raisonnement aborde le projet sous un angle différent du premier. Il ne le contredit pas, mais déduit la nécessité de la liaison Fos-Salon des besoins de transport à l'ouest de l'étang de Berre et y voit le « **maillon d'un ambitieux programme d'aménagement pour le territoire** » (cahier de la [CCI d'Arles](#)). Ce raisonnement part donc d'une prémisse plus spécifique aux besoins de transport et de mobilité, qui interdit de considérer l'urgence d'un seul mode, routier en l'occurrence, sans envisager en même temps les besoins des autres modes.

“ *Il ne faut pas opposer les modes de transport ; à chaque tâche suffit sa peine. Il y a besoin de transports collectifs ; il y a besoin de transport ferroviaire de marchandises ; il y a besoin du fluvial et il y a besoin également du projet routier.* ”

Maire de Miramas, forum du 11 septembre 2020

“ *La route ne peut pas tout.* ”

Un syndicaliste cheminot, plénière de clôture, 20 janvier 2021

Le premier volet du raisonnement est donc de considérer que le développement économique de la ZIP et plus globalement le développement du territoire nécessite une cohérence d'ensemble dans laquelle **le projet de liaison routière prend place parmi une combinaison d'aménagements favorisant une réponse multimodale** aux besoins de mobilité et de transport. « *Le projet de liaison Fos-Salon est un maillon important de cette remise à niveau* » pour répondre aux « *exigences d'une mobilité durable comme au bien-être des populations qui animent ce territoire* » précise le cahier de la [ville de Port Saint-Louis](#), pour « *poursuivre son développement harmonieux* » renchérit le cahier de la [ville d'Istres](#).

“ *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.* ”

Députée de la 16<sup>e</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône, plénière de clôture, 20 janvier 2021

Le second volet du raisonnement vise à expliciter les besoins de mobilité ou de transport à satisfaire pour en déduire la **réponse multimodale à apporter**, la route étant un élément d'une politique d'ensemble.

“ *La liaison Fos-Salon est en résonance avec les préconisations et objectifs du projet arrêté de Plan de déplacement urbain (PDU) qui prévoit de faire des voiries structurantes les supports de la multimodalité, de soulager le réseau secondaire, de développer les transports collectifs à haut niveau de service et de favoriser l'usage collectif de la voiture.* ”

Cahier de la [Métropole AMP](#)

L'objectif n'est plus alors seulement d'améliorer la desserte routière mais d'envisager le report modal vers des modes de transport non-routier, la mobilité douce et le covoiturage, le changement de motorisation vers des solutions hybrides ou décarbonées, afin de désengorger la liaison routière actuelle et de réduire l'impact environnemental des transports. De même, l'optimisation des flux logistiques et domicile-travail peuvent y contribuer.

“ *Plus qu'une liaison (auto)routière de plus, la liaison routière Fos-Salon (...) doit incarner une nouvelle vision de ce qu'on attend d'une infrastructure routière aujourd'hui : la transformation d'un "couloir à camions" en un maillon apaisé d'une chaîne intermodale de déplacements participant à la valorisation du territoire et à la protection des milieux environnants, humains et naturels.* ”

Cahier de l'association [NosTERPaca](#)

Cette nouvelle vision suppose donc un schéma global d'aménagement pour favoriser une organisation équilibrée du puzzle territorial et maîtriser la croissance du trafic, voire réduire le trafic routier.

“ *L'ensemble de ces propositions sur la liaison routière Fos-Salon doit pouvoir donner un nouvel espoir de mieux vivre aux salariés et aux populations.* ”

Cahier du [CSAIGFIE](#)

Les tenants de ce raisonnement concluent favorablement à la réalisation du projet de liaison routière mais rappellent également qu'il est urgent de développer conjointement le fret ferroviaire, les transports collectifs et le vélo afin d'aboutir à un rééquilibrage

entre les modes de transport et de déplacement dans cette région. La prise en compte des besoins multimodaux et d'un moindre impact environnemental, les conduisent à exclure une option autoroutière au profit d'un aménagement de type voie express.

## « A-T-ON BESOIN DE CE PROJET ? » LA VIGILANCE SUR LES ÉQUILIBRES DU SYSTÈME TERRITORIAL

Un autre raisonnement ne prend plus comme prémisses les besoins de transport à satisfaire mais, dans la perspective d'une réalisation probable du projet de liaison routière, les conditions qui devront être garanties pour préserver les ressources, notamment la nappe de Crau, l'agriculture et la biodiversité. Il s'agit moins de répondre à la question « A-t-on besoin de ce projet ? » (cahier de l'Atelier citoyen) que de préciser les points de vigilance qu'exige le respect des équilibres du système territorial. Si la fluidification du trafic et la réduction de la distance Fos-Salon devrait permettre des gains en termes d'émissions de polluants ou de gaz à effet de serre, l'intensification du trafic dû aux nouvelles implantations (plateformes logistiques, activités économiques, urbanisation) que facilitera le projet sur et autour de la ZIP, impactera le bilan environnemental du territoire.

Le débat a mis en avant **l'importance de la ressource en eau** dans ce territoire et fait prendre conscience à beaucoup de participants de sa fragilité, puisque l'eau potable de 270 000 habitants est intimement liée aux prairies irriguées du foin de Crau et à l'agriculture, elles-mêmes menacées par la multiplication des usages de l'eau de la Durance en amont et par le réchauffement climatique.

“ Sur le plan de la qualité de l'eau, le pouvoir de nuisance du trafic prévu dans ce projet routier est significatif avec une pollution diffuse et accidentelle. De plus, la liaison est située dans une zone de sauvegarde pour l'eau potable, et donc dans la zone d'appel des pollutions susceptibles d'impacter les captages d'Alimentation en Eau Potable (AEP). Sur l'aspect quantitatif, le projet imperméabiliserait d'importantes surfaces de prairie de Foin de Crau nécessaires à la recharge de la nappe. ”

Cahier du SymCrau

La troisième partie de ce compte rendu a mis l'accent sur le système territorial dans lequel devrait s'insérer le projet et en particulier l'écosystème. Plusieurs cahiers d'acteurs rappellent **l'importance de la démarche « Éviter, réduire, compenser » (ERC) et les limites de possibilités de compensation** (cahiers du Cen Paca, de FNE Paca, de la Fédération des structures hydrauliques des Bouches-du-Rhône et du SymCrau). Le cahier de la Fédération des structures hydrauliques met l'accent sur les obligations de maintien des réseaux d'irrigation, comme le cahier de la Chambre d'agriculture.

“ En répondant à la compensation agricole, le projet de liaison pourrait répondre par la même occasion à la compensation de la recharge de la nappe. Mais la disponibilité foncière pour la création de nouvelle prairies irriguées étant limitée, la meilleure solution reste donc d'éviter au maximum la consommation des prairies. ”

Cahier du SymCrau



Plénière de clôture, le 20 janvier 2021 à Fos-sur-Mer



Plénière de clôture, le 20 janvier 2021 à Fos-sur-Mer

Cette question de la compensation dans la démarche ERC, les risques de compétition entre espaces agricoles et naturels, ont également été traités dans le débat parce que l'enjeu de **l'artificialisation des sols** prend aujourd'hui toute son acuité avec les perspectives nouvelles de développement urbain et industriel du territoire qu'annonce le projet de liaison routière. Le cahier de la Confédération paysanne des Bouches-du-Rhône comme celui du Conservatoire des espaces naturels Paca (Cen Paca) rappellent la rapidité de l'artificialisation des sols et du recul de l'agriculture à laquelle l'ouest de l'étang de Berre ne fait pas exception. Le cahier de la chambre d'agriculture insiste

également sur la fragmentation des terres agricoles. Le Cen Paca comme le SymCrau alertent sur la situation du territoire qui exige « *Pas de compensation sans désartificialisation* » (cahier du Cen Paca).

“ Dans cet espace limité, on ne peut plus penser la compensation comme une simple transformation des espaces agricoles en espaces naturels, ou inversement, ce schéma conduisant irrémédiablement à leur diminution globale au profit des surfaces artificialisées. Voilà donc le débat qu'il faut engager. La vraie compensation des aménagements ne peut se faire sans désartificialiser. Sinon, tout nouvel aménagement détruira toujours plus de milieux agro-pastoraux, au détriment simultané et de la biodiversité et des activités agricoles qui la soutiennent. ”

Cahier du Cen Paca

Les participants à l'Atelier citoyen ont été particulièrement sensibles à la pression supplémentaire sur les espaces naturels et agricoles que fait peser la création de cet aménagement d'ampleur dans la plaine de Crau. Si l'Atelier citoyen n'a pas apporté une réponse unique à la question « A-t-on besoin de ce projet ? », il s'est rassemblé sur les conditions à respecter dans sa réalisation et pour énoncer de nombreux points de vigilance. Comme les divers tenants du raisonnement, faisant l'hypothèse que la route se fera, cette explicitation ne les conduit pas à se prononcer sur une option préférentielle, sinon sur celle qui aura le moindre impact. Mais la surveillance du respect des équilibres du système territorial les mobilisera dans la suite des concertations.

## « IL FAUT OPPOSER LES MODES DE TRANSPORT » : L'OPPOSITION AU « TOUT ROUTIER »

Un autre raisonnement prend le contrepied des deux premiers pour proposer d'inverser les priorités : il faut combattre le « tout routier » et pour cela **favoriser les alternatives à la route**, le ferroviaire et le fluvial pour les marchandises, les transports en commun et le vélo pour les particuliers. L'objectif est de **réduire le trafic routier** pour rendre effective la possibilité d'un choix entre plusieurs modes, améliorer les conditions de mobilité et la sécurité des transports, et diminuer les pollutions.

“ Au-delà du paradoxe de Braess, la “loi fondamentale de la congestion autoroutière” décrite en 1962, plusieurs fois confirmée et vérifiée dans de nombreuses grandes villes, affirme que dans les 5 à 10 ans suivants la mise en service d'un nouvel aménagement routier, les niveaux de saturation préexistants sont de nouveau atteints. ”

Cahier de l'association Au fil du Rhône

La prémisse de ce raisonnement affirme que **l'augmentation de la capacité de la route, loin de résoudre les problèmes de congestion, les aggravera** à brève échéance. Cette critique d'un postulat bien ancré en faveur des projets routiers y oppose le paradoxe de Braess et sa démonstration mathématique, mentionnés dans la troisième partie (p.49), phénomène largement documenté montrant que toute augmentation de capacité d'une voie à grande circulation en fait un « aspirateur à voitures ». Un adage de bon sens veut effectivement que « la route crée le trafic ». Aussi « La route n'est pas la solution aux problèmes. C'est l'ensemble des déplacements qu'il faut repenser » ont affirmé certains membres de l'Atelier citoyen (Cahier de l'Atelier citoyen).

“ Une mauvaise réponse à de bonnes questions. ”

Cahier de France Nature Environnement Paca

“ Pas de quitus au tout routier. ”

Cahier de Ramdam

Le premier temps du raisonnement considère les difficultés actuelles de la situation des transports, la congestion, l'insécurité, les pollutions, non comme un dommage collatéral du développement économique et territorial que le projet routier résoudra, mais comme le résultat d'un choix et en **impute la responsabilité aux promesses non tenues**, en particulier par le port en matière de report modal, comme à la politique de l'État considérée comme ayant favorisé le « tout routier » au détriment du ferroviaire et du fleuve. Le projet de liaison routière Fos-Salon poursuit ce choix du « tout routier » qu'il convient de combattre si l'on souhaite vraiment résoudre les problèmes.

“ En 2014, il y a eu une étude prospective sur les trafics de conteneurs au Grand Port de Marseille qui a été présentée au Cerema par le Cabinet Jonction (des gens sérieux). Cette étude aboutissait à la nécessité de monter à 40 % la part du ferroviaire pour les transports terrestres, si nous voulions qualifier le grand port dans les leaders européens. ”

Président régional de France Nature Environnement, plénière du 28 septembre 2020

“ Déplacer les camions de quelques centaines de mètres d'une route vers une autoroute allègera dans certains cas les centres villes, mais ne règlera en rien les questions environnementales et sanitaires ! ”

Cahier de la fédération PCF des Bouches-du-Rhône

Le deuxième temps du raisonnement conteste l'idée acceptée dans les deux premiers raisonnements pour qui la réalisation du projet aiderait au report modal vers le ferroviaire et à l'intermodalité, l'un des objectifs que lui assigne le DMO, « alors que cela n'a jamais été établi » (membre du réseau associatif Ramdam lors de la plénière du 20 janvier 2021), et affirme que « d'autres choix sont possibles » (cahier du PCF 13). Il s'agit de **renverser les priorités d'investissement** pour que les installations ferroviaires existantes sur la ZIP et à Miramas, le fluvial, puissent rapidement devenir performantes. Ainsi, il conviendrait de doubler la voie ferrée unique du port qui limite la capacité de report modal depuis le déchargement des navires. Cela aurait dû être fait : « Le budget pour le doublement de la voie, il avait été acté, et aujourd'hui il n'y a toujours rien de fait », rappelle un syndicaliste cheminot après l'ancien maire de Fos, lors du forum territorial du 14 septembre 2020. Le cahier de l'association Au fil du Rhône rappelle également ses propositions anciennes dans ce sens, comme ceux de l'UD CGT et du PCF 13. Des marges de progression importantes existent également pour utiliser le fluvial et contribuer à la desserte de l'agglomération lyonnaise, mais nécessite aussi des investissements.

Les annonces du plan de relance ont donné quelques espoirs dans la possibilité d'inversion des priorités, mais les investissements restent à concrétiser et les tenants de ce raisonnement se disent vigilants pour qu'il ne s'agisse pas, une fois encore, de promesses sans lendemain.



Plénière de clôture, le 20 janvier 2021 à Fos-sur-Mer

## « PRÉSERVER LA SANTÉ AVANT TOUT » : LE PROJET EST DÛ AU TERRITOIRE

L'enjeu de la santé environnementale est très prégnant sur le territoire, où la mauvaise qualité de l'air résultant de la combinaison des pollutions industrielles à celles liées à la circulation, fragilise l'état de santé de la population. Lors du débat sur Fos 2XL, en 2004, cela avait été le ressort principal des prises de position qui s'alarmaient de l'augmentation très importante du trafic poids lourds qu'engendrerait le nouveau terminal conteneurs et avaient réclamé l'engagement d'études sanitaires et l'établissement d'un registre des cancers, actions qui ont tardé à se mettre en place.

“ *Toute pollution supplémentaire dans cette zone est à proscrire quelle que soit son origine, sous peine de renier à ces populations un droit inscrit dans la Constitution.* ”

Cahier de Ramdam

“ *La commune de Fos devrait être déclarée en état de catastrophe sanitaire d'origine industrielle tant les constats sont alarmants pour la santé des populations et d'une façon générale pour toute la biodiversité.* ”

Cahier du collectif associatif pour la transition en pays salonnais

Une partie des participants, en particulier parmi les tenants du raisonnement précédent, considèrent que le projet conduirait à une pollution supplémentaire qui doit être proscrite. Mais d'autres, plus particulièrement des associations fosséennes, tiennent à partir de cette prémisse un autre raisonnement donnant au projet de liaison routière, qu'ils considèrent dû au territoire en **réparation des dommages subis**, et qui aurait dû accompagner la création du terminal 2XL, l'objectif premier et urgent de **diminuer l'exposition des populations** pour améliorer leur santé.

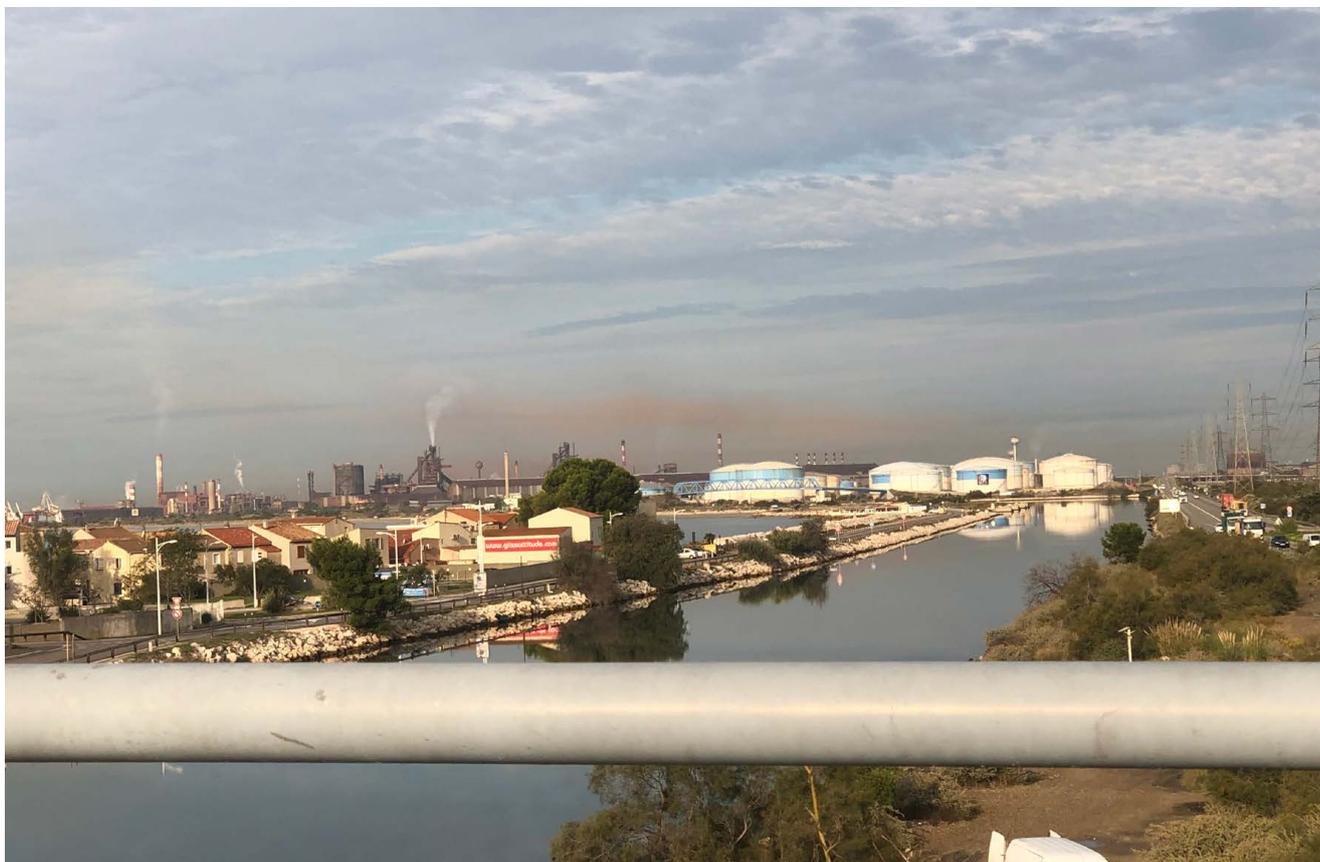


Photo projetée par le président de l'ADPLGF, lors du forum thématique « Santé et Pollution » du 3 novembre 2021, Auteur : Daniel Moutet

Le premier volet du raisonnement porte sur l'exposition des populations aux pollutions et aux risques accidentels dus au transport des matières dangereuses à proximité de zones habitées. Ces aspects ont largement été discutés lors des forums territoriaux, en particulier à Fos le 14 septembre 2020 et le 7 janvier 2021, mais également lors du forum thématique le 3 novembre 2020, notamment sur la base des résultats de l'étude *AtmoSud*. Si l'importance de sortir à terme du « tout-camion » en développant conjointement le réseau ferré, le multimodal et le fluvial, est reconnue, comme sont attendues des solutions pour réduire le « tout voiture » « en envisageant des transports collectifs adaptés, dignes d'une grande Métropole comme la 2<sup>e</sup> ville de France » (*cahier de l'ADPLGF*), la **priorité des priorités est donnée à l'éloignement du trafic des habitations**, ce qui rend urgente la réalisation du projet Fos-Salon, et indispensable le contournement de Fos, « vital pour les Fosséens » dit le cahier du *MCTB*.

“ Si un jour, un problème grave devait survenir dans une usine à haut risque comme nous avons, quelle sera la situation ? Vous avez vu ce qu'il s'est passé dans le nord de la France, tout le monde l'a entendu, l'a vu à la télévision. Si un tel accident se produisait ici, à Fos-sur-Mer, que ferions-nous ? La population se trouve à côté des usines. Faire cette voie est donc une obligation. Il faut dégager Fos-sur-Mer, il faut que ce soit véritablement un accès par le contournement. ”

Président de l'ADPLGF, forum du 14 septembre 2020

Le deuxième volet du raisonnement porte sur **l'importance de la fluidité du trafic** pour diminuer la pollution émise par les voitures et les camions. Le cahier du *MCTB* présente les résultats d'études qui appuient cette thèse, pour conclure à l'urgence de la réalisation d'un « tronçon autoroutier » contournant Fos par le nord et reliant Fos à Salon.

“ “Faciliter le trafic” signifie le fluidifier, éviter les croisements, éviter les ronds-points et éviter les dénivelés. Il faut savoir qu'un camion pollue trois à quatre fois plus dans une pente à 6 %, que lorsqu'il est sur du plat. Un camion polluera beaucoup plus à 10 km/h ou à 50 km/h qu'à 90 km/h. Il y a donc des moyens à mettre en œuvre pour fluidifier ce trafic et réduire les pollutions que nous connaissons. Plusieurs études démontrent avec précision que la fluidité du trafic est un moyen essentiel pour réduire la pollution du trafic. ”

Président du MCTB, forum du 11 septembre 2020

Les propositions constantes des acteurs fosséens sont rappelées dans la partie suivante de synthèse des recommandations.

## UN PROJET OBSOLÈTE ET INADAPTÉ À LA JEUNE GÉNÉRATION

D'autres participants mettent en avant les questions sanitaires avec celles de la préservation de l'environnement et de l'agriculture, mais en concluent que le projet est obsolète et ne peut répondre aux problèmes posés aux habitants de l'ouest de l'étang de Berre. Le débat a ainsi fait ressortir un clivage de générations. Si les raisonnements précédents sont tenus par des acteurs du territoire depuis longtemps versés dans la discussion de ce projet ancien, les lycéens de deux classes de 2<sup>de</sup> générale et technologique du lycée agricole de Fontlongue ont découvert le projet dans leur travail en classe et abouti à une conclusion unanime. Leur raisonnement affirme clairement que **le « bien vivre » de leur génération renverse les priorités des générations précédentes.**

“ Ce projet est contradictoire avec ce que nous apprenons au lycée : on nous apprend à devenir de meilleurs citoyens qui protègent la planète, mais ce projet nous propose une route déjà pensée qui engendrera beaucoup de pollution et aura de fortes conséquences sur la santé des habitants et l'environnement. Ce projet a été créé selon les idées de la génération précédente, mais il est inadapté à notre génération et à notre avenir. ”

Cahier de l'atelier des lycéens

“ Ce projet n’est pas une bonne solution sur le long terme et pour notre avenir. Il est inadapté à notre génération. Il se focalise davantage sur l’économie et le confort de soi-même que sur la santé et l’environnement. Il est préférable de prendre son temps, de ne pas polluer, de protéger les espèces et d’être en bonne santé. La priorité aujourd’hui devrait être de réduire les pollutions et de prendre soin de la nature et de la planète. ”

Cahier de l’[atelier des lycéens](#)

C’est l’une des rares positions formulées dans le débat qui portent un jugement sur le projet à partir des conséquences qu’ils en perçoivent pour un horizon de vie plus écologique. À leurs yeux, le projet ne prolonge pas seulement le « tout routier », comme dans l’autre raisonnement opposé au projet, mais pousse à l’accélération marquant les vies quotidiennes, que la crise sanitaire a conduit à interroger. Leur point de vue est rejoint par quelques participants :

“ 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. ”

Membre de l’association Les Vélos des Étangs, plénière du 20 janvier 2021

Les propositions des lycéens rejoignent celles d’autres raisonnements pour affirmer la **priorité à donner aux alternatives à la route** et proposer des « idées pour investir autrement l’argent consacré au projet de liaison routière ».

“ Il est donc urgent de changer de paradigme afin de remettre en cause un modèle de société qui met en danger l’équilibre global de nos écosystèmes et donc à terme notre propre équilibre. Nous ne pouvons pas agrandir les routes à l’infini, il faut repenser nos déplacements sous un autre angle : transports collectifs, ferroviaires, fluviaux, transports doux et en conséquence limiter les déplacements individuels et les déplacements des marchandises uniquement par camions – et de façon urgente sortir au plus vite de la consommation d’énergie fossiles. ”

Cahier du collectif associatif pour la [transition en pays salonnais](#)

« Face au risque d’une consommation d’espaces agricoles excessive au regard des enjeux que représente le maintien d’une activité agricole forte sur ce territoire », le cahier de la [chambre d’agriculture des Bouches-du-Rhône](#) préconise « que les alternatives ferroviaires soient véritablement étudiées, et précise que le mode fluvial dispose d’un vrai potentiel ».



Plénière de clôture, le 20 janvier 2021 à Fos-sur-Mer



Photo présentée par le président de l'association « Le Grillon », lors du forum territorial du 11 janvier 2021, Auteur : Sébastien Martin

## CONCLUSION

Les diverses manières dont les six raisonnements présentés hiérarchisent et combinent les cinq objectifs assignés au projet et en formulent de nouveaux circonscrivent l'espace des discussions, des confrontations parfois, qui ont marqué les principaux échanges au cours de ce débat public. **Si ses raisonnements se différencient clairement dans leurs prémisses, s'opposent dans leurs conclusions, radicalement pour certains, plusieurs points d'articulation permettent néanmoins de les relier deux à deux**, que ce soit autour des manières d'envisager l'avenir de ce territoire, de son dynamisme économique et du bien-être de sa population, à propos de la place que doit y prendre une réelle organisation multimodale des

mobilités et des transports, ou au sujet de l'importance à accorder à la préservation de la santé, des ressources, de la biodiversité et de l'environnement de manière plus générale. Ce sont les points nodaux du système territorial que le débat a ainsi reliés, alors qu'ils sont trop souvent abordés de manière sectorielle par les politiques publiques. Si le débat doit avoir quelque utilité, c'est de porter cette exigence d'une vision d'ensemble du projet dans son territoire, de son **inscription dans un schéma territorial large donnant à voir le respect des équilibres spécifiques de l'ouest de l'étang de Berre dans l'aire métropolitaine**. Les recommandations que la CPDP dégage du débat sont portées par cette exigence.



idable · Salade de fruits · Je l'aime à mourir · Maladie d'amour · Les lacs du Connemara · Les demons de mirail · Ça fait rire les oiseaux · On va s'aider · Il est cinq heures, Paris s'éveille · Que je t'aime · En

**Cette partie conclusive rassemble et synthétise les recommandations formulées au cours du débat public.**





# **PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS**

### NEUTRALITÉ DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC (CPDP) VIS-À-VIS DU PROJET :

Le maître d'ouvrage et de multiples acteurs ont souvent dit au cours du débat qu'ils attendaient les conclusions de la CPDP pour arrêter leur choix sur telle option ou telle variante. La CPDP, à chaque fois, a rappelé sa neutralité, la loi lui interdit de formuler un avis sur le projet et sa déontologie lui interdit de juger les arguments et raisonnements des participants. Son rôle est de permettre à chacun de s'informer, d'interpeller le maître d'ouvrage, de se forger un avis et de l'exprimer. De plus, le débat public n'est pas une consultation ou un sondage. La CPDP n'a pas vocation à comptabiliser les avis pour ou contre le projet ou les prises de position sur tel ou tel de ces éléments. Dans son compte-rendu, elle restitue aussi fidèlement que possible les arguments et raisonnements énoncés dans le débat, même singuliers, et les échanges qu'ils ont suscités.

La pratique de la Commission nationale du débat public (CNDP) est de mettre en avant, en conclusion du compte rendu de l'ensemble des échanges, **les arguments auxquels le maître d'ouvrage devra répondre dans sa décision**, et dont les garants de la CNDP suivront la prise en compte jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

Le débat sur le projet de liaison Fos-Salon a été particulièrement riche de ce point de vue. Cette partie conclusive du compte rendu de la CPDP rassemble et synthétise les recommandations formulées au cours du débat public.



Atelier citoyen, le 19 septembre 2020

## PRENDRE UNE DÉCISION CLAIRE ET FERME

Les arguments des personnes qui se sont exprimées en faveur du projet convergent vers l'urgence de sa réalisation. Dans cette perspective, la décision attendue du maître d'ouvrage, s'il choisit de poursuivre le projet, ne peut porter simplement sur les études. Le maître d'ouvrage doit s'engager sur un calendrier ferme et crédible de réalisation du projet.

Engager la réalisation ne signifie pas, à ce stade, démarrer les travaux, mais arrêter les choix d'options permettant d'avancer, sans reporter ces choix à de nouvelles études et concertations. Celles-ci restent bien sûr indispensables pour préciser les conséquences des choix qui seront arrêtés et déterminer les choix qu'il restera à examiner.

Ces choix d'options doivent être faits en considérant plusieurs dimensions, en particulier toutes les critiques adressées au projet routier lui-même en tant que solution partielle des problèmes de mobilité et de transport à l'ouest de l'étang de Berre.

### RAFFERMIR ET PRÉCISER LA CONSISTANCE DU PROJET D'ENSEMBLE

La double fonction du projet affichée par le maître d'ouvrage – « Améliorer les conditions de desserte entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence » et « Améliorer le contournement de Fos-sur-Mer » – est considérée

par certains participants comme nécessitant une priorisation, la liaison entre la zone industrialo-portuaire (ZIP) et l'A54 leur paraissant prioritaire, tandis que le contournement de Fos serait un projet d'aménagement urbain plus spécifique, donc moins prioritaire. De nombreux participants ne partagent pas ce point de vue et considèrent que seul un projet d'ensemble, auquel l'histoire des 10 dernières années intègre le contournement de Fos, répondra à l'ensemble des objectifs du projet. **La décision devra confirmer si le contournement de Fos fait partie intégrante de la liaison routière Fos-Salon.**

Le débat a fait apparaître que peu de participants se positionnent précisément sur le jeu complexe d'options et de variantes proposé par le maître d'ouvrage : 9 combinaisons sont *a priori* possibles pour la section sud et 3 variantes pour la section nord, soient 27 itinéraires envisageables pour le projet, à combiner avec les trois options d'aménagement – toutes représentés sur la carte narrative ouverte à commentaires par la CPDP –, mais dont 3 seulement faisaient l'objet d'une évaluation socioéconomique dans le dossier du maître d'ouvrage (DMO). Cette présentation, héritée d'une histoire dans laquelle les aménagements progressifs l'ont toujours emporté sur un projet d'ensemble, a constitué un obstacle à son partage par les habitants et les acteurs du territoire, et à leur compréhension des attentes du maître d'ouvrage vis-à-vis du débat public. La plupart des participants ont d'ailleurs réservé les arguments précis sur le projet à la seule section les concernant le plus directement en vue d'aménagements spécifiques. Dans la perspective des concertations ultérieures, la décision **devra préciser les choix restant à faire entre un nombre limité d'itinéraires réalisant effectivement l'ensemble des objectifs du projet et anticipant les conditions de circulation à l'horizon 2030, en cohérence avec les multiples politiques publiques qu'engage sa réalisation.**

### CHOISIR L'OPTION EN TENANT COMPTE DES DÉLAIS DE RÉALISATION

Des interrogations ont été formulées sur l'incidence du choix entre les quatre grandes options – autoroute concédée (avec des péages) ; autoroute non concédée (sans péage) ; « autoroute intermédiaire » et voie express – sur les délais de réalisation du projet, conduisant à exprimer non une préférence pour l'une de ces quatre options, mais pour celle dont la réalisation sera la plus rapide. Plusieurs arguments ont été avancés pour considérer qu'une voie express à 2x2 voies sur

l'ensemble du parcours serait l'option la plus rapide à mettre en service tout en répondant à l'ensemble des objectifs du projet. Mais la nécessité du dénivellement des principaux échangeurs pour assurer la fluidité et la sécurité du trafic devrait également être prise en compte, ce qui n'est pas le cas dans l'option « voie express » présentée par le maître d'ouvrage. Cette option a été vivement critiquée parce qu'elle maintient à 2x1 voie la section nord, de l'échangeur de Toupiquières, desservant CléSud, à l'A54, alors que les conditions actuelles de circulation sont déjà dégradées et qu'est attendue une croissance du trafic de la plateforme logistique et des chantiers de transport combiné. Ces critiques ont été également portées contre les variantes 1 à 3 entre l'échangeur de Rassuen et la RN568 à l'entrée de la ZIP, aménagées à 2x1 voie dans l'option « voie express » comme dans l'option « autoroute intermédiaire », aménagement qui paraît peu adapté à l'évolution prévue du trafic émis et reçu par la ZIP, et présente des risques de congestion aux points de rétrécissement, avec une sécurité routière moindre. Pour le moins, les fonctionnalités d'une bretelle autoroutière de jonction RN569-RN568 à 2x1 voie devraient être explicitées. Il ressort plus globalement du débat qu'une nouvelle option à 2x2 voies sur l'ensemble du parcours, avec des échangeurs dénivelés, semble rassembler de nombreux participants. Elle pourrait être présentée et ses différences avec l'option autoroutière (concédée ou non) précisées. Pour la poursuite des études et des concertations, la décision du maître d'ouvrage pourrait **présenter les itinéraires concrétisant les options d'aménagement sur lesquelles les participants se sont prononcés.**

### ÉTUDIER LA POSSIBILITÉ DE PHASER LA RÉALISATION DU PROJET

La question de la priorisation de certaines sections du projet, voire du phasage de sa réalisation, a été largement débattue bien que le maître d'ouvrage a rappelé que cette hypothèse n'était pas présentée dans le DMO. Dans l'optique d'en accélérer la réalisation, des arguments ont été avancés en faveur de la section centrale de la RN569 (l'ancienne RN1569) – la plus chargée en trafic dans sa portion sud, entre les échangeurs des Bellons et Dassault –, parce qu'elle dispose déjà d'une plateforme à 2x2 voies et des ouvrages dimensionnés (mais construits aux conditions techniques des années 1980) et paraît donc plus rapide à mettre en service. De plus, sa réalisation anticipée permettrait de répondre à la transformation en cours de la base aérienne 125 en « Roissy des armées », le hub de projection extérieure de l'armée française.

D'autres arguments ont mis en avant la nécessité d'engager sans attendre 2027 les travaux sur la section nord, pour d'une part améliorer les très mauvaises conditions de circulation sur cette section étroite, accidentogène (elle va faire l'objet d'une démarche SURE) et inadaptée à la densité de poids lourds, avec des risques accrus de pollution accidentelle, et d'autre part accompagner l'extension de la plateforme logistique CléSud dont le trafic augmentera fortement dans les années qui viennent. Cependant cette priorisation supposerait le choix d'une variante parmi les trois proposées (voir ci-dessous) et une décision concernant la possible concession de cette section. Concession sur laquelle Vinci-ASF s'est positionné non seulement dans son cahier d'acteur mais également, depuis la fin du débat, par la signature avec l'État et la Région du projet « L'Autoroute du quotidien » dont cette section est l'un des 13 projets prioritaires. La décision du maître d'ouvrage devra **préciser la cohérence du calendrier de réalisation de la liaison routière Fos-Salon, prévue au plus tôt en 2027, avec la nécessité d'améliorer sans attendre la desserte des grands pôles d'activité et d'emploi (ZIP, base d'Istres, CléSud) et d'accompagner les investissements inscrits au contrat d'avenir entre l'État et la Région (2021-2027).**

### EXPLORER DES SOLUTIONS INNOVANTES ET COORDONNÉES POUR LE FINANCEMENT DU PROJET

Des inquiétudes nombreuses ont été exprimées sur le financement du projet compte tenu des difficultés, largement commentées, que rencontre l'État à réunir les montants, pourtant beaucoup plus faibles, nécessaires au contournement de Martigues-Port-de-Bouc. Des arguments ont été avancés pour considérer que la concession pouvait être une solution pour accélérer la réalisation. Mais très peu de participants se sont positionnés sur les deux options de concession présentées

dans le DMO. En revanche, de nombreux participants en ont souligné les limites. Dans l'option de « concession totale » (sections nord et sud payantes), la part de financement public (la subvention d'équilibre) reste très importante (entre 60 et 70%), ce qui obère la possibilité d'une réalisation rapide. L'option de « concession partielle » de la seule section nord par son intégration à la concession de l'A54 existante, payée par l'ensemble des usagers d'ASF, est soutenue par Vinci pour allonger la durée de la concession ASF. Elle tombe cependant, a-t-il été rappelé dans le débat, sous le coup des vives critiques formulées par la Cour des comptes en avril 2019 vis-à-vis de cette formule d'adossement.

Sur ce sujet, les participants ont principalement argumenté à l'encontre d'un péage, tant pour les risques de report sur la voirie secondaire des camions qui chercheraient à éviter de payer, que pour des raisons de justice sociale pour les salariés et les habitants du territoire. Une autoroute payante ne remplirait pas tous les objectifs assignés au projet et limiterait la mobilité. La préférence pour la gratuité d'usage de la route, du moins pour les véhicules particuliers, a été exprimée tout au long du débat. Dans cette optique de gratuité, la possibilité d'un phasage du projet pour étaler dans le temps sa réalisation et donc le besoin de financement a également été défendue, afin de pouvoir engager les travaux au plus vite (voir section précédente).

**La réalisation rapide du projet nécessite donc de trouver des ressources nouvelles et une solution équitable et efficace de financement.** Le dossier du maître d'ouvrage se situe dans la seule alternative concession ou non, qui a paru très sommaire au regard de nombreuses formules alternatives évoquées dans le débat, expérimentées en Europe et dans le monde pour financer les infrastructures. Différentes pistes ont été avancées, sans que leurs contours aient pu être détaillés. La principale est celle d'une taxe sur les poids lourds, ceux en transit (à l'instar de la vignette annuelle pour circuler sur les autoroutes suisses) comme ceux desservant la ZIP (par exemple avec une vignette d'accès, matérielle ou numérique). La possibilité d'un paiement par les tiers (à l'instar de la taxe instaurée pour financer les projets de transport du Grand Paris), par la taxation des entreprises portuaires et de la ZIP, premières bénéficiaires de la liaison, a également été évoquée. Plusieurs acteurs économiques mais aussi des citoyens lui ont opposé le niveau déjà important de taxation des entreprises en France. La contribution du GPMM au financement du contournement de Miramas a été rappelée. Le projet de création par la Métropole d'un établissement public d'investissement dédié aux transports, comme le permet la loi d'orientation des mobilités, pourrait être le support de la création d'une



Première plénière, le 28 septembre 2020 à Miramas

taxe affectée au financement des multiples projets inscrits au PDU, y compris la contribution financière de la Métropole à la liaison Fos–Salon. Le plan de relance a également suscité beaucoup d'espoirs. Il ressort avant tout du débat que **l'État doit se concerter avec tous les acteurs susceptibles de contribuer au financement du projet, et favoriser la mise en place de solutions innovantes alternatives à la concession.**

## RÉDUIRE LE NOMBRE DE VARIANTES DE TRACÉ EN RESPECTANT LES ÉQUILIBRES DU TERRITOIRE

La discussion sur les variantes de tracé a été plus nourrie que le débat sur les options d'aménagement du projet. Ces discussions ont été assez différentes selon les sections du projet. Mais elles ont largement porté sur l'équilibre à trouver entre les fonctions de desserte assurée en 2030, l'amélioration de la santé et de la sécurité, les atteintes aux milieux (agriculture, eau, biodiversité, environnement et paysage) et les risques encourus du fait de la proximité d'installations industrielles ou du transport de matières dangereuses. Cet équilibre, susceptible d'évoluer en fonction de l'urbanisation et de l'extension de certaines activités ou d'autres infrastructures, en particulier ferroviaires, dépend de l'option d'aménagement, les profils en travers étant assez différents entre une autoroute ou une voie express. Il sera plus précisément évalué par la démarche ERC (Éviter Réduire Compenser) en vue des études d'impacts. La discussion sur le contournement de Fos, où la part de tracé neuf est importante, est plus complexe et met avec plus d'intensité en jeu les risques industriels, la santé et le cadre de vie.

### Section nord

Pour la section nord, l'élargissement à 2x2 voies de l'actuelle N569 (variante A), a été justifié dans le débat parce qu'il permettrait de sortir les camions de Clésud le plus directement vers l'autoroute A54 et aurait un impact modéré sur l'agriculture, les ressources en eau et l'environnement puisque cette variante ne crée pas de nouvelles coupures. Elle est également la moins chère. Mais, traversant la Réserve naturelle régionale de la Poitevine Regarde-Venir, elle impacterait néanmoins la Crau sèche, à l'ouest, ou la prairie irriguée, la Crau verte, à l'est. Une évaluation précise en termes de surfaces artificialisées a été demandée. Concernant la variante C, le seul argument avancé en sa faveur est que, se rapprochant de Salon, elle dessert mieux la ville, cette proximité faisant en revanche craindre une augmentation du trafic en centre-ville de Salon. Sur le plan agricole et de la ressource en eau et de l'environnement, cette variante est beaucoup

plus impactante. Il en est de même pour la variante B, dont la seule justification serait de contourner la Réserve régionale (c'est pourquoi elle est privilégiée dans les cahiers de la région Paca et du Cen Paca) mais avec des impacts sur l'agriculture très supérieurs à la variante A. La comparaison des impacts et des coûts de ces 3 variantes conduit certains à penser que les variantes B et C n'ont qu'un rôle de repoussoir pour favoriser la variante A. **À la suite du débat, la décision du maître d'ouvrage pourrait arbitrer le choix entre les variantes de cette section.**

### Section centrale

La section centrale (entre les échangeurs de Toupiquières au nord et Rassuen au sud) ne présente pas de variante puisqu'elle consiste en un aménagement sur place de l'ancienne RN1569 construite sur une emprise à 2x2 voies. Les conditions de sa réalisation soulèvent toutefois des interrogations. Le franchissement des voies ferrées du triage de Miramas (doublement ou non de l'ouvrage existant), le nombre et l'emplacement des échangeurs dépendent de l'option, autoroutière ou non. Les échangeurs de part et d'autre du triage ne sont pas dénivélés dans l'option « voie express ». Les différences concernent plus particulièrement la desserte de la base aérienne 125 et la desserte des quartiers de la Bayanne et du golf à Istres. L'évolution de sa fonction urbaine, « périphérique » barrant toute urbanisation à l'est, ou facteur d'attraction conduisant à de nouveaux empiètements de la Réserve nationale des Coussouls de Crau est également questionnée. **C'est donc la décision d'ensemble sur les options d'aménagement qui importe pour cette section.**

### Section sud

Pour la section sud, deux choix distincts mais liés sont à faire, celui concernant les variantes de raccordement de la N569 à la N568 vers l'entrée de la ZIP, celui des variantes du « contournement » de Fos, ces deux portions constituant ensemble le raccordement de l'A55 à la ZIP et à la liaison vers Salon. La Ville et les associations fosséennes défendent depuis plus de 20 ans le même choix, celui du barreau des étangs avec la variante 1 – la seule préservant le peu de réserve foncière de la ville utile pour l'habitat –, l'ensemble réalisant un contournement complet de la ville d'est en ouest par le nord, permettant de reconquérir l'accès à la mer. L'objectif est de requalifier la N568 en boulevard urbain, du giratoire de Ma Campagne à celui de Fenouillère, dans la continuité de la requalification prévue de l'A55 à Port-de-Bouc que permettra la mise en service attendue du contournement Martigues–Port-de-Bouc. Pour l'effectivité de cette requalification de la RN568 en boulevard urbain, les acteurs fosséens souhaitent maintenir le trafic de poids lourds, en transit ou desservant les



dépôts pétroliers et la ZIP, sur le contournement nord de Fos (barreau des étangs + variante 1) et proposent à cette fin de ne pas réaliser la portion du contournement de Port-de-Bouc revenant vers Fos à travers l'usine Imerys. **Mais ces choix fosséens font depuis longtemps l'objet d'un conflit avec l'État** dont les résolutions contraires ont été vécues comme une injustice territoriale, **que la décision à l'issue du débat devrait s'attacher à lever** en soldant ce passif.

Ce conflit est illustré par l'emploi indistinct par le DMO du terme de « contournement de Fos » pour désigner les 3 variantes de raccordement de l'A55 à la ZIP, que complètent les 3 variantes de raccordement de la ZIP vers Salon. De fait, la variante « ASP », l'aménagement sur place de la N568 et son raccordement à la N569 par l'une des 3 variantes proposées, est l'option historique défendue par l'État depuis le schéma d'aménagement de l'OREAM en 1969. Le développement de la ville de Fos, le développement du tourisme, voulus par ce schéma d'aménagement, rendent caduque cette option en tant que « contournement ». Il s'agit d'une traversée – « elle coupe la ville en deux » disent les Fosséens – qui comporte des risques du fait de la proximité des flux de camions et des plages au sud, ou des habitations vers la RN569 (variante 3 notamment). Son maintien, plus particulièrement dans l'option autoroutière du projet, sonne comme un retour en arrière de 20 ans. La variante « Voies portuaires (VP) » est, quant à elle, une déviation des poids lourds desservant la ZIP – imaginée quand l'État a renoncé à une continuité autoroutière pour le transit est-ouest passant par Fos –, pas un contournement de la ville. Du fait du PPRT et d'une « zone d'interdiction renforcée R », cette variante ne peut faire l'objet que d'un aménagement sur place alors que le jeu des options présentées dans le DMO maintient la possibilité d'un doublement. Elle est également rejetée par les Fosséens parce qu'elle nécessiterait un important échangeur dénivelé à Saint-Gervais, barrant encore plus la vue sur la mer et l'accès aux plages, à l'endroit même de l'ancien port romain (l'actuel port de plaisance).

Il est notable que dans le débat, aucun acteur économique n'ait souhaité prendre position sur le « contournement de Fos », considérant qu'ils ne disposaient « pas des éléments suffisant pour soutenir une option en particulier » (cahiers d'UPE13, d'Industries Méditerranée) ou pour « se prononcer définitivement sur les options proposées » (cahiers de l'UMF et d'autres acteurs portuaires). Les acteurs portuaires s'en remettent de plus aux « avis exprimés lors du débat public sur les tracés, notamment ceux des collectivités locales ». Parmi celles-ci, le cahier de la Métropole Aix-Marseille Provence soutient que « la liaison Fos-Salon rendra également possible la requali-

fication de la RN568 en boulevard urbain multimodal », hypothèse que ne présente pas le DMO. Le seul avis explicite et complet sur ces variantes de raccordement de l'A55 à la ZIP et à liaison vers Salon est celui de la ville de Fos, un choix depuis longtemps inscrit dans son plan local d'urbanisme.

Le barreau des étangs, et dans une moindre mesure la variante 1, ont néanmoins fait l'objet de critiques fortes mais très disputées sur leurs impacts environnementaux et sur l'usage des espaces concernés dont la qualité est controversée. La variante du barreau des étangs traverse un territoire identifié comme corridor écologique dans la DTA et le Sraddet, et les zones humides font partie du zonage stratégique du Conservatoire du littoral<sup>1</sup>. C'est à ce titre qu'elle avait été retirée du projet en 2003, mais elle a été réintroduite douze ans plus tard. De même, il est apparu incohérent lors du débat que le projet routier propose la variante 1 dans un secteur où l'État envisage dans le même temps l'extension de la réserve nationale des Coussouls de Crau. **En cette matière comme pour les risques technologiques, il apparaît nécessaire que l'État présente une position cohérente.** Car sur ces points, le débat a confirmé, sans permettre de les dépasser, les positionnements contraires de ceux qui défendent avant tout l'amélioration de la santé humaine, enjeu prioritaire mis en avant dès le débat Fos 2XL, quitte à empiéter sur des zones protégées pour éloigner des habitations les pollutions et le trafic et inverser la fragilisation de l'état de santé des habitants mesurée par les études récentes, et ceux qui défendent la préservation de la nature et le respect inconditionnel des protections réglementaires qui encadrent ses usages, dans un territoire où elles ont été trop souvent bafouées.

**La décision devra dire comment l'État entend s'engager dans la voie de la requalification de la RN568 en boulevard urbain multimodal en préservant les équilibres entre l'amélioration de la santé de la population, la protection des milieux (agriculture, eau, biodiversité, environnement et paysage), la réduction des vulnérabilités aux risques industriels, et la qualité de desserte du port et de la ZIP.**

**La simplification du jeu d'options et de variantes pour proposer, pour la poursuite des études et de la concertation, un nombre limité d'itinéraires réalistes pourrait contribuer à surmonter les blocages.** L'accompagnement du projet routier par un calendrier d'engagements sur le développement de l'ensemble des modes de transports pour desservir la ZIP, pour les marchandises comme pour les salariés, de manière à maîtriser la croissance du trafic, ressort également du débat comme une priorité.

<sup>1</sup> « Quant aux collines et salins de Fos, périmètre d'intervention créé récemment, il constitue une coupure d'urbanisation à préserver dans un secteur sous pression, conformément à la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône », Conservatoire du Littoral, *Stratégie d'intervention Provence Alpes Côte d'Azur 2015 – 2050*, p. 32.

# RÉAFFIRMER LA COHÉRENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES

Que l'État décide ou non de poursuivre le projet de liaison Fos-Salon, une réponse multimodale pour améliorer les transports de marchandises et faciliter la mobilité des personnes est apparue nécessaire pour accompagner le développement du territoire de l'ouest de l'étang de Berre. « Il est impératif de se doter d'une vision globale » est une formule qui a constitué un fil conducteur du débat public, parce que nombreux considèrent que la nouvelle liaison routière ne saurait répondre à elle seule aux besoins de transport et de mobilité qui s'y sont exprimés. « La route ne peut pas tout ». Plus que jamais **le projet doit s'insérer dans une cohérence d'ensemble des politiques publiques**, dont plusieurs n'existaient pas il y a quelques années, quand l'étude du projet a été relancée, dans un cadre législatif et réglementaire très évolutif (transition écologique, artificialisation des sols, stratégie nationale bas carbone, par exemple).

Il ressort nettement du débat une **attente forte vis-à-vis de la conduite de l'action publique**. Tenir compte de la cohérence des politiques publiques à l'horizon 2030 implique pour la décision sur cette liaison d'« accompagner et anticiper » le développement économique et démographique de ce territoire, en prenant en compte la fragilité de ses équilibres économiques, sociaux et écologiques, en préservant son environnement et ses ressources, et en impliquant les habitants dans les choix.

## SITUER LE PROJET DANS L'AMÉLIORATION D'ENSEMBLE DES CONDITIONS DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT À L'OUEST DE L'ÉTANG DE BERRE

### Une instance de suivi des projets concourant au développement durable du territoire

L'attente vis-à-vis de l'État pour qu'il coordonne l'ensemble des décisions sur l'amélioration des conditions de mobilité et de transport à l'ouest de l'étang de Berre a été formulée par un participant lors de la plénière de clôture avec cette proposition : « S'il décide de poursuivre, le maître d'ouvrage doit constituer avec les collectivités territoriales une instance de suivi des projets qui concourront au développement durable

du territoire, avec le garant désigné par la CNDP ». La décision pourrait se saisir de cette proposition qui synthétise et donne forme à ce que beaucoup de participants ont évoqué dans le débat.

Le débat a fait ressortir que le développement économique ne suffisait pas comme projet de territoire : l'emploi ne peut plus être opposé à la santé, le développement du territoire ne peut s'envisager sans préservation de l'environnement. Cette instance aurait à donner à voir la prise en compte de l'ensemble de ces dimensions dans les choix faits en faveur d'un développement équilibré de tous les modes de transport pour répondre aux besoins des personnes et des marchandises. Elle permettrait au public d'appréhender les efforts faits pour le report modal vers des modes de transport non-routier, la mobilité douce et le covoiturage, le changement de motorisation vers des solutions hybrides ou décarbonées. Plus spécifiquement, un suivi conjoint des investissements routiers, ferroviaires, fluviaux pour le transport des marchandises, dans les transports collectifs et en faveur des modes doux, du covoiturage pour les déplacements des personnes, en attesterait.

### Une table ronde sur le ferroviaire

Le président du port s'en était étonné lors de la plénière d'ouverture, mais **la question du ferroviaire a tenu une place majeure dans ce débat public**. Non seulement dans les échanges, mais aussi par les décisions annoncées dans le cours du débat. Il est notable que le groupe SNCF ait choisi d'annoncer des décisions majeures, attendues depuis longtemps, concernant le maintien et le développement du triage de Miramas, dans un cahier d'acteurs du débat. Avec l'« usine fret » de Miramas, la définition d'un programme de travaux pour la modernisation du tri gravitaire (à la bosse) et le soutien au « wagon isolé » dans le cadre du plan de relance, le groupe SNCF entend se positionner comme un acteur majeur du report modal de la route vers le fer au cœur d'un espace multimodal d'échange logistique. Pour confirmer ces décisions et en préciser le calendrier, les cheminots CGT et le PCF ont réclamé au cours du débat la tenue d'une table ronde de tous les acteurs du ferroviaire, proposition qui a reçu le soutien actif de plusieurs élus, en particulier le maire de Miramas et les députés des 8<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> circonscriptions des Bouches-du-Rhône. Le Préfet de Région en a annoncé la tenue lors de la plénière de clôture du débat et une première réunion est programmée en avril 2021.



La CPDP considère que ces décisions importantes ont pu trouver une place naturelle dans le débat parce que celui-ci a été conduit dans une approche large situant les questions de mobilité des personnes et de transports des marchandises dans une vision d'ensemble du territoire de l'ouest de l'étang de Berre. La tenue prochaine de la table ronde sur la modernisation du triage de Miramas peut être considérée comme un des acquis du débat, une première marche devant se prolonger sur l'avenir du ferroviaire, mettant en œuvre la démarche plus globale évoquée ci-dessus pour l'instance de suivi des projets concourant au développement du territoire.

### Rendre lisibles les coopérations et les investissements pour l'intermodalité

Au-delà de cette table ronde sur la modernisation du triage de Miramas, **une coordination et planification des transports de marchandises à l'échelle de l'ouest de l'étang de Berre** est apparu nécessaire dans le débat pour mettre en œuvre une approche multimodale et favoriser le report modal vers le ferroviaire et le fluvial. Le cahier du pôle Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises SNCF (TFMM) liste les multiples coopérations installées à toutes les échelles de ce territoire sur la question de l'intermodalité, depuis les Ateliers régionaux logistiques mis en place par l'État et la Région depuis 2018 jusqu'à l'action de promotion de MedLinks Port, en passant par le schéma directeur logistique de la Métropole ou les instances comme le Conseil de développement du port. Chaque protocole ou action a sa raison d'être, mais l'ensemble formé reste peu lisible pour le public. Alors que la mise en œuvre du plan de relance prévoit d'importants investissements dans ce sens, dont beaucoup demandent encore des études avant d'être concrétisés, il est ressorti du débat la demande d'un suivi conjoint des investissements routiers, ferroviaires et fluviaux pour attester du tournant multimodal attendu. La publication régulière d'un tableau de bord, par exemple à l'échelle du bassin d'emploi Salon-Istres-Martigues (nouvelle zone d'emploi de l'Insee) en attesterait. L'instance de suivi évoquée plus haut pourrait en être chargée.

### Se doter des outils nécessaires à une approche multimodale

Les attentes fortes formulées dans le débat vis-à-vis d'une approche multimodale dans la conduite de l'action publique s'est heurtée à la **limite des outils de modélisation dont dispose l'unité de maîtrise d'ouvrage routière de la Dreal pour ses études de trafic**. Ceux utilisés pour les études d'opportunité de phase 1, préalables au débat public, sont destinés à évaluer les



Première plénière, le 28 septembre 2020 à Miramas

évolutions de l'affectation du trafic sur les itinéraires du réseau routier et la charge de ce réseau dans le territoire quand des aménagements routiers le modifient. Ils sont plus adaptés à des études d'avant-projet sommaire pour évaluer le choix de variantes, qu'à des études d'opportunité. Celles-ci nécessitent de prendre en compte l'évolution conjointe des différents usages à l'échelle du territoire, y compris la marche à pied et le vélo pour les déplacements quotidiens, donc les transformations de la répartition modale, tant pour les marchandises que pour les personnes, et de mesurer les effets d'induction de trafic liés à un nouvel aménagement. Des modèles sont à disposition de l'administration, par exemple pour les études de SCoT. L'instance de suivi évoquée plus haut pourrait s'assurer de l'adéquation des outils d'analyse et de modélisation mis en œuvre pour répondre à l'amélioration d'ensemble des conditions de mobilité et de transport à l'ouest de l'étang de Berre.

### PRENDRE LA DÉCISION EN CONSIDÉRANT LE PROJET COMME ÉLÉMENT D'UN SYSTÈME TERRITORIAL

Les participants ont souligné la nécessité 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. Aussi, si l'État décide de poursuivre le projet de liaison routière Fos-Salon, des conditions sont formulées sur sa réalisation, portant principalement sur **l'amélioration de la santé des habitants, la préservation des ressources du territoire et la prise**

**en compte des impacts cumulés des multiples aménagements projetés** sur le territoire et dont la liaison facilitera l'installation. La décision du maître d'ouvrage devra indiquer comment les études et concertations qu'exigera la poursuite du projet prendront en compte ces conditions.

## Améliorer la santé des habitants

Le débat a permis de mettre de nouveau en exergue les conséquences sanitaires importantes de la pollution, préoccupantes pour la santé des habitants : « *la population a payé un lourd tribut* », « *ça ne peut plus durer* », a-t-on souvent entendu. L'action est ainsi identifiée comme **urgente pour améliorer la santé des populations**.

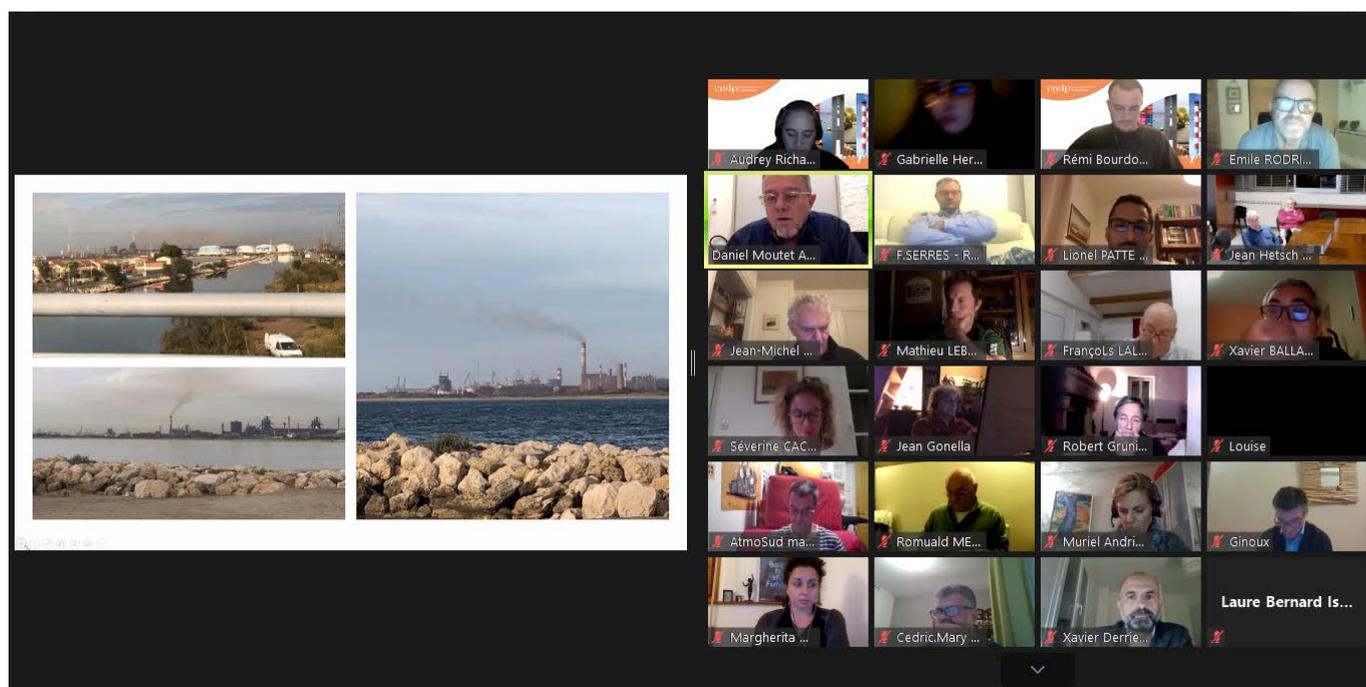
De nombreuses études et programmes de recherche témoignent d'ores et déjà d'un **état sanitaire fortement dégradé**. Ces **diagnostics alarmants sur la santé des populations** ont été complétés de **recommandations d'ores et déjà étayées de plans d'actions concrets**.

Fos EPSEAL II (2018/2019), étude la plus récente, illustre pleinement la situation et précise de manière factuelle **l'état sanitaire global de la population du**

**territoire**. Par la suite, le dispositif REPONSES, porté par le Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI Paca), a permis de proposer, impulser, co-construire des espaces de dialogue et d'échanges, mais également de mettre en place des projets. Ce cadre permet d'entendre les attentes et les préoccupations des populations locales, d'y apporter des réponses et de progresser de manière concrète sur la thématique santé-environnement. La mobilisation de tous les acteurs fait **naître un projet co-construit dans l'intérêt général**, dans l'intention forte de répondre aux besoins de chacun.

Ce dispositif permet d'apporter des **réponses co-élaborées avec l'ensemble des parties prenantes** et de proposer des **solutions concrètes en faveur de la santé et de l'environnement** en adéquation avec les attentes de l'ensemble des populations de ce territoire : actions de réduction des émissions, réglementation, prévention et offre de soins, amélioration des connaissances, information et communication, recherche...

Ainsi, toutes les nouvelles connaissances qui ont pu être partagées lors du débat public sont venues **conforter l'importance de prendre soin de l'environnement pour prendre soin de la santé des populations**.



Forum thématique «Pollution et santé», le 3 novembre 2020, en ligne



## Préserver les ressources du territoire

Le débat a permis de rappeler que le territoire dispose de **ressources naturelles exceptionnelles**. Différentes politiques de protection ont été mises en place par l'État et les collectivités territoriales. Maître d'ouvrage du projet routier mais également en charge de diverses politiques en faveur de la biodiversité, l'État devra démontrer la capacité du projet à être en cohérence avec ces dernières.

Par ailleurs, la Crau doit également être envisagée comme un **écosystème agri-environnemental** qui présente des enjeux à la fois en termes de biodiversité, d'agriculture et de ressource en eau. Dans cette perspective, les impacts ne doivent pas être appréhendés simplement en termes de surfaces naturelles ou agricoles impactées – exprimées en hectares ou m<sup>2</sup> – mais aussi et surtout au regard de leurs fonctionnalités écosystémiques. Le maître d'ouvrage devra apporter des réponses précises aux questions suivantes : Quelle consommation d'espaces ? Quels impacts en termes de déstructuration du tissu agricole et de fragmentation des milieux naturels ?

En matière de biodiversité, l'État et la Région ont créé deux réserves naturelles, destinées à protéger ces milieux agro-pastoraux de la Crau fragmentés par le développement. Le projet devra montrer comment il **lutte contre les ruptures des continuités écologiques**.

De la même manière, l'**activité agricole**, plus particulièrement celle liée au foin de Crau, doit être envisagée dans son économie générale, notamment au regard du danger que représente la fragmentation des espaces agricoles. Ainsi, en plus de la surface consommée par les tracés, il faudra prendre en compte la surface consommée induite (les délaissés). Le fractionnement de la surface agricole d'une exploitation (par une infrastructure de réseau), peut induire des modifications et allongements des parcours parfois conséquents, rendant difficile voire non rentable l'exploitation, fragilisant sa viabilité. Dans le cas de la Crau, l'irrigation par un réseau de canaux exige en outre que le projet démontre qu'il ne fractionne pas non plus ce réseau consubstantiel à l'écosystème de la Crau. C'est donc une évaluation de l'impact consolidé du projet sur l'activité agricole qui est attendue du maître d'ouvrage.

Enfin, la **fragilité de la ressource en eau**, ne peut plus être ignorée, d'autant plus que sa vulnérabilité est accrue par le changement climatique. Il a été rappelé que l'infrastructure impacterait à la fois la qualité de l'eau au regard des pollutions diffuses et accidentelles induites par l'augmentation du trafic, d'autant que la liaison est située dans une zone de sauvegarde pour l'eau potable. La ressource en eau serait également affectée au plan quantitatif puisque le projet imperméabiliserait

d'importantes surfaces de prairie de foin de Crau nécessaires à la recharge de la nappe. D'une part, le maître d'ouvrage devra démontrer que la gestion des pollutions est adaptée aux recommandations de protections des zones de sauvegarde. Ceci concerne un traitement adapté à l'enjeu eau potable, des eaux de ruissellement ou un export de ces eaux en dehors des zones de sauvegarde, ainsi que la gestion du risque de pollutions accidentelles. D'autre part, il devra démontrer que les impacts résiduels sur la recharge de la nappe, s'ils n'ont pu être évités et réduits, seront compensés (Cf. cahier du SymCrau). De ce point de vue, la seule compensation réelle de la ressource en eau est la relocalisation des prairies irriguées.

Une mise en œuvre effective de la **compensation** est de manière plus générale attendue, dans un contexte où la logique de compensation atteint aujourd'hui ses limites sur le territoire si l'on veut en préserver les équilibres. D'une part, les mesures de compensation qui se contentent de préserver des milieux existants, sans procéder à de véritables réhabilitations écologiques de milieux dégradés ne sont plus suffisantes. En outre, au vu de la forte pression foncière sur le territoire et de la multiplication des projets artificialisant les sols naturels et agricoles, les possibilités de compensation se raréfient. Il en résulte des aberrations soulignées par le Cen Paca, dans la mesure où la compensation des impacts sur la biodiversité n'est aujourd'hui plus envisageable que par la reconversion de terres agricoles en espaces naturels, et à l'inverse, pour reconstituer le potentiel agricole détruit par les aménagements, « *la rareté du foncier pourrait naturellement orienter ces mesures vers la mise en culture d'espaces naturels* ». Il s'agit donc de **prendre sérieusement en considération la désartificialisation qui permettrait seule de réellement compenser les atteintes à la nature et aux terres agricoles résultant des impacts cumulés des différents projets menés sur le territoire**.

Le débat public intervenant alors que les tracés ne sont pas encore précisés, des réponses précises n'ont pu, en toute logique, être apportées sur différents éléments discutés ci-dessus, en particulier sur l'artificialisation des terres et les mesures de compensation. Dans la poursuite du projet, si l'État la décide, il est attendu des réponses précises sur ces points.

## Prendre en compte les impacts cumulés

Au-delà de l'impact du projet de route Fos-Salon, de nombreuses questions ont porté sur **l'impact cumulé des différents projets actuels et futurs** – routes, village des marques, entrepôts logistiques, urbanisation... – qu'il s'agisse des impacts sur la biodiversité, l'agriculture, les émissions de gaz à effet de serre ou les pollutions.

Il est en particulier attendu des données cumulées **en termes de surfaces** de terres naturelles et agricoles artificialisées. Le maître d'ouvrage devra faire la démonstration de la cohérence du projet au regard des engagements de la France en matière de réduction de l'artificialisation des terres. En effet la loi biodiversité de 2016 et le Plan national biodiversité de 2018 visent à atteindre l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN) qui doit se traduire dans le Schéma régional d'aménagement durable du territoire (Sraddet) par une trajectoire de réduction de l'artificialisation. Le projet de loi issu de la Convention citoyenne sur le climat prévoit que « *le rythme de l'artificialisation des sols dans les dix années suivant la date de promulgation de la présente loi doit respecter l'objectif de ne pas dépasser la moitié de la consommation d'espace observée sur les dix années précédant cette date* » (art. 47).

Dans le même sens, la loi d'orientation sur l'agriculture de 2014 encourage les initiatives des collectivités territoriales en faveur de la relocalisation de la production agricole pour favoriser une alimentation locale. La métropole s'est inscrite dans cette dynamique en adoptant un projet alimentaire territorial (PAT). Répondre à ces enjeux alimentaires suppose là aussi la préservation du foncier agricole.

Il est donc attendu, d'une part que des **données cumulées** soient produites et accessibles et d'autre part que la cohérence du projet au regard des objectifs de préservation du foncier soit explicitée.

Par ailleurs, « saucissonner » (expression d'un membre de l'atelier citoyen) les projets sur le territoire répond bien sûr en général à différentes logiques (de compétences, techniques, temporalités diverses...) mais ne permet pas d'appréhender globalement les impacts. De même la présentation du projet comme un jeu de combinaisons

de sections avec plusieurs variantes redouble cet effet de « saucissonnage », cela a été dit à plusieurs reprises. De ce fait, il ne permet pas à ce stade d'envisager une démarche ERC complète. Il est donc fortement recommandé de conduire cette démarche sur un jeu réduit d'itinéraires complets pour en permettre une comparaison significative.

La question des impacts cumulés a également été soulevée à propos **des émissions de gaz à effet de serre, de CO<sub>2</sub>** en particulier, au regard des engagements de la France en la matière. Le dossier du maître d'ouvrage s'inscrit dans le respect de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) mais n'aborde pas les conséquences du projet sur le changement climatique, ni les effets de ce dernier sur les trafics. Il est attendu une évaluation plus complète permettant de situer les émissions globales liées au projet par rapport à la trajectoire décrite par la SNBC aux échéances 2030 et 2050, en s'appuyant sur l'approche « budget carbone » des investissements publics en matière de transport.

- Cette évaluation doit intégrer les effets induits liés à l'augmentation du trafic généré par la réalisation de la route (effets liés à l'efficacité de la route).
- L'évaluation devrait également prendre en considération le rehaussement des objectifs européens qui vont se répercuter sur les objectifs français : réduction des émissions de 55% (et non 40% comme aujourd'hui) d'ici 2030, par rapport à 1990.
- Il est également recommandé de positionner le niveau des émissions du projet dans des données cumulées à l'échelle du territoire, notamment au regard de l'ensemble des projets routiers.

## COMPLÉTER L'INFORMATION

Le débat public a permis de partager l'information disponible et d'échanger sur les besoins. L'Autorité environnementale (AE) avait noté dans son [avis du 4 décembre 2019](#) la faiblesse du dossier de saisine du maître d'ouvrage sur plusieurs volets de l'analyse environnementale (ressources en eau, milieu naturel et qualité de l'air notamment) ainsi que le fait que le climat, les gaz à effet de serre ainsi que la santé, n'y faisaient l'objet d'aucun traitement (p.15). L'AE soulignait l'imprécision des études environnementales

et l'obsolescence de certaines données. Cet avis a conduit le maître d'ouvrage à apporter des compléments dans son DMO et à conduire [3 études complémentaires](#) pendant la préparation du débat (sur les émissions nettes de CO<sub>2</sub>, sur la qualité de l'air et l'incidence acoustique du projet).

Les échanges au cours du débat ont appuyé le besoin de compléter l'information sur les sujets suivants :





Atelier des lycéens, le 30 septembre 2020

**DONNÉES ET SCÉNARIOS DE TRAFIC** : les données sur le trafic ont été critiquées au cours du débat, à la fois sur l'actualisation et la pertinence des données disponibles, mais aussi sur les résultats issus de simulations et sur le choix des paramètres de scénarios. La poursuite de la concertation devra s'appuyer sur des scénarios incluant des alternatives à la route, significatifs par rapport aux besoins de mobilité et de transport auxquels ils répondent, anticipant les conditions de circulation à l'horizon 2030 et les évolutions possibles des autres modes de transport.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE** : l'audition sur le sujet a mis en avant l'importance de réaliser

- (1) des études de diagnostic des problèmes de sécurité en amont du projet, pour pouvoir *in fine* asseoir la décision sur une compréhension de la réalité des phénomènes accidentologiques qui se produisent sur le secteur étudié ;
- (2) des études d'évaluation sur les incidences des aménagements réalisés car l'état de la chaussée conditionne les interactions entre les véhicules et les conducteurs sur la route.

**CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE** : ce sujet a donné lieu à de riches échanges entre le maître d'ouvrage et la CPDP dès la préparation du débat puis lors de la réunion thématique sur le sujet, invitant le maître d'ouvrage à approfondir les études en anticipant l'évolution des cadres de politiques publiques sur le climat d'ici 2030.

**BIODIVERSITÉ** : l'impact du projet sur la biodiversité doit être évalué plus précisément. Les échanges au cours du débat invitent à une attention soutenue pour les zones anthropisées ou industrialisées pour lesquelles des participants ont émis des critiques sur la pertinence des enjeux de préservation.

**ARTIFICIALISATION DES SOLS** : l'étude d'impact évaluera l'artificialisation des sols. Au-delà du calcul des superficies artificialisées, il a été demandé au cours du débat d'évaluer l'impact sur l'activité agricole (couverture du parcellaire, nombre d'exploitations impactées, vulnérabilité économique, etc.) et sur la ressource en eau (impact sur le système d'irrigation et sur la recharge de la nappe de la Crau).

**COMPENSATIONS** : les échanges ont montré le caractère tendu des possibilités de compensation sur le territoire et plus largement dans le département. Des initiatives sont en cours pour identifier les besoins et les possibilités à cette échelle. Ce point demande des études complémentaires en considérant les spécificités des éléments à compenser (terres agricoles, recharge de nappe, etc.) et, en amont, l'étude de la réduction des impacts environnementaux comme cela a été soulevé par des participants dans le débat.

**POLLUTION ET QUALITÉ DE L'AIR** : des besoins de développement de connaissances ont été exprimés concernant la qualité de l'air, en particulier sur l'impact du projet sur les concentrations de particules fines (PM 10), extra fines (PM 2,5, mesurées par AtmoSud depuis janvier 2021) et ultrafines (non encore mesurées).

**IMPACT SANITAIRE DU PROJET** : un besoin d'information plus précises sur la situation sanitaire du territoire a également été exprimé tenant compte des parcours de vie professionnelle et personnelle, ceci afin de permettre une évaluation des impacts sanitaires des expositions.

**AMÉNAGEMENTS POUR PRÉVENIR LES NUISANCES ACOUSTIQUES ET LES POLLUTIONS** : il a été demandé d'étudier des solutions d'aménagement adaptées pour réduire les bruits, les dispersions de polluants, gérer les eaux de ruissellement et les pollutions accidentelles, etc. Cela concerne en particulier des aménagements paysager à proximité des axes routiers mais aussi en ville.

Au cours du débat, le maître d'ouvrage a précisé que plusieurs de ces sujets seraient traités ou leur évaluation initiale reprise, dans le cadre de l'étude d'impact qui vise à apporter dans une phase ultérieure des éléments d'éclairage sur l'utilité publique du projet. Cela porte notamment sur le climat et la qualité de l'air. Le débat a montré les besoins d'informations complémentaires au-delà des études réglementaires et la nécessité d'une approche systémique en considérant les impacts cumulés de l'ensemble des projets du territoire, en termes d'artificialisation des sols par exemple.

## POUR SUIVRE LA CONCERTATION

La CPDP tient à souligner en conclusion la qualité de la mobilisation et des échanges au cours du débat, l'écoute mutuelle et le partage des informations et des points de vue. La commission remercie l'ensemble des participants pour leur implication alors que les modalités ont dû être modifiées à plusieurs reprises pour s'adapter aux contraintes sanitaires.

La poursuite du projet requiert un dispositif de concertation post-débat. La CNDP nommera, conformément à la loi, un ou plusieurs garants pour l'accompagner. À l'issue du débat, les recommandations suivantes peuvent être formulées sur la poursuite de la concertation.

### INFORMER LE PUBLIC SUR L'AVANCÉE DU PROJET ET SUR LA PRISE EN COMPTE DE CE QUI A ÉTÉ EXPRIMÉ DANS LE DÉBAT

Le débat a montré un bon niveau de connaissance des acteurs impliqués dans les concertations précédentes, mais une faible information du grand public. La CPDP invite le maître d'ouvrage à mettre en œuvre des dispositifs pour informer au-delà des personnes directement impliquées.

Plusieurs participants ont exprimé des craintes sur la prise en compte de ce qui s'est exprimé dans le débat public dans les décisions sur le projet. Il a été demandé au maître d'ouvrage de communiquer sur sa décision fin juin en justifiant auprès du public ce qu'il retient et ce qu'il ne retient pas du débat. La CPDP recommande pour cela de produire un document de synthèse à l'attention d'un large public. Il a également été demandé au maître d'ouvrage de prévoir des temps de communication sur l'avancée du projet à différentes étapes.

### INCLURE L'ENSEMBLE DES PARTICIPANTS AU DÉBAT DANS LA SUITE DE LA CONCERTATION

Le débat a vu l'implication de nouveaux participants par rapport à la concertation préalable sur les études d'opportunité de phase 1. La CPDP recommande au maître d'ouvrage de conduire les concertations sur le projet qui feront suite à la décision de juin 2021 de manière aussi ouverte que l'a été le débat public. Le ou les garants que la CNDP nommera à la suite de la décision du maître d'ouvrage y veilleront.

### ASSOCIER LES DISPOSITIFS DE CONCERTATION ENTRE PARTENAIRES ET UNE CONCERTATION CONTINUE AVEC LE PUBLIC

Les dispositifs partenariaux envisagés dans les sections précédentes – l'instance de suivi des projets concourant au développement durable du territoire; la table-ronde sur l'avenir de la gare de triage de Miramas; la table-ronde des acteurs sur le financement du projet – pourraient organiser des moments associant plus largement le public pour apporter des réponses aux attentes concrètes des habitants. À l'instar du dispositif RÉPONSES sur les questions de santé, il s'agit de mettre en place un processus de concertation continue avec le public sur les questions de mobilité et de transport.



*La commission particulière du débat public et son secrétariat général lors de la plénière de clôture, le 20 janvier 2021 à Fos-sur-Mer*

cndp Commission nationale  
du débat public

# DÉBAT PUBLIC

SEPTEMBRE - DÉCEMBRE 2020

Se déplacer  
dans l'est  
de l'état  
de Berre :  
quelles perspectives ?

Projet de liaison  
FOS-SALON

for-salon.net

DebatPa

@DebatPa

## PROJET DE LIASON FOS-SALON

### POURQUOI ?

Le territoire de Fos-Salons est une zone d'activités de Fos...  
Le développement de ce territoire est une priorité...  
Le projet de liaison Fos-Salons est une réponse...  
à ces enjeux.

### COMMENT ?

3 grandes options d'aménagement

Option 1 : Liaison directe Fos-Salons  
Option 2 : Liaison via Fos-Salons  
Option 3 : Liaison via Fos-Salons

cndp

Se déplacer de  
l'ouest de l'état  
de Berre :  
quelles perspectives ?

Avez-vous déjà entendu parler du projet de liaison Fos-Salons ?

OUI

Depuis longtemps

Avez-vous déjà entendu parler du projet Fos-Salons ?

NON

Jamais

DÉBAT PUBLIC  
Liaison Fos-Salons  
PARTICIPEZ SUR LE TERRAIN

DÉBAT PUBLIC  
Liaison Fos-Salons  
PARTICIPEZ EN LIGNE





# ANNEXES

# LETTRE DE SAISINE DE LA CNDP PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

10 AVRIL 2019



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

La ministre chargée des transports  
auprès du ministre d'État

Paris, le 10 AVR. 2019

N°réf. : D19005800

Madame la Présidente,

Le grand port maritime de Marseille – Fos et la zone industrialo-portuaire (ZIP) l'entourant ne bénéficient pas d'une connexion routière directe et performante en direction de la vallée du Rhône. Cette carence contraint fortement le développement de la ZIP, vecteur de croissance économique et d'emplois, ainsi que celui des activités économiques locales associées.

Le réseau desservant la ZIP, de capacité insuffisante pour le trafic actuel, est ainsi à l'origine de congestions et de nuisances environnementales dues à la proximité de zones urbanisées. Il n'est pas compatible avec les besoins de développement du port de Marseille – Fos, dont la route restera, malgré la progression des parts modales du fer et de la voie d'eau, le principal mode de desserte, ni avec les aspirations des collectivités qui souhaitent requalifier leur territoire pour répondre aux attentes de leurs habitants et favoriser le développement des transports collectifs.

Dans ce contexte, une liaison routière nouvelle entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence est envisagée depuis les années 1960. Elle a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 1976 et d'un report sine die après le choc pétrolier de 1979. Cette liaison sera finalement partiellement concrétisée avec la réalisation de la RN1569. La relance économique entraînée par le développement des activités de logistique a fait revivre le projet dans les années 2000 avec une réalisation nécessaire du projet avant 2030 selon le rapport de la Commission « Mobilité 21 », confirmée par le gouvernement en 2013 et par le Conseil d'Orientation des Infrastructures en 2018.

Les objectifs de la liaison routière Fos – Salon sont d'assurer une desserte équilibrée du territoire et de la ZIP de Fos-sur-Mer, d'améliorer les conditions de circulation au droit de Fos-sur-Mer, d'améliorer la qualité de vie des habitants et d'améliorer la sécurité routière du réseau pour les usagers. Le projet devra répondre à ces objectifs en prenant en compte les forts enjeux humains et environnementaux du territoire.

.../...

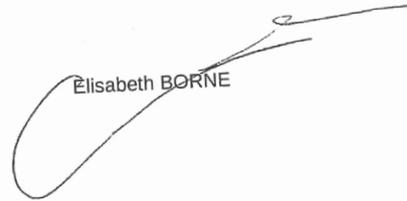
Madame Chantal JOUANNO  
Commission Nationale du Débat Public  
244 Bd St Germain  
75007 PARIS 07

Hôtel Le Play – 40, rue du Bac – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22  
[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

Le projet consiste à aménager un itinéraire à haut niveau de service sur environ 25 km entre la ZIP de Fos-sur-Mer et l'A54 au niveau de Salon-de-Provence. Plusieurs options d'aménagement sont aujourd'hui étudiées allant de 227 à 450 M€ HT. De par ses caractéristiques, le projet entre dans la catégorie des projets faisant l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public.

Ainsi, conformément aux articles L.121-1 et suivant du code de l'environnement, vous trouverez ci-joint un dossier de saisine relatif au projet de liaison Fos – Salon pour vous permettre de nous indiquer s'il y a lieu de mettre en œuvre, à ce stade, un débat public et, le cas échéant, selon quelles modalités.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations les plus sincères

  
Elisabeth BORNE



## DÉCISION DE LA CNDP D'ORGANISER UN DÉBAT PUBLIC

7 MAI 2019



SÉANCE DU 7 MAI 2019

DÉCISION N° 2019 / 87 / LIAISON FOS-SALON / 1

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS-SALON (13)

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8, et l'article L. 121-9,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé de Madame Elisabeth BORNE, ministre chargée des transports auprès du ministre d'Etat, ministre de la Transition écologique et solidaire, en date du 10 avril 2019, demandant à la Commission de déterminer les modalités de participations du public à mettre en œuvre pour le projet de liaison routière Fos-Salon,

Considérant que :

- les enjeux socio-économiques et environnementaux attachés à ce projet de liaison routière sont très importants.

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

**Article 1 :**

Le projet de liaison routière Fos-Salon fera l'objet d'un débat public.

**Article 2 :**

La Commission nationale en confiera l'organisation à une Commission particulière.

**Article 3 :**

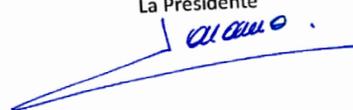
Un dossier élaboré par le maître d'ouvrage en lien avec la commission particulière du débat public, répondant à l'ensemble des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, et accessible à tous, sera présenté à la Commission nationale avant l'ouverture du débat public.

Ce dossier devra expliciter particulièrement les enjeux de transition écologique et sociale.

**Article 4 :**

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO



## ORGANISMES ET PERSONNES RENCONTRÉS EN ENTRETIEN DANS LA PRÉPARATION DU DÉBAT

DE JUILLET 2019 À MARS 2020

**ADAVA-ADTC** *Association pour le développement du vélo, de la marche à pied et des transports en commun* : Frédéric SERRES, président d'ADAVA et membre de l'association RAMDAM (Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence)

**ADPLGF** *Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos* : Daniel MOUTET, président, François LALANDE, secrétaire général, Christophe COURTAÏN, stagiaire

**Alkion** : Arnaud JUAN, directeur

**APCME** *Association pour la prise en charge des maladies éliminables* : Marc ANDEOL, ancien président

**ARS PACA** *Agence Régionale de Santé* : Maria CRIADO, ingénieure d'études sanitaires

**Atmo Sud** : Dominique ROBIN, directeur, Patricia LOZANO, responsable transport 13, Sébastien MATHIOT, responsable Industrie 13

**Autorité Environnementale** : Christian DUBOST, membre permanent du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable)

**Base Aérienne 125** : Colonel Pierre GAUDILLERE, commandant de la base, Colonel LE GORER, lieutenant-colonel Pierre SIMON, Gestion du domaine ; lieutenant-colonel Thierry DELARRE, détaché de l'État-major de l'armée de l'air, capitaine STRUCK, responsable infrastructure, M. VILLE

**Cen-Paca** *Conservatoire des Espaces Naturels – Provence Alpes-Côte d'Azur* : Axel WOLFF, responsable du pôle 13 et conservateur de la réserve nationale des Coussouls de Crau, Ghislaine DUSFOUR, chargée de mission, référente de la réserve régionale de la Poitevine-Regarde-Venir

**CCI AMP** *Chambre de Commerce et d'Industrie Aix-Marseille-Provence* : Laurent AMAR, vice-président de la CCI Aix-Marseille Provence, Jean Baptiste DAVID, développeur territorial

**Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône** : Xavier DUFOUR, élu de la chambre d'agriculture, André VILLENEUVE, conseiller secteur sud littoral

**Cerege** *Centre européen de recherche et d'enseignement des géosciences de l'environnement* : Yves NOACK, directeur de recherches

**CESER Paca** *Conseil économique, social et environnemental régional* : Marc POUZET, président du CESER, Roger DERMESROPIAN, président de la commission « Aménagement et Développement des Territoires,

et du Massif, Foncier, Habitat et Logement » ; Jean-Yves PETIT, président de la commission « Développement Soutenable, Environnement, Énergie et Climat », Philippe MAGNUS, secrétaire général et Marc REVERCHON, représentant du Conseil de développement durable du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) au CESER

**CGET** *Commissariat général à l'Égalité des territoires* : Jean-Christophe BAUDOUIN, délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône

**CNDP** *Commission nationale du débat public* : Georges MERCADAL, ancien vice-président de la CNDP et ancien président de la Commission particulière du débat public Fos2XL et Étienne BALLAN, garant CNDP ayant suivi plusieurs débats sur le territoire

**Comité du Foin de Crau** : Didier TRONC, directeur technique

**Commune d'Eyguières** : Henri PONS, maire, vice-président de la Métropole à la Mobilité, président de la Régie Départementale des Transports

**Commune de Fos-sur-Mer** : Jean HETSCH, maire

**Commune de Grans** : Yves VIDAL, maire

**Commune de Lançon-Provence** : Michel MILLE, maire, Lionel TARDIF, 1<sup>er</sup> adjoint, Olivier DENIS, adjoint à la communication

**Commune d'Istres** : François BERNARDINI, maire, vice-président de la Métropole, président du Conseil territorial Istres-Ouest-Provence, Éric CASADO 2<sup>e</sup> adjoint délégué à l'Urbanisme et à la Gestion du Domaine public, Alain ARAGNEAU 9<sup>e</sup> adjoint, délégué aux Transports et à la Sécurité Civile, conseiller territorial ; Yves GARCIA, Adjoint, Nicolas DAVINI, directeur général des services

**Commune de Martigues** : Henri CAMBESSEDES, 1<sup>er</sup> adjoint

**Commune de Miramas** : Frédéric VIGOUROUX, maire ; Daniel HIGLI, adjoint délégué aux transports ; Sophie PERRIER, directrice générale des services ; Marie-Lène GUEZ, directrice adjointe du cabinet du Maire

**Commune de Port-de-Bouc** : Eric SIMITSIDIS, directeur général des services

**Commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône** : Martial ALVAREZ, maire, vice-président de la Métropole, Jean-Paul GAY, adjoint, Lucienne FABREGAS, directrice de cabinet et Patrick LAGARRIGUE, conseiller technique

### **Commune de Saint-Martin-de-Crau :**

Laurent GALY, directeur général des services

### **Commune de Salon-de-Provence :**

Frédéric VIGOUROUX, directeur général des services, Alexandre BOUQUET, directeur du service de la voirie-Réseaux-Irrigation, Gilles FUENTES, adjoint directeur du service technique, Mario MARTINET, Service technique et Maire de Berre, et Laurence PEREZ, directrice du service Urbanisme

### **Confédération Paysanne :**

Frédéric BERTORELLO, co-porte-parole

### **Conseil départemental des Bouches-du-Rhône :**

Hugues DE CIBON, directeur général des services, Philippe DE CAMARET, directeur général adjoint de l'équipement du territoire, Daniel WIRTH, directeur des routes et des Ports, et René RAIMONDI, conseiller départemental - circonscription d'Istres, ancien Maire de Fos-sur-Mer

### **Conservatoire du littoral :**

François FOUCHIER, délégué régional du Conservatoire du littoral, Aix en Provence

### **Député de la 8<sup>e</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône :**

Jean-Marc ZULESI, député

### **Député de la 16<sup>e</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône :**

Monica MICHEL, députée

### **DREAL Paca Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement :**

Corinne TOURASSE, directrice, Fabrice LEVASSORT, directeur adjoint, Olivier TEISSIER, chef du service transports et infrastructures, Lionel PATTE, chef de l'unité maître d'ouvrage et Cédric MARY, responsable des opérations

### **EPAD-Ouest Provence Établissement Public d'Aménagement et de Développement Ouest Provence :**

Stéphane ARANDA, responsable opérationnel

### **Esso :**

Gildas GUILLOSSEAU, directeur des relations institutionnelles, Esso France et Stefaan VAN SEVEREN, directeur d'Esso à Fos-sur-Mer

### **FARE Sud Fédération d'Action Régionale sur l'Environnement :**

Jean GONELLA, président et vice-président de la FNAUT Paca

### **FNE France Nature Environnement :**

Gilles MARCEL, président de la fédération régionale, Stéphane COPPEY, membre du conseil de développement durable (CDD) du GPMM et ancien président de FNE Bouches-du-Rhône

### **Grec-Sud Groupe régional d'experts sur le climat en région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur :**

Antoine NICAULT, coordinateur et animateur, Aurore AUBAIL, animatrice et gestion générale d'A.I.R. Climat

### **GPMM Grand Port Maritime de Marseille :**

Hervé MARTEL, président du directoire, Renaud PAUBELLE, directeur de l'aménagement, Magali DEVEZE, cheffe du département Valorisation

domaniale et développement Durable et Xavier BALLARO, chargé de mission Dessertes et Risques Industriels

### **Institut Eco-citoyen :**

Philippe CHAMARET, directeur

### **Maison de l'emploi de Miramas :**

Annie MUNOZ-CONSTANT, responsable

### **MCTB Golfe de Fos**

#### *Mouvement Citoyens de tous bords :*

Romuald MEUNIER, président, Gilbert DALCOL, vice-président

### **Métropole Aix-Marseille-Provence :**

Roland BLUM, vice-président à la mobilité,

### **Services de la Métropole :**

Yannick TONDUT, directeur général adjoint en charge du transport et de la mobilité, Annick BRUN, directrice Études et Stratégies et Jean-Stéphane KERSTENNE, service transport et mobilité

### **MNLE Mouvement National de Lutte pour l'Environnement :**

Jean-Pierre ESTELA, ancien président régional

### **PHUR Talagard Propriétaires, Habitants, Usagers et Riverains du quartier et du massif du Talagard à Salon-de-Provence :**

Jean-Pierre SANMARTIN, président, Yvon ROUQUETTE, membre

### **Préfecture Paca :**

Pierre DARTOUT, préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône, Isabelle PANTEBRE, secrétaire générale à l'aménagement régional

**Sous-Préfecture d'Istres :** Jean-Marc SENATEUR, sous-préfet d'Istres, Josiane HAAS-FALANGA, secrétaire générale, Laure BERNARD, cheffe du bureau de l'économie, de l'emploi et de l'environnement et Isabelle MONNIER, adjointe au chef de bureau de l'économie, de l'emploi et de l'environnement

**Seayard :** Jakob SIDENIUS, directeur général

**SPPPI** (Secrétariat permanent pour la Préservation des Pollutions Industrielles) : Gwenaëlle HOURDIN, directrice

### **SymCrau Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la Crau :**

Charlotte ALCAZAR, directrice

### **UMF Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos :**

Stéphane SALVETAT, vice-président, Marie-Hélène PASQUIER, secrétaire générale

### **UNIM Union nationale des industries de la manutention :**

Ronan SEVETTE, délégué général

### **Vinci Autoroute :**

Pierre COPPEY, président de VINCI Autoroutes, Christophe HUG, directeur de la Maîtrise d'Ouvrage VINCI Autoroutes, Amélia RUNG, directrice développement réseau VINCI Autoroutes, Raphaël MARTIN, directeur d'Exploitation ASF Méditerranée (Autoroutes du sud de la France)

### **VNF Voies Navigables de France :**

Céline AVEZARD, directrice territoriale, direction territoriale Rhône Saône ; Benjamin FAUVEAU, chef de la Mission de Développement Transport PACA/Occitanie



## ÉVÉNEMENTS SUR LE TERRITOIRE AUXQUELS LA CPDP A PARTICIPÉ DANS LE CADRE DE LA PRÉPARATION DU DÉBAT

### Concertation sur le plan d'actions du projet Réponses,

le 7 novembre 2019 à Istres.

### Assemblée Générale publique de la CGT d'ArcelorMittal,

le 21 novembre 2019 à Fos-sur-Mer.

### Restitution publique du projet Réponses,

le 12 décembre 2019 à Martigues.

### Réunion organisée par la CCI AMP

(Chambre de Commerce et d'Industrie Aix-Marseille-Provence)

à l'attention des élus et candidats aux municipales de la métropole d'Aix-Marseille, le 17 décembre 2019 à Marseille.

### Débat sur la mobilité à Marseille, organisé par La Provence,

le 30 janvier 2020.

## ANNEXE 5

## LES ÉVÈNEMENTS DU DÉBAT

- Plénières
- Forums territoriaux
- Forums thématiques
- Ateliers
- Débat vient à vous

### PRÉPARATION DU DÉBAT

Intitulé	Date	Lieu et horaire	Nombre de participants <sup>1</sup>
<span style="color: #800080;">■</span> Visite organisée par le maître d'ouvrage	Mardi 26 septembre 2019	Journée	
<span style="color: #A9A9A9;">■</span> Atelier préparatoire	Lundi 16 décembre 2019	Hôtel Ariane, à Fos-sur-Mer, 18h-21h	53
<span style="color: #800080;">■</span> Débat mobile à la Maison des services de Miramas	Mardi 3 mars 2020	Maison des services de Miramas, 8h30-12h30	
<span style="color: #800080;">■</span> Débat mobile à Arcelor Mittal	Mardi 10 mars 2020	Arcelor Mittal, Fos-sur-Mer, 11h-14h	
<span style="color: #800080;">■</span> Débat mobile à Clésud	Jeudi 12 mars 2020	Relai routier de Clésud, Grans, 10h-14h	
<span style="color: #A9A9A9;">■</span> Atelier Logistique et desserte intermodale de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (ZIP)	Mercredi 1 <sup>er</sup> juillet 2020	Amphithéâtre de la Direction Départementale des Territoires, Marseille, 9h-12h30	47
<span style="color: #A9A9A9;">■</span> Atelier préparatoire	Mercredi 8 juillet 2020	En ligne, 18h-20h	59

<sup>1</sup> Nombre de participants dans les réunions avec émargement, à l'exclusion des membres de la CPDP et de l'équipe d'organisation, inclus par ailleurs dans le calcul pour les jauges Covid

## PHASE 1 DU DÉBAT : EXPLORONS ENSEMBLE : QUELLE MOBILITÉ AUJOURD'HUI ?

Intitulé	Date	Lieu et horaire	Nombre de participants <sup>1</sup>
Débat mobile	Lundi 7 septembre	Gare de Salon de provence, 12h-16h	
Forum territorial	Lundi 7 septembre 2020	Salon de Provence, Espace Charles Trenet, 18h-20h30	25
Débat Mobile	Jeudi 10 septembre 2020	Miramas, Marché, place Jourdan, 7h-11h	
Débat Mobile	Jeudi 10 septembre 2020	Grans, Parking de l'école, 13h30-16h30	
Forum territorial	Jeudi 10 septembre 2020	Grans, Salle des fêtes Gérard Philippe, 18h-20h30	36
Forum territorial	Vendredi 11 septembre 2020	Miramas, Salle Colomb, 18h-20h30	36
Débat mobile	Samedi 12 septembre 2020	Marché de Fos-sur-mer, 9h-12h	
Débat sur le terrain : les enjeux liés à l'eau	Samedi 12 septembre 2020	13h30-18h	5
Forum territorial	Lundi 14 septembre 2020	Fos-sur-Mer, Maison de la mer, 18h-20h30	70
Débat mobile	Mercredi 16 septembre 2020	Istres, Géant Casino, 12h-16h	
Forum territorial	Mercredi 16 septembre 2020	Istres, Magic Mirrors, 18h-20h30	25
Atelier citoyen n°1	Samedi 19 septembre 2020	Saint-Mitres-les-Remparts, 9h-17h	17
Forum en ligne	Mardi 22 septembre 2020	En ligne, 18h-20h	11
Atelier des Lycéens n° 1	Mardi 22 septembre 2020	Lycée Fontlongue à Miramas	
Débat sur le terrain : la liaison en vélo	Samedi 26 septembre 2020	9h30-13h	20
Première plénière	Lundi 28 septembre 2020	Miramas, Salle Colomb, 18h-21h	140



## PHASE 2 : IMAGINONS ENSEMBLE : QUELLE MOBILITÉ DEMAIN ?

Intitulé	Date	Lieu et horaire	Nombre de participants <sup>1</sup>
Atelier des Lycéens n° 2	Mercredi 30 septembre	Lycée Fontlongue à Miramas	
Forum thématique - Transports et changement climatique	Mercredi 7 octobre 2020	Martigues, Hôtel de Ville, 18h-20h30	38
Atelier citoyen n°2	Samedi 10 octobre 2020	Saint-Mitres-les-Remparts 9h-17h	16
Forum thématique - Environnement et ressources naturelles	Lundi 12 octobre 2020	Istres, La grange à Entressen, 18h-20h30	40
Atelier des Lycéens n° 3	Mercredi 14 octobre 2020	Lycée Fontlongue à Miramas	
Forum thématique - Port, logistique et place des différents modes de transport	Mercredi 14 octobre 2020	Port-Saint-Louis-du-Rhône, Salle Marcel Pagnol, 18h-20h30	91
Atelier des Lycéens n° 4	Mardi 3 novembre 2020	Lycée Fontlongue à Miramas	
Forum thématique - Pollution & santé	Mardi 3 novembre 2020	En ligne, 18h-20h30	60
Forum thématique - Développement territorial et mobilités	Jeudi 5 novembre 2020	En ligne, 18h-20h30	55
Atelier citoyen n°3	Samedi 7 novembre 2020	En ligne, 10h-12h	14
Le débat sur les ondes avec Maritima médias	Mardi 10 novembre 2020	Maritima TV 10h-12h	
Le débat à la Matinale de l'emploi	Mercredi 18 novembre 2020	En ligne 8h30-9h30	6
Atelier des Lycéens n° 5	Vendredi 20 novembre 2020	Lycée Fontlongue à Miramas	
Atelier citoyen n°4	Lundi 23 novembre 2020	En ligne 18h30-20h30	8
Atelier des Lycéens n° 6	Mercredi 25 novembre 2020	Lycée Fontlongue à Miramas	
Audition sécurité routière	Lundi 7 décembre 2020	En ligne 18h-20h	22
Audition coût et financement	Jeudi 10 décembre 2020	En ligne 18h- 20h	31
Audition emploi et mobilité	Lundi 14 décembre 2020	En ligne 18h-20h	20

### PHASE 3 : ÉLABORONS ENSEMBLE : QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LA DÉCISION PUBLIQUE ?

Intitulé	Date	Lieu et horaire	Nombre de participants <sup>1</sup>
Atelier citoyen n° 5	Mardi 15 décembre 2020	En ligne 18h30-20h	10
Atelier des lycéens n° 7	Mardi 15 décembre 2020	Lycée Fontlongue à Miramas	
Visite sur les enjeux de Fos-sur-Mer	Lundi 21 décembre 2020	Fos-Sur Mer	5
Forum territorial sur la zone sud du tracé	Judi 7 janvier 2021	Maison de la mer de Fos-sur-Mer 17h-19h30	38
Atelier des lycéens n° 8	Vendredi 8 janvier 2021	Lycée Fontlongue à Miramas	
Débat sur le terrain dans la réserve des Coussouls de Crau	Samedi 9 janvier 2021	9h30-12H30	13
Atelier citoyen n°6	Samedi 9 janvier 2021	Saint-Mitres-les-Remparts 9h-17h	11
Forum territorial sur la partie centrale du tracé	Lundi 11 janvier 2021	En ligne 18h-20h30	46
Le débat à la mission locale du pays salonnais	Mardi 12 janvier 2021	Salon de Provence	8
Forum territorial sur la zone nord du tracé	Mardi 12 janvier 2021	En Ligne 18h-20h30	57
Atelier des lycéens n° 9	Mercredi 13 janvier 2021	Lycée Fontlongue à Miramas	
Le débat sur les ondes avec RCF-Dialogue	Judi 14 janvier 2021	RCF Marseille 18h10-19h	
Plénière de clôture	Mercredi 20 janvier 2021	En ligne et en présentiel au Théâtre de Fos-sur-Mer 14h30-17h30	150

- Plénières
- Forums territoriaux
- Forums thématiques
- Ateliers
- Débat vient à vous

<sup>1</sup> Nombre de participants dans les réunions avec émargement, à l'exclusion des membres de la CPDP et de l'équipe d'organisation, inclus par ailleurs dans le calcul pour les jauges Covid



## INTERVENANTS INVITÉS AUX FORUMS THÉMATIQUES

### Forum thématique « *Transports et changement climatique* »

le 7 octobre 2020 à la salle de l'hôtel de ville de Martigues

- **Aurélien BIGO**, chercheur, Centre de Recherche en économie et en statistique (CREST)
- **Saïd EL FENNIRI**, citoyen membre de la Convention Citoyenne pour le Climat
- **Anne GIRAULT**, experte climat - présidente de l'association Bilan Carbone
- **Antoine NICAULT**, coordinateur du Grec-Sud (Groupe Régional d'Experts sur le Climat en Provence-Alpes-Côte d'Azur)

### Forum thématique « *Environnement et ressources naturelles* »

le 12 octobre 2020 à La Grange, Entressen

- **Magali DEVEZE**, chef de service au Département Valorisation Domaniale et Développement Durable du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)
- **François FOUCHIER**, délégué régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Conservatoire du Littoral
- **Céline TRAMONTIN**, présidente du SYMCRAU (Syndicat Mixte de gestion de la nappe phréatique de la Crau)
- **Didier TRONC**, directeur technique du Comité du Foin de Crau
- **Axel WOLFF**, responsable du pôle 13 du Cen-Paca (Conservatoire des espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur) et conservateur de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau

### Forum thématique « *Port, logistique et place des différents modes de transports* »

le 14 octobre 2020 à la Salle Marcel Pagnol, Port-Saint-Louis-du-Rhône

- **Cécile AVEZARD**, directrice territoriale Rhône Saône, Voies navigables de France (VNF)
- **Jean-Claude BRUNIER**, président directeur général T3M (Opérateur de transport combiné)
- **Claude FIORE**, professeur en sciences de gestion, Université d'Aix-Marseille
- **Michel JOSSO**, chef de service commercial et gestion du réseau PACA, SNCF-Réseau
- **Yann MANNEVAL**, secrétaire de l'UD CGT 13 (Union départementale de la Confédération générale du travail des Bouches-du-Rhône)
- **Hervé MARTEL**, président du directoire du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)
- **Vincent PICHOU**, responsable stratégie marchés, Fret SNCF - direction commerciale et marketing
- **Olivier ROGAR**, président de Club Fos Logistique
- **Christine ROSSO**, directrice du développement du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille)
- **Jean-Claude SARREMEJEANNE**, président de l'UMF (Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos)
- **Yannick TONDUT**, directeur général adjoint Mobilité, Métropole Aix-Marseille Provence

### Forum thématique « *Pollutions, santé* »

le 3 novembre 2020 en ligne

- **Muriel ANDRIEU-SEMME**, responsable régionale du département santé environnement, Agence Régionale de Santé (ARS) Paca

- **Alain AUDIER**, président du Comité de surveillance de l'activité industrielle du golfe de Fos et son impact environnemental (CSAIGFIE)
- **Philippe CHAMARET**, directeur de l'Institut Éco-citoyen pour la connaissance des pollutions
- **Gwénaëlle HOURDIN**, déléguée générale du Secrétariat permanent pour la prévention des risques industriels (SPPPI) PACA
- **Johanna LEES**, sociologue, co-autrice des Études participatives en santé environnement ancrées localement (EPSEAL) Fos-Crau.
- **Sébastien MATHIOT**, référent Air Paca zone étang Berre, et chargé d'action territoriale dans les Bouches-du-Rhône et les territoires alpins, Atmosud
- **Daniel MOUTET**, président de l'Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos (ADPLGF)
- **Dominique ROBIN**, directeur général d'AtmoSud
- **Pierre SOUVET**, président de l'Association Santé Environnement France (ASEF)

### Forum thématique « *Développement territorial et mobilités* »

le 5 novembre 2020 en ligne.

- **Annick BRUN**, directrice études et stratégie - direction générale adjointe mobilité déplacements transports espaces publics voirie, Métropole Aix-Marseille Provence
- **Stéphane COPPEY**, secrétaire général de NosTERPaca, administrateur de France Nature Environnement 13 et France Nature Environnement Paca
- **Tom DUBOIS**, responsable de la valorisation des recherches, de la communication et des relations publiques, Forum Vies Mobiles
- **Patrice FOURNIER**, chef de projet Plan de Déplacement Urbain, Métropole Aix-Marseille Provence
- **Frédéric VIGOUROUX**, maire de Miramas, conseiller de la Métropole Aix-Marseille Provence
- **Jean-Marc ZULESI**, député de la 8<sup>e</sup> circonscription des Bouches-Du-Rhône, président du comité national stratégique de France Mobilités.

### Audition « *Sécurité routière* »

le 7 décembre 2020 en ligne

- **Nicolas CLABAUX**, chercheur au Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA), Université Gustave Eiffel
- **Stéphane LEROUX**, chef du service des Politiques de l'Exploitant et de la Programmation, Direction Interdépartementale des Routes Méditerranéenne (DIRMED)

### Audition « *Coût et financement* »

le 10 décembre 2020 en ligne

- **Yves CROZET**, professeur émérite de l'IEP de Lyon, chercheur au Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET)
- **Didier KHELFA**, vice-président de la Métropole délégué au Budget et aux Finances et maire de Saint-Chamas

### Audition « *Emploi et mobilités* »

le 14 décembre 2020 en ligne

- **Thibaut DEGATIER**, chargé de développement de l'emploi et des territoires pour l'arrondissement d'Istres, DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi)
- **Martial ALVAREZ**, vice-président de la Métropole Aix-Marseille Provence, délégué à l'Emploi, à la Cohésion sociale et territoriale, à l'Insertion, aux Relations avec le GPMM, et maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône

## ACTEURS AYANT PRODUIT UN CAHIER, PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

Tous les cahiers sont accessibles sur le site du débat  
<https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/cahiers-d-acteurs>

- **ADPLGF** (Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos)  
Cahier n°13
- **Au fil du Rhône**  
Cahier n°32
- **AUTF** (Association des utilisateurs de transport de fret)  
Cahier n°36
- **ASF** (Autoroutes du Sud de la France)  
Cahier n°37
- **Base aérienne 125 d'Istres**  
Cahier n°45
- **CCI** (Chambre de commerce et d'industrie) Aix Marseille Provence  
Cahier n°7
- **CCI** (Chambre de commerce et d'industrie) du Pays d'Arles  
Cahier n°18
- **Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône**  
Cahier n°4
- **CLESUD**  
Cahier n°41
- **Collectif associatif PTPS**  
(Pacte pour la Transition en Pays Salonais)  
Cahier n°43
- **Confédération Paysanne des Bouches-du-Rhône**  
Cahier n°42
- **Conseil de développement du GPMM**  
(Grand Port Maritime de Marseille)  
Cahier n°33
- **CEN PACA** (Conservatoire d'espaces naturels Provence-Alpes-Côte-d'Azur)  
Cahier n°23
- **CSAIGFIE** (Comité de surveillance de l'activité industrielle du golfe de Fos et son impact environnemental)  
Cahier n°19
- **DiMeRS** (Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône)  
Cahier n°12
- **Direction Interdépartementale des routes méditerranée**  
Cahier n°28
- **Elengy**  
Cahier n°27
- **Fédération des Bouches-du-Rhône du parti communiste**  
Cahier n°20
- **Fédération des structures hydrauliques des Bouches-du-Rhône**  
Cahier n°22
- **FNE** (France Nature Environnement) Bouches-du-Rhône  
Cahier n°11
- **GPMM** (Grand Port Maritime de Marseille)  
Cahier n°10
- **Industries Méditerranée**  
Cahier n°21
- **LVDE** (Les Vélos Des Etangs)  
Cahier n°16
- **Métropole Aix Marseille Provence**  
Cahier n°17
- **MCTB** (Mouvement Citoyens de Tous Bords) Golfe de Fos Environnement  
Cahier n°8
- **NOVATRANS**  
Cahier n°26
- **NOSTERPACA**  
Cahier n°5
- **PIICTO** (Plateforme Industrielle et d'Innovation de Caban Tonkin)  
Cahier n°2
- **Pôle Transport Ferroviaire et Multimodal (TFMM)** de SNCF  
Cahier n°33
- **RAMDAM** (Rassemblement d'associations pour les modes de déplacements alternatifs dans la métropole Aix-Marseille Provence)  
Cahier n°3
- **Région Provence Alpes Côte d'Azur**  
Cahier n°24
- **Section du PCF** (Parti Communiste Français) de Fos-sur-Mer  
Cahier n°35
- **SNCF** (Société nationale des chemins de fer français)  
Cahier n°40
- **SYMCAU** (Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la Crau)  
Cahier n°1
- **Syndicat Professionnel des Pilotes des ports de Marseille et du Golf de Fos**  
Cahier n°15
- **Syndicat des Transitaires de Marseille-Fos et sa région (STM)**  
Cahier n°14
- **T3M** (Opérateur de transport Combiné)  
Cahier n°38
- **UD CGT 13** (Union Départementale de la Confédération Générale du travail des Bouches-du-Rhône)  
Cahier n°44
- **UMF** (Union Maritime et Fluviale)  
Cahier n°6
- **UPE 13** (Union pour les entreprises des Bouches-du-Rhône)  
Cahier n°25
- **Ville de Fos-sur-Mer**  
Cahier n°9
- **Ville de Grans**  
Cahier n°39
- **Ville d'Istres**  
Cahier n°29
- **Ville de Miramas**  
Cahier n°30
- **Ville de Port-Saint-Louis**  
Cahier n°31



## COURRIERS ET CONTRIBUTIONS VERSÉS AU DÉBAT

Ces éléments sont accessibles sur le site du débat :  
<https://fos-salon.debatpublic.fr/participez/contributions>

- **Courrier de Nicolas ALLEGRE,**  
Chef du Centre d'essais BMW France d'Istres,  
le 11 janvier 2021
- **Contribution de Bruno CAGNOL,**  
Président du Club Top 20,  
et de 37 entreprises signataires,  
le 15 janvier 2021
- **Courriel de Jean-Luc CHAUVIN,**  
Président CCI métropolitaine Aix-Marseille-Provence  
et de Jean-Claude SARREMEJEANNE,  
Président de l'UMF,  
le 8 décembre 2020
- **Délibération du Conseil  
de la Métropole Aix-Marseille-Provence,**  
le 19 novembre 2020
- **Contribution de Pierre DHARREVILLE,**  
Député des Bouches-du-Rhône,  
le 20 janvier 2021
- **Contribution de France Nature Environnement PACA,**  
le 9 septembre 2020
- **Contribution de Robert FRANCESCHI,**  
Gérant de FRACOFER,  
le 20 janvier 2021
- **Courrier de Romuald MEUNIER,**  
Président de l'association M.C.T.B. Golfe  
de Fos Environnement,  
le 18 janvier 2021
- **Courrier de Renaud MUSELIER,**  
Président du Conseil Régional  
de Provence-Alpes-Côte d'Azur,  
le 17 juillet 2020
- **Courrier de Renaud MUSELIER,**  
Président du Conseil Régional  
de Provence-Alpes-Côte d'Azur,  
le 2 octobre 2020
- **Courrier de Cécile TRICAULT,**  
Co-Gérante de Prologis,  
le 27 janvier 2021

## SIGLES UTILISÉS DANS LE COMPTE RENDU

<b>4F</b>	Fret Ferroviaire Français du Futur, alliance des acteurs pour le doublement du fret ferroviaire	<b>DiMeRS</b>	Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône
<b>Ademe</b>	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	<b>DIRMed</b>	Direction Interdépartementale des routes méditerranée
<b>ADPLGF</b>	Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos	<b>DIRECCTE</b>	Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
<b>AE</b>	Autorité environnementale	<b>DMO</b>	Dossier du maître d'ouvrage
<b>AMP</b>	Aix-Marseille-Provence	<b>Dreal</b>	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
<b>ANSES</b>	Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail	<b>DTA 13</b>	Directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône
<b>AOP</b>	Appellation d'origine protégée	<b>DUP</b>	Déclaration d'utilité publique
<b>ARS</b>	Agence régionale de santé	<b>Epareb</b>	Établissement public d'aménagement des rives de l'étang de Berre
<b>ASEF</b>	Association santé environnement France	<b>EPSEAL</b>	Études participatives en santé-environnement ancrées localement
<b>ASF</b>	Autoroutes du sud de la France	<b>ERC</b>	Éviter réduire compenser
<b>AUTF</b>	Association des utilisateurs de transport de fret	<b>EVP</b>	Équivalent vingt pieds (mesure standard de conteneurs)
<b>BHNS</b>	Bus à haut niveau de service	<b>FARE Sud</b>	Fédération d'action régionale pour l'environnement
<b>CCI</b>	Chambre de commerce et d'industrie	<b>FNE</b>	France nature environnement
<b>CD</b>	Chemin départemental	<b>GES</b>	Gaz à effet de serre
<b>Cen</b>	Conservatoire d'espaces naturels	<b>GNL</b>	Gaz naturel liquéfié
<b>Cerema</b>	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	<b>GNV</b>	Gaz Naturel pour Véhicule
<b>CléSud</b>	Centre logistique de l'Europe du Sud	<b>GPM</b>	Grand port maritime de Marseille
<b>CNDP</b>	Commission nationale du débat public	<b>GREC Sud</b>	Groupe d'experts sur le climat en Paca
<b>COI</b>	Comité d'orientation des infrastructures	<b>INDEX (Étude)</b>	Étude d'imprégnation de la population aux polluants atmosphériques de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.
<b>CPDP</b>	Commission particulière du débat public		
<b>CSAIGFIE</b>	Comité de surveillance de l'activité industrielle du golfe de Fos et son impact environnemental		

<b>LOM</b>	<u>Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités</u>	<b>SCENARII (Étude)</b>	Simulation de scénarii de pollution atmosphérique pour une évaluation des risques sanitaires - Zone Étang de Berre
<b>LVDE</b>	Les Vélos Des Étangs	<b>SCoT</b>	Schéma de cohérence territoriale
<b>MCTB</b>	Mouvement Citoyens de tous bords	<b>Sivom</b>	Syndicat intercommunal à vocations multiples
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé	<b>SDAAMM</b>	Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise
<b>OREAM</b>	Organisme régional d'étude et d'aménagement d'aire métropolitaine	<b>SNBC</b>	Stratégie Nationale Bas Carbone
<b>Paca</b>	Provence-Alpes-Côte-d'Azur	<b>SNCF</b>	Société nationale des chemins de fer français
<b>Pam</b>	Port autonome de Marseille (prédécesseur du GPMM)	<b>SPPPI</b>	Secrétariat permanent pour les préventions des pollutions et des risques industriels
<b>PAT</b>	Projet alimentaire territoriale	<b>Sraddet</b>	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
<b>PCF</b>	Parti Communiste Français	<b>STM</b>	Syndicat des transitaires de Marseille-Fos et sa région
<b>PDE</b>	Plan de déplacement d'entreprise	<b>SymCrau</b>	Syndicat mixte de gestion de la nappe phréatique de la Crau
<b>PDMI</b>	Plan départemental de modernisation des itinéraires	<b>TFMM</b>	Pôle Transport ferroviaire et multimodal SNCF
<b>PDU</b>	Plan de déplacement urbain	<b>T3M</b>	Opérateur de transport combiné
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut	<b>UD CGT 13</b>	Union départementale de la Confédération générale du travail des Bouches-du-Rhône
<b>Piicto</b>	Plateforme industrielle et d'innovation de Caban Tonkin	<b>UMF</b>	Union maritime et fluviale
<b>PL</b>	Poids lourd	<b>UPE 13</b>	Union pour les entreprises des Bouches-du-Rhône
<b>PM</b>	Particule matter en anglais, particules en suspension	<b>VL</b>	Véhicule léger
<b>PPRT</b>	Plan de prévention des risques technologiques	<b>VP</b>	Voies portuaires
<b>PTPS</b>	Pacte pour la transition en Pays salonais	<b>ZAN</b>	Zéro artificialisation nette
<b>Ramdam</b>	Rassemblement d'associations pour les modes de déplacements alternatifs dans la métropole Aix-Marseille Provence	<b>ZIP</b>	Zone industrialo-portuaire
<b>REPONSES (dispositif)</b>	Réduire les pollutions en santé environnement	<b>Zico</b>	Zones importantes pour la conservation des oiseaux
<b>RD</b>	Route départementale	<b>ZPS</b>	Zone de protection spéciale
<b>RDT</b>	Régie départementale des transports	<b>ZNIEFF</b>	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
<b>RN</b>	Route nationale		
<b>RTM</b>	Régie des transports métropolitains		
<b>San</b>	Syndicat d'agglomération nouvelle du nord-ouest de l'étang de Berre		