



Débat Fos Salon – du 1er septembre 2020 au 31 janvier 2021

# Synthèse des avis, questions-réponses et commentaires exprimés sur la plateforme participative

**Eclectic  
Experience**

Donner du sens  
à la participation

## Préambule

Le débat public sur la liaison routière Fos Salon s'est tenu du 1er septembre 2020 au 31 janvier 2021.

Tout au long du débat, de nombreuses modalités de participation ont été mises en place pour permettre au plus grand nombre de prendre la parole (forums territoriaux, débats mobiles, « le débat vient à vous » ...).

Parmi ces dispositifs, une [plateforme participative en ligne](#) a été ouverte tout au long du débat, et permettait aux citoyens de :

- Rédiger un avis,
- Poser une question sur le projet à la maîtrise d'ouvrage<sup>1</sup> et/ou sur le débat à la commission particulière du débat public (CPDP)
- 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<sup>2</sup>, envoyés par mail<sup>3</sup> à la CPDP ainsi que des messages publiés sur la carte du débat<sup>4</sup>.

Un [site internet informatif](#) a également été ouvert pendant la période du débat, permettant aux internautes d'en suivre l'actualité, mais aussi de consulter les informations relatives au projet (dossier de la maîtrise d'ouvrage, études, fiche technique...), et au débat public (archives des rencontres publiques passées, ...).

Ce document vise à restituer l'ensemble des arguments et positions exprimés au cours du débat, dans les questions, les avis et commentaires publiés sur la plateforme participative.

---

<sup>1</sup> Pour le projet Fos Salon, la maîtrise d'ouvrage est la DREAL PACA.

<sup>2</sup> 10 questions et 6 avis issus d'événements (présentiels ou en ligne) ont été mis en ligne sur la plateforme participative.

<sup>3</sup> 2 avis reçus par mail ont été versés sur la plateforme

<sup>4</sup> [La carte du débat](#) a été mise en ligne en janvier 2021 pour recueillir des contributions localisées du public. Au total 5 questions, et 1 avis issus de la carte du débat ont été mis en ligne sur la plateforme participative.

## Les chiffres-clés de la participation en ligne<sup>5</sup>



2321

Visiteurs uniques



31

Contributeurs



31

Questions



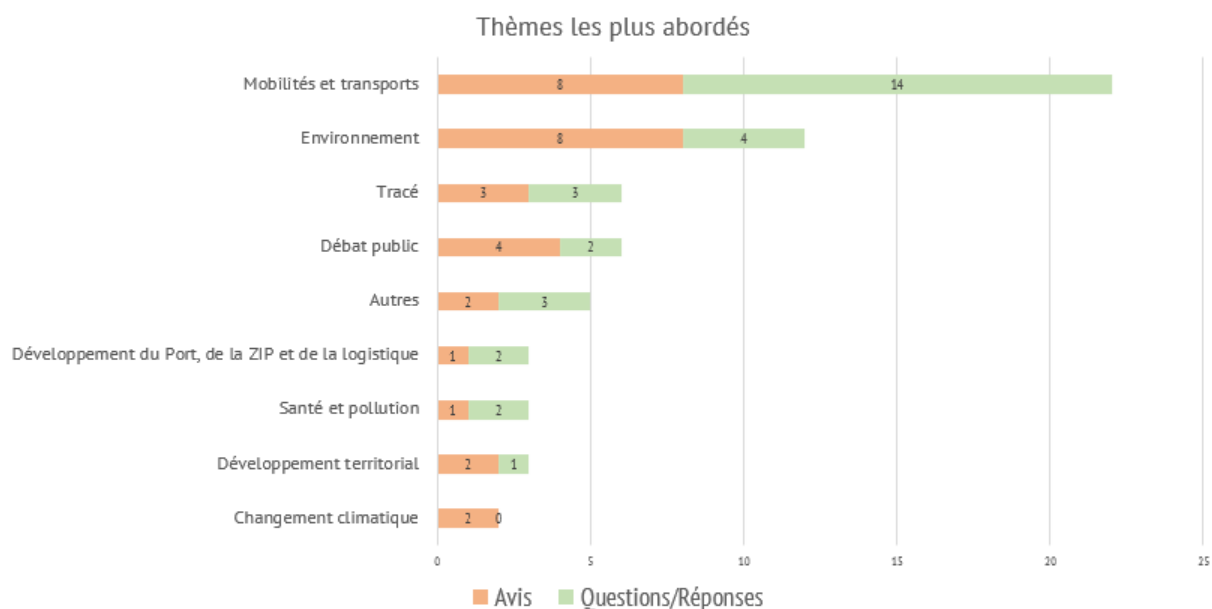
31 Avis



8

Commentaires<sup>6</sup>

La plateforme participative a été visitée par **2321 utilisateurs** différents<sup>7</sup> au cours du débat.

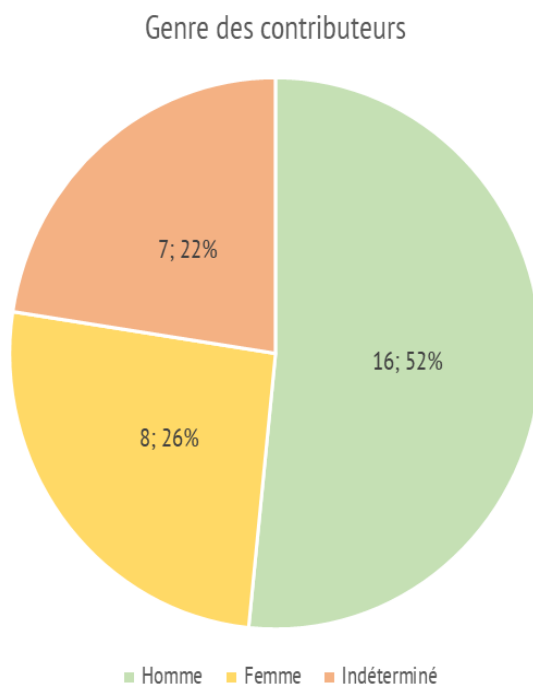


*Thèmes les plus abordés sur la plateforme participative*

<sup>5</sup> Données du 01/09/2020 au 24/01/2021, issues du tableau de bord statistiques du débat

<sup>6</sup> 6 commentaires en réactions aux avis et 2 commentaires en réactions aux questions-réponses

<sup>7</sup> Visiteurs uniques vers la plateforme participative, source : Google Analytics



*Genre des contributeurs sur la plateforme participative*

**31 internautes** (52% d'hommes et 26% de femmes) ont contribué sur la plateforme participative en laissant un ou plusieurs avis ou commentaires<sup>8</sup>.

## Légende et méthode

Ce document synthétise l'ensemble des questions, avis et commentaires<sup>9</sup> exprimés sur la plateforme participative du débat Fos Salon entre le 1er septembre 2020 et le 24 janvier 2021.

Il présente les sujets et les arguments qui ont émergé sur la [plateforme participative](#). La synthèse est fondée sur une lecture manuelle et systématique de l'ensemble des avis, questions et commentaires, sur la période considérée.

Le choix de faire apparaître des citations de messages d'internautes se fonde sur la pertinence du message pour illustrer l'analyse (et non pas sur une autre variable comme la popularité du message).

Lorsqu'un argument est détaillé dans cette synthèse, se trouvent entre parenthèse les références qui renvoient aux principaux messages qui abordent l'argument en question.

Ces références sont construites de la manière suivante :

- Un préfixe précisant la catégorie du message (A pour avis, Q pour question)
- Le numéro de l'avis ou de la question, apparaissant comme tel sur la plateforme
- Précédé de « com. » s'il s'agit d'un commentaire de l'avis ou de la question référencée

De même, les extraits de réponses des maîtres d'ouvrage sont ici incomplets : nous invitons chacun à se rendre directement dans l'espace « [questions-réponses](#) » de la plateforme participative pour y trouver l'ensemble des réponses dans leur intégralité.

---

<sup>8</sup> Ces données sont à prendre avec précaution car issues d'une analyse des prénoms des utilisateurs, sur la base du registre officiel suivant : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/liste-de-prenoms/#>

<sup>9</sup> En ne comptant pas les commentaires publiés sous les cahiers d'acteurs ni sous les comptes-rendus de débats maison

**TABLE DES MATIERES**

**Préambule ..... 2**

Les chiffres-clés de la participation en ligne..... 3

Légende et méthode..... 4

En résumé : Un débat sur les options d'aménagement proposés par la maîtrise d'ouvrage, mais aussi sur l'opportunité même du projet de liaison routière Fos Salon, ses objectifs, ses impacts, et ses alternatives..... 6

**Pour les partisans du projet, un projet nécessaire pour fluidifier le trafic et renforcer la desserte de la zone industrialo portuaire (ZIP) ..... 7**

Renforcer le dynamisme économique du territoire et lutter contre la congestion routière : un impératif selon certains internautes..... 7

Des choix parmi les variantes proposées par la maîtrise d'ouvrage et des propositions d'aménagements complémentaires ..... 9

Des interrogations concernant les impacts du projet (travaux, calendrier de mise en œuvre du projet, usages de la route... )..... 12

**L'opportunité du projet questionnée au regard de la prise en compte des enjeux environnementaux.....15**

Les objectifs du projet remis en question : un projet routier jugé peu pertinent pour lutter contre la congestion routière et répondre aux défis environnementaux ..... 15

La liaison routière Fos-Salon : nouvelle source de pollution dans un territoire déjà fortement marqué ?..... 16

En matière environnementale, des précisions attendues : Démarches « Eviter-réduire-compenser », études d'impacts, émissions de gaz à effet de serre, impacts sur le bâti... ..... 18

**Des alternatives proposées : diversifier les modes de transport, encourager les mobilités douces .....21**

Favoriser la multimodalité et les transports en commun pour faire face aux enjeux climatiques..... 21

Encourager les modes doux, et notamment le vélo ..... 22

Favoriser le ferroutage ..... 23

**Des interrogations sur l'intérêt du débat public et son impact sur la prise de décision .....24**

Une procédure de débat public tantôt questionnée, tantôt saluée ..... 24

## **En résumé : Un débat sur les options d'aménagement proposés par la maîtrise d'ouvrage, mais aussi sur l'opportunité même du projet de liaison routière Fos Salon, ses objectifs, ses impacts, et ses alternatives**

Le débat public en ligne a fait émerger divers sujets de discussion chez les internautes. Au cœur des échanges : la nécessité ou non de développer un projet routier pour répondre aux problèmes de congestion routière que connaît le territoire et améliorer la desserte de la zone industrialo-portuaire. Si les constats de saturation routière semblent faire consensus chez les participants au débat en ligne, les solutions pour résoudre ces difficultés divergent.

Pour certains, le projet de liaison routière Fos-Salon n'a que trop tardé et doit être concrétisé au plus vite. La mise en place d'une solution autoroutière pourrait être privilégiée à condition que celle-ci soit accessible (y compris sur le plan financier). D'autres font part de propositions d'aménagements routiers complémentaires, par exemple en réinvestissant davantage dans le réseau existant.

Pour d'autres internautes, l'hypothèse d'un nouveau projet routier ne doit pas être privilégiée à l'heure du réchauffement climatique et de la nécessaire prise en compte des enjeux environnementaux. Ceux-là s'inquiètent des conséquences environnementales du projet (artificialisation des sols, augmentation des gaz à effets de serre...). Pour ces participants, le véritable enjeu pour le territoire est d'organiser différemment les mobilités, pour diminuer la part de la voiture individuelle au profit des transports en commun des modes doux.

Quelques internautes s'interrogent également sur les impacts du projet sur le foncier, ou encore les phases de travaux nécessaires à sa réalisation.

Enfin, la procédure même de débat public a parfois été questionnée. Si certains doutent de la sincérité de la démarche, d'autres la saluent et invitent à prolonger les discussions, notamment à travers la mise en œuvre d'instances de suivi du projet dans la durée.

## Pour les partisans du projet, un projet nécessaire pour fluidifier le trafic et renforcer la desserte de la zone industrialo portuaire (ZIP)

Pour certains participants, le projet de liaison routière Fos Salon profiterait au territoire en augmentant les dessertes entre les différents pôles urbains et économiques, notamment la zone portuaire. Selon eux, la liaison routière permettrait de fluidifier le trafic et d'améliorer ainsi les déplacements quotidiens.

Plusieurs internautes favorables au projet partagent leurs points de vue en termes de tracé, options envisagées et variantes à privilégier. Pour certains, l'option autoroutière serait un véritable atout en termes environnemental et économique, tandis que d'autres privilégient une option voie express avec la création de 2 x 2 voies par exemple. Des participants proposent des amendements au projet, afin qu'il corresponde davantage aux attentes actuelles, notamment pour l'usage qu'il est fait du réseau, ou en réponse aux impératifs climatiques. La suppression de giratoires, le développement des routes secondaires et du réseau existant est de ce fait proposé.

Quelques internautes s'interrogent sur les aspects mêmes du projet et n'hésitent pas à faire part de leurs doutes et questionnements (temporalité, calendrier de mise en œuvre, coût...)

### Renforcer le dynamisme économique du territoire et lutter contre la congestion routière : un impératif selon certains internautes

Au cours du débat, plusieurs internautes ont rappelé à quel point l'historique du projet était ancien (A1, A28, A23), datant de nombreuses années. Pour ses partisans, le projet est toutefois « attendu » et nécessaire pour l'ensemble de la zone, pour mieux desservir les différents territoires et les pôles économiques. (A1, A8, A23). Un internaute déclare ainsi « *Ce n'est pas un projet routier, ni un projet portuaire, mais un projet de territoire.* » (A23).

Des participants rappellent ainsi que le projet ne répond pas uniquement aux besoins du port, mais à d'autres attentes du territoire : transport de marchandises au sein de la zone économique, trajets du quotidien, renforcement de l'activité économique de la Zone industrialo portuaire (ZIP).



« Je suis favorable à ce projet que j'attends depuis de nombreuses années » (A1)

« Ce projet est un itinéraire de déviation péri-urbain qui répond avant tout aux besoins de transport des marchandises pour les habitants du territoire et ses activités économiques internes, ainsi qu'aux impératifs de déplacement des personnes dans un contexte de faible offre de transports en commun et d'autosolisme dominant. Ce n'est pas un projet routier, ni un projet portuaire, mais un projet de territoire.

*La réalisation de ce projet est indispensable et doit être conçue comme une opération globale d'aménagement intégrée dans son écosystème territorial : le but est d'augmenter la connexion entre les différents pôles urbains et économiques, d'améliorer la sécurité, la fluidité et l'insertion environnementale. » (A23)*

Des participants rappellent que le Grand Port Maritime de Marseille, infrastructure majeure du territoire, n'est actuellement pas reliée au réseau autoroutier (A8). Néanmoins, l'implication dans le projet du GPMM est questionnée par un participant (Q2) qui rappelle que des projets avaient déjà été initiés par le passé pour être ensuite abandonnés. Sont ainsi cités les chantiers « Gagnant – Gagnant » ou encore la liaison entre PSL et Distriport.



*« Le Port de Marseille est une infrastructure majeure en Méditerranée et en Europe, elle pourtant une des seules à ne pas être reliée directement et complètement à un réseau autoroutier.*

*Ce projet répond parfaitement à cet objectif. Il comprend différentes options et j'espère que la solution qui sera retenue ne sera pas une demi-mesure que nous regretterons dans quelques années. » (A8)*

*« Êtes-vous prêt à défendre à tout prix le développement du fluvial et du fret ferroviaire ?*

*Je vous rappelle le projet chantier Gagnant/Gagnant initié par le GPMM en 2016 qui après plusieurs centaines d'heures de travail, a avorté.*

*Je vous rappelle la liaison douce entre PSL et Distriport, initié par le GPMM projet ficelé, budgété mais non réalisé en 2008*

*Le GPMM va t'il enfin s'impliquer concrètement ? » (Q2)*

S'agissant de l'implication du GPMM dans le projet de liaison routière Fos-Salon, le Grand Port a répondu (Q2) que concernant le développement du fluvial et du fret ferroviaire, de nombreux investissements ont été faits en ce sens, notamment pour continuer à développer ses équipements et son accessibilité dans le respect des territoires et des enjeux écologiques.

Concernant le projet chantier Gagnant/Gagnant initié par le GPMM en 2016, qui visait à proposer des solutions alternatives aux véhicules individuels pour les déplacements des salariés, le Grand Port précise que ce chantier n'a en aucun cas été avorté. Il précise également que les travaux ont été concentrés dans un premier temps sur l'identification d'itinéraires cyclables sur la ZIP, ce qui a d'ailleurs abouti à un schéma complet de pistes cyclables permettant de mailler la ZIP, en étant repris dans les PDU des Villes puis dans le PDU métropolitain. Sur le volet transport des salariés, le GPMM précise que le chantier de concertation a alimenté la réponse à l'appel à projets Solumob de la métropole en 2018.

Pour finir, le GPMM déclare qu'il accompagnera les projets prévus au PDU métropolitain qui prévoit 500 km de voies cyclables, la desserte du pôle conteneur et la liaison cyclable entre Port-Saint-Louis. Il précise également mettre à disposition du conseil départemental les terrains pour réaliser la liaison entre Port Saint Louis du Rhône et le pont de la RD268 sur le canal.

Selon les partisans du projet, la création d'une nouvelle route permettrait également de désengorger un axe particulièrement saturé au quotidien (A23 A18, A1). L'amélioration du trafic est parfois perçue comme une priorité, alors que le contexte sanitaire a renforcé l'usage individuel de la voiture (A1).





*« Il est indéniable que la crise sanitaire actuelle va avoir (a déjà) un impact important sur les modes de déplacement des personnes : plus d'individualisme pour limiter les risques de contamination. Du moins dans un premier temps mais ne serons-nous pas confrontés à des épisodes répétitifs de pandémies (réchauffement climatique). Et même si le télétravail deviendra la règle (pour diverses raisons), l'automobile aura toujours une place importante dans la société ».* (A1)

A des questions portant sur les objectifs du projet et la fluidification du trafic (Q7, Q4), la maîtrise d'ouvrage a répondu en précisant les enjeux de la liaison routière :

- Le projet s'inscrit dans une stratégie de mobilité multimodale coordonnée à différents niveaux : national, régional et métropolitain. A l'échelle de l'Ouest de l'Etang de Berre, le projet de liaison Fos-Salon constitue selon la DREAL un « élément structurant » de la déclinaison de cette stratégie.
- Pour la DREAL, le dynamisme économique de l'Ouest de l'Etang de Berre est principalement porté par la ZIP de Fos-sur-Mer, le développement des activités logistiques, et la bonne complémentarité des différents modes des transports. Le projet de liaison routière permettrait ainsi de rendre le mode routier plus efficace, puisqu'il représentera 75% de part de marché en 2030 dans un contexte de croissance importante des flux, et ce malgré des mesures en faveur du report modal vers des modes non routiers.
- D'après la maîtrise d'ouvrage, le projet est donc effectivement envisagé pour répondre à la saturation de la liaison routière, amenée à s'aggraver à l'avenir, et ce afin de permettre d'assurer une desserte équilibrée du territoire et de la ZIP de Fos-Sur-Mer, au bénéfice de tous les usagers et riverains.

Des participants au débat en ligne doutent néanmoins des objectifs annoncés, et assurent que la réalisation d'une nouvelle liaison routière n'est pas la solution adaptée pour répondre aux besoins de dessertes du territoire (voir plus bas dans le document).

## **Des choix parmi les variantes proposées par la maîtrise d'ouvrage et des propositions d'aménagements complémentaires**

Des participants expriment leurs préférences parmi les variantes et options d'aménagement présentées par la maîtrise d'ouvrage.<sup>10</sup>

Certains internautes sont favorables à la mise en œuvre d'une 2x2 voies (A15, A17). Selon eux, cette option permettrait en effet de favoriser le trafic local.

Des participants indiquent que si cette solution était mise en œuvre, la 2x2 voies devrait être aménagée sans péage (A15, A17, A29), car la liaison routière est empruntée par de nombreux riverains pour effectuer des trajets domicile-travail, aller faire des courses, et n'est que peu fréquentée par les touristes.



*« Beaucoup de personnes vont de Entressen ou Miramas tous les jours vers Istres pour faire des courses ou travailler.*

*Il faut que cette nouvelle route 2x2 voies reste gratuite avec un échangeur complet vers Entressen, soit sur la D10 ou sur la D5 »* (A15)

*« Concernant la liaison Fos-Salon, divers principes d'aménagements souhaitables sont à noter, à savoir :*

<sup>10</sup> Voir le dossier du maître d'ouvrage : <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/dmo/dmo-fos-salon.pdf>

*Gratuité de la liaison à maintenir, pas de concession autoroutière car c'est un axe de déplacements professionnels, peu tourné vers le tourisme. Les routes actuelles sont gratuites, et l'autoroute A55 Martigues – Marseille est aussi gratuite.*

*De plus le contournement de Miramas déjà réalisé ne peut raisonnablement pas -être rendu payant*

*Réaliser un tracé en 2 fois deux voies sur l'ensemble du tracé pour favoriser le trafic local*

*Ne pas créer de nouveaux accès routiers, consommer le moins de terres agricoles ou de zone protégées ; pour ce faire s'appuyer sur le réseau existant » (A17)*

La perspective d'une option autoroutière payante inquiète certains internautes (A15, A17, A29, Q15) ; des avis soulignent que l'autoroute A55 Martigues-Marseille est actuellement gratuite (A15, A17).



*« Va-t-on payer pour cette autoroute ? Pour passer dessus, va-t-on payer comme pour les tunnels de Marseille ou comme à Lançon ? » (Q15)*

A ce sujet, la DREAL répond que parmi les trois options présentées au débat, seules les options autoroutières ont été retenues dans les scénarios d'une possible mise en concession. Elle indique qu'il n'est donc pas envisagé de rendre l'option « voie express » payante, et que la section centrale entre Istres et Miramas resterait gratuite, y compris dans les scénarios autoroutiers.

La maîtrise d'ouvrage précise que le montant de la subvention nécessaire pour équilibrer les comptes d'un futur concessionnaire a été estimé sur la base de plusieurs scénarios de niveaux de péage et représente un coût élevé, variant de 40 à 80% du montant de l'investissement. Elle précise qu'un autre scénario de mise en concession de la seule section Nord a été étudié. Dans ce dernier, le financement de la partie concédée de la liaison Fos-Salon, serait porté par l'ensemble des usagers du réseau ASF (Autoroutes du Sud de la France), via une augmentation de l'ensemble des niveaux de péage. La DREAL indique qu'aucun choix n'a encore été effectué à ce stade, et qu'ils le seront à l'issue du débat public.

Concernant la solution autoroutière, les arguments avancés sont divers : sans pour autant détailler son propos un internaute déclare que cette option « apportera un plus environnemental » (A9). D'autres précisent qu'avec le choix d'une option A, pour le tracé nord, et l'option 1 pour le tracé sud, les impacts seraient limités sur l'environnement. Ils suggèrent également que soient mises en place des stations de recharge et des réseaux d'approvisionnement en hydrogène et en électricité, ce qui permettrait d'inciter les transporteurs "à faire rouler des camions silencieux".



*« Une solution autoroutière apportera un plus environnemental, car une solution à l'économie ferait dépenser beaucoup d'argent à la collectivité sans apporter toute la valeur attendue d'un tel projet » (A9)*

*« Je suis favorable à ce projet dans sa version autoroutière ou intermédiaire, avec un tracé Nord A et Sud 1, à condition que soient prévus dès la conception des stations de recharge et leurs réseaux d'approvisionnement en hydrogène et en électricité, afin que les transporteurs soient incités à y faire rouler des camions silencieux. La plupart des camions sortant du GPMM font de courtes distances, pour desservir des plateformes logistiques à Fos, Miramas, Salon, St Martin de Craux, Arles. Les faire rouler à l'électricité permettrait de concilier développement économique de la zone et confort des riverains. » (A7)*

Pour un internaute, le scénario intermédiaire ou voie rapide serait moins consommateur de foncier et présenterait un moindre impact, notamment au Sud (A4). L'option C, pour le tracé nord, serait par ailleurs préférable car calquée sur un axe existant, au même titre que le scénario 3, au Sud, qui recyclerait les axes déjà existants. Ce même avis incite également au développement du multimodal ferroviaire à haute fréquence (pour les personnes et marchandises), en parallèle des tracés et options précédemment mentionnées (A4).

D'autres avis font part de propositions d'aménagements complémentaires au projet de liaison Fos-Salon, notamment pour mieux prendre en compte les aspects environnementaux :

- S'appuyer davantage sur le réseau existant (A17), en développant des routes secondaires (A20), par exemple au niveau du CD16,
- Tenir compte des modes doux dans les aménagements proposés (A17, A20, A29)
- Créer des voies dédiées pour les bus à haut niveau de service, le covoiturage, et les modes doux (vélos, etc.) (A17),
- Rénover la gare de triage de Miramas et favoriser le trafic de la gare voyageurs qui dessert les voies existantes sur les axes Arles-Marseille / Avignon-Marseille (A17)
- En développant le réseau de routes secondaires (A20)



*« Concernant la liaison Fos-Salon, divers principes d'aménagements souhaitables sont à noter, à savoir (...) Ne pas créer de nouveaux accès routiers, consommer le moins de terres agricoles ou de zone protégées; pour ce faire s'appuyer sur le réseau existant » (A17)*

*« La liaison devrait intégrer dans l'étude ; la création de voies dédiées quand cela est possible aux autocars à haut niveau de service, le covoiturage et les déplacements doux, , l'accroissement du trafic portuaire vers le ferroutage et la rénovation de la gare de triage de Miramas, favoriser le trafic voyageurs de la gare de Miramas qui dessert les voies ferrées existantes sur les axes Arles -Marseille et Avignon – Marseille » (A17)*

*« Il conviendra à mon avis et en même temps de développer le réseau secondaire, je pense en particulier au CD16, puisque j'en suis riveraine.*

*Développer ce réseau dès à présent avec une optique de développement durable, moins de voitures et plus de vélo. Ce chemin départemental qui longe l'étang de Berre est prisé des cyclistes mais extrêmement dangereux en ce moment aussi bien pour eux que pour les voitures qui tentent de les doubler. » (A16)*

Dans une perspective de développement économique ou afin de réduire les nuisances que pourrait causer ce projet, des internautes invitent également à mettre en œuvre de nouveaux aménagements.

Un citoyen souhaite développer les déplacements autour du Pole d'Echange Multimodal de Miramas par la création d'une « bretelle CD10 nouvelle liaison » afin de faciliter l'accès au PEM, favoriser la multimodalité, mais également pour réduire les nuisances sonores en faisant sortir les véhicules de la ville.



*« Il faut une bretelle CD10 nouvelle liaison pour :*

- o Faciliter l'accès au PEM de Miramas depuis l'Ouest (Entressen, Mouriès, etc.). [...]*
- o Cette bretelle sera un maillon d'un périphérique de la ville (# 30k h à l'horizon 2030) facilitant les échanges est/ouest.*
- o Elle favorisera l'intermodalité en facilitant l'accès des TC de l'ouest vers le PEM.*
- o Elle réduira le nombre de véhicules en zone urbaine.*

*o Dans les fonctionnalités, ajouter faciliter l'accès aux points d'interconnexion : PEM (de Miramas, Rassuen – mais c'est aux locaux de s'exprimer – et plus loin : Croix Sainte, etc.) » (A1)*

Craignant d'être entourés par des routes autour de Fos sur Mer, des participants s'opposent au choix du tracé 3 entre Istres et le rond-point SPSE, qui ne ferait qu'accroître la circulation à proximité des habitations. Ces mêmes internautes invitent à privilégier les tracés 1 ou 2 qui permettraient d'éloigner les nuisances tout en cherchant à savoir si une option de voie souterraine a été étudiée (Q17).



*« Quant au choix du tracé 3 entre Istres et le rond point SPSE, celui-ci ne fera qu'accroître la circulation à proximité des habitations. Pourquoi ne pas privilégier les tracés 1 ou 2 qui permettraient d'éloigner ces nuisances. Il est vrai que c'est une "zone protégée" mais je comprends qu'il vaut mieux protéger les cailloux que les hommes ! Pourquoi ne pas développer le ferroutage. L'option d'une voie souterraine a-t-elle été étudiée ? » (Q17)*

En réponse, la maîtrise d'ouvrage précise qu'aucune décision n'est prise à ce stade et que la concertation sur le projet sera menée, le cas échéant, jusqu'au choix d'une variante préférentielle et à la tenue d'une enquête publique. Par ailleurs, le porteur de projet précise que cette option souterraine demeure écartée a priori en raison des coûts d'investissement (et d'exploitation) que représenterait la réalisation de tunnels, des difficultés techniques que poserait sa réalisation, et du danger accru que présenterait la circulation de nombreux poids-lourds transportant des matières dangereuses.

Selon un internaute, traiter et réduire les points faibles plutôt qu'une « méga liaison autoroutière » permettrait d'éviter un projet qui coûterait certainement assez cher. Quelques aménagements sont ainsi évoqués comme le passage d'une route davantage au nord de Fos que la route actuelle, plus éloignée des zones urbanisées, pour desservir les industries et le port en direct, ou encore la suppression de ronds-points qui sont fortement générateurs de bouchons, ralentissements et énormément de pollution. La création d'une route directe vers la zone Clé-Sud et un accès direct à l'autoroute d'Eyguières est ainsi également mentionné (A27).



*« Si l'on ne veut pas construire une méga liaison autoroutière >Fos-Salon qui coûterait certainement assez cher, on pourrait commencer par traiter et réduire les points faibles, par exemple :*

- Depuis Istres – Sud, une liaison directe vers Fos-Ventillon-Feuillane ou Fos Fossette pour desservir les industries et le port en direct. Cette route passerait davantage au nord de Fos que la route actuelle, donc plus éloignées des zones urbanisées.*
- Au niveau de Istres, suppression des 2 ronds-points -> une route directe et il faudrait construire 2 ponts au-dessus de la route située au niveau des ronds-points actuels*
- Au niveau de Miramas -> Idem -> suppression des ronds-points*
- Une route directe vers la zone Clé-Sud et accès direct à l'autoroute, en direction de Eyguières. Dans un premier temps ce serait une route directe 1x2 voies mais il faudrait prévoir les ouvrages pour la passer en 2x2 voies ultérieurement, si nécessaire. » (A27)*

## **Des interrogations concernant les impacts du projet (travaux, calendrier de mise en œuvre du projet, usages de la route...)**

Quelques internautes s'interrogent concernant d'autres impacts du projet, notamment ce qu'il adviendra en phase travaux (Q12).



« *Durant les travaux qui vont durer et qui vont sûrement gêner les déplacements :  
1 . Pourrait-on savoir ce que vous envisagez pour y remédier ? [...]  
Merci.* » (Q12)

En réponse, le maître d'ouvrage précise que l'organisation des travaux et les mesures à mettre en œuvre pour assurer de bonnes conditions de circulation seront définies au stade des études de conception. Il indique que les travaux, dont le démarrage est prévu en 2027, vont générer des gênes en matière de circulation dans la mesure où ils consistent, sur la plus grande partie du linéaire, en un aménagement sur place de l'actuelle RN569. Selon la DREAL, il reste toutefois difficile à l'heure actuelle de se projeter sur une organisation de chantier qui dépendra de l'option retenue et de la variante du tracé.

Plus précisément, le maître d'ouvrage précise que : « *Pour ce qui est du linéaire en tracé neuf, au sud et, le cas échéant, au nord, les perturbations se cantonneront aux points d'accès du chantier sur l'itinéraire actuel. Par contre, le reste des travaux se fera sous circulation. En effet, entre le giratoire de Toupigières à Miramas et celui de Dassault à Istres, les travaux se feront sans coupure de l'itinéraire, le réseau secondaire n'étant pas, a priori, en mesure de supporter les trafics de la RN569. Il faut là aussi préciser que s'agissant pour partie d'une mise à 2x2 voies d'une route actuellement à deux voies, la construction des voies supplémentaires est envisageable avec maintien du trafic local, le trafic de transit pouvant quant à lui être dévié sur un itinéraire alternatif.* »

Autre sujet abordé par les internautes : le calendrier de réalisation du projet. Si certains estiment qu'il faut accélérer le rythme (Q30), un internaute souligne la nécessité de mettre en cohérence les différents projets de maillage du territoire : doublement de la RD 268, traitement des giratoires, déviation de Port-de-Bouc, fret ferroviaire, pôle d'échanges etc. (A23) :



« *Il faut veiller à la cohérence de conception et du calendrier de réalisation des projets destinés à achever enfin le maillage en infrastructures et services de la zone (déviation de Port-de-Bouc, doublement de la RD 268, traitement des giratoires, chantiers multimodaux, offre de service public de fret ferroviaire, TCSP ou sur BAU, pôles d'échanges, etc.).*

*La séquence de conception qui paraît la plus appropriée à ce stade, et financièrement raisonnable, est un barreau concédé de prolongement autoroutier selon la variante A, une section centrale en voie express à 2\*2 voies et échangeurs dénivelés, un raccordement à la RN 568 par une 1\*2 voie le long de la voie ferrée, et l'amélioration des voies portuaires.* » (A23)

« *Si seulement il pouvait y avoir du concret avant la fin de cette année ? Est-ce possible ?* » (Q30)

Sans plus de précision en termes de temporalité propre à la concrétisation du projet, et au lancement de potentiels travaux, la maîtrise d'ouvrage déclare : « *Conformément aux éléments de calendrier présentés lors de la plénière de clôture, les suites concrètes du débat public pour 2021 sont les suivantes :*

- *publication du bilan du débat public par la CNDP en mars,*
- *décision ministérielle relative à la poursuite du projet au plus tard trois mois après,*
- *le cas échéant, lancement des études d'opportunité de phase 2.* » (Réponse Q30)

D'autres préoccupations se font jour concernant les futurs usages de la route. Certains s'inquiètent en effet pour les trajets agricoles en tracteur entre Entressen et Fos-sur-Mer (Q5) ou encore concernant le trafic supplémentaire de poids lourds qu'engendrerait le projet (A28).



« Comment les agriculteurs vont-ils transiter entre Entressen et Fos en tracteur ? » (Q5)

« L'importance d'un tracé poids lourds est inquiétant. Nous avons obtenu une interdiction sur la R568 du RP Saint Gervais vers la Fossette (certains PL « desserte locale » sont autorisés). Cette interdiction n'est pas respectée. Nombre de PL se moquent de cette interdiction. Les forces de police ne sont pas suffisantes pour verbaliser. Le système électoral présidentiel (mandat de 5 ans) ne permet pas l'avancement des projets. A chaque changement de majorité on assiste au changement des projets (??) C'est comme ça depuis de nombreuses années. On fatigue et on n'avance pas. Ce que l'un fait son successeur le défait !!! » (A28)

**Autres contributions sur ce sujet : A15, A17, A29, Q15, Q19**

Concernant les trajets agricoles, la maîtrise d'ouvrage que des études préalables doivent être menées pour traiter les problèmes de raccordements et d'itinéraires alternatifs. En effet, le statut autoroutier d'une route interdit la circulation de certains véhicules, dont les engins agricoles, tandis que cela diffère pour le cas de route express.

La maîtrise d'ouvrage rappelle également que l'aménagement d'une infrastructure à caractéristiques autoroutières (autoroute ou route express) impose la réalisation de voies de désenclavement pour assurer la continuité des cheminements interdits sur l'infrastructure et la substitution des accès (exploitants, bâtiments) supprimés. Elle poursuit et précise que cela prend habituellement la forme d'une combinaison d'aménagements qui doivent être adaptés à chaque situation particulière et tenir compte des caractéristiques du réseau routier existant.

## L'opportunité du projet questionnée au regard de la prise en compte des enjeux environnementaux

Des participants font part de leurs critiques à l'égard du projet, notamment car il ne tiendrait pas suffisamment compte des impératifs climatiques et environnementaux. Selon eux, la réalisation d'une nouvelle liaison routière n'est pas une solution à la lutte contre la congestion. Ils plaident pour la mise en œuvre d'alternatives telles que le développement d'autres modes de transport

Certains insistent sur le coût économique du projet de liaison routière, et sur son coût écologique (Artificialisation des sols, émissions de CO2), et invitent à préciser les mesures « Éviter réduire compenser » qui pourraient être prises.

Enfin, des internautes invitent également la maîtrise d'ouvrage à ouvrir davantage d'études autour du projet, en termes de mobilité et de démographie.

### Les objectifs du projet remis en question : un projet routier jugé peu pertinent pour lutter contre la congestion routière et répondre aux défis environnementaux

Certains internautes n'hésitent pas à montrer leur opposition au projet. Selon eux, les objectifs du projet (développement économique, gain de temps, création d'emplois, lutte contre la congestion routière) sont moindres eu égard de l'urgence climatique et de la nécessité de prendre en compte son impact environnemental (A14, A21, A29, A31, Q29, A30)

Certains pointent particulièrement les erreurs du passé et souhaitent savoir si le projet de liaison routière permettra de passer outre ces erreurs et retards pour devenir « *un projet moderne, tenant compte de l'impact climatique* » (Q29), et non un projet du « *monde d'avant* » (A21). Ils invitent ainsi à repenser le modèle de société (A30) dans lequel s'inscrit selon eux le projet (A30, A6).



« Les maires sauteront-ils les 30 ans voire 40 ans de retard en termes d'aménagement du territoire ? » (Q29)

« L'État et les collectivités compétentes en aménagement ne doivent pas reconduire les erreurs historiques : le constat actuel est en effet le résultat de l'étalement urbain non maîtrisé pour répondre aux besoins en logement et zones d'activités, et d'une politique de développement de grandes surfaces commerciales non contrôlée. » (A23)

« Je suis pas du tout pour ce projet. Des routes il y en a assez. Des usines aussi. Et de la nature très peu. Ça nous enlève le peu de nature qu'on a pour se ressourcer. Et les animaux aussi. On leur enlève encore de l'espace... » (A14)

« Ce projet est un vieux projet datant de quelques décennies quand on pensait améliorer la situation en créant de nouvelles infrastructures routières. On sait dorénavant que toute nouvelle infrastructure contribue à l'augmentation du trafic routier. » (A21)

« Sans se projeter dans un futur différent, on reprendrait un vieux projet pré-choisi, si j'ose dire depuis des décennies, sans aggiornamento... » (A31)

*« Lorsque des citoyens expriment leur volonté de préserver la planète sur laquelle nos enfants et petits-enfants continueront d'évoluer ils se voient répondre "grâce aux routes on pourra développer des entreprises et des emplois". Mais créer des emplois à quel prix ? » (A30)*

*« Ce débat permettra-t-il de construire un projet moderne, tenant compte de l'impact climatique ? » (Q29)*

Sur la prise en compte des enjeux environnementaux, la maîtrise d'ouvrage précise que le projet soumis au débat public, tient explicitement compte du changement climatique et des orientations nationales prises en la matière (Stratégie nationale bas carbone - SNBC). Il précise également que les sujets environnementaux ont été abordés dans le cadre du débat *« lors du forum thématique du 7 octobre consacré à ce sujet »*. La DREAL indique avoir produit des éléments complémentaires, versés au débat public : évaluation des émissions de gaz à effet de serre, fiche technique précisant comment le projet déclinerait les objectifs de la SNBC.

Des doutes sont émis quant à la capacité du projet à réduire les difficultés liées à la congestion routière. Des internautes rappellent que les projets routiers entraînent en général une hausse du trafic routier, et s'interrogent sur un projet qui serait dédié au « tout voiture » (A21, A4, A11, Q7, A29).



*« Les embouteillages sur les routes des Bouches du Rhône sont le résultat de 50 années de tout routier... Entre Fos et Salon, mais aussi entre Marseille et Rognac et Marseille et Aix ! On n'a jamais décongestionné une route en augmentant sa capacité ! C'est au contraire un appel d'air à plus de circulation [...]. Encore une fois, le cas de Fos sur Mer est bien le seul qui nécessite un désengorgement routier en raison des risques industriels ! » (A29)*

*« Il est bien connu que si l'on augmente la capacité routière, cela augmentera le nombre de voitures, donc augmentera encore la pollution. Est-ce notre volonté ? » (A11)*

*« Est-ce pour absorber le trafic routier saturé que cette liaison est routière est envisagée ou bien pour une toute autre raison ? » (Q7)*

*« Pourquoi, comme déjà s'y intéressèrent naguère, des ingénieurs des Ponts et Chaussées, tous devenus ingénieurs généraux, n'a-t-on pas mis au débat, le paradoxe de Braess, l'équilibre de Nash et le phénomène de Pigou, qui se résument en la phrase d'Hubert Peigné, IGPC, ancien directeur régional de l'équipement de la région Paca : À courir après le routier, on a toujours une infrastructure de retard. » (Q22)*

A ces interrogations, la maîtrise d'ouvrage répond en rappelant les objectifs du projet (voir aussi plus haut dans le document)

- Développer un projet routier comme composante d'une stratégie de mobilité multimodale,
- Accompagner le développement économique et les mutations du GPMM et résoudre les problèmes de congestion
- Favoriser la mobilité des personnes et améliorer la qualité de vie

## **La liaison routière Fos-Salon : nouvelle source de pollution dans un territoire déjà fortement marqué ?**

Des internautes craignent que le projet de liaison routière ne soit une nouvelle source de pollution dans un environnement et un territoire déjà fortement touché par la pollution (A2 et commentaires, A10, A11, A21).



Selon eux, le projet ne permettrait pas de baisser les émissions de gaz à effet de serre, à l'heure du réchauffement climatique.



« Alors que nous sommes aujourd'hui confrontés à une urgence climatique qui va rendre la vie sur terre de plus en plus difficile, on nous vante les mérites d'une voie routière qui va augmenter le nombre de camions et de véhicules, donc les émissions de gaz à effet de serre. [...] Utilisons cet argent pour des projets qui permettent de réduire nos émissions. Ne créons pas de nouveaux projets climaticides. » (A2)

« Ce projet est en effet opposé à l'objectif de réduction du réchauffement climatique de la COP 21 et d'émission de polluants atmosphériques et gaz à effets de serre. » (com. A2)

« Ajouter ENCORE une route ? Et là ? Voilà qui me semble complètement déraisonnable alors que nous savons tous où va la planète. » (A10)

« Ce projet a coût d'investissement élevé comme vous l'écrivez, coût financier bien sûr, mais aussi coût environnemental. Est-ce bien le moment de ce genre d'investissement qui détruit encore un peu plus la planète ? Est-ce que les générations à venir comprendraient cet investissement supplémentaire pour les voitures et camions trop polluants ? Est-ce l'avenir que l'on veut pour nos enfants ? » (A11)

« Refusons ce grand projet inutile et affectons son budget à la lutte contre la pollution de l'air, un fléau dans notre région. » (A21)

**Autres contributions similaires : A2, A10, A29, A30 et commentaire A2.**

Sur le sujet, un participant souhaite avoir des précisions sur le respect des critères environnementaux par la maîtrise d'ouvrage (Q10).



« L'option la plus chère intègre-t-elle les asphaltes les moins polluants, les moins bruyants, la meilleure protection de nos ressources en eau pendant et après la construction ? » (Q10)

En réponse, la DREAL rappelle que : « un même niveau d'exigence élevé en matière de qualité de la construction et de protection de la ressource en eau pour toutes les options ». Cette dernière précise également que la protection de la ressource en eau contre les pollutions accidentelles et chroniques liées à l'usage de la route (collecteurs, bassins, etc.) sera assurée, de même que la protection des riverains vis-à-vis du bruit routier, avec la réalisation de protections phoniques. Des mesures de protection environnementale seront également mises en œuvre durant la phase de travaux.

Les impacts environnementaux du projet sont ainsi régulièrement questionnés par les participants au débat en ligne : quelles seraient les conséquences du projet sur l'artificialisation des sols ? La biodiversité ? les espèces animales ? (A6, A10, A11, A13, A14, A30, A31)

Les avis sont parfois divergents sur le sujet. Si pour certains, « le projet n'est pas antinomique de la préservation des ressources en eau ou de la réduction des nuisances sonores par le choix des asphaltes » (A26) d'autres participant.e.s s'inquiètent pour les générations futures, notamment en raison de l'artificialisation des sols qu'il convient de réduire et diversifier (A4), et plus globalement de l'emprise ou l'impact d'un tel projet sur le quotidien de chacun, sur l'environnement, sur les animaux (A6, A10, A11, A13, A14, A30, A31).



« Et l'écologie dans tout ça ? Vous voulez passer par les étangs : vous voulez tuer le seul poumon qu'il reste dans la région ? » (Q20)

« Arrêtons de bétonner, d'agrandir les routes pour encore plus de voitures, plus de pollution, plus de dégradations de notre environnement et de la biodiversité. » (A6)

« Je souhaite que cet ouvrage n'impacte pas davantage notre zone de vie. A l'ouest, au sud et au nord de Fos, nous avons beaucoup de pollution, qu'elle soit industrielle ou routière. Il n'y a qu'à l'est que nous avons un espace naturel partagé avec les habitants de Port De Bouc, d'Istres » (A10)

« Des routes il y en a assez. Des usines aussi. Et de la nature très peu. Ça nous enlève le peu de nature qu'on a pour se ressourcer. Et les animaux aussi. On leur enlève encore de l'espace... » (A14)

**Autres contributions sur le thème : A4, A6, A11, A13, A30, A31.**

Et si une variante du projet allait à l'encontre de ces nouvelles préoccupations en faisant revenir le trafic routier sur Fos ? C'est ce qu'affirme un internaute. Ce dernier précise en effet que la variante d'aménagement sur place (ASP), par la réutilisation de la RN 568, augmenterait le trafic, la pollution et l'insécurité alors même que le trafic en a été dévié deux ans pour cause de nuisances trop importantes.



« L'une des variantes proposées sur Fos est la variante d'aménagement sur place (ASP), autrement dit, réutilisation de la RN 568 alors que le trafic en a été dévié depuis deux ans pour cause de nuisances trop importantes.

Cette variante contribuerait à faire revenir le trafic routier sur Fos et par conséquent augmenter le trafic, la pollution et l'insécurité.

Pourquoi cette variante fait-elle partie des scénarii proposés ? » (Q11)

## **En matière environnementale, des précisions attendues : Démarches « Eviter-réduire-compenser », études d'impacts, émissions de gaz à effet de serre, impacts sur le bâti...**

Au cours du débat, les impacts du projet sur l'environnement et le bâti ont été abordés à plusieurs reprises. Des internautes souhaitent avoir quelques détails sur les potentiels tracés du projet afin de déterminer les propriétés impactées (Q1), tout en alertant à nouveau le maître d'ouvrage sur les risques d'un tel projet (Q4). Une famille résidant au sein d'un Mas familial du 18<sup>e</sup> siècle craint en effet d'être encerclée entre la route et la voie ferrée. Cette dernière craint aussi pour son accès à l'eau potable, n'étant alimentée que par une source qui pourrait être mise en danger par le projet. Celle-ci mentionne en effet la présence d'un pipeline de Total qu'il convient de prendre en compte.



« Pouvez-vous me préciser le trajet B, où passe réellement le projet par rapport à la D19 quelles sont les propriétés impactées ? Merci » (Q1)

« Nous sommes domiciliés dans un Mas familial du 18<sup>e</sup> siècle au niveau du tracé 1 (zone de Lavaduc) ou 2. Nous pensons que notre domaine pourrait être concerné par le projet et risquerait d'être encerclé entre la route et la voie ferrée. Ce qui n'est pas acceptable. De même, ce domaine n'est alimenté que par une source, celle de Fanfarigoule et elle pourrait potentiellement être mise en danger par le projet. Plusieurs sources d'eau potables aux vertus

*curatives sont à proximité, faire le projet dans cette zone risquerait de les endommager ou de les polluer.*

*Un pipeline de Total passe dans cette zone et il faut également en tenir compte.*

*Nous souhaiterions demander au maître d'ouvrage des précisions sur les terrains concernés par les tracés 1 et 2 côté Fos. » (Q4)*

Concernant l'emprise terrestre du projet, un internaute soutient l'option C pour la partie Nord, car *"elle est calquée sur un axe existant, dans la continuité du bassin de vie Salonais"*, et aurait un impact moindre sur les espaces naturels, contrairement aux options B et A, plus impactantes et consommatrices de nouveaux espaces. Il propose également de recourir à une voie rapide plutôt qu'autoroutière, ce qui permettrait de réduire les nuisances aux habitants, de consommer moins de foncier et de respecter davantage l'environnement (A4).

Un autre internaute revient quant à lui sur le tracé nord et son emprise sur les zones naturelles (A19). En effet, en revenant successivement sur les différentes options proposées, ce dernier remarque que la section Nord vise à favoriser le trafic essentiellement poids lourds. Ce même internaute n'hésite donc pas à faire part de ses doutes et proposer de nombreuses alternatives pour chaque option proposée :

- Pour l'option A, une compensation de la zone de la Réserve Poitevine vers l'est sur la commune de Grans ou vers l'ouest sur la commune de Salon de Provence, voire sur les deux zones, serait intéressante. Cette option aurait le moins d'impact sur les zones agricoles, la nappe phréatique et qui nécessite le moins d'aménagements. Celle-ci serait donc à privilégier.
- L'option B serait quant à elle moins impactante sur la réserve poitevine mais « on obère les zone ZNIEFF et Natura 2000 et on réalise un troisième axe vers l'échangeur n°13 qui ne dessert aucune population supplémentaire. ».
- L'option C inquiète également par son coût, avec un échangeur supplémentaire, sur sa consommation d'espaces agricoles, par la mise en place d'une 4 voies, ou encore par l'aggravation des trafics poids lourds et des embouteillages en entrée de ville en revenant de Miramas.

Par ailleurs, des précisions sont attendues sur divers aspects du projet : évolution des chiffres du trafic routier (Q8, Q14,), hausse des émissions de gaz à effet de serre liée à ces perspectives (Q23, A3), études de déplacements (A1).



*« Les chiffres des temps de trajets allongés pour cause de trafic en forte augmentation sur cette liaison datent d'une étude réalisée par la DREAL en 2015 alors que le trafic des poids lourds a augmenté de 30% depuis 4 ans, ce qui rend ces chiffres trompeurs ou sous-estimés.*

*Pourquoi les estimations de perte de temps dans les trajets n'est-elle pas réévaluée ? » (Q8)*

*« Sur votre site (celui du débat), France Nature Environnement cite une étude du Port. On va passer selon cette étude de 1000 camions par jour à 2000 camions par jour dans le futur. Est-ce que l'on se rend bien compte de ce que cela veut dire pour notre santé ? » (Q14)*

*« Pourquoi le débat n'a-t-il pas comporté : Une évaluation totale des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet : construction, exploitation, etc. Une évaluation de l'empreinte écologique du projet ? La DREAL s'y serait-elle opposée ? » (Q23)*

*« Pour la fédération régionale de France Nature Environnement, un tel projet ne peut reposer sur des chiffres erronés ou surévalués de population, de trafic, d'émissions de gaz à effet de serre.*

*Or, les chiffres avancés par la maîtrise d'ouvrage sont en contradiction avec nos constats :*

*Une augmentation désormais modeste de la population ;  
Une évolution plus modérée du trafic de marchandises ;  
Un faible impact CO2 du rééquilibrage souhaité des trafics maritimes au profit du port de Fos.*

*Il est donc primordial que le projet soit présenté sous un jour le plus fidèle possible, sans chercher ni à exagérer les avantages ni à minimiser les conséquences. » (A3).*

*« Le dossier n'est pas assez précis sur :*

*- Expansion Eyguières : +3%/an. C'est ce que j'avais noté pour mon étude du pôle d'échange multimodal (PEM) de Miramas.*

*- Je pense qu'il faut tenir compte aussi de l'expansion du hameau d'Entressen (création de nombreux logements), de la ville de Mouriès et de la campagne environnante.*

*- Les données « échanges quotidiens » sont traitées globalement et donnent une vision macroscopique du sujet. Une vision à l'échelle des communes et hameaux aurait fait apparaître d'autres besoins. A noter que les déplacements Miramas vers l'Ouest sont valorisés à 10km.*

*Une étude déplacements PEM de Miramas aurait donné une idée plus précise des besoins.» (A1)*

En réponse à ces différentes interrogations sur le trafic routier, et les émissions de GES, la DREAL précise que : *« sur les sujets liés à la santé, tels que le bruit routier et la qualité de l'air, des études ont été conduites dans le cadre du projet » que cela soit en matière de bruit, qualité de l'air » (Q14)*

Il a également été rappelé qu'en complément du Dossier du Maître d'Ouvrage, la maîtrise d'ouvrage a produit une évaluation des émissions de GES du projet, même si la réglementation n'imposait pas une telle évaluation au stade d'avancement actuel du projet. Le maître d'ouvrage précise également que les échanges entre la CPDP et la DREAL sur cette évaluation ont été versés au débat sous la forme d'une contribution. (Q23)

Le Maître d'Ouvrage précise néanmoins à chaque fois qu'il le peut que les données présentées à ce stade soient faites dans la poursuite des études. (Q8)

Autre sujet d'interrogation pour les internautes, les mesures « Eviter-réduire-compenser » qui seront mises en œuvre par le porteur du projet (A24, Q25). A ce sujet, un internaute précise qu'il n'est pas possible de compenser tous les impacts du projet *« quand toutes les surfaces seront perdues »*. Il souligne également dans son message son opposition au projet d'extension de CLESUD (Q25)



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

*Les diverses propositions des acteurs du territoire apportent des propositions concrètes allant dans ce sens. En espérant que l'argent public utilisé par la réalisation de ce débat public soit un accélérateur de sa mise en œuvre rapide. » (A24).*

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

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

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

*Pour des raisons d'ordre esthétique, patrimonial, culturel, écologique et sanitaire on ne peut que refuser l'extension de Clésud et exiger un « toucher » le plus léger possible sur le réseau routier. Pas d'ouvrages « pharaoniques » ! » (Q25)*

Concernant les mesures Eviter Réduire Compenser, la DREAL indique les études préalables à l'enquête publique présenteront une étude d'impact complète qui sera soumise à l'autorité environnementale et versée à l'enquête publique. Cette étude détaillera tous les impacts du projet sur l'environnement et les mesures mises en œuvre, pour éviter, réduire, et éventuellement compenser ces impacts.

## Des alternatives proposées : diversifier les modes de transport, encourager les mobilités douces

Pour mieux répondre aux préoccupations environnementales, certains internautes invitent à penser les alternatives au projet de liaison routière : encourager la multimodalité, mettre en œuvre des voies dédiées aux transports collectifs, développer le réseau de voies douces (vélo...), le ferroutage... autant de perspectives à encourager selon eux.

### Favoriser la multimodalité et les transports en commun pour faire face aux enjeux climatiques

Plutôt que d'envisager la réalisation d'un nouveau projet routier, une internaute souhaite savoir si toutes les propositions alternatives et/ou complémentaires au déplacement routier ont-elles bien été prises en compte (Q28), alors que d'autres internautes invitent à réfléchir à des alternatives. Parmi elles, le développement de la multimodalité, et des transports en commun (A1, A4, A29, A23, A30) pour mieux desservir l'ensemble du territoire, le bassin économique comme les bassins de vie.



« Toutes les propositions alternatives et/ou complémentaires au déplacement routier de personnes et de marchandises ont-elles bien été prises en compte (pistes cyclables, pôle d'échange à Fos-Lavalduc, voies réservées aux bus voire aux camions de la plateforme Fos-Ventillon, écrans antibruit, protection de la nappe phréatique contre les déversements accidentels de matières dangereuses...) ? » (Q28)

« Si le besoin de transport est encore justifié : du multimodal ferroviaire à haute fréquence pour le transport de personnes, et organisé pour les marchandises, parallèle à ce tracé serait un "vrai projet" qui répond à la fois aux besoins du bassin de vie (déplacements et qualité), socio-éco pour les entreprises, et aux enjeux d'aujourd'hui de lutte contre les changements climatiques. » (A4)

« Conforter la multimodalité urgente... Pas la réalisation d'une route ! » (A29)

« L'enjeu est que la liaison Fos-Salon devienne le maillon apaisé d'une chaîne multimodale de déplacements, tant pour le fret que les personnes, en travaillant avec détermination sur la complémentarité entre le mode routier et les transports massifiés que sont le fer et le fluvial. Le report modal ne se décrète pas ; il se construit avec ténacité. » (A23)

Pour développer les transports en commun, plusieurs pistes sont évoquées par les participants : développer davantage les transports ferroviaires en augmentant la fréquence de certaines lignes telles que Istres-Marseille (A29), les transports en commun (TC) (A15), créer des voies dédiées pour les TC et modes doux (A17), augmenter la fréquence (avec des horaires en soirée par exemple) et les dessertes en bus (plus de liaisons directes de villes à villes) (A29).



*« Développons le train, les transports en commun sur la route actuelle, les pistes cyclables et après nous en reparlerons. » (A15)*

*« D'autres idées à la place de ce projet pourraient être de d'abord mis en place :*

*- le développement d'un réseau de transport en commun digne de son nom, c'est-à-dire pratique pour les usagers : 1) des bus le soir pour pouvoir rentrer du théâtre de la ville voisine par exemple, 2) des bus très réguliers toutes les 10 à 15 min maximum, 3) des bus directs Istres-Salon par exemple. Ce ne sont que quelques exemples basiques qui réduiraient fortement le trafic routier.*

*- Idem pour le train. Il y en a tellement peu qui circule ! Pourquoi la liaison Istres-Marseille est par exemple un cauchemar : trop peu d'horaire, donc dès qu'il y a un retard, aucune chance pour les correspondances... » (A29)*

*« Il faut développer les mobilités alternatives : le ferroviaire, les transports publics et les modes actifs. » (A21)*

## Encourager les modes doux, et notamment le vélo

En complément des transports en commun, le développement des modes doux est également abordé à plusieurs reprises par les internautes (A5, A26, A6, A11, A17, Q17, A27) qui souhaitent notamment que le vélo soit davantage pris en compte dans les politiques publiques de transports. Certains déplorent ainsi le retard du territoire en la matière, notamment sur les axes Istres-Miramas, Istres-Fos, Grans-Salon (A5, A27, Q16).



*« Quel que soit le projet, voilà 30 ans que nous nous battons pour avoir des routes ou pistes cyclable pour que les personnes de Grans salon puissent aller travailler vers Istres ou FOS. Peine perdue, dans le sud est tout le monde se moque des vélos. A l'heure des réductions carbone, je vous supplie de prendre en compte le retard énorme que nous avons sur le sujet, et de construire les nouvelles routes autour d'un projet cyclable, et non l'inverse. Les gens n'utilisent pas leur vélo pour aller travailler car les route dans ce secteur sont totalement inadaptés et extrêmement dangereuses ; par exemple il n'y a aucun moyen de rejoindre Miramas à Istres en toute sécurité ; la plus sécurité étant la transhumance, pourtant interdite aux vélos. Par pitié, faite quelque chose ne ce domaine, qui sera en faveur de la baisse du carbone qui est notre problème important du moment, quitte à réduire la partie routière. Merci » (A5)*

*« D'autres idées à la place de ce projet pourraient être de d'abord mis en place : [...] un vrai réseau des pistes/bandes cyclables de qualité inter-ville. La liaison Istres-Miramas est par exemple hyper dangereuse. Les petits bouts de pistes cyclables du centre-ville d'Istres (trop étroits pour un vrai logo "vélo") me font honte. Au lieu de faire des 2x" voies pour les voitures, pourquoi ne pas offrir de la place sécurisée pour les vélos ? » (A11)*

*« Il faudrait aussi prévoir une piste cyclable Fos-Istres-Miramas-Grans-Salon » (A27)*

*« Sur votre carte il est impossible de trouver les aménagements routes cyclables qui, je l'espère, font parties de l'aménagement...car il est toujours impossible au XXIème siècle de faire salon Istres Fos en vélo sans risquer sa vie.*

*C'est un point essentiel aux yeux de la plupart des gens, où trouver le projet ? Où passent les routes cyclables que vous allez construire ? Suivent-elles le trajet ? Sont-elles sur la transhumance ? Les gens veulent rouler vert...envoyez les infos à notre association de défense mobilité verte.*

*Merci » (Q16)*

En réponse à ces interrogations sur le vélo, la maîtrise d'ouvrage précise qu'à l'occasion d'aménagement ou de réaménagement des voies routières existantes, le code de l'environnement impose la mise au point d'itinéraires cyclables en milieu urbain ou l'évaluation du besoin en aménagements cyclables et leur réalisation le cas échéant hors agglomération. Selon la DREAL, ces obligations ne concernent pas les autoroutes et voies rapides. En effet, il n'est pas jugé souhaitable de réaliser des itinéraires cyclables à proximité immédiate d'axes routiers à fort trafic, comme envisagé dans les différentes variantes envisagées.

Le porteur de projet précise toutefois que l'Etat souhaite apporter des solutions concrètes concernant le développement d'itinéraires cyclables sécurisés dans l'Ouest de l'Etang de Berre. Il précise ainsi qu'une fiche technique versée sur le site du débat public présente les engagements de l'Etat en la matière.

## Favoriser le ferroutage

Plusieurs participants interpellent les porteurs de projet quant au potentiel retour du ferroutage (A9, A17, Q19). Ils rappellent que le ferroutage devait être encouragé depuis plusieurs années sans que des mesures concrètes ne soient mises en œuvre jusqu'à présent (A27). Sur le sujet, certains rappellent que le ferroutage devait être encouragé depuis plusieurs années sans que des mesures concrètes ne soient pour autant mises en œuvre (A27). Pour encourager le développement du ferroutage, un internaute invite également à rénover de la gare de triage de Miramas (A17).



*« Le mode ferroviaire fait partie des pistes majeures de développement des compagnies maritimes dans leur objectif d'élargir l'hinterland des ports que leurs navires touchent. Mais pour être attractive l'offre ferroviaire doit correspondre aux souhaits des importateurs / chargeurs de travailler plus que jamais en flux tendus. C'est donc la régularité quasi journalière des liaisons ferroviaires qui, parmi d'autres facteurs, garantit le remplissage des rames, l'optimisation des coûts et ainsi une vraie massification des volumes de conteneurs.*

*Pour autant, tous les points de chargement (empotage) ou de déchargement (dépotage) des conteneurs ne sont pas embranchés fer. De ce fait, il restera toujours un nombre conséquent de volumes qui utilisera le mode routier, ne serait-ce que pour le dernier kilomètre. L'analyse de Mr Martel sur la part du routier depuis / vers le port de Fos dans les 10 années à venir est pertinente et coïncide avec la remarque ci-dessus sur la nécessité d'une liaison routière Fos / Salon améliorée. » (A9)*

*« La liaison devrait intégrer dans l'étude : [...] L'accroissement du trafic portuaire vers le ferroutage et la rénovation de la gare de triage de Miramas » (A17)*

*« Il y a 20 ans, on n'entendait parler que de ferroutage, et le ferroutage ne s'est jamais développé, pourquoi ? Donc on pourrait recommencer à essayer de développer le ferroutage ! » (A27)*

## Des interrogations sur l'intérêt du débat public et son impact sur la prise de décision

Plusieurs internautes s'interrogent au sujet du débat, eu égard à sa tenue, sa temporalité, aux thématiques abordées, mais également au sujet de l'impartialité de la Commission qui l'organise.

### Une procédure de débat public tantôt questionnée, tantôt saluée

Plusieurs messages portent sur l'organisation du débat public en lui-même.

Dans le contexte de crise sanitaire, quelques internautes s'interrogent sur une potentielle prolongation du débat (Q13)



*« Compte-tenu de la situation qui entraîne des réunions proposées à distance seulement et des retards de publication des comptes-rendus, réduisant ainsi le rayonnement du débat public, allez-vous reporter la date de fin fixée au 23 décembre ? » (Q13)*

En réponse, la Commission Particulière du Débat Public précise le report de la date de fin de débat, de fin décembre, à fin janvier. La Commission précise également que : *« cette décision fait suite aux annonces faites par le président de la République, le 24 novembre, qui permettent d'organiser des réunions publiques en janvier, en respectant des consignes sanitaires strictes. »* Est également précisé que : *« le déroulement de la troisième phase du débat « Quelles recommandations pour la décision publique » ? se tient donc en distanciel en décembre et en présentiel en janvier, mixité qu'a connue la deuxième phase du débat en octobre et novembre. Elle permettra à tous les citoyens d'être informés et de participer physiquement au débat, ainsi que l'exige la Commission nationale du débat public face à la réalité d'une « fracture numérique » sur le territoire ».*

D'autres citoyens s'interrogent sur la posture et la partialité de la commission particulière du débat public (Q26, Q17). Un internaute s'interroge sur les propos du Président de la CPDP dans le journal « La Provence », (Q26), un autre se demande si la décision n'a pas « déjà été prise » (Q17).



*« Débat Public vicié dès avant son démarrage avec le garant présumé d'objectivité et neutralité du débat déclarant dans le quotidien « La Provence » (propos jamais démentis !) qu'il juge ce projet « pas forcément nécessaire » !! » (Q26)*

*« J'ai assisté au "débat" du 7 janvier à FOS SUR MER. Malheureusement, celui-ci m'a plus paru être une présentation d'une décision déjà prise qu'un débat pour recueillir des avis » (Q17)*

Des participants saluent au contraire la procédure de débat, jugeant qu'un véritable de concertation avait été mené, que la parole avait été donnée à tous les participants (A25), un internaute souhaite que le débat permette d'accélérer la mise en œuvre du projet (A24)



*« Les diverses propositions des acteurs du territoire apportent des propositions concrètes allant dans ce sens. En espérant que l'argent public utilisé par la réalisation de ce débat public soit un accélérateur de sa mise en œuvre rapide. » (A24)*



*« Le débat public est un vrai travail de concertation qui ne conclut pas directement à la faisabilité du projet, la parole donnée à des opposants. » (A25)*

*« Bien avant l'existence de cette Commission nationale de débat public, de nombreuses réunions avaient eu lieu, depuis des années avec ces trois mêmes tracés, dont il ressortait qu'il était patent que le choix était déjà fait et que deux tracés n'étaient là que pour servir de repoussoir à celui souhaité ou pré-choisi.*

*Aujourd'hui, 20 janvier, voici la présentation récapitulative du beau travail de cette Commission du débat public, qui, contrairement à ce a été avancé récemment, n'est pas « orientée », ce dont on ne peut que se réjouir. » (A31)*

En revenant sur l'ensemble du débat, un internaute souligne l'importance de la démarche en invitant à poursuivre cette dernière. Quelques pistes sont d'ailleurs avancées afin de parvenir à cet objectif : par l'information du public, par la création d'une instance de suivi en lien avec les collectivités territoriales, et par la mise en œuvre d'un Comité de pilotage *« comme pour la LNPCA, avec le concours d'un garant désigné par la CNDP. »* (A23)



*« Malgré les perturbations liées au contexte, le débat a été riche et ne doit pas s'interrompre aujourd'hui : il faut construire l'avenir. S'il décide de poursuivre, le maître d'ouvrage doit revenir régulièrement expliquer ses choix, et son calendrier, et constituer avec les collectivités locales une instance de suivi des projets qui concourront au développement durable du territoire ; pourquoi pas un Comité de pilotage comme pour la LNPCA, avec le concours d'un garant désigné par la CNDP. »* (A23)