



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

Synthèse des contributions à la carte du débat

**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 » ...).

Aussi, une [carte participative](#) a été développée et ouverte du 7 janvier 2021 jusqu'à la fermeture des dispositifs participatifs le 24 janvier 2021. Cette carte permettait de visualiser les grandes options d'aménagement envisagées dans le cadre du projet et partager des contributions (avis, commentaires, remarques) géolocalisées.

Les citoyens pouvaient alimenter cette carte de deux façons :

1. Par le biais de formulaires « papier » dans le cadre d'une participation à un Forum territorial
2. Par le biais d'un formulaire de contribution en ligne développé spécifiquement à cet usage.

Un total de 88 contributions ont été reçues, 11 en format papier lors du Forum territorial du 7 janvier 2021 à Fos-sur-Mer et 77 numériques.

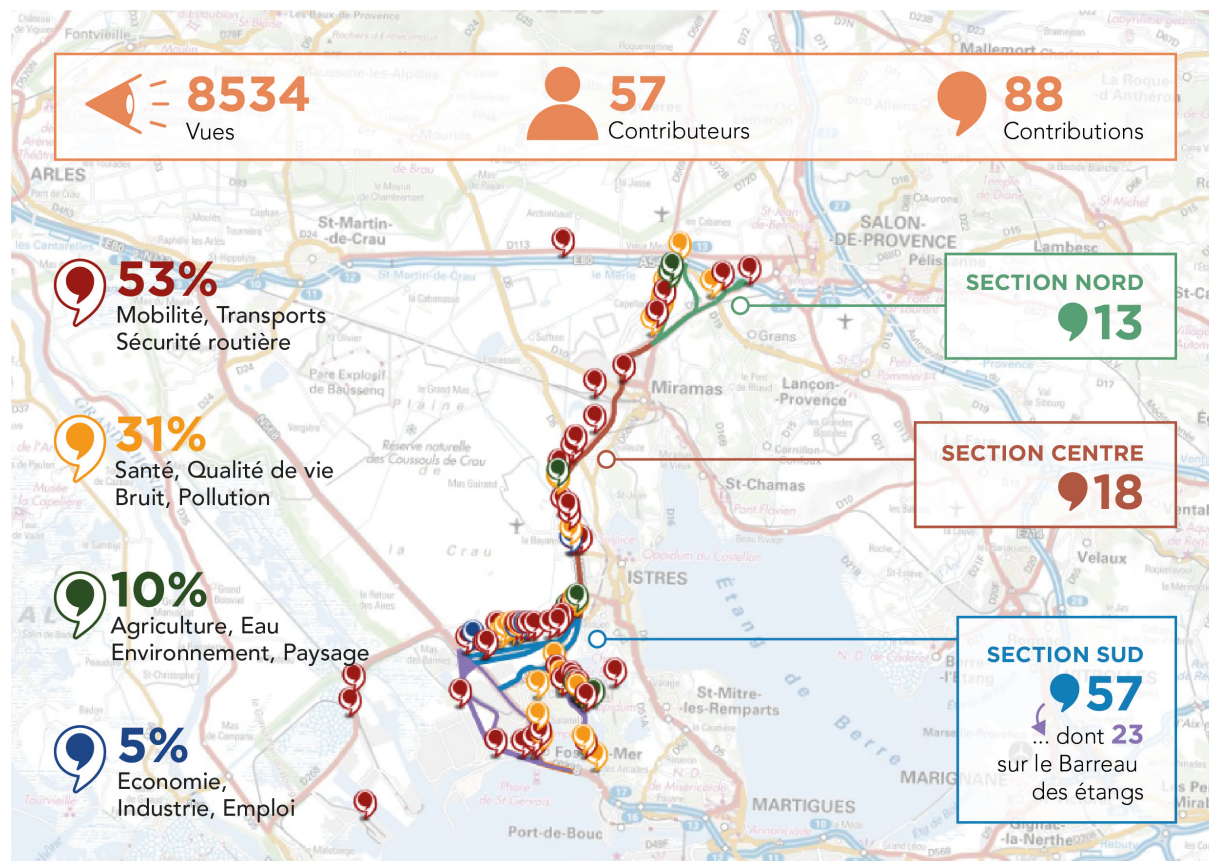
Un [site internet informatif](#) a également été ouvert pendant la période du débat, permettant aux internautes d'en suivre l'actualité, mais aussi de consulter les informations relatives au projet (dossier de la maîtrise d'ouvrage, études, fiche technique...), et au débat public (archives des rencontres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

Ce document vise à restituer l'ensemble des arguments et positions exprimés dans le cadre de ce dispositif, c'est à dire les avis et commentaires publiés sur la carte du débat.

Les chiffres-clés de la carte du débat¹

La plateforme participative a été vue **8 534** fois au cours du débat².

Figure 1 – La carte du débat en chiffres



Les deux thèmes les plus souvent abordés sont les suivants :

1. **Mobilité / Transports / Sécurité routière** (47 contributions, soit 53%)
2. **Santé / Qualité de vie / Bruit / Pollution** (27 contributions, soit 31%)

Ils représentent **84%** des contributions reçues.

Enfin, **65%** des contributions (57 au total) portent sur la **section Sud** du tracé (variantes et contournements) et **26%** (23) sur le contournement du barreau des étangs.

1 Données du 07/01/2021 au 24/01/2021

2 Donnée issue de la plateforme macarte.ign.fr

Légende et méthode

Ce document synthétise l'ensemble des contributions (avis, remarques, commentaires) reçues et versées sur la carte participative du débat Fos-Salon entre le 7 janvier 2020 et le 24 janvier 2021.

Il présente les sujets et les arguments qui ont émergé sur la [carte participative du débat](#). La synthèse est fondée sur une lecture manuelle et systématique de l'ensemble des contributions sur la période considérée.

Le choix de faire apparaître des extraits 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 parenthèses 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 (NUM pour « numérique », FT pour « forum territorial ») indiquant le canal de réception
- Le numéro de la contribution.

TABLE DES MATIERES

Préambule	2
Les chiffres-clés de la carte du débat	3
Légende et méthode.....	4
En résumé : un débat sur les variantes et aménagements 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
Réflexions et interrogations sur l’opportunité du projet.....	7
Les objectifs, enjeux et contraintes du projet : entre dynamisme territorial, respect de l’environnement et des populations	7
Pour certains, un projet difficilement conciliable avec les enjeux climatiques, écologiques et humains	9
Des alternatives proposées : fret ferroviaire, diversification des modes de transport, encourager les mobilités douces.....	10
Les arguments concernant les sections Nord et Centre	13
Section Nord : choix de la variante A, B ou C ?	13
Section Nord : remarques concernant la circulation et l’aménagement sur ou à proximité de la section Nord.....	14
Section Centre : un enjeu, fluidifier le trafic	14
Aménagements sur ou à proximité de la section Centre	15
Section Sud : les variantes	16
Le choix de la variante 1 privilégié	16
Aménagements sur ou à proximité des variantes de la section Sud.....	17
Section Sud : les contournements de Fos-sur-Mer	19
Les contournements des voies portuaires et de l’aménagement sur place	19
Débat autour du barreau des étangs : pour certains, un aménagement qui enclaverait les Fosséens et détruirait les derniers espaces naturels du territoire.....	20
Débat autour du barreau des étangs : pour d’autres, la seule option « vitale » pour la sécurité et la santé de la population	21
Aménagements sur ou à proximité des variantes des « contournements »	22
Options d’aménagement	24
« Autoroutière » ? « Autoroutière payante » ? « Intermédiaire » ? ou « Voie express » ?	24
Conclusion : un projet discuté et amendé	25
Le tracé : entre consensus et divisions.....	25
Des aménagements proposés pour bonifier le projet	25
La multimodalité au cœur des préoccupations	26
Des alternatives : le fret ferroviaire et multimodal.....	26
Mobilité douce et diversification des modes de transport	26

En résumé : un débat sur les variantes et aménagements 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

Divers sujets ont été abordés par les internautes à travers la carte du débat. Certains contributeurs ont exprimé la nécessité de développer le projet routier pour répondre aux problèmes de congestion routière, dynamiser le territoire et améliorer la desserte de la zone industrialo-portuaire. D'autres, ont interrogé l'opportunité même du projet en l'état, et se questionnent quant à sa compatibilité avec certains autres objectifs climatiques, écologiques et sociaux. Enfin, plusieurs ont proposé d'élargir les perspectives du projet et ont présenté des alternatives de transport multimodal (fret ferroviaire, mobilités douces).

De nombreux internautes se sont exprimés pour apporter leur avis sur les différentes sections et variantes du projet. Certains tracés semblent mobiliser un plus fort consensus. Au Nord, la variante A est favorisée par les participants qui se sont exprimés sur les variantes de la section nord. Elle aurait, selon eux, moins d'impacts (par rapport aux autres variantes B et C), générerait moins de pollution, de nuisances sonores et de dommages environnementaux (sur les sols, les terres agricoles ou la nappe phréatique). Aussi, cette variante A est jugée moins coûteuse, « moins compliquée » et « plus directe ». Au Sud, la variante 1 est privilégiée notamment pour éloigner le trafic routier ainsi que les différentes nuisances associées (pollution, bruit, risques liés au transport de matières dangereuses) de la population et de l'aire urbaine de Fos-sur-Mer, et éviter un enclavement précoce de la ville.

Certains internautes se sont exprimés contre les voies portuaires et aménagement sur place dont l'augmentation du trafic serait jugée accidentogène et source de risques pour la population. Le contournement dit du barreau des étangs suscite un débat entre opposants et défenseurs de ce tracé. D'une part, les défenseurs l'estiment « vital » pour la santé et la sécurité de la population fosséenne. D'autre part, les opposants craignent avec lui de voir disparaître des espaces naturels importants du territoire.

Au-delà des avis sur les tracés, les participants à la carte du débat ont également utilisé cet outil pour partager différentes suggestions d'améliorations en termes d'aménagements du projet. Ils se sont toutefois peu prononcés sur les options d'aménagement.

Réflexions et interrogations sur l'opportunité du projet

Plusieurs internautes ont partagé leur point de vue quant aux objectifs, enjeux et contraintes du projet de liaison Fos-Salon. Ils mentionnent alors la nécessité d'améliorer la mobilité interurbaine, d'accroître la compétitivité et le dynamisme du territoire tout en réduisant les nuisances subies par les populations et l'impact sur l'environnement. D'autres proposent d'inscrire la vision de la mobilité dans une perspective plus large qui prenne également en compte les nouveaux paramètres associés aux changements climatiques, et au contexte sanitaire et économique.

Pour certains, le projet semble difficilement conciliable avec différents enjeux d'ordres environnementaux, climatiques et humains. En effet, le projet est avant tout associé à une augmentation du trafic et du fret routiers sources d'impacts néfastes sur l'environnement (pollution, émission de gaz à effet de serre) et sur la population (bruit, dangers, accidents). Des internautes craignent également que cet aménagement soit la source d'impacts sur les sols (pollution, artificialisation, fragmentation) ou les nappes phréatiques (pollution). Certains dénoncent enfin un projet fait « pour les camions » et à rebours des exigences d'un développement durable.

Pour éviter ou diminuer ces impacts, certains participants proposent enfin des alternatives et perspectives de développement, dont notamment la diversification des modes de transport, le recours au fret ferroviaire et le développement des mobilités douces.

Les objectifs, enjeux et contraintes du projet : entre dynamisme territorial, respect de l'environnement et des populations

Certains internautes proposent une réflexion générale sur les objectifs, enjeux et contraintes que devraient poursuivre le projet de liaison Fos-Salon. Madame Zavagli (Présidente de la Ligue de défense des Alpilles) rappelle dans un premier temps les principaux objectifs autour desquels s'articule le projet :



« Il s'agit :

- d'améliorer la liaison entre différents pôles urbains, Fos, Istres, Miramas, Salon
- d'accroître la compétitivité du G.P.M.N.
- de réduire les nuisances subies par les populations » (NUM-065)

Monsieur Hetsch (maire de Fos-sur-Mer) énonce quant à lui la position de la Ville en faveur d'une liaison (notamment la variante 1 et le barreau des étangs) qui permette le développement de la ZIP tout en maximisant la sécurité des habitants. Dans cette optique, il estime que la « zone a besoin d'une desserte, gratuite, sécurisée et reliée efficacement au territoire » pour dynamiser le territoire. Ainsi, le projet doit selon lui s'inscrire dans une logique ambitieuse dans le cadre de laquelle le principe d'économie n'a pas sa place (NUM-013).



« La zone a besoin d'une desserte gratuite, sécurisée et reliée efficacement au reste du département. Ainsi donc : pour la sécurité des habitants, pour reprendre une logique de développement abandonnée après la création de la ZIP, pour la dynamique du territoire au sens large, il faut être ambitieux. Au fil de l'histoire, les sources routières de danger ont été progressivement et logiquement éloignées des habitations. Il ne faudrait pas que ce projet aille à rebours de l'histoire, l'Etat en porterait la responsabilité. La ville est résolue à soutenir les propositions ambitieuses, structurantes et pertinentes. » (NUM-013)

Enfin, un internaute estime que le projet, et notamment l'option autoroutière, est la meilleure solution en termes économiques, environnemental et de qualité de vie. Au niveau environnemental, il justifie son point de vue en élargissant le cadre d'analyse au niveau « européen » : développer les capacités du port et du fret routier permet l'optimisation des circuits des marchandises et donc une meilleure efficacité environnementale globale (NUM-039).



« L'option toute autoroute est la meilleure solution pour la sécurité des usagers, pour la qualité de vie des habitants de Fos et Istres, pour le développement de l'économie et pour l'environnement européen. Il ne faut pas oublier qu'un conteneur qui n'est pas déchargé à Fos, fait 5 jours de mer en plus pour contourner l'Espagne puis la Bretagne et remonter à Anvers avant de redescendre en France en camion. Et cette option n'interdit pas d'améliorer les dessertes ferroviaires en parallèle. » (NUM-039)

Madame Zavagli propose dans la suite de sa contribution d'inscrire le débat dans « une perspective plus large », afin de tenir compte des enjeux liés au changement climatique, à la protection de l'environnement et de la population riveraine. Elle recommande de définir au préalable une zone non constructible, afin d'éviter que les zones d'habitations ne se retrouvent à proximité des nouvelles voies routières. Pour elle, la protection de l'eau et de l'environnement local « remarquable » constitue un enjeu majeur du projet. Ceci devrait donc alors inviter à privilégier le tracé moins impactant pour l'agriculture, les ressources en eau et l'environnement (NUM-065).



« 1) Mettre à l'abri des pollutions et nuisances la population représente un enjeu capital. Il faut donc choisir la solution qui protège les habitants. Mais pour que les zones d'habitations ne se retrouvent très vite à proximité des nouvelles voies, il est absolument nécessaire que soit définie une zone définitivement non constructible.

2) Si l'on se situe dans la perspective du changement climatique, malheureusement inéluctable, toute disparition de terres cultivées en foin de Crau donc à l'arrosage est à proscrire. Sachant que l'eau d'arrosage alimente la nappe de Crau, la protection de la ressource en eau doit être un objectif prioritaire. C'est donc le tracé le moins impactant pour l'agriculture et la ressource en eau qui doit être retenu.

3) La zone concernée bénéficie d'un environnement remarquable. Cela donne aux concepteurs du projet des obligations sur le plan local, national et international dont ils ne sauraient déroger. » (NUM-065)

Enfin, cette internaute suggère que la solution choisie prenne également en compte les nouveaux contextes sanitaire et économique actuels, qui pourraient notamment modifier « nos idées sur la mobilité » (NUM-065).

Pour certains, un projet difficilement conciliable avec les enjeux climatiques, écologiques et humains

Plusieurs internautes s'opposent au projet de liaison routière Fos-Salon dans sa globalité. Certains estiment que celui-ci engendrera plus de circulation (NUM-016, 023, 052, 056), et aura par conséquent plus d'impacts sur l'environnement. Des citoyens craignent ainsi que l'augmentation du trafic génère plus de pollution de l'air (NUM-016, 052) et davantage de pollution sonore (NUM-016). Aussi, la plupart d'entre eux s'inquiètent de l'artificialisation des sols (NUM-016, 023, 052, 056). Le Conservatoire d'espaces naturels PACA fait également part de ses inquiétudes quant à l'impact potentiel du projet sur la biodiversité, le « réseau hydro », les corridors écologiques et la pollution des sols (NUM-056).



« Plus de débit, plus de voitures, plus de camions, plus de bruit, plus de pollution, plus d'artificialisation des sols... Ce n'est pas trop dans l'air du temps du développement durable. » (NUM-016)

« Le Conservatoire d'espaces naturels PACA, gestionnaire de la RNR de la Poitevine-Regarde-Venir mais également de plusieurs espaces au sein du triangle de la Crau, s'oppose au projet de liaison Fos-Salon tant d'un point de vue environnemental, que pastoral ou agricole. Ce projet ne vise pas à réduire le trafic mais à l'augmenter en faveur des activités économiques sans penser aux conséquences environnementales et agricoles catastrophiques quel que soit la variante choisie. L'artificialisation et la fragmentation des sols nuiraient à la biodiversité, au réseau hydro, aux corridors écologiques et augmenteraient le risque de pollution des sols (transport de matières dangereuses) notamment. » (NUM-056)

Quelques contributions notamment géolocalisées le long du tronçon central questionnent la pertinence d'investir dans ce projet routier qualifié d'essentiellement fait « pour les camions » (NUM-040, 041, 042, 043). Cette pertinence est contestée notamment « à l'heure du réchauffement climatique » (NUM-040) et le projet est aussi jugé comme « un non-sens écologique » (NUM-042). Deux internautes justifient leur opposition en pointant les différents impacts négatifs liés à l'augmentation du fret routier et des bouchons qui en découleraient, ils évoquent l'impact sur la santé et l'environnement associés à l'augmentation de la pollution et des émissions de gaz (NUM-040, 043), et l'augmentation des dangers (NUM-043) et des accidents (NUM-040).



« Pourquoi ce projet ? A l'heure du réchauffement climatique, on va mettre de l'argent pour les camions.... [...] C'est un projet du siècle dernier que les jeunes générations vont payer de leur santé (émissions de gaz, pertes de terres cultivables, davantage de camions sur les routes qui sont génératrices d'accidents et de bouchons) et de leur portefeuille (faut bien payer le goudron). » (NUM-040)

« Le matin sur l'A54 c'est déjà la valse des camions qui se doublent à 90 km/h sur les deux fois deux voies et qui bouchent tout. Cela va être encore plus bouché et plus dangereux. » (NUM-043)

Quelques contributeurs dénoncent alors un projet qui s'inscrit selon eux dans une logique de développement avant tout économique et « à tout prix » (NUM-023, 056).

Des alternatives proposées : fret ferroviaire, diversification des modes de transport, encourager les mobilités douces

Au-delà des liaisons routières, un internaute alerte sur la nécessité d'envisager le projet en y intégrant « toutes les formes de transports », dont les aménagements sont selon lui tous liés et à anticiper notamment d'un point de vue foncier.



« Dans un projet comme celui-ci, au 21ème siècle, il faut prévoir toutes les formes de transports, elles sont liées parce qu'il faut réserver le foncier bien à l'avance. Je ne vois pas d'itinéraire vélo, voies express cyclables. Je ne vois pas d'arrêt de bus en bordure de voie express (ça se fait dans le nord sur autoroute). Je ne vois pas d'aménagements ferroviaires (nouvelles gares, pôle multimodal). Je vois des projets routiers. » (NUM-054)

Des alternatives sont alors proposées par les participants à la carte du débat, le développement du fret ferroviaire est ainsi mentionné à plusieurs reprises. Quelques internautes proposent en effet de développer le fret ferroviaire (NUM-040, 041, 042, 043) et de limiter ainsi la pollution (NUM-040, 042, 043) dès l'arrivée des marchandises au port.



« Il faut mettre les conteneurs sur des barges ou des trains directement à la sortie du port. » (NUM-040)

« Pourquoi ne pas proposer plutôt de mettre tout ce qui arrive du port sur des trains ? Cela désengorgerait la route qui est suffisante pour les particuliers. » (NUM-042)

« Autant mettre ces centaines de millions d'euros dans la mise en place de trains de transports de la marchandise. Moins polluants, moins dangereux et générateur de moins de bouchons. » (NUM-043)

Un certain nombre de propositions alternatives plus ou moins précises sont alors formulées. Un internaute préconise qu'« un travail plus approfondi, sur le ferroviaire et le fret et avec une vision à plus long terme » (NUM-056) soit envisagé. Un internaute recommande de développer des modes de déplacement alternatifs pour les activités industrielles et donc dans cette optique de privilégier les infrastructures ferroviaires aux routières (FT-010). Un autre citoyen note quant à lui l'existence d'une voie ferrée entre Miramas et Fos-sur-Mer et demande si « la solution ferroutage » pourrait être envisagée notamment pour réduire les effets négatifs associés au fret routier (NUM-047).



« Il faudrait une loi obligeant à mettre sur des trains toute marchandise parcourant plus de 300 km. Cela permettrait d'avoir moins de pollution, moins d'accidents, moins de perte de temps dans les bouchons, moins de nuisances sonores. C'est un projet du siècle dernier. C'est une hérésie ! Et ce sont nos enfants qui vont payer ça par des problèmes de santé et des impôts à payer... » (NUM-055)

Dans l'optique de favoriser le développement du transport ferroviaire et un report modal vers ce mode de transport, des internautes font part de différentes propositions plus ou moins spécifiques :

- Réalisation du terminal combiné « mer/fer » de Fos-Graveleau (NUM-067)
- Modernisation de la gare de marchandises de Fos-Coussoul (installation de portiques pour le tri des conteneurs) (NUM-068)

- Modernisation ou développement de la gare de triage de Miramas (NUM-069, 065)
- Installation de portiques pour le tri et la répartition des conteneurs à la gare de marchandises de Fos-Coussoul vers leur destination (NUM-070)
- Doublement de la voie ferrée de la ZIP entre les terminaux conteneurs et la gare de Fos-Coussoul (NUM-071)
- Rétablissement de la desserte ferroviaire de la base d'Istres pour favoriser le développement des activités logistiques (NUM-077)

Finalement, un internaute propose également de recourir à des barges pour le transport de marchandises (NUM-040) tandis qu'un autre suggère le recours à une solution multimodale (ferroviaire, fluvial, maritime) plutôt que du « tout routier » (NUM-027). Ce dernier propose également une « solution transitoire » en attendant la réalisation du projet avec le développement du transport maritime à courte distance (TMCD), à savoir la mise en place de navettes entre Fos-sur-Mer et Marseille :



« Aux vues des délais de réalisation (projet à 2030), et afin de trouver une solution transitoire possible rapidement, je maintiens la proposition de mise en place d'un transport de marchandises (conteneurs) de courte distance (navettes Fos-Marseille (Mourepiane) avec reprise par le routier pour les derniers kilomètres (maintien du secteur économique, emplois + entreprises). Le TMCD ayant l'avantage de relancer l'activité portuaire locale et de rattraper une partie de la perte de trafic dû à l'arrêt d'Alteo à Gardanne. Les ports de transbordement ayant montré leur pertinence en ces moments de pandémie. Tout en maintenant des critères environnementaux acceptables et en ôtant des milliers de PL de la route. » (NUM-054)

De plus, la problématique de l'aménagement de voies cyclables est abordée par plusieurs contributeurs. Un internaute s'inquiète que ces aménagements ne figurent pas sur la carte. Ce dernier interpelle alors la maîtrise d'ouvrage pour qu'il réponde à cette attente et note : « il est toujours impossible au XXIème siècle de faire Salon-Istres-Fos à vélo sans risquer sa vie » (NUM-026).

A cet égard, un internaute formule des propositions d'aménagements, accompagnées de remarques pour faciliter leur développement :

- Aménagement d'une piste cyclable séparée de la route entre Istres et Entressen : ceci requiert que « le franchissement de la RD5 laisse une emprise suffisante » (NUM-072)
- Aménagement d'une piste cyclable séparée et sécurisée entre Istres et la base aérienne : ceci requiert que le pont de l'échangeur des Bellons ait une largeur suffisante pour permettre l'aménagement (NUM-075) et que l'échangeur Guynemer intègre ce « cheminement cyclable sécurisé ». L'internaute remarque que les « intersections actuelles obligent à des cisaillements de voies très dangereux ». (NUM-076)

Un citoyen propose quant à lui la création de liaisons cyclables « Entressens-Istres, Miramas-Istres » dans la zone d'Istres (NUM-047). Enfin, un autre internaute déplore l'absence d'investissement dans « le vélo » qu'il voit comme « une solution parfaitement adaptée aux déplacements courts » (moins de 5km) représentant selon lui « 40% des déplacements dans le bassin ouest de l'étang de Berre » (NUM-004). Il propose alors différents aménagements dans cette optique :

- Construction d'un passage sécurisé (tunnel ou pont) de « la voie ferrée du GPMM » permettant ainsi de créer une liaison cyclable entre Fos-sur-Mer et Istres (NUM-004, NUM-014)

- Maintien de l'actuelle voie verte et piste cyclable permettant une liaison sécurisée entre Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc (NUM-073)
- Aménagement d'un dernier tronçon de terre pour relier Salon-de-Provence et Miramas (NUM-074)



« Lors de l'exploration à vélo du 26 septembre dernier, nous avons circulé dans une relative sécurité entre Salon-de-Provence et Miramas, le long de la voie ferrée par la Voie Aurélienne puis le Chemin de la Michelette, avant de devoir emprunter un chemin de terre sur 800 à 900 m, puis de rejoindre Miramas par l'avenue André Humbrecht. Ce tronçon manquant gagnerait à être aménagé en piste cyclable pour permettre la réalisation d'une voie complète entre Salon et Miramas, le reste de la voirie pouvant être aménagé en chaudiou (CVCB - Chaussée à Voie Centrale Banalisée), permettant une cohabitation apaisée entre voitures et vélos sur des voies peu fréquentées. » (NUM-074)

D'autres alternatives visant à une diversification des modes de transport sont finalement proposées. Un citoyen suggère, notamment pour les employés et travailleurs des entreprises de la zone du projet, la mise en place d'un service de transport, d'un système de covoiturage ou d'horaires décalés (ex. « possibilité de commencer la journée de travail à 9h30 voire 10h pour échelonner les arrivées et les départs ») (NUM-052). Dans une même logique, un internaute suggère le développement d'« une vraie offre de train/bus pour les trajets domiciles travail avec la possibilité de prendre son vélo pour le dernier km » ou encore l'aménagement d'« une piste cyclable protégée » entre Salon-de-Provence, Miramas, Istres et Fos-sur-Mer (NUM-016).

De manière moins spécifique, un internaute propose le développement du covoiturage, des transports en commun et de pistes cyclables, mais se dit toutefois contre le développement du ferroviaire en raison de son usage d'électricité issue du nucléaire (NUM-023).

Les arguments concernant les sections Nord et Centre

Trois variantes sont proposées dans la section Nord, les variantes A, B et C. Les participants qui se sont exprimés sur ces variantes l'ont fait en faveur de la variante A. Ils considèrent qu'elle est celle qui aura le moins d'impacts en comparaison avec les autres variantes. Selon eux, elle générera moins de pollutions, de nuisances sonores et de dommages environnementaux (sur les sols, les terres agricoles ou la nappe phréatique). Aussi, cette variante A est jugée moins coûteuse, « moins compliquée » et « plus directe ». Quelques internautes se sont finalement exprimés pour signaler des problématiques particulières (ex : engorgement du trafic sur l'A54) ou recommander des améliorations sur ou à proximité de la section Nord.

Sur la section Centre, plusieurs citoyens ont souligné des difficultés liées à la densité du trafic à certains endroits spécifiques de ce tracé (Zone du tubé, Base aérienne 12 d'Istres) et horaires de la journée. Certains formulent alors différentes recommandations en termes d'aménagement afin de fluidifier la circulation.

Section Nord : choix de la variante A, B ou C ?

Plusieurs contributions portent sur le choix de la variante (A, B ou C) de la section Nord du projet. La plupart des internautes exprimant leur avis sur cette décision souhaitent privilégier la variante A, certains sans toutefois étayer leur choix (NUM-030). De manière générale, ils estiment que celle-ci aura moins d'impacts notamment en comparaison avec les deux autres variantes. Selon certains internautes, elle est « celle qui impactera le moins les riverains » (NUM-036, 050) notamment termes de pollution sonore.



« Au-delà de l'emprise des variantes B et C plus importantes, la Section A est celle qui impactera le moins les riverains en termes de pollution sonore et c'est un point qui a l'air d'avoir été oublié ! »

Un autre internaute souligne l'emprise moindre du tracé A résultant en différents avantages environnementaux (« moins d'artificialisation », « moins d'impacts sur les terres agricoles et la nappe de la Crau », NUM-048). Enfin, quelques contributeurs « votent » en faveur de la variante A pour son coût moindre (NUM-017, NUM-048) et, car elle jugée « moins compliquée » (NUM-017), et « plus directe » (NUM-048). Enfin, un internaute se prononce en faveur d'une deux fois deux voies sur le tracé A (sans toutefois justifier son choix concernant ce type de voie) (NUM-048) tandis qu'un autre est en faveur d'une voie express qu'il estime « moins dévastatrice » (NUM-050).



« Pour la partie Nord aucun doute : c'est le tracé A et de toute évidence en 2X2 voies qui doit être retenu. Moins d'emprise et donc moins d'artificialisation, plus direct, moins coûteux et moins d'impact sur les terres agricoles et la nappe de la Crau. Il n'y a pas photo. De plus il faut compenser l'artificialisation des sols et ce sera donc plus facile avec cette option. » (NUM-048)

« Habitants de la "campagne" du Paty de Grans déjà pris dans l'étau de l'autoroute A54 et la D69, subissant le bruit (pas de mur antibruit !) et la pollution. Nous sommes contre les variantes B et C. Nous avons subi les dégâts sur l'environnement créés par la construction de l'A54,

pourtant nécessaire... nous votons pour la variante A en voie express moins dévastatrice qu'une 2X2 voies... Mais cela fait 10 ans que l'on parle de cet aménagement ... ce n'est pas une priorité pour nous ! » (NUM-050)

En complément, un citoyen favorable à la variante A préconise toutefois l'aménagement d'une liaison pour les déplacements doux entre Miramas et Salon-de-Provence le long de la D69 et la dissociation du trafic particulier et du fret routier (NUM-048).



« Je suis également en faveur d'un aménagement entre Salon et Miramas le long de la D69 pour les déplacements doux, voire une ligne de bus. En gros les camions d'un côté (il faudra leur interdire la D69) et les particuliers de l'autre, y compris en 2 roues. » (NUM-048)

Section Nord : remarques concernant la circulation et l'aménagement sur ou à proximité de la section Nord

Certains internautes font état d'une problématique d'engorgement sur l'A54 aux alentours de la sortie 14 notamment du fait du nombre de voies (deux) et de la densité du trafic ainsi que de la présence de poids lourds. Un premier participant suggère la création d'une 3^{ème} voie à cet endroit pour éviter l'augmentation des bouchons et de la pollution (NUM-045), tandis que le deuxième estime au contraire que l'élargissement des voies n'est pas une solution et préconise plutôt de recourir au développement du fret ferroviaire de manière systématique pour les marchandises parcourant de longues distances (NUM-055).



« Il faudra créer une troisième voie à partir de la sortie 14 de l'A54 jusqu'à la jonction avec l'A7 et dans les deux sens. Sinon cela va amplifier les bouchons sur cet axe et la pollution qui va avec. » (NUM-045)

« L'A54 n'a que deux voies et entre la sortie 14 à la jonction de l'A7 c'est déjà bouché. De plus même quand c'est bouché les camions se doublent et quand on arrive à 130 km/h dans le cul d'un camion qui double difficilement à 90 km/h cela fait déjà très peur. Il faut cesser d'agrandir les routes et mettre les marchandises sur des trains. Il faudrait une loi obligeant à mettre sur des trains toute marchandise parcourant plus de 300 km. » (NUM-055)

Un citoyen alerte sur la nécessité de prendre en compte la présence du « pipeline » Geosel dans l'optique d'un éventuel aménagement de la variante A (NUM-035). Enfin, une autre personne préconise de « faciliter le transport scolaire entre Eyguières et Miramas, notamment au niveau du rond-point de Clésud » (NUM-012).

Section Centre : un enjeu, fluidifier le trafic

Sur cette portion du tracé, différents internautes mentionnent une problématique de trafic dense et une circulation peu fluide. Un internaute (chauffeur super lourd) estime que la section entre le stade Parsemain et le rond-point à l'entrée de Miramas (quasi entièreté de la section centrale) devrait faire l'objet d'une attention prioritaire « pour la fluidification du trafic », notamment par la mise en place d'une deux fois deux voies (NUM-015). Un autre internaute recommande la création d'une deux fois deux voies sur la section Centre (N569) et signale une route « engorgée » (NUM-025).

Plus spécifiquement, quelques internautes pointent certains endroits et horaires spécifiques où cette problématique est particulièrement criante. Un premier internaute mentionne une circulation difficile sur la N569, le matin à l'heure des embauches sur la zone du Tubé et la base aérienne 125 d'Istres et le soir à la sortie du travail. Celui-ci suggère la mise en service d'« un accès « Tubé Nord / BA125 » depuis la N569 en amont donc au Nord du rond-point de la Bayanne » (NUM-044). Un autre indique quant à lui une « très forte affluence » au niveau de l'accès principal à la base aérienne 125 d'Istres sur les mêmes horaires (NUM-062) et une « forte affluence » avec notamment une « circulation poids-lourds conséquente » au niveau de l'accès secondaire (NUM-061). Un internaute suggère enfin la création d'accès direct « Nord et Sud » à la base aérienne depuis la N569 pour désengorger la zone (NUM-047).



« Etant chauffeur super lourd effectuant des trajets vers le nord du département et dans le Gard couramment, je pense que la portion partant du stade Parsemain jusqu'au rond-point de l'entrée de Miramas est la portion route à améliorer en priorité pour la fluidification du trafic. Pour amélioration, je pense à une 2x2 voies » (NUM-015)

« Il faudrait en premier lieu résoudre les difficultés d'écoulement du trafic sur la N569 le matin avec les embauches sur la zone du Tubé et la base aérienne 125 d'Istres et le soir à la sortie des bureaux avant de densifier encore le trafic sur cet axe. On pourrait par exemple mettre en service un accès Tubé Nord / BA125 depuis la N569 en amont donc au Nord du rond-point de la Bayanne. » (NUM-044)

Aménagements sur ou à proximité de la section Centre

Un internaute propose de déplacer « le plus à l'ouest » le tracé du tronçon central à hauteur d'Istres. Ses propositions se détaillent comme suit :

- Déplacer le plus à l'ouest possible le tracé central
- Garder une voie d'accès à la Zone du tube et à la Zone commerciale sans emprunter les rues des quartiers du chemin de Capeau et des Boucasson

Ce citoyen qui avait déjà fait ces propositions lors du forum du 11 janvier, avait reçu différentes réponses lui indiquant les difficultés que comportait sa proposition.



« Ma proposition a pour objectif de déplacer le plus à l'ouest possible le tracé central ISTRES et de garder une voie d'accès pour la zone du tube et de la zone commerciale (ancienne N569) sans devoir emprunter les rues des quartiers du chemin de Capeau et des Boucasson, comme ça risque d'être le cas si l'aménagement autoroutier tombe dans le domaine de concession, donc mis en place péage » (NUM-049)

Section Sud : les variantes

Trois variantes sont proposées dans la section Sud, les variantes 1, 2 et 3. Plusieurs contributeurs se déclarent en faveur de la variante 1. Ce choix est principalement motivé par le souhait d'éloigner le trafic routier ainsi que les nuisances associées (pollution, bruit, risques liés au transport de matières dangereuses) de la population et de l'aire urbaine de Fos-sur-Mer. Certains souhaitent également éviter un enclavement précoce de la ville qui limiterait les perspectives de développement urbain. Enfin, d'autres estiment que ce choix est cohérent en termes d'aménagement étant donné les infrastructures routières en place et l'insertion de ce tracé dans la Zone industrielle du Ventillon.

Certains internautes formulent des remarques et suggestions en termes d'aménagement.

Le choix de la variante 1 privilégié

Des contributeurs se déclarent en faveur de la variante 1 (FT-002, 005, 011, NUM-002, 005, 006, 008, 010, 013, 022, 030, 031, 034, 057, 059, 064). Ce choix est justifié pour certains par la nécessité d'éloigner au maximum le « flux des véhicules et des poids lourds des zones urbanisées » et de la population (NUM-022, 006, 013). Les nuisances potentielles évoquées, et inhérentes au choix d'une autre variante (variante 2 ou 3), sont diverses : la pollution de manière générale (NUM-010, 022, 057), la pollution sonore (NUM-034), « les risques liés au transport de matières dangereuses » (NUM-010, 022, 057).



« L'éloignement du trafic des populations répond aux obligations "éviter, réduire, compenser" notamment sur les impacts générés par les flux promis par l'augmentation de ces derniers. » (NUM-005)

« Il est indispensable d'éloigner le flux des véhicules et des poids lourds des zones urbanisées. Cela est particulièrement crucial pour limiter l'impact de la pollution sur les populations et les risques liés au transport de matières dangereuses. » (NUM-022)

« Je pense que la meilleure des variantes est la numéro 1 car c'est celle qui passe le plus loin des habitations et engendrera le moins de pollution sonore » (NUM-034)

Certains internautes envisagent également le choix de la variante 1 dans une logique d'anticipation du futur développement urbain de Fos-sur-Mer. Selon ces derniers, il s'agit d'éviter un enclavement de la zone urbaine amenée à croître.



« La ville va continuer à s'agrandir et donc se rapprocher » (NUM-002)

« Un tracé plus au sud compromettrait les capacités futures d'urbanisation de la ville » (NUM-034)

Des contributions mentionnent enfin la cohérence de ce choix (variante 1) en termes d'aménagement (NUM-010, 057) notamment du fait de son insertion dans la Zone industrielle du Ventillon et des infrastructures routières existantes.



« Pour la section sud, le tracé nord doit passer par le Ventillon le plus au nord (option 1) car cette zone a déjà une infrastructure routière et comporte des activités industrielles (non génératrices de risques) [...] Le Ventillon est un espace d'activité humaine favorable à une telle implantation. » (NUM-010)

« Le Ventillon est déjà aménagé et caractérisé par l'activité économique, ce tracé sera donc cohérent. » (NUM-057)

« Le tracé N°1 permet un embranchement au Ventillon, et comporte d'ores et déjà une route 2x1 voie située entre la zone d'activité et la voie ferrée. » (NUM-064)

Enfin, certains défenseurs de la variante 1 soulignent que son aménagement n'aura pas d'impact d'un point de vue environnemental, notamment sur la Réserve naturelle des Coussouls de Crau.



« Ces espaces d'activité humaine n'ont rien à voir avec la réserve des Coussouls de Crau, toute proche. » (NUM-010)

« Son élargissement n'impacte en rien le milieu protégé de la Crau qui n'est pas touché puisque situé plus au nord-ouest de cette emprise. » (NUM-064)

Aménagements sur ou à proximité des variantes de la section Sud

Quelques contributeurs apportent des remarques ou des propositions concernant les aménagements sur ou à proximité de la section Sud.

Des internautes mentionnent la nécessité d'envisager l'aménagement de la RD 268 qualifiée de « saturée » en deux fois deux voies dans l'optique d'éviter un « goulot d'étranglement » (NUM-022) et « pour un territoire plus sûr et le développement multimodal » (FT-001)



« Il est indispensable d'annexer cet aménagement au projet de liaison Fos-Salon. Cette route saturée doit être aménagée en 2x2 voies pour un territoire plus sûr et le développement multimodal » (FT-001)

« [...] la D 268 doit être mise en 2x2 voies pour ne pas créer un goulot d'étranglement » (NUM-022)

Sans se positionner explicitement sur le choix d'une variante, un internaute estime qu'il est primordial que le projet évite la ville de Fos-sur-Mer et privilégie l'accès aux port et terminaux de Port-Saint-Louis, il signale par ailleurs des « bouchons le matin [...] à l'ancienne école de police » sur la RN569 (NUM-037). Un internaute estime aussi que l'aménagement d'un échangeur à l'embranchement des variantes (1 ou 2) et du barreau des étangs est indispensable pour fluidifier la circulation (FT-003).

Enfin, un contributeur déplore l'aménagement des ronds-points actuels, notamment ceux de la Fossette et de l'école de police, qui disposent de 2 entrées mais ne permettent pas en l'état « d'avoir un véhicule léger et un poids lourd ». Il propose alors que les nombres de voies à l'entrée et dans le rond-point soient cohérents, plus particulièrement au niveau du futur échangeur de la Feuillane. (NUM-038)



« Il me semble dangereux de continuer avec la mode actuelle (rond-point de la Fossette, rond-point de l'école de police...) des ronds-points dans lesquels il y a 2 voies d'entrée, mais qui ne permettent pas d'avoir un véhicule léger et un poids lourd dans le rond-point. A chaque fois, le VL se fait coincer à l'intérieur du rond-point par le camion. Soit on fait 2 voies d'entrées et 2 vraies voies dans le rond-point, soit on fait une voie d'entrée (et des congestions) et une voie dans le rond-point. » (NUM-038)

Section Sud : les contournements de Fos-sur-Mer

Trois tracés, dits « contournements de Fos-sur-Mer » sont proposés dans le cadre de la section Sud : les voies portuaires, l'aménagement sur place et le barreau des étangs.

Quelques contributeurs se sont exprimés contre le contournement des voies portuaires. Selon eux, l'augmentation du trafic routier sur cette voie serait accidentogène et source de risques pour la population. Certains participants se disent quant à eux opposés à l'aménagement sur place car il contribuerait à rapprocher les nuisances et pollutions des habitants. D'autres s'interrogent d'ailleurs sur la logique de cet aménagement qui signifierait le retour des camions sur un axe qui leur était interdit, justement dans l'optique de favoriser la qualité de vie des habitants.

Le contournement dit du « barreau des Etangs » suscite un débat entre opposants et défenseurs de ce tracé avec 23 contributions traitant du sujet.

Des opposants craignent la destruction des rares espaces naturels encore existants sur le territoire. D'autres craignent les potentielles nouvelles nuisances que généreraient cet aménagement et le trafic routier (pollution sonore, nouveaux risques liés au transport, perte de valeur immobilière pour les riverains) et l'enclavement qui en résulterait.

Les défenseurs du barreau des étangs estiment cet aménagement « vital » ou « indispensable » pour la santé et la sécurité de la population notamment car il permettrait d'éloigner le « trafic poids lourds et le transport de matières dangereuses » de la ville. En ce qui concerne la problématique de préservation des aires naturelles, certains estiment que cette zone est de toute façon d'ores et déjà marquée par l'empreinte humaine ou encore que l'aménagement pourrait même au contraire permettre de valoriser ces espaces.

Les contournements des voies portuaires et de l'aménagement sur place

Quelques internautes se disent opposés au contournement dit des voies portuaires. Pour ces derniers, cet aménagement, et l'accroissement du trafic routier qui en découlerait, est accidentogène et contribue à l'augmentation des risques pour la population notamment du fait de sa proximité avec des lieux de stockage industriel (FT-009, NUM-008, 009).



« Cette option est un non-sens ! Le stockage industriel sur cette option en fait le secteur le plus dangereux du secteur. Accroître le trafic sur cette portion accidentogène serait un risque supplémentaire impactant pour les populations. » (FT-009)

« Concernant la sécurité et l'aménagement des voies portuaires, cette proposition amènerait tout le flux routier dans un secteur considéré comme l'un des plus dangereux en termes de risques industriels dans le PPRT de Fos. C'est un contresens de toute idée d'amélioration. » (NUM-008)

Pour un de ces internautes, le contournement des voies portuaires et l'aménagement dit aménagement sur place de la RN568 sont « incompatibles avec l'idée de contournement de Fos-sur-Mer présentée par le maître d'ouvrage » car la modification du carrefour Saint-Gervais isolerait les quartiers « des plages » et de « Saint-Gervais », et réduirait l'accès à la mer tout en détériorant le paysage.

Pour un internaute, le contournement aménagement sur place rapprocherait « les nuisances et pollutions des habitants de la ville » (NUM-009). Pour un autre contributeur, « cette voie ne peut pas supporter plus de trafic » et les pollutions sonore et olfactive y sont déjà trop importantes (FT-008). Enfin, d'autres contributeurs questionnent la logique de cet aménagement, qui entraînerait un retour des camions sur une route où l'accès leurs est actuellement interdit pour favoriser « un confort de vie » de la population (NUM-003, NUM-007).



« La route de Fos "l'aménagement sur place" est interdite aux camions actuellement pour un confort de vie (pollution, accidentologie ...) et on prévoit de les faire revenir ? Sérieusement ? » (NUM-003)

« L'aménagement de la RN568 ramènerait tout le flux routier à proximité des habitations de Fos alors que justement nous avons obtenu une déviation temporaire des transporteurs routiers, vers les voies portuaires, parce que nous en subissons trop les nuisances. Cet aménagement de la RN568 serait un retour en arrière dramatique, il est inacceptable. » (NUM-007)

Débat autour du barreau des étangs : pour certains, un aménagement qui enclaverait les Fosséens et détruirait les derniers espaces naturels du territoire

Plusieurs internautes se sont positionnés contre le contournement dit du barreau des étangs. Les opposants à ce contournement estiment tout d'abord que cet aménagement détruirait certains des rares espaces naturels encore présents sur le territoire (NUM-001, 018, 019, 028, 032, 051, 053, 060). Pour ces derniers, la zone du barreau des étangs devrait être préservée notamment pour ses espaces verts et son boisé dont la population peut encore profiter.



« Le réseau routier la zone « des Etangs » doit être sanctuarisée, jusqu'au périmètre actuel des villes. Le barreau des étangs serait à mon avis une catastrophe environnementale » (NUM-018)

« Dans le quartier de la gare de Fos, rare endroit préservé ayant encore des espaces naturels, la création de cette route va contribuer à détruire le peu de nature qu'il nous reste dans la région » (NUM-019)

« Vous voulez tuer le seul poumon qu'il reste dans la région ? » (NUM-032)

Au-delà de la détérioration d'espaces naturels, un internaute se préoccupe de l'empreinte potentielle du trafic routier sur la zone, jusqu'à présent épargnée en termes de risques industriels car « au-delà du périmètre de sécurité des installations classées ». Celui-ci s'inquiète également de l'enclavement de Fos-sur-Mer pour les cyclistes, de la pollution sonore engendrée par la circulation et la perte de valeur immobilière qui en découlerait pour les riverains (NUM-053). Avec le choix du barreau des étangs, un fosséen s'inquiète de voir la

population fosséenne « cernée » par les routes (NUM-029). Un internaute regrette les nuisances sonores potentielles sur le site de Saint-Blaise (NUM-060).



« Vous allez enclaver Fos-sur-Mer pour les cyclistes. Plus moyen de quitter la commune sans se mettre en danger sur des routes à grande circulation. La partie sud était déjà fermée aux cyclistes entre Port-de-Bouc et Fos, la partie ouest aussi. Avec cette autoroute, vous fermez la partie NORD et EST. Il restait le VTT pour étendre les sorties mais cette option enferme les Fosséens dans un nœud routier à grande capacité. La seule partie de la ville de Fos qui était encore au calme parce que proche de la partie laissée à la nature va perdre son attrait. Je ne parle même pas des nuisances sonores que cette option va créer sur une zone actuellement préservée du fait de son éloignement du trafic routier. La perte de la valeur immobilière des riverains sera conséquente. » (NUM-053)

D'autres arguments sont apportés contre le barreau des étangs. Un internaute estime que ce choix serait néfaste pour la santé de la population car « la pollution liée au trafic routier va survoler un peu plus la ville grâce à nos vents dominants ». Celui-ci propose alors de recourir à l'aménagement et « l'utilisation des voies actuelles », « plus pertinent et moins coûteux » (NUM-051). Il formule alors différentes recommandations d'aménagements :

- Aménagement des voies actuelles pour améliorer la fluidité du trafic
- Mise en place de murs anti-bruit
- Création d'« une jonction entre la sortie du viaduc et l'arrivée de la voie 1 en passant à droite de l'étang du Citis » dans l'optique de détourner les poids-lourds arrivant de Martigues et allant vers Istres et Miramas, pour également permettre à Port-de-Bouc dont le trafic est déjà saturé de profiter du contournement

Débat autour du barreau des étangs : pour d'autres, la seule option « vitale » pour la sécurité et la santé de la population

Plusieurs contributeurs s'expriment en faveur du contournement du barreau des étangs. Certaines de ces contributions ne sont toutefois pas argumentées (FT-002, 007, 011, NUM-024, 025). D'autres internautes voient dans ce contournement « la seule option cohérente au niveau économique, écologique et sécuritaire » (NUM-011, 013, 058). Seul un internaute explicite son point de vue en ce qui concerne l'aspect écologique : la zone du barreau des étangs est selon lui d'ores et déjà marquée par l'empreinte de l'homme et l'aménagement pourrait au contraire permettre de valoriser les espaces naturels à proximité.



« Les zones traversées sont déjà marquées par l'homme (notamment les étangs servant de déversoirs de saumure pour les industriels) et cette implantation pourrait même permettre d'organiser et de mettre davantage en valeur ces espaces. Les précédents exemples en la matière, notamment au Réaltor, montrent qu'au-delà d'une réaction de surface sur un éventuel impact écologique, une route peut servir de révélateur à ce type d'espaces. » (NUM-011)

Certains internautes justifient leur position en faveur du barreau des étangs par le souhait « d'éloigner au plus la nouvelle liaison des zones d'habitation de Fos » (NUM-027, 006, 011, 005), et notamment le potentiel « trafic poids lourds et le transport des matières dangereuses » (NUM-008, 021). Aussi, ce tracé permettrait, selon un internaute, « d'épargner la zone de stockage de l'ancien Lafarge » (NUM-027). Un internaute qualifie

cette déviation de « vitale pour Fos-sur-Mer » (NUM-020) tandis d'autres la juge « indispensable » (NUM-021, 031) pour la santé et la sécurité de la population (NUM-031).



« Il faudrait profiter du contournement de Martigues /Port de bouc pour continuer le tracé par le barreau des étangs. Il est indispensable d'éloigner le trafic des poids lourds et des véhicules des zones urbanisées pour la SECURITE des habitants ainsi que la pollution sur les populations. » (NUM-031)

La question du coût supérieur de cet aménagement est abordée par certains internautes. Pour un premier internaute, « le principe d'économie ne doit pas présider aux choix » mais plutôt les considérations « environnementales et sécuritaires » (NUM-013). Un second estime qu'« il ne faut pas que son coût soit un handicap » notamment en comparaison avec les autres options dont les coûts sont « sous-estimés » et à « réévaluer ».



« Les autres options présentent des coûts sous-estimés qu'il faut réévaluer. En effet, l'indemnisation liée à la suppression de la station Total n'est pas prise en compte dans les autres tracés, tout comme l'indemnisation de l'usine Imérys, coupée en deux par le tracé de la déviation Fos-Martigues. Le barreau des étangs, s'il était retenu, économiserait la création de ce tronçon de la déviation Martigues-Fos. » (NUM-058)

Aménagements sur ou à proximité des variantes des « contournements »

Un citoyen se déclarant en faveur de la variante 1 et du barreau des étangs préconise toutefois la « séparation des flux industriels et touristes » ainsi que le développement d'aménagements respectueux de « chacun (habitants, biodiversité, développement du GPMM) » (FT-011).

Un autre partage différentes recommandations pour la combinaison entre la variante 1 et le barreau des étangs :

- Voies en deux fois deux voies pour fluidifier le trafic
- Obligatoire aux PL en transit
- RN 568 Port-de-Bouc - Fos réservée aux véhicules légers et véhicules de 3.5t (hors poids lourds en livraison locale) (NUM-027)

Toujours dans le contexte d'une combinaison entre la variante 1 et le barreau des étangs, l'association M.C.T.B. Golf de Fos Environnement préconise la réalisation d'un échangeur complet à la jonction entre les sections Nord et Sud pour fluidifier les flux et réduire les risques d'accidents émanant des différentes voies.



*« La jonction de ces 2 portions avec la 3ème venant d'Istres doit être réalisée avec un échangeur complet, c'est à dire que :
1 - les flux routiers venant du barreau des étangs doivent pouvoir bifurquer vers Istres ou vers la ZIP de Fos (variante 1) sans passer par des ronds-points giratoires.
2 - chacun de ces flux en provenance d'Istres ou de la variante 1 doivent pouvoir emprunter le barreau des étangs sans giratoire. » (NUM-005)*

Dans le cadre d'un éventuel aménagement du barreau des étangs, un internaute propose la création de « liaisons vertes entre les espaces naturels d'Istres, Fos, St Mitre, Port-de-Bouc » afin de notamment favoriser la circulation des « promeneurs, randonneurs, coureurs, VTTistes mais aussi pour la faune » :



« Afin de ne pas constituer une barrière pour les promeneurs, randonneurs, coureurs, VTTistes mais aussi pour la faune, plusieurs passages devraient être aménagés pour traverser le barreau de Fos :

- à hauteur du stade Parsemain*
- au niveau du passage terrestre entre les étangs Lavalduc et Engrenier*
- au sud de Lavalduc*

Cela permettrait des jonctions entre la Forêt domaniale de Castillon, l'Etang de l'Estomac et ses collines, le GR de Pays 2013 à l'entrée de Port-de-Bouc, le futur Golf d'Istres et les Maurettes et le Pic Maurel (GR2013 au niveau des complexes sportifs Audibert et Tennis). (NUM-033)

Un internaute s'inquiète enfin du potentiel déplacement des zones de stockage de l'usine IMERYS pour réaliser la connexion entre le contournement de Martigues / Port-de-Bouc et la RN 568, qui aurait des conséquences écologiques importantes notamment avec la destruction d'une zone naturelle. Celui-ci souhaite alors que ce tronçon soit supprimé et sollicite une intégration des deux projets Martigues / Port-de-Bouc et Liaison Fos-Salon.



« La connexion du contournement de Martigues/Port-de-Bouc avec la RN 568 à travers l'usine IMERYS aurait de graves conséquences écologiques. En effet, les zones de stockage de l'industriel pourraient être déplacées du côté des habitations du Pont du Roy, en lieu et place du poumon vert qui sert de zone tampon avec le quartier ! Il faut associer les projets de contournements Martigues/Port-de-Bouc avec la liaison Fos-Salon pour que ce tronçon soit supprimé au profit du barreau des étangs. » (NUM-066)

Finalement, un citoyen signale une circulation « peu respectée » au niveau du rond-point St-Gervais et doute que son réaménagement ne réduise « le nombre de passages » (FT-004).

Options d'aménagement

Trois grandes options d'aménagement sont proposées dans le cadre du projet : l'option autoroutière (payante ou non-payante), l'option intermédiaire et la voie express. De manière générale, les contributeurs se sont rarement exprimés sur cette dimension du projet.

« Autoroutière » ? « Autoroutière payante » ? « Intermédiaire » ? ou « Voie express » ?

Les contributeurs se sont rarement positionnés sur les options d'aménagement. Un internaute se dit en faveur de l'option « toute autoroute » pour la « la sécurité des usagers, pour la qualité de vie des habitants de Fos et Istres, pour le développement de l'économie et pour l'environnement européen » (NUM-039). Un autre quant à lui se dit en faveur de l'option autoroutière non-payante et opposé à l'option payante. Ainsi, le coût associé à son utilisation aurait un effet dissuasif sur les potentiels usagers (« travailleurs », « transporteurs ») (NUM-006).



« L'option toute autoroute est la meilleure solution pour la sécurité des usagers, pour la qualité de vie des habitants de Fos et Istres, pour le développement de l'économie et pour l'environnement européen. » (NUM-039)

« L'option payante deviendrait un frein à cette idée d'amélioration des trafics routiers et serait contraire aux objectifs de ce projet car, tant la population habitante, que les travailleurs de la ZIP ou les transporteurs, préféreront un itinéraire gratuit afin de ne pas exploser leur budget. Ainsi une option payante nous laisserait dans une situation pire qu'aujourd'hui, avec des trafics routiers augmentés sur les anciennes routes et un investissement autoroutier non utilisé. » (NUM-006)

A l'inverse, un citoyen s'oppose à une autoroute à Fos-sur-Mer et notamment au niveau du barreau des étangs car celle-ci enclaverait la ville et contribuerait à la destruction d'espaces naturels (NUM-053). Finalement, un participant souhaite privilégier l'option « voie express » considérée « moins dévastatrice qu'une deux fois deux voies » (NUM-050).

Conclusion : un projet discuté et amendé

Les citoyens étaient invités à donner leur avis ou commentaire sur l'aménagement du projet de liaison routière Fos-Salon. **57 citoyens** différents se sont exprimés pour un total de **88 contributions**.

Le tracé : entre consensus et divisions

Sur la **section Nord**, les participants qui se sont exprimés sur les variantes l'ont fait en faveur de la variante A.

Sur la **section Sud**, plusieurs contributeurs se sont déclarés en faveur de la variante 1. Le contournement dit du « barreau des Etangs » a suscité quant à lui un débat entre opposants et défenseurs de ce tracé.

Sur la **section Centre** et notamment sur la zone du Tubé et de la Base aérienne 125 d'Istres, des contributeurs ont signalé un problème de congestion routière et la nécessité de fluidifier la circulation.

La synthèse des principaux arguments et positionnements est présentée à la Figure 2.



Figure 2 – Synthèse des principaux positionnements et arguments

Des aménagements proposés pour bonifier le projet

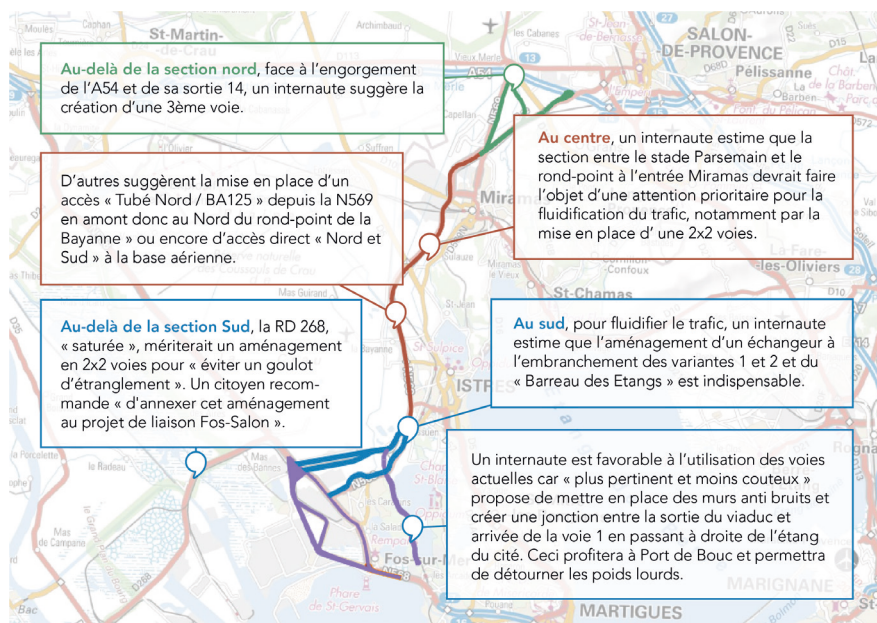


Figure 3 – Propositions d'aménagements routiers

Au-delà du positionnement sur les tracés du projet, certains citoyens formulent des recommandations pour :

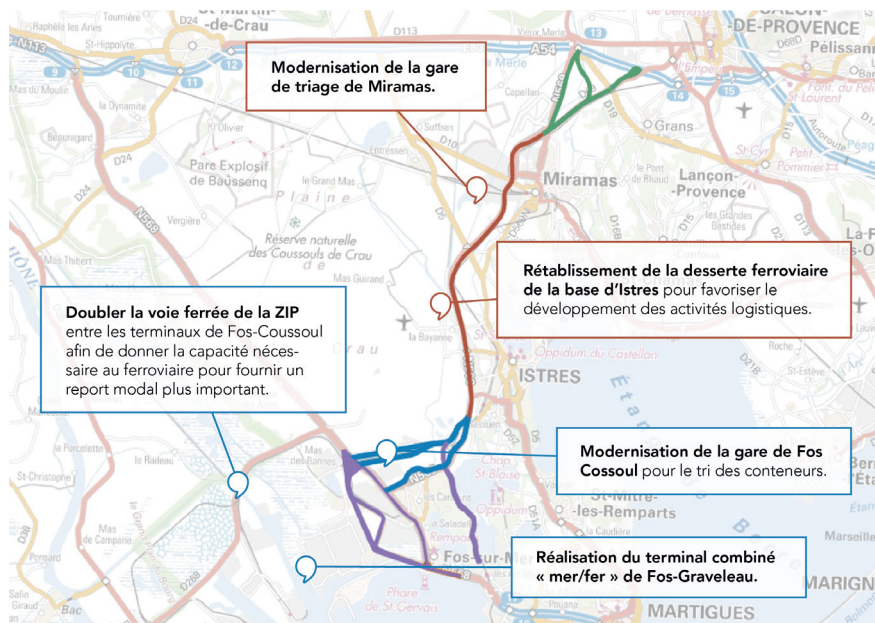
- Améliorer et fluidifier la circulation,
- Augmenter la sécurité des usagers, ou encore
- Diminuer les nuisances liées au trafic.

Certaines de ces propositions sont présentées à la Figure 3.

La multimodalité au cœur des préoccupations

Pour certains, le projet semble difficilement conciliable avec différents enjeux environnementaux, climatiques et sociaux, car il est selon eux nécessairement associé à une augmentation du trafic routier et donc à un certain nombre de nuisances. **Des internautes suggèrent alors de « situer le débat public dans une perspective plus large » et d'y intégrer alors « toutes les formes de transports ».** Certains internautes proposent des aménagements alternatifs ou complémentaires : développement du transport en commun, du covoiturage, du ferroutage ou encore des aménagements cyclables.

Des alternatives : le fret ferroviaire et multimodal



« A l'heure du réchauffement climatique » et dans l'optique de réduire les impacts sur la population, des citoyens préconisent qu'« un **travail plus approfondi, sur le ferroviaire et le fret et avec une vision à plus long terme** » soit envisagé.

Ainsi, dans l'optique de favoriser le développement du transport ferroviaire et un report modal vers ce mode de transport, des internautes font part de différentes propositions plus ou moins spécifiques.

Certaines sont décrites à la Figure 4.

Un internaute propose également de recourir à des barges pour le transport de marchandises tandis qu'un autre suggère le recours à une solution multimodale (ferroviaire, fluvial, maritime) plutôt que du « tout routier ».

Figure 4 – Propositions sur le fret ferroviaire

Mobilité douce et diversification des modes de transport

Des internautes souhaitent le **développement d'aménagements cyclables sur la zone du projet** et formulent différentes propositions spécifiques.

Découvrez certaines de ces propositions à la Figure 5.

Un citoyen suggère, notamment pour les employés et travailleurs des entreprises de la zone du projet, la **mise en place d'un service de transport, d'un système de covoiturage ou d'horaires décalés.**

Dans une même logique, une personne souhaite que se développe « une vraie **offre de train/bus pour les trajets domiciles travail avec la possibilité de prendre son vélo pour le dernier km** ».

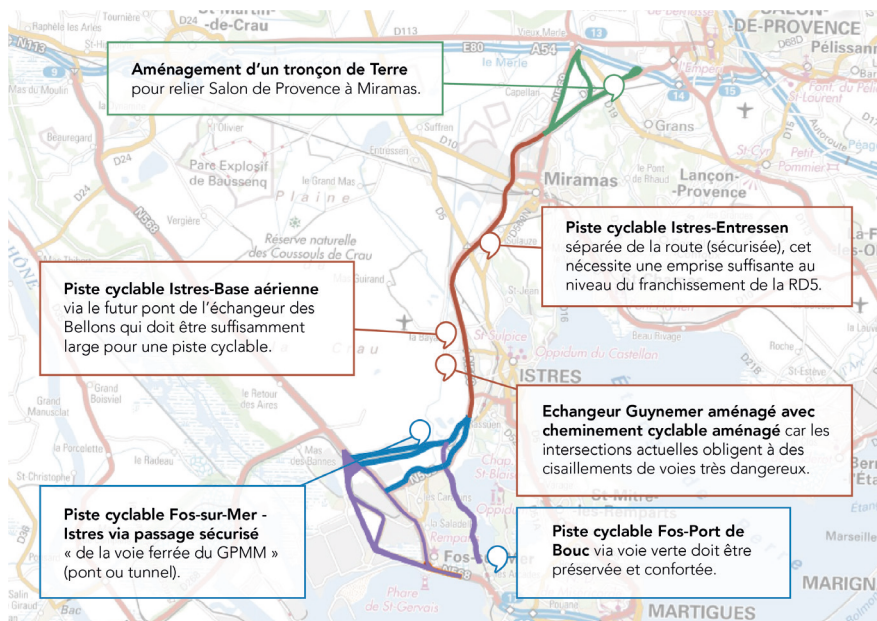


Figure 5 – Propositions d'aménagements cyclables