



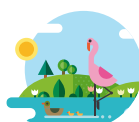
PRÉFET DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR

SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

JUIN 2020



PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON



Parlons-en sur :
www.paca.developpement-durable.gouv.fr

L'OUEST ÉTANG DE BERRE

Un territoire de vie et d'emplois dynamique, doté d'un patrimoine naturel remarquable

Une forte croissance démographique sur les 5 communes de l'ouest Étang de Berre

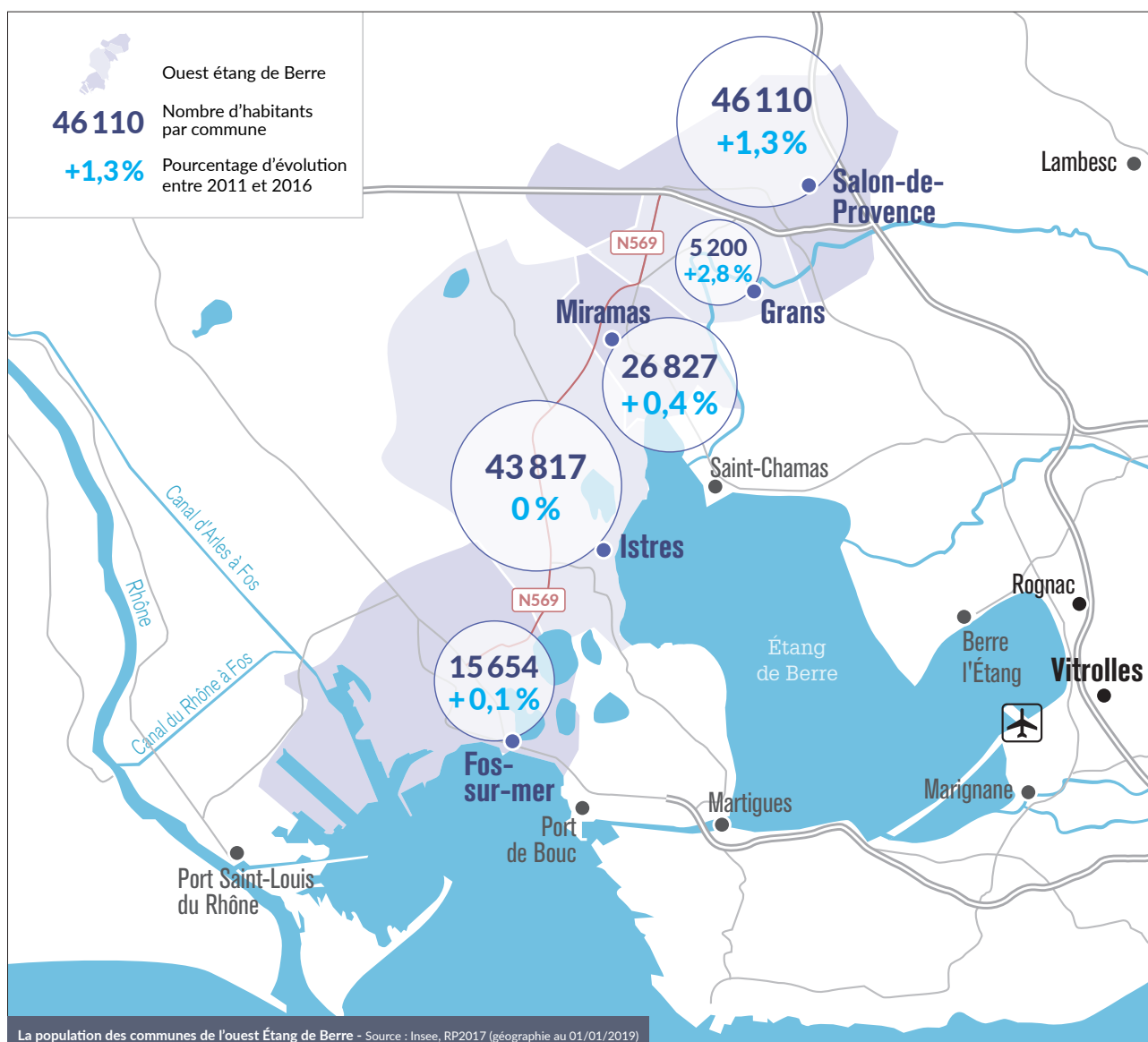
- 116 300 habitants en 2000
- 137 000 habitants en 2017
- 190 000 habitants à l'horizon 2030

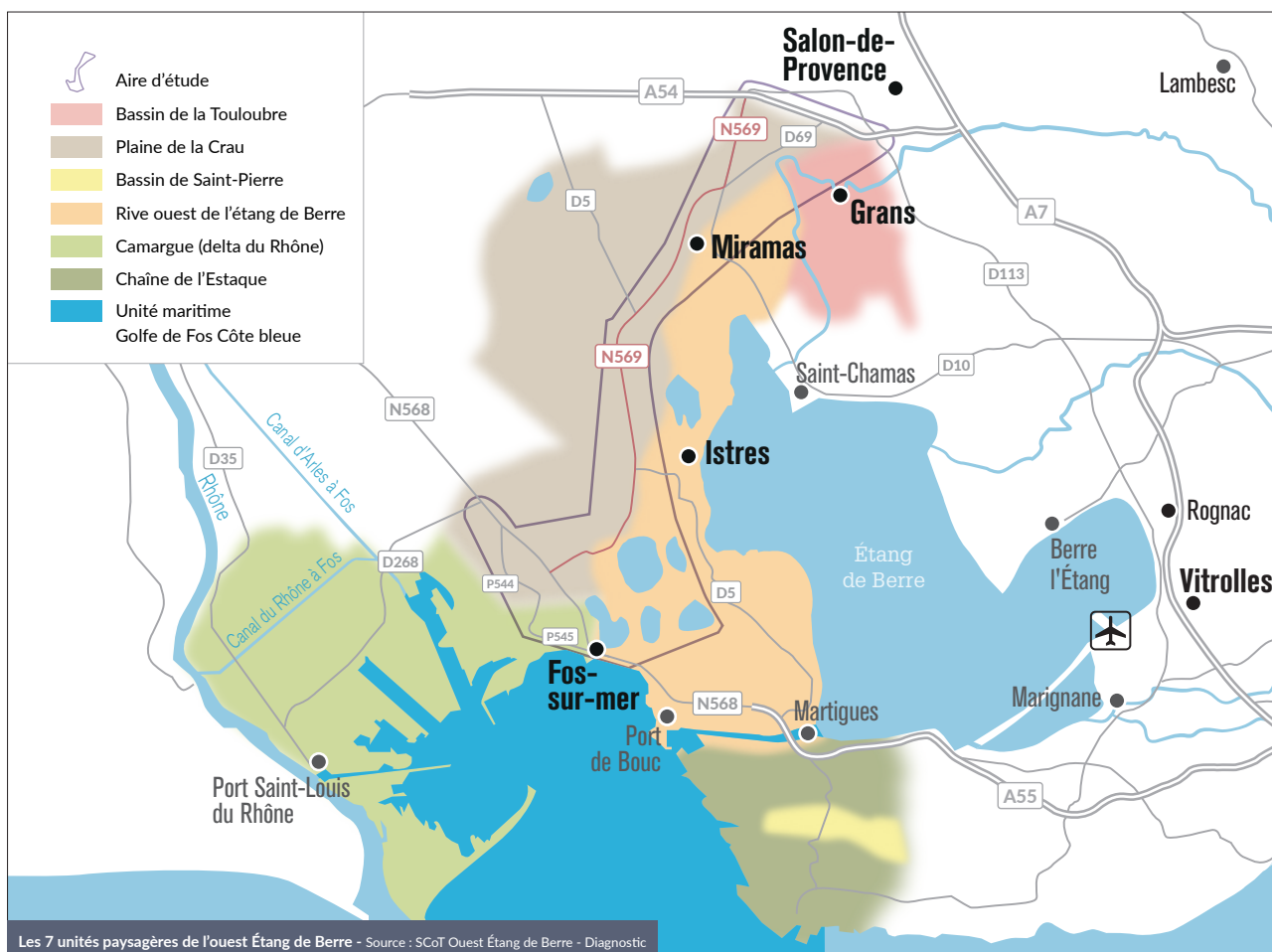
Un dynamisme économique porté par les activités industrielles-portuaires (sidérurgie, métallurgie, raffinage, pétrochimie, aéronautique, énergie) et logistiques

- 56 000 emplois dans les nombreuses zones d'activités
- 400 entreprises et 12 560 emplois sur la zone industrielle-portuaire de Fos-sur-Mer, 1er site industriel de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Le port de Marseille-Fos, 1er port français et 5^e port européen
- 1 500 emplois sur la plateforme logistique de CléSud

Une mosaïque de milieux écologiques peu communs faisant l'objet de périmètres de protection :

- ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de la « Crau » et de la « Crau sèche » ;
- Réserve naturelle nationale de « Coussouls de Crau » ;
- ZPS (zones de protection spéciales) des Étangs de Istres-Fos ;
- Réserve naturelle régionale de « Poitevine Regarde Venir »





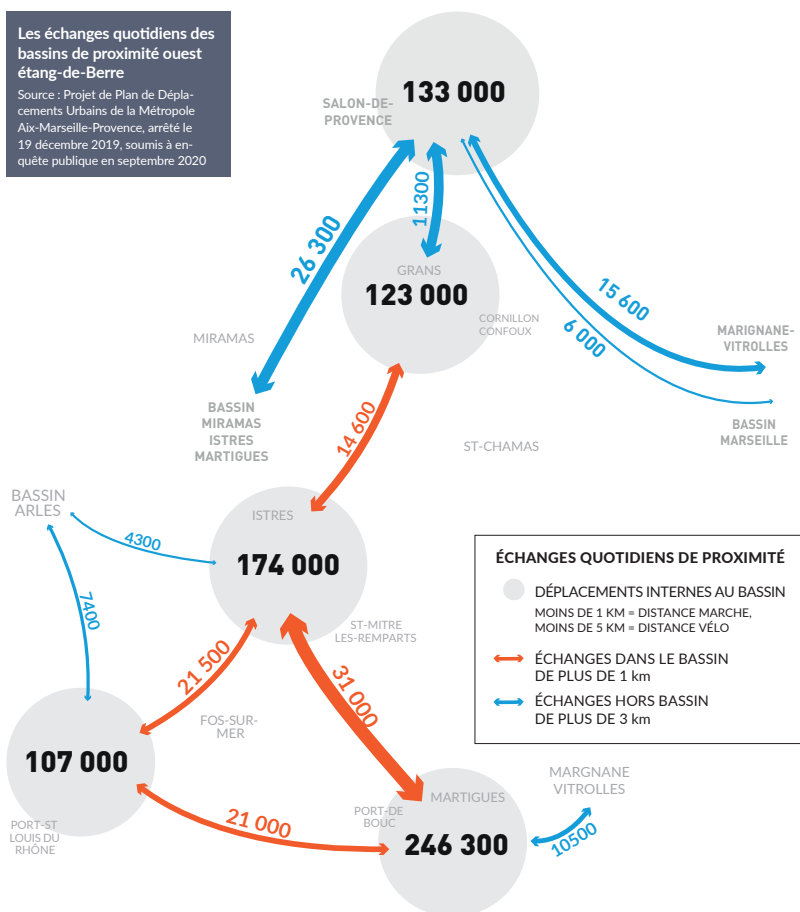
Un rôle majeur de l'agriculture :

- 4 productions classées en AOC (foin de Crau, taureau de Camargue, huile d'olive d'Aix-en-Provence et vin des Coteaux d'Aix) et une IGP (riz de Camargue) ;
- le maintien de la biodiversité, grâce aux zones agricoles destinées à la gestion des écosystèmes (Crau) ;
- l'alimentation en eau potable des 270 000 habitants du pourtour de l'Étang de Berre grâce à la réalimentation de la nappe de la Crau par les canaux et l'irrigation gravitaire.



Les échanges quotidiens des bassins de proximité ouest étang-de-Berre

Source : Projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence, arrêté le 19 décembre 2019, soumis à enquête publique en septembre 2020



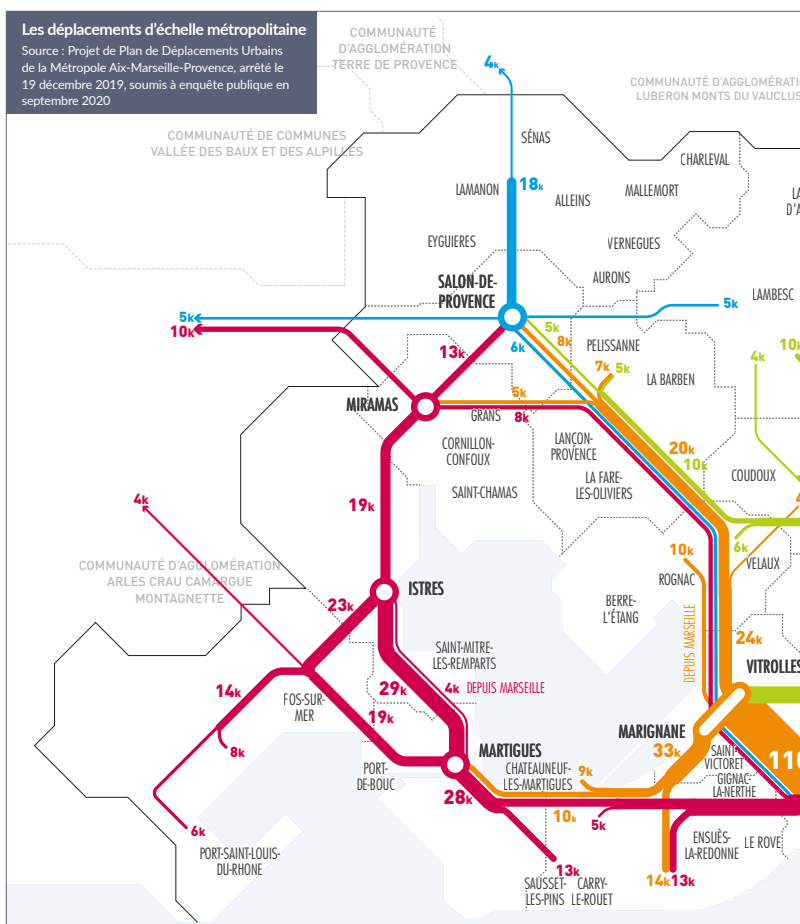
Un dynamisme démographique et économique et une organisation multipolaire¹ du territoire générateurs d'un nombre important de déplacements de marchandises et de personnes :

- entre les différents pôles urbains et zones d'activités du territoire,
- vers Marseille et Aix-en-Provence, pôles d'emplois tertiaires majeurs,
- et plus largement vers le reste de la France et l'Europe, en particulier pour le transport des marchandises liées à la ZIP.

Même si la Métropole Aix-Marseille-Provence et le GPMM² déploient des efforts pour susciter une augmentation significative de l'usage des transports en commun et des modes doux ou du report modal des marchandises sur le fer et le fleuve, le dynamisme démographique et économique du territoire pourrait générer une hausse constante des trafics routiers estimés, à l'horizon 2030, à 231 100 véhicules par jour (contre 199 300 en 2012) sur les 5 communes de l'aire d'étude, soit un **taux de croissance annuel moyen de 0,6%**³.

Les déplacements d'échelle métropolitaine

Source : Projet de Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence, arrêté le 19 décembre 2019, soumis à enquête publique en septembre 2020



Un trafic routier dense qui impacte le territoire

- Une congestion des RN568 et RN569 aux heures de pointe qui entraîne un allongement important des temps de parcours pour les déplacements « internes » comme pour ceux en échange : sur l'itinéraire de Salon-de-Provence jusqu'au carrefour de La Fossette, le temps de parcours en heure de pointe s'élève à 33 minutes, contre 18 minutes en condition de trafic fluide.
- Une insécurité routière préoccupante : la RN569 et la RN568 nord présentent des niveaux d'insécurité deux fois supérieurs au niveau moyen de leur catégorie.
- Une pollution de l'air toujours prégnante : 4 000 habitants de la zone de l'Étang de Berre sont exposés à des dépassements de valeurs limites des polluants réglementés (oxydes d'azote et particules fines). Le trafic routier est responsable de 57% des émissions de NO₂⁴, 30% des PM_{2.5} et 27% des PM₁₀⁵.
- Des pollutions sonores élevées : 16 points noirs de bruit sont avérés sur la RN568 et la RN569.

¹ Développement sur des pôles urbains discontinus

² Grand Port Maritime de Marseille

³ Source : Étude de trafic réalisées dans le cadre des études d'opportunité du projet - DREAL

⁴ NO₂ : dioxyde d'azote

⁵ PM_{2.5} et PM₁₀ : particules en suspension dans l'air dont le diamètre est respectivement inférieur à 2,5 et 10 micromètres, d'où leur nom anglais de particulate matter 2,5 et 10, ou PM_{2.5} et PM₁₀ en abrégé.

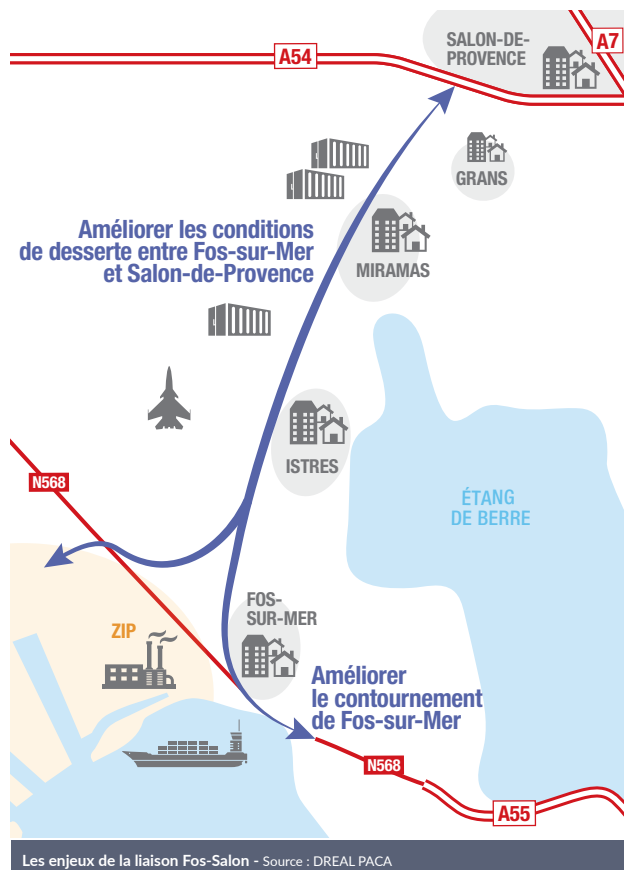
LE PROJET PROPOSÉ AU DÉBAT PUBLIC

Un projet de liaison Fos-Salon inscrit dans la stratégie de mobilité durable du territoire

- Un projet dont l'intérêt est mentionné dans de nombreux documents de planification : Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône de 2007, SRADDET¹, PDU² de la Métropole Aix-Marseille-Provence et Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT³ Ouest Étang de Berre
- Un projet considéré comme prioritaire en 2018 par le Conseil d'Orientation des Infrastructures qui a proposé qu'il soit réalisé entre 2028 et 2032.

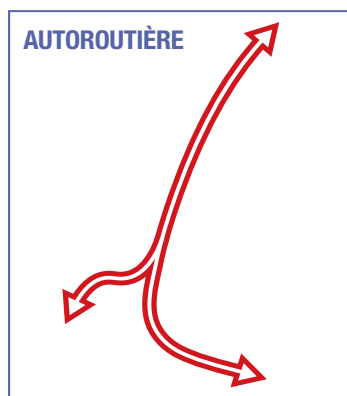
Situé sur les communes de Salon-de-Provence, Grans, Miramas, Istres et Fos-sur-Mer, l'aménagement de la liaison routière sur l'axe RN569 a vocation à :

- **Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains de Fos, Istres, Miramas et Salon-de-Provence**, en offrant une desserte de tous les « pôles générateurs de déplacements » via de nombreux échangeurs ;
- **Développer l'intermodalité** en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'autosolisme en proposant des points de connexions avec les différents transports en commun ;
- **Contribuer à accroître la compétitivité du GPM et accompagner le développement de la ZIP⁴** en leur assurant une desserte performante (depuis le nord via l'A54, depuis l'est via l'A55) et en améliorant significativement les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland vers le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen ;
- **Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe majeur ;**
- **Réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement.**

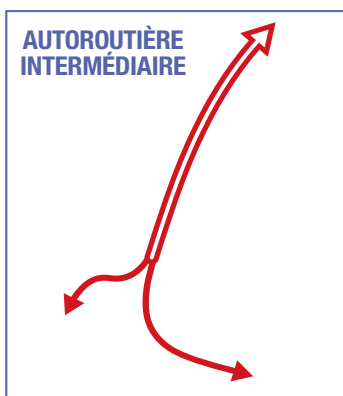


Les enjeux de la liaison Fos-Salon - Source : DREAL PACA

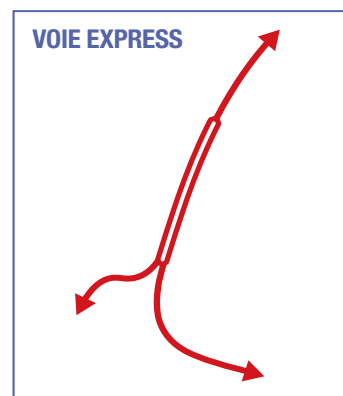
Trois grandes options d'aménagement étudiées



- Aménagement de la RN569 en autoroute urbaine à 2x2 voies
- Vitesse de 110 km/h, abaissée à 90 km/h au droit des zones urbaines
- Nouveau contournement à 2x2 voies de Fos-sur-Mer



- Aménagement de la RN569 en infrastructure de type autoroutier à 2x2 voies
- Échangeurs dénivelés entre l'A54 et l'échangeur Dassault d'Istres sud
- Amélioration du contournement existant de Fos-sur-Mer



- Aménagement de la RN569 en voie express à 2x1 voie, avec des crêneaux de dépassement
- Échangeurs dénivelés au droit des secteurs présentant les plus forts trafics
- Amélioration du contournement existant de Fos-sur-Mer

¹ SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

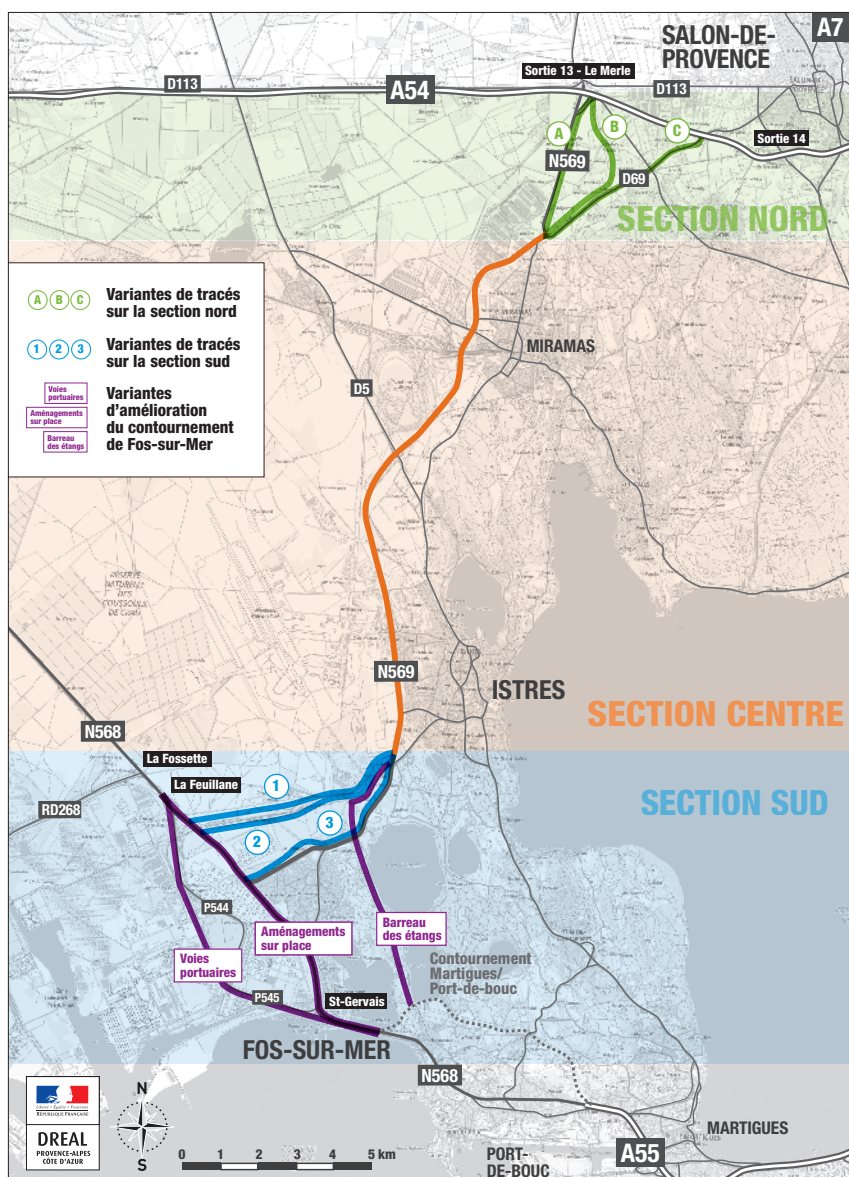
² PDU : Plan de Déplacements Urbains

³ SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

⁴ ZIP : Zone Industriale-Portuaire

Des fonctionnalités différentes selon les options

NIVEAU DE TRAITEMENT	OPTIONS		
	Autoroutière	Autoroutière intermédiaire	Voie express
Séparation des sens de circulation	✓	✓	✓
Suppression des accès directs	✓	✓	✓
Adaptation aux Transports en Commun	✓	✓	✓
Intégration des espaces de co-voiturage	✓	✓	✓
Traitement des pollutions accidentelles/ chroniques	✓	✓	✓
Réalisation d'écrans acoustiques	✓	✓	✓
Desserte optimisée du territoire	✓	✓	✓
Dénivellation totale des échangeurs	✓	✓	
Possibilité de concession	✓	✓	
Image attractive du GPMM et de la ZIP	✓		
Zones de dépassement sur la totalité de l'itinéraire	✓		



Pour chacune des options, plusieurs variantes de tracés

- Au nord, à partir du carrefour Toupiguières (RN569-RD69-Déviation Miramas) qui serait transformé en carrefour dénivelé, **3 variantes de tracés** pour rejoindre l'A54
- Au centre, entre le nord de Miramas (Toupiguières) et le sud d'Istres (intersection RN569 / route de Fos), soit 14 km, **un tracé dans les emprises de la RN569 actuelle et de la déviation de Miramas**
- Au sud, à partir du franchissement de la voie ferrée du sud d'Istres, **3 variantes de raccordement** sur la RN568 pour desservir la ZIP
- Au niveau de Fos-sur-Mer, **3 variantes**, barreau des Étangs à l'est, voies portuaires à l'ouest et aménagement sur place de la RN568 pour améliorer le contournement de la ville

Le coût et le financement du projet

- de 272 M€ TTC et 533 M€ TTC, aux conditions économiques de 2015, selon l'option d'aménagement retenue et la variante considérée.
- financement par voie de concession totale ou partielle envisagé.

Un projet tenant compte de l'objectif de neutralité carbone

- Intégration dans la conception et l'exploitation de l'infrastructure de caractéristiques ou dispositions de nature à réduire les émissions de GES (et la consommation énergétique),
- Facilitation des pratiques vertueuses (usage des transports collectifs, modes actifs...),
- Stockage autant que faire se peut du carbone (puits, notamment sous forme végétale),
- Étude, lors des phases ultérieures, de potentiels de production d'énergies renouvelables (production solaire).

Les incidences du projet sur l'environnement et les principes de leur prise en compte

L'intégration, dès la conception du projet, de la démarche ERC

- ① Éviter les impacts
- ② Réduire les impacts qui ne peuvent être évités
- ③ Compenser les impacts résiduels du projet

La séquence ERC dépasse la seule prise en compte de la biodiversité, pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...).

Les incidences sur les espaces agricoles, les espaces sensibles et l'environnement

- **Section nord** : variante A avec des incidences sur la réserve Poitevine Regarde Venir ; variantes B et C avec des incidences sur les terres agricoles.
- **Section centrale** (reprise du tracé de la RN1569) : traversée des espaces agricoles entre Miramas et Istres sans aggravation du morcellement agricole et avec des incidences limitées sur le milieu naturel.
- **Section sud** : incidences fortes des variantes 1 et 2 sur les surfaces agricoles et impact moindre de la variante 3. Incidence la plus forte sur le milieu naturel du tracé 1 (proximité avec la réserve nationale du Coussoul de Crau) mais absence d'incidence sur les risques technologiques. Présence du tracé 2 dans des zones de risques du PPRt¹ de Fos-sur-Mer. Impact très limité du tracé 3 sur le milieu naturel mais impact important sur le milieu humain.

- **Amélioration du contournement de Fos-sur-Mer** : impact fort de la variante barreau des étangs sur les milieux naturels mais éloignement des usagers de la route des zones de risques du PPRt de Fos-sur-Mer. Impact limité de la variante aménagements sur place sur le milieu naturel.

Les incidences sur le cadre de vie

- **Section nord** : traversée de zones à vocation agricole, avec un bâti peu dense : 4 ensembles bâtis impactés par le tracé A, 6 ensembles bâtis impactés et propriétés morcelées par le tracé B ; 26 ensembles bâtis impactés par le tracé C.
- **Section centrale** : amélioration possible de la situation existante et du cadre de vie des habitants grâce à des aménagements tels que des murs anti-bruit.
- **Section sud** : 4 ensembles bâtis au nord impactés par les tracés 1 et 2 ; 62 bâtis et le cadre de vie des habitants de Fos-sur-Mer impactés par le tracé 3.
- **Amélioration du contournement de Fos** : absence d'impact sur le bâti des variantes barreau des étangs et voies portuaires ; variante aménagement sur place plus impactante car longeant l'agglomération de Fos-sur-Mer.

Synthèse des effets du projet à l'horizon de sa mise en service

Déplacements

- Congestions supprimées : fluidification du trafic et développement des transports en commun favorisé
- Gains de temps de parcours : environ 15 min en heure de pointe sur le trajet ZIP-A54
- Amélioration de la sécurité routière du réseau pour les usagers

Cadre de vie

- Éloignement des trafics des zones agglomérées (notamment Fos-sur-Mer)
- Réduction de l'exposition des riverains aux nuisances : pollutions de l'air et sonores, vibrations

Environnement

- Consommation d'espaces naturels et agricoles et de bâtis
- Sensibilité de la nappe phréatique de la Crau
- Pression renforcée des activités industrielles et portuaires
- Proximité de zones Natura 2000
- Traitement des eaux de ruissellement
- Mise en place et respect des corridors biologiques

Développement économique

- Attractivité renforcée de la ZIP et des infrastructures portuaires
- De l'ensemble des différents pôles d'activité du territoire

¹ PPRt : Plan de Prévention des Risques technologiques

Les enjeux du débat public

Le débat public s'inscrit en amont du processus de conception du projet, lorsque toutes les options sont encore possibles, y compris la non-réalisation du projet. Il s'adresse à l'ensemble de la population qui est invitée à s'exprimer, poser des questions, formuler des observations, des critiques, des suggestions...et contribuer à la réflexion collective sur le projet, qui pourra en être modifié, enrichi ou complété.

La crise sanitaire à laquelle le pays a dû faire face et ses conséquences économiques auront des impacts sur l'activité de la ZIP, du GPMM et plus généralement sur le tissu économique des communes de l'ouest de l'Étang de Berre. Si ces impacts seront vraisemblablement très sensibles à court terme, leur évolution dans la durée dépendra de nombreux facteurs, dont la résilience des différents secteurs d'activités et la vigueur du soutien et de la relance par les acteurs publics (EU, État, collectivités...).

La période de confinement a par ailleurs conduit à des modifications immédiates et majeures des comportements en matière de mobilité, d'organisation du travail ou de consommation. La question se pose de savoir si ces changements de comportement seront durables ou si le relâchement des contraintes liées à la crise sanitaire se traduira par un retour aux pratiques antérieures.

A court terme, il est donc complexe de mesurer l'impact de la crise sanitaire sur les hypothèses en matière de déplacements et de transports retenues pour le projet. Quoi qu'il en soit, la conception d'un projet d'infrastructure de transports structurant s'inscrit dans un temps long, d'au moins une dizaine d'années, et son exploitation dans un temps encore plus long. Les incertitudes sur les évolutions socio-économiques à long terme font d'ailleurs partie intégrante du processus d'évaluation et de décision des « grands projets ». C'est pourquoi, le bilan socio-économique du projet de Liaison Fos-Salon a été calculé sur la base de scénarios contrastés d'évolution de l'activité. A l'horizon 2030, le bilan demeure positif, même dans le scénario le plus pessimiste pour le territoire. Ceci s'explique par la diversité des fonctions assignées à la liaison Fos-Salon, en matière de transports de personnes ou de marchandises, et en raison des réponses qu'elle apporte aux problématiques du réseau routier actuel.

Du 2 septembre au 31 décembre 2020, le débat public devra permettre d'aborder les questions suivantes :

- **Comment nous déplacerons-nous à l'horizon 2030 et au-delà ?** Quels seront nos besoins de déplacements et ceux du transport de marchandises et avec quelles perspectives de report modal ?
Quelles alternatives à la voiture individuelle seront proposées ou quel type de véhicule individuel permettra de s'inscrire dans la perspective de neutralité carbone ?
Comment améliorer la sécurité des déplacements ?
- **Comment le développement économique et industriel-portuaire du territoire s'inscrira dans le contexte de changement climatique ?**
Comment préservera-t-il la qualité du cadre de vie et l'environnement remarquable et sensible de l'ouest Étang de Berre ?
- **Quels seront les effets de la pandémie sur les comportements en termes de mobilité et sur le transport de marchandises ?** Quels sont les risques et quelles sont les opportunités ?
- **Le projet de liaison routière Fos-Salon est-il opportun au regard des perspectives de développement et de mobilité durables du territoire ?**
En l'absence de projet, quelles seront les évolutions dont devra bénéficier l'axe Fos-Salon pour être en conformité avec les « normes » actuelles et futures en matière de sécurité des usagers, de services aux usagers, de protection des ressources, d'insertion environnementale, de maîtrise des nuisances, etc. ?
- **Quelles sont les options réalisables et variantes de projet préférentielles, au regard de leurs fonctionnalités, de leurs impacts, de leurs coûts et de leurs modalités de financement ?**

L'État, maître d'ouvrage, tirera les enseignements du débat. Il fera connaître sa décision quant aux suites qu'il donne au projet : sa poursuite, éventuellement avec des modifications, ou son abandon.

Dans l'hypothèse d'une poursuite, les idées nouvelles qui seront émises lors du débat seront analysées, les remarques prises en compte pour renforcer la pertinence du projet. Le maître d'ouvrage en tirera également profit pour définir les mesures d'information et de participation du public tout au long du projet.

