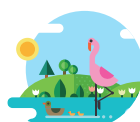


POURSUITE DU PROJET À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC

7 JUILLET 2021



PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON





SOMMAIRE

Introduction.....	5	Le financement et la possibilité de concession pour la section nord	13
Le projet de liaison Fos-salon	5	Le phasage du projet.....	13
Le déroulement du débat public.....	7	La cohérence des politiques publiques en matière de mobilités et de transports.....	13
L'opportunité du projet confirmée par le débat public.....	8	La poursuite de la concertation.....	14
Les évolutions du projet pour tenir compte des enseignements du débat public.....	9	Calendrier actualisé du projet.....	15
Abandon du projet autoroutier au profit d'une voie express.....	9	Synthèse de la prise en compte des recommandations issues du débat public	16
Choix des variantes	10		



INTRODUCTION

Le 29 juin 2021, la Ministre de la Transition écologique et le Ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports, ont décidé, au vu des conclusions du débat public, de la poursuite du projet de liaison Fos-Salon, consistant à réaménager la RN569 et à améliorer le contournement de Fos sur Mer.

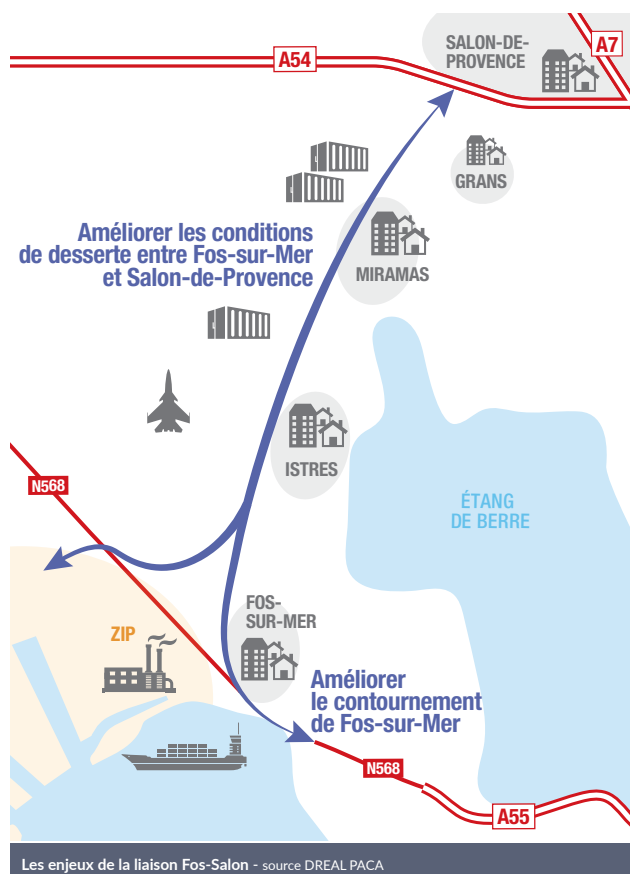
La présente note rappelle les enjeux du projet, présente les enseignements que l'État, maître d'ouvrage tire du débat

public, précise les réponses qu'il prévoit d'apporter dans la suite des études et détaille les modalités envisagées pour la poursuite de la concertation avec le public.

La note contient également la présentation des décisions de l'État prises pour répondre au rapport de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) et au bilan de la présidente de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

LE PROJET PROPOSÉ AU DÉBAT PUBLIC

Le projet de liaison Fos-Salon, situé sur les communes de Salon-de-Provence, Grans, Miramas, Istres et Fos-sur-Mer le long de la RN569, s'appuie largement sur les infrastructures existantes pour répondre à deux enjeux principaux : améliorer les conditions de desserte entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, en aménageant la RN569 sur environ 25 km, et améliorer le contournement de Fos-sur-Mer qui se fait depuis Arles via la RN568, depuis le nord-ouest via le prolongement de la RN569 et, pour les poids lourds en transit, via les voies portuaires.



L'accroissement des activités logistiques et portuaires (zone logistique CléSud, plateforme de transbordement maritime Fos 2XL), et conjointement le développement des activités tertiaires (ex : BA125, zone de la Bayanne à Istres, ZA de Grans...), et le développement urbain, entraîne une intensification des flux routiers sur la RN569. Ils génèrent une congestion chronique, ainsi qu'une augmentation de l'insécurité routière et des nuisances.

Aussi, le projet de liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence est élaboré avec le souci de concilier les logiques d'essor économique et industriel (compétitivité du GPM¹, développement de la ZIP²), d'amélioration des mobilités (liaisons entre les différents pôles urbains, intermodalité) et de la qualité du cadre de vie (réduction des nuisances, amélioration de la sécurité et des conditions de circulation) avec la préservation de l'environnement et la santé des habitants.

Les études d'opportunité de phase 1, menées par la DREAL PACA entre 2015 et 2018, ont montré que le projet apporte une réponse pertinente aux besoins de développement et de mobilité du territoire en assurant une desserte adéquate et qu'il permet en outre de réduire les nuisances dues à l'augmentation des volumes de trafics.

En 2013, le rapport Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable » commandé par le gouvernement avait proposé une planification des grands projets d'infrastructures de transport. La Commission Mobilité 21 avait classé le projet de liaison Fos-Salon en « priorité 1 » pour une réalisation avant 2030. Cette priorité est confirmée en 2018 par le Conseil d'Orientations des Infrastructures qui, dans le cadre de la préparation de la Loi d'Orientations des Mobilités, propose dans son scénario 2 - celui retenu par la loi - un horizon de réalisation du projet entre 2028 et 2032.

L'urgence de la réalisation du projet a par ailleurs été rappelée depuis les années 2015 dans les travaux parlementaires et gouvernementaux réalisés sur la compétitivité logistique française.

¹ Grand Port Maritime de Marseille

² Zone industrialo-portuaire

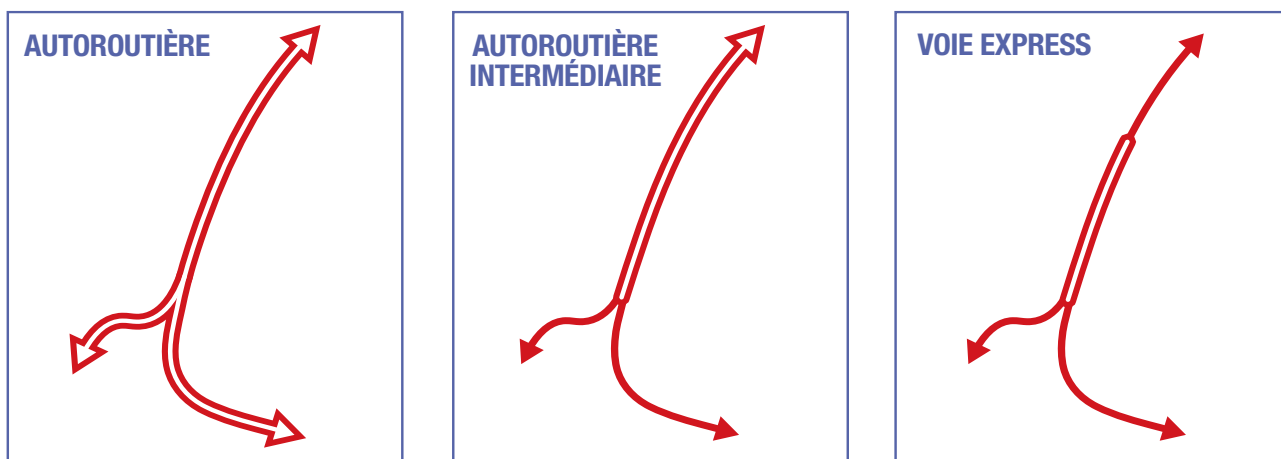
Le projet de liaison Fos-Salon s'inscrit en cohérence avec d'autres projets de mobilité sur l'ouest Étang de Berre, à l'échelle métropolitaine (Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence) et régionale (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durables).

Il doit à ce titre participer à l'atteinte des objectifs des stratégies nationale, régionale et locales en matière de mobilité, de transition écologique et de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES).

Trois grandes options d'aménagement ont été étudiées à ce stade et soumises au débat public:

- Une option « historique » qui consiste à réaliser une infrastructure autoroutière, y compris pour le contournement de Fos-sur-Mer ;
- Deux options traduisant les recommandations du Conseil d'Orientation des Infrastructures :
 - La première dite « autoroutière intermédiaire » qui ne crée pas d'autoroute à Fos-sur-Mer ;
 - La seconde dite « voie express » qui crée quelques sections à 2x2 voies et conserve des sections à 2x1 voies et des giratoires.

Pour chacune de ces options, plusieurs variantes ont été étudiées sur les sections nord et sud du projet.



Trois grandes options d'aménagement proposées au débat public - source DREAL PACA



LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public sur le projet de liaison Fos-Salon s'est déroulé de septembre 2020 à janvier 2021.

Initialement prévu entre avril et juillet 2020, le débat a été reporté en raison de la crise sanitaire, de septembre à décembre. En effet, la CNDP a considéré que les seuls supports numériques ne pouvaient garantir l'inclusion de tous les publics et notamment les publics les plus éloignés des processus habituels de participation démocratique. La seconde vague de confinement fin 2020 a conduit la CNDP à allonger le débat d'un mois, jusqu'en janvier 2021, afin de permettre la tenue en présentiel des derniers forums.

La CPDP a organisé le débat autour de la question « Se déplacer demain à l'Ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives » en trois phases :

- **La phase 1 - « Explorons ensemble :** quelle mobilité aujourd'hui ? » visait à partager l'état des lieux des mobilités ;
- **La phase 2 - « Imaginons ensemble :** quelle mobilité demain ? » visait à élargir les réflexions à l'ensemble des modes de déplacements sur l'ouest de l'étang de Berre ;
- **La phase 3 - « Élaborons ensemble :** quelles recommandations pour la décision publique ? » avait pour objectif de débattre des variantes et choix techniques du projet.

L'État via la DREAL PACA, représentant local de la maîtrise d'ouvrage, a été mobilisé tout au long du débat et a participé à l'ensemble des événements organisés (réunions publiques, émission TV, forums thématiques, ateliers citoyens, débats mobiles, des visites de sites...)

L'ensemble des services de la DREAL dans leurs compétences respectives (Risques, Biodiversité, Air/Santé,...) ont apporté leur concours pour répondre aux questions posées par le public. Le maître d'ouvrage s'est attaché à répondre rapidement, clairement et avec pédagogie à l'ensemble des questions posées (via le site de la CPDP, lors des réunions, des visites in situ etc.).

Le travail préparatoire, l'avis de l'Autorité environnementale (AE) sur la demande de cadrage préalable du maître d'ouvrage, et les nombreux échanges en cours de débat avec la CPDP et son secrétariat général ont permis d'apporter une information complète au public.

La CNDP souligne dans son bilan que le public a pu découvrir et s'informer, que le débat n'a pas été conflictuel, mais au contraire qu'il a été riche et instructif pour les décideurs en dépassant le cadre strict du projet.

Pour le maître d'ouvrage qui partage totalement cette appréciation, les informations et les avis exprimés tout au long du débat par l'ensemble des participants, quels que soient leurs sensibilités ou leur statut, ont permis non seulement d'apporter des éclairages sur la question de l'opportunité, mais également de cerner les attentes et les craintes vis-à-vis du projet et des politiques et actions menées sur le territoire par les pouvoirs publics. Ils ont enfin éclairé sur les précautions à prendre dans le choix des aménagements à réaliser.

Les enseignements du débat public et les recommandations de la CPDP formulées à l'issue de celui-ci permettent à l'État de prendre une décision adaptée aux enjeux et attentes exprimées.



L'OPPORTUNITÉ DU PROJET CONFIRMÉE PAR LE DÉBAT PUBLIC

Le débat public, moment fort de maturation collective, a confirmé le caractère inadapté de l'infrastructure dans sa forme actuelle pour répondre aux besoins de déplacements quotidiens, aux perspectives de développement économique ou aux objectifs de mobilité du Plan de Déplacement Urbain de la Métropole.

L'opportunité de réaliser rapidement le projet de liaison Fos-Salon afin d'améliorer le fonctionnement du réseau actuel a ainsi été largement partagée par les participants au débat.

En réponse à cette forte expression de soutien au projet (élus locaux, acteurs économiques et comités de quartier), présente dans la grande majorité des cahiers d'acteurs (le maître d'ouvrage en a identifié 38 parmi les 45 publiés) et à l'absence d'opposition marquée, **l'État décide de poursuivre les études en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet.**

L'État souhaite élaborer un projet routier qui soit de nature à accompagner le développement économique du territoire, dans le cadre d'une réponse multimodale et coordonnée aux besoins de transports et de mobilités durables. La réponse devra respecter les équilibres du système territorial, notamment environnementaux et agricoles et contribuer à réduire les pollutions subies par la population locale.

L'étude d'impact à réaliser portera une attention particulière aux volets suivants :

- Le changement climatique et l'émission des gaz à effet de serre (GES)
- La biodiversité et les enjeux naturels
- Les ressources naturelles et plus particulièrement la ressource que représente la Nappe de Crau
- Les activités agricoles
- L'artificialisation des sols
- L'impact sanitaire du projet sur la pollution et la qualité de l'air.

En effet, le débat public a montré que ces thèmes présentaient des enjeux sensibles pour le projet.



LES ÉVOLUTIONS DU PROJET POUR TENIR COMPTE DES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC

Au-delà de l'expression collective en faveur de la réalisation du projet, le débat public a mis en avant des attentes fortes en matière de réduction des impacts sociétaux et environnementaux de l'infrastructure : préservation des ressources en eau, de la biodiversité et des activités agricoles, et amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des riverains.

Pour répondre à ces attentes, le maître d'ouvrage décide donc d'éliminer les options et variantes de projet aux plus forts impacts (dans le cadre d'une démarche d'évitement en application de la doctrine « Éviter, réduire, compenser »).

Abandon du projet autoroutier au profit d'une voie express

Le maître d'ouvrage décide de retenir, pour la poursuite des études, l'option voie express à 2x2 voies et échangeurs dénivelés sur la majorité de l'itinéraire. Cette option a été largement plébiscitée durant le débat public et se justifie car :

- Elle apparaît comme un moyen de concilier les enjeux de préservation de l'environnement et les besoins d'une liaison performante.
- Elle répond globalement aux préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) d'un projet soutenable financièrement dans la recherche d'un compromis entre les fonctionnalités du projet et les contraintes budgétaires. Dans cette logique, la décision précise que « la possibilité de ne pas doubler l'ouvrage d'art non-courant de franchissement des voies ferrées de la gare de triage de Miramas sera étudiée, en prenant notamment en compte les besoins à terme du trafic routier, les impacts environnementaux de l'ouvrage ainsi que son coût. »
- Elle répond aussi aux exigences de sobriété du projet en matière de limitation des surfaces impactées.
- Par sa capacité et son niveau de service adaptés, elle permet de conforter le rôle de la RN569 comme colonne vertébrale des déplacements des personnes et des biens sur le territoire. Il s'agit notamment de supporter des trafics d'échange entre pôles économiques et urbains de l'ouest de l'étang de Berre, voire de la métropole, et le raccordement de la ZIP et du GPMM aux voies de communications nationales ou internationales, via le réseau autoroutier, ou via les plateformes intermodales (Clésud). Ses caractéristiques et son niveau d'exploitation doivent permettre de garantir des temps de trajet fiables tout au long de la journée.

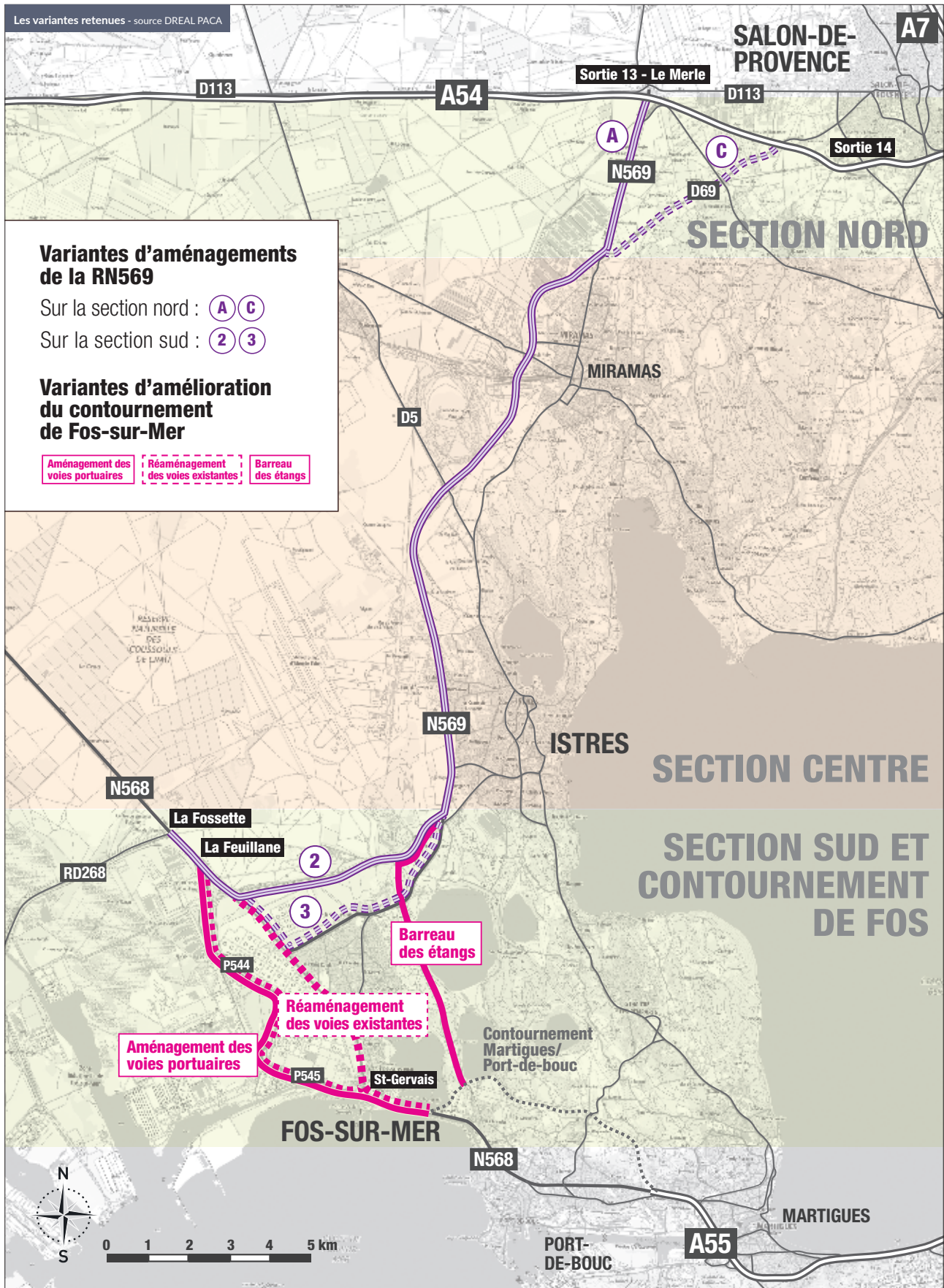
- Cette option est en particulier cohérente pour assurer une bonne desserte du territoire du fait de points d'échange fréquents entre voirie principale et locale.
- Ses caractéristiques (séparation des flux par un terre-plein central, échanges dénivelés, absence d'accès directs, équipements de sécurité...) et son homogénéité lui confèrent un niveau de sécurité intrinsèquement élevé. Elles permettent aussi aux politiques locales de mobilité de délester les voiries locales.
- Du fait de son statut de route express et de ses fonctionnalités, les itinéraires pour les cyclistes seront indépendants de la plateforme routière de l'infrastructure. Les rétablissements d'itinéraires et les continuités seront pris en compte dans le projet, en cohérence avec les projets des collectivités.

En cohérence avec le parti d'aménagement de voie express, l'intérêt de recourir à des vitesses maximales autorisées modérées, question largement évoquée lors du débat et connectée à de nombreux enjeux, sera pleinement intégré dans les processus de conception et d'évaluation du projet.

En effet, une vitesse d'exploitation de 110 km/h était largement associée à un parti d'aménagement autoroutier. Une vitesse d'exploitation de 90 km/h est susceptible d'être plus appropriée. Une vitesse réduite, combinée à un écoulement fluide et à l'absence de ralentissement minimise les impacts de la circulation vis-à-vis des pollutions (atmosphériques et sonores) et des émissions de gaz à effet de serre, comme le montrent les études complémentaires réalisées par le maître d'ouvrage durant le débat. L'intérêt de réduire davantage la vitesse (70 km/h) dans certains secteurs sera évalué précisément.

De manière générale, les participants au débat public ayant exprimé le souhait que la réalisation de la liaison Fos-Salon contribue au développement des modes actifs et des transports collectifs, le projet intégrera les aménagements (possibilité de mise en place de voies réservées transports en commun, de voies de covoiturage) et les modes d'exploitation permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs de parts modales fixés par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Choix des variantes



La volonté de limiter l'artificialisation des sols, la richesse des espaces naturels et agricoles du territoire (réserve nationale de la Crau, AOC foin de Crau, Zone de Protection Spéciale, etc.) plaident en faveur de privilégier le réaménagement des voies existantes.

A contrario, la volonté de diminuer les nuisances subies par les populations riveraines, peut conduire, dans certains secteurs à privilégier la réalisation de sections en tracé neuf afin d'éloigner les trafics des zones habitées.

La section nord

Pour la section nord, la présence de la réserve naturelle régionale « Poitevine-Regarde-Venir », située de part et d'autre du domaine public routier de l'actuelle RN569, est un enjeu majeur. La variante B, qui présente les mêmes enjeux agricoles et environnementaux que la variante A (aménagement sur place de la RN569), a fait l'objet de vives oppositions durant le débat. C'est aussi le cas de la variante C, parallèle à l'actuelle RD69, qui n'a toutefois été étudiée à ce stade que dans le cadre de l'option autoroutière.

L'État décide donc de retenir la variante A comme variante de référence et de la comparer avec une variante C modifiée consistant à aménager sur place la RD69 en voie express à 2x2 voies, reliée à l'autoroute A54 avec un nouvel échangeur. Ce choix permettra la comparaison de solutions aux impacts réduits par rapport aux variantes initiales et de proposer une alternative compatible avec la Stratégie Nationale des Aires Protégées.

La section centrale

Pour la section centrale, le choix de réaménager la RN569 en voie express à 2x2 voies et échangeurs dénivelés a fait l'unanimité lors du débat. Les enjeux sur cette section concerneront l'organisation et l'optimisation des échanges d'une part, les modalités d'exploitation et de prise en compte des actions du PDU de la Métropole d'autre part.

La section sud

Pour la section sud, la variante 1, située en partie dans le périmètre d'extension de la réserve nationale actuellement à l'étude, est abandonnée au nom du principe d'évitement. L'État décide de retenir la variante 2 distante des secteurs densément habités comme référence et de poursuivre les études de comparaison avec la variante 3.

Le contournement de Fos

Concernant le contournement de Fos-sur-Mer, la variante Barreau des Étangs, en tracé neuf, a fait l'objet d'un soutien important de la part des élus et participants fosséens durant le débat. De manière cohérente, les mêmes acteurs ont exprimé le refus d'un aménagement capacitaire de l'actuelle RN568 (aménagement sur place) et de la variante Voies Portuaires, consistant également en un aménagement de voies existantes. Les principales raisons de ce refus sont le maintien d'une coupure forte entre le bord de mer et le reste de la ville et, pour l'aménagement de la RN568, le maintien d'un trafic élevé à proximité d'habitations le long de la RN568 à l'ouest de Fos-sur-Mer.

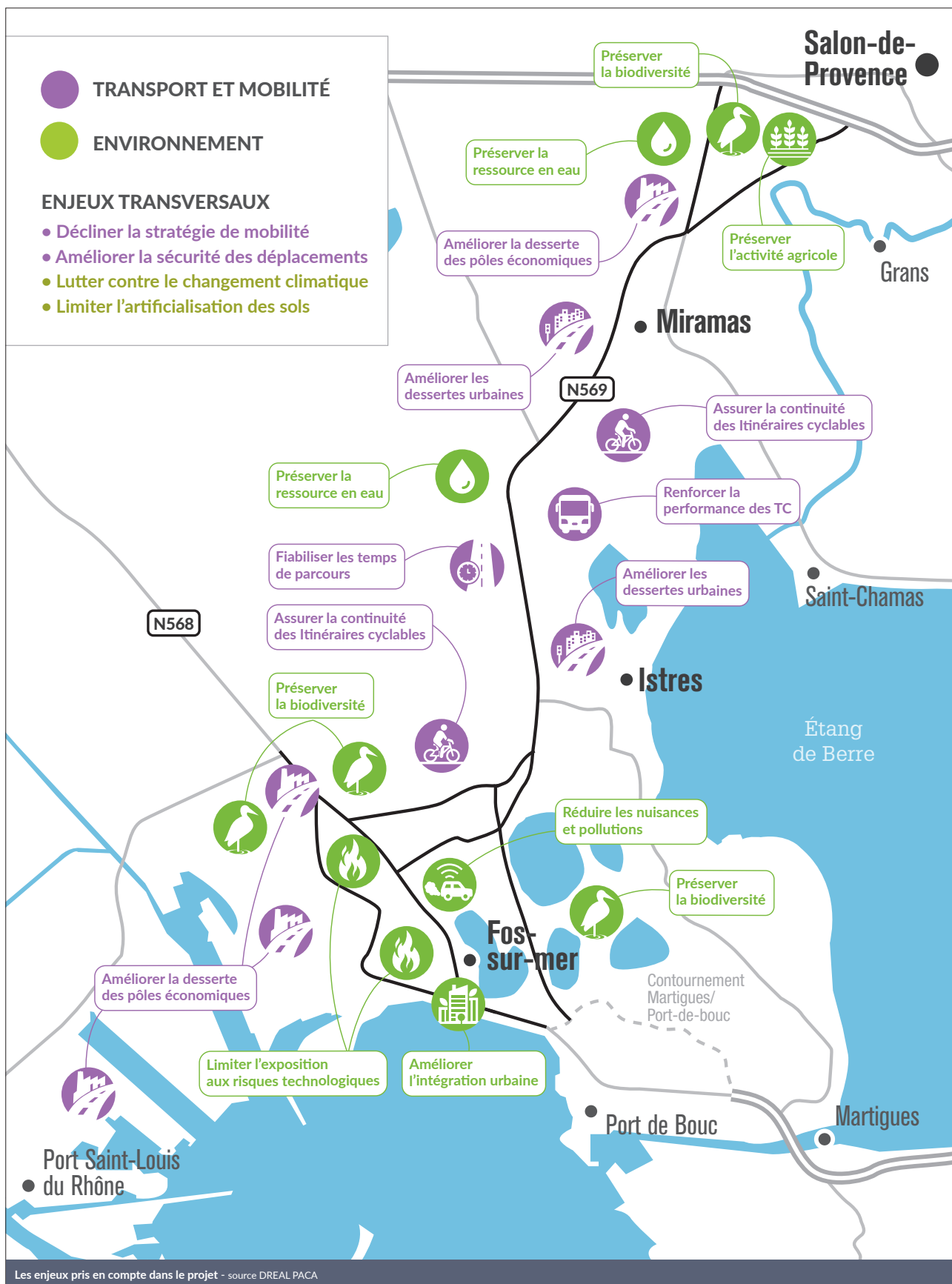
L'État décide donc de mener des études complémentaires de faisabilité et d'opportunité d'aménagements permettant de comparer différentes hypothèses :

- Le barreau des étangs, qui présente des enjeux importants en matière de biodiversité ;
- L'aménagement capacitaire des voies portuaires pour lesquelles des risques technologiques spécifiques sont identifiés ;
- Le réaménagement des voies existantes (RN568 et voies portuaires) permettant d'augmenter la sécurité et réduire les impacts pour les populations riveraines et l'environnement.

La comparaison de ces variantes permettra de mener une analyse multicritère (coût, délais de réalisation, impacts environnementaux et humains, fonctionnement du réseau routier etc...) qui s'attachera notamment à :

- analyser la faisabilité technique et la soutenabilité financière du Barreau des Étangs, au regard notamment de la topographie et de la présence de la voie ferrée, ainsi que sa soutenabilité environnementale (enjeux de biodiversité et protections réglementaires des étangs entre Istres et Fos-sur-Mer) ;
- analyser la faisabilité technique et la soutenabilité financière d'un aménagement capacitaire des Voies Portuaires avec l'objectif a minima de ne pas augmenter l'exposition des usagers aux risques technologiques existants ;
- approfondir les possibilités d'aménagement sur place des voies existantes (RN568 et voies portuaires) en vue notamment d'en limiter les impacts sur la population riveraine ;
- évaluer la cohérence de ces aménagements avec le projet d'aménagement urbain porté par la ville de Fos Sur Mer, notamment s'agissant de la connexion avec son bord de mer.

Cette étude fera l'objet d'une concertation locale spécifique à l'été 2022 auprès des élus, du public et des associations, avec l'objectif de retenir la variante préférentielle de contournement de Fos à intégrer aux études préalables à l'enquête publique.



Les enjeux pris en compte dans le projet - source DREAL PACA

Le financement et la possibilité de concession pour la section nord

Les participants au débat public se sont opposés à une mise à péage intégrale de l'itinéraire qui risquerait d'impacter les déplacements internes au territoire et de reporter du trafic de transit sur le réseau secondaire. L'État décide donc d'abandonner cette solution de financement et le corollaire d'un aménagement par concession.

Considérant que le recours à une concession de la seule section nord n'a pas été rejeté et que la Région PACA et l'État via ASF, concessionnaire de l'A54, ont inscrit cette possibilité de financement dans la convention de « cofinancement relative à la résorption des points noirs routiers du quotidien », l'État décide d'étudier plus finement l'adossement de la section nord à la concession ASF.

L'aménagement sera ainsi réalisé sous maîtrise d'ouvrage publique et financé par l'État et les collectivités territoriales intéressées par le projet, à l'exception éventuellement, de la section nord du tracé, entre l'A54 et le carrefour de Toupi-guières. La question de la soutenabilité budgétaire du projet restera en tout état de cause un point de vigilance dans la définition du projet, mais aussi dans sa mise en œuvre.

Le phasage du projet

Si le débat a confirmé le besoin de développer une vision et une réponse à l'échelle de l'itinéraire, en prenant en compte son homogénéité et sa lisibilité, il a néanmoins montré que, selon les sections, le projet ne présentait pas le même caractère d'urgence (développement des zones logistiques et besoin de sécurité au Nord, points de congestions récurrents au niveau de certains points d'échange...), ni les mêmes difficultés d'insertion et de réalisation.

L'État retient donc le principe d'une réalisation phasée du projet. Les principaux critères de priorisation retenus sont la fluidité de l'itinéraire, l'accompagnement des projets du territoire, la sécurité et la protection des usagers et l'avancement des procédures.

Cela conduit à prévoir de réaliser prioritairement le réaménagement de la RN569, d'abord sur la section nord, puis la section centrale et enfin la section sud. Le calendrier de réalisation de l'amélioration du contournement de Fos-sur-Mer dépendra de l'option retenue à l'issue de la concertation spécifique.

La poursuite des études (études d'opportunité de phase 2) et la concertation avec les collectivités et partenaires permettront de confirmer, ajuster et affiner ce phasage prévisionnel et de définir les conditions de mise en œuvre. La question du doublement de l'ouvrage non-courant de franchissement des voies ferrées de la gare de triage de Miramas peut aussi s'inscrire dans cette logique. Il s'agit, en tout état de cause, de garantir un bon niveau de lisibilité pour les usagers (traitement soigné des zones de transition) et de cohérence des aménagements en lien avec les projets sur le territoire.

La cohérence des politiques publiques en matière de mobilités et de transports

Le débat public a mis en avant le besoin de cohérence des politiques publiques et des différents projets de mobilité et de transport de marchandises. En particulier, il est attendu du projet de liaison Fos-Salon qu'il s'intègre dans une stratégie d'amélioration d'ensemble des conditions de mobilité et de transport à l'ouest de l'étang de Berre.

Une instance de suivi des projets concourant au développement durable du territoire et rendant lisibles les coopérations et les investissements en faveur de l'intermodalité a ainsi été recommandée par la CPDP. La décision ministérielle acte ce principe en proposant un **comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire** qui sera mis en place par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité du territoire. L'objectif de ce comité de suivi sera de s'assurer de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire.

L'**Observatoire Régional des Transports (ORT)** sera sollicité afin d'évaluer les impacts des différents projets sur les conditions de transport du territoire. Les éléments d'observation et d'analyse de l'ORT, qui permettront d'alimenter le diagnostic et l'analyse stratégique des études d'opportunité de phase 2 et des études préalables à l'enquête d'utilité publique, seront partagés avec les différents acteurs (GPMM, région, métropole, département, communes, SNCF, etc.), les associations et les publics dans le cadre de la concertation à venir. Cette action de l'ORT fera l'objet de retours réguliers auprès du comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire.



LA POURSUITE DE LA CONCERTATION

La poursuite de l'information et de la concertation tout au long de la conception du projet constituent des attentes fortes exprimées lors du débat public qui ont donné lieu à des recommandations de la CNDP.

Le maître d'ouvrage s'engage d'une part à poursuivre la concertation avec les partenaires à travers les instances de comité technique et comité de pilotage et à maintenir le groupe de travail (représentants techniques des partenaires et institutions, GPMM, CCI, collectivités, EPCI etc.) mis en place en amont du débat public.

Le maître d'ouvrage s'engage d'autre part à organiser une **concertation continue** ouverte à tous, de la réalisation des études d'opportunité de phase 2 jusqu'à l'enquête publique.

Cette concertation sera organisée avec les garants désignés par la CNDP. Les méthodes diversifiées et inclusives mises en œuvre et éprouvées au cours du débat seront largement reprises pour favoriser la participation de tous les publics, comme l'usage de la visio-conférence en complément des réunions en présentiel, le relai des médias pour démultiplier l'information, des visites / réunions in situ avec des experts ou professionnels locaux pour rendre plus concrets les enjeux... À ce titre, le sujet de l'inclusion des jeunes publics sera traité pour garantir l'expression la plus complète.

Les objectifs de cette concertation seront de :

- **Faciliter la participation à la construction du projet**
- **Mobiliser les acteurs et maintenir la dynamique collective initiée lors du débat public**
- **Partager les enjeux locaux exprimés lors du débat, à savoir :**
 - Enjeux d'articulation et de cohérence des projets relatifs aux différents modes de déplacements
 - Enjeux de réduction des nuisances et de préservation de la santé
 - Enjeux environnementaux : nappe de Crau, réserve naturelle, biodiversité
 - Enjeux agricoles
 - Enjeux de desserte locale



Dans les grandes lignes, le schéma de concertation continue retenu à ce stade par le maître d'ouvrage est, sous réserve des échanges avec les garants qui seront désignés par la CNDP, le suivant :

- Mise en place d'une concertation par secteur, en constituant des groupes de travail territoriaux : Grans - Miramas (Nord), Miramas - Istres (Centre), Fos-sur-Mer (Sud), et par thématique : milieux naturels, agriculture/nappe de Crau, climat et pollutions, déplacements et services. Ces groupes de travail seront composés des acteurs suivants : GPMM, métropole, département, région, conseil de Territoire, CCIAMP¹, Chambre d'agriculture, communes de Grans, Miramas, Salon-de-Provence, Fos-sur-Mer, Istres, Clésud, Symcrau, SNCF Réseau (Plateforme ferroviaire de Miramas), Réserve Naturelle Régionale Poitevine-Regarde-Venir, autres acteurs associatifs (FNE², CEN PACA³, Les Vélos des Étangs, MCTB⁴ Golfe de Fos Environnement), ADPLGF⁵.
- Reporting au comité de suivi global de la mobilité (grand public, représentation par catégories d'acteurs) qui recevra les productions de l'ORT en matière d'analyse des mobilités et transports du territoire. Le comité de suivi regroupera l'ensemble des acteurs et partenaires membres des groupes de travail.

Le processus de travail de ces groupes et du comité sera ajusté en fonction du planning des études d'opportunité de phase 2.

Parallèlement à cette concertation, une information grand public sur l'avancée du projet sera réalisée sur le site internet DREAL, via un site spécifique dédié au projet Fos-Salon, sur les réseaux sociaux et dans les médias.

Les conditions dans lesquelles le maître d'ouvrage souhaite réaliser la concertation continue feront l'objet d'une présentation aux garants nommés par la CNDP pour en affiner le contenu et seront validées par le comité de pilotage du projet.



¹ Chambre de Commerce et d'Industrie Aix Marseille-Provence

² France Nature Environnement

³ Conservatoire D'espaces Naturels de Provence-Alpes-Côte D'azur

⁴ Mouvement Citoyen De Tous Bords

⁵ Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos

CALENDRIER ACTUALISÉ DU PROJET

2020

2020

- Septembre 2020 à janvier 2021 : débat public

2021

2021-2022

- Décision ministérielle du 29 juin 2021
- Études d'opportunité de phase 2 / Concertation continue
- Choix d'une variante préférentielle

2022

2023

2023

- Poursuite de la concertation continue
- Débat sur les modalités de financement du projet
- Études préalables à la DUP, dossier d'étude d'impacts

2024

2024-2025

- Concertation interservices
- Avis de l'autorité environnementale CGEDD
- Enquête publique
 -> obtention de la déclaration d'utilité publique

2026

2026-2027

Conception détaillée et procédures avant travaux

2027

Fin 2027

Début des travaux



SYNTHÈSE DE LA PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS ISSUES DU DÉBAT PUBLIC

Recommandation de la CPDP	Article de la Décision Ministérielle	Chapitre de la note sur la poursuite du projet
Prendre une décision claire et ferme – Réaffirmer la consistance du projet d'ensemble	Article 1	Chapitre « Abandon du projet autoroutier au profit d'une voie express » - <i>page 9</i>
Prendre une décision claire et ferme – Choisir l'option d'aménagement	Article 3 et 4	Chapitre « Abandon du projet autoroutier au profit d'une voie express » - <i>page 9</i>
Prendre une décision claire et ferme – Étudier la possibilité de phaser le projet	Article 6	Chapitre « Le phasage du projet » - <i>page 13</i>
Prendre une décision claire et ferme – Explorer des solutions innovantes de financement du projet	Article 5	Chapitre « Le financement et la possibilité de concession pour la section nord » - <i>page 13</i>
Prendre une décision claire et ferme – Réduire le nombre de variantes de tracé	Article 4	Chapitre « Choix des variantes » - <i>page 10</i>
Réaffirmer la cohérence des politiques publiques – Situer le projet dans l'amélioration d'ensemble des conditions de mobilité et de transport à l'ouest de l'Étang de Berre	Articles 7 et 8	Chapitre « La cohérence des politiques publiques en matière de mobilités et de transports » - <i>page 13</i>
Réaffirmer la cohérence des politiques publiques – Prendre la décision en considérant le projet comme un élément d'un système territorial	Articles 7 et 8	Chapitre « La cohérence des politiques publiques en matière de mobilités et de transports » - <i>page 13</i>
Compléter l'information	Article 2	Chapitre « L'opportunité du projet confirmée par le débat public » - <i>page 8</i>
Poursuivre la concertation	Articles 9, 10 et 11	Chapitre « La poursuite de la concertation » - <i>page 14</i>



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

La DREAL PACA est un service régional déconcentré du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 - Marseille cedex 3 / Tél. accueil : 04 88 22 61 00
www.paca.developpement-durable.gouv.fr