

	Demande de précisions et / ou recommandation(s) de la CPDP	Réponse du/ maître d'ouvrage (Décision du 29 juin 2021 au JO et note d'accompagnement)	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris	Discussion de la réponse à la demande
Prendre une décision claire et ferme sur le projet Face à l'urgence exprimée par de nombreux participants et à la perplexité quant aux capacités de l'État à faire, le maître d'ouvrage doit s'engager à un calendrier ferme et crédible de réalisation du projet.	Réaffirmer et préciser la consistance du projet d'ensemble : - confirmer si le contournement de Fos-sur-Mer fait partie intégrante de la liaison routière Fos-Salon. - préciser les choix restant à faire entre un nombre limité d'itinéraires réalisant effectivement l'ensemble des objectifs du projet et anticipant les conditions de circulation à l'horizon 2030, en cohérence avec les multiples politiques publiques qu'engage sa réalisation.	Art 1: Le principe d'aménagement de la liaison routière Fos-Salon, qui consiste au réaménagement de la RN569 entre Fos-sur-Mer et l'autoroute A54, et à l'amélioration des conditions de contournement de Fos-sur-Mer, est retenu et les études de conception du projet seront poursuivies + cf ci-dessous sur le choix des variantes	SO	SO	Recommandation suivie.
	Choisir l'option en tenant compte des délais de réalisation -Présenter une nouvelle option à 2x2 voies sur l'ensemble du parcours, avec des échangeurs dénivelés, qui rassemble de nombreux participants - préciser ses différences avec l'option autoroutière (conçue ou non) - présenter les itinéraires concrétisant les options d'aménagement sur lesquelles les participants se sont prononcés.	Art. 3 – Abandon de l'option autoroutière sur la totalité de l'itinéraire. Aménagement au statut de route express est retenu, à l'exception, le cas échéant, de la section nord, entre l'A54 et le carrefour de Toupières, qui bénéficierait du statut d'autoroute dans l'hypothèse, évoquée à l'article 5, où cette section serait réalisée par adossement à la concession ASF. Privilégier réaménagement des routes existantes. Art. 4. – Le principe d'un réaménagement de la RN569 selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante et avec échangeurs dénivelés est retenu (à l'exception du franchissement des voies ferrées Miramas à confirmer)	Pas de précision	Pas de précision	Recommandation suivie. Des précisions sur le choix de l'option figurent dans la note. Absent: la présentation des itinéraires concrétisant les options d'aménagement sur lesquelles les participants se sont prononcés.
	Etudier la possibilité de phaser la réalisation du projet -préciser la cohérence du calendrier de réalisation de la liaison routière Fos-Salon, prévue au plus tôt en 2027, avec la nécessité d'améliorer sans attendre la desserte des grands pôles d'activité et d'emploi (ZIP, base d'Istres, CléSud vers A54) et d'accompagner les investissements inscrits au contrat d'avenir entre l'État et la Région (2021-2027)	Art 6: principe de réalisation phasée retenu - réalisation prioritaire de la section nord	Pas de précision	Pas de précision	Suivi de la recommandation, alors que ce n'était pas envisagé initialement. Une vigilance est nécessaire sur le calendrier de phasage à définir.
	Explorer des solutions innovantes et coordonnées pour le financement du projet - la plupart des participants se positionnent en faveur de la gratuité de la route au moins pour les véhicules particuliers - Des inquiétudes sur les capacités de financement La réalisation rapide du projet nécessite de trouver des ressources nouvelles et des solutions équitables et efficaces de financement alternatives à la concession autoroutière. L'État doit se concerter avec tous les acteurs susceptibles de contribuer au financement du projet, et favoriser la mise en place de solutions innovantes, voire envisager un phasage pour étaler l'investissement dans le temps.	Art 5: concession intégrale écartée - adossement ASF pour section nord à confirmer	Pas de précision dans la décision Dans la note: un débat sur les modalités de financement est prévu en 2023	Art 11: comité de pilotage «liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence», préfet et collectivités locales	Positionnement sur la concession. Rien sur le fait d'explorer des solutions innovantes
	Réduire le nombre de variantes de tracé en respectant les équilibres du territoire Un besoin de simplification du jeu d'options et de variantes pour proposer, pour la poursuite des études et de la concertation, un nombre limité d'itinéraires réalistes répondant aux cinq objectifs du projet. - consistance de la section centrale sera définie par le choix d'option - au nord possibilité d'arbitrage - au sud des choix affirmés par la ville des Fos et les associations - La décision devra dire comment l'État entend s'engager dans la voie de la requalification de la RN568 en boulevard urbain multimodal en préservant les équilibres entre l'amélioration de la santé de la population, la protection des milieux (agriculture, eau, biodiversité, environnement et paysage), la réduction des vulnérabilités aux risques industriels, et la qualité de desserte de la ZIP.	Art 4: Variante A retenue comme référence, variante B écartée. Variante C comme point de comparaison Aménagement sur place au centre Variante 2 retenue et 3 comme référence de comparaison Besoin d'études complémentaires pour le contournement de Fos en considérant le barreau des étangs	Pas de précision dans la décision Dans la note: Choix d'une variante préférentielle en 2022	Pas de précision	Recommandation suivie. Requalification de la RN568 en boulevard urbain pas abordée
1	Réaffirmer la cohérence des politiques publiques Le projet doit s'insérer dans une cohérence d'ensemble des politiques publiques aujourd'hui et à l'horizon 2030	Art. 7. – comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire en lien avec l'AOMT-> évaluera l'impact des différents projets d'infrastructure de transport du territoire en matière de report modal, notamment s'agissant du transport de marchandises. Art. 8. – L'Etat, facilitateur des projets contribuant au développement du report modal du transport de marchandises, notamment via le mode ferroviaire, afin d'entretenir la dynamique et les initiatives suscitées par le débat. En particulier: – concertation sur le projet de modernisation de la gare de triage de Miramas, porté par SNCF Réseau - Appui pour le terminal ouest provençale - Co-financement CléSud terminal	Sur les 3 projets: Finalisation du programme de régénération de l'infrastructure ferroviaire et de ses modalités de financement d'ici la fin de l'année 2021	Comité de suivi Appui financier aux projets contribuant au report modal	La décision montre la dynamique sur ce sujet dans la suite du débat. Les modalités de composition, de fonctionnement et le calendrier de réunion du comité ne sont pas précisés.
2	Prendre la décision en considérant le projet comme élément d'un système territorial - Des conditions à la réalisation du projet: amélioration de la santé des habitants, préservation des ressources du territoire et prise en compte des impacts cumulés des multiples aménagements projetés sur le territoire et dont la liaison facilitera l'installation, à inclure dans les études et concertations. - Une attention à porter sur la mise en oeuvre d'une compensation effective.	Art 7 et 8 Art 3: limitation des vitesses+ aménagement pour privilégier covoiturage et transports en commun Art 11: comité de pilotage «liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence»,	Pas de précision	Art. 7. – comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire Art 11: comité de pilotage «liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence», préfet et collectivités locales	Recommandation partiellement suivie: pas de considération des impacts cumulés des multiples aménagements projetés sur le territoire et dont la liaison facilitera l'installation. Pas d'approche prospective claire Enjeux de compensation avancés pour le contournement de Fos mais pas pour les autres zones
5	Compléter l'information Des besoins de connaissances complémentaires au-delà des études réglementaires, et de développer une approche systémique et prospective sur les sujets suivants : données de trafic et modélisation de la mobilité et des transports ; sécurité routière ; pollution et qualité de l'air ; impact sanitaire du projet ; changement climatique et émissions de gaz à effet de serre ; biodiversité ; artificialisation des sols ; compensations ; aménagements pour prévenir les nuisances acoustiques et les pollutions.	Art 2 "(...) une évaluation environnementale (procédures réglementaires). Prise en compte de l'ensemble des projets du secteur ainsi que les politiques visant au report modal sur le territoire, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de personnes, et à préciser les données et caractériser les effets du projet sur les trafics, la sécurité routière, le climat, la biodiversité, les ressources naturelles, l'artificialisation des sols, l'activité agricole, la pollution de l'air, les nuisances acoustiques et le paysage. Art 7 : l'Observatoire régional des transports (ORT) sera chargé des évaluations et analyses de données sur les mobilités. Art 10: L'analyse multicritère sur le contournement de Fos: d'apprécier la recherche de limitation des emprises, la sécurité des personnes en particulier au regard du risque industriel, la préservation des nuisances et pollutions pour les riverains, la cohérence du projet routier avec le projet d'aménagement urbain porté par la ville de Fos-sur-Mer, ainsi que le coût des aménagements, leurs délais de réalisation et leur faisabilité, notamment au regard des éventuels besoins de compensations environnementales surfaciques.	Pas de précision dans la décision Dans la note: études d'opportunité en 2022	Pas de précision	Art2 : Rien sur la question des compensations mais certainement inclus dans l'évaluation environnementale réglementaire. Pas d'approche prospective. La perspective systémique est esquissée. Liste d'études indépendantes. Art 10 : perspective systémique pour le contournement de Fos mais pas prospective
9	Poursuite de la concertation - Informer le public sur l'avancée du projet et sur la prise en compte des recommandations issues du débat ; - Inclure l'ensemble des participants au débat dans la suite de la concertation et conduire celle-ci de la manière la plus ouverte possible ; - Associer les dispositifs de concertation entre partenaires et la concertation continue avec le public.	Art9 : Une attention particulière sera portée à l'inclusion des publics traditionnellement éloignés des processus de participation du public, notamment le jeune public. Art 10: concertation locale sur le contournement de Fos Art 11: implication des collectivités territoriales	Concertation continue planning à définir Concertation Fos: Avant l'été 2022	Art. 7 comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire (mis en place par le préfet, il comprend "l'ensemble des acteurs et partenaires membres des groupes de travail" Art 11: comité de pilotage «liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence», préfet et collectivités locales	Il n'y a rien sur les moyens d'information dans la décision. Mais c'est détaillé dans la note : projet d'un site internet spécifique+ Réseaux sociaux+Médias Sur la suite de l'inclusion de l'ensemble des parties prenantes: inclusion des collectivités territoriales dans le copil. Il n'y a rien sur l'implication des acteurs économiques et associatif dans la décision. Mais ce point est plus développé dans la note complémentaire : les associations impliquées dans la concertation sur Fos + maintien des groupes de travail mis en place en amont du débat et qui rassemblent les parties prenantes + usage d'une variété de modalités de participation dans la continuité du débat De manière notable: une attention aux jeunes dans la décision. Les modalités de concertation spécifique sur Fos ne sont pas détaillées et le calendrier pas clair (été 2022). Le calendrier de la concertation n'est pas clair et risque de dépendre de celui des études