

Délégation départementale des Bouches-du-Rhône

Affaire suivie par : EGEA, Hélène
Courriel : helene.egea@ars.sante.fr

Téléphone : 04.13.55.82.57

Réf : DD13-1119-17372-A/DD13-1119-14305-D
IR_Fos Salon__CGEDD_19

En réponse à votre courrier AE/19/1181 du 19 novembre 2019

Date : 28 novembre 2019

Objet : Demande de cadrage préalable relative au projet
d'opération routière Fos-Salon
Avis de l'autorité environnementale.
Dossier reçu le 25 novembre 2019.

Le directeur général
de l'agence régionale de santé
Provence-Alpes-Côte d'Azur

à

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
CGEDD
Autorité environnementale
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE cedex

A l'attention de Monsieur LEDENVIC

Le projet de liaison Fos – Salon consiste en l'aménagement d'une infrastructure routière d'environ 25 km permettant d'améliorer la connexion de la zone portuaire sur la commune de Fos-sur-Mer à l'A54 au niveau de Salon de Provence. Cet aménagement se traduit par la création d'une nouvelle infrastructure et par la modification des infrastructures existantes.

Plusieurs partis d'aménagement ont été étudiés pour ce projet :

- Une option autoroutière initiale intégrant le contournement de Fos-sur-Mer,
- Une option autoroutière intermédiaire (sans contournement de Fos-sur-Mer),
- Une option non-autoroutière.

Au vu des documents transmis, mes services ont identifié comme principaux enjeux sanitaires : la pollution de l'air, le bruit et la protection de la ressource en eau potable. Il conviendra de bien développer ces parties dans l'étude d'impact.

1. EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE / VOLET AIR ET SANTE

L'étude d'impact doit comprendre un volet « air et santé » conforme à :

- la Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières,
- au Guide méthodologique associé sur le volet « air et santé » des études d'impact routières.

Ce volet devra notamment permettre d'estimer les risques sanitaires encourus par les riverains dus aux émissions atmosphériques liées au projet.

Concernant la recherche de variantes, l'approche devra prendre en compte la densité du bâti. Cette approche par l'habitat permet également de mesurer l'incidence sur l'exposition des populations aux risques sanitaires et aux nuisances routières (bruit, pollution de l'air) et plus globalement l'amélioration ou dégradation du cadre de vie.



J'appelle votre attention sur la situation d'ores et déjà dégradée de la qualité de l'air sur le pourtour de l'étang de Berre. Cette situation a notamment été mise en évidence par l'étude de zone SCENARII d'Atmosud qui montre des dépassements de seuils sanitaires aux abords de zones industrielles et de certains axes de transport (l'étude est disponible sur : <https://www.atmosud.org/publications/projet-scenarii-simulation-de-scenarii-de-pollution-atmospherique-pour-une-evaluation>) :

- concentrations supérieures aux valeurs guides (notamment NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2.5}) et dépassements de l'excès de risque individuel de 10⁻⁵ (niveaux de risque important),
- dépassements ponctuels du seuil d'action rapide (ERI > 10⁻⁴) à proximité immédiate des axes de circulation importants en raison des particules diesel et du benzène notamment.

Un projet de plan d'actions intitulé « REPONSES » avec l'ensemble des acteurs du territoire est actuellement en cours pour améliorer la situation actuelle (pour plus d'information : <https://www.spppi-paca.org/r/86/descriptif-du-projet/>).

Cette problématique spécifique à la zone d'étude devra être prise en compte dans volet « air santé ».

Compte tenu de l'augmentation du trafic poids-lourds attendue sur la liaison Fos-Salon, les émissions liées à ce projet doivent être particulièrement maîtrisées afin de ne pas aggraver la situation existante

2. EFFETS DU PROJET SUR LA RESSOURCE EN EAU POTABLE

Compte tenu de la présence, dans le secteur d'études, de nombreux captages alimentant en eau potable (AEP) une population importante ainsi que de plusieurs zones de sauvegarde de protection de l'eau potable pour les générations futures, l'enjeu sanitaire est très fort.

Pour les eaux souterraines :

Les données sont anciennes (2015 pour certaines) et il serait souhaitable de les actualiser.

Les différents documents ne sont pas toujours cohérents en ce qui concerne la liste des captages situés dans le secteur d'étude ou en aval hydraulique du fuseau d'études.

De plus, plusieurs captages n'ont pas été répertoriés dans le dossier.

Il convient donc de mettre en cohérence l'ensemble des documents et de prendre en compte les éléments suivants :

- **5 captages existants situés dans la zone d'étude** (captage et/ou périmètre de protection rapprochée) ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) :
 - ZAC de la Crau (AEP de Salon de Provence) : DUP du 16/12/1997 modifiée 16/04/2010 et le 30/04/2013,
 - Mary Rose (AEP de Grans) : DUP du 12/12/2011,
 - Sulauze (AEP de Miramas et St Chamas) : DUP du 15/10/1998,
 - Caspienne (AEP d'Istres) : DUP du 01/07/2003,
 - BA 125 (AEP de la base aérienne 125 d'Istres) : DUP du 22/05/2014, non identifié dans le dossier.
- **1 projet de captage** : le champ captant nord (entre Clésud et la limite de la réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir) pour le conseil de territoire CT5 de la Métropole Aix Marseille Provence (MAMP) non identifié dans le dossier.
- **6 captages existants situés à l'aval hydraulique du fuseau d'études** :
 - Canaux Jumeaux (AEP d'Entressen),
 - Autodrome secours Martigues (AEP secours Martigues + St-Mitre-les-Remparts),
 - Fos Fanfarigoule (AEP de Fos-sur-Mer),
 - Tapiès (AEP de Port-de-Bouc),
 - Ventillon (AEP du GPMM) + projet de nouveau champ captant pour le CT5 de la MAMP,
 - La Pissarotte (AEP de Port-St-Louis-du-Rhône) non identifié dans le dossier.
- **2 zones de sauvegarde exploitées (ZSE)** définies par l'étude ressources stratégiques menée par le SYMCRAU (approbation le 30/03/2018) non identifiées dans le dossier :
 - ZSE de Miramas,
 - ZSE du « Super Ventillon ».

Pour les eaux superficielles :

Le canal de Martigues qui alimente en eau potable les communes de Martigues et St-Mitre-les-Remparts traverse une grande partie de la zone d'études, mais il n'a semble-t-il pas été identifié. Il bénéficie d'un arrêté de DUP en date du 15/04/2014 qui définit des prescriptions dont certaines portent sur les aménagements routiers.

Il conviendra donc de le prendre en compte dans le dossier du projet de liaison Fos/Salon

L'Atlas cartographique présente une imprécision : sur la carte « Captages et usages de la nappe 1/3 » les captages du Ventillon et de Fanfarigoule ont été inversés.

Pour plus de précision sur ces captages et zones de sauvegarde, il convient de se rapprocher du SYMCRAU (ZSE), des services de l'eau des conseils de territoire concernés (CT3, CT5, CT6) de la MAMP et de la BA125 (captage de la BA125).

Compte tenu de l'enjeu très fort vis-à-vis de la protection de la ressource en eau potable, j'émet un avis très réservé sur ce projet. En tout état de cause mes services devront être saisis dès lors que le trajet de la liaison sera défini et restent à votre disposition si vous souhaitez d'autres précisions sur ce dossier.

3. EFFET DU PROJET SUR L'URBANISME

Le classement sonore des infrastructures routières et la campagne de mesures in situ de la qualité de l'air témoignent des nuisances importantes subies par les riverains à proximité des principaux axes de circulation.

Pollution atmosphérique :

D'après le dossier, certaines options permettraient « de répondre totalement à l'objectif en réduisant l'exposition des populations par rapport à la situation de référence ». Or, les hausses du trafic poids-lourds (PL) annoncées (incluant notamment des transports de matières dangereuses, qui constituent un risque accidentel accru) sont importantes, et les tracés concernés traversent des zones d'urbanisation dense. Si la réduction de la congestion du trafic pourra en effet participer à la réduction de l'émission de polluants, l'augmentation des flux de PL génèrera des émissions supplémentaires. Le bilan global reste à évaluer, afin de démontrer que le projet, quel que soit la variante finalement retenue, n'engendrera pas de nuisances supplémentaires en termes de pollution de l'air.

Nuisances sonores :

Une hausse du trafic entraînera la révision de la largeur des secteurs affectés par le bruit au titre du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (arrêté préfectoral du 19 mai 2019), largeur pouvant atteindre 300m pour les routes les plus fréquentées. Ainsi, les immeubles riverains aujourd'hui concernés, respectant des prescriptions particulières d'isolement acoustique de façade en rapport avec le trafic actuel, ne seront plus suffisamment protégés au regard du nouveau flux de véhicules. Il conviendra de préciser les mesures d'accompagnement envisagées pour respecter les nouvelles prescriptions.

De la même façon, des usages aujourd'hui implantés « à distance acceptable » des voies routières pourraient à l'avenir se trouver dans une situation rendue critique par la hausse du trafic et des émissions.

Aussi, une analyse approfondie des équipements, immeubles et populations actuelles et projetées le long des tracés doit être réalisée, afin de s'assurer que le projet n'engendrera pas de nuisances sonores supplémentaires.

Aménagement du territoire :

La future liaison Fos-Salon va inévitablement impacter les zonages des plans locaux d'urbanisme des communes traversées et leurs projets d'urbanisation future.

Compte tenu des impacts sanitaires démontrés de la pollution de l'air et du bruit aux abords des axes de circulation les plus fréquentés, l'ARS est défavorable à l'implantation d'établissements sensibles (type école, crèche, établissement médical), de zones d'activités et d'habitat :

- à moins de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express, et des déviations (sens code voirie routière),
- à moins de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation, ainsi que des voies classées en catégorie 1 ou 2 dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore des infrastructures de transport terrestre (voies ferrées comprises).

Mesures compensatoires :

L'ARS rappelle que les moyens de protection habituellement déployés (murs, espaces verts) montrent une efficacité limitée contre le bruit et quasi-nulle contre les polluants atmosphériques. L'éloignement des sources de pollution reste la meilleure des mesures de réduction du risque.

Plus globalement, concernant les objectifs du projet :

- L'objectif principal affiché est d'améliorer la desserte de la ZIP alors que celui de réduire les nuisances aux populations et impacts sur leur cadre de vie n'arrive qu'en 4^{ème} place. Il convient impérativement de veiller à ce que la compétitivité de la ZIP ne se fasse pas au détriment de la santé des populations locales.
- Le 2^{ème} objectif visé concerne l'intermodalité. Cette composante multimodale est abordée uniquement du point de vue des déplacements des habitants et des employés, sans aborder la question du flux de marchandises inhérent à la ZIP, actuellement à 80% par voie routière contre seulement 6% pour le fret ferroviaire. En parallèle de la réalisation de la liaison routière Fos-Salon, le développement de la multimodalité-fret au niveau de la ZIP constitue une mesure d'accompagnement incontournable pour le projet de restructuration routière. Notamment, le scénario de croissance haut prévoit une baisse de la part modale routière à 71%, qui semble une baisse minimum à viser quel que soit le scénario envisagé. Les moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif doivent être développés.

Pour le Directeur Général de l'ARS
et par délégation
La Responsable du Département Réglementation
Sécurité et Santé environnementales
des Bouches du Rhône

Cécile MORCIANO.

Copie par courriel à : philippe.ledenvic@developpement-durable.gouv.fr
martine.mesguich@developpement-durable.gouv.fr
daniel.canardon@developpement-durable.gouv.fr