

Projet de liaison routière Fos-Salon

Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ?

SYNTHÈSE DU DÉBAT PUBLIC

DU 1^{ER} SEPTEMBRE 2020 AU 31 JANVIER 2021

Cette synthèse présente les
principaux enseignements du débat.
Plus d'informations sont disponibles
dans le [compte-rendu complet](#)
ou sur le site du débat
<https://fos-salon.debatpublic.fr>



UN LARGE DÉBAT SUR LES PERSPECTIVES DES MOBILITÉS ET DES TRANSPORTS À L'OUEST DE L'ÉTANG DE BERRE

LE PROJET EN DÉBAT

Une infrastructure d'environ 25 km reliant le grand port maritime et la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer à l'autoroute A54 et améliorant le contournement de Fos-sur-Mer depuis l'autoroute A55, selon 3 grandes options d'aménagement: une autoroute (à péage ou non), une autoroute intermédiaire ou une voie express.

Selon les options, le coût est estimé entre 272 millions d'euros et 533 millions d'euros.

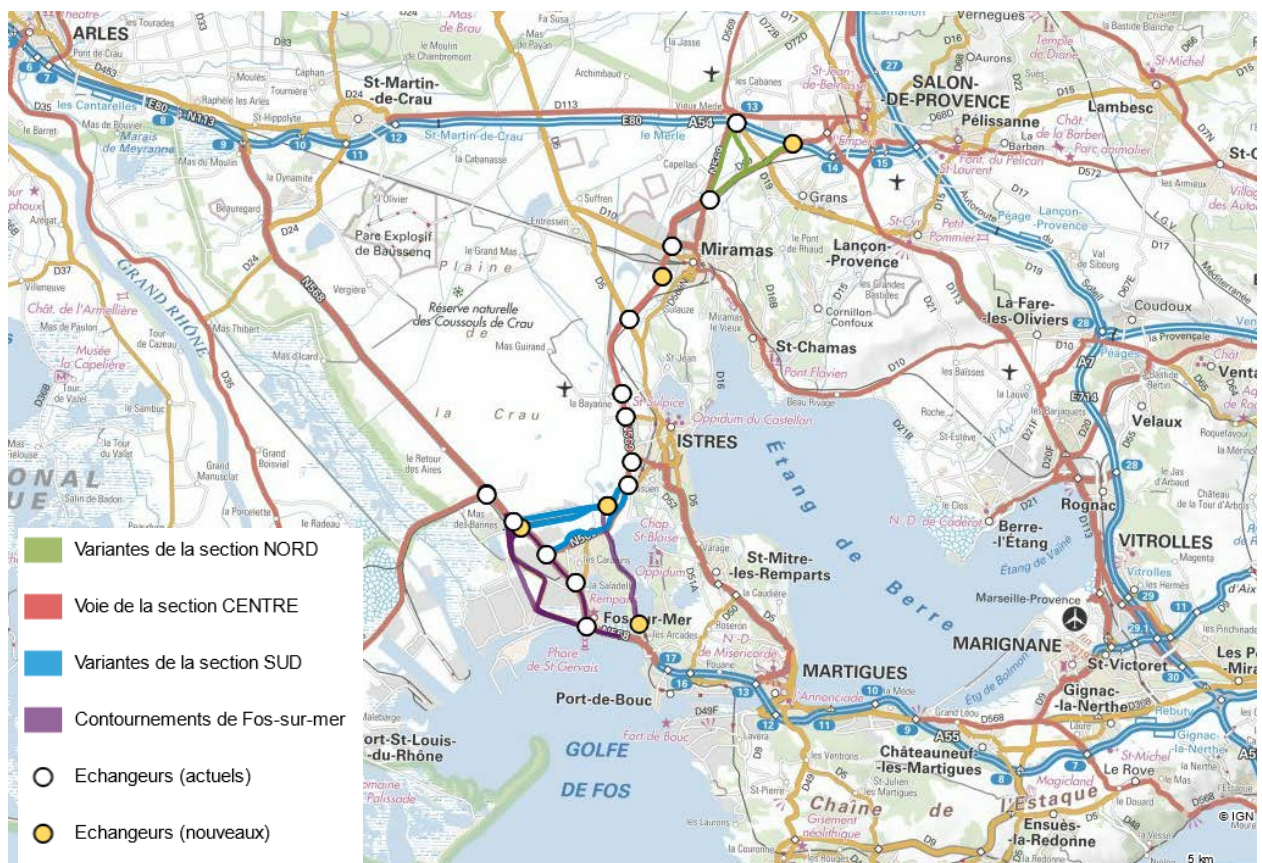
Les objectifs du projet affichés par l'État sont d'améliorer la liaison entre les pôles urbains et économiques, de développer l'intermodalité, de contribuer à la compétitivité du port, de fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation, et de réduire les nuisances pour la population locale.

Le maître d'ouvrage est la Dreal Paca (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur), maître d'ouvrage de l'opération au niveau local sous l'autorité du préfet de région, coordinateur des itinéraires routiers.

LES OBJECTIFS D'UN DÉBAT PUBLIC

La loi ouvre le débat sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, les enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Elle permet de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre.

Le débat porte également sur les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre après sa clôture. (L121-1 du code de l'environnement).



Le projet dans son territoire, support de la carte interactive du débat, Fond de carte IGN

DÉBATTRE DE L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Le projet de liaison routière Fos-Salon est un projet ancien qui suscite beaucoup d'attention et d'attentes dans le territoire. Depuis les années 1970, se sont succédées plusieurs versions du projet, certaines partiellement réalisées, et des promesses repoussées à plus tard. Débattre de l'opportunité du projet en 2020 ne se réduisait pas à répondre à la question « faut-il faire ou ne pas faire un projet routier ? », mais consistait à discuter des conditions actuelles sous lesquelles pourrait se réaliser le projet porté par le maître d'ouvrage, et s'il répondait bien aux enjeux d'aujourd'hui et de demain.

Ainsi, la commission particulière du débat public, conformément à sa lettre de mission, a choisi de conduire un débat qui ne se limitait pas à discuter des variantes de tracé de la liaison routière, mais a ouvert les échanges sur **une question large portant sur les dynamiques du territoire, la mobilité des habitants et le transport des marchandises aujourd'hui et d'ici 2030** :

UNE LARGE MOBILISATION DANS UN CONTEXTE CHANGEANT

La tenue des **élections municipales puis la crise sanitaire** ont conduit la CPDP à adapter le calendrier et les modalités du débat, avec un souci constant de **garantir la participation du plus grand nombre et la qualité des échanges**. Le premier confinement a contraint à un report de l'ouverture du débat et le second amené à prolonger le débat en janvier 2021 pour que la dernière phase ne se déroule pas uniquement à distance.

La CPDP tient à souligner la **qualité de la mobilisation et des échanges au cours du débat**. La variété de modalités mises en œuvre a permis **une large expression et une large participation**, au-delà des acteurs déjà impliqués dans les concertations sur le projet.

Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre : quelles perspectives ?

- Une forte mobilisation des acteurs : **45 cahiers d'acteurs**
- **19 réunions publiques** en présence (11) et à distance (8) : **1 000 participants**
- **5 débats mobiles** : gare de Salon, Grans, marchés de Fos et Miramas, Géant Casino d'Istres
- **2 ateliers** à la mission locale et à la maison de l'emploi Ouest Provence
- **2 émissions** pour une large audience locale, sur Maritima médias et RCF
- **4 débats sur le terrain** : avec le SymCrau, les Vélos des étangs, le Cen Paca et la mairie de Fos
- **l'Atelier citoyen** : 17 citoyens tirés au sort (6 rencontres)
- **l'Atelier des lycéens** : deux classes de 2^{de} du lycée Fontlongue (9 séances)

DANS TOUTES LES PHASES :

- > site d'information,
- > cahiers d'acteur,
- > plateforme participative
- > atelier citoyen, atelier des lycéens

PHASE 1 : EXPLORONS ENSEMBLE

QUELLE MOBILITÉ AUJOURD'HUI ?

- (SEPTEMBRE-MI-OCTOBRE)
- > Forums territoriaux
 - > Débats mobiles
 - > Débats sur le terrain
 - > Plénière d'ouverture

PHASE 2 : IMAGINONS ENSEMBLE

QUELLE MOBILITÉ DEMAIN ? (MI-OCTOBRE-MI-DÉCEMBRE)

- > Forums et auditions thématiques
- > Ateliers
- > Émission TV de mi-débat

Du 1^{er} septembre 2020 au 31 janvier 2021

PHASE 3 :

ÉLABORONS ENSEMBLE QUELLES RECOMMANDATIONS POUR LA DÉCISION PUBLIQUE ? (MI-DÉCEMBRE-JANVIER)

- > Forums territoriaux
- > Atelier, débat sur le terrain
- > Carte du débat
- > Émission radio
- > Plénière de clôture du débat

FIN MARS 2021 :

- > Compte rendu de la CPDP
- > Bilan de la CNDP

LA LIAISON ROUTIÈRE EST UNE DES « PIÈCES D'UN PUZZLE » TERRITORIAL

Le débat a montré que le projet de liaison routière est une des « pièces d'un puzzle » dans lequel le développement économique, l'aménagement urbain, l'amélioration de la santé et la préservation des ressources naturelles et agricoles et de la biodiversité composent un même système territorial. **Élément de ce système**, la liaison Fos-Salon doit s'envisager à partir du territoire et de ses activités. Pour répondre pleinement aux besoins de déplacements quotidiens des habitants et de transport des marchandises, la complémentarité entre les modes de déplacement doit être organisée.

La responsabilité de l'État est attendue pour, conjointement à la réalisation de la liaison routière si celle-ci était décidée, mettre en œuvre une synergie de solutions concernant tant le transport des marchandises que les déplacements de la vie quotidienne.

La nécessité de la construction commune d'une vision d'avenir préservant les équilibres du territoire ressort nettement du débat. La qualité de l'air est un enjeu majeur car l'état de santé des populations de l'ouest de l'étang de Berre est plus dégradé que celui de la population française. Compte tenu de l'augmentation prévue du trafic d'ici 2030, le projet routier devra **contribuer à la diminution de la pollution**, et pas seulement de l'exposition des populations. La poursuite de l'étalement urbain et l'implantation de nouvelles zones logistiques grandes consommatrices de foncier, y compris agricole et naturel, que le projet pourrait faciliter, fait craindre l'extension de **l'artificialisation des sols**. Les conséquences du projet risquent de menacer **l'équilibre fragile des ressources naturelles et agricoles** de ce territoire, rendu plus vulnérable par le changement climatique, en particulier les ressources en eau de la nappe de la Crau. Des solutions devront être trouvées pour répondre à ces préoccupations fortement exprimées dans le débat.



DU TERRITOIRE AU PROJET : SIX SCHÉMAS DE RAISONNEMENT

La CPDP a identifié les six raisonnements tenus sur le projet, les plus caractéristiques par la manière dont ils hiérarchisent et combinent les cinq objectifs assignés au projet ou en formulent de nouveaux. Ces raisonnements se différencient clairement dans leurs prémisses, s'opposent dans leurs conclusions, radicalement pour certains. Mais ils ne sont pas nécessairement exclusifs les uns des autres. Plusieurs points d'articulation permettent de les relier deux à deux.

- L'urgence de ce projet routier pour le développement économique du port, raisonnement historique en faveur du projet ;
- La réponse multimodale aux besoins de transport et de mobilité, le projet routier étant un maillon essentiel d'un ambitieux programme d'aménagement du territoire ;
- La vigilance sur les équilibres du système territorial, notamment environnementaux et agricoles, si le projet se réalise ;
- La priorité donnée à la santé, le projet devant avoir pour objectif premier de réduire les pollutions subies localement par la population ;
- L'opposition au « tout routier », préconisant que la priorité soit donnée aux alternatives à la route ;
- L'inadaptation d'un projet routier, obsolète pour les jeunes générations qui envisagent une autre manière de bien vivre, privilégiant les enjeux sanitaires, environnementaux et agricoles.

Les manières d'envisager l'avenir de ce territoire, son dynamisme économique et le bien-être de sa population, la place que doit y prendre une réelle organisation multimodale des mobilités et des transports, ou l'importance à accorder à l'amélioration de la santé et la préservation des ressources, de la biodiversité et de l'environnement constituent les éléments du système territorial que le débat a ainsi reliés, alors qu'ils sont trop souvent abordés de manière sectorielle par les politiques publiques. Mais le débat a également révélé un décalage entre générations dans la manière de relier et hiérarchiser ces objectifs.

PRINCIPAUX SCHÉMAS DE RAISONNEMENT SUR LE PROJET



URGENCE DE LA ROUTE POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- ✓ QUALITÉ DE LA DESSERTE ROUTIÈRE, INDISPENSABLE PILIER DE LA MASSIFICATION « DU REPORT MODAL VERS LE FER ET LE FLUVIAL »
- ✓ IMPORTANCE DE LA FLUIDITÉ DU PASSAGE PORTUAIRE « DE L'ACCESSIBILITÉ DE L'HINTERLAND »

Le port est le seul d'Europe à ne pas être directement relié à une autoroute !

La liaison Fos-salon est le maillon manquant de l'offre de transport

PROJET HISTORIQUE



NE PAS OPPOSER LES MODES DE TRANSPORTS

- ✓ LA ROUTE EST UN MAILLON D'UN AMBITIEUX PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT POUR LE TERRITOIRE
- ✓ LA RÉPONSE DOIT ÊTRE MULTIMODALE « PARTICIPER À LA VALORISATION DU TERRITOIRE » À LA PROTECTION DES MILIEUX ENVIRONNANTS, HUMAINS « NATURELS »

La route ne peut pas tout !

Ce n'est pas la liaison routière qui compte, mais la liaison FOS-SALON. Le ferroviaire, le fluvial devraient faire partie intégrante du projet

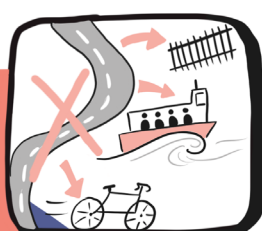


PRÉSERVER LA SANTÉ AVANT TOUT

- ✓ ÉLOIGNER LE TRAFIC DES HABITATIONS (POLLUTION, MATIÈRES DANGEREUSES...)
- ✓ TOUTE POLLUTION SUPPLÉMENTAIRE, DANS CETTE ZONE EST À PROSCRIRE, IL EST URGENT DE DIMINUER L'EXPOSITION DES POPULATIONS POUR AMÉLIORER LEUR SANTÉ

La fluidité du trafic est un moyen essentiel pour réduire la pollution

La commune de Fos devrait être déclarée en état de catastrophe sanitaire tant les constats sont alarmants !



OPPOSITION AU TOUT ROUTIER

- ✓ FAVORISER LES ALTERNATIVES À LA ROUTE → FLUVIAL + FERROVIAIRE
- ✓ RÉDUIRE LE TRAFIC
- ✓ DIMINUER LES POLLUTIONS
- ✓ RENSERVISER LES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENT

La route crée le trafic et aggrave la situation au lieu de résoudre les problèmes

La route est une mauvaise réponse à de bonnes questions !

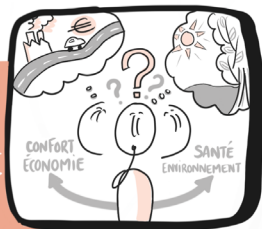


VIGILANCE SUR LES ÉQUILIBRES DU SYSTÈME TERRITORIAL

- ✓ DÉMARCHE : ÉVITER - RÉDUIRE - COMPENSER
- ✓ IMPORTANCE DE LA RESSOURCE EN EAU SUR LE TERRITOIRE
- ✓ PRESSION SUR LES ESPACES NATURELS « AGRICOLES »

Pas de compensation sans désartificialisation

RESTONS VIGILANTS



PROJET OBSOLETE « INADAPTÉ À LA JEUNE GÉNÉRATION »

- ✓ CLIVAGE DES GÉNÉRATIONS SUR LA NOTION DE "BIEN VIVRE"
- ✓ LA PRIORITÉ DEVRAIT ÊTRE DE RÉDUIRE LES POLLUTIONS ET DE PRENDRE SOIN DE LA PLANÈTE
- ✓ ALTERNATIVES AU PROJET ?

N'abordons plus les enjeux de façon sectorielle !
UNE VISION D'ENSEMBLE EST NÉCESSAIRE
pour inscrire le projet dans un schéma territorial impliquant tous les acteurs « donnant à voir le respect des équilibres spécifiques de l'ouest de l'étang de Berre dans l'aire métropolitaine »

CHANGÉONS DE PARADIGME !



PARTAGER UNE VISION D'AVENIR POUR CE TERRITOIRE !

CONFRONTATION D'ARGUMENTS TRÈS VARIÉS !

La vertu du DÉBAT ne se limite pas à l'expression de prises de position déjà formées mais est riche d'échanges entre des points de vue divers !

Facilitation graphique : Esther Loubradou

LES ACQUIS DU DÉBAT

La plénière de clôture, qui s'est tenue le 20 janvier 2021, a été l'occasion d'annonces importantes, en réponse aux multiples besoins exprimés pendant le débat. Elles sont de deux ordres : l'avenir du ferroviaire et la mobilité. **Ces annonces sont des acquis de ce débat public ouvert.** Elles sont développées dans les recommandations qui concluent le compte-rendu.

Tout d'abord, des acquis pour l'avenir du ferroviaire :

le groupe SNCF a fait part, dans son cahier d'acteurs, d'une décision attendue depuis longtemps en confirmant « les perspectives d'avenir du recours au tri à la gravité à Miramas à court terme et à l'horizon 2030 ».



Cette décision conforte les investissements prévus au plan de relance pour le site de Miramas (extension du chantier de transport combiné et triage) et inscrits au contrat d'avenir entre l'État et la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, signé par le Premier ministre et le président de région le 5 janvier 2021 à Toulon.

La Commission se félicite que d'ores et déjà le préfet de région ait témoigné de son écoute du débat public en prenant l'engagement lors de la plénière de clôture d'organiser une table-ronde des acteurs du territoire sur l'avenir du site ferroviaire de Miramas, qui doit se tenir en avril 2021 en réponse à une demande formulée par divers participants pour s'engager vers un meilleur report modal de la route vers le fer.

Des acquis pour la mobilité : le préfet a précisé les rôles que l'État entend jouer dans ce territoire, non seulement de coordination des politiques de mobilité des personnes et de transport des marchandises, mais également de garant des politiques environnementales.

“ À l'horizon 2030, si collectivement nous parvenons à coordonner tous les projets, la mobilité aura accompli un saut qualitatif important pour la compétitivité et la qualité de vie de ce territoire. ”

Préfet de région Paca, La Provence du 25 janvier 2021

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET RECOMMANDATIONS

Parce que le débat a été conduit dans une optique large, il a permis d'examiner le projet à partir du territoire. Les échanges ont produit de nombreuses propositions. À l'issue du débat, les principales recommandations qui s'en dégagent sont les suivantes.

PRENDRE UNE DÉCISION CLAIRE ET FERME SUR LE PROJET

Les arguments des personnes qui se sont exprimées en faveur du projet convergent vers l'urgence de sa réalisation. Dans cette perspective, et compte tenu de la perplexité quant aux capacités de l'État à faire, le maître d'ouvrage, s'il choisit de poursuivre le projet, doit s'engager sur un calendrier ferme et crédible de réalisation du projet. La décision doit dans le même temps répondre aux attentes exprimées dans le débat.

Raffermir et préciser la consistance du projet d'ensemble

La décision devra confirmer si le contournement de Fos-sur-Mer fait partie intégrante de la liaison routière Fos-Salon.

Elle devra 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.

Choisir l'option en tenant compte des délais de réalisation

Il ressort du débat qu'une nouvelle option à 2x2 voies sur l'ensemble du parcours, avec des échangeurs dénivelés, rassemble de nombreux participants. Elle pourrait être présentée et ses différences avec l'option autoroutière

(conçédée ou non) précisées. Pour la poursuite des études et des concertations, la décision du maître d'ouvrage pourrait présenter les itinéraires concrétisant les options d'aménagement sur lesquelles les participants se sont prononcés.

Étudier la possibilité de phaser la réalisation du projet

La décision du maître d'ouvrage devra préciser la cohérence du calendrier de réalisation de la liaison routière Fos-Salon, prévue pour démarrer au plus tôt en 2027, avec la nécessité d'améliorer sans attendre la desserte des grands pôles d'activité et d'emploi (ZIP, base aérienne d'Istres, CléSud) et d'accompagner les investissements inscrits au contrat d'avenir entre l'État et la Région (2021-2027). Pour répondre à l'urgence de certains aménagements, la possibilité d'un phasage de la réalisation du projet doit être considérée.

Explorer des solutions innovantes et coordonnées pour le financement du projet

Alors que 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 à financer le projet ont été exprimées. 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.

Réduire le nombre de variantes de tracé en respectant les équilibres du territoire

Le débat a fait apparaître 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.

Sachant que le choix d'une option d'aménagement définira la consistance de la section centrale, les choix de variantes de tracé concernent les sections nord et sud du projet.

- Au nord, la décision du maître d'ouvrage pourrait arbitrer le choix entre les trois variantes de cette section.
- Au sud, la Ville de Fos et les associations locales ont fait connaître depuis longtemps leurs choix, inscrits dans les

documents d'urbanisme. Ces choix visent à requalifier en boulevard urbain la traversée de la ville par la N568, en prolongement de ce qui est prévu à Port-de-Bouc, ce que permettrait la réalisation d'un contournement d'est en ouest par le nord de la ville depuis l'A55 jusqu'à l'entrée de la ZIP. 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.

RÉAFFIRMER LA COHÉRENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES AUTOUR DU PROJET

Que l'État décide ou non de poursuivre le projet de liaison Fos-Salon, une réponse multimodale pour améliorer les transports de marchandises et faciliter la mobilité des personnes est apparue nécessaire pour accompagner le développement du territoire de l'ouest de l'étang de Berre. Plus que jamais le projet doit s'insérer dans une cohérence d'ensemble des politiques publiques à l'horizon 2030.

L'attente vis-à-vis de l'État pour qu'il coordonne l'ensemble des décisions sur l'amélioration des conditions de mobilité et de transport à l'ouest de l'étang de Berre a fait émerger la proposition d'**une instance de suivi des projets concourant au développement durable du territoire.**

Situer le projet dans l'amélioration d'ensemble des conditions de mobilité et de transport à l'ouest de l'étang de Berre

Cette instance aurait à donner à voir la prise en compte de l'ensemble des dimensions mises en jeu par les choix en matière de transport et de mobilité : développement équilibré de tous les modes de déplacement et moyens de transport pour répondre aux besoins des personnes et des marchandises, qualité des dessertes, amélioration de la santé et de la sécurité des populations, préservation de l'environnement, des ressources naturelles et agricoles, de la biodiversité, lutte contre l'artificialisation des sols et le changement climatique...

Plus spécifiquement, une coordination intermodale des transports de marchandises à l'échelle de l'ouest de l'étang de Berre, d'une part, et un suivi conjoint des investissements routiers, ferroviaires, fluviaux pour le



transport des marchandises, dans les transports collectifs et en faveur des modes doux, du covoiturage pour les déplacements des personnes, d'autre part, permettraient au public de juger des orientations effectives des politiques publiques en la matière.

Prendre la décision en considérant le projet comme élément d'un système territorial

Si l'État décide de poursuivre le projet de liaison routière Fos-Salon, le débat a formulé des conditions sur sa réalisation, portant principalement sur **l'amélioration de la santé des habitants, la préservation des ressources du territoire et la prise en compte des impacts cumulés des multiples aménagements projetés sur le territoire** et dont la liaison facilitera l'installation. Le débat a conforté l'importance de prendre soin de l'environnement pour prendre soin de la santé des populations et alerté sur les difficultés de mise en œuvre d'une compensation effective des dommages environnementaux dans un système territorial contraint. La décision du maître d'ouvrage devra indiquer comment les études et concertations qu'exigera la poursuite du projet prendront en compte ces conditions. Il s'agit d'y apporter des **réponses co-élaborées avec l'ensemble des parties prenantes** et de proposer **des solutions concrètes en faveur de la santé et de l'environnement**.

COMPLÉTER L'INFORMATION

Des besoins de connaissances complémentaires ont été exprimés au-delà des études réglementaires, et en développant 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.

POURSUIVRE LA CONCERTATION

La CPDP invite le maître d'ouvrage à :

- 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.

Conformément à la loi, la poursuite du projet requiert un dispositif de concertation post-débat. La CNDP nommera un ou plusieurs garants pour l'accompagner.

CALENDRIER DE LA PROCÉDURE ET DE LA SUITE

La **décision ministérielle**, qui doit intervenir d'ici la fin juin 2021, **précisera les modalités de poursuite du projet de liaison routière** ainsi que celles de la concertation continue que la CNDP garantira jusqu'à l'enquête d'utilité publique annoncée pour fin 2024.



La commission particulière du débat public (CPDP)
et son secrétariat général

LA CNDP

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante garante depuis 1995 **du droit de toute personne d'être informée et de participer** aux décisions qui impactent l'environnement. La procédure de débat public intervient au début du processus décisionnel lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence.

Directeur de publication : Jean-Michel Fourniau
Mise en page et Impression : Euro2C
Crédits photos : Noëlle Gamand et le secrétariat général

cndp Commission nationale
du débat public

244 boulevard Saint-Germain 75007 Paris
T +33 (0)1 44 49 85 60
contact@debatpublic.fr