

LECTURE DE L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE PAR LA CPDP : ÉLÉMENTS À RETENIR POUR LA RÉDACTION DU DMO

L'avis de l'Autorité environnementale (AE) sur la demande de cadrage préalable relative à la liaison routière Fos-Salon, rendu le 4 décembre 2019, a été rédigé dans l'objectif d'aider à la préparation du débat public, à la fois pour préciser la démarche générale à adopter dans le dossier du maître d'ouvrage (DMO), pour clarifier les objectifs du projet, pour expliciter le périmètre des questions à traiter et pour déterminer les informations et données nécessaires au bon déroulement du débat : « *Selon la compréhension de l'Ae, il s'agit d'apporter un éclairage au maître d'ouvrage, ainsi qu'à la commission particulière du débat public et aux futurs contributeurs au débat, en abordant l'ensemble des aspects environnementaux du projet* » (p. 5)

L'avis de l'AE conforte le positionnement dont la commission particulière du débat public (CPDP) a fait part à de multiples reprises depuis juillet à la DREAL pour la rédaction du DMO. Une première version, rédigée avant le rendu de l'avis de l'AE, a été transmise à la CPDP le 13 décembre 2019. Cette note fait part des éléments de l'avis de l'AE que la CPDP considère indispensable de prendre en compte pour une nouvelle version profondément retravaillée du DMO. Ce dernier document qui sera mis à la disposition du public à l'ouverture du débat est en effet destiné à structurer la discussion du projet au cours du débat public.

1. La démarche à adopter dans le dossier du maître d'ouvrage, le cadrage et le périmètre du débat : prospective de la mobilité dans le territoire dans un contexte de changement climatique et démarche ERC

L'avis de l'AE y insiste à plusieurs reprises : « *L'Ae juge opportun que la réflexion ne porte pas simplement sur une infrastructure routière mais qu'elle s'inscrive de façon plus déterminée dans un projet d'aménagement durable du territoire, faisant une part significative à la multimodalité et intégrant les enjeux environnementaux à un niveau de considération élevé.* » (p. 27, nous soulignons) La CPDP considère que le DMO doit être rédigé de manière à éclairer une telle mise en perspective du projet, ce que ne fait pas la première version reçue le 13 décembre 2019.

a) Les grands enjeux et le cadrage du débat

L'AE note que les objectifs retenus par le maître d'ouvrage dans son dossier de saisine de la CNDP définissent une optique trop restreinte : les objectifs retenus ne portent pas sur la question plus globale des transports (parts modales pour la desserte du port, politique de transports collectifs...) (p. 29). Elle précise plus loin : « *L'Ae juge opportun d'élargir la réflexion collective :*

- *à l'ensemble des problématiques d'aménagement du territoire et de mobilité dans l'ouest de l'étang de Berre : transports collectifs, covoiturage, modes actifs en proposant des solutions concrètes et multimodales aux questions de déplacements dans cet espace, le projet dans sa version actuelle étant centré sur le seul mode routier ;*

- *à la desserte multimodale du port de Fos-sur-Mer en identifiant les investissements sur les réseaux ferroviaire et fluvial nécessaires à l'atteinte des objectifs de développement de ces deux modes ;*

- *aux enjeux propres à l'ouest de l'Étang de Berre.* » (p. 31, nous soulignons)

Pour la CPDP, l'avis de l'AE confirme le cadrage du débat que nous avons envisagé dès le départ, en formulant l'objet du débat sous la forme du titre « *Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre, quelles perspectives ?* »

Nous avons eu l'occasion de préciser lors de la réunion des acteurs du débat public, organisée par la CPDP le 16/12/2019, à Fos, notre vision du débat :

- Un débat sur l'opportunité du projet, c'est-à-dire :
 - Un débat sur les mobilités à l'horizon 2030 et au-delà, dans la perspective 2050 « zéro carbone » pour les transports ;
 - Un débat sur le territoire dans un contexte de changement climatique ;
- C'est dans ce cadre thématique et temporel que nous entendons conduire le débat sur les options du projet de liaison routière Fos-Salon, qui est un projet à l'horizon 2030.

La réunion du 16/12/2019 a montré que les acteurs du territoire partageaient ce cadre de réflexion collective pour le débat public. Il conviendra donc que **le DMO inscrive son argumentation sur le projet de liaison routière dans ce cadrage élargi, afin d'être le document de base du débat public.**

b) Les engagements des politiques publiques de lutte contre le changement climatique

Évoquant sa note de février 2019 sur les projets d'infrastructures routières de transport, « *L'AE souligne l'importance d'une réflexion "climat" au niveau de chaque projet, les maîtres d'ouvrage devant s'engager résolument dans leur périmètre de responsabilité pour contribuer à cette ambition et ne pas présupposer que la neutralité carbone, désormais inscrite dans la loi, sera atteinte au milieu du siècle par le simple effet des progrès technologiques sur les véhicules, de l'élaboration de schémas globaux ou de comportements individuels vertueux.* » (p. 21, nous soulignons) Pourtant l'AE note que « *La compatibilité du projet avec l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, fixé par la loi "énergie-climat" qui vient d'être adoptée par le Parlement, et précisé dans la deuxième Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), n'est pas traitée.* » (p. 21). **Le cadrage général du DMO doit être profondément revu pour inscrire la réflexion dans la trajectoire « Neutralité carbone »** adoptée aux échelles nationale, régionale et métropolitaine.

Les acteurs nous ont fait part au cours des entretiens et lors de la réunion du 16 décembre de leurs attentes vis-à-vis du cadre de réflexion collective proposé, pour qu'il permette de **dégager la cohérence des politiques publiques**. C'est dire que les objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre affirmés tant par la loi que par les schémas nationaux (SNBC2) et régionaux (SRADDET et PCAET AMP, en particulier), doivent être mis en cohérence avec l'accord donné par la loi d'orientation des mobilités ou ces mêmes schémas régionaux à la réalisation du projet de liaison routière Fos-Salon. Ce sera un enjeu majeur du débat que le DMO doit éclairer. En cette matière, plus encore que pour d'autres sujets, **le DMO doit porter la parole de l'État et non celle du seul maître d'ouvrage routier.**

c) Les trois périmètres de la mise en débat du projet

L'AE considère également qu'il serait judicieux d'**élargir le périmètre** d'étude du projet « *pour y intégrer l'ensemble du département. Un troisième périmètre "logistique et transport", encore plus large, pourrait également être défini, afin de mieux replacer le*

contexte, multimodal, dans lequel s'inscrit le projet et de situer le projet de liaison Fos-Salon dans une optique plus large d'itinéraires poids lourds reliant Fos-sur-Mer aux différents zones géographiques composant l'hinterland du port. À cet effet, une analyse comparative multicritères (temps de parcours, sécurité, coût...) devrait être conduite, intégrant notamment un passage par le contournement d'Arles. » (p. 29)

Dans cet esprit, le DMO devra s'attacher à **faire clairement apparaître ces trois périmètres d'analyse** : une analyse économique à l'échelle d'un périmètre "logistique et transport", tenant compte de la stratégie logistique nationale pour l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (à paraître, préparée par les travaux du cluster Paca Logistique de 2015 et des Ateliers régionaux de la logistique en PACA conduits en 2017-2018) ; une analyse prospective de la mobilité et du transport des marchandises à l'échelle du département (métropole + pays d'Arles) ; une analyse de la charge des réseaux puis de l'ensemble des options possibles du projet dans le périmètre d'études. Or, jusqu'à présent, l'essentiel des résultats présentés porte sur cette dernière échelle restreinte, ce qui ne permet pas d'éclairer les enjeux économiques du projet.

Le DMO devra donc comporter **une analyse économique du fonctionnement de la « couronne logistique de la ZIP de Fos »** pour faire apparaître la « *localisation précise des points de génération des trafics de poids-lourds* » (p. 13 de l'avis de l'AE), la nature de ces trafics et leur diffusion dans l'hinterland de la ZIP ainsi que leurs évolutions probables à l'horizon 2030. De la même manière, en s'appuyant sur les actualisations des données d'enquêtes ménages réalisées pour les études du PDU de la Métropole et sur les dernières données du recensement de la population (2016), le DMO devra présenter **des données multimodales sur les flux origine-destination des déplacements**, ainsi que leurs projections à l'horizon 2030, et non la seule la charge des réseaux routiers. La projection de ces flux doit prendre en compte les autres projets routiers qui devraient être réalisés avant la liaison Fos-Salon (contournement de Martigues-Port de Bouc, contournement d'Arles, RD268, etc., p. 6 de l'avis de l'AE) et les développements urbains en cours ou projetés (p. 30).

L'absence de ces analyses et données de base nuit à la bonne compréhension du projet et à sa possible mise en discussion au regard des divers objectifs des politiques publiques sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre. Elle obère les possibilités d'aborder dans le débat les alternatives au projet de liaison routière, alors que la loi en fait l'un des objets (art. L121.1 du code de l'Environnement) sur lesquels devra porter le compte rendu du débat que rédigera la CPDP.

d) La démarche « Éviter – Réduire – Compenser »

L'AE rappelle que « *dans le respect de la logique consistant à apporter un premier éclairage pour la démarche d'évaluation environnementale dès la phase de débat public, le dossier du maître d'ouvrage devrait présenter les grands principes de la démarche « Éviter – Réduire – Compenser »* (ERC) (p. 5, nous soulignons). Il s'agit à ce stade d'une démarche que devrait adopter le DMO pour la présentation des objectifs du projet et des différentes options de réalisation possibles.

En effet, l'AE remarque que « *la mise en perspective des différents objectifs entre eux constitue l'un des éléments-clés de nature à structurer l'information [du public] et à garantir la pertinence de la démarche d'évaluation environnementale* » (p. 7, nous soulignons).

Eu égard à **l'attente de cohérence des politiques publiques dont ont fait part les acteurs**, il s'agit notamment de clarifier comment l'accroissement constaté et prévisible du trafic routier — principale justification du projet avancée dans la version actuelle du DMO — est

compatible avec la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution de l'air et des nuisances environnementales. L'AE rappelle opportunément la sensibilité du territoire de l'ouest de l'étang de Berre à ces questions et la condamnation de la France le 24 octobre 2019 par la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des directives relatives à la qualité de l'air, fondée sur la persistance de dépassements de la valeur limite annuelle de dioxyde d'azote dans douze agglomérations, dont celle de Marseille (p. 19 de l'avis de l'AE). Dans un avis et un rapport publiés le 8 juillet 2019, portant sur un exercice de prévision à l'horizon 2025 avec plusieurs scénarios d'évolution du parc automobile, l'ANSES, qui préconise « de prendre en compte conjointement la pollution locale et les gaz à effet de serre » conclut¹ : *« Au vu des travaux de simulation conduits, relatifs aux émissions de la source "trafic routier", l'Anses note une évolution favorable de la qualité de l'air ambiant, et ce quels que soient les scénarios prospectifs impliquant des évolutions de technologies et de la composition du parc de véhicules automobiles circulant en France (motorisations, systèmes de dépollution). Néanmoins, l'Agence souligne que ces évolutions sont insuffisantes pour améliorer à elles seules la qualité de l'air dans les agglomérations car elles ne permettent pas d'éviter les dépassements des valeurs guides de l'OMS. Ainsi, l'Agence insiste sur la nécessité de considérer conjointement l'évolution technologique et réglementaire, la promotion des technologies alternatives (réduisant drastiquement l'émission de polluants, dont l'électromobilité), le renouvellement du parc roulant (toutes catégories de véhicules incluant les deux-roues et les véhicules utilitaires légers), mais aussi et surtout la réduction du trafic compensée par le renforcement des transports en communs, de l'intermodalité et de modes actifs dans les zones densément peuplées. »* (pp. 28-29 de l'avis de l'Anses, nous soulignons). L'Anses souligne également le manque de données disponibles sur les effets sur la santé de la pollution de l'air ambiant extérieur issue de certaines sources anthropiques telles que l'agriculture, le transport maritime et la pollution aéroportuaire, qui concernent particulièrement le territoire de l'ouest de l'étang de Berre. La note de l'ARS pour l'AE indique pour sa part : *« Si la réduction de la congestion pourra en effet participer à la réduction de l'émission de polluants, l'augmentation des flux de PL générera des émissions supplémentaires. Le bilan global reste à évaluer, afin de démontrer que le projet, quelle que soit la variante finalement retenue, n'engendrera pas de nuisances supplémentaires en termes de pollution de l'air. »*

Le DMO doit donc **préciser les hypothèses prises portant la composition du trafic routier et la répartition multimodale des déplacements et du transport des marchandises à l'horizon 2030** — et leur sensibilité aux variations de ces paramètres — pour l'analyse des nuisances aux populations et des impacts sur le cadre de vie et l'environnement des diverses options envisagées pour la réalisation du projet, s'il entend démontrer que sa réalisation n'entraînera pas une détérioration de la qualité de l'air dans ce territoire de l'ouest de l'étang de Berre, particulièrement sensible.

e) **L'historique du projet et la prospective du territoire**

Enfin, eu égard à l'ancienneté du projet, l'AE note : *« Le débat devrait présenter l'historique du projet, dont la genèse est particulièrement longue, puis identifier les raisons pour lesquelles, dans le contexte de transition écologique, le projet est relancé et en quoi il serait désormais nécessaire d'agir pour accroître l'offre de transports à l'ouest de l'étang de Berre. Il ne présente en particulier pas les étapes précédentes de concertation, ce qui est regrettable.*

1. Avis de l'Anses relatif à l'état des connaissances sur les particules de l'air ambiant (effets sanitaires associés à la composition chimique, émissions du trafic routier), 8 juillet 2019 : *Particules de l'air ambiant extérieur. Impact sur la pollution atmosphérique des technologies et de la composition du parc de véhicules automobiles circulant en France*

Une analyse prospective sur le territoire et le devenir de la mobilité et des transports au sein de celui-ci s'avèrerait utile dans cette optique. » (p. 26, nous soulignons)

La CPDP l'a rappelé lors de la réunion du 16 décembre 2019, ce projet très ancien a déjà été discuté, en particulier lors des débats publics conduits par la CNDP dans ce territoire de l'ouest de l'étang de Berre en 2004 et 2010, dans lesquels les constats d'insuffisance des dessertes et d'une nécessaire amélioration du réseau routier ont vite été posés. Les entretiens conduits par la CPDP l'ont convaincue que ces constats sont encore plus aigus et largement partagés aujourd'hui. Un débat sur l'opportunité de la liaison routière Fos-Salon pourrait donc paraître superflu. Mais, déjà en 2004 plusieurs acteurs faisaient remarquer que la question des transports ne peut plus être traitée simplement au plan des infrastructures, sans prendre en compte les mobilités dans leur dimension individuelle et collective, économiques, territoriales et sociales. Ces questions des mobilités viennent de faire l'objet d'une loi d'orientation (LOM) : elles se posent aujourd'hui dans un contexte de transition écologique et énergétique. L'AE rappelle les conclusions des Assises de la mobilité qui ont préparé la LOM, soulignant le 13 décembre 2017 que : « *Le secteur des transports est aujourd'hui le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre, à hauteur d'un tiers, et le seul secteur dont les émissions ont recommencé à augmenter. Le modèle d'équipement du pays reposant sur les infrastructures et le moteur thermique ne répond plus aux besoins d'aujourd'hui.* » (p. 20 de l'avis de l'AE) La CPDP en conclut qu'une part des discussions du débat public qu'elle conduit porteront sur les mêmes questions qu'il y a 15 ans, sur les fuseaux de passage du contournement de Fos et du raccordement à l'A54, mais que ce n'est plus le même débat car les perspectives dans lesquelles traiter ces questions ont radicalement changé.

* * *

En conclusion de cette première partie, la CPDP considère que le dossier du maître d'ouvrage doit être profondément retravaillé pour montrer comment le projet contribue à la cohérence des politiques publiques nationales, régionales et métropolitaines sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre. Il s'agit d'y présenter une analyse prospective de ce territoire prenant en compte les trois échelles mentionnées (territoire logistique et transport, département et périmètre d'étude du projet routier) ainsi qu'une analyse prospective de la mobilité et des transports sur ces territoires à l'horizon 2030 montrant l'évolution des déplacements par origines et destinations, les transformations de la composition du trafic en fonction des évolutions technologiques prises en compte, et la charge des réseaux résultantes, pour mettre en perspective de manière problématisée les différents objectifs poursuivis par le projet dans ce cadre élargi.

2. Les informations indispensables à clarifier dans le DMO pour ouvrir le débat public

En seconde partie, la CPDP a relevé dans l'avis de l'AE des demandes d'informations qu'il lui paraît indispensable de clarifier dans le DMO pour contribuer à la problématisation des enjeux nécessaires pour ouvrir le débat public. Globalement, c'est-à-dire sur tous les sujets (trafics, qualité de l'air, impacts environnementaux...), l'AE note qu'il convient d'**actualiser les données et de présenter les données les plus récentes**, compte tenu des différents documents de planification récemment adoptés ou en cours de révision (SRADDET, SRCE, PDU, PCAEM, PPA, PPRTs, SDAGE, etc.) : « *l'imprécision actuelle des études environnementales et l'obsolescence de certaines données ne sont pas à même de donner au public une appréhension d'ensemble équilibrée des différents enjeux du projet et d'engager le processus d'évaluation environnementale sur des bases suffisantes.* » (p. 15)

a) Données sur les déplacements, les trafics routiers et les temps de parcours

L'AE souligne : « Ces questions, complexes, nécessitent un effort didactique important de la part du maître d'ouvrage, qui doit notamment mettre en relief **les sujets clés : existence ou non d'un trafic induit, répartition des trafics entre les différentes infrastructures du réseau (différent en situation de projet de la situation actuelle), incidence des investissements qui seront réalisés dans les prochaines années a priori avant la liaison : contournement de Martigues et Port de Bouc, contournement autoroutier d'Arles, qui offre de fait un itinéraire relativement fluide (mais plus onéreux en termes de péage et de carburant) pour les poids lourds se dirigeant vers le Nord.** » (p. 25) Il faut ajouter la mise à 2*2vois du RD268 à l'horizon 2025.

L'AE note tout particulièrement la nécessité « de justifier les hypothèses de taux de croissance des déplacements, au regard de la croissance démographique attendue et des évolutions économiques, mais aussi des enjeux de préservation de l'environnement, et notamment de limitation forte des émissions de gaz à effet de serre qui pourraient se traduire par l'émergence de comportements plus sobres ou d'une utilisation plus importante des modes alternatifs. » (p. 25)

L'AE mentionne également la nécessité de :

- Faire apparaître la localisation précise des points de génération des trafics de poids-lourds (p. 13)

- Préciser l'affirmation du dossier selon laquelle « Pour les usagers, le projet génère, quelle que soit la variante, une diminution importante des temps quotidiens circulés sur le réseau routier (16 min à l'heure de pointe en 2030) », et de le faire selon le type de parcours emprunté et la catégorie de véhicule (p. 14), les options présentées étant suffisamment contrastées pour avoir des incidences assez significatives en matière de temps de parcours.

L'AE conclut : « Pour le débat public cette question des trafics journaliers et en heure de pointe est cruciale, ce qui passe par une approche plus didactique et éventuellement une simplification du réseau pour **faire ressortir les maillons clés.** » (p. 25)

b) Présentation des options du projet et du contournement de Fos : éclaircir les fonctionnalités du projet et de ses diverses variantes

Il semble à la CPDP que le projet peut apparaître comme ayant 2 composantes distinctes, au sens de deux fonctions différentes (cf. le descriptif du projet repris dans le DMO) :

- La liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence permettant de décongestionner la desserte du territoire et d'améliorer la liaison de la ZIP avec la vallée du Rhône via l'A54,
- Le contournement de Fos-sur-Mer dont l'objectif est d'éloigner les sources de nuisance des populations.

Certaines options du projet sont d'ailleurs sans contournement de Fos (voir la page 35 du dossier de saisine, et ses cartes non reprises dans la synthèse publique, mais figurant dans le DMO). Certains acteurs en concluent qu'il conviendrait de séparer le projet en deux, le premier répondant à un enjeu national, le second à un enjeu urbain local. La CPDP considère que ce sera un enjeu du débat. Dans ce contexte, la présentation du projet dans le DMO doit affirmer clairement la position de l'État.

Par ailleurs, le dossier présente une option autoroutière intermédiaire « A2 » et une option non autoroutière dite « R2 » que l'AE considère de fait peu compréhensibles, et qui pourrait laisser à penser que l'option autoroutière est privilégiée (p. 14). L'AE note plus spécifiquement sur le contournement de Fos :

- Le découpage de la partie sud du projet en deux composantes — raccordement vers la ZIP [les variantes 1, 2 et 3] et contournement de Fos-sur-Mer [ASP, VP, BE] — n'est pas homogène dans le dossier, le barreau des étangs apparaissant dans une partie du dossier comme une quatrième variante du raccordement sud vers la ZIP (p. 13).
- L'aménagement sur place de la RN 568, avec la dénivellation de quatre carrefours a notamment pour effet d'interdire toute requalification urbaine de cet espace (p. 13).

L'effort de clarté dans la présentation des options du projet dans le DMO doit donc être poursuivi en particulier en stabilisant la dénomination des diverses options (par exemple : déviation ou contournement de Fos ; liaison Fos-Salon pour le projet entier et l'une de ces options) et rendre plus lisibles les différents partis d'aménagement (autoroutière / autoroutière intermédiaire / non autoroutière ; 2*2 ou 2*1 voies ; 3^{ème} voie par utilisation ou non de la BAU pour faire circuler des cars à haut niveau de service, voie réservée ou non aux camions...). Un effort particulier doit porter sur la présentation des différentes options de mise à péage envisagée selon les sections. L'AE note que cela passe par une cartographie qui fait pour l'instant défaut : « *Présenter des cartographies de synthèse précisant les caractéristiques de la nouvelle liaison par section : vitesse de circulation, nombre de voies de circulation, positionnement et nature des carrefours, en comparaison avec la situation existante, permettrait aux acteurs du débat de disposer d'une base claire et objective propice à des échanges fructueux.* » (p. 30) Cet effort de pédagogie paraît en effet indispensable à la CPDP.

c) Présentation des incidences respectives sur l'environnement des différentes variantes

L'avis de l'AE souligne de manière générale que le dossier ne présente pas suffisamment les enjeux environnementaux. L'objet du débat est de permettre au public de confronter, sans a priori, les différentes variantes proposées, en présentant leurs incidences respectives sur l'environnement. L'AE souligne que la démarche « Éviter – Réduire – Compenser » (ERC) a des traductions différentes en fonction du degré de précision des variantes, en particulier pour l'objectif de « zéro artificialisation nette » (p. 10) :

- notamment pour les 3 variantes nord : l'impression parfois ressentie par les rapporteurs de l'AE est que ces deux variantes B et C constituent des « figures imposées » dans le seul objectif de répondre à l'obligation de proposer des alternatives, l'option A étant manifestement retenue. Un complément sur les incidences des 3 variantes en matière d'artificialisation des sols devrait être présenté.
- sur la partie centrale : l'AE considère nécessaire de faire preuve de didactisme pour expliciter la notion de « points d'échange », et ses alternatives possibles (giratoire, dénivellation, rabattement sur d'autres échangeurs etc.) avec leurs avantages et inconvénients respectifs ainsi qu'une discussion sur leur nombre pour prendre en compte l'objectif d'amélioration des dessertes locales.
- sur le raccordement vers la ZIP : Pour la complète information du public lors du débat, l'AE considère utile d'apporter les mêmes niveaux de détail pour chacune des variantes et

en particulier de préciser la longueur de chacun des fuseaux 1, 2 et 3, ainsi que les grandes caractéristiques de l'échangeur avec la RN 568. De plus, le dossier présente certaines options (autoroutière intermédiaire et non autoroutière) pour le seul fuseau 2, laissant planer le doute sur la possibilité de l'existence ou non des solutions intermédiaire et non autoroutière pour les deux autres fuseaux. Il semble nécessaire de présenter, lors du débat, l'éventail complet des possibilités. Concernant les variantes 1 et 2 : « *Pour l'Ae, il serait en effet paradoxal qu'une variante (ici 1 ou 2) soit retenue au motif qu'elle s'écarte de l'urbanisation existante et limite ainsi les nuisances, pour ensuite ouvrir à l'urbanisation l'espace interstitiel.* »

- contournement de Fos : l'AE considère indispensable de préciser la compatibilité des variantes (et des ouvrages de protection) avec les PPRT (est et ouest de Fos) et le PLU de Fos et les effets induits sur l'urbanisation. Il convient également de justifier le choix d'une 2x2 voies pour le barreau des étangs par rapport au type de trafic attendu.

d) Paysage : La liste des 8 séquences paysagères prises en compte (cf. pp. 22-23 de l'avis de l'AE) n'identifie rien sur Miramas (sauf le contournement, au nord) et Saint-Chamas. L'AE ne le relève pas : à vérifier. Par ailleurs, la note de la DDTM pour l'AE mentionne que le projet de site classé des « étangs de Saint-Blaise et la forêt de Castillon », dont le décret de classement, en attente au Conseil d'État, devrait paraître prochainement, doit être mentionné.

e) Protection des espaces naturels et des ressources en eau

L'AE note qu'il convient d'« *Expliciter en toute transparence les enjeux liés aux milieux naturels, et préciser clairement les critères ayant conduit à des classements en enjeux modéré, fort et très fort.* » (p. 24) Ceci concerne en particulier le lien au projet d'extension de la réserve des Coussouls de Crau. En outre, l'AE invite à approfondir l'analyse de la faune, ajouter une analyse en termes de perte nette de biodiversité, et d'impacts sur les nappes souterraines.

f) Cartographie

L'AE note que le 50/1000 est la bonne échelle pour le débat public (p. 23) (2 cm = 1 km) mais remarque globalement qu'il convient de présenter des cartes de synthèse des enjeux environnementaux de taille suffisante pour qu'elles soient lisibles, et d'y reporter les tracés des différentes variantes. Il convient également de hiérarchiser les synthèses thématiques selon le niveau des enjeux par secteurs. Il convient enfin de présenter une cartographie « Transport de matières dangereuses » complète (p. 22)

g) La sécurité routière

L'AE note la nécessité d'approfondir le sujet dans le cadre du débat public à partir d'un diagnostic de l'existant et d'une analyse réaliste des possibilités de gain, nécessairement différents suivant les options. (p. 26)

h) Financement du projet et rentabilité socio-économique

L'AE note qu'en vue du débat public, les montants financiers mentionnés dans le dossier du maître d'ouvrage mériteraient d'être présentés en valeur 2020 afin de faciliter la compréhension du public. (note p. 9) Pour la CPDP, il convient également que les différentes solutions de financement soient clairement présentées, en envisageant différentes clés de répartition des financements publics au cours du débat public.

L'AE déplore également que les gains de temps, parfois très minimes, constituent l'essentiel de la rentabilité du projet alors que la monétarisation des impacts sur le climat et l'environnement y contribue très peu. (p. 26) Par ailleurs, les hypothèses de calcul doivent être précisées. (p. 26), y compris pour les coûts d'exploitation.

* * *

En conclusion, la CPDP considère que **tous les enjeux listés dans cette deuxième partie doivent être traités dans le DMO**. La présentation des modèles utilisés et des calculs effectués, des règlements appliqués, d'une cartographie plus détaillée, etc., pourra également faire l'objet de **fiches techniques complémentaires au DMO**. Parmi les sujets devant faire l'objet d'une fiche technique, l'avis de l'AE note tout particulièrement le bilan de l'interdiction des PL en transit sur la N568 (p. 13). Sur d'autres enjeux, la DREAL pourra **demandeur la rédaction de certaines de ces fiches techniques aux experts des collectivités et personnes publiques associées** mobilisés comme référents externes dans la préparation du DMO.

3. Les études complémentaires à entreprendre dès maintenant par la DREAL pour alimenter le débat public

Compte tenu de la lecture qu'elle fait de l'avis de l'AE et de la première version du DMO transmise par la DREAL le 13 décembre 2019, la CPDP considère que la DREAL doit engager sans plus tarder plusieurs études complémentaires pour disposer de résultats dès l'ouverture du débat public. Il s'agit ici d'études allant au-delà de l'actualisation des données, dont nous avons précédemment souligné la nécessité de présenter dans le DMO les plus récentes, sur la plupart des sujets évoqués dans la partie précédente (trafics, qualité de l'air, impacts environnementaux...) compte tenu des différents documents de planification récemment adoptés ou en cours d'étude concernant le territoire de l'ouest de l'étang de Berre.

La première étude complémentaire doit être entreprise sur **l'exposition des populations au bruit du trafic routier**. L'AE considère nécessaire d'*« approfondir cette question préalablement au lancement du débat, de telle sorte que les secteurs les plus sensibles aient été correctement identifiés, permettant ensuite de comparer sur des bases fiables les incidences des différentes options de projet. »* (p. 19) Constatant le nombre élevé de bâtiments, dont des écoles et des établissements de santé, exposés à un niveau de bruit diurne supérieur à 65 dB(A) voire 70 dB(A), l'ARS ajoute *« Une analyse approfondie des équipements, immeubles et populations actuelles et projetées le long des tracés [donc en différenciant les différentes variantes] doit être réalisée, afin de s'assurer que le projet n'engendrera pas de nuisances supplémentaires. »*

Trois autres études complémentaires, plus larges et sans doute plus difficiles à conduire dans un délai restreint, engagent la démarche d'ensemble du DMO et la problématisation des enjeux que nous avons explicités dans la première partie.

En premier lieu, une étude complémentaire doit être entreprise sur **l'approche multimodale des transports de marchandises et le report modal** de la route vers le fer et la voie d'eau. L'AE indique : *« il apparaît souhaitable d'enclencher des réflexions, y compris avant le débat public, de telle sorte que le maître d'ouvrage et le gestionnaire du réseau ferré national puissent apporter des réponses aux interrogations sur les alternatives ferroviaires qui ne manqueront pas d'émerger à l'occasion du débat. »* (p. 33) L'étude devrait intégrer la modernisation du triage de Miramas et la volonté exprimée par la métropole de mettre en œuvre une disposition de la loi MAPTAM autorisant la mise en place d'un « service public de

fret ferroviaire » qui serait opéré par la RDT 13 (régie des transports des Bouches du Rhône, déjà opérateur ferroviaire) avec un *hub* à Miramas.

Cette étude complémentaire pourra, *a minima*, être engagée avant le débat public sous la forme d'un atelier réunissant tous les acteurs concernés autour du délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône et de la stratégie nationale pour cet axe, à paraître en janvier 2020.

En second lieu une étude complémentaire doit être entreprise sur **les impacts du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre** pour chacune des options et variantes, sujet qui n'est pour l'instant pas abordé dans le DMO, pas plus qu'il ne l'était dans le dossier de saisine de la CNDP et les études d'opportunité. Or, le *Diagnostic air-climat-énergie du PCAEM de la métropole Aix-Marseille-Provence* réalisé par Air Paca en 2018 rappelle que « *Le secteur industriel représente à lui seul 67% des émissions de GES sur l'aire métropolitaine. Le secteur des transports routiers est le second poste d'émissions, avec 4 046 kteq CO₂. Le secteur résidentiel représente le troisième poste d'émissions, avec 1 496 kteq CO₂* » (p. 5 du *Diagnostic*), données qu'il conviendrait de spécifier pour l'ouest de l'étang de Berre.

Pour la CPDP, à la suite de l'AE, « *il apparaît réellement indispensable de présenter lors du débat public l'impact du projet en matière d'émissions de GES avec notamment le "coût carbone de construction" (y compris l'effet lié à l'artificialisation des sols) et les incidences liées à l'évolution du trafic pour chacune des options et variantes en comparaison avec la situation de référence. Le maître d'ouvrage devrait également expliciter les principales solutions de substitution raisonnables, quel que soit le mode de transport, et orientations des mesures de type ERC qu'il entend prendre afin de contribuer à l'atteinte de l'objectif de la France de neutralité carbone en 2050 et contribuer aux ambitions locales et régionales en la matière.* » (p. 21)

En troisième lieu, la CPDP partage l'avis de l'AE quand elle souligne à propos de **la pollution de l'air et de la santé humaine** : « *Il est incompréhensible que le dossier n'identifie pas cet enjeu comme prioritaire et ne comporte pas un volet dédié, alors que ce territoire présente une forte sensibilité aux effets sanitaires des pollutions et que le projet pourrait avoir des incidences significatives sur ce domaine* » (p. 15) Une étude complémentaire doit être entreprise sur **l'évaluation des risques sanitaires liés au projet**, pour aller au-delà de la seule actualisation — indispensable d'ici la tenue du débat — des données ancienne présentées à ce stade sur le seul dioxyde d'azote. « *Cette évaluation devra prendre en compte des éléments précis de prévision du trafic, tenir compte des effets induits sur l'urbanisation et les déplacements. Il conviendra de traiter aussi bien les questions de santé liées à la pollution de l'air, de l'eau, des sols et au bruit* » (p. 20). L'AE rappelle que l'objectif de la qualité de l'air « *doit être intégré au projet de liaison routière Fos-Salon, dès la phase de débat public, par une analyse globale et territorialisée, avec des données à jour, à même de différencier les fuseaux et options, selon l'exposition des secteurs traversés. Une telle analyse permettrait d'éclairer le public, et de bien montrer sur ce sujet comme sur d'autres que les incidences environnementales des différentes options et fuseaux peuvent être contrastées ; elle devra être complétée et précisée au fur et à mesure de l'avancement du projet par une analyse des incidences positives ou négatives du projet.* » (p. 20) Cependant l'AE note que les parties prenantes rencontrées ont peu abordé les questions de pollution de l'air et de santé humaine. Il convient donc de « *développer de manière didactique l'analyse de cet enjeu, en mettant en perspective des différentes sources de pollution.* » (p. 28)

* * *

En conclusion de cette note, la CPDP souhaite rappeler les objectifs que le code de l'Environnement fixe à la participation du public (art. L120-1) :

« I. - La participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue :

1° D'améliorer la qualité de la décision publique et de contribuer à sa légitimité démocratique ;

2° D'assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures ;

3° De sensibiliser et d'éduquer le public à la protection de l'environnement ;

4° D'améliorer et de diversifier l'information environnementale.

II. - La participation confère le droit pour le public [droit assuré par le débat public, art. L121-1] :

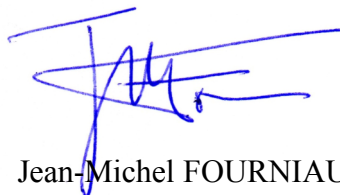
1° D'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ;

2° De demander la mise en œuvre d'une procédure de participation dans les conditions prévues au chapitre Ier ;

3° De disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;

4° D'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation. »

C'est en application de ces dispositions que la CPDP entend conduire le débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon. Pour pouvoir le faire, elle attend de la DREAL une version profondément remaniée par rapport à celle reçue le 13 décembre 2019 du dossier du maître d'ouvrage. Il convient en effet de rappeler que l'article R.122-7 du Code de l'Environnement stipule : « Dans un délai de six mois à compter de la date de publication de la décision susmentionnée, **le maître d'ouvrage** ou la personne publique responsable du projet, plan ou programme, **élabore, suivant les indications de la Commission nationale du débat public, le dossier qui sera soumis au débat** » (nous soulignons). Les recommandations de la CPDP contenues dans cette note soulignent en quoi l'avis de l'Autorité environnementale que la ministre de la transition écologique et solidaire a sollicité pour un cadrage préalable fournit la démarche et le cadre à adopter dans la nouvelle version pour que le DMO permette à la CNDP d'ouvrir le débat public.



Jean-Michel FOURNIAU
Président de la CPDP Fos-Salon
Tél. : 06 12 32 27 65
Courriel : jean-michel.fourniau@debat-cndp.fr