

REGISTRE NUMERIQUE

**Séquence de concertation sur le choix des variantes
préférentielles et les modalités de financement de la
liaison Fos-Salon**

**Contributions validées et publiées sur la période du
15/06/2026 au 15/07/2026**

Nombre de contribution publiée : 197

@1 - Buzon Sylvain

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 15/06/2026 à 07:07:48

Objet : Impact riverains

Contribution :

Bonjour, Étant voisin du rond point Marcel Dassault à Istres, je m'inquiète de l'impact qu'aura la liaison fos / salon sur les riverains de cette infrastructure. Qu'est-il prévu afin de limiter les risques d'exposition aux bruits, aux vibrations d'une telle route et l'ensemble des nuisances associées ? Merci d'avance. Sylvain.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@2 - MOULINET Jean marc

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 21/06/2026 à 14:52:26

Objet : Et le train?

Contribution :

J'aurai aimé être consulté sur un projet alternatif au tout par la route. Pas un mot pour une alternative qui intègre un transfert important vers les transports collectif de fret et de passager. Cet axe croule sous un engorgement issue du manque d'offre d'une solution alternative au tout par la route. La ligne de chemin de fer entre Miramas et Fos date de 1948, les emplacements des gares sont les mêmes! Alors que les villes se sont construites loin des gares il 'y a eu aucune politique pour en faire des pôles d'échanges multimodaux. Partout en France existe des projets de tram train pour utiliser les infrastructures existantes et emmener les voyageurs au cœur des villes. Pas ici pourquoi? Comment fait un usager qui fait le trajet Miramas Fos sur mer; une fois arrivé à la gare il sera à 3,7 km du centre ville ! Idem pour celui qui descendra à Martigues. Quant à celui qui veut partir de Salon pour aller à Fos il lui faudra changer de train. Cette consultation vise à condamner pour longtemps une offre alternative pour ceux qui habitent et travaillent entre Salon et Fos. Le recours à l'impôts, aux péages pour les particuliers est scandaleux. Les entreprises du golfe de Fos, le port qui bénéficient déjà de large subventions de la part de l'état doivent financer les infrastructures de transport qui font partie intégrante de leur stratégie industrielle. Offrez une autre perspective que cette 4 voies à 90km/h qui traversera Istres à quelques dizaines de mètres des habitations. Offrez la possibilité de solutions alternatives au tout par la route!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@3 - Guenette Sabine

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 21/06/2026 à 20:16:43

Objet : Choisir entre la peste et le choléra

Contribution :

- Choix des tracés : Comment choisir entre les 3 tracés proposés de façon juste et neutre? Il est bien évident que selon les lieux d'habitation des uns et des autres, les avis changeront parce le tracé final aura un impact important si l'on vit à côté...- Choix du financement : Les arguments sont toujours et partout les mêmes dans cette période : la puissance publique ne peut plus se permettre de financer des grandes infrastructures, donc, les entreprises privées (ici les concessionnaires autoroutiers) vont s'en mettre plein les poches... On a juste le choix entre "des grandes poches" ou des "petites poches"! Le coût quotidien pour les personnes obligées de se déplacer sur cet axe, à quelque niveau que se soit (Nord, Centre, Sud), sera important, renforcera des inégalités et fera inévitablement gonfler le trafic sur les itinéraires restés gratuits...En attendant (Et bien entendu ce n'est pas le sujet direct de cette concertation...), aucune proposition alternative comme une participation au financement des industries de la ZIP qui reçoivent d'importants fonds publics sous différentes formes, renforcement des solutions ferroviaires...Dans ce cas, j'ai l'impression qu'on nous demande de choisir la longueur de la corde avec laquelle on va nous attacher...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@4 - Anonymat souhaité

Ville : Vauvert

Date de dépôt : Le 22/06/2026 à 10:45:47

Objet : non prise en compte d'un outil de protection forte

Contribution :

les documents présentés en ligne ou dans les réunions nient l'existence d'un outil de protection forte et ce pour quoi il a été classé. cf. l'art. L 332.1 du Code de l'environnement, article de fondement des réserves naturelles!"Version en vigueur depuis le 10 août 2016Modifié par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 160 (V)Modifié par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 55I.-Des parties du territoire terrestre ou maritime d'une ou de plusieurs communes peuvent être classées en réserve naturelle lorsque la conservation de la faune, de la flore, du sol, des eaux, des gisements de minéraux et de fossiles et, en général, du milieu naturel présente une importance particulière ou qu'il convient de les soustraire à toute intervention artificielle susceptible de les dégrader."les tableaux de synthèse présenté par le Maitre d'ouvrage semble à chaque fois minimiser l'existence de cet outil de protection forte en allant jusqu'à écrire qu'il n'existe aucun verrou réglementaire pour la variante A au nord.C'est une erreur juridique flagrante.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@5 - Anonymat souhaité

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 23/06/2026 à 17:08:17

Objet : Financement du projet hasardeux

Contribution :

l'hypothèse n° 7 de financement : intégration à une nouvelle concession est retenu dans le dossier présenté. Cette hypothèse ressemble fortement à un adossement déguisé, puisqu'à date, 2032, le projet ne sera pas réalisé mais adossé à la concession existante d'ESCOTA. IL est donc fort probable que cette solution ne puisse jamais juridiquement voir le jour. Il est extrêmement regrettable d'avoir privilégié un projet d'autoroute concédé très coûteux, surdimensionné, au bilan carbone désastreux (annonce en pleine période de canicule!), au détriment d'aménagement beaucoup plus simples tels qu'ils étaient encore prévus récemment (pas de mise à 2 fois 2 voies systématique). bref que de temps et d'énergie perdu!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@6 - MEUN Rom

Organisme : MCTB Golfe de Fos

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 24/06/2026 à 15:59:27

Objet : tracé de la section Sud-variante n°1 retenue

Contribution :

Je fais suite à notre première réunion de la séquence 3 de la concertation sur la Liaison FOS-SALON (LFS) qui s'est tenue à Miramas le 22 juin 2026 pour vous faire part d'une erreur manifeste. Sur les cartes représentant le tracé de la section Sud-Variante n°1 retenue, l'affectation de couleur Orange représentant du Coussoul en bon état est erronée. Cette représentation de ces deux bandes de terre est improprement définie et pourrait avoir de lourdes conséquences sur l'acceptabilité du tracé et les compensations qui en découleront, comme en témoigne le tableau de votre analyse multicritères.

voir pièces jointes En effet ces 2 bandes de terre de part et d'autre de la voie ferrée sont des Coussouls qui ont été dégradés depuis de longues années par les affouillements liés aux 5 voies de la voie ferrée, aux passages des différents pipes comme GRT Gaz et aux maintenances continues. La bande de terre au Nord de la voie ferrée est aussi encadrée par la route du Ventillon, goudronnée sur 4 kms et bordée d'entrepôts logistiques présents depuis plus de 30 ans. À noter que ces parcelles sont hors zone Natura 2000, hors ZPS, hors ZSC et hors Réserve Naturelle. Les abords de ces terrains sont déjà utilisés industriellement, tandis que ces parcelles dont la terre a déjà été retournée à de multiples reprises empêchent la reprise de pelouse sèche. Comme le souligne le dossier d'enquête publique de l'Extension RNN au paragraphe Habitat "la particularité de la pelouse sèche ne peut pas se régénérer après perturbation du sol (cultures, travaux)". C'est en partie pour cette raison que le commissaire enquêteur a écarté ces 2 zones du projet d'extension de la RNN. Les demandes réitérées de notre association MCTB au Préfet puis aux Ministres ont permis la réintégration de cette variante n°1 dont le tracé est en dehors du périmètre des PPRT et la moins chère en termes de coûts. De ce résultat nous remercions les autorités. Aujourd'hui il est nécessaire que les documents de concertation indiquent cet état dégradé et donc de classer ces deux zones comme il se doit, c'est à dire en 'Coussoul dégradé', de couleur marron sur les cartes. Vous trouverez en PJ les photos de l'endroit avec les voies ferrées, la route du Ventillon, les terres retournées et les panneaux de pipes.

Pièce(s) jointe(s) :



À l'attention de Monsieur le s/Préfet de la
circonscription d'Istres,
DREAL PACA, garants CNDP,
Mairie de Fos-sur-Mer,
Par mail

Fos-sur-Mer le 23 juin 2026

Objet : **Demande de rectification de documents**

Madame, Monsieur,

Je fais suite à notre première réunion de la séquence 3 de la concertation sur la Liaison FOS-SALON (LFS) qui s'est tenue à Miramas le 22 juin 2026 pour vous faire part d'une erreur manifeste.

Sur les cartes représentant le tracé de la section Sud-Variante n°1 retenue

L'affectation de couleur Orange représentant du Coussoul en bon état est erronée. Cette représentation de ces deux bandes de terre est improprement définie et pourrait avoir de lourdes conséquences sur l'acceptabilité du tracé et les compensations qui en découleront, comme en témoigne le tableau de votre analyse multicritères.



l'analyse multicritères peut être synthétisée comme suit :

	Variante 1 2x2 voies
Mobilité	Bilocalité 100% vitrée sans coussouls dégradiés.
Environnement	Bras de la Vallée de l'Arène, habitat en zone Natura 2000, coussouls dégradés 2 000 m².
Faisabilité et risque	Travaux sur une surface de 400 m².
Coût	Construction, Bâtiments Moins de 210 M€

En effet ces 2 bandes de terre de part et d'autre de la voie ferrée **sont des Coussouls qui ont été dégradés depuis de longues années** par les affouillements liés aux 5 voies de la voie ferrée, aux passages des différents pipes comme GRTgaz et aux maintenances continues. La bande de terre au Nord de la voie ferrée est aussi encadrée par la route du Ventillon, goudronnée sur 4 kms et bordée d'entrepôts logistique présents depuis plus de 30 ans.

À noter que ces parcelles sont hors zone Natura 2000, hors ZPS, hors ZSC et hors Réserve Naturelle. Les abords de ces terrains sont déjà utilisés industriellement, tandis que ces parcelles dont la terre a déjà été retournée à de multiples reprises empêche la reprise de pelouse sèche. Comme le souligne le dossier d'enquête publique de l'Extension RNN au paragraphe Habitat **"la particularité de la pelouse sèche ne peut pas se régénérer après perturbation du sol (cultures, travaux)"**.

C'est en partie pour cette raison que le commissaire enquêteur a écarté ces 2 zones du projet d'extension de la RNN. Les demandes réitérées de notre association MCTB au Préfet puis aux Ministres ont permis la réintégration de cette variante n°1 dont le tracé est en dehors du périmètre des PPRT et la moins chère en termes de coûts. De ce résultat nous remercions les autorités.

Aujourd'hui il est nécessaire que les documents de concertation indiquent cet état dégradé et donc de classer ces deux zones comme il se doit, c'est à dire en 'Coussoul dégradé', de couleur marron sur les cartes.

Vous trouverez en PJ les photos de l'endroit avec les voies ferrées, la route du Ventillon, les terres retournées et les panneaux de pipes.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie Madame, Monsieur, d'accepter nos sincères salutations

R. MEUNIER,
Président bénévole de l'association
M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement

M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer
Mail : golfedefos@free.fr, Site : <https://www.golfedefos.fr>



Route du Ventillon goudronnée sur 4 kms



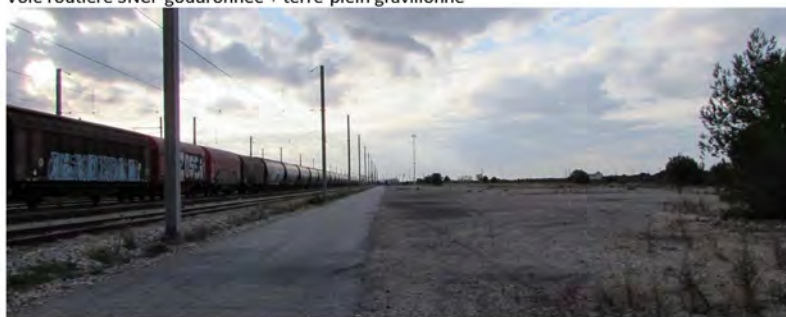
Entrepôts logistiques



Voies ferrées (x 5) et dépôts pétroliers



Voie routière SNCF goudronnée + terre-plein gravillonné



Voies ferrées (x 5), dépôts pétroliers GIE La Crau + pipes

M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer
Mail : golfedefos@free.fr, Site : <https://www.golfedefos.fr>



Réseau SNCF et pipeline



Pipes



M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer
Mail : golfedefos@free.fr, Site : <https://www.golfedefos.fr>

@7 - MOUTET Daniel

Organisme : ADPLGF

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 25/06/2026 à 11:17:10

Objet : ADPLGF (Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos)

Contribution :

Suite à la réunion publique qui a eu lieu à Miramas le 22 juin dernier, j'ai constaté n'avoir eu aucune réponse sur tous les problèmes que j'ai posés et que j'ai annoncés lors de cette réunion, ni Monsieur le Sous-Préfet, ni la DREAL, ni personne d'autre n'a répondu à mes questions. En cas de blocage de route suite à un accident de poids lourd et un incident SEVESO dans une industrie, comment les secours pourront faire pour arriver sur place en sachant que, comme j'en ai parlé lors de la réunion, un poids lourd qui s'est renversé le 26 mai 2026, a bloqué la RN 568 entraînant des bouchons jusque sur le viaduc de Martigues et ça n'était que 9 heures du matin. Si l'incident avait eu lieu vers les 7h ou 7h30, les secours auraient eu des difficultés à arriver sur les lieux du sinistre. Il faut se rappeler de l'exercice PPI qui avait été réalisé en 2004 et dont les secours qui étaient basés sur l'aire de l'autoroute Rebuty et côté Arles à l'intersection de la RN 113, des 2 côtés, sont arrivés à 11 heures du matin pour l'accident qui s'était produit à 7 h. Ceci n'était qu'un exercice mais si un jour cela se présentait, comment les Fosséens pourront quitter Fos avec les blocages qu'il y aura, vu que les routes seront bloquées, prenons par exemple Rhone Energie plus personne ne pourra circuler côté Port de Bouc et côté Arles, en sachant qu'Istres sera très vite bloqué aussi. Malgré tous mes efforts pour faire avancer le sujet avec une seule solution présentée, le barreau des étangs dont on ne parle absolument plus dans le dossier actuel. De plus, on nous parle uniquement de mettre la liaison Fos/Salon comme une Autoroute payante. Je ne me prononcerai pas sur la faisabilité d'un péage mais déjà le problème engendré par ce péage créera des difficultés. Les travailleurs de notre région devront payer pour se rendre à leur travail et tous les bas salaires qui veulent aller à la plage paieront pour leurs loisirs. Ceci est inadmissible. Il est incompréhensible qu'au sein d'un territoire Métropolitain, ou instance, on instaure un péage sur une liaison routière desservant la ZIP. La liaison Fos/Salon ne résoudra absolument pas le problème en cas d'accident sur nos sites SEVESO et compte tenu de la période de travaux liés à la construction dès 2027 voire 2028, comment allons-nous pouvoir circuler ? L'association ne participera pas aux ateliers de la section Nord et Centre. Nous nous concentrons uniquement sur l'étude du parcours concernant la section Sud avec la desserte de Fos sur Mer et du Grand Port Maritime. L'association sera présente pour défendre et faire valoir le droit des citoyens.

Pièce(s) jointe(s) :



Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos
Siège social et bureau : Bât. Estagnon 55, Avenue des Sables d'Or 13270 Fos sur Mer
Tél bureau : 04 42 05 46 49 - Portable Daniel MOUTET : 06 86 55 43 37



1^{ère} CONTRIBUTION ADPLGF LIAISON FOS/SALON

Suite à la réunion publique qui a eu lieu à Miramas le 22 juin dernier, j'ai constaté n'avoir eu aucune réponse sur tous les problèmes que j'ai posés et que j'ai annoncés lors de cette réunion, ni Monsieur le Sous-Préfet, ni la DREAL, ni personne d'autre n'a répondu à mes questions.

En cas de blocage de route suite à un accident de poids lourd et un incident SEVESO dans une industrie, comment les secours pourront faire pour arriver sur place en sachant que, comme j'en ai parlé lors de la réunion, un poids lourd qui s'est renversé le 26 mai 2026, a bloqué la RN 568 entraînant des bouchons jusque sur le viaduc de Martigues et ça n'était que 9 heures du matin.

Si l'incident avait eu lieu vers les 7h ou 7h30, les secours aurait eu des difficultés à arriver sur les lieux du sinistre. Il faut se rappeler de l'exercice PPI qui avait été réalisé en 2004 et dont les secours qui étaient basés sur l'aire de l'autoroute Rebuty et côté Arles à l'intersection de la RN 113, des 2 côtés, sont arrivés à 11 heures du matin pour l'accident qui s'était produit à 7 h.

Ceci n'était qu'un exercice mais si un jour cela se présentait, comment les Fosseens pourront quitter Fos avec les blocages qu'il y aura, vu que les routes seront bloquées, prenons par exemple Rhone Energie plus personne ne pourra circuler côté Port de Bouc et côté Arles, en sachant qu'Istres sera très vite bloqué aussi.

Malgré tous mes efforts pour faire avancer le sujet avec une seule solution présentée, le barreau des étangs dont on ne parle absolument plus dans le dossier actuel. De plus, on nous parle uniquement de mettre la liaison Fos/Salon comme une Autoroute payante.

Je ne me prononcerai pas sur la faisabilité d'un péage mais déjà le problème engendré par ce péage créera des difficultés. Les travailleurs de notre région devront payer pour se rendre à leur travail et tous les bas salaires qui veulent aller à la plage paieront pour leurs loisirs. Ceci est inadmissible.

Il est incompréhensible qu'au sein d'un territoire Métropolitain, ou instance, on instaure un péage sur une liaison routière desservant la ZIP.

La liaison Fos/Salon ne résoudra absolument pas le problème en cas d'accident sur nos sites SEVESO et compte tenu de la période de travaux liés à la construction dès 2027 voire 2028, comment allons-nous pouvoir circuler ?

L'association ne participera pas aux ateliers de la section Nord et Centre. Nous nous concentrons uniquement sur l'étude du parcours concernant la section Sud avec la desserte de Fos sur Mer et du Grand Port Maritime. L'association sera présente pour défendre et faire valoir le droit des citoyens.

Fait à Fos sur Mer, Le 25 juin 2026



Association loi 1901, déclarée le 28/09/02 N°W134001021 à la Sous-Préfecture d'Istres (13)
Agrément départemental pour la protection de l'environnement n° 136202060814008
Siret : 49245212300010 Code NAF : 9499Z Urssaf : 130 1013302450
E-mail : adplgf.fos@gmail.com
Site internet www.stop-pollution.fr

@8 - PAILHOUS Stephane

Organisme : EELV Istres

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 27/06/2026 à 10:55:18

Objet : Un péage qui fait payer aux habitants le développement industriel

Contribution :

À écouter les échanges de la concertation, un constat s'impose : la future liaison Fos-Salon est présentée comme indispensable au développement économique du territoire. Il est, en effet, beaucoup question du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), de la réindustrialisation, de l'augmentation des flux logistiques et de la compétitivité du premier port français. Soit ! Mais si cette infrastructure est avant tout rendue nécessaire par le développement industriel et portuaire, pourquoi son financement reposerait-il principalement (voire exclusivement) sur les habitants, sur les usagers, sur les travailleurs ? Car c'est bien là ce qui se dessine. Faute de financements publics, l'État privilégie désormais le recours à une concession autoroutière, dans un propos fadaise "il n'y a pas d'alternative (de financement) et c'est pour votre bien !". Ce choix pose une question d'équité fondamentale. Chaque jour, des dizaines de milliers d'habitants d'Istres, de Miramas, de Fos-sur-Mer ou de Salon empruntent cet axe pour aller travailler. La plupart n'ont aujourd'hui aucune alternative crédible à la voiture. Demain, ils seront contraints de payer quotidiennement un péage pour accéder à leur emploi. Par contre, ceux qui bénéficieront le plus directement de cette infrastructure – le Grand Port Maritime, les plateformes logistiques, les grands groupes industriels ou encore l'État, propriétaire du port – ne sont jamais présentés comme devant contribuer à hauteur des bénéfices qu'ils retireront de cet investissement. Le paradoxe est saisissant ! Le déni de justice s'impose ! Depuis des décennies, les habitants de ce territoire acceptent déjà la concentration d'industries lourdes, les nuisances, les risques technologiques, les pollutions atmosphériques, l'artificialisation progressive des espaces naturels et un trafic routier toujours plus dense. Et aujourd'hui, on leur explique que, pour rendre possible une nouvelle phase de développement industriel, ce sont eux qui devront sortir leur carte bancaire. Le principe du « pollueur-payeur » est pourtant constamment invoqué lorsqu'il s'agit d'environnement. Pourquoi disparaît-il lorsqu'il s'agit de financer les infrastructures rendues nécessaires par les activités les plus génératrices de trafic ? Pourquoi l'État ne s'explique-t-il pas à lui-même ce qu'il décrète pour nous tous ? Cette logique est absolument inacceptable. Elle revient à demander aux populations locales de financer les conséquences d'un développement économique dont elles supportent déjà une grande partie des externalités (trafic routier, pollution, risques industriels,). Une infrastructure d'intérêt national ne peut être financée comme s'il s'agissait d'un simple équipement de confort local, ce qui est loin d'être le cas. D'ailleurs, à aucun moment, les premières étapes de concertation n'ont évoqué l'idée d'instauration d'un péage... conférant à cette consultation originelle le sceau de l'insincérité et ouvrant, par là-même, la contestation de ses résultats. Avant d'envisager le moindre péage pour les déplacements domicile-travail, il appartient à l'État et aux principaux bénéficiaires économiques du projet de démontrer qu'ils assument eux-mêmes leur juste part de l'effort financier. Stéphane PAILHOUSEurope Ecologie les Verts - Istres

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@9 - Franceschetti Jacqueline

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 27/06/2026 à 13:30:23

Objet : Variante la fossette rassuen Fos-sur-mer

Contribution :

Domiciliée au 250 chemin de la Fenouillère, je constate depuis des années la progression du nombre de véhicules empruntant la rn569, la vitesse et l'importance des accidents. Les nuisances sont le bruit incessant et les gaz d'échappement, les bouchons quotidiens dès 6h du matin. Je suis pour la variante 1 souhaitée par la Mairie de Fos-sur-Mer. Celle-ci est la plus adaptée pour réduire les nuisances, réunifier la Commune, car le nombre de voitures empruntant la rn569 ira croissant

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@10 - REBOUL REGIS

Ville : Nanterre

Date de dépôt : Le 29/06/2026 à 12:41:07

Objet : Concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon

Contribution :

Bonjour, La société TotalEnergies exploite actuellement deux stations-services situées dans les deux sens de circulation de la RN568, sur la commune de Fos-sur-Mer. Dans le cadre du projet de liaison routière et des aménagements prévus sur cet axe, nous souhaiterions savoir si nos installations, notamment classées ICPE, pourraient être impactées par les travaux, que ce soit sur le plan technique réglementaire ou sur le plan commercial durant la période de chantier. Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous transmettre les plans d'aménagement disponibles au droit de nos sites. Si des impacts devaient être confirmés, nous souhaiterions également obtenir l'assurance d'une prise en charge financière des conséquences éventuelles. Par ailleurs, ces deux stations-services emploient du personnel et répondent à un besoin local important, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds. Nous avons également noté que trois variantes sont actuellement à l'étude. Le choix de l'une d'entre elles pourrait affecter très significativement nos activités commerciales si les flux de circulation venaient à être modifiés en contournant nos stations-services. Les activités commerciales et la valeur de nos fonds de commerce s'en trouveraient fortement diminuées, nous vous remercions d'intégrer cet élément dans vos analyses. Nous vous remercions par avance pour la prise en compte de ces points et restons à votre disposition pour tout échange complémentaire. Régis REBOUL

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@11 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 30/06/2026 à 08:21:33

Objet : Trop de camions

Contribution :

Trop d'émissions de CO2. Trop de pollution atmosphérique. Trop de nuisances sonores et visuelles. Trop de bitume et d'emprise agricole. Contre le tout-camion, donnez nous du ferroviaire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@12 - NEGRE MICHEL

Organisme : MARCEGAGLIA Fos-sur-Mer

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 30/06/2026 à 13:52:36

Objet : Impact sur les projets de développements existants et à venir

Contribution :

Dans le cadre de la phase de concertation publique ouverte du 15 juin au 15 juillet 2026 sur le projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, je souhaite, au nom de la direction du site Marcegaglia Fos-sur-Mer, exprimer le soutien résolu de notre établissement à l'aboutissement de ce projet d'infrastructure. Le site Marcegaglia de Fos-sur-Mer, implanté sur l'ancienne aciérie Ascometal, tient à apporter sa contribution à cette concertation en tant qu'acteur économique directement riverain des axes concernés et employeur de plusieurs centaines de salariés qui empruntent quotidiennement la RN569 et les voiries de la zone industrialo-portuaire. Notre groupe conduit actuellement, sous le nom de Projet Mistral, un programme d'investissement de plus d'un milliard d'euros visant à faire de Fos-sur-Mer le siège de la première aciérie électrique nouvelle génération construite en France depuis plus de cinquante ans. Avec une capacité de production annuelle de plus de deux millions de tonnes d'acier décarboné à terme, ce projet s'inscrit pleinement dans la stratégie nationale de réindustrialisation et de décarbonation de la sidérurgie européenne. La réussite de ce projet repose sur un ensemble de conditions d'accueil industriel dont la qualité de la desserte routière constitue un élément structurant. Aujourd'hui, la RN569 supporte un trafic poids lourds d'une intensité sans commune mesure avec son gabarit actuel. L'aménagement en 2x2 voies avec échangeurs dénivelés de la liaison Fos-Salon, représente une réponse indispensable et proportionnée à ces enjeux. Il constitue également un signal fort sur la capacité de l'État et des collectivités à accompagner dans la durée la relance du bassin industrialo-portuaire de Fos-Étang de Berre. Cet aménagement permettrait de dissocier efficacement les flux de transit des circulations locales, de sécuriser les accès à la zone industrielle pour les salariés et les riverains, et de réduire la pression sur les voiries urbaines des communes traversées : Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans ... qui subissent aujourd'hui un report de trafic important. Nous appelons en conséquence à ce que cette concertation permette l'aboutissement de ce projet et espérons qu'elle permettra à chacun de s'exprimer et apporter les compléments nécessaires à la mise en œuvre de ce projet d'infrastructure, essentiel pour l'ensemble du territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@13 - Sidolle Christèle

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 30/06/2026 à 19:48:42

Objet : Contre devoir payer

Contribution :

Je suis contre la création d'une autoroute payante entre Fos et Salon. Celle ci va dévier les automobilistes ne souhaitant pas payer sur le centre ville et engendrer des bouchons. Il faut agrandir les routes pour une 2 voies sans faire appel à un concessionnaire qui va rendre la structure payante.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@14 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 30/06/2026 à 20:55:51

Objet : Peage

Contribution :

Cette section doit être libre d'accès, sans péage

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@15 - Marongiu Rieu Rosette

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 01/07/2026 à 07:39:57

Objet : Liaison de fos-salon

Contribution :

Riveraine de la n569, car j'habite 250 chemin de la Fenouillère, j'ai pu constater ces dernières années le bruit important et incessant dès 6h du matin jusqu'au soir. Il est rare le jour où je n'entends pas la Sirène des pompiers. La pollution des gaz d'échappement est une atteinte à la santé. Le nombre des véhicules va croissant depuis des années. Je suis pour la variante préconisée par la Mairie, le tracé numéro 1, qui pour moi est la solution qui tend à préserver la santé des habitants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Type :

@16 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 02/07/2026 à 13:33:55

Objet : gratuité

Contribution :

Il faut en effet passer à une double voie mais les habitants du secteur ne doivent pas être pénalisés financièrement pour aller travailler ou subir les déviations dans leurs quartiers pour éviter la tarification!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@17 - MARTIN Sébastien

Organisme : Presindet de l'association et CIQ " Le GRILLON"

Ville : Istres

Date de dépôt :Le 02/07/2026 à 16:23:46

Objet :positionnement échangeurs

Contribution :

SUPPRESSION de l'échangeur DASSAULT ou si maintien de celui ci maintien de RN569 dans les 2 sans FOS et ISTRES NORD et du Rdpt DASSAULT actuel . voir document Word en PJ

Pièce(s) jointes(s) :

CONTOURNEMENT SALON FOS

Dans le cadre création de cette liaison des avantages et inconvénient apparaissent.

AVANTAGES :

Fluidité de l'actuel axe RN569, route très accidentogène

INCONVENIENTS :

1) NOMBRES des ECHANGEURS

- Multiplication des échangeurs sur une trop courte distance (4 sur 4.4km) risque d'accident dans les voies d'insertion ou de décélération



2) ECHANGEUR DASSAULT (nécessité ou pas)

- Si création échangeur rond point Dassault très grosse difficultés de gestion du flux car élargissement de la voie Radolfzell avec doublement du pont au dessus de la voie ferrée très compliqué avec proximité des habitations et zone commerciale .

Si maintien de RN569 possibilité de passer par autoroute en venant de SALON pour sortie BELON ou RASSUEN et revenir sur secteur vers DASSAULT par RN569 maintenu, alors proposition la moins onéreuse

3) CONCESSION AUTOROUTIERE

- sans gratuité dans la portion FOS/SALON Surcout financier pour les personnes travaillant sur FOS/MIRAMAS (exemple, village des marques) ou Salon de Provence
- Risque de bouchons et de perturbations car les conducteurs emprunteraient des axes routiers dans les lotissements pour échapper aux péages en passant chemin de Capeaux ou avenue de Flor

@18 - CHAYOT Bernard

Organisme : Retraite

Ville : Miramas

Date de dépôt : Le 02/07/2026 à 16:50:50

Objet : Réalisation du contournement

Contribution :

Il est vital d'aboutir dans des délais raisonnables à ce projet , je ne suis pas contre le financement privé si il existe des itinéraires de substitution pour les locaux permettant ainsi des déplacements quotidiens non contraignants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@19 - DELMAS Florent

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 02/07/2026 à 21:50:05

Objet : Pertinence 2x2 voies section istres

Contribution :

Je suis résidant au contact direct de la RN569 à Istres. Je ne suis pas certain qu'une 2x2 voies soit nécessaire. Les bouchons se produisent au niveau des ronds points permettant l'accès à Istres. À mon sens, il convient de repenser ces échangeurs en créant des giratoires dénivelés. Le flux en transit reste sur la voie de circulation normale, alors que le flux voulant entrer ou sortir d'Istres utilise le rond point sur ou sous la route nationale. Le trafic s'en trouve nettement fluidifié.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@20 - Richard Marc

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 03/07/2026 à 07:07:12

Objet : Autoroute salon-fos

Contribution :

Je m'oppose au fait que cette autoroute au demeurant nécessaire devienne payante

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@21 - Marlene

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 03/07/2026 à 09:09:42

Objet : Impact du projet

Contribution :

Bonjour, Je me questionne sur ces points: - la légalité d'un système de péage ouvert par rapport à l'équité devant le péage des usagers. - la légalité d'un adossement à une concession qui a pris fin au début des années 2000. - les solutions alternatives: Quelles alternatives avez vous étudiées pour cette liaison. Dans le dossier, il n'y a que des variantes de tracés. Le projet de l'A69 a montré que c'était nécessaire de prouver qu'il n'y avait pas d'alternative. Avez vous regarder sur des améliorations des réseaux de transport en commun/modes actifs pouvaient permettent la réduction du trafic routier. Y'a t-il des possibilités d'aménager des horaires au GPMM pour réduire la congestion sur l'axe, de travailler sur le transport de marchandises, ... - comment et à quelle hauteur, le projet contribue aux objectifs de décarbonation que porte l'État via sa Stratégie Nationale Bas Carbone et la région Sud dans sa planification écologique ? Il me semble que ce projet ne va pas dans le sens de la réduction de la dépendance à la voiture et de la baisse des émissions de GES. - combien de véhicule supplémentaires sont prévus sur le territoire du fait du trafic routier induit par ce projet routier ? - la pollution sur le bassin de l'Ouest de l'Étang de Berre atteint des seuils très importants, et a des conséquences très fortes sur la santé des habitants. Le projet, me semble t-il, par l'augmentation des vitesses et la hausse du trafic routier, devrait empirer la la situation ? Quelle réponse apportez vous à cela ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@22 - service juridique

Organisme : LPO PACA

Ville : Hyères

Date de dépôt : Le 03/07/2026 à 10:19:28

Objet : Position LPO PACA

Contribution :

Bonjour, Comme nous le développons dans le document en pièce jointe, en l'absence d'une approche visant à garantir la préservation d'un habitat unique en Europe et de l'impact attendu sur des zonages réglementaires abritant des espèces faisant l'objet de Plan Nationaux d'Actions, dont certaine protégée par l'Arrêté Ministériel du 9 juillet 1999, la LPO PACA ne peut que rejeter le choix de la variante actuellement envisagée.

Pièce(s) jointes(s) :



Avis de la LPO PACA dans le cadre de la Concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon

L'association régionale « Ligue pour la protection des Oiseaux Provence-Alpes-Côte d'Azur » (ci-après LPO PACA), créée le 5 avril 1998 et agréée association de protection de l'environnement et habilitée à participer au débat public

Après avoir pris connaissance de la consultation du public en cours et au titre de leur objet « d'agir ou de favoriser les actions en faveur de la nature et de la biodiversité », la LPO PACA souhaite formuler les remarques suivantes.

A la lecture du dossier il est indiqué par le maître d'ouvrage que la variante 1 est retenue comme variante préférentielle au regard des bénéfices attendus et de sa capacité à délester la RN569 en traversée de Fos sur-Mer sans présenter de points de complexité majeurs prompts à entraver sa faisabilité.

Pourtant lors de la décision du 29 juin 2021 consécutive au débat public relatif au projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, l'article 4 indique : « Concernant la section sud du réaménagement de la RN569 (entre le carrefour de Rassuen et la RN568), les études seront poursuivies en retenant comme référence la variante 2. Dans la suite des études, le maître d'ouvrage poursuivra la comparaison de la variante 2 avec la variante 3 pour confirmer ce choix. **La variante 1 est écartée.** »

Aujourd'hui c'est cette variante devant être abandonnée qui est privilégiée, la LPO PACA ne peut que s'étonner de ce choix, le périmètre de cette variante incluant pourtant un grand nombre de zonages réglementaires en raison de la richesse de ce périmètre en matière de biodiversité :

- Zone spéciale de Conservation « Crau centrale – Crau sèche » du réseau Natura 2000
- Réserve Naturelle Nationale des Coussouls de Crau (steppe unique en Europe)
- Réserve Naturelle Régionale Poitevine-Regarde-Venir (section nord du tracé de la variante A)
- Zones humides liées aux étangs.

Cette variante impacterait de surcroît 17,3 ha d'impact du Coussoul de Crau, habitat communautaire présentant un enjeu majeur non compensable.

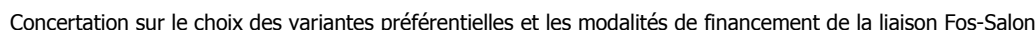
Mais présenterait aussi une interception de 2 zones Natura 2000 (0,1 ha sur ZPS Crau et 6 ha sur ZSC Crau centrale-Crau sèche).

En outre selon le tableau d'analyse multicritères présenté dans le cadre de cette concertation la variante 1 est la seule à présenter un impact sur Réserve Naturelle Nationale des Coussouls de Crau en venant longer directement le périmètre direct de cette zone protégée.

Comme nous le développerons ci-après cet impact sera direct pour les espèces nicheuses de la réserve dont l'accomplissement du cycle biologique sera impossible sur toute une bande de plusieurs centaines de mètres tout le long du tracé qui jouxte cet espace protégé.

Les zones naturelles ayant été synthétisées comme suit :

	Variante 1 2x2 voies	Variante 1 2x2 voies	Variante 2 2x2 voies
Mutualité	Maintien des zones qui sont en zone de protection	Préserver les zones de protection de l'environnement	Préserver les zones de protection de l'environnement
Environnement	Préserver les zones de protection de l'environnement	Préserver les zones de protection de l'environnement	Préserver les zones de protection de l'environnement
Faisabilité et risque	Le coussoul de Crau	Le coussoul de Crau	Le coussoul de Crau
Critère	Aléa	Aléa	Aléa



L'impact sur un milieu unique, déjà soumis à une forte pression d'aménagement, comme nous y reviendrons, nous semble présenter un cadre réglementaire non adapté pour retenir ce tracé.

[illegible]

Un impact direct est pressenti pour l'Édicnème criard, espèce dont l'enjeu de conservation justifie la mise en place d'un programme national de suivi.

Mais surtout, l'aire d'étude de la variante n°1 traverse directement le domaine vital de trois espèces faisant l'objet d'un Plan national d'action (PNA) : l'Outarde canepetière, le Ganga cata, espèce classée CR (en danger critique d'extinction) sur la liste rouge UICN des oiseaux nicheurs de la région PACA et le Lézard ocellé.

L'outarde est classée en danger d'extinction (EN) sur la liste rouge des oiseaux nicheurs de France métropolitaine depuis 2016.

Ces éléments issus du document cadre du PNA de cette espèce sont connus, documentés et doivent à ce titre faire l'objet d'une prise en compte et d'une intégration dans les impacts attendus en retenant cette variante.



Tableau 11. Effet de différents types d'aménagements sur la probabilité de présence d'outarde (Chironneau, 2014)

Type d'aménagement	Distance d'effet	Probabilité de présence d'une outarde en fonction de la distance (m) au type d'aménagement existant dans la 1 ^{re} colonne
LGV	Effet fort jusqu'à 210 m et au-delà jusqu'à 242 m	
LGV	Effet fort jusqu'à 250 m et au-delà jusqu'à 270 m	
Vitesse	Effet fort jusqu'à 220 m	
Accès	Effet fort jusqu'à 200 m	
Chemin	Effet fort jusqu'à 150 m	

Pour les infrastructures les plus visibles (bâti) et/ou bruyantes (LGV) ces effets peuvent être très forts jusqu'à plus de 200 m et rester perceptibles jusqu'à 1000 m.

Afin de limiter la perte d'habitat et permettre à terme la reconquête de l'espèce, il est nécessaire d'éviter tout aménagement dans les zones d'habitat favorable utilisé ou utilisable par les outardes et, à défaut, privilégier la proximité immédiate des aménagements existants, dans le cadre d'une dérogation le cas échéant.

Les pressions d'urbanisation sur des milieux autrefois dédiés à l'agriculture (Domaines Atlantique et Méditerranéen) ou sur les milieux semi-naturels (Domaine Méditerranéen) sont importantes à très importantes et causent la régression et la fragmentation des biotopes abritant des outardes, y compris au sein des zonages environnementaux.

Le choix de la variante pressentie par le porteur de projet vient aujourd'hui en totale contradiction avec l'action n°1 du PNA Outarde canepetière qui vise à « **prendre en compte l'Outarde canepetière dans les projets d'aménagement du territoire** ».

En outre le choix du mode de financement retenu induit des impacts supplémentaires, en souhaitant retenir une infrastructure au statut autoroutier les impacts résiduels et le dérangement induit seront conséquents.

La vitesse de circulation, la densité de trafic et le bruit induit susciteront une perturbation maximale pour les espèces nicheuses sur toute la longueur du tracé venant entre autres longer le périmètre de la Réserve Naturelle Nationale des Coussouls de Crau

Cet impact ne sera donc nullement indirect comme présenté dans les documents de la concertation mais bel et bien réel pour les espèces évoquées précédemment.

Leur domaine vital sera réduit car l'accomplissement du cycle biologique sera impossible sur une bande de plusieurs centaines de mètres au sein de la Réserve nationale et ce sur la totalité de la longueur du tracé de la variante 1 venant longer au plus près cet espace naturel protégé.

Cette perturbation connue et documentée dans les documents cadres du PNA Outarde canepetière n'est pourtant nullement évoquée et au contraire minimisée avec la seule mention d'impact indirect.

Pourtant encore une fois, lors de la décision du 29 juin 2021 consécutive au débat public, l'article 3 indique :
 « Le principe de la réalisation d'une infrastructure au statut autoroutier sur la totalité de l'itinéraire est écarté. Celui d'un 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 Toupiguières, 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. Les caractéristiques des aménagements qui seront retenues pour le projet de liaison Fos-Salons privilégieront autant que possible le réaménagement des routes existantes. Le recours à des vitesses maximales autorisées réduites (90 km/h, voire 70 km/h au droit des zones urbanisées) sera étudié notamment vis-à-vis de ses impacts en matière de conception des ouvrages, de réduction des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores, ou encore de limitation des émissions de gaz à effet de serre. Les modalités, aménagements

paca.lpo.fr
lpo.fr

LPO Provence-Alpes-Côte d'Azur - Siège social régional LPO
9 rue de Provence - 83400 HYÈRES
Tél. 04 94 12 79 52 - paca@lpo.fr



spécifiques ou mesures d'exploitation, permettant de faciliter le développement sur le territoire des modes actifs, du covoiturage et des transports en commun seront précisées. »

La prise en compte de l'ensemble de ces aspects semble avoir été complètement écarté dans le cadre présenté actuellement et cette nouvelle approche vient aujourd'hui impacter des milieux naturels uniques en Europe.

Le dérangement induit par l'exploitation d'une concession autoroutière créant une bulle d'exclusion au sein même du périmètre de la RNN avec un impact direct sur les espèces nicheuses au sein de ce milieu et ayant conduites à en justifier le classement en zone protégée.

Pour la section nord de la variante A, l'impact sera encore plus conséquent car la tracé retenu traverse sur toute la longueur la RNR Poitevine Regarde-Venir.

La réalisation projetée passe d'un aménagement routier (1x1 voie) à un modèle autoroutier (2x2 voies) entraînant a minima un élargissement supplémentaire de 14m au minimum auquel devront s'ajouter les voies de rétablissements, le réseau d'écoulements des eaux pluviales, etc...

Cet aménagement impliquera un empiètement sur la RNR Poitevine Regarde-Venir de 1,3 ha à minima et présentera un « terre-plein central » empêchant toute connectivité et continuité écologique pour la faune de la réserve entre les deux parties de la réserve qui deviendront deux entités distinctes.

Pour mieux appréhender et évaluer les enjeux sur ces différentes espèces, une synthèse cartographique faisant le lien entre les enjeux des habitats et ceux des espèces relevées lors des inventaires, ainsi que les fonctionnalités écologiques, dans le cadre de chaque variante serait nécessaire pour mieux appréhender les enjeux en termes de biodiversité.

Cette synthèse permettrait en outre d'appréhender des impacts encore non évalués puisque le tronçon A, de la partie nord (jonction A54), qui sera développé, lui aussi, sous forme de concession autoroutière ne permettra pas l'accès aux parcelles situées de part et d'autre de cet axe de circulation comme c'est actuellement le cas avec la desserte de la N569.

Ceci permettrait en outre d'évaluer la nécessité de restaurer les dessertes aux propriétés avoisinantes dans la phase nord du projet.

En effet, pour permettre l'accès de la zone aux riverains et/ou gestionnaires des parcelles adjacentes, une restauration des dessertes locales avec un élargissement voire une création de nouvelles vois d'accès sera nécessaire.

Ces parcelles sont aujourd'hui situées dans des habitats à forts enjeux en termes de biodiversité comme des zones de Coussoul de Crau à l'ouest ou de foin de Crau et haies et bocages à l'est.

L'élargissement ou la création de ces voies présentera un impact supplémentaire sur ces milieux, ces conséquences pourraient être évitées si l'approche retenue à la suite du débat public et à la décision du 29 juin 2021 publiée par les ministères des transports et de la transition écologique était suivie.

Le dossier indique à juste titre qu'« au vu des enjeux de souveraineté économique et de la richesse écologique du territoire, une stratégie « Éviter Réduire Compenser » très ambitieuse sera déclinée dans les études préalables jusqu'à la mise en service. »

Néanmoins un point nous interroge puisqu'il est indiqué toujours dans le dossier de consultation que « la démarche (ERC) a été mise en œuvre depuis le début du projet et sera poursuivie dans toutes les étapes pour faire l'objet d'approfondissement. ».

Notre association souhaite rappeler que la liaison Fos-Salon se trouve située au cœur d'une zone de concentration de développement d'infrastructures qui pourraient impacter de façon irréversible certains milieux naturels avec des conséquences à long terme, durant toute la phase d'exploitation :

- Nouveaux logements
- Contournements d'Arles et Martigues
- Aménagement zone industrielle Fos/Berre

paca.lpo.fr
lpo.fr

LPO Provence-Alpes-Côte d'Azur - Siège social régional LPO
9 rue de Provence - 83400 HYERES
Tél. 04 94 12 79 52 - paca@lpo.fr



- Port-de-Bouc
- Construction du pont de Barcarin
- Ligne THT

En outre les zones de Coussoul situées à l'ouest de la N569 ont été acquises dans le cadre de mesures compensatoires dans le cadre de la création de la RNR Poitevine Regarde-Venir et se voient aujourd'hui être directement impactées dans le cadre du tracé actuellement envisagé.

A ce titre une évaluation des effets cumulés de ces différents projets doit être réalisée afin de s'assurer de la pertinence des différentes séquences ERC respectives et notamment de l'efficacité des mesures compensatoires prévues au regard des aménagements en cours de développement qui augmentant la fragmentation du territoire.

Sans ce préalable il est aujourd'hui impossible de s'assurer de la conformité du présent projet avec le code de l'environnement et des possibilités de maîtrise foncière pour garantir l'absence de toute perte de biodiversité comme le cadre légal l'impose.

Notre association rappelle que le code de l'Environnement prévoit que les mesures de la séquence ERC doivent être pleinement effectives pendant toute la durée des atteintes.

Période incluant la phase de travaux et nécessitant donc une prise en compte des effets cumulés des projets concentrés au sein de ce secteur à enjeu pour la biodiversité pour garantir l'efficacité des mesures de la séquence ERC.

Pour l'ensemble de ces raisons la LPO PACA estime que la variante proposée présente un impact fort et irréversible sur différents habitats communautaires uniques et vitaux d'espèces protégées.

Ce projet vient en outre s'agréger à une multiplicité de demandes d'aménagement sur cette zone qui ne permet pas d'appréhender la fragmentation du territoire induit ni les garanties de mise en œuvre d'une séquence ERC pertinente et solide.

Une évaluation des effets cumulés attendus pour cette zone est aujourd'hui un préalable nécessaire avant de pousser plus en avant tout nouveau projet.

La LPO PACA demande donc qu'une évaluation globale des effets cumulés attendus soit réalisée dans les meilleurs délais et ceci avant toute poursuite d'instruction des différents dossiers implantés dans un rayon de 50 km autour du périmètre de la zone d'étude de ce projet.

Sur la base de cette évaluation une réelle politique d'aménagement du territoire intégrant la prise en compte des enjeux et impacts attendus permettra d'estimer les possibilités de réalisations.

En l'absence d'une approche visant à garantir la préservation d'un habitat unique en Europe et de l'impact attendu sur des zonages réglementaires abritant des espèces faisant l'objet de Plan Nationaux d'Actions, dont certaine protégée par l'Arrêté Ministériel du 9 juillet 1999, la LPO PACA ne peut que rejeter le choix de la variante actuellement envisagée.

Danielle CASTAGNONI
Présidente LPO PACA

paca.lpo.fr
lpo.fr

LPO Provence-Alpes-Côte d'Azur - Siège social régional LPO
9 rue de Provence - 83400 HYERES
Tél. 04 94 12 79 52 - paca@lpo.fr

@23 - Severy Paul

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 04/07/2026 à 07:43:18

Objet : On ne veut pas de cette autoroute privée

Contribution :

On ne veut pas de cette autoroute, qu'elle soit publique-privée ou entièrement privée. Il existe déjà une route permettant de relier Salon à Fos. Ce projet va encore dénaturer ce beau paysage et générer davantage d'émissions de CO₂. C'est quand même triste qu'à notre époque, on continue à porter ce genre de projet, que je considère inutile. Son coût sera démentiel pour un gain que je juge limité. Je suis totalement opposé à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@24 - Garcia Helene

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 04/07/2026 à 09:05:41

Objet :Projet liaison fos -salon

Contribution :

Bonjour Cette liaison aura un impact direct sur le riverains et l'environnement, quels sont les mesures envisagées pour les protéger ? On veut permettre une circulation qui devrait être réduite par du transport par train plutôt que par routeL'impact sur notre environnement direct sera encore au détriment des habitants.Cette liaison n'est pas une nécessité si les transports collectifs sont développés.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@25 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 04/07/2026 à 12:25:15

Objet : Toujours plus !

Contribution :

Toujours plus de voitures, plus de camions, plus de pollution. En ces temps de canicule, on constate bien les limites de ce système sans limites. Et pourquoi pas, plus de trains, plus de ferroutage ? Plus de transports collectifs ? De plus, financer ce projet par une concession privée basé sur le versement de péages, va forcément amener un report de circulation sur les routes alentours et les cœurs de villages. Et, déclasser une réserve naturelle pour y faire passer une autoroute, n'est-il pas la porte ouverte à d'autres déclassements à venir ? Quelles sont les limites ? Pour résumer : Privilégier officiellement l'entretien du réseau existant, le ferroviaire et les mobilités alternatives plutôt que la création de nouvelles autoroutes. Respecter la loi Climat et Résilience de 2021, ainsi que les objectifs de ZAN à horizon 2050. Repartir sur une alternative gratuite pour les usagers. Avoir plutôt une vision à long terme de nos régions et de nos usages, à l'heure du réchauffement climatique et de températures qui vont finir par rendre nos conditions de vie réellement difficiles. Intégrer la question d'un modèle économique viable à long terme et non une fuite en avant qui ne résout rien !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@26 - Anonymat souhaité

Organisme : Habitant d'Istres

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 05/07/2026 à 12:16:03

Objet : Liaison Fos-Salon : oui à l'infrastructure, non au péage qui recréera les nuisances qu'elle doit supprimer

Contribution :

Madame, Monsieur, Je souhaite tout d'abord remercier la DREAL, les collectivités partenaires les garants de la concertation ainsi que l'ensemble des équipes ayant contribué à l'élaboration du dossier pour la qualité des informations mises à disposition du public. Les documents présentés sont complets, transparents et permettent un débat éclairé sur un projet majeur pour notre territoire. Je suis favorable à l'amélioration de la liaison Fos-Salon. Je suis en revanche fermement opposé à toute version payante du projet. Mes raisons sont simples : 1. Le péage contredit l'objectif du projet. Le projet vise à réduire la congestion, améliorer la sécurité et diminuer le trafic sur les routes secondaires. Pourtant, le dossier reconnaît lui-même que le péage entraînera des reports de circulation vers la RD69, la RD113 et plusieurs voies urbaines. Une infrastructure conçue pour supprimer les reports de circulation ne devrait pas être financée d'une manière qui les recrée à côté. 2. Istres risque d'être perdante. Les propres études du projet indiquent que le trafic sur l'avenue Radolfzell pourrait passer de 14 100 à 18 900 véhicules par jour selon les scénarios étudiés, soit une hausse d'environ 34 %. Je crains le même phénomène sur l'avenue Saint-Exupéry et les axes reliant Istres à Fos-sur-Mer et Martigues. Cette augmentation potentielle représente plusieurs milliers de véhicules supplémentaires par jour sur certaines voies urbaines. À titre de comparaison, le débat local autour du projet IREN porté par SUEZ a largement mis en avant les nuisances liées à plusieurs dizaines de camions supplémentaires par jour. Les conséquences potentielles d'un report de circulation qui pourrait concerner des volumes de trafic très supérieurs ne doivent pas être minimisées. 3. Le péage déplacera les nuisances au lieu de les supprimer. Plus de trafic sur les axes urbains signifie : • plus de bruit ; • plus de pollution ; • plus de congestion ; • davantage de circulation au cœur des quartiers habités. • Augmentation prévisible de l'accidentologie dans les villes. C'est exactement l'inverse de ce qui est recherché. 4. La sécurité routière ne doit pas devenir une variable budgétaire. Le projet est justifié par une accidentologie très préoccupante : 10 accidents mortels et 29 accidents graves recensés entre 2009 et 2023. Si cette nouvelle infrastructure est réellement plus sûre, alors tout doit être fait pour attirer le trafic dessus, et non le décourager par un péage. 5. Le péage augmente la fracture sociale et fait porter les coûts sur les usagers locaux. Les coûts annoncés peuvent atteindre plusieurs centaines d'euros par an pour un salarié effectuant quotidiennement ses déplacements entre les différents pôles du territoire. Pour un ménage comportant deux actifs utilisant régulièrement cette liaison, le coût annuel pourra rapidement devenir significatif. Cette situation risque de créer une mobilité à deux vitesses : ceux qui pourront payer et ceux qui contourneront l'infrastructure payante en utilisant les itinéraires gratuits. Une infrastructure publique destinée à améliorer la vie quotidienne des habitants ne devrait pas devenir un facteur supplémentaire de fracture sociale. Il n'est pas acceptable d'avancer comme contre argument les éventuelles possibilités d'abonnement qui pourraient potentiellement être mises en œuvre par le concessionnaire de l'autoroute. C'est une entreprise privée qui est libre de ses tarifs. L'État ne peut pas s'engager sur ce point. 6. Le projet est d'intérêt national. Son financement devrait l'être aussi. La liaison Fos-Salon est présentée comme indispensable au développement industriel de Fos, du Grand Port Maritime de Marseille, de la logistique nationale et de la création d'emplois. Les bénéfices attendus dépassent largement notre territoire. Il paraît donc injuste que les habitants locaux deviennent les principaux contributeurs via un péage quotidien. 7. Le véritable motif du péage est budgétaire. En 2021, l'État avait écarté le péage et privilégié un financement public. Les besoins de mobilité n'ont pas changé. Ce qui a changé est la

Page 41 / 532.

situation des finances publiques. Les habitants ne doivent pas payer les conséquences de contraintes budgétaires nationales. Le choix du péage apparaît ainsi comme une réponse à une difficulté de financement de l'État davantage qu'à un objectif de mobilité ou d'intérêt général. En résumé : · Je soutiens la réalisation de la liaison Fos-Salon. · Je refuse sa mise en péage. · Une route construite pour réduire la congestion ne doit pas devenir une route qui renvoie le trafic vers les centres urbains y compris pour les véhicules légers. · Une infrastructure stratégique pour l'économie nationale ne doit pas être financée principalement par les usagers locaux. · Je demande l'abandon des scénarios payants et la réalisation d'une étude approfondie des impacts sur Istres, notamment autour des avenues Saint Exupéry, Radolfzell et des liaisons vers Fos-sur-Mer et Martigues. Je vous remercie de la prise en compte de cette contribution

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@27 - Roulet Ritterhoff Amandine

Organisme : SCI - GFA du Grand Moutonnier

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 12:58:46

Objet : Propositions nouvelles au variante 1 et 2

Contribution :

Bonjour Madame, Bonjour Monsieur, Nous vous écrivons au nom de la SCI et du GFA du Grand Moutonnier, situé au 84 chemin du Moutonnier, 13800 Istres. Nous nous permettons de vous contacter car nous sommes très préoccupées par le projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, et plus particulièrement par la variante 1 du tronçon SUD, actuellement présentée dans le cadre de la concertation. Nous sommes quatre cogérants de la SCI familiale propriétaire du mas et du GFA dont les terres entourent cette propriété. Notre mas agricole du XVIII^e siècle est transmis de génération en génération et constitue un ensemble patrimonial intimement lié à l'histoire agricole de la Crau. Les parcelles de notre GFA sont situées dans le périmètre de production du foin de Crau AOP. Pendant de nombreuses années, Mr Roulet Francis y a lui-même produit du foin de Crau. Aujourd'hui, ces terres sont exploitées par notre voisin le GAEC de la Massuguière (une des plus grandes exploitations françaises en foin de Crau AOP et élevage ovin). Ces terres conservent toute leur vocation agricole et participent à la préservation d'un patrimoine paysager unique. La variante 1 traverse notre propriété et entraîne des conséquences dramatiques pour ce patrimoine naturel, agricole et historique. Elle porte atteinte à une allée de platanes bicentenaires, coupe en deux cet ensemble paysager, menace une bergerie, un hangar à foin ainsi que des habitations, tout en impactant les espaces naturels et agricoles environnants. Nous vous proposons aujourd'hui deux variantes bis, une pour la variante 1 et une pour la variante 2, proposée par Michel Roulet, ancien ingénieur dans le génie civil, permettant de limiter les dégâts. Michel Roulet sera présent à la réunion du 8.07.26 à Fos sur Mer. En pièce jointe, vous trouverez une liste des avantages et des inconvénients des variantes 1 et 2, ainsi que des variantes 1 bis et 2 bis ; ainsi que deux propositions de tracés, alternatives pour les variantes 1 et 2. En espérant que notre proposition retiendra votre attention et pourra être prise en considération dans le cadre de ce projet, nous vous prions d'agréez, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées. Amandine Ritterhoff, Clarence Stumpf, Magaly Lyotard et Nathan Lyotard

Pièce(s) jointe(s) :

PROPOSITIONS VARIANTES SUR TRACE ISTRES-FOS DE LA LIAISON FOS-SALON

Propositions réalisées par Michel Roulet représentant par la SCI et le GFA du Grand Moutonnier 84
Chemin du Moutonnier à Istres

Date : 5 juillet 2026

A - VARIANTE 1 Bis :

AVANTAGES (par rapport à la variante 1) :

- Préservation de prairies en foin de Crau arrosées par immersion (système traditionnel qui permet d'alimenter à 90% la nappe de la Crau)
- Préservation des haies autour des prairies abritant de nombreux oiseaux (dont l'oiseau migrateur : Rollier d'Europe)
- Impact réduit sur les propriétés agricoles en foin de Crau La Massuguière et Le Moutonnier : limité au doublement de la voie existante
- Non destruction d'une allée de platanes bicentenaires desservant un mas remarquable du 18^e siècle
- Non destruction d'une maison d'habitation et de bâtiments agricoles (propriété du Moutonnier) à proximité de la voie actuelle
- Réduction du linéaire de double voie pour rejoindre Fos
- Conservation des voies secondaires communales existantes : chemin du Moutonnier et chemin de Fanfarigoule (desservant plusieurs accès publics et privés)
- Pas d'intervention sur les nombreux réseaux enterrés sous le chemin du Moutonnier (THT 225kv, gaz longue distance, télécom longue distance, rejet eau traitée de la station d'épuration d'Istres, eau industrielle alimentant la raffinerie de La Mède)
- Pas d'intervention sur la ligne aérienne 63kv alimentant le poste source d'Istres et les lignes aériennes 20kv
- Pas d'intervention sur le barrage souterrain de Fanfarigoule bloquant l'évacuation de la nappe phréatique de la Crau dans l'étang de Lavalduc
- Eloignement de la zone d'atterrissage/décollage de la Base Aérienne d'Istres
- Demi-échangeur de Rassuen fait sur l'emplacement du pont existant du projet d'autoroute Martigues-Fos de 1970 (pont jamais utilisé)

INCONVENIENTS (par rapport à la variante 1) :

- Cout pour création d'un pont sur voie ferrée en doublement du pont actuel
- Cout pour création d'un passage sous voie ferrée au nord du croisement ferroviaire, rendu possible par la voie ferrée en remblais sur ce tronçon. Le passage sous la voie ferrée permet d'éviter l'impact de hauteur dans l'axe de la piste de la Base Aérienne
- Passage à proximité du Poste ferroviaire de Lavalduc nécessitant la conservation d'un accès

B - VARIANTE 2 Bis :

AVANTAGES (par rapport à la variante 2) :

- Préservation de prairies en foin de Crau arrosées par immersion (système traditionnel qui permet d'alimenter à 90% la nappe de la Crau)

- Préservation des haies autour des prairies abritant de nombreux oiseaux (dont l'oiseau migrateur : Rollier d'Europe)
- Impact réduit sur les propriétés agricoles en foin de Crau La Massuguière et Le Moutonnier : limité au doublement de la voie existante
- Non destruction d'une allée de platanes bicentenaires desservant un mas remarquable du 18^e siècle
- Non destruction d'une maison d'habitation et de bâtiments agricoles (propriété du Moutonnier) à proximité de la voie actuelle
- Réduction du linéaire de double voie pour rejoindre Fos
- Conservation des voies secondaires communales existantes : chemin du Moutonnier et chemin de Fanfarigoule (desservant plusieurs accès publics et privés)
- Pas d'intervention sur les nombreux réseaux enterrés sous le chemin du Moutonnier (THT 225kv, gaz longue distance, télécom longue distance, rejet eau traitée de la station d'épuration d'Istres, eau industrielle alimentant la raffinerie de La Mède)
- Pas d'intervention sur la ligne aérienne 63kv alimentant le poste source d'Istres et les lignes aériennes 20kv
- Pas d'intervention sur le barrage souterrain de Fanfarigoule bloquant l'évacuation de la nappe phréatique de la Crau dans l'étang de Lavalduc
- Eloignement de la zone d'atterrissage/décollage de la Base Aérienne d'Istres
- Impact réduit sur les propriétés au sud-est de la voie ferrée (par rapport à la variante 1bis)
- Pas d'impact sur la propriété Fanfarigoule et sur l'accès au Poste ferroviaire de Lavalduc

INCONVENIENTS :

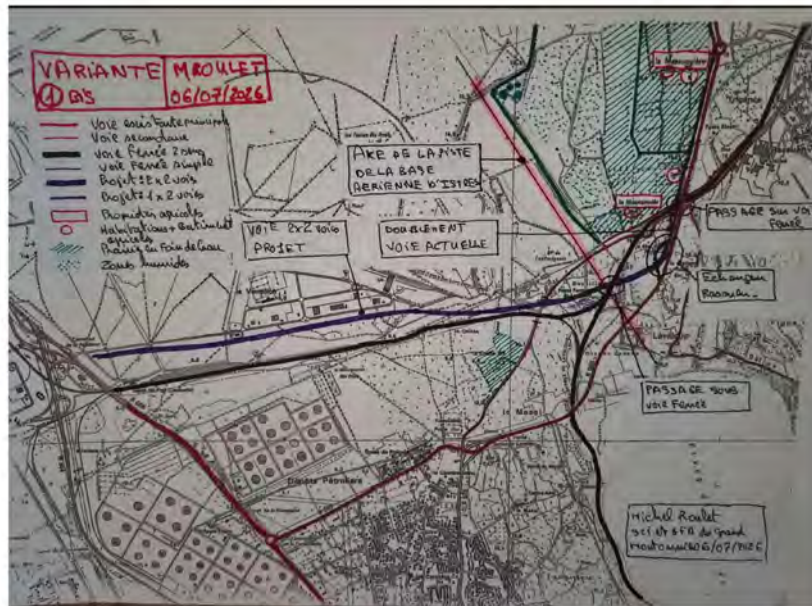
- Cout pour création d'un pont sur voie ferrée en doublement du pont actuel
- Cout pour création d'un passage sous voie ferrée au sud du croisement ferroviaire, rendu possible par la voie ferrée en remblais sur ce tronçon. Le passage sous la voie ferrée permet d'éviter l'impact de hauteur dans l'axe de la piste de la Base Aérienne

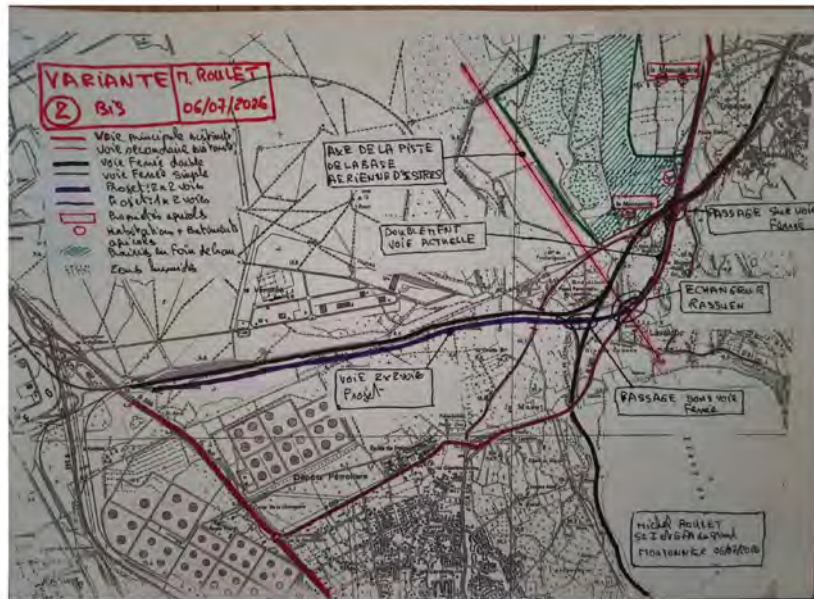
C – REDUCTION DU TRAFIC POIDS LOURDS SUR LA RN559 :

- Création des bretelles routières sur le demi échangeur RN113 / RN568 à l'ouest de St Martin de Crau, permettant la liaison Salon-Fos par cet échangeur
- Interdiction aux PL de circuler sur la RN559 entre Miramas et Fos Ville sauf desserte spécifique de Miramas, Istres et Fos ville
- Suppression de l'indication Fos sur la sortie Istres Miramas de l'autoroute A54

D – CREATION D'UNE LIAISON FERROVIERE POUR VOYAGEURS ENTRE SALON ET FOS :

- Création de gares voyageurs sur la voie desservant la zone industrielle et le port de Fos : Gare de Fos au nord de la ville, gare ZI Fos ouest, gare ZI et port Fos est
- Création de rames spécifiques entre Salon et Fos desservant Salon, Miramas, Istres, Rassuen et les nouvelles gares de Fos (avec une fréquence adaptée au trafic maximum)





@28 - Roulet Yvain

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 13:44:52

Objet : Détruire pour construire, est-ce un progrès ?

Contribution :

En qualité d'associé du SCI et du GFA du Grand Moutonnier, situé au 84 chemin du Moutonnier, 13800 Istres, je dénonce les effets néfastes de ce tracé sur le patrimoine bâti et historique ainsi que son impact écologique irréversible. 1. Destruction d'un patrimoine irremplaçable Ce tracé rase 200 ans d'histoire : une allée de platanes bicentenaires (les derniers d'Istres) et une bergerie ancienne. Le mas du 18ème siècle sera gravement impacté par le bruit constant de la circulation. C'est notre patrimoine agricole régional qui disparaît ou se voit lentement détruit. Des générations ont bâti ce territoire - ce projet l'efface sans justification suffisante. 2. Anéantir la biodiversité pour cette route : est-ce vraiment nécessaire ? Le tracé traverse des champs de foin de Crau, des zones protégées abritant entre autres le lézard ocellé et le Rollier d'Europe et détruit des écosystèmes fragiles. Il aggrave la pollution dans une zone déjà saturée par Fos. Cette variante coûte 30 millions d'euros de plus que d'autres solutions. Avec ces impacts écologiques majeurs et ce surcoût, est-ce que vraiment toutes les alternatives ont été explorées ? Appel aux autorités Je demande instamment la réévaluation de ce projet à la lumière de ces impacts irréversibles. Respectons nos engagements de protection de l'environnement et du patrimoine bâti. D'autres tracés existent - pourquoi ne pas les privilégier ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@29 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 15:12:41

Objet : Développement du trafi conteneurisé

Contribution :

Le port de fos a une progression nulle entre 2024 et 2025, alors que Genes fait +3% et barcelone +1.5%. On peut repondre que fos a fait +9% en 2024, mais c'est du à la guerre ormuz et passage par bonne espérance qui a profité a dosC'est toujours le cas mais ça ne profite plus et si la guerre s'arrête....la réponse au trafic conteneurisé peut se baser sur des prévisions erronées, en totale méconnaissance des stratégies des compagnies maritimes qui ne mettent pas Fos en point stratégique de leur développement en FranceSeule MSC le fait, avec un développement attendu des quais et de fos 3XLCMA est présente pour des questions d'images et politiquesmaersk mise sur l'Espagne.ET si ce projet mise sur le conteneur, c'est également mal connaitre la stratégie des entreprise conteneursLeur stratégie est basée attractivité renforcée pour les armateurs comme MSC, CMA CGM et Maersk, qui recherchent des ports offrant des solutions ferroviaires et fluviales performantes pour réduire le coût et l'empreinte carbone de leurs chaînes logistiques.Les armateurs sont sensibles à ce point. Parce que certains clients demandent du transport decarbonné.Donc dire qu'on aide le conteneur , c'est ne pas comprendre la stratégie des cie maritime et l' utiliser pour justifier ce qui sera in fine un objectif de developpement du tout route.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@30 - SAUBIN vincent

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 15:16:10

Objet : Environnement & Imperméabilisation des sols

Contribution :

La liaison c'est environ 150 hectare d'emprise au sol, On s' émeut de la disparition de 150ha de végétations suite aux feux, mais pas dans ce cas où il en sera décidé ainsi sciemment. Imperméabilisation des sols La loi exige des particuliers et collectivités de limiter cela Bien sûr une route n'est pas concernée mais l'exploitant doit assurer des ouvrages hydrauliques .Quels sont ils ? et dans un pays où l'eau est une ressource de plus en plus rare, où, les crues sont violentes, va t'en compenser cette impermibilisation par des fosses artificielles comme on en voit fleurir partout, tapissée de bâches pour éviter que l'eau n'atteignent les nappes ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@31 - SAUBIN Vincent

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 15:19:22

Objet : Report modal

Contribution :

Report modal La stratégie française nationale s'engage dans le report modal. Voici la lecture des ces points de la stratégie nationale pour fos : -augmentation des investissements dans les infrastructures ferroviaires ; Et cela existe déjà amélioration des dessertes multimodales vers l'hinterland français et européen ; Cela veut rien dire et tout dire, donc multimodal c'est aussi routier, sauf que la définition de la multimodalité/intermodalité (CEMT) c'est que la plus grande partie du parcours est effectué en rail ou fleuve. Aller de Fos à Salon ne permet pas de relier une gare fret ferroviaire ou un port fluvial, sauf erreur de ma part soutien aux opérateurs de transport combiné ; C'est prévu dans l'aloi de prolonger les aides. La liaison fos salon est en fait un liaison fos, Italie via a8, fos Avignon via a7 , donc à mon sens un développement tout route.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@32 - Clarence

Ville : Matzingen

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 17:31:52

Objet : Impact néfaste sur le patrimoine

Contribution :

Le tracé de la Variante 1 de cette autoroute détruirait une allée de platanes de plus de 200 ans (la dernière de la ville d'Istres) ! Il dévaloriserait et rendrait inhabitable un mas provençal du 18ème siècle. Tout cela, sans parler des dégâts sur une propriété agricole aussi vieille que le mas en lui-même, inscrite dans la culture et le patrimoine de la ville d'Istres. Il faut repenser ce tracé et tout faire pour éviter un tel impact sur notre patrimoine.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@33 - GUIRAUD Bruno

Ville : Miramas

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 19:07:57

Objet : Veuillez éditer ma contribution !

Contribution :

Ma contribution du 3 juillet n'apparaît pas sur le site ? Merci de l'éditer ou de me dire pourquoi vous ne l'avez pas édité !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@34 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 21:36:07

Objet : Trop d'impacts négatifs

Contribution :

Exproprier des familles, mettre en danger des systèmes écologiques fragiles et tout ça en dépensant plus d'argent du contribuables que dans les autres variantes: La variante 1 est une catastrophe!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@35 - Anonymat souhaité

Ville : Les Montets

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 21:42:20

Objet : Autoroute projet 1 Istres

Contribution :

L'autoroute passe sur un domaine où 4 familles habitent. Il couperait le domaine en deux. Cela va occasionner beaucoup de dérangement, beaucoup de bruit, une dévalorisation immense du domaine. Il y a de nombreux oiseaux, tels que Rollier d'Europe et Guêpiers d'Europe. Chauve souris, Martinets, Hirondelles de plusieurs espèces qui seront impactés. Je suis contre ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@36 - Alain et Sylvie

Ville : Epalinges

Date de dépôt : Le 06/07/2026 à 22:28:58

Objet : Protection de la nature

Contribution :

En tant que visiteurs réguliers de cette région, nous avons appris avec désolation que ce projet allait détruire de nombreux territoires précieux pour la faune et la flore, des prés de foins de la Crau ainsi que d'anciens bâtiments. En cette période de réduction nécessaire d'émission de gaz à effet de serre, nous trouvons triste et inopportun de faire autant de dégâts à cet environnement déjà fortement mis sous pression.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@37 - Lyotard Magaly

Ville : Saint-Mitre-les-Remparts

Date de dépôt : Le 07/07/2026 à 00:42:17

Objet : Impacts de la variante 1 (secteur Sud)

Contribution :

Avant d'être un simple tracé sur une carte, il faut savoir que la variante 1 (secteur sud) prévoit de traverser le Domaine du Moutonnier, à Istres. Ce domaine réunit un mas agricole du XVIII^e siècle, une allée de platanes bicentenaires, une bergerie et des terres agricoles exploitées en Foin de Crau AOP. Il a été transmis et entretenu depuis plusieurs générations. J'y ai grandi et j'ai vu ce paysage préservé. Imaginer qu'une 4 voies puisse couper cet ensemble en deux est difficilement concevable. Mais ce projet dépasse largement notre situation personnelle. Il concerne un patrimoine historique, agricole, paysager et naturel qui fait partie de l'identité de la Crau. Le secteur du Moutonnier est reconnu pour sa richesse écologique et accueille régulièrement des espèces d'oiseaux protégées, notamment dans les secteurs situés au sud du domaine, où la variante 1 est envisagée. Je comprends qu'il soit nécessaire d'améliorer les déplacements entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence. En revanche, je ne comprends pas que la variante retenue soit celle qui porte autant atteinte à un secteur aussi remarquable, alors que la préservation du patrimoine, de l'agriculture et de la biodiversité devrait être au cœur des décisions. La Crau est un territoire unique. Une fois ce patrimoine détruit, il sera impossible de le reconstruire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@38 - Gravier Claude et Marina

Ville : Pernes-les-Fontaines

Date de dépôt : Le 07/07/2026 à 09:38:44

Objet : Contre le projet d'autoroute Salon-Fos

Contribution :

Pourquoi les projets d'infrastructures de transports passent-elles toujours par la dégradation de ce qui fait la richesse de nos paysages et par une dégradation d'un patrimoine irremplaçable : une bergerie et des terres agricoles (prairies de foin de Crau), des zones et des haies où vivent des espèces protégées (rolliers, guepiers ,...), un mas du XVIIIème siècle gravement impacté par le bruit et les nuisances liées à la circulation, une allée de platanes bicentenaires, unique à Istres, coupée en deux, ...N'y a-t-il pas d'autres alternatives : transfert d'une partie de la circulation vers une solution rail ? Nous demandons que les alternatives proposées permettant de limiter les dégâts soient étudiées sérieusement, afin de limiter les nuisances qui vont être occasionnées par le projet initial. Nous sommes contre le projet présenté qui est imaginé au mépris des patrimoines foncier et bâti, des habitants et des paysages. Doublement contre, quand il s'agit de faire payer les futurs usagers : si ce projet est destiné à améliorer la mobilité quotidienne des locaux se déplaçant entre Salon et Fos, il ne doit pas être un facteur aggravant de différence sociale. Et si ce projet a un intérêt national, il doit y avoir des financements publics. Nous demandons l'abandon du projet avec le scénario payant et la réalisation d'études approfondies sur les impacts environnementaux et sur la dégradation du Domaine du Moutonnier.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@39 - GAZEAU Jérôme

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 07/07/2026 à 11:55:10

Objet : Ce projet est nécessaire, mais il faut le financer et le tarifier avec discernement.

Contribution :

Ce projet est nécessaire, mais il faut le financer et le tarifier avec discernement. Sur le terrain, la circulation automobile ordinaire reste globalement gérable sur la RN569, en dehors des heures de pointe où elle se concentre essentiellement sur les échangeurs istréens (La Bayanne, Dassault, Guynemer), ce qui justifie la construction d'échangeurs dénivelés avec des voies de mobilités douces pour ne pas couper la ville d'Istres en deux (entre le centre et la zone commerciale du Tubé). Ce qui justifie réellement le passage à 2x2 voies, c'est la croissance du trafic poids lourds liée au développement industriel et portuaire de la zone de Fos. Ce que confirme le dossier de concertation : sur la section Nord, la part des poids lourds atteindrait 27 % du trafic à l'horizon 2050. Même minoritaires en nombre de véhicules, ce sont ces flux de marchandises, et la dangerosité qu'ils créent en circulation mixte sur des voies non séparées, qui imposent ce gabarit et ces dénivellations - pas les déplacements domicile-travail des habitants d'Istres, Miramas ou Fos-sur-Mer. Le dossier indique que l'hypothèse d'un financement public à 50 % (État/collectivités) a été écartée pour des raisons budgétaires, au profit d'une intégration dans une future concession autoroutière à l'horizon 2032. Financer cette infrastructure par le péage des usagers locaux revient à faire payer aux ménages un aménagement dont le besoin est avant tout industriel et portuaire. Il paraît important que la piste d'un financement porté par les acteurs qui génèrent et bénéficient directement de cette croissance de trafic - le Grand Port Maritime de Marseille au premier chef, aux côtés de l'État - soit réexaminée en priorité, avant celle du péage sur les usagers. D'autant plus que la liaison Fos-Salon dessert pour l'essentiel des trajets internes au bassin d'emploi Istres-Miramas-Salon, à l'intérieur d'une métropole (Aix-Marseille-Provence). La mettre à péage sur toute sa longueur, ou même seulement sur les sections Nord et Sud comme le prévoit le scénario 2, revient à instaurer un péage urbain déguisé pour des actifs qui n'ont pas d'alternative de transport en commun structurante. Les grandes métropoles françaises n'ont pas de péage urbain, celle de Marseille en a déjà avec le tunnel du Prado. Il doit être possible de circuler sans péage au sein d'une même métropole. Le dossier chiffre lui-même le coût d'un trajet quotidien Miramas-Fos à environ 630 à 735 € par an selon le scénario retenu : ce n'est pas une somme anecdotique, en particulier à Miramas, où le niveau de vie médian est sensiblement inférieur à la moyenne nationale et où le taux de pauvreté dépasse 20 %. Le scénario 2, qui maintient la gratuité de la section Centre entre Istres et Miramas, va dans le bon sens sur ce point, mais il ne règle rien pour les trajets vers Salon ou vers la zone industrialo-portuaire de Fos, qui resteraient payants sur les sections Nord et Sud alors qu'ils concernent aussi des actifs qui vont travailler chaque jour. Enfin, je m'inquiète du report de trafic que le scénario 2 ferait peser sur le réseau secondaire si seules les extrémités Nord et Sud sont payantes. Le dossier identifie lui-même ce risque sur la RN569 à Fos-sur-Mer et sur la RD69 au Nord. Or ce sont des voies étroites, sans aménagement cyclable, avec des carrefours dangereux. Y détourner une partie du trafic de poids lourds pour échapper au péage ferait peser un risque de sécurité routière important sur des axes qui ne sont pas dimensionnés pour cela.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@40 - Bourideys Joël

Organisme : Association "Pays de Crau"

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 09:14:01

Objet : Traversée de la réserve naturelle régionale de La Poitevine - Regarde-Venir

Contribution :

Observations relatives à la traversée de la RNR de La Poitevine – Regarde-Venir La variante Nord de la liaison Fos-Salon traverse la réserve naturelle régionale de la Poitevine – Regarde Venir sur une distance de 950m (source : DREAL). L'emprise d'une autoroute à 2X2 voies comprenant 2X2 voies de circulation + 2 bandes d'arrêt d'urgence + 2 berms + terre-plein central est de 24m (source fiches techniques du CEREMA : surfaces occupées par les infrastructures routières). Dans sa présentation, la DREAL indique une largeur de 22,5m (diminution de la largeur du terre-plein central). La surface occupée par la RN 569, considérant une largeur de chaussée de 7m et 2 bas-côtés de 2m, soit 11m, est estimée à 1,045ha. L'emprise de la future autoroute doublera cette superficie, soit 2,090ha. La DREAL indique dans le dossier de concertation que 1,3 ha sera consommé. Ce mode de calcul ne prend pas en compte le nécessaire rétablissement des circulations pour les riverains, lequel conduira à une consommation d'espace supplémentaire. En intégrant les voies et les ouvrages de rétablissement des circulations, cette surface sera doublée. On arrive ainsi à une destruction de prairies et de coussouls de l'ordre de 4 ha. Le coussoul, la seule steppe d'Europe occidentale, constitue un habitat spécifique qu'il est impossible de reconstituer en cas de destruction. Cet habitat, protégé par les législations françaises et européennes, doit être considéré comme non compensable, et doit être de ce fait strictement protégé. Outre l'atteinte à cet habitat, il faut prendre en compte la circulation de l'ensemble des espèces animales, dont principalement l'avifaune, qui sera impactée lors des mouvements entre la Crau verte et la Crau sèche, de part et d'autre de la réserve naturelle régionale, impact qui sera renforcé car, outre les 950m de traversée de la réserve, l'autoroute longera la réserve sur 1 km supplémentaire. Enfin, tout tracé évitant les coussouls sera reporté sur la Crau verte, les prairies, les haies et les arbres ayant une valeur écologique tout aussi importante, qui a motivé son classement. Il existe une alternative à ce projet, qui devrait plus justement être appelé liaison Fos-A54. Depuis le rond-point de la Fossette, il est possible de rejoindre la A54 à l'Ouest de St Martin de Crau par la RN 568. Avantages : la RN a une emprise très large, le terre-plein central ayant une largeur moyenne d'une vingtaine de mètres. On peut aménager cette voie sans exproprier ni consommer des terrains des riverains, en particulier ceux classés en réserve naturelle nationale des coussouls de Crau. Il faudrait compléter le demi-échangeur à l'Ouest de St-Martin, afin de se diriger vers Salon et au-delà depuis Fos, et de rejoindre Fos depuis Salon. Cette proposition, certainement moins onéreuse que le projet actuellement proposé, devrait permettre de faire des économies substantielles, pouvant aller jusqu'au maintien de la gratuité de la future autoroute.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@41 - MEUN Rom

Organisme : MCTB Golfe de Fos Environnement

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 11:40:39

Objet : Organisation du débat lors de la réunion du 8 juillet 2026 à Fos-sur-Mer

Contribution :

Le 8 juillet s'est tenue à Fos-sur-Mer la dernière réunion de concertation sur la Liaison Fos-Salon (LFS), séquence 3, spécifiquement pour le secteur Sud, c'est à dire le contournement de Fos-sur-Mer par le Nord. Le format proposé par la CNDP donnait la parole au porteur du projet pour 30mn (DREAL), ensuite la parole serait donnée à la salle pour 30mn, et après, 4 ateliers de travail pour ceux que cela intéressait. J'ai pris la parole pour indiquer que le format 'ateliers' n'était pas adapté, car lorsqu'une personne est dans un 'atelier' elle ne participe pas aux propositions, interrogations et suggestions des 3 autres. Bien que la totalité soit restituée ensuite, ces restitutions sont à base de phrases courtes et synthétisées qui ne reflètent pas toujours la pensée des participants ; chaque atelier agit comme un filtre et restitue une synthèse plus ou moins fidèle. Lorsque la séance des 30mn de questions pour la salle a été remplie avec de nombreuses et parfois longues interventions, toutefois légitimes, l'organisateur de la concertation a refusé de me donner la parole, prétextant que les 30mn étaient écoulées... Cette triste attitude m'a obligée à hausser le ton pour exprimer le point de vue de notre association MCTB et celui des Fosséens que je représentais. Il est fort regrettable de devoir s'exprimer dans un climat de tension orchestré par l'organisateur lui-même. En conclusion, il est inacceptable, qu'à Fos, pour un problème spécifique à Fos, un ou des Fosséens soient empêchés d'exprimer un point de vue. Je signale donc cette situation sur le Registre Numérique. Ci-dessous vous trouverez copie de ce que notre association MCTB a exprimé : Intervention de l'association MCTB le 08 juillet 2026 pour la concertation LFS Mesdames et Messieurs, Toutes les concertations, ateliers, réunions et autres auxquelles j'ai participé depuis 10 années ont abordé systématiquement tous les moyens de reports modaux à mettre en œuvre (Mer, Fleuve, Fer) pour réduire le "tout routier". Ensuite nous avons abordé le problème des transports routiers et les différentes solutions envisageables qui nous ont conduit vers les variantes proposées. Toutes les discussions nous ont amené à l'évidence que les routes actuelles ne pourraient plus supporter les trafics routiers et que les conceptions de nouvelles routes à 2 fois 1 voie, n'étaient pas viables. Seules les 2 * 2 voies permettraient d'absorber les nouveaux trafics, d'y faire circuler les transports publics et du covoiturage avec voie prioritaire. L'emplacement envisagé de la variante privilégiée au Nord de Fos est la moins impactante à tous points de vue : 1. C'est le tracé le plus éloigné des habitations 2. C'est le tracé qui aboutit au plus proche de la destination des poids lourds, c'est à dire 'La Fossette'. 3. Ce tracé est en dehors des périmètres de risques technologiques mettant à l'abris les usagers. 4. Le tracé est justement choisi pour ne pas empiéter sur la Réserve Naturelle du Coussoul de Crau. C'est d'ailleurs pour cela que le commissaire enquêteur a écarté cet emplacement de la RNN. Il fut suivi en cela par les Ministres du transport, de l'industrie et des Territoires. 5. Le tracé se fonde entre la route du Ventillon (4km de long, goudronnée sur 10m de large) et sur le bord opposé du tracé, la voie ferrée constituée de 5 rails parallèles formant une emprise au sol de 50m de large. 6. Parmi les 3 variantes proposées sur Fos, c'est celle dont le coût est le moins élevé. Cependant et comme le montrent nos échanges et le sondage que nous avons mis en ligne, beaucoup de Fosséens souhaitent que cette nouvelle voie ne soit pas payante pour les véhicules particuliers. En cela il doit exister des solutions dont nous sommes prêts à discuter avec vous. Sondage sur Facebook établi en 48 heures : 309 votants dont 247 Fosséens 268 votants pour la variante 1 au Nord 26 votants pour laisser les transports sur la RN56 915 votants sans avis (à noter que 3 ont aussi votés pour la RN569) En conclusion notre association MCTB est pour ce contournement et sa réalisation rapide.

Pièce(s) jointes(s) :



LIAISON FOS-SALON
à l'attention de la
DREAL et aux garants de la CNDP
Par mail à :
liaison-fos-salon@nicaya.com
fossalon-concertation@garant-cndp.fr

Fos-sur-Mer, le 09 juillet 2026

Objet : **Contribution de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement**
Copie : Mairie de Fos-sur-Mer

Le 8 juillet s'est tenue à Fos-sur-Mer la dernière réunion de concertation sur la Liaison Fos-Salon (LFS), séquence 3, spécifiquement pour le secteur Sud, c'est à dire le contournement de Fos-sur-Mer par le Nord.

Le format proposé par la CNDP donnait la parole au porteur du projet pour 30mn (DREAL), ensuite la parole serait donnée à la salle pour 30mn, et après, 4 ateliers de travail pour ceux que cela intéressait.

J'ai pris la parole pour indiquer que le format 'ateliers' n'était pas adapté, car lorsqu'une personne est dans un 'atelier' elle ne participe pas aux propositions, interrogations et suggestions des 3 autres. Bien que la totalité soit restituée ensuite, ces restitutions sont à base de phrases courtes et synthétisées qui ne reflètent pas toujours la pensée des participants ; chaque atelier agit comme un filtre et restitue une synthèse plus ou moins fidèle.

Lorsque la séance des 30mn de questions pour la salle a été remplie avec de nombreuses et parfois longues interventions, toutefois légitimes, l'organisateur de la concertation a refusé de me donner la parole, prétextant que les 30mn étaient écoulées...

Cette triste attitude m'a obligée à hausser le ton pour exprimer le point de vue de notre association MCTB et celui des Fosséens que je représentais. Il est fort regrettable de devoir s'exprimer dans un climat de tension orchestré par l'organisateur lui-même.

En conclusion, il est inacceptable, qu'à Fos, pour un problème spécifique à Fos, un ou des Fosséens soient empêchés d'exprimer un point de vue. Je signale donc cette situation sur le Registre Numérique.

Ci-dessous vous trouverez copie de ce que notre association MCTB a exprimé :

M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer - golfedefos.fr -



Intervention de l'association MCTB le 08 juillet 2026 pour la concertation LFS

Mesdames et Messieurs,

Toutes les concertations, ateliers, réunions et autres auxquelles j'ai participé depuis 10 années ont abordé systématiquement tous les moyens de reports modaux à mettre en œuvre (Mer, Fleuve, Fer) pour réduire le "tout routier". Ensuite nous avons abordé le problème des transports routiers et les différentes solutions envisageables qui nous ont conduit vers les variantes proposées. Toutes les discussions nous ont amené à l'évidence que les routes actuelles ne pourraient plus supporter les trafics routiers et que les conceptions de nouvelles routes à 2 fois 1 voie, n'étaient pas viables.

Seules les 2 * 2 voies permettraient d'absorber les nouveaux trafics, d'y faire circuler les transports publics et du covoiturage avec voie prioritaire.

L'emplacement envisagé de la variante privilégiée au Nord de Fos est la moins impactante à tous points de vue :

1. C'est le tracé le plus éloigné des habitations
2. C'est le tracé qui aboutit au plus proche de la destination des poids lourds, c'est à dire 'La Fossette'.
3. Ce tracé est en dehors des périmètres de risques technologiques mettant à l'abris les usagers.
4. Le tracé est justement choisi pour ne pas empiéter sur la Réserve Naturelle du Coussoul de Crau. C'est d'ailleurs pour cela que le commissaire enquêteur a écarté cet emplacement de la RNN. Il fut suivi en cela par les Ministres du transport, de l'industrie et des Territoires.
5. Le tracé se fonde entre la route du Ventillon (4km de long, goudronnée sur 10m de large) et sur le bord opposé du tracé, la voie ferrée constituée de 5 rails parallèles formant une emprise au sol de 50m de large.
6. Parmi les 3 variantes proposées sur Fos, c'est celle dont le coût est le moins élevé.

Cependant et comme le montrent nos échanges et le sondage que nous avons mis en ligne, beaucoup de Fosséens souhaitent que cette nouvelle voie ne soit pas payante pour les véhicules particuliers. En cela il doit exister des solutions dont nous sommes prêts à discuter avec vous.

Sondage sur Facebook établi en 48 heures :

309 votants dont 247 Fosséens
268 votants pour la variante 1 au Nord
26 votants pour laisser les transports sur la RN569
15 votants sans avis (à noter que 3 ont aussi votés pour la RN569)

En conclusion notre association MCTB est pour ce contournement et sa réalisation rapide.

M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer - golfedefos.fr

@42 - Jurado Philippe

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 15:57:07

Objet : Liaison Fos Salon

Contribution :

Je ne suis pas d accord avec le tracé qui passe par le domaine du grand moutonnier.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@43 - Anonymat souhaité

Ville : Vaux-le-Pénil

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 16:04:22

Objet : Création d'une autoroute passant par Istres

Contribution :

Cet axe routier en plus d'être terriblement onéreux est une aberration écologique. Il est destructeur au niveau de la faune de la flore et du patrimoine. Il engendrera une forte pollution Il y a d'autres solutions qui méritent d'être étudiées et mises en œuvre

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@44 - Anonymat souhaité

Organisme : Particulier

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 16:32:31

Objet : Projet de liaison entre Salon de Provence et Fos sur Mer

Contribution :

Bonjour Je tiens à vous faire part de mon désaccord concernant le projet cité en objet. En l'état les travaux envisagés auront un impact défavorable sur différents points que cela soit écologique, économique et patrimonial. La commune est desservie par un réseau routier qui est devenu insuffisant par rapport à une circulation routière dense. Le réseau actuel doit être élargi afin d'absorber et s'adapter à ce flux des véhicules. Le fait de créer un nouvel axe de circulation ne palliera pas à cette problématique. Si cette décision aboutit elle ne fera que détruire une zone qui a un patrimoine, appartenant à l'histoire de la commune, et d'impacter défavorablement l'environnement. Ces dernières décennies Istres s'est urbanisée de manière exponentielle. Nous devons conserver le peu d'espaces verts restants.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@45 - Cullas Jean-paul

Ville : Cornillon-Confoux

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 17:06:41

Objet : Trajet de nouvelle autoroute dans les prairies

Contribution :

Je suis contre ce nouvel autoroute qui traverse la zone agricole des foins de Crau Pourquoi ne pas agrandir la route actuel le où la place a été réservé

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@46 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 17:12:06

Objet : Stop à cette variante dévastatrice

Contribution :

Contre ce projet qui saccage et dévalorise un patrimoine bâti. Il y a d'autres variantes non intrusives et plus respectueuses de l'environnement et du vivant. S'il faut vraiment désengorger cette route (ce que je ne conteste pas) pourquoi ne prenez-vous pas la peine d'étudier sérieusement les variantes proposées? Tout cela donne l'impression que seul le facteur financier compte.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@47 - Paul Marie jose

Organisme : Rameauxdessentiers

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 17:18:38

Objet : Liaison fos salon

Contribution :

J'apprends que vous pensez passez sur le domaine du Moutonnier pour faire cette autoroute, détruire cette belle et surtout demeure du 16e siècle, a la famille qui y habite, 3 foyers, et l'impact environnemental serait énorme. Moi même j'y fait des ateliers en vannerie sauvage, notamment un qui aura lieu le 30 août pour l'Office du tourismeN'avez vous pas d'autre solution que de toujours nuire à la nature et aux personnes ?Avez vous étudier toutes les possibilités ?Je vous exprime mon désaccord total .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@48 - Audéoud William

Organisme : Individu touché par le projet

Ville : Val-de-Ruz

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 17:20:22

Objet : Objection majeure !

Contribution :

Mesdames, messieurs, J'ai appris avec stupeur que la variante retenue par le projet de liaison Fos-Salon impacterait d'une manière catastrophique et dénaturerait irrémédiablement un magnifique patrimoine d'importance régionale en traversant le Domaine du Grand Moutonnier à Istres. La grande allée de platanes bicentenaires, archétype paysager de toute la Provence, serait profondément balafmée. Je suis en profond désaccord avec ce projet, et je vous demande instamment qu'une autre variante soit retenue, au nom de la préservation d'un précieux et emblématique patrimoine régional. Merci de votre attention et de l'intérêt que je porte à cette belle Provence ! Bien à vous, W. Audéoud - architecte paysagiste

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@49 - Boulstridge Robert et Nelly

Ville : Althen-des-Paluds

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 18:10:01

Objet : Domaine du Grand Moutonnier

Contribution :

Il y a évidemment un problème routier qui nécessite une solution mais il existe certainement d'autres solutions moins dévastatrices que celle proposée actuellement. Nous tenons à nous opposer à ce projet qui va détruire beaucoup de lieux établis depuis longtemps, ainsi que de la végétation locale. Ce projet aura un impact très important sur les personnes qui habitent le lieu nommé le Grand Moutonnier ainsi que sur tous les oiseaux et animaux vivant dans cet environnement rural. Il a été suggéré d'autres possibilités qui doivent être prises en compte pour éviter un projet destructif et qui va à l'encontre des attitudes raisonnables et modernes privilégiant la protection de l'environnement et des espaces naturels. Nous espérons que vous voudrez bien tenir compte de notre opposition à ce projet. Une opposition raisonnable et mesurée et qui nous tient à cœur. Nous vous remercions de l'intérêt que vous voudrez bien accorder à notre message. Robert et Nelly Boulstridge Résidents de la commune d'Althen des Paluds proche d'Avignon et familiers de la propriété du Moutonnier

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@50 - Anonymat souhaité

Ville : Allauch

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 19:29:57

Objet : Pour la variante qui reprend la 2x2 voies actuelle

Contribution :

Les variantes autoroutières préférentielles sont coûteuses en investissement, et en fonctionnement pour les usagers. (péage). Encore une fois, l'environnement et l'histoire patrimoniale sont sacrifiés à des intérêts particuliers. Oui à la liaison, non au massacre.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@51 - Anonymat souhaité

Ville : Sainte-Croix-en-Plaine

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 20:19:08

Objet : Domaine du grand moutonnier

Contribution :

Bonjour , Je souhaite exprimer mon mécontentement concernant le projet d autoroute qui passera par le domaine du grand moutonnier , lieu que j affectionne particulièrement car d autres solutions de contournement existent Bien cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@52 - Peterschmitt Isabelle

Ville : Sainte-Croix-en-Plaine

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 20:50:24

Objet : Domaine du moutonnier

Contribution :

Très attachée au domaine du moutonnier de Istres, je suis contre le projet d'autoroute qui va faire disparaître ce lieu qui est un patrimoine magnifique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@53 - POEYMIROU GERARD

Ville : Garnerans

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 21:11:19

Objet : Projet de liaison entre Salon de Provence et Fos sur Mer

Contribution :

Les tracés 1 et 2 semblent ignorer plusieurs choses. La traversée d'une zone Agricole riche en biodiversité. L'agriculture, la faune, fleurs tout cela semble absent de la réflexion. Nous passons de l'étude d'une extension de la réserve naturelle de la Crau Natura 2000 à l'abandon de toute considération écologique. Un surcout de 40 millions d'euros par rapport au tracé N3. Cerise sur le gâteau une demeure du 16ème siècle et une allée de platanes bicentenaires semblent impactés de façon sérieuse. Nous passons d'une étude cohérente sur le suivi de la N569 jusqu'à la jonction SNCF au sud, où le tracé devient incompréhensible. Je suis opposé au projet N1 et 2 dans la partie sud qui a beaucoup trop d'impact écologique et un surcout financier important. La continuité sur la N569 me semble logiquement la plus raisonnable.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@54 - Hugues Bruno

Organisme : Particulier

Ville : Martigues

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 21:31:33

Objet : Liaison fos.salon

Contribution :

Je viens Par le présent faire connaître mon désaccord à propos de l'autoroute qui traverserait le domaine du grand moutonnier à Istres. Cela dénaturerait la beauté et la tranquillité de ce lieu.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@55 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 22:09:57

Objet : Aberration écologique et économique de la variante de référence actuelle (Variante 1) et de la variante 2

Contribution :

Je souhaite tout d'abord remercier le travail qui a été fait et la mise à disposition de l'ensemble des documents. Je m'exprime principalement sur les variantes 1 et 2 qui je trouve aberrantes d'un point de vue écologique et économique. D'un point de vue écologique : suppression de zones classées Natura 2000 (foin de crau), atteinte à une faune protégée et construction d'une voie rapide qui émettra d'avantages de CO2 dans un contexte de réchauffement climatique. D'un point de vue économique : les variantes 1 et 2 sont les plus onéreuses, près de 30M€ de plus pour la variante 1 par rapport à la variante 3, ce qui dans un contexte de restrictions budgétaires est un élément important à prendre en compte. De même, le financement via des fonds privés et des péages font retomber une fois de plus ces investissements sur les contribuables. En conclusion, seule la variante 3, qui reprends le tracé de la route actuelle, malgré les difficultés techniques mises en avant dans votre étude, semble de loin l'option préférable, sauf s'il existe d'autres alternatives économiquement et écologiquement compatibles. Merci

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@56 - Aman Richard

Ville : Briançon

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 22:52:18

Objet : Liaison Fos-Salon

Contribution :

Notre belle Provence est déjà bien abîmée. Arrêtons de massacrer le peu qui reste de sa splendeur passée. Contentons nous d'élargir le trajet existant sans aller détruire de nouveaux espaces.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@57 - Goupil Nathanaël

Ville : Saint-Chamas

Date de dépôt : Le 09/07/2026 à 23:03:02

Objet : Utilisation du tracer de la voie rapide - Nouvel autoroute à priscire

Contribution :

Reprendre le tracé existant de la voie rapide (variante 3) pour diminuer au maximum l'impact écologique est la solution largement préférable et durable. La création d'une nouvelle autoroute sur un nouveau tracé est à proscrire car cette variante impact la nature et la création d'un péage aura un impact contraire à l'attendu (utilisation de trajet bis pour les usagers).

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@58 - Anonymat souhaité

Ville : Saint-Paul-Trois-Châteaux

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 08:51:04

Objet : Argumentaire en faveur de la Variante 3 et contre les Variantes 1 et 2

Contribution :

Dans le cadre de l'étude des différents tracés pour le futur projet autoroutier, la présente contribution vise à démontrer que seules des considérations objectives d'intérêt général, d'impact environnemental, économique et patrimonial doivent guider le choix final. À ce titre, la variante 3 s'impose comme la seule option raisonnable, tandis que les variantes 1 et 2 présentent des nuisances disproportionnées et injustifiables.

1. Un impact écologique et climatique critique Le choix du tracé ne peut s'affranchir des urgences environnementales actuelles et des engagements de l'État. Les variantes 1 et 2 traversent des zones d'une richesse écologique exceptionnelle et aggravent une situation sanitaire déjà précaire :- Destruction d'écosystèmes protégés : Le tracé des variantes 1 et 2 ampute directement des prés de Foin de Crau classés Natura 2000. Ce projet menace directement la faune protégée locale, notamment des espèces emblématiques telles que le Rollier d'Europe (oiseau) et le Lézard ocellé.- Urgence sanitaire et pollution : Notre région subit déjà de plein fouet l'impact industriel de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos. Implanter une nouvelle autoroute à proximité immédiate des habitations entraînera une augmentation critique des émissions de polluants atmosphériques et sonores, impactant directement la santé des riverains.- Incohérence climatique nationale : Alors que la France s'est engagée sur une trajectoire stricte de réduction de son bilan carbone (division par deux des émissions d'ici 2030 et neutralité carbone à l'horizon 2050), la construction ex nihilo d'une infrastructure autoroutière (variantes 1 et 2) apparaît comme une totale aberration écologique.

2. Une hérésie économique pour la collectivité et le territoire Sur le plan financier et macroéconomique, la variante 3 présente des avantages comparatifs majeurs en s'appuyant sur l'existant (reprise du tracé de la voie rapide actuelle).- Un surcoût financier injustifiable : Les variantes 1 et 2 représentent un surcoût estimé à 30 millions d'euros par rapport à la variante 3. En période de sobriété budgétaire, une telle dépense publique supplémentaire ne peut être légitimée.- Une taxe sur le quotidien des usagers : Le choix d'une autoroute payante (estimée à 2,50 € l'aller simple) pénalisera lourdement le pouvoir d'achat des riverains et des actifs locaux contraints d'emprunter cet axe quotidiennement.- La mise en péril de l'économie agricole locale : Le tracé des variantes 1 et 2 fragmente et menace directement une exploitation agricole majeure du territoire, reconnue pour sa production de Foin de Crau AOP et son élevage ovin, l'un des plus grands de France.

3. Une atteinte irréversible au patrimoine et à l'identité locale Au-delà des chiffres, ce projet menace l'histoire et l'identité paysagère de notre commune. Les variantes 1 et 2 condamnent des éléments patrimoniaux remarquables :- Dépréciation immobilière et historique : Le tracé passe à proximité immédiate d'un mas provençal du XVIII^e siècle, entraînant une dévalorisation colossale de ce patrimoine bâti.- Destruction du patrimoine végétal : Ce projet prévoit l'abattage d'une allée de platanes bicentenaires, qui s'avère être la toute dernière d'Istres, témoin vert de notre histoire urbaine.- Aggressions contre le patrimoine pastoral : Le tracé détruira une bergerie ancienne. L'élevage ovin n'est pas qu'une activité économique, c'est l'essence même de l'héritage culturel de la Crau.

Conclusion Parce qu'elle réutilise l'infrastructure de la voie rapide actuelle, la variante 3 est la seule formule de bon sens. Elle préserve les finances publiques, protège la santé des habitants, épargne l'agriculture locale et sauvegarde notre patrimoine historique et naturel. En conséquence, nous demandons instamment l'exclusion définitive des variantes 1 et 2 au profit du développement de la variante 3.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@59 - VACHE Alice

Organisme : Fédération Départementale des Structures Hydrauliques 13

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 09:41:25

Objet : Contribution FDSH13 - Canaux et structures Hydrauliques

Contribution :

Monsieur le Préfet, Par la présente, nous, FDSH13, représentante des canaux d'irrigation et de drainage des Bouches-du-Rhône, exprimons nos préoccupations à propos du projet de Liaison routière de Fos-sur-Mer à Salon-de-Provence ; dans le cadre de la concertation publique sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de ce projet. Il est pour nous primordial de vous alerter sur les impacts certains du tracé (toutes variantes confondues) sur les réseaux hydrauliques du territoire concerné. En effet, depuis le XVI^e siècle, de nombreux canaux d'irrigation furent construits afin d'acheminer l'eau de la Durance, d'abord jusqu'aux moulins du pays salonnais, puis pour permettre d'irriguer quelques 20 000 hectares de foin, d'arboriculture ou de maraîchage. Or, ces ouvrages sont toujours utilisés actuellement et gérés par diverses Associations Syndicales de Propriétaires (ASP) dont l'Etat à la tutelle (Sous-Préfecture d'Arles). Ainsi, bien au-delà de l'aspect historique de l'aménagement du territoire, c'est bien la pérennité de l'agriculture qui est en jeu dans le cadre de ce projet. Nous vous détaillons ci-après notre propos et nous les figurons en Annexe 1 :

- Section Nord Le passage de la liaison routière impactera les ouvrages de : L'ASA des Arrosants de Craponne à Istres o Créée en 1873 o Dotation : 1621 l/s o Surface irriguée : 1200 ha L'ASA du Corps des Arrosants de Saint Chamas-Miramas o Créée en 1776 o Dotation : 1083 l/s o Surface irriguée : 574 ha L'ASA des Arrosants de Grans o Créée en 1948 o Dotation : 1892 l/s o Surface irriguée : 1400 ha Commune de Martigues o Dotation : 675 l/s o Transport et potabilisation de l'eau pour 49 000 habitants
- Section centre Le passage de la liaison routière impactera les ouvrages de : L'ASA des Arrosants de Craponne à Istres Commune de Martigues Arrosages Communaux de Miramas o Dotation : 844 l/s o Surface irriguée : 653 ha L'ASA d'assainissement d'Entressen o Créée en 1961 o Surface drainée : 1480 ha o Exutoire : Etang de l'Olivier La Compagnie des Alpines d'Istres et d'Entressen o Créée en 1780 o Dotation : 1643 l/s o Surface irriguée : 1000 ha
- Section Sud Le passage de la liaison routière impactera les ouvrages de : Commune de Martigues Arrosages de Saint-Mitre les Remparts o Dotation : 100 l/s o Surface irriguée : 80 ha Arrosages de Fos-sur-Mer o Dotation : 253 l/s o Surface irriguée : 220 ha

Ce serait donc 9 structures d'irrigation collective ou de drainage qui seraient concernées, avec des impacts sur de très nombreuses branches (et certaines sur plusieurs kilomètres) et potentiellement sur environ 6 600 hectares agricoles. De plus, une modification du fonctionnement de ces ouvrages entraînera des impacts directs et indirects sur d'autres structures du territoire (en amont comme en aval) du fait de la configuration en cascade du réseau hydrographique des canaux (Annexe 2). Par ailleurs, l'irrigation gravitaire est en cours d'inscription au patrimoine culturel immatériel de l'UNESCO. Cette reconnaissance a déjà été réalisée au niveau national dans l'inventaire du patrimoine commun, signé par la Ministre de la Culture en date du 20 Juin 2024. Les intérêts de cette pratique, tant historique qu'actuelle, vont même au delà du secteur agricole vu les aménités environnementales rendues sur notre territoire comme l'alimentation de nombreuses zones humides, le maintien des infrastructures paysagères ou encore la réalimentation de nappes phréatiques ; le tout sans utilisation d'aucune énergie autre que celle de la gravité naturelle. C'est donc pour toutes les raisons précitées que nous attirons votre attention sur les impacts du tracé sur tous ces réseaux. Leur bonne prise en compte et la concertation avec les gestionnaires sera un point fondamental pour limiter les conséquences sur l'agriculture. Nous ferons donc parvenir à vos équipes comme au bureau d'études Egis les couches SIG des périmètres et réseaux hydrauliques d'ici fin Juillet 2026. En cas de besoin d'informations complémentaires, nous restons à votre disposition et celle de vos équipes et bureaux d'études. Persuadés de votre bonne

Page 85 / 532.

compréhension ainsi que de votre volonté d'équilibre dans la construction de ce projet structurant, nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de nos respectueuses salutations. La Présidente de la FDSH13, Marylène BONFILLON

Pièce(s) jointes(s) :



**Fédération Départementale des
Structures Hydrauliques des
Bouches-du-Rhône (FDSH13)**
Domaine du Merle
Route d'Arles RD113
13300 SALON-DE-PROVENCE

DREAL PACA
16 rue Zattara
CS 70248
13331 - Marseille cedex 3

Objet : Contribution à la concertation du
projet de liaison routière de Fos-sur-Mer
à Salon-de-Provence

A Salon de Provence, le 9 juillet 2026

Monsieur le Préfet,

Par la présente, nous, FDSH13, représentante des canaux d'irrigation et de drainage des Bouches-du-Rhône, exprimons nos préoccupations à propos du projet de Liaison routière de Fos-sur-Mer à Salon-de-Provence ; dans le cadre de la concertation publique sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de ce projet.

Il est pour nous primordial de vous alerter sur les impacts certains du tracé (toutes variantes confondues) sur les réseaux hydrauliques du territoire concerné. En effet, depuis le XVI^e siècle, de nombreux canaux d'irrigation furent construits afin d'acheminer l'eau de la Durance, d'abord jusqu'aux moulins du pays salonnais, puis pour permettre d'irriguer quelques 20 000 hectares de foin, d'arboriculture ou de maraîchage. Or, ces ouvrages sont toujours utilisés actuellement et gérés par diverses Associations Syndicales de Propriétaires (ASP) dont l'Etat à la tutelle (Sous-Préfecture d'Arles). Ainsi, bien au-delà de l'aspect historique de l'aménagement du territoire, c'est bien la pérennité de l'agriculture qui est en jeu dans le cadre de ce projet. Nous vous détaillons ci-après notre propos et nous les figurons en Annexe 1 :

Tel : 05.69.64.46.66

Domaine du Merle - Route d'Arles
13300 SALON-DE-PROVENCE
SIRET : 450 482 294 00029 / APE : 9499Z

secretariat@fdsh13bouche.fr



- **Section Nord**

Le passage de la liaison routière impactera les ouvrages de :

- L'ASA des Arrosants de Craponne à Istres
 - o Créée en 1873
 - o Dotation : 1621 l/s
 - o Surface irriguée : 1200 ha
- L'ASA du Corps des Arrosants de Saint Chamas-Miramas
 - o Créée en 1776
 - o Dotation : 1083 l/s
 - o Surface irriguée : 574 ha
- L'ASA des Arrosants de Grans
 - o Créée en 1948
 - o Dotation : 1892 l/s
 - o Surface irriguée : 1400 ha
- Commune de Martigues
 - o Dotation : 675 l/s
 - o Transport et potabilisation de l'eau pour 49 000 habitants

- **Section centre**

Le passage de la liaison routière impactera les ouvrages de :

- L'ASA des Arrosants de Craponne à Istres
- Commune de Martigues
- Arrosages Communaux de Miramas
 - o Dotation : 844 l/s
 - o Surface irriguée : 653 ha
- L'ASA d'assainissement d'Entressen
 - o Créée en 1961
 - o Surface drainée : 1480 ha
 - o Exutoire : Etang de l'Olivier
- La Compagnie des Alpines d'Istres et d'Entressen
 - o Créée en 1780
 - o Dotation : 1643 l/s
 - o Surface irriguée : 1000 ha

Domaine du Marle - Route d'Arles
13300 SALON-DE-PROVENCE
SIRET : 450 482 294 00029 / APE : 9496Z

Tel : 05.69.64.46.68

franceschi.fds13@orange.fr



- **Section Sud**

Le passage de la liaison routière impactera les ouvrages de :

- Commune de Martigues
- Arrosages de Saint-Mitre les Remparts
 - o Dotation : 100 l/s
 - o Surface irriguée : 80 ha
- Arrosages de Fos-sur-Mer
 - o Dotation : 253 l/s
 - o Surface irriguée : 220 ha

Ce serait donc **9 structures d'irrigation collective ou de drainage** qui seraient concernées, avec des impacts sur de très nombreuses branches (et certaines sur plusieurs kilomètres) et potentiellement sur environ **6 600 hectares agricoles**. De plus, une modification du fonctionnement de ces ouvrages entraînera **des impacts directs et indirects sur d'autres structures du territoire** (en amont comme en aval) du fait de la configuration en cascade du réseau hydrographique des canaux (Annexe 2).

Par ailleurs, l'irrigation gravitaire est en cours d'inscription au patrimoine culturel immatériel de l'UNESCO. Cette reconnaissance a déjà été réalisée au niveau national dans l'inventaire du patrimoine commun, signé par la Ministre de la Culture en date du 20 Juin 2024. Les intérêts de cette pratique, tant historique qu'actuelle, vont même au-delà du secteur agricole vu les aménités environnementales rendues sur notre territoire comme l'alimentation de nombreuses zones humides, le maintien des infrastructures paysagères ou encore la réalimentation de nappes phréatiques ; le tout sans utilisation d'aucune énergie autre que celle de la gravité naturelle.

C'est donc pour toutes les raisons précitées que nous attirons votre attention sur les impacts du tracé sur tous ces réseaux. Leur bonne prise en compte et la concertation avec les gestionnaires sera un point fondamental pour limiter les conséquences sur l'agriculture. Nous ferons donc parvenir à vos équipes comme au bureau d'études Egis les couches SIG des périmètres et réseaux hydrauliques d'ici fin Juillet 2026.

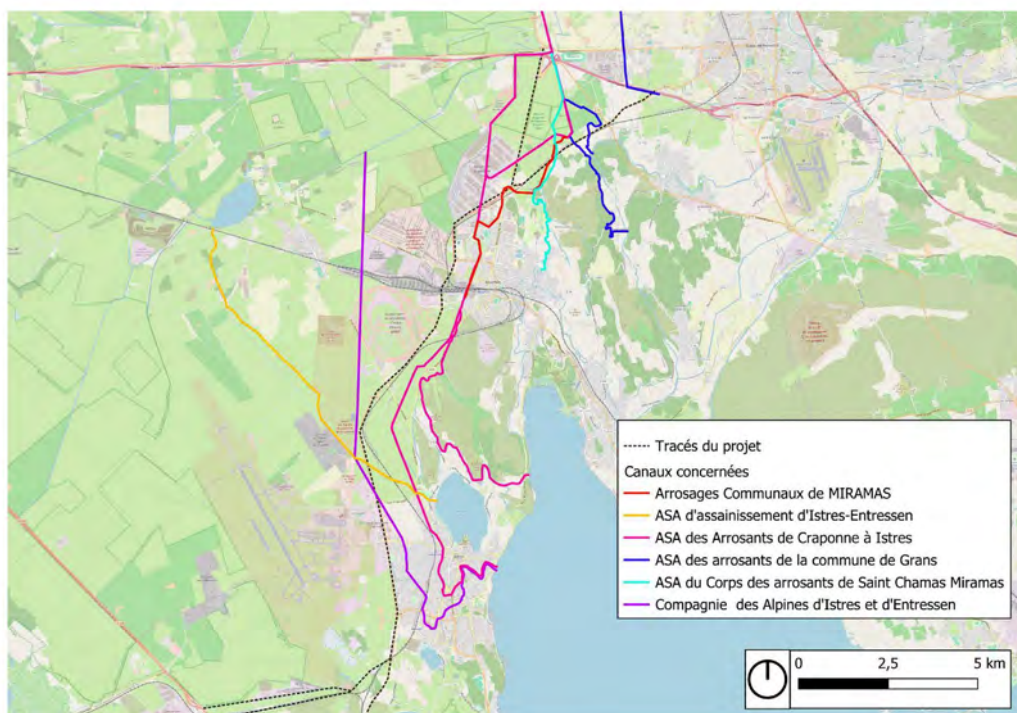
En cas de besoin d'informations complémentaires, nous restons à votre disposition et celle de vos équipes et bureaux d'études. Persuadés de votre bonne compréhension ainsi que de votre volonté d'équilibre dans la construction de ce projet structurant, nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de nos respectueuses salutations.

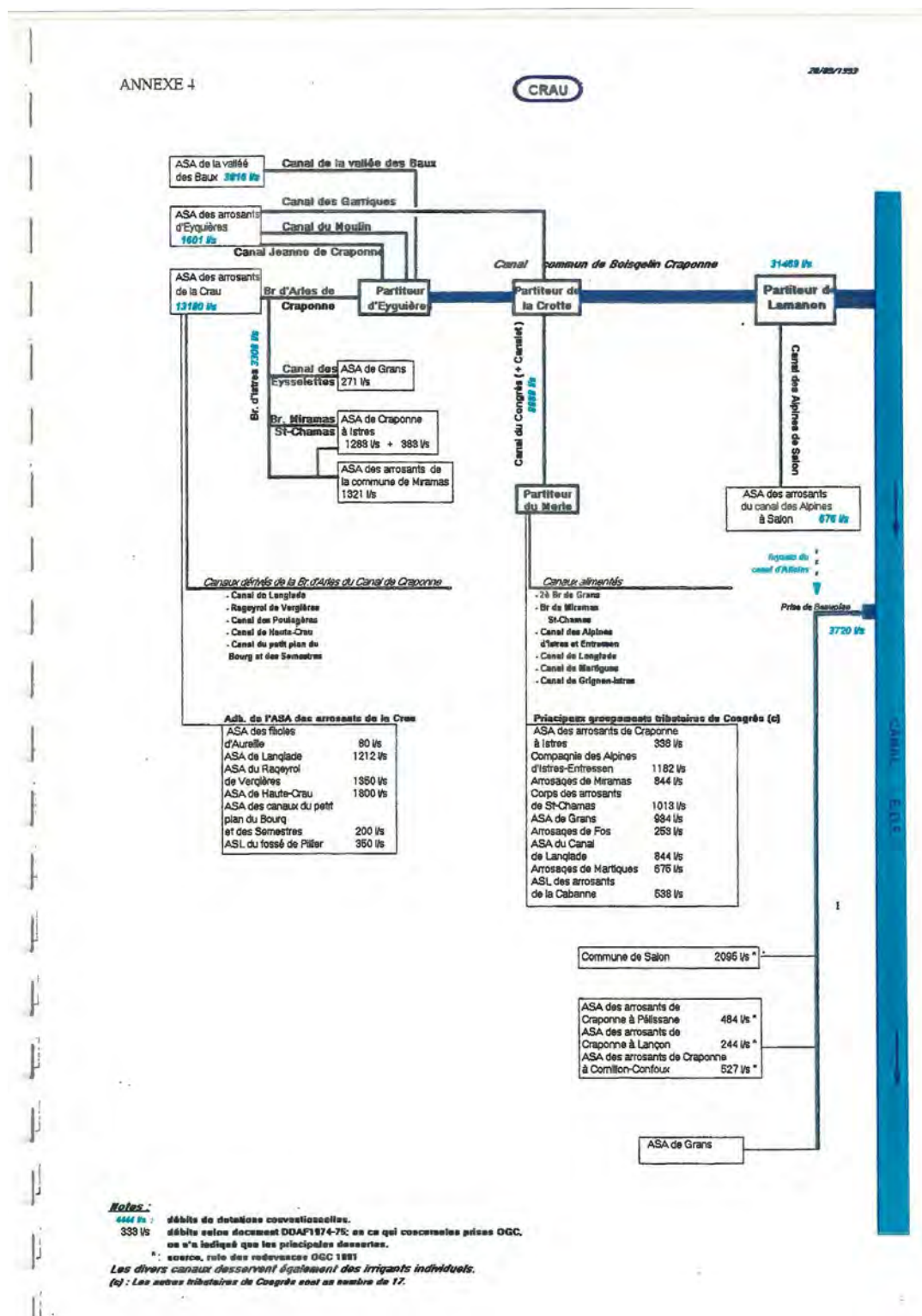
La Présidente de la FDSH13,
Marylène BONFILLON

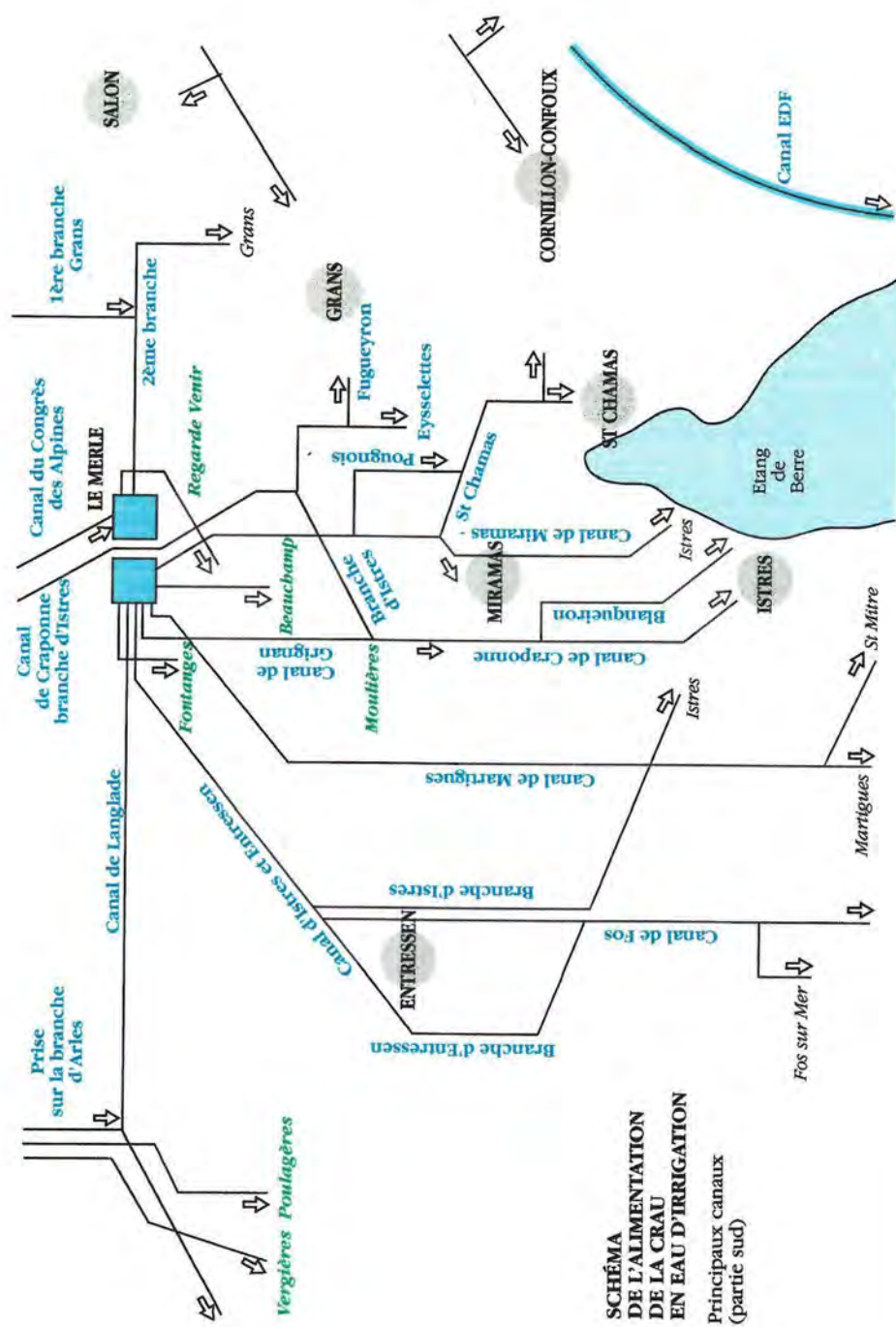
Tel : 05.69.64.46.68

Domaine du Merle - Route d'Arès
13300 SALON-DE-PROVENCE
SIRET : 450 482 294 00029 / APE : 9499Z

e-wschi.fds13@outlook.fr







@60 - RENARD CATHERINE

Organisme : PAYS SALONNAIS EN TRANSITION

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 10:59:44

Objet : contribution de l'association Pays Salonnais en Transition

Contribution :

Quelle désillusion...ou comment fragiliser l'engagement citoyen et transformer la concertation en sentiment de défiance et en confrontation.

Pièce(s) jointes(s) :

Quelle désillusion... ou comment fragiliser l'engagement citoyen et transformer la concertation en sentiment de défiance et en confrontation

Pendant plus de quatre ans, des centaines de citoyens, d'associations, de collectivités et d'acteurs du territoire ont participé aux réunions publiques, formulé des propositions et contribué aux concertations concernant la liaison Fos-Salon.

Aujourd'hui, après la réunion publique du 7 juillet à Grans, un constat s'impose : les choix finalement retenus tournent le dos aux engagements initiaux et ignorent largement les contributions exprimées.

Comment ne pas ressentir une profonde déception ? Comment ne pas s'interroger sur le sens même de la concertation lorsque les décisions finales s'éloignent à ce point des orientations débattues ?

1. En 2021, nous alertions déjà

Dans notre contribution de janvier 2021, nous dénoncions un projet que nous jugions anachronique et écocidaire, dépourvu de vision globale en matière de report modal, de développement des transports collectifs et des mobilités actives, notamment le vélo.

Nous concluons alors qu'il était urgent de changer de paradigme afin de remettre en question un modèle de société qui met en péril l'équilibre de nos écosystèmes et, à terme, notre propre équilibre. Il ne peut être envisagé de poursuivre indéfiniment l'extension des infrastructures routières. Nos déplacements doivent être repensés en privilégiant les transports collectifs, le ferroviaire, le transport fluvial et les mobilités douces. Il est également indispensable de limiter les déplacements individuels et de réduire la dépendance au transport routier de marchandises, tout en accélérant la sortie des énergies fossiles.

Quatre ans plus tard, force est de constater que ces orientations n'ont pas été prises en compte.

2. Un projet profondément transformé

Malgré les engagements initiaux du maître d'ouvrage (voir journal officiel N° 0150 du 30 juin 2021) issus des nombreuses concertations ainsi que les contributions citoyennes, les orientations retenues marquent un changement majeur :

- le projet ne consiste plus en un simple aménagement en 2 × 2 voies, mais bien en la création d'une infrastructure autoroutière avec péage.
- son financement reposerait sur une concession autoroutière.

Ces évolutions s'opposent fortement des engagements présentés au lancement du projet et interrogent sur la portée réelle de la concertation menée ces dernières années.

3. Comment ne pas être indignés ?

Une croissance logistique incompatible avec les impératifs climatiques

La croissance du Grand Port Maritime de Marseille-Fos (+5 % en 2025 après 3 années de baisse continue) stagne et repose aujourd'hui principalement sur le développement des activités logistiques, du commerce international et des croisières, davantage que sur une véritable ré-industrialisation du territoire, synonyme de souveraineté.

Pourtant au cœur de la pire canicule que la France ait jamais subie, face à l'urgence climatique et à l'urgence de réduire drastiquement et massivement nos émissions de gaz à effet de serre, les politiques publiques devraient encourager une forte diminution de notre consommation de biens importés, une réduction des flux de marchandises et une évolution de nos pratiques touristiques vers une sobriété assumée, notamment en matière de croisières.

Or, le rapport d'activité 2025 du port affiche au contraire un objectif de renforcement de son attractivité logistique. Le trafic de conteneurs a progressé de 8 %, principalement avec la Chine, et représente désormais près de 20 % du trafic portuaire.

Un report modal : toujours la promesse, rarement la réalité

Malgré les ambitions affichées depuis plusieurs années et réaffirmées dans les conclusions du débat public, le report modal demeure très limité : seulement 10 % des marchandises sont transportées par le rail et 5 % par voie fluviale. Ces chiffres témoignent d'une progression insuffisante et d'un développement qui semble aujourd'hui atteindre ses limites. Avec lucidité, le maître d'ouvrage a déploré oralement que « les chargeurs ne voulaient pas du report » et que la contrainte était difficile à installer...

Dans le même temps, aucun progrès significatif n'a été réalisé en matière de transports en commun ou de développement des infrastructures cyclables, malgré les objectifs fixés par le Plan de mobilité métropolitain. Compte tenu des difficultés financières de la Métropole, il paraît par ailleurs peu probable que les investissements nécessaires puissent être engagés à court terme. On comprendra dès lors que le report modal et le développement des mobilités inscrits dans la décision de 2021 ne serait que des belles paroles qui se fracassent sur les difficultés budgétaires des collectivités et sur l'affairisme des transporteurs...

Des impacts environnementaux toujours majeurs

Comment peut-on encore considérer qu'un tel projet est compatible avec les enjeux environnementaux actuels ?

Les conséquences sont pourtant connues : aggravation de la pollution de l'air et des sols, augmentation des nuisances sonores, fragmentation des milieux naturels, atteintes à la biodiversité et destruction d'espaces naturels protégés.

Aucune mesure compensatoire ne saurait véritablement réparer des atteintes aussi importantes aux écosystèmes ni effacer leurs conséquences sur la santé des populations.

4. Le financement par concession autoroutière : la double peine

Les contraintes budgétaires actuelles de l'État sont avancées pour justifier le recours à une concession autoroutière.

Pourtant, ce modèle est régulièrement remis en cause par de nombreux élus, experts et citoyens. Les concessions autoroutières génèrent des bénéfices considérables pour leurs actionnaires tout en privant l'État de recettes importantes. La perspective d'une remise en question de ce modèle à l'échéance de plusieurs concessions, à partir de 2032, est d'ailleurs régulièrement évoquée dans le débat public.

Dans ce contexte, il apparaît particulièrement difficile d'accepter que les habitants, qui subiront les nuisances environnementales, sanitaires et paysagères de cette nouvelle infrastructure, soient également appelés à en financer l'usage par le paiement d'un péage.

Les différents scénarii proposés par le maître d'ouvrage propose une tarification suivant les variantes où les poids lourds auraient à s'acquitter 3 fois le prix d'une voiture. (On rappellera que si on compare un essieu d'automobile chargé à 1 tonne avec un essieu de camion chargé à 10 tonnes, le rapport d'usure sera de $10^4 = 10\,000$!). A aucun moment, le maître d'ouvrage ne propose de faire payer uniquement les poids lourds – pourtant une infrastructure majoritairement conçue pour la compétitivité du GPMM et sa logistique.

Cette situation viendrait renforcer une inégalité territoriale déjà bien réelle. Les habitants du Pays salonais acquittent déjà un péage pour leurs déplacements vers Aix-en-Provence, Marseille ou Arles, alors que les habitants d'Aix-en-Provence ou d'Arles peuvent rejoindre Marseille sans avoir à supporter un coût équivalent.

Qui doit réellement financer cette infrastructure ?

Enfin, cette liaison doit être considérée comme un équipement directement lié au fonctionnement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos. Sans l'activité portuaire, son utilité serait fortement réduite.

Il paraît donc légitime que son financement soit assumé en priorité par le port et les entreprises qui bénéficieront directement de cette nouvelle desserte.

En 2025, le Grand Port Maritime de Marseille-Fos a enregistré un chiffre d'affaires de 253,3 millions d'euros, avec 105 millions d'euros d'investissements, dont près de 50 millions consacrés à la transition écologique (principalement pour le financement de l'électrification du port de Marseille pour l'alimentation électrique des bateaux de croisière). Un programme supplémentaire de 130 millions d'euros d'investissement est prévu l'année suivante, tandis qu'un milliard d'euros d'investissements est annoncé sur cinq ans.

Par ailleurs, les entreprises qui s'implantent sur la zone bénéficient déjà d'importants soutiens financiers publics. Il serait donc cohérent qu'une partie de ces financements puisse également contribuer à la réalisation de cette liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, dont elles seront les principales bénéficiaires.

Une autre vision est possible

Alors pour nous l'autoroute c'est évidemment NON ...

Et le bon sens et nos ambitions collectives seraient de mettre la priorité sur le report modal pour des raisons d'urgence climatique pour au maximum réduire nos émissions de GES. Encore une fois l'économie prévaut sur l'habitabilité future de notre planète...

In fine, on s'interrogera sur la concertation de 2021 qui à bien des égards avait permis l'expression d'une diversité d'opinions – avec à la clé un ministre qui avait fixé des objectifs mesurés. Aujourd'hui ce changement dicté par des impératifs uniquement économiques abîme le débat au risque d'accroître localement la défiance envers le monde politique et la fabrique de la décision...

Annexes :

Extrait du Journal officiel « Décision du 29 juin 2021 consécutive au débat public relatif au projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence

Article 2 : "Dans le cadre de ces études, le maître d'ouvrage s'attachera notamment à **prendre en compte 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".

Article 3 :

Le principe de la réalisation d'une infrastructure au statut autoroutier sur la totalité de l'itinéraire est écarté. Celui d'un 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 Toupiquières, 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. Les caractéristiques des aménagements qui seront retenues pour le projet de liaison Fos-Salon privilégieront autant que possible le réaménagement des routes existantes. Le recours à des vitesses maximales autorisées réduites (90 km/h, voire 70 km/h au

droit des zones urbanisées) sera étudié notamment vis-à-vis de ses impacts en matière de conception des ouvrages, de réduction des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores, ou encore de limitation des émissions de gaz à effet de serre. Les modalités, aménagements spécifiques ou mesures d'exploitation, permettant de faciliter le développement sur le territoire des modes actifs, du covoiturage et des transports en commun seront précisées.

Article 5 : « Les principes de mise à péage et de mise en concession de l'intégralité de la liaison Fos-Salon sont écartés .

L'aménagement intégrera le réseau routier national et sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage publique et financé par l'Etat et les collectivités territoriales intéressées par le projet, à l'exception, le cas échéant, de la section nord du tracé, entre l'A54 et le carrefour de Toupiguières, pour laquelle la faisabilité de la réalisation par adossement à la concession ASF sera poursuivie et précisée d'ici l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, en cohérence avec le plan de résorption des points noirs autoroutiers en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. »

@61 - CASSARD Claire

Ville : Étupes

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 11:01:03

Objet : Impact autoroute Fos Salon à Istre

Contribution :

1. Impact écologique> Foin de Crau : prés classés Natura 2000> Faune protégée sur la tracé de la variante 1 : oiseaux (Rollier d'Europe), lézard ocellé> Région déjà très polluée avec la ZIP de Fos : augmentation des émissions nocives pour les habitants> Aberration de construire une autoroute dans un contexte de réduction du bilan carbone de la France (division par deux d'ici 2030 et neutralité carbone d'ici 2050!)> 2. Impact économique> Surcoût de 30 Mio d'Euros par rapport à la variante 3 qui reprend le tracé de la voie rapide actuelle> Autoroute à péage (aller simple 2,50€) impactant fortement l'économie locale et les riverains> Impact sur une exploitation agricole : foin de Crau AOP et élevage ovin (l'un des plus grands de France)> 3. Impact sur le patrimoine> Dévalorisation d'un mas du 18ème siècle> Destruction d'une allée de platanes bicentenaires, la dernière d'Istres qui en comptait plusieurs.> Destruction d'une bergerie ancienne : l'élevage ovin fait partie entière de l'héritage de la région>

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@62 - MOUTET Daniel

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 11:31:05

Objet : ADPLGF (Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos)

Contribution :

Mesdames, Messieurs, La dernière réunion sur la concertation de la liaison Fos/Salon qui s'est déroulée à Fos sur Mer le 8 juillet dernier n'a pas vraiment fait avancer les choses. La DREAL parle uniquement d'autoroute payante et nous menace directement si nous ne sommes pas d'accord avec ce projet. La route se fera après 2050, nous ne sommes pas d'accord. C'est à l'Etat de financer cette liaison Fos/Salon dans un cadre gratuit. Concernant la D 268 en direction de Port St Louis et le contournement de Fos par le Barreau des Etangs, j'y reviendrai plus tard. L'Etat, soit disant, n'a pas d'argent mais d'après plusieurs Médias le programme d'investissement France 2030 avec à la clef 54 milliards d'euros, doit répondre à quelques grands défis inédits, à commencer par le défi climatique et environnemental précisant que ce programme doit permettre massivement d'investir pour aider les usines à décarboner. Pour accompagner les industriels, soucieux de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, l'ADEME (Agence de la Transition écologique) est mandatée pour financer les collectivités et les entreprises souhaitant verdir leurs activités. Dans le cadre du programme France 2030, l'ADEME dispose d'une manne de 7,3 milliards d'euros pour soutenir des initiatives à fort impact environnemental. Prenons par exemple la multinationale de la pétrochimie INEOS ex Naphtachimie, dont les projets n'ont rien à voir avec l'écologie ; le montant total des aides arrêté à 300 millions d'euros pour les dossiers présentés concernant la fabrication de plastique, ont été jugés irrecevables par l'agence de l'ADEME. J'ai plus loin : 100 millions d'euros ont été distribués à CARBON et nous avons pu constater l'effondrement et l'abandon de ce projet. Au total, déjà plus de 400 millions d'euros en plus de toutes les aides annoncées pour les entreprises qui vont s'installer à Fos pour participer à la décarbonation. Nous ne sommes pas certains que toutes ces entreprises pourront toucher les aides mises en place. La décarbonation est de la responsabilité de l'Etat mais c'est un rôle attribué aussi au GPMM et à l'ensemble des entreprises installées sur le territoire de la zone pour bénéficier d'un accès opérationnel comme dans tous les grands ports d'Europe.

Regardons ce qui se fait du côté du Havre avec ses accès directs, de Dunkerque... Revenons sur les routes autour de Fos, 13 sites SEVESO seuil haut sont implantés sur le territoire de la Commune de Fos sur Mer. Une route d'accès venant de Marseille par 2 fois 2 voies est toujours surchargée avec un trafic très dense et en cas d'accident nous constatons qu'il y a toujours des blocages. Côté nord, venant d'Arles c'est exactement pareil, des embouteillages interminables surtout le matin et le soir. En cas d'accident majeur sur un site SEVESO seuil haut, je prends pour exemple la raffinerie la plus proche de Fos, RHONE ENERGIE, une explosion qui surviendrait dans cet établissement, bloquerait complètement la circulation rendant impossible l'accès des secours et le départ des Fosséens pour une mise en sécurité. J'en veux pour cause l'essai grandeur nature du PPI qui avait été réalisé en 2004 sous l'égide de Monsieur le Sous Préfet de l'époque avec la simulation d'une explosion de réservoir à 7 heures du matin. Si les premiers secours arrivant de Martigues, d'Istres et Fos se sont présentés dans les temps, tous les grands secours plus éloignés en provenance de Marseille ou d'Arles sont restés bloqués dans les embouteillages jusqu'à 11 heures du matin. On ne pouvait ni entrer ni sortir de Fos. Cette situation avait été complètement étouffée par les services de l'Etat qui se sont retrouvés incapables de traiter l'exercice dans de bonnes conditions. Qu'a t'il été fait depuis 2004 ? rien, aucune voie pour aller en direction de la zone industrialo portuaire, aucun passage n'a été créé pour donner l'accès aux secours sans passer par la RN 568 qui se retrouve saturée dans les 2 sens. Même à l'heure d'aujourd'hui si un accident très grave se produisait, nous serions dans la même situation qu'en 2004. Il est absolument nécessaire d'avoir une liaison Fos/Salon 2 fois 2 voies avec des échangeurs dénivelés à toutes les intersections de la Départementale 268 transformée en 2 fois

2 voies. Il faut penser que depuis les années 1972 avec la construction des 2 fois 2 voies de la RN 268 plus rien n'a été entrepris sur notre zone industrialo portuaire. Pourtant bon nombre d'entreprises sont présentes et des milliers de travailleurs fréquentent ces routes. Le contournement de Fos par le Barreau des Etangs reste aussi une nécessité pour pouvoir accéder et repartir de Fos en cas d'explosion et bénéficier d'un trafic plus fluide sur l'axe Fos/Salon. Cela fait plus de 45 ans qu'il n'y a pas d'investissement routier sur notre territoire, pourtant depuis tout ce temps combien de millions les industries ont rapporté à l'état ? Par la même occasion, je souhaite intervenir sur le calendrier de la concertation Fos/Salon : Ouverture le 22 juin 2026 avec des ateliers le 1er juillet, le 7 juillet, le 8 juillet et la clôture des contributions le 15 juillet 2026. Si vous appelez ça une concertation en si peu de temps, moi je dis non surtout pour pouvoir prendre la parole, il faut presque se battre, 3 quarts de temps pour les présentations et même pas un quart de temps reste aux citoyens pour débattre de ce problème. Ce n'est pas une concertation c'est un bourrage de crane pour valider en force, l'autoroute à péage. Je veux que la CNDP, garante de ces concertations, fasse un rapport pour dénoncer ce problème et le mettre au grand jour. La CNDP doit trouver la solution pour améliorer les conditions de concertation, mieux répartir les temps de paroles et dégager un temps plus important pour mieux approfondir les dossiers. Je crois que notre association a son mot à dire au vu de la participation de dizaine et dizaine de projets présentés à Fos et débattus. Mais c'est bien la 1ère fois que l'on assiste à des débats aussi réduits et présentant des propositions de tracés en passage forcés. La réalité est là. Il faut vraiment que l'Etat se saisisse de ce problème et finance ce projet, en assurant la provenance des fonds. Mais dans le cadre de cette liaison sur le territoire Métropolitain, il est inadmissible de mettre en place un péage autoroutier pour relier le Port Autonome et les différentes villes de la Métropole. L'état doit aussi prendre en compte les entreprises existantes qui payent des impôts et les futures industries décarbonées qui doivent venir s'implanter. Ces nouvelles implantations vont rapporter une manne financière importante à l'Etat au niveau de leurs impôts. J'arrêterai là mon exposé car je pense que dans ce projet Fos/Salon, les citoyens fosséens et du pourtour de Fos doivent avoir des réalisations autoroutières gratuites et rapidement réalisables.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@63 - FRANK Nicole

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 11:31:49

Objet : STOP PROJET

Contribution :

Il y a de nombreuses raisons m'incitant à me positionner CONTRE ce projet, en particulier la menace sur une faune protégée et des prés classés Natura 2000, l'impact sur une propriété agricole (foin de Crau AOP), la dévalorisation d'un mas du 18ème siècle et la destruction de la dernière allée de platanes bicentennaires à Istres.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@64 - DAVID NATHALIE

Organisme : Société TRAPIL ODC

Ville : Champforgeuil

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 11:43:49

Objet : enquête publique liaison fos sur mer - salon de provence

Contribution :

Bonjour Veuillez trouver ci-joint notre courrier en réponse à l'enquête publique portant sur la liaison
Fos sur Mer - Salon de Provence Cordialement TRAPIL ODC 22B route de Demigny -
CHAMPFORGEUIL CS 3008171103 CHALON SUR SAONE 03.85.42*****@trapil.com

Pièce(s) jointes(s) :



DREAL PACA
16 Rue Zattara
CS 70248
13331 MARSEILLE CEDEX 3

Nos réf NAD/JEF
ODC/CL/0370-26
Affaire suivie par Mme DAVID
Tél 03.85.42.13.33
Mail odclignes@trapil.com

fossalon-concertation@garant-cndp.fr

Champforgeuil, le 10 juillet 2026

Objet : projet Liaison FOS – SALON DE PROVENCE
Pipelines : FOS – LANGRES / FOS - ISTRES
Canalisation : FOS – NOVES / FOS - ISTRES
Communes : FOS SUR MER - ISTRES
Dossier : 17412/OS

Madame, Monsieur,

La DREAL PACA a ouvert une enquête publique portant sur le projet de Liaison routière FOS – SALON.

L'examen du dossier appelle de notre part les observations suivantes concernant les canalisations d'hydrocarbures haute pression évoquées par la suite:

- Les variantes préférentielles des sections Nord (variante A) et Centre ne sont pas impactées par les canalisations ou leurs zones d'effets.
- La variante préférentielle 1 de la section Sud est impactée par le croisement des canalisations et leurs zones d'effet. À cet effet, les spécifications techniques évoquées dans le courrier seront à prendre en compte.

Les communes de **FOS SUR MER et ISTRES** sont traversées par le pipeline **FOS – LANGRES** appartenant au réseau des Oléoducs de Défense Commune relevant de l'OTAN et opéré par ordre et pour le compte de l'État (Service National des Oléoducs Interalliés) par la société TRAPIL et par le pipeline **FOS – ISTRES** appartenant au SEO (Service des Énergies Opérationnelles) et opéré par ordre et pour le compte de l'État (Service National des Oléoducs Interalliés) par la société TRAPIL..

Les autres communes identifiées dans le projet de Liaison routière FOS - SALON ne sont pas traversées par nos canalisations ou impactées par leurs zones d'effet ou de déclaration de travaux.

Le tracé des canalisations est ainsi reporté sur les extraits de carte au 1/25000^{ème} joints.



22 B route de Demigny - Champforgeuil - CS 30081 - 71103 CHALON SUR SAÔNE - T: 03 (03 85) 42 43 00 - www.trapil.com
S.A. au capital de 13 240 000 € - R.C.S. Marseille B 512 086 812 - I.F. 15 192 086 215 - SIRET 512 086 812 0001

Ces installations pétrolières sont des ouvrages publics réalisés dans le cadre de la loi n°49-1060 du 2 août 1949, modifiée par la loi n°51-712 du 7 juin 1951, et déclaré d'utilité publique par le décret du **19 mai 1956 modifié par les décrets du 29 décembre 1958 et 09 mai 1961** pour la canalisation FOS – NOVES et par le décret du **31 octobre 1995** pour la canalisation FOS-ISTRES.

La construction des oléoducs a nécessité la mise en place de servitudes d'utilité publique 13 (anciennement II bis) sur les terrains traversés. Leur consistance est définie par les articles L555-27 et R555-34 du code de l'environnement.

Ces servitudes sont représentées par une bande de **12 mètres** axée sur la conduite pour le FOS – LANGRES et de **10 mètres** axée sur la conduite pour le FOS – ISTRES qui correspond à la servitude de passage.

D'autre part, en application des dispositions de l'article R. 132-1 du code de l'urbanisme, le projet doit tenir compte, dans les zones constructibles, **des risques technologiques afférents à ces infrastructures pétrolières.**

À cet effet, les zones d'effets des phénomènes dangereux retenus, issues de l'étude de dangers de notre réseau et établies conformément aux dispositions de l'**arrêté du 5 mars 2014 modifié définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques**, ont été communiquées à l'administration. Cependant, nous vous communiquons les zones d'effets des phénomènes dangereux retenus, issues de l'étude de dangers 2021 de notre réseau, visées dans le tableau ci-après.

Zones d'effets FOS - LANGRES	Phénomènes dangereux retenus	
	Brèche 12 mm	Brèche 70 mm
Zone des effets irréversibles	20 m* / 46 m	190 m
Zone des premiers effets létaux	15 m* / 38 m	142 m
Zone des effets létaux significatifs	10 m* / 31 m	111 m

*Avec prise en compte de l'éloignement

Zones d'effets FOS - ISTRES	Phénomènes dangereux retenus	
	Brèche 12 mm	Brèche 70 mm
Zone des effets irréversibles	20 m* / 46 m	132 m
Zone des premiers effets létaux	15 m* / 38 m	120 m
Zone des effets létaux significatifs	10 m* / 31 m	120 m

*Avec prise en compte de l'éloignement

L'extrait de plan communiqué et les conclusions de notre étude de dangers 2021 montrent que votre projet actuel se situe dans les zones concernées par les brèches 12 et 70 mm.

L'arrêté de la préfecture des Bouches du Rhône en date du 13 décembre 2018 a institué des servitudes d'utilité publique II (anciennement SUP ou CANA TMD) relatives à la maîtrise de l'urbanisation sur la commune d'ISTRES les zones d'effets générées par ces phénomènes dangereux susceptibles de se produire. Par conséquent votre projet se situe dans les SUP1, 2 et 3.

L'arrêté de la préfecture des Bouches du Rhône en date du 13 janvier 2025 a institué des servitudes d'utilité publique II (anciennement SUP ou CANA TMD) relatives à la maîtrise de l'urbanisation sur la commune de FOS SUR MER les zones d'effets générées par ces phénomènes dangereux susceptibles de se produire. Par conséquent votre projet se situe dans la SUP1, 2 et 3.

Les spécifications techniques suivantes sont à prendre en compte :



- **Création ou modification d'un axe de communication :**

- Dans le cadre d'une création d'un axe de communication, même temporaire, une étude devra être réalisée dans le cadre d'une convention aux frais du Maître d'Ouvrage, afin de garantir la sécurité de votre projet par rapport à la présence de la canalisation. Cette étude pourra conclure soit à :
 - La protection de la canalisation : elle devra être protégée par la mise en place d'un ouvrage de protection (gaine, dalle de répartition de charge, ...) dont la capacité à résister aux surcharges prévisibles sera justifiée par note de calcul. Elle devra être validée par écrit et préalablement par nos services. Dans le cas où des dalles de répartition de charge seraient retenues, un engagement écrit autorisant notre société à pouvoir couper la circulation pour réaliser des travaux de maintenance ou d'urgence sera exigé.
 - La déviation de notre ouvrage.

Les travaux seront également réalisés dans le cadre d'une convention aux frais du Maître d'Ouvrage.

- **Parallélisme avec un axe de communication :**

- Dans le domaine privé, la voirie doit être implantée hors servitude forte de la canalisation de transport.
- Dans le domaine public, notre canalisation de transport devra se situer en-dehors de l'emprise routière ou lorsque cette limite n'est pas définie, à une distance d'au-moins 10 mètres du bord. Il convient de classer les autoroutes et les routes nationales comme voies principales et toutes les autres voies de communication comme voies secondaires. Il est recommandé de classer les routes ou les voies privées comme voies secondaires même si elles sont empruntées par des véhicules lourds.
- Le compactage des remblais devra être exécuté au moyen d'engins légers (compacteur à mains, plaques vibrantes ou pilonneuse) du revêtement des voies principales et à une distance d'au-moins 5 mètres pour les voies secondaires.

- **Réseaux divers**

- Assainissement – eaux pluviales – eaux usées – ouvrage formant tunnel ou galerie :
 - o Pose en parallèle : à 5 mètres de l'axe de notre canalisation.
 - o En cas de croisement : **passage sous la canalisation à 0,40 mètre minimum de la génératrice.**
 - o Pas de tulipe de raccordement, de regard ou de chambre de tirage à moins de 5 mètres de part et d'autre de la canalisation.
 - o Mise en place d'un grillage avertisseur au-dessus de chaque réseau conformément à la réglementation et aux normes en vigueur.
- Autres réseaux (câble électrique hors HTA, câble téléphonique, fibre optique, gaz, produits chimiques, ...) :
 - o Pose en parallèle : hors servitude forte de la canalisation de transport.
 - o En cas de croisement : **passage sous la canalisation à 0,40 mètre minimum de la génératrice.**
 - o Regard ou chambre de tirage : implantation hors servitude forte de la canalisation de transport.
 - o Mise en place d'un grillage avertisseur au-dessus de chaque réseau conformément à la réglementation et aux normes en vigueur.

- **Clôtures et murettes**

En cas de parallélisme : elles devront être implantées hors servitude forte de la canalisation de transport et au minimum à 2,5 mètres de celle-ci.



22 Route de Demigny - Champforgeuil - CS 30081 - 71100 CHALON SUR SAÔNE - T: +33 (0)3 85 42 53 00 - www.wtropol.com
S.A. au capital de 13 540 800 € - R.C.S. Marne la Vallée 505 086 812 - N° SIRET 505 086 812 0001 - N° SIREN 505 086 812



Murette : En cas de croisement : les fondations ne devront en aucun cas excéder 0.20 mètre de profondeur et 0,6 mètre de hauteur aux points de croisement avec la canalisation.

Clôture : En cas de croisement avec la canalisation : la clôture devra être réalisée de type léger et selon le plan type ci-joint.

- **Portails**

En domaine privé: le pilier le plus rapproché doit être implanté hors servitude forte de cette canalisation et dans tous les cas au minimum à 2,50 mètres de la canalisation de transport.

En domaine public: Le pilier le plus rapproché doit être implanté à plus de 2,5 mètres de la canalisation de transport.

- **Espaces verts**

Les arbres et arbustes doivent être plantés hors de la bande de servitude forte (5 mètres). Seuls les arbres dont les systèmes racinaires ne descendent pas profondément sont autorisés.

Pour les aménagements d'espaces verts, la cote de réfection doit être identique à la cote initiale.

En cas de plantation des rangs de fruitiers (vignes, pommiers, poiriers, etc.), nous préconisons une implantation ainsi que des câbles de support dans le même axe que la canalisation de telle sorte à ne pas gêner la surveillance pédestre sur la servitude de cette dernière. Les piquets devront être éloignés d'un mètre de la génératrice de la canalisation.

En cas d'implantation d'une serre, celle-ci devra être positionnée hors servitude forte de la canalisation de transport et au minimum à 2,50 mètres de la génératrice de la canalisation de transport.

- **Bassins de rétention**

Une distance minimale de 10 mètres doit être respectée entre la canalisation de transport et cet aménagement.

Les aménagements périphériques (terrasse, douche, barbecue, ...) devront être implantés à au-moins 5 mètres de la canalisation.

Un dispositif garantissant la stabilité du talus (pente à 45° maximum) parallèle à la canalisation doit être mis en place.

De plus, le projet devra garantir en permanence l'accessibilité à la servitude de la canalisation par nos services dans le cadre de la maintenance courante ou dans le cas d'intervention en urgence.

La liste des spécifications techniques à mettre en œuvre n'est pas exhaustive ; Suivant le projet finalisé et les travaux à réaliser dans la zone d'emprise de notre ouvrage, d'autres exigences peuvent être demandées.

Nous serons destinataire de toutes les autorisations d'urbanisme pour contrôle et avis.

Notre représentant Monsieur Christophe HERMAN (06.07.18.79.30) se tient à votre disposition pour procéder au piquetage et à la détection de nos canalisations afin de les intégrer à votre projet (Prestation gratuite).

En application des dispositions du décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution (chapitre V du livre V (partie réglementaire) du Code de l'environnement), et depuis le 1er juillet 2012, toute collectivité territoriale, maître d'ouvrage, maître d'œuvre, exploitant de réseaux, entreprise du bâtiment ou de travaux publics, agriculteur, particulier, ou autres envisageant de réaliser des travaux, a l'obligation de les déclarer par

consultation préalable du guichet unique à l'adresse internet suivante ou par l'intermédiaire de prestataires d'aide à la déclaration : <http://www.reseaux-et-canalisations.ineris.fr>

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Le chef du réseau
des Oléoducs de Défense Commune,
T. HERAUD
P/O S. BEARD
Responsable-Lignes

Stéphane BEARD

Pièces jointes :

- Servitude I1 - Arrêtés Préfectoraux du 13/12/2018 – 13/01/2025
- Servitude I3 – Fiche I3
- Plans type

Copies :

Ministère de la Transition Écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des Risques/SNOI
BPIA/ Mission de Contrôle des Oléoducs relevant de la Défense Nationale (M. MIAN)
TRAPIL/DRPO
TRAPIL/ODC/Région Sud (M. Herman)

**Oléoduc de l'ETAT exploité par TRAPIL
(Hydrocarbures liquides)
SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE**

Servitude I3

Commune de : ⇨ ISTRES

Texte définissant les servitudes : ⇨ Pipeline de défense - articles L555-27 et R555-34 du code de l'environnement

Texte créant les servitudes de :

- Nom de l'ouvrage : ⇨ Oléoduc de Défense Commune (ODC)
- Tronçon de l'oléoduc : ⇨ FOS - ISTRES
- Décret du : ⇨ 31/10/1995
- Les servitudes ont été établies soit par conventions passées à l'amiable, soit par ordonnances d'imposition. Dans les deux cas, les actes correspondants ont fait l'objet d'une publication au bureau des hypothèques.

Consistance des servitudes :

1°/ Dans une bande de 5 mètres de largeur (zone forte de protection) où sont enfouies les canalisations, il est interdit :

- D'édifier une construction en dur même si ses fondations ont une profondeur inférieure à 0,60 mètre.
- D'effectuer des travaux de toute nature y compris les façons culturales à plus de 0,60 mètre.

2°/ L'exploitant de la canalisation a le droit, à l'intérieur d'une bande de terrain de 10 mètres de largeur garantie par la servitude de passage au profit de l'état

- D'accéder en tout temps, en particulier pour effectuer les travaux d'entretien et de réparation ;
- D'essarter tous arbres et arbustes ;
- De construire, en limite des parcelles cadastrales, des bornes ou balises indiquant l'emplacement de la conduite.

3°/ Les propriétaires ou leurs ayant droits sont tenus de :

- Ne procéder à aucune plantation d'arbres dans la bande de 12 mètres ;
- S'abstenir de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage¹ ;
- Dénoncer, en cas de vente ou d'échange de parcelles en cause, la servitude dont elles sont grevées.

Service bénéficiaire des servitudes et gestionnaire de l'oléoduc à l'échelon central :

SERVICE NATIONAL DES OLEODUCS INTERALLIES
Ministère de la Transition Ecologique, de l'Energie, du Climat et de la Prévention des Risques
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE CEDEX

Service exploitant à consulter pour l'accomplissement des formalités préalables à la réalisation des travaux exécutés à proximité du pipeline (Décret n° 2011-1241 du 05 octobre 2011 - Arrêté du 15 février 2012) ainsi que l'obtention de tous renseignements sur la conduite et notamment son emplacement :

MONSIEUR LE DIRECTEUR DE LA DIVISION DES OLEODUCS DE DEFENSE COMMUNE
22B Route de Demigny - Champforgeuil
CS 30081
71103 CHALON SUR SAONE CEDEX

(1) Les abris de jardins, de chasse et de pêche, clôtures et murets établis dans une bande de 5 mètres centrée sur la canalisation, empêchent la surveillance continue de celle-ci. En conséquence, leur établissement est soumis à accord préalable

**Oléoduc de l'ETAT exploité par TRAPIL
(Hydrocarbures liquides)
SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE**

Servitude I 3

Commune de : ⇨ ISTRES

Texte définissant les servitudes : ⇨ Pipeline de défense - articles L555-27 et R555-34 du code de l'environnement

Texte créant les servitudes de :

- Nom de l'ouvrage : ⇨ Oléoduc de Défense Commune (ODC)
- Tronçon de l'oléoduc : ⇨ FOS - LANGRES
- Décret du : ⇨ 19/05/1956, modifié par les décrets du 29/12/1958 et du 09/05/1961
- Les servitudes ont été établies soit par conventions passées à l'amiable, soit par ordonnances d'imposition. Dans les deux cas, les actes correspondants ont fait l'objet d'une publication au bureau des hypothèques.

Consistance des servitudes :

1°/ Dans une bande de 5 mètres de largeur (zone forte de protection) où sont enfouies les canalisations, il est interdit :

- D'édifier une construction en dur même si ses fondations ont une profondeur inférieure à 0,60 mètre.
- D'effectuer des travaux de toute nature y compris les façons culturales à plus de 0,60 mètre.

2°/ L'exploitant de la canalisation a le droit, à l'intérieur d'une bande de terrain de 12 mètres de largeur garantie par la servitude de passage au profit de l'état

- D'accéder en tout temps, en particulier pour effectuer les travaux d'entretien et de réparation ;
- D'essarter tous arbres et arbustes ;
- De construire, en limite des parcelles cadastrales, des bornes ou balises indiquant l'emplacement de la conduite.

3°/ Les propriétaires ou leurs ayant droits sont tenus de :

- Ne procéder à aucune plantation d'arbres dans la bande de 12 mètres ;
- S'abstenir de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage¹ ;
- Dénoncer, en cas de vente ou d'échange de parcelles en cause, la servitude dont elles sont grevées.

Service bénéficiaire des servitudes et gestionnaire de l'oléoduc à l'échelon central :

SERVICE NATIONAL DES OLEODUCS INTERALLIES
Ministère de la Transition Ecologique, de l'Energie, du Climat et de la Prévention des Risques
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE CEDEX

Service exploitant à consulter pour l'accomplissement des formalités préalables à la réalisation des travaux exécutés à proximité du pipeline (Décret n° 2011-1241 du 05 octobre 2011 - Arrêté du 15 février 2012) ainsi que l'obtention de tous renseignements sur la conduite et notamment son emplacement :

MONSIEUR LE DIRECTEUR DE LA DIVISION DES OLEODUCS DE DEFENSE COMMUNE
22B Route de Demigny - Champforgeuil
CS 30081
71103 CHALON SUR SAONE CEDEX

(1) Les abris de jardins, de chasse et de pêche, clôtures, murets, établis dans une bande de 5 mètres centrée sur la canalisation, empêchent la surveillance continue de celle-ci. En conséquence, leur établissement est soumis à accord préalable



PREFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

PREFECTURE

Marseille, le **13 DEC. 2018**

DIRECTION DE LA CITOYENNETÉ, DE LA LÉGALITÉ ET DE
L'ENVIRONNEMENT

BUREAU DES INSTALLATIONS ET TRAVAUX RÉGLEMENTÉS
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

Affaire suivie par : M. CAPSETA-PALLEJA

☎ 04 84 35 42 77

✉ alexandre.capseta-palleja@bouches-du-rhone.gouv.fr

ARRÊTÉ N°2018-407 SUP

**instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques
autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques
concernant la commune d'Istres**

**LE PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE, ALPES, CÔTE D'AZUR
PRÉFET DE LA ZONE DE DÉFENSE SUD
PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE**

Vu le Code de l'environnement, et notamment ses articles L.555-16, R.555-30, R.555-30-1 et R.555-31 ;

Vu le Code de l'urbanisme notamment ses articles L.101-2, L.132-1, L.132-2, L.151-1 et suivants, L.153-60, L.161-1 et suivants, L.163-10, R.431-16 ;

Vu le Code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R.122-22 et R.123-46 ;

Vu l'arrêté du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du Code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, modifié par l'arrêté du 15 décembre 2016 ;

Vu le rapport de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en date du 8 novembre 2018 ;

Vu l'avis émis par le Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques des Bouches-du-Rhône le 11 décembre 2018 ;

Considérant que selon l'article L.555-16 du Code de l'environnement, les canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques doivent faire l'objet d'institution de servitudes d'utilité publique relatives à la maîtrise de l'urbanisation en raison des dangers et des inconvénients qu'elles présentent ;

Considérant que selon l'article R.555-30 b du Code de l'environnement pris en application du troisième alinéa de l'article L.555-16, trois périmètres à l'intérieur desquels s'appliquent les dispositions en matière de maîtrise de l'urbanisation, sont définis ; les critères de ces périmètres sont déterminés par les risques susceptibles d'être créés par une canalisation de transport en service, notamment les risques d'incendie, d'explosion ou d'émission de produits toxiques, menaçant gravement la santé ou la sécurité des personnes ;

Sur proposition du secrétaire général par intérim de la préfecture des Bouches-du-Rhône ;

(Signature)

PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHÔNE - Boulevard Paul PASTRAL - 13782 MARSEILLE CEDEX 25 - Téléphone : 04 91 35 00 00 - Télécopie : 04 91 35 45 07

ARRÊTE

Article 1^{er}

Des servitudes d'utilité publique (SUP) sont instituées dans les zones d'effets générées par les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur les canalisations de transport décrites ci-après, conformément aux distances figurant dans les tableaux ci-dessous et reproduites sur la carte annexée ⁽¹⁾ au présent arrêté.

Seules les distances SUP1 sont reproduites dans la carte annexée au présent arrêté. Les restrictions supplémentaires fixées par l'article 2 pour les projets d'urbanisme dont l'emprise atteint les SUP2 ou SUP3 sont mises en œuvre dans le cadre de l'instruction de l'analyse de compatibilité obligatoire pour tout projet dont l'emprise atteint la SUP1.

NOTA : Dans les tableaux ci-dessous :

- PMS : Pression Maximale de Service de la canalisation
- DN : Diamètre Nominal de la canalisation.
- Distances S.U.P. : Distances en mètres de part et d'autre de la canalisation définissant les limites des zones concernées par les servitudes d'utilité publique.

En cas d'écart entre les valeurs des distances SUP figurant dans les tableaux ci-dessous et la représentation cartographique des SUP telle qu'annexée au présent arrêté, les valeurs des tableaux font foi, appliquées au tracé réel des canalisations concernées.

Nom de la commune : Istres Code INSEE : 13047

Canalisations de transport de gaz naturel exploitées par le transporteur :

Nom : GRTgaz

Adresse :
Bâtiment Oxaya
10 rue Pierre Semard – CS 50329
69363 LYON Cedex 07

• Onvrages ne traversant pas la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
				SUP1	SUP2	SUP3
RHONE 1	67,7	600	enterrée	230	5	5

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent enterré est plus large que celle d'un tronçon aérien, c'est elle qui doit être prise en compte au droit du tronçon aérien.

Canalisations de transport d'hydrocarbures propriété de l'État, ayant comme transporteur le Service National des Oléoducs Interalliés, service du MTES-DGEC, situé Tour Séquoia, place des Carpeaux, 92800 Puteaux et opérées par :

Nom : TRAPIL-ODC

Adresse :

22 B route de Demigny

Champforgeuil

CS 30081

71103 CHALON-SUR-SAONE Cedex

• **Ouvrages traversant la commune**

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
Fos-sur-Mer - Istres	50	206	4400	enterrée	125	15	10
Fos-sur-Mer - Novec	69,6	308	739	enterrée	200	15	10

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent enterré est plus large que celle d'un tronçon aérien, c'est elle qui doit être prise en compte au droit du tronçon aérien.

• **Installations annexes situées sur la commune**

Nom de l'installation	Distances S.U.P. en mètres (à partir de l'installation)		
	SUP1	SUP2	SUP3
Terminal de livraison Aéro Istres	65	15	10

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent est plus large que celle de l'installation annexe, c'est elle qui doit être prise en compte au droit de l'installation annexe.

Canalisations de transport d'hydrocarbures liquides, propriété de la Société du Pipeline Méditerranée Rhône (SPMR) dont le siège social est 7-9 rue des Frères Morane, 75738 PARIS CEDEX 15 et exploitées par :

Nom : Société du Pipeline Méditerranée Rhône

Adresse :

1211 Chemin du Maupas

38200 VILLETTE-DE-VIENNE

• **Ouvrages traversant la commune**

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
B1	87	406	524	enterrée	145	15	10

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent enterré est plus large que celle d'un tronçon aérien, c'est elle qui doit être prise en compte au droit du tronçon aérien.

Canalisations de transport d'hydrocarbures liquides, propriété de la Société du Pipeline Sud-Européen (SPSE) dont le siège social est 7-9 rue des Frères Morane 75738 PARIS CEDEX 15 et exploitées par :

Nom : Société du Pipeline Sud-Européen

Adresse :

BP 14

13771 FOS-SUR-MER Cedex

• **Ouvrages traversant la commune**

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
PL3 Tracé courant	57,4	610	567	enterrée	155	15	10
PL1 Tracé courant	44,3	864	1016	enterrée	155	15	10
PL2 Tracé courant	47,4	1016	560	enterrée	155	15	10

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent enterré est plus large que celle d'un tronçon aérien, c'est elle qui doit être prise en compte au droit du tronçon aérien.

Canalisations de transport d'azote, propriété de AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE (ALFI) dont le siège social est 6, rue Cognacq-Jay 75007 PARIS, et exploitées par :

Nom : AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE

Adresse :

ZI Quartier Le Tonkin

13778 FOS-SUR-MER Cedex

• **Ouvrages traversant la commune**

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
Antenne N2 LYONDELL BASELL BERRE	64	200	2885	enterrée	5	5	5

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent enterré est plus large que celle d'un tronçon aérien, c'est elle qui doit être prise en compte au droit du tronçon aérien.

Article 2

Conformément à l'article R.555-30 b) du Code de l'environnement, les servitudes sont les suivantes, en fonction des zones d'effets :

Servitude SUP1, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R.555-10-1 du Code de l'environnement :

La délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur et son ouverture est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R.555-31 du Code de l'environnement.

L'analyse de compatibilité est établie conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 susvisé.

Servitude SUP2, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-10-1 du Code de l'environnement :

L'ouverture d'un établissement recevant du public, hors extensions d'établissements recevant du public existants, susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur est interdite.

Servitude SUP3, correspondant à la zone d'effets létaux significatifs (ELS) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-10-1 du Code de l'environnement :

L'ouverture d'un établissement recevant du public, hors extensions d'établissements recevant du public existants, susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur est interdite.

Article 3

Conformément à l'article R.555-30-1 du Code de l'environnement, le maire informe le transporteur de toute demande de permis de construire, de certificat d'urbanisme opérationnel ou de permis d'aménager concernant un projet situé dans l'une des zones définies à l'article 2.

Article 4

Les servitudes instituées par le présent arrêté sont annexées aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales des communes concernées conformément aux articles L.151-43, L.153-60, L.161-1 et L.163-10 du Code de l'urbanisme.

Article 5 : Publicité et notification

En application de l'article R.554-60 du Code de l'environnement, le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et sur le site internet de la préfecture concernée pendant une durée minimale d'un an, et sera adressé au maire d'Istres.

Article 6 : Délais et voies de recours

En application de l'article R.554-61 du Code de l'environnement, la présente décision peut être déférée devant le tribunal administratif de Marseille :

a) Par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de la canalisation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L.554-5, dans un délai de quatre mois à compter de la publication de la décision ;

b) Par les pétitionnaires ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée.

La juridiction administrative compétente peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr.

Article 7 : Exécution

- Le secrétaire général par intérim de la préfecture des Bouches-du-Rhône,
- Le sous-préfet d'Istres,
- Le maire d'Istres,
- La présidente de la Métropole Aix-Marseille Provence,
- La directrice régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Provence Alpes Côte d'Azur,
- Le directeur départemental des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône,
- Le directeur départemental des Services d'Incendie et de Secours des Bouches-du-Rhône,

Et toute autorité de police et de gendarmerie,

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de veiller à l'exécution du présent arrêté dont copie leur sera adressée, ainsi qu'aux directeurs de GRTgaz, SPMR, SPSE, AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE et du Service National des Oléoducs Interalliés.

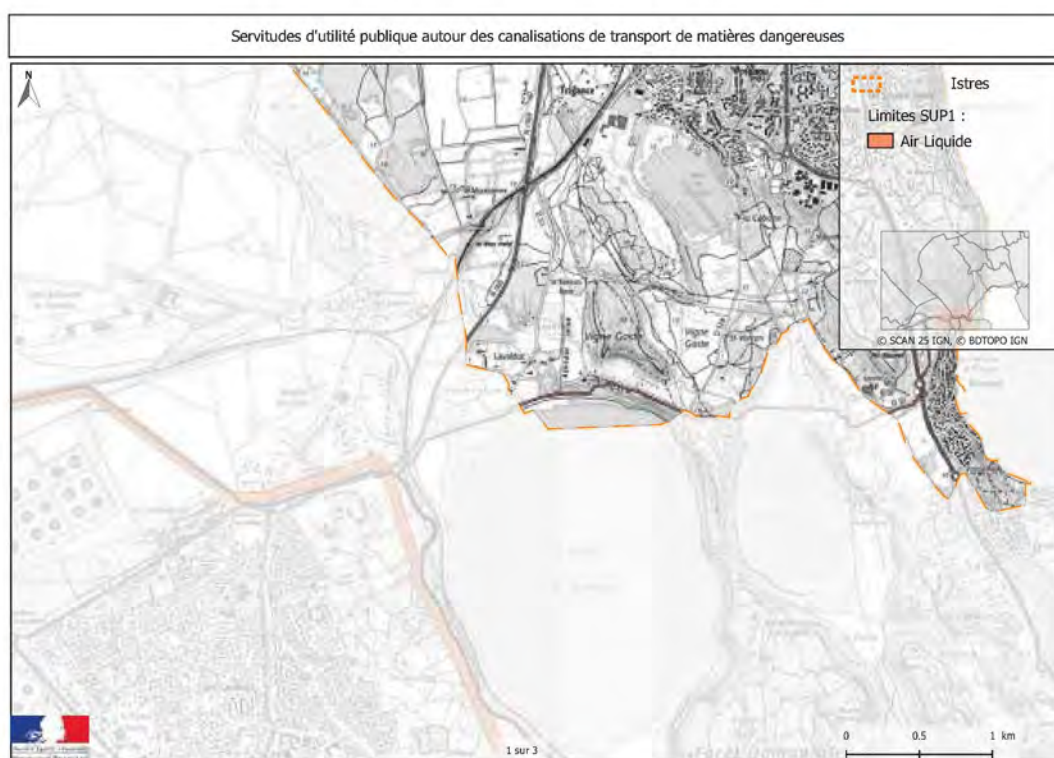
Pour le Préfet
Le Secrétaire Général Adjoint



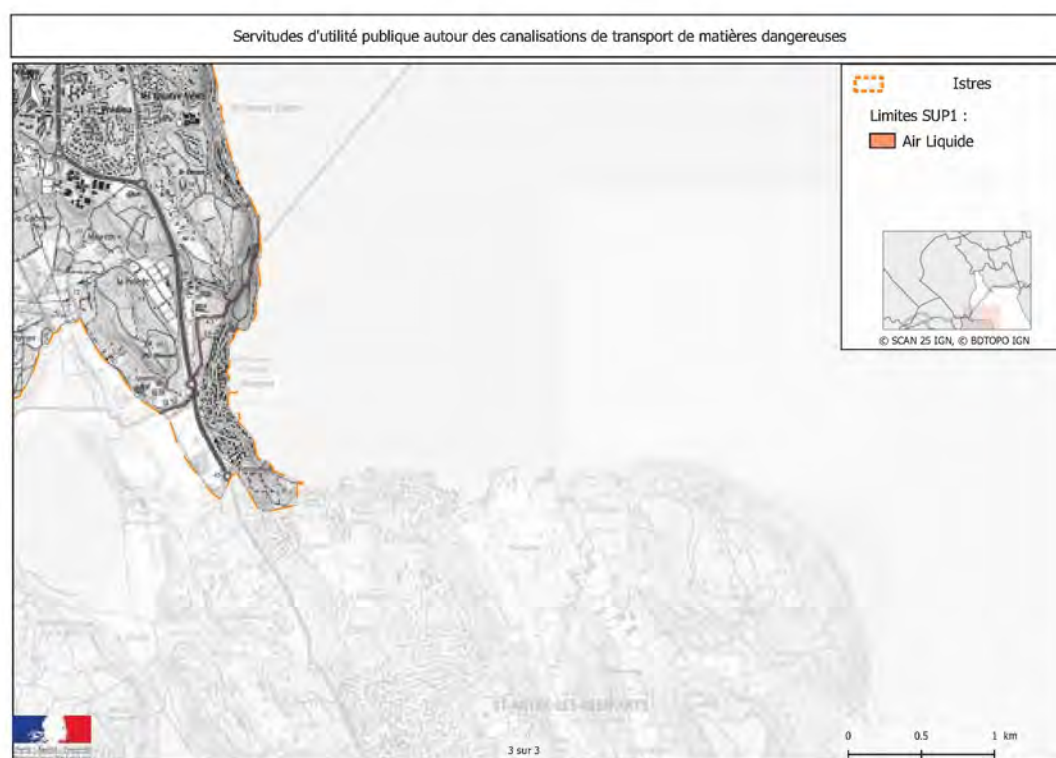
Nicolas DUFAUD

(1) La carte annexée au présent arrêté peut être consultée dans les services de :

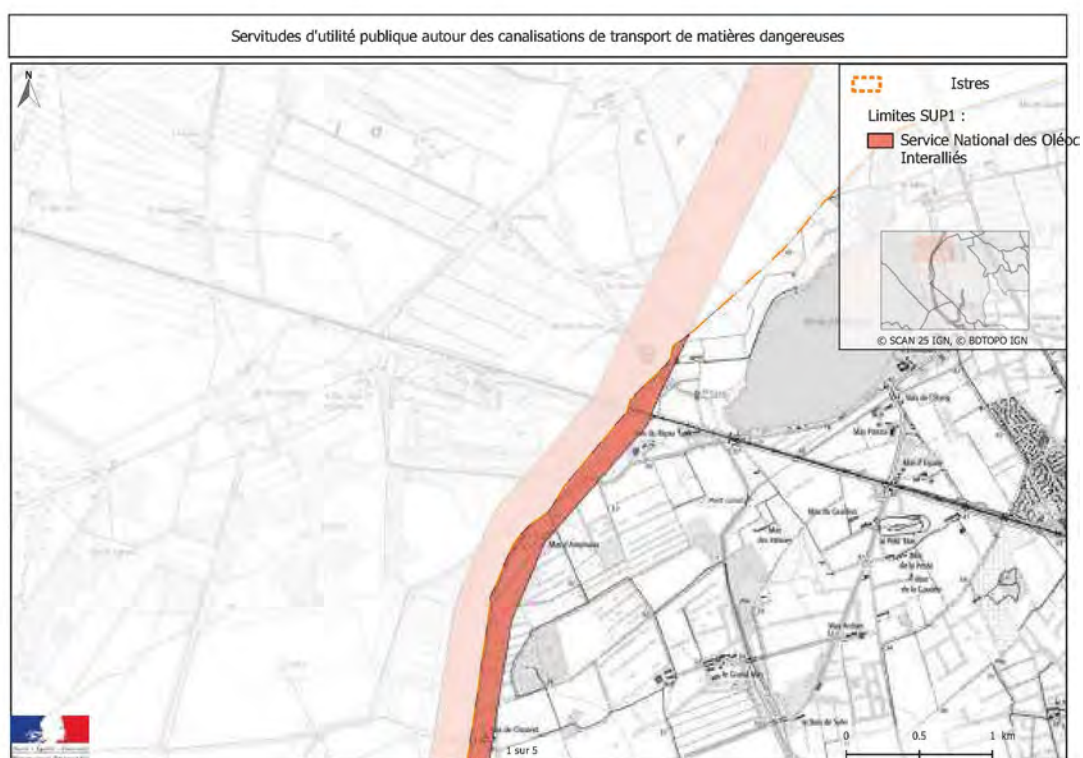
- la préfecture des Bouches-du-Rhône
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- l'établissement public compétent ou la mairie concernée



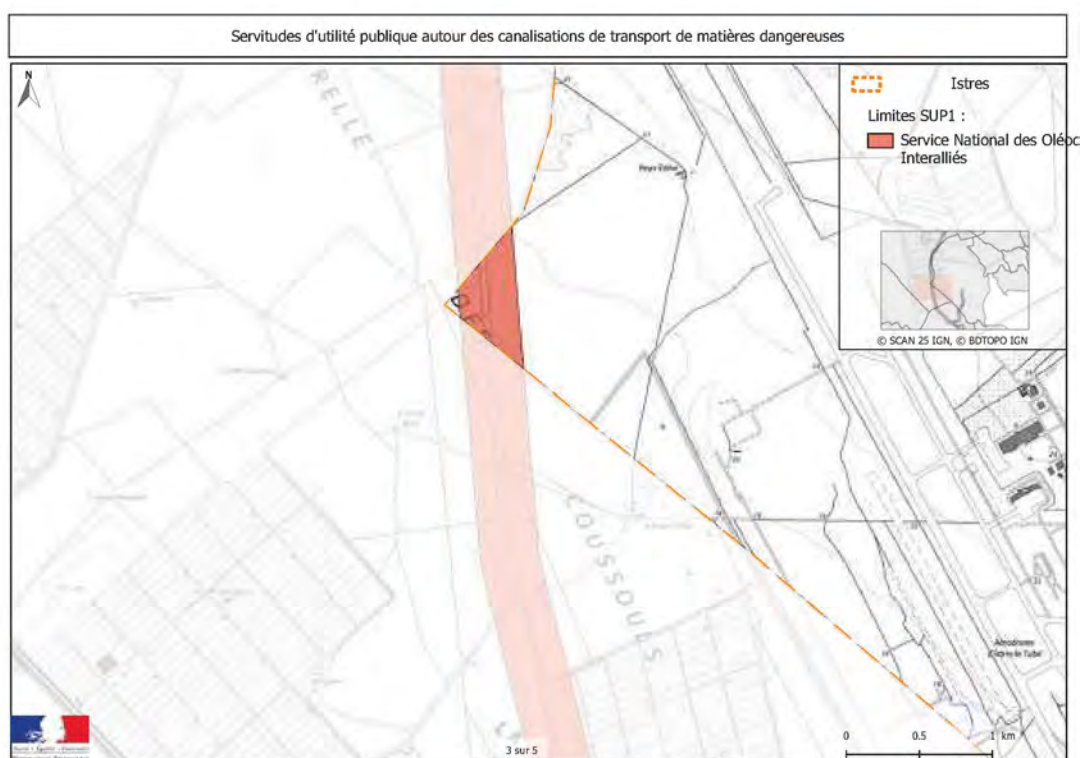


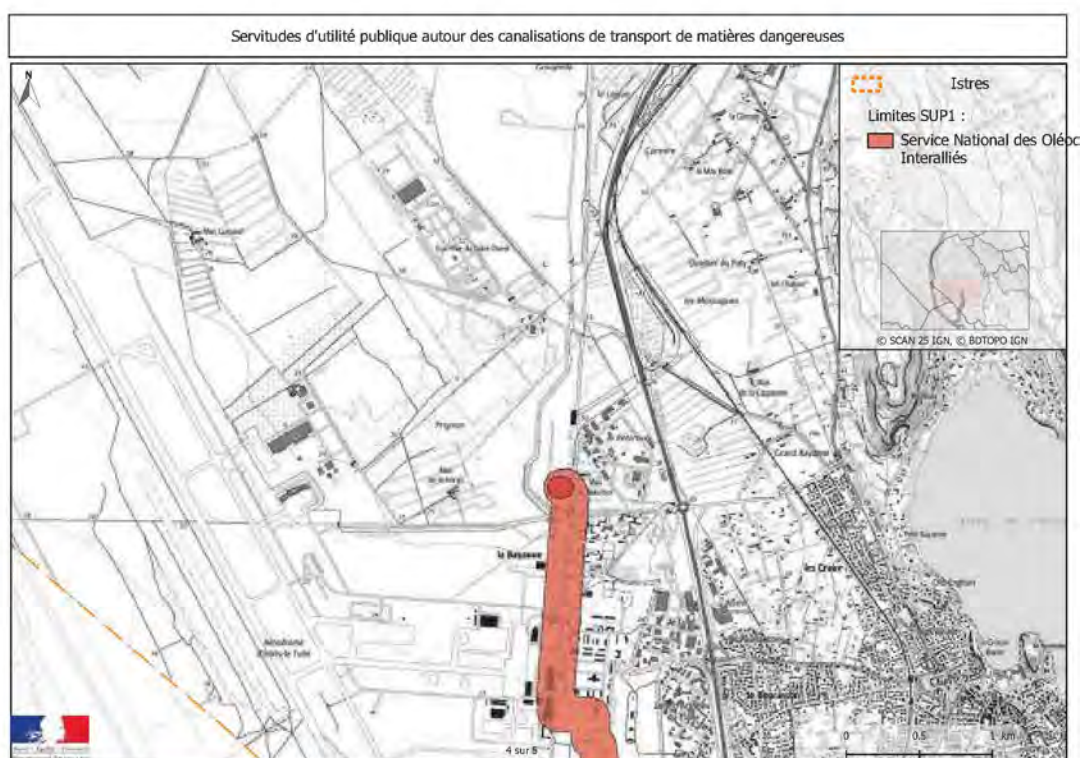


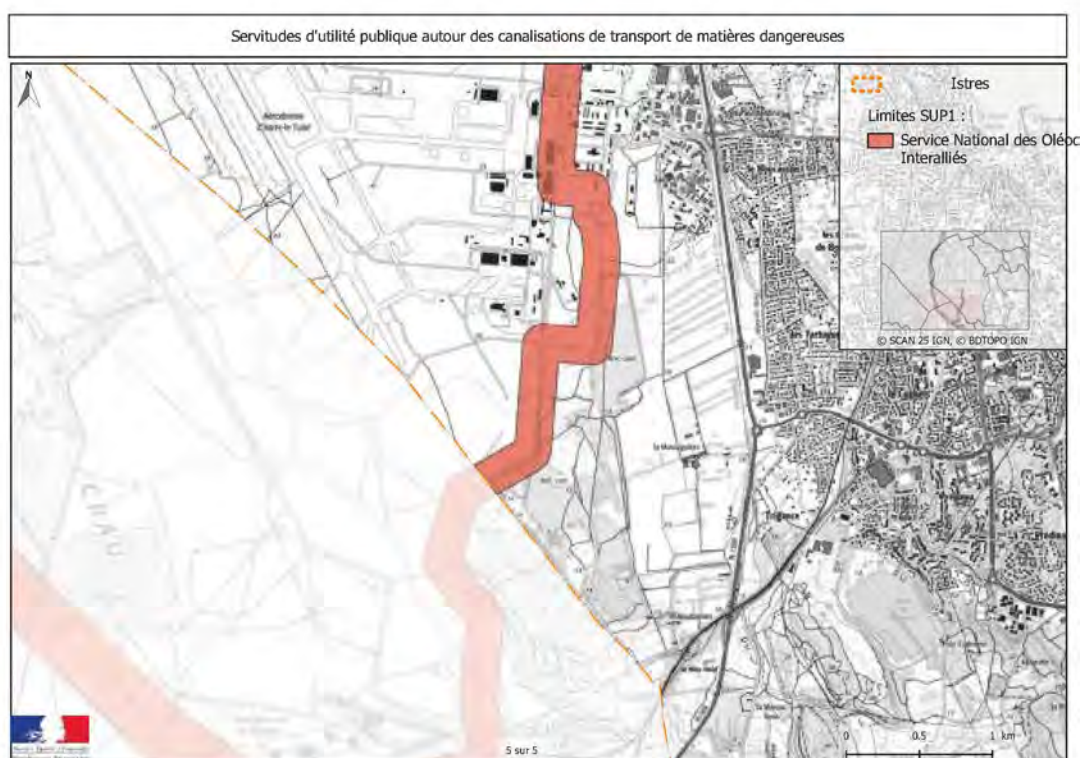


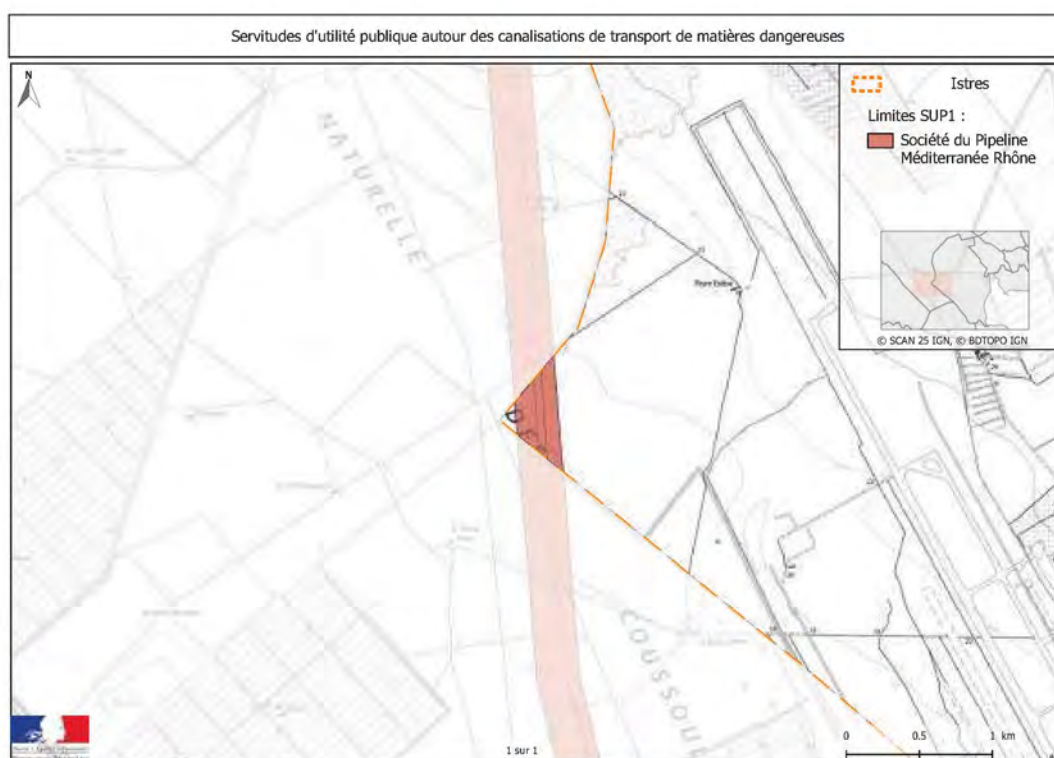


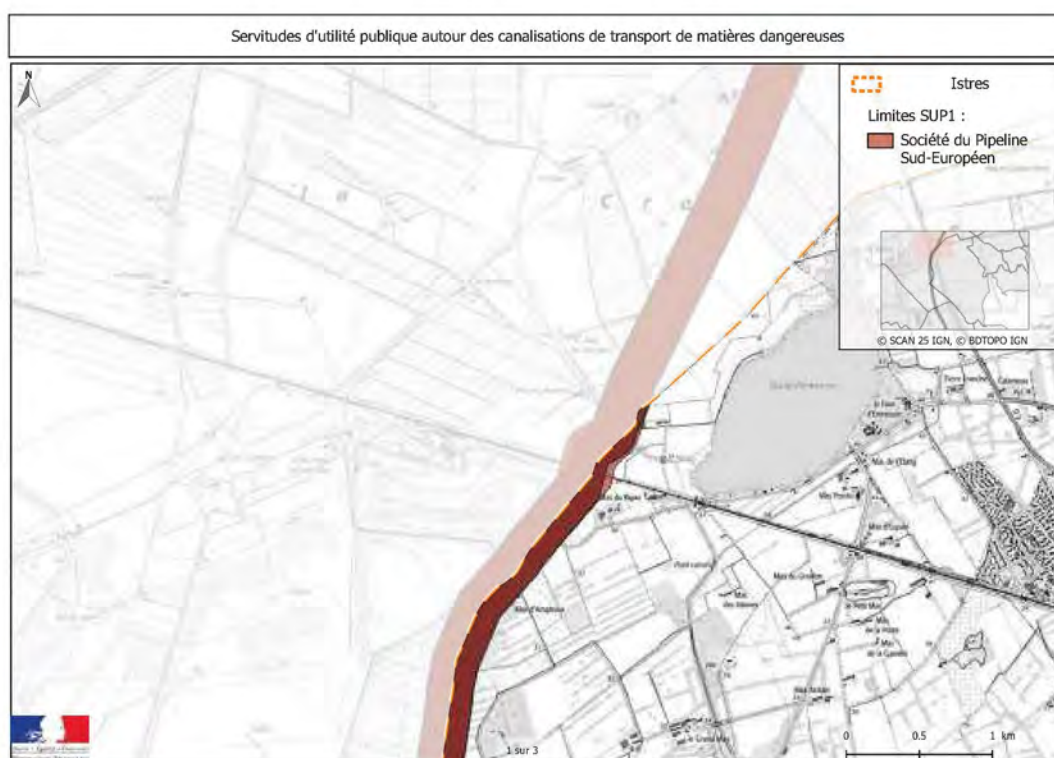




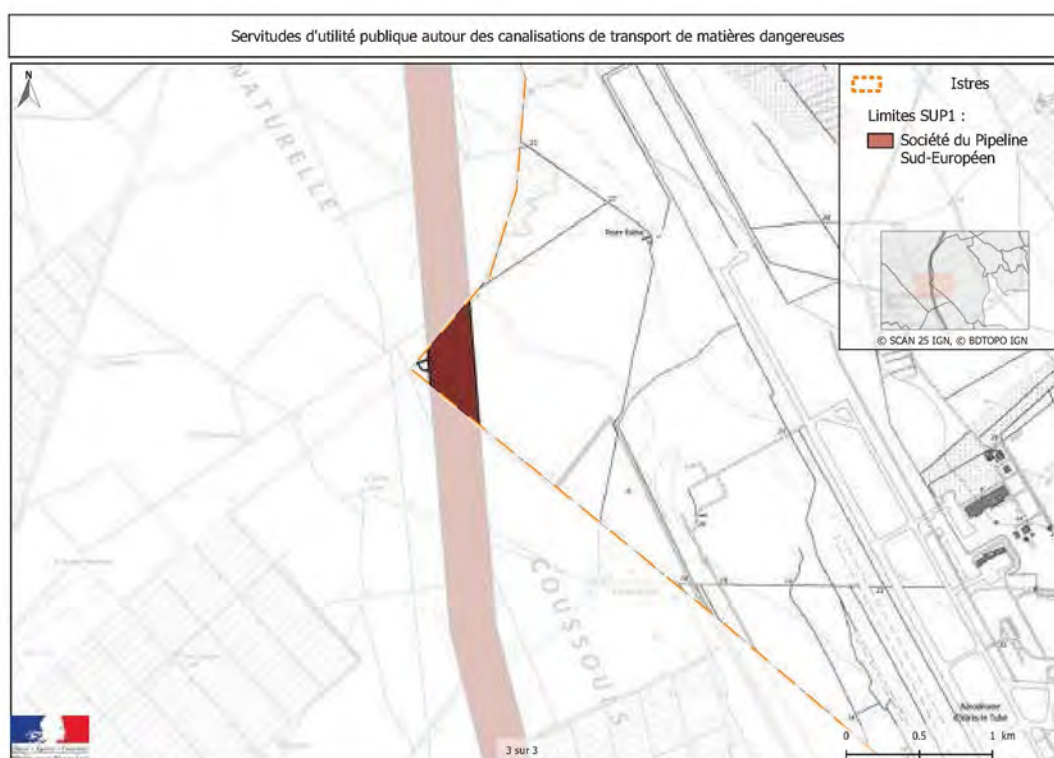












**Oléoduc de l'ETAT exploité par TRAPIL
(Hydrocarbures liquides)
SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE**

Servitude I3

Commune de : ⇨ FOS SUR MER

Texte définissant les servitudes : ⇨ Pipeline de défense - articles L555-27 et R555-34 du code de l'environnement

Texte créant les servitudes de :

- Nom de l'ouvrage : ⇨ Oléoduc de Défense Commune (ODC)
- Tronçon de l'oléoduc : ⇨ FOS - ISTRES
- Décret du : ⇨ 31/10/1995
- Les servitudes ont été établies soit par conventions passées à l'amiable, soit par ordonnances d'imposition. Dans les deux cas, les actes correspondants ont fait l'objet d'une publication au bureau des hypothèques.

Consistance des servitudes :

1°/ Dans une bande de 5 mètres de largeur (zone forte de protection) où sont enfouies les canalisations, il est interdit :

- D'édifier une construction en dur même si ses fondations ont une profondeur inférieure à 0,60 mètre.
- D'effectuer des travaux de toute nature y compris les façons culturales à plus de 0,60 mètre.

2°/ L'exploitant de la canalisation a le droit, à l'intérieur d'une bande de terrain de 10 mètres de largeur garantie par la servitude de passage au profit de l'état

- D'accéder en tout temps, en particulier pour effectuer les travaux d'entretien et de réparation ;
- D'essarter tous arbres et arbustes ;
- De construire, en limite des parcelles cadastrales, des bornes ou balises indiquant l'emplacement de la conduite.

3°/ Les propriétaires ou leurs ayant droits sont tenus de :

- Ne procéder à aucune plantation d'arbres dans la bande de 12 mètres ;
- S'abstenir de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage¹ ;
- Dénoncer, en cas de vente ou d'échange de parcelles en cause, la servitude dont elles sont grevées.

Service bénéficiaire des servitudes et gestionnaire de l'oléoduc à l'échelon central :

SERVICE NATIONAL DES OLEODUCS INTERALLIES
Ministère de la Transition Ecologique, de l'Energie, du Climat et de la Prévention des Risques
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE CEDEX

Service exploitant à consulter pour l'accomplissement des formalités préalables à la réalisation des travaux exécutés à proximité du pipeline (Décret n° 2011-1241 du 05 octobre 2011 - Arrêté du 15 février 2012) ainsi que l'obtention de tous renseignements sur la conduite et notamment son emplacement :

MONSIEUR LE DIRECTEUR DE LA DIVISION DES OLEODUCS DE DEFENSE COMMUNE
22B Route de Demigny - Champforgeuil
CS 30081
71103 CHALON SUR SAONE CEDEX

(1) Les abris de jardins, de chasse et de pêche, clôtures et murets établis dans une bande de 5 mètres centrée sur la canalisation, empêchent la surveillance continue de celle-ci. En conséquence, leur établissement est soumis à accord préalable

**Oléoduc de l'ETAT exploité par TRAPIL
(Hydrocarbures liquides)
SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE**

Servitude I 3

Commune de : ⇨ FOS SUR MER

Texte définissant les servitudes : ⇨ Pipeline de défense - articles L555-27 et R555-34 du code de l'environnement

Texte créant les servitudes de :

- Nom de l'ouvrage : ⇨ Oléoduc de Défense Commune (ODC)
- Tronçon de l'oléoduc : ⇨ FOS - LANGRES
- Décret du : ⇨ 19/05/1956, modifié par les décrets du 29/12/1958 et du 09/05/1961
- Les servitudes ont été établies soit par conventions passées à l'amiable, soit par ordonnances d'imposition. Dans les deux cas, les actes correspondants ont fait l'objet d'une publication au bureau des hypothèques.

Consistance des servitudes :

1°/ Dans une bande de 5 mètres de largeur (zone forte de protection) où sont enfouies les canalisations, il est interdit :

- D'édifier une construction en dur même si ses fondations ont une profondeur inférieure à 0,60 mètre.
- D'effectuer des travaux de toute nature y compris les façons culturales à plus de 0,60 mètre.

2°/ L'exploitant de la canalisation a le droit, à l'intérieur d'une bande de terrain de 12 mètres de largeur garantie par la servitude de passage au profit de l'état

- D'accéder en tout temps, en particulier pour effectuer les travaux d'entretien et de réparation ;
- D'essarter tous arbres et arbustes ;
- De construire, en limite des parcelles cadastrales, des bornes ou balises indiquant l'emplacement de la conduite.

3°/ Les propriétaires ou leurs ayant droits sont tenus de :

- Ne procéder à aucune plantation d'arbres dans la bande de 12 mètres ;
- S'abstenir de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage¹ ;
- Dénoncer, en cas de vente ou d'échange de parcelles en cause, la servitude dont elles sont grevées.

Service bénéficiaire des servitudes et gestionnaire de l'oléoduc à l'échelon central :

SERVICE NATIONAL DES OLEODUCS INTERALLIES
Ministère de la Transition Ecologique, de l'Energie, du Climat et de la Prévention des Risques
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE CEDEX

Service exploitant à consulter pour l'accomplissement des formalités préalables à la réalisation des travaux exécutés à proximité du pipeline (Décret n° 2011-1241 du 05 octobre 2011 - Arrêté du 15 février 2012) ainsi que l'obtention de tous renseignements sur la conduite et notamment son emplacement :

MONSIEUR LE DIRECTEUR DE LA DIVISION DES OLEODUCS DE DEFENSE COMMUNE
22B Route de Demigny - Champforgeuil
CS 30081
71103 CHALON SUR SAONE CEDEX

(1) Les abris de jardins, de chasse et de pêche, clôtures, murets, établis dans une bande de 5 mètres centrée sur la canalisation, empêchent la surveillance continue de celle-ci. En conséquence, leur établissement est soumis à accord préalable



**PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de la Citoyenneté
de la Légalité et de l'Environnement

Bureau des installations et travaux réglementés
pour la protection des milieux
Dossier suivi par BO

Marseille, le

13 JAN. 2025

Dossier n°2024-191

Arrêté préfectoral 2024-191

**abrogeant et remplaçant l'arrêté préfectoral n°2022-56 PC instituant des servitudes
d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de
transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques**

Commune de Fos sur Mer

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L.554-5, L.555-16, R.554-41, R.555-30, R.555-30-1 et R.555-31 ;

Vu le code de l'urbanisme notamment ses articles L.101-2, L.132-1, L.132-2, L.151-1 L.151-43 et suivants, L.153-60, L.161-1 et suivants, L.163-10, R.431-16 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R.122-22 et R.123-46 ;

Vu l'arrêté du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, modifié par l'arrêté du 03 juillet 2020 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2022-56 PC instituant sur la commune de Fos sur Mer des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques ;

Vu l'avis émis par la commune de Fos sur Mer le 16 février 2024 sur le projet d'arrêté préfectoral adressé à cette dernière par courrier du 31 janvier 2024 de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Provence Alpes Côte d'Azur ;

Vu le rapport de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Provence Alpes Côte d'Azur, en date du 27 Juin 2024 ;

Considérant que selon l'article L.555-16 du code de l'environnement, les canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques doivent faire l'objet d'institution de servitudes d'utilité publique relatives à la maîtrise de l'urbanisation en raison des dangers et des inconvénients qu'elles présentent en cas d'accident ;

Considérant que selon l'article R.555-30 b du code de l'environnement, pris en application du troisième alinéa de l'article L.555-16, trois périmètres à l'intérieur desquels s'appliquent les dispositions en matière de maîtrise de l'urbanisation, sont définis ; les critères de ces périmètres sont déterminés par les risques susceptibles d'être créés par une canalisation de transport en service, notamment les risques d'incendie, d'explosion ou d'émanation de produits toxiques, menaçant gravement la santé ou la sécurité des personnes ;

SUR proposition du Secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône

ARRÊTE

Article 1^{er}

Des servitudes d'utilité publique (SUP) sont instituées dans les zones d'effets générées par les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur les canalisations de transport décrites ci-après, conformément aux distances figurant dans les tableaux ci-dessous et reproduites sur la carte annexée ⁽¹⁾ au présent arrêté.

Seules les distances SUP1 sont reproduites dans la carte annexée au présent arrêté. Les restrictions supplémentaires fixées par l'article 2 pour les projets d'urbanisme dont l'emprise atteint les SUP2 ou SUP3 sont mises en œuvre dans le cadre de l'instruction de l'analyse de compatibilité obligatoire pour tout projet dont l'emprise atteint la SUP1.

NOTA : Dans les tableaux ci-dessous

.PMS : Pression Maximale de Service de la canalisation

.DN : Diamètre Nominal de la canalisation.

.Distances S.U.P. : Distances en mètres de part et d'autre de la canalisation définissant les limites des zones concernées par les servitudes d'utilité publique.

En cas d'écart entre les valeurs des distances SUP figurant dans les tableaux ci-dessous et la représentation cartographique des SUP telle qu'annexée au présent arrêté, les valeurs des tableaux font foi, appliquées au tracé réel des canalisations concernées.

NNom de la commune : Fos-sur-Mer

Code INSEE : 13039

1 - Canalisations de transport de gaz naturel exploitées par le transporteur :

Nom : GRTgaz

Adresse :

Bâtiment Oxaya

10 rue Pierre Semard – CS 50329

69363 LYON Cedex 07

1.1 Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
Alimentation FOS-SUR-MER CI CYCOFOS	94	300	3190	enterrée	125	5	5
Alimentation FOS-SUR-MER CI ESSO RAFFINAGE SAF	67,7	100	3808	enterrée	30	5	5
Alimentation IMERYS ALUMINATES FOS	67,7	80	< 1	enterrée	20	5	5
Alimentation IMERYS ALUMINATES FOS	67,7	100	231	enterrée	30	5	5
Alimentation FOS-SUR-MER DP EIFFEL	67,7	80	14	enterrée	20	5	5
Alimentation FOS/MER CI ALFI	4	80	149	aérien	10	8	8
Alimentation FOS/MER CI ARCELOMITTAL MEDITERRANEE	67,7	100	7783	enterrée	30	5	5
Alimentation FOS/MER CI ARKEMA FRANCE	67,7	150	3	enterrée	50	5	5
Alimentation FOS/MER CI ASCO INDUSTRIES	67,7	80	9	enterrée	20	5	5
Alimentation FOS/MER CI ASCO INDUSTRIES	67,7	150	23	enterrée	50	5	5
Alimentation FOS/MER CI FIGENAL	67,7	100	4530	enterrée	30	5	5
Alimentation FOS/MER CI SOGIF (AIR LIQUIDE)	67,7	50	17	enterrée	20	5	5
Alimentation PORT DE BOUC DP	67,7	100	1310	enterrée	30	5	5

Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 05 -

717

Téléphone : 04.94.35.40.00

www.bouches-du-rhone.gouv.fr

3-

ANTENNE DE LA FOSSETTE	67,7	80	< 1	enterrée	20	5	5
ANTENNE DE LA FOSSETTE	67,7	100	125	enterrée	30	5	5
ANTENNE DE LA FOSSETTE	67,7	150	19	enterrée	50	5	5
ANTENNE DE LA FOSSETTE	67,7	400	11835	enterrée	150	5	5
ANTENNE FOS-SUR-MER MARTIGUES	67,7	600	11949	enterrée	250	5	5
ANTENNE FOS CI COMBIGOLFE CCCG	67,7	500	6297	enterrée	200	5	5
ANTENNE INDUSTRIELS DE FOS	67,7	80	1	enterrée	20	5	5
ANTENNE FOS CI COMBIGOLFE CCCG	67,7	80	879	enterrée	20	5	5
ANTENNE INDUSTRIELS DE FOS	67,7	150	2779	enterrée	50	5	5
ANTENNE INDUSTRIELS DE FOS	67,7	200	48	enterrée	60	5	5
ARTERE DE CRAU	94	1050	2824	enterrée	615	5	5
ARTERE DE CRAU	94	1200	6581	enterrée	725	5	5
RHONE 1	67,7	200	710	enterrée	60	5	5
RHONE 1	67,7	300	4	enterrée	100	5	5
RHONE 1	67,7	400	48	enterrée	150	5	5
RHONE 1	67,7	600	8381	enterrée	250	5	5

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent enterré est plus large que celle d'un tronçon aérien, c'est elle qui doit être prise en compte au droit du tronçon aérien.

1.2 Installations annexes situées sur la commune

Nom de l'installation	Distances S.U.P. en mètres (à partir de l'installation)		
	SUP1	SUP2	SUP3
FOS SUR MER SECT LES ERRARES	35	6	6
FOS/MER CI ALFI (AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE)	35	6	6
FOS/MER CI ARCELORMITTAL MEDITERRANEE	35	6	6
FOS/MER CI ASCO INDUSTRIES ET COUP	35	6	6
FOS SUR MER COUP GALEJON	35	6	6
FOS/MER CI FIGENAL	35	6	6
FOS/MER CI LYONDELL CHIMIE FRANCE	35	6	6
FIN DE RESEAU FOS/MER CI ALFI	5	5	5
FOS-SUR-MER CI IMERYS ALUMINATES	35	6	6
FOS/MER CI KEM ONE ET COUP	35	6	6

Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 06

777

Téléphone : 04 84 35 40 00

www.bouches-du-rhone.gouv.fr

4-

FOS-SUR-MER CI ESSO RAFFINAGE SAF	35	6	6
FOS-SUR-MER DP EIFFEL	35	6	6
FOS SUR MER COUP CI CYCOFOS	45	7	7
FOS SUR MER COUP DP LE MAZET	50	6	6
FOS-SUR-MER SECT COUP MAS DE LA FOSSETTE	120	7	7
FOS-SUR-MER SECT COUP CPT MAS DE LA FOSSETTE	315	6	6
FOS TERMINAL TONKIN COUP	250	6	6
FOS-SUR-MER COUP CAVAOU	45	7	7
FOS SUR MER COUP CI COMBIGOLFE CCCG	35	6	6
FOS-SUR-MER COUP FLAMANT	25	7	7

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent est plus large que celle de l'installation annexe, c'est elle qui doit être prise en compte au droit de l'installation annexe.

2 - Canalisations de transport d'hydrocarbures propriété de l'État, ayant comme transporteur le Service National des Oléoducs Interalliés, service du MTES-DGEC, situé Tour Séquoia, place des Carpeaux, 92800 Puteaux et opérées par :

Nom : TRAPIL-ODC

Adresse :

22 B route de Demigny

Champforgeuil

CS 30081

71103 CHALON-SUR-SAONE Cedex

2.1 Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
Fos-sur-Mer - Noves	69,6	308	10797	enterrée	200	15	10

2.2 Ouvrages ne traversant pas la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
				SUP1	SUP2	SUP3
CC Fos	19,6	205	enterrée	130	15	10
Lavera - Fos-sur-Mer	50,1	342	enterrée	215	15	10

3 - Canalisation de transport d'hydrocarbures propriété de l'État, ayant comme transporteur le Commandement de la Logistique de l'Energie Opérationnelle du service de l'énergie opérationnelle du Ministère des Armées, situé Caserne Thiry, CS 60016, 54035 Nancy Cedex et opérée par :

Nom : TRAPIL-ODC

Adresse :

22 B route de Demigny
Champforgeuil
CS 30081
71103 CHALON-SUR-SAONE Cedex

Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
Fos-sur-Mer - Istres	50	206	10273	enterrée	140	15	10

4- Canalisations de transport d'hydrocarbures liquides, propriété de la Société du Pipeline Méditerranée Rhône (SPMR) dont le siège social est Immeuble le Palatin II, 3-5 cours du Triangle, 92800 PUTEAUX et exploitées par :

Nom : Société du Pipeline Méditerranée Rhône

Adresse :

1211 Chemin du Maupas
38200 VILLETTE-DE-VIENNE

4.1 Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
L_FOS_GO	9	324	451	enterrée	110	15	10
C1	25	406	6980	enterrée	135	15	10
L_FOS_ES	9	324	454	enterrée	130	15	10
C3	37	273	5577	enterrée	125	15	10
ACRAU	87	273	2389	enterrée	125	15	10
B1	87	406	6852	enterrée	145	15	10
L_FOS_JP	9	324	453	enterrée	125	15	10

4.2 Installations annexes situées sur la commune

Nom de l'installation	Distances S.U.P. en mètres (à partir de l'installation)		
	SUP1	SUP2	SUP3
TFS (FOS et FOSB)	120	55	55

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent est plus large que celle de l'installation annexe, c'est elle qui doit être prise en compte au droit de l'installation annexe.

5 - Canalisations de transport d'hydrocarbures liquides, propriété de la Société du Pipeline Sud-Européen (SPSE) dont le siège social est 7-9 rue des Frères Morane 75738 PARIS CEDEX 15 et exploitées par :

Nom : Société du Pipeline Sud-Européen

Adresse :

BP 14

13771 FOS-SUR-MER Cedex

Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
PL3 Tracé courant	57,1	610	4981	enterrée	155	15	10
Lavéra-Fos Tracé courant	14,9	864	27292	enterrée	140	15	10
PL1 Tracé courant	44,3	864	4895	enterrée	155	15	10
PL2 Tracé courant	47,4	1016	4979	enterrée	155	15	10

6 - Canalisations de transport de produits chimiques, propriété de AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE (ALFI) dont le siège social est 6, rue Cognacq-Jay 75007 PARIS, et exploitées par :

Nom : AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE

Adresse :

**ZI Quartier Le Tonkin
13778 FOS-SUR-MER Cedex**

6.1 Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
Antenne N2 LYONDELL BASELL BERRE	64	200	1036	enterrée	5	5	5
Antenne N2 LYONDELL BASELL FOS CABAN	64	150	2243	enterrée	5	5	5
Antenne SPSE	64	100	< 1	enterrée	5	5	5
N2 antenne ASCOMETAL	64	100	305	enterrée	5	5	5
N2 antenne ASCOMETAL	64	200	201	enterrée	5	5	5
N2 Antenne LYONDELL BASELL FOS FEUILLANE	64	100	7	aérien	5	5	5
N2 Antenne LYONDELL BASELL FOS FEUILLANE	64	100	1697	enterrée	5	5	5
N2 Dn 200 ARKEMA FOS	64	200	1926	enterrée	5	5	5
N2 Dn 200 FEUILLANE LE MAZET	64	200	4352	enterrée	5	5	5
N2 Dn 200 LE MAZET MARTIGUES	64	200	9	aérien	5	5	5
N2 Dn 200 LE MAZET MARTIGUES	64	200	6697	enterrée	5	5	5
N2 Dn 200 SOLLAC FOS	64	200	2589	enterrée	5	5	5
N2 Dn 200 TONKIN FEUILLANE	64	200	7	aérien	5	5	5
N2 Dn 200 TONKIN FEUILLANE	64	200	4911	enterrée	5	5	5
H2 Dn 100 MARTIGUES-FOS SUR MER	64	100	14806	enterrée	30	10	10
H2 Dn100 Lyondell Basell Fos Caban	100	100	4020	enterrée	40	15	10
H2 Dn100 Sollac Fos Sur Mer	100	100	5132	enterrée	40	15	10

Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 06 -
717
Téléphone : 04 84 35 40 00
www.bouches-du-rhone.gouv.fr

2-

H2 Dn150 Arkema Fos Sur Mer	64	150	2121	enterrée	45	10	10
Antenne Lafarge O2	64	80	2	enterrée	5	5	5
Antenne Lafarge O2	64	250	< 1	enterrée	5	5	5
Antenne O2 ASCOMETAL	64	200	56	enterrée	5	5	5
Antenne O2 ASCOMETAL	64	250	449	enterrée	5	5	5
O2 DN 250 FEUILLANE MARTIGUES	64	250	11056	enterrée	5	5	5
O2 Dn 250 SOLLAC-FOS	64	250	2574	enterrée	5	5	5
O2 Dn 250 TONKIN FEUILLANE	64	250	4908	enterrée	5	5	5
O2 Dn 250 TONKIN FEUILLANE	64	250	6	aérien	20	5	5
O2 LYONDELL BASELL FOS CABAN	70	200	274	enterrée	5	5	5
O2 LYONDELL BASELL FOS CABAN	70	400	3723	enterrée	5	5	5
OXYDUC DN250 ESSO FOS	64	250	2425	enterrée	5	5	5

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent enterré est plus large que celle d'un tronçon aérien, c'est elle qui doit être prise en compte au droit du tronçon aérien.

6.2 Installations annexes situées sur la commune

Nom de l'installation	Distances S.U.P. en mètres (à partir de l'installation)		
	SUP1	SUP2	SUP3
Sectionnement N2 de la Feuillane vers Lavera	5	5	5
Poste de départ N2 ALFI Tonkin vers Ascometal	5	5	5
Sectionnement N2 de la Feuillane vers ALFI Tonkin	5	5	5
Sectionnement N2 de la Feuillane vers Audience	5	5	5
Sectionnement N2 de la Feuillane vers Lyondell Base	5	5	5
Départ O2 ALFI TONKIN vers la Feuillane	20	5	5
Sectionnement et Cabine O2 AUDIENCE	20	5	5
Sectionnement O2 la Feuillane vers Martigues	20	5	5
Sectionnement O2 la Feuillane vers Tonkin	20	5	5
Sectionnement O2 la Feuillane vers Audience	20	5	5
Vanne de sectionnement O2 Lafarge	5	5	5
Sectionnement N2 Audience	5	5	5
Sectionnement N2 Le Mazet vers Martigues	5	5	5
Cabine O2 LYONDELL BASELL FOS CABAN	15	5	5
Cabine O2 LYONDELL BASELL FOS CABAN	75	30	30

Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 05 -

77

Téléphone : 04.84.35.40.00

www.bouches-du-rhone.gouv.fr

9.

Depart H2 impur Arkema Fos	95	25	25
Sectionnement PAM H2 impur (de Arkema Kemone)	95	25	25
Cabine O2 ASCOMETAL	15	5	5
Vanne de sectionnement N2 SPSE	5	5	5
Depart O2 ALFI TONKIN vers Ascometal	15	5	5
Depart O2 ALFI TONKIN vers Lyondell	40	5	5
Depart H2 pur ALFI Tonkin	75	30	30
Cabine H2 impur ALFI Tonkin	60	25	25
Sectionnement PAM H2 impur (de Arkema Lavera)	60	25	25
Sectionnement PAM H2 pur	75	30	30
Sectionnement et Cabine O2 AUDIENCE	20	5	5
Cabine H2 AUDIENCE	75	30	30
Cabine N2 LYONDELL BASELL FOS CABAN	5	5	5
Cabine N2 ARKEMA FOS	5	5	5
Cabine N2 ASCOMETAL	5	5	5
Vanne de Sectionnement N2 antenne ARKEMA LYONDELL	5	5	5
Poste de depart N2 ALFI Tonkin vers Feuillane	5	5	5
Cabine N2 LYONDELL BASELL FOS FEUILLANE	5	5	5
Cabine N2 Audience	5	5	5
Sectionnement N2 Le Mazet vers Berre	5	5	5

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent est plus large que celle de l'installation annexe, c'est elle qui doit être prise en compte au droit de l'installation annexe.

7 - Canalisations de transport d'hydrocarbures exploitées par le transporteur :

Nom : GIE CRAU

Adresse :
PETROINEOS MANUFACTURING FRANCE
Avenue de la Bienfaisance
BP 6
13117 LAVERA

Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
L20	12,8	1050	1580	enterrée	125	15	10
L21	12,8	1050	1575	enterrée	125	15	10
L30	12,8	850	1591	enterrée	125	15	10

Place Félix Barot - CS 80001 - 13382 Marseille Cedex 05 -
 777
 Téléphone : 04 64 35 40 00
www.bouches-du-rhone.gouv.fr

10-

8 - Canalisation de transport d'hydrocarbures opérée techniquement par la société GEOSTOCK et exploitée par le transporteur :

Nom : GEOSSEL

Adresse :

2 rue des Martinets

CS 70030

92569 RUEIL-MALMAISON Cedex

Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
GEOSTOCK PSM	45	450	5651	enterrée	140	15	10

9 - Canalisation de transport de produits chimiques exploitée par le transporteur :

Nom : LYONDELL CHIMIE FRANCE (LCF)

Adresse :

Zone Industrielle Portuaire

13270 FOS-SUR-MER

9.1 Ouvrages traversant la commune

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Longueur dans la commune (en mètres)	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
					SUP1	SUP2	SUP3
Propylène C3LF	64	100	18252	enterrée	80	20	15

9.2 Installations annexes situées sur la commune

Nom de l'installation	Distances S.U.P. en mètres (à partir de l'installation)		
	SUP1	SUP2	SUP3
Gare racleur du C3LF de LYONDELL BASELL à FOS-SUR-MER	165	50	35
Poste du C3LF «La Feuillane» à FOS-SUR-MER	135	45	35

NOTA : Si la SUP1 du tracé adjacent est plus large que celle de l'installation annexe, c'est elle qui doit être prise en compte au droit de l'installation annexe.

Article 2

Conformément à l'article R.555-30 b) du code de l'environnement, il est prévu trois périmètres de servitudes d'utilité publique en fonction des zones d'effets létaux en cas de phénomènes dangereux de référence tels que définis à l'article R.555-10-1 du code de l'environnement.

Servitude SUP1 dans la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant :
Dans ce périmètre, la délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur, ainsi que leurs ouvertures sont subordonnées à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R.555-31 du code de l'environnement.
L'analyse de compatibilité est établie conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 modifié susvisé.

Servitude SUP2 dans la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence réduit :
Dans ce périmètre l'ouverture d'un établissement recevant du public, hors extensions d'établissements recevant du public existants, susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur est interdite.

Servitude SUP3 dans la zone d'effets létaux significatifs (ELS) du phénomène dangereux de référence réduit :
Dans ce périmètre, l'ouverture d'un établissement recevant du public, hors extensions d'établissements recevant du public existants, susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur est interdite.

Article 3

Dans le cas où des modifications sont apportées par le transporteur à ses canalisations figurant à l'article 1^{er} du présent arrêté, l'instruction de l'analyse de compatibilité pourra tenir compte de ces modifications sous réserve qu'elles aient été portées à la connaissance du Préfet.

Article 4

Conformément à l'article R.555-30-1 du code de l'environnement, le maire informe le transporteur de toute demande de permis de construire, de certificat d'urbanisme opérationnel ou de permis d'aménager concernant un projet situé dans l'une des zones définies à l'article 2.

Article 5

Les servitudes instituées par le présent arrêté sont annexées au plan local d'urbanisme ou à la carte communale de la commune concernée conformément aux articles L.151-43, L.153-60, L.161-1 et L.163-10 du code de l'urbanisme.

Article 6

Les dispositions de l'arrêté préfectoral n°2022-56-PC susvisé étant reprises dans le présent arrêté, l'arrêté préfectoral n°2022-56 PC instituant sur la commune de Fos sur Mer des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques est abrogé.

Article 7 – Publicité

En application du R.554-60 du code de l'environnement, le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône pendant une durée minimale d'un an, et sera adressé au maire de la commune de Fos sur Mer.

Article 8 - Voies et délais de recours

En application de l'article R.554-61 du code de l'environnement, la présente décision peut être déférée devant le tribunal administratif de Marseille :

- a) Par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de la canalisation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L.554-5 du code de l'environnement, dans un délai de quatre mois à compter de la publication de la décision ;
- b) Par les pétitionnaires ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée.

La juridiction administrative compétente peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr.

Le présent arrêté préfectoral peut faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique dans le délai de deux mois. Ce recours administratif prolonge de deux mois les délais mentionnés au a) et b).

Les tiers intéressés peuvent déposer une réclamation auprès du préfet, à compter de la mise en service d'un projet de canalisation autorisé, aux seuls fins de contester l'adéquation ou l'adaptation des prescriptions définies dans l'autorisation, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de la canalisation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L.554-5.

Article 9 -Exécution

- Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,
- le sous-préfet d'Istres,
- Le Maire de la commune de Fos sur Mer ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent
- le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône,
- le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont une copie leur sera adressée, ainsi qu'aux directeurs de GRTgaz, SPMR, SPSE, AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE, GIE CRAU, GEOSOL, LYONDELL CHIMIE FRANCE, du Service National des Oléoducs Interalliés (SNOI) et du Commandement de la Logistique de l'Energie (CLEO).

Marseille le

13 JAN. 2025

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général



Cyrille LE VELY

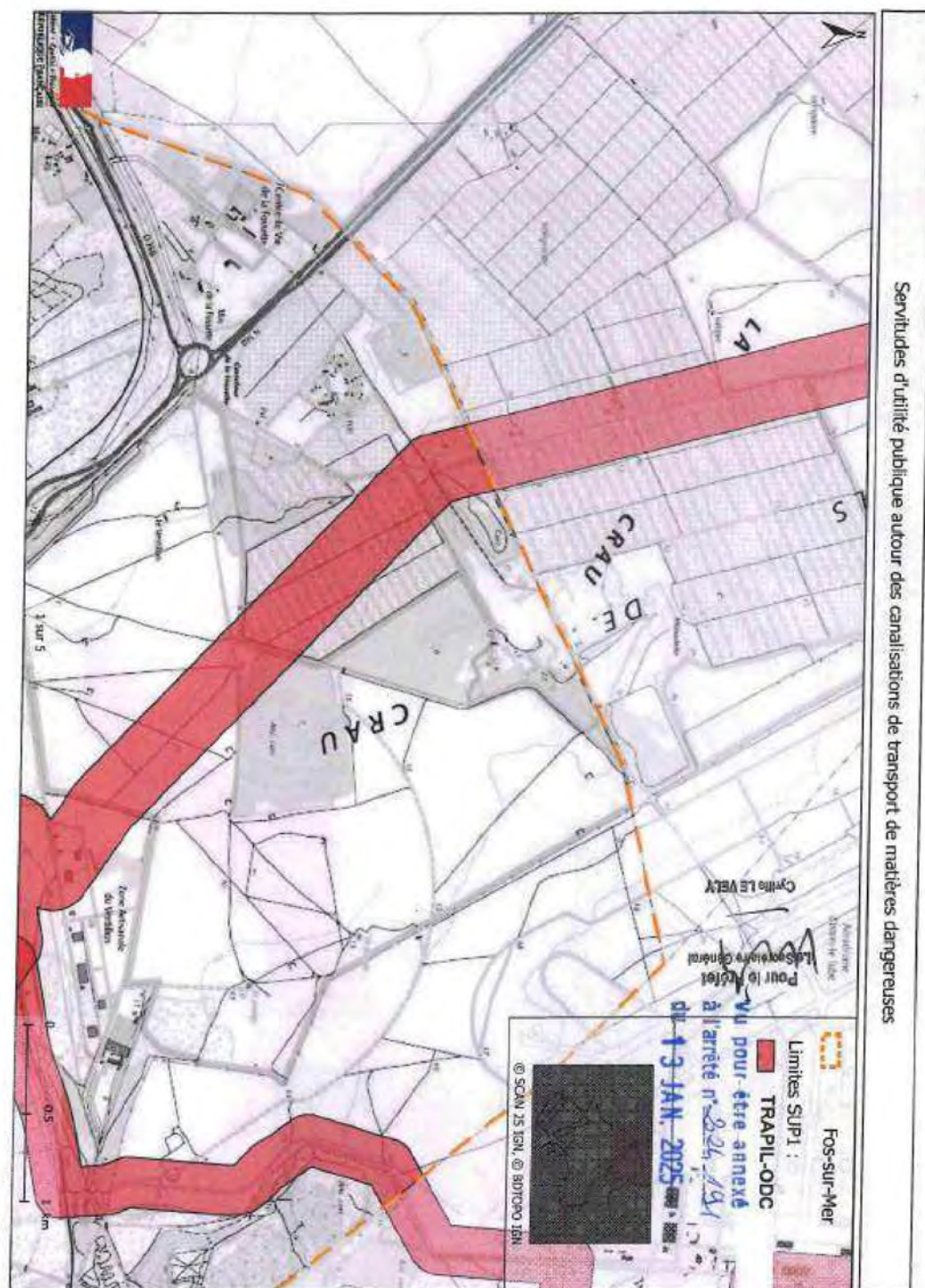
(1) La carte annexée au présent arrêté peut être consultée dans les services de :

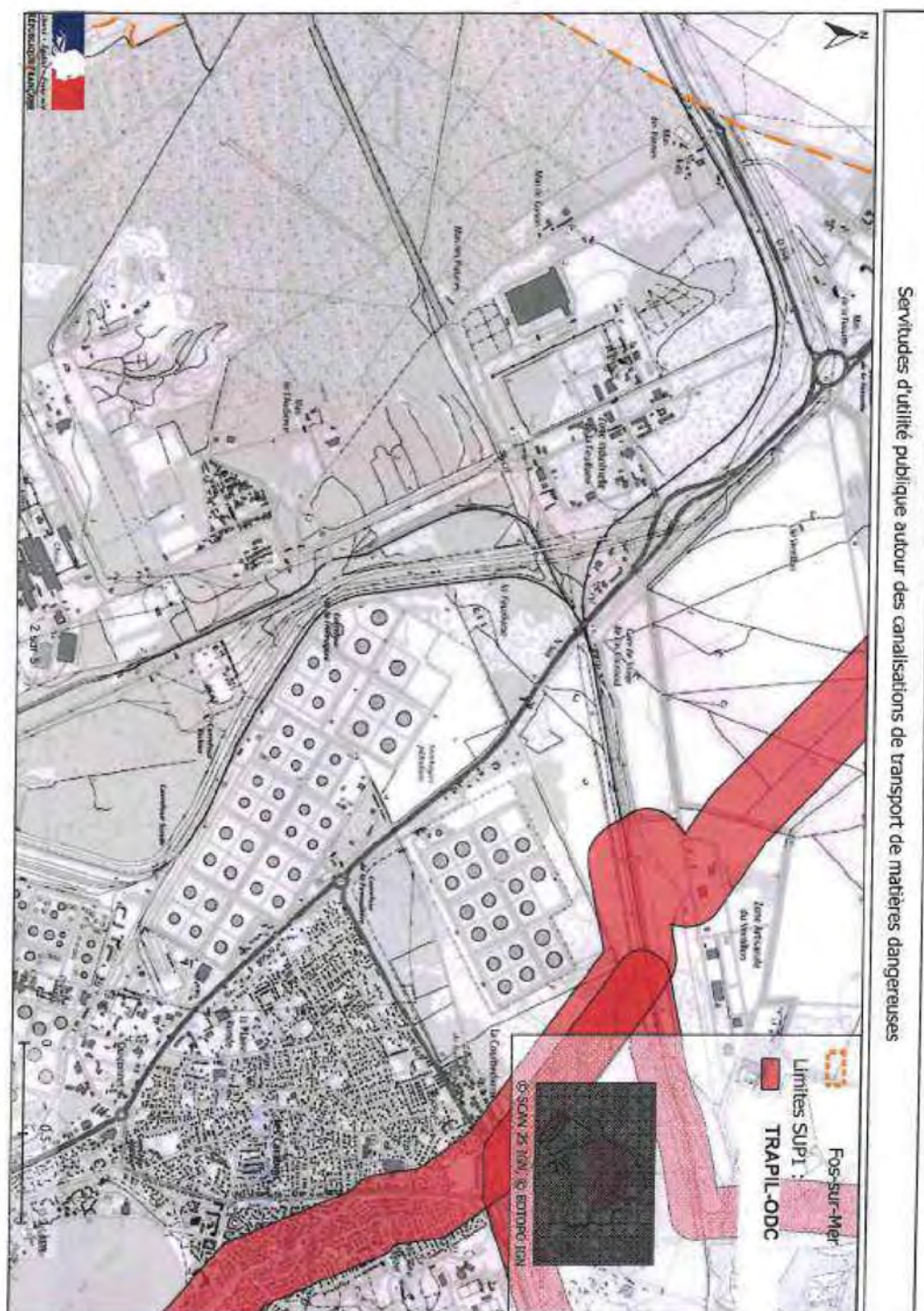
- la préfecture des Bouches-du-Rhône
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- l'établissement public compétent ou le maire concerné.

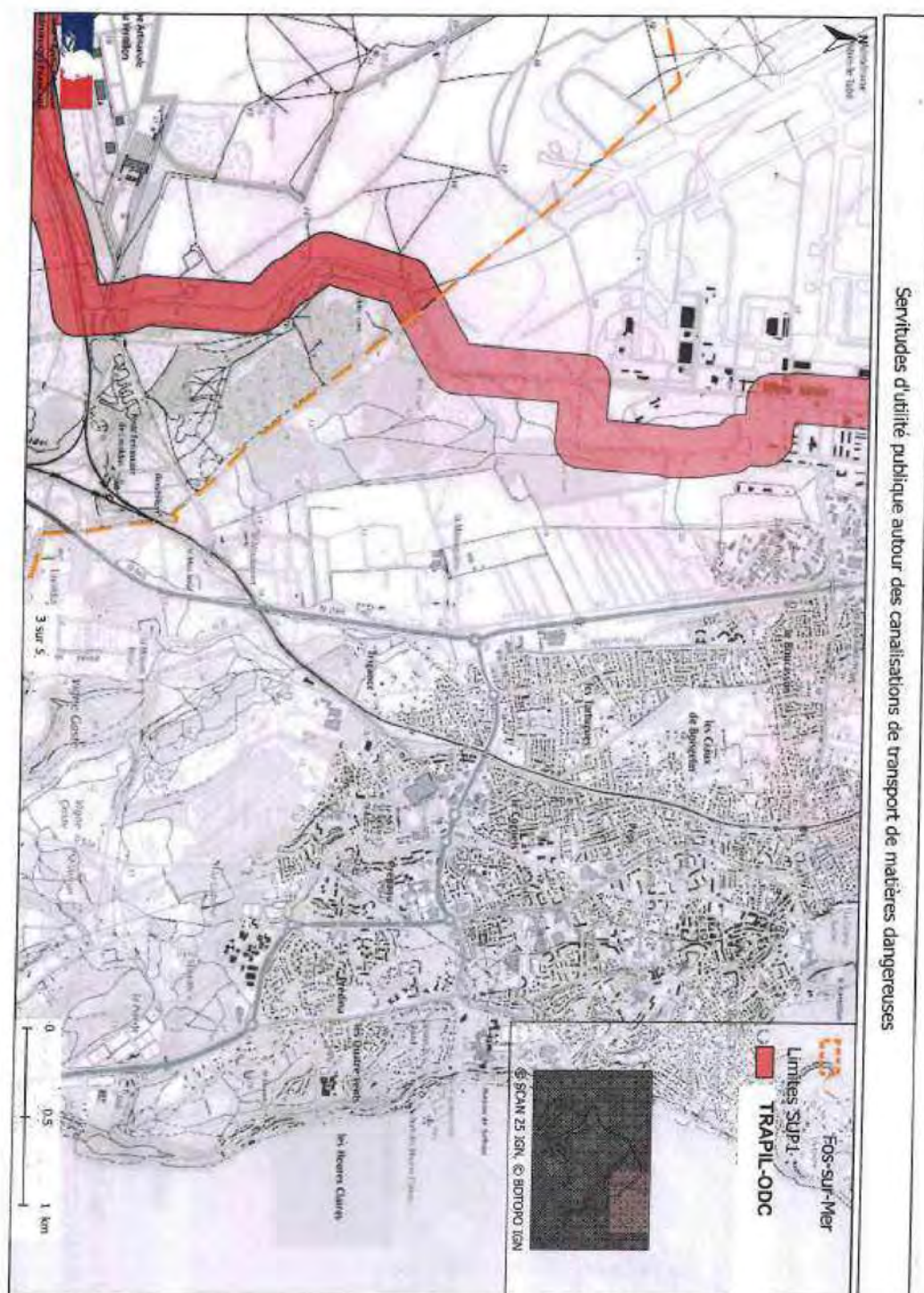
Place Félix Baret - CS 80501 - 13282 Marseille Cedex 05 -
Tél :
Téléphone : 04.84.35.40.00
www.bouches-du-rhone.gouv.fr

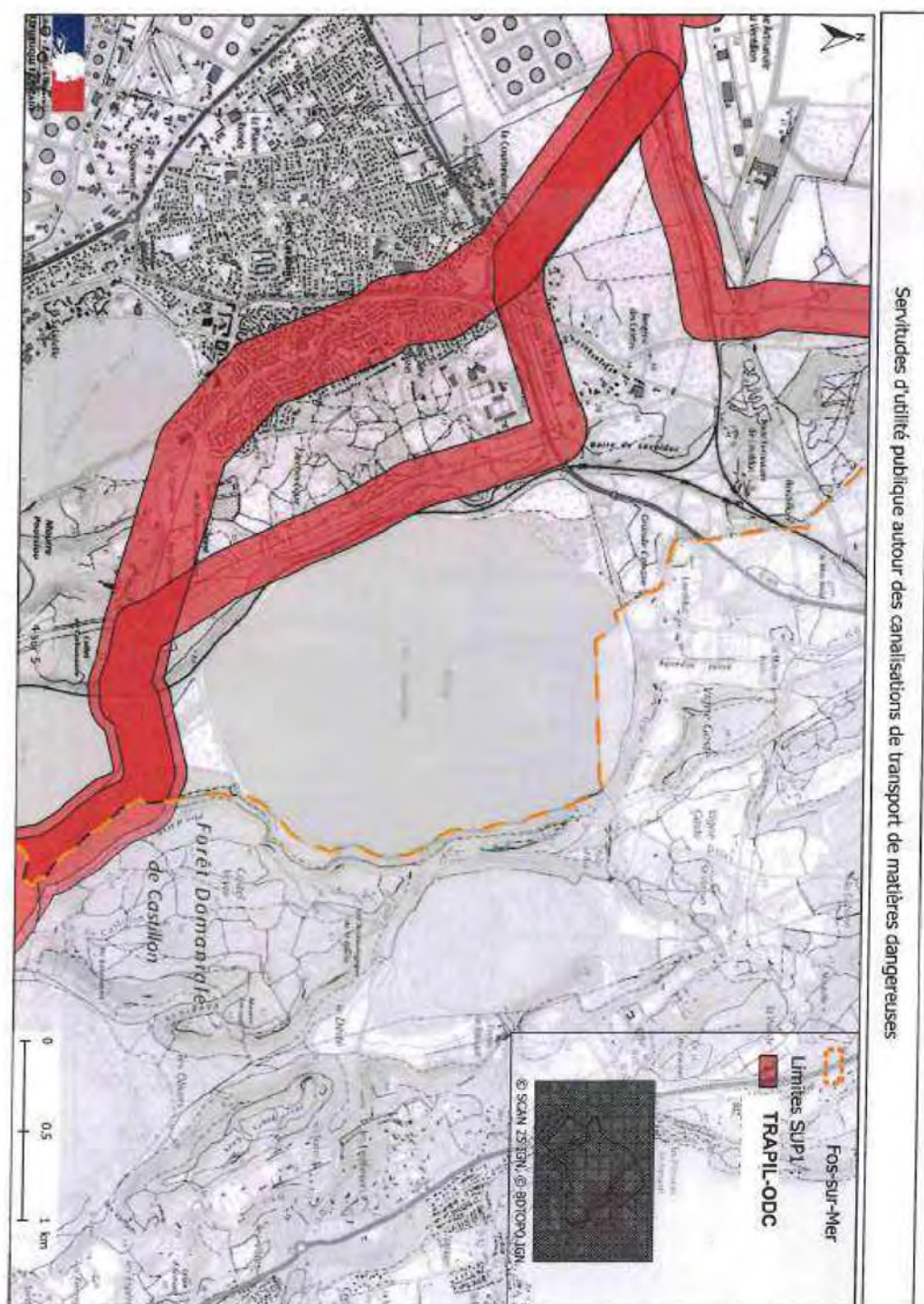
13-

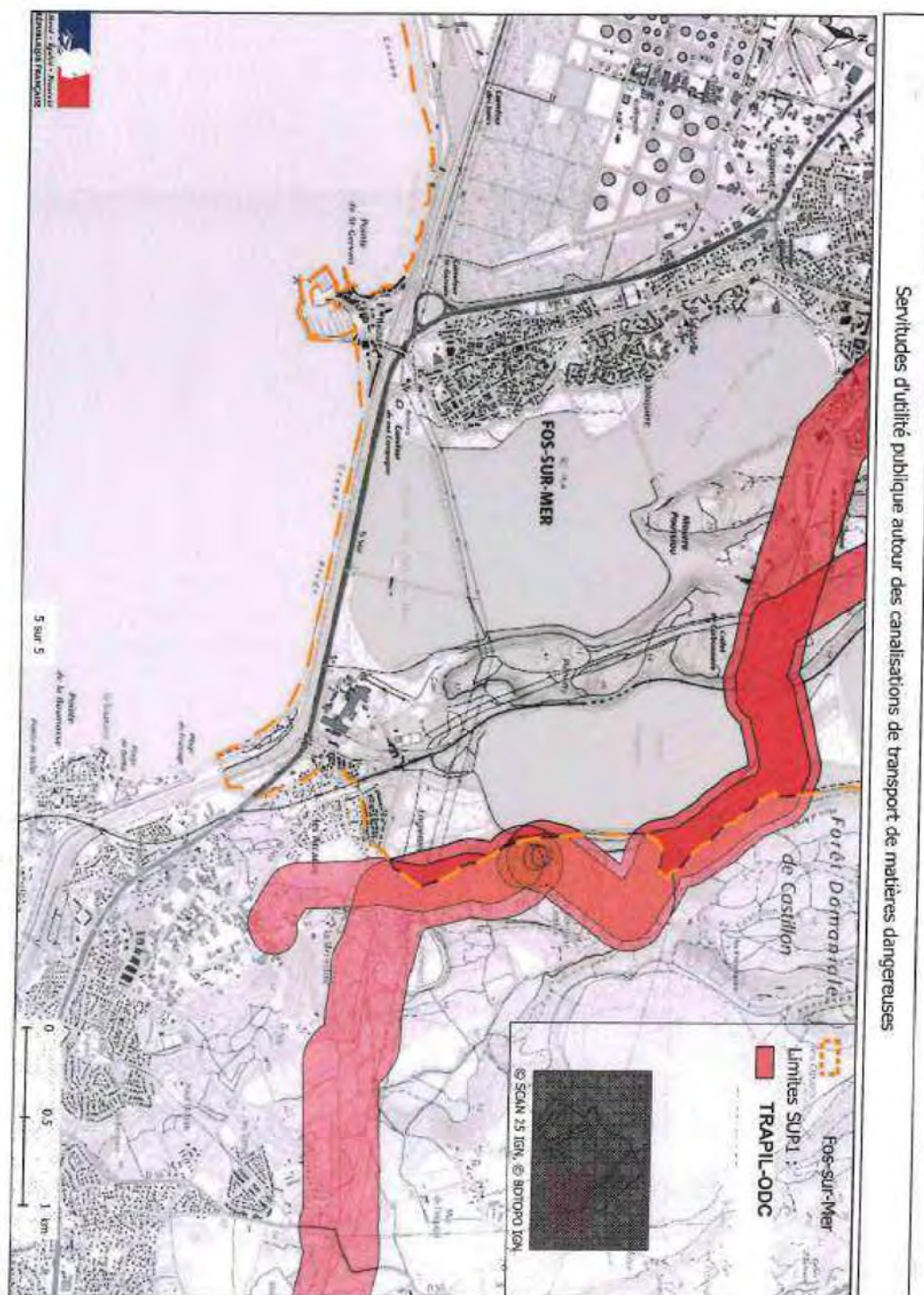
2005 MAL C T
L'ÉLITE DE L'ÉTAT
L'ÉLITE DE L'ÉTAT
L'ÉLITE DE L'ÉTAT
L'ÉLITE DE L'ÉTAT

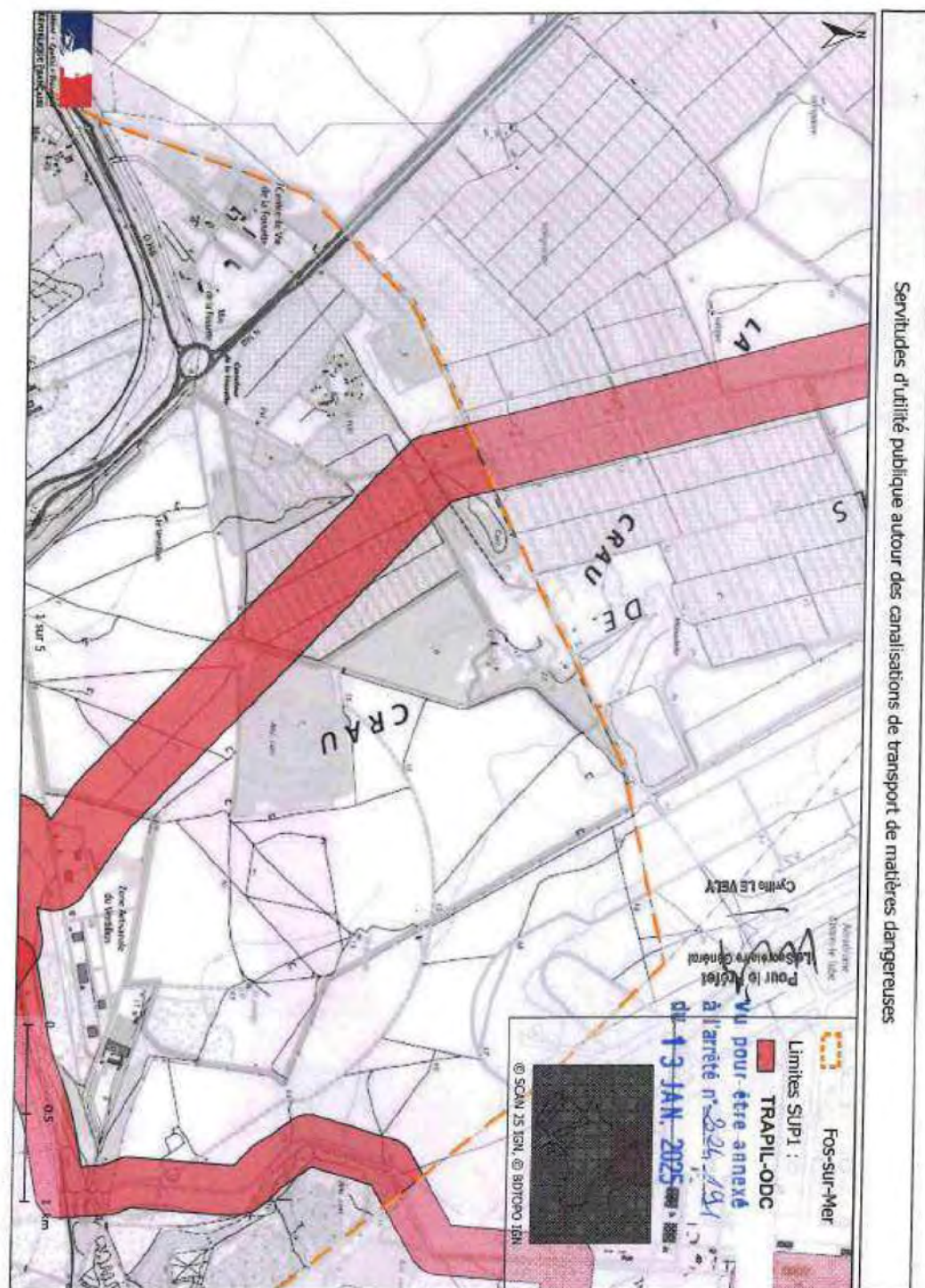


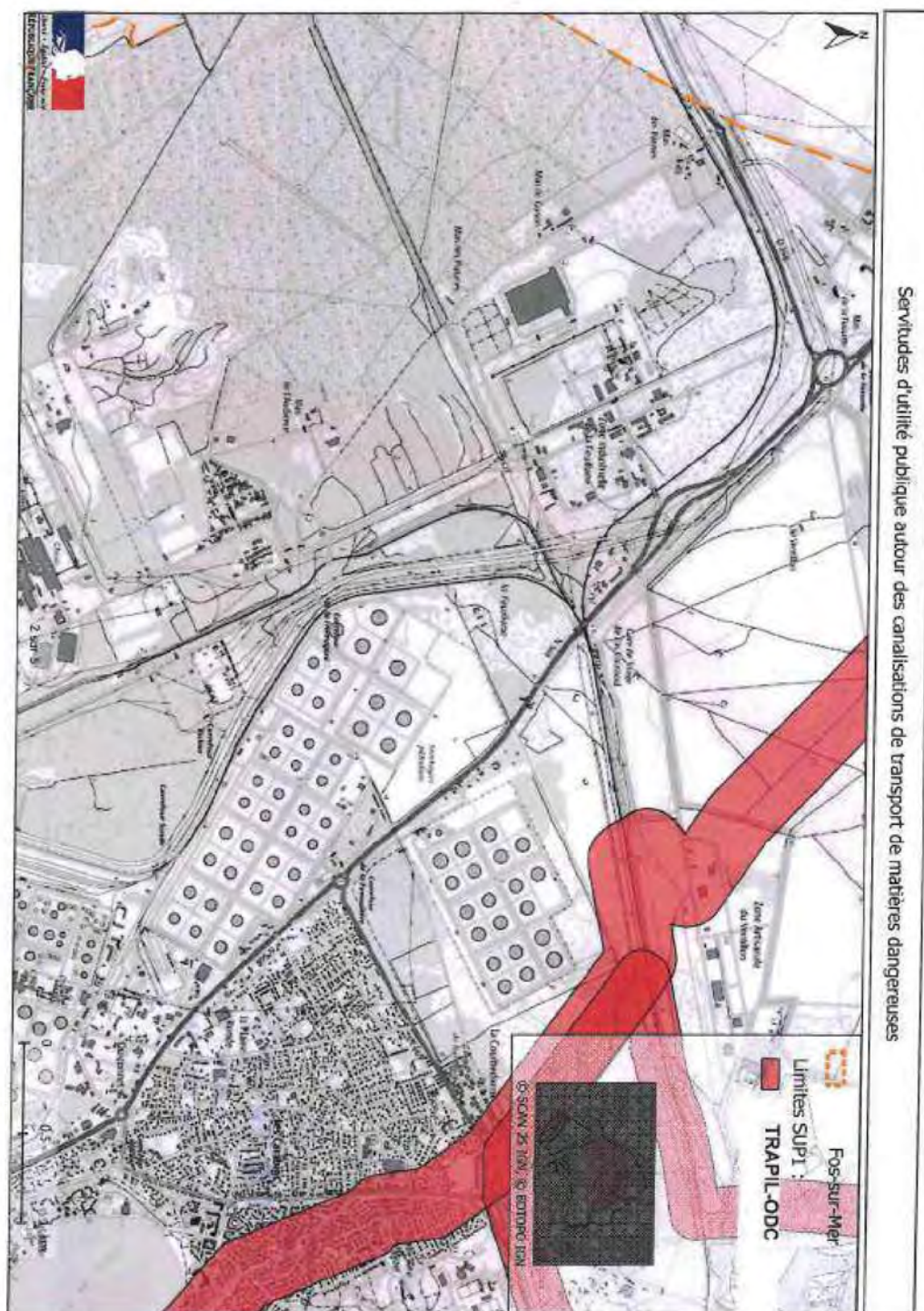


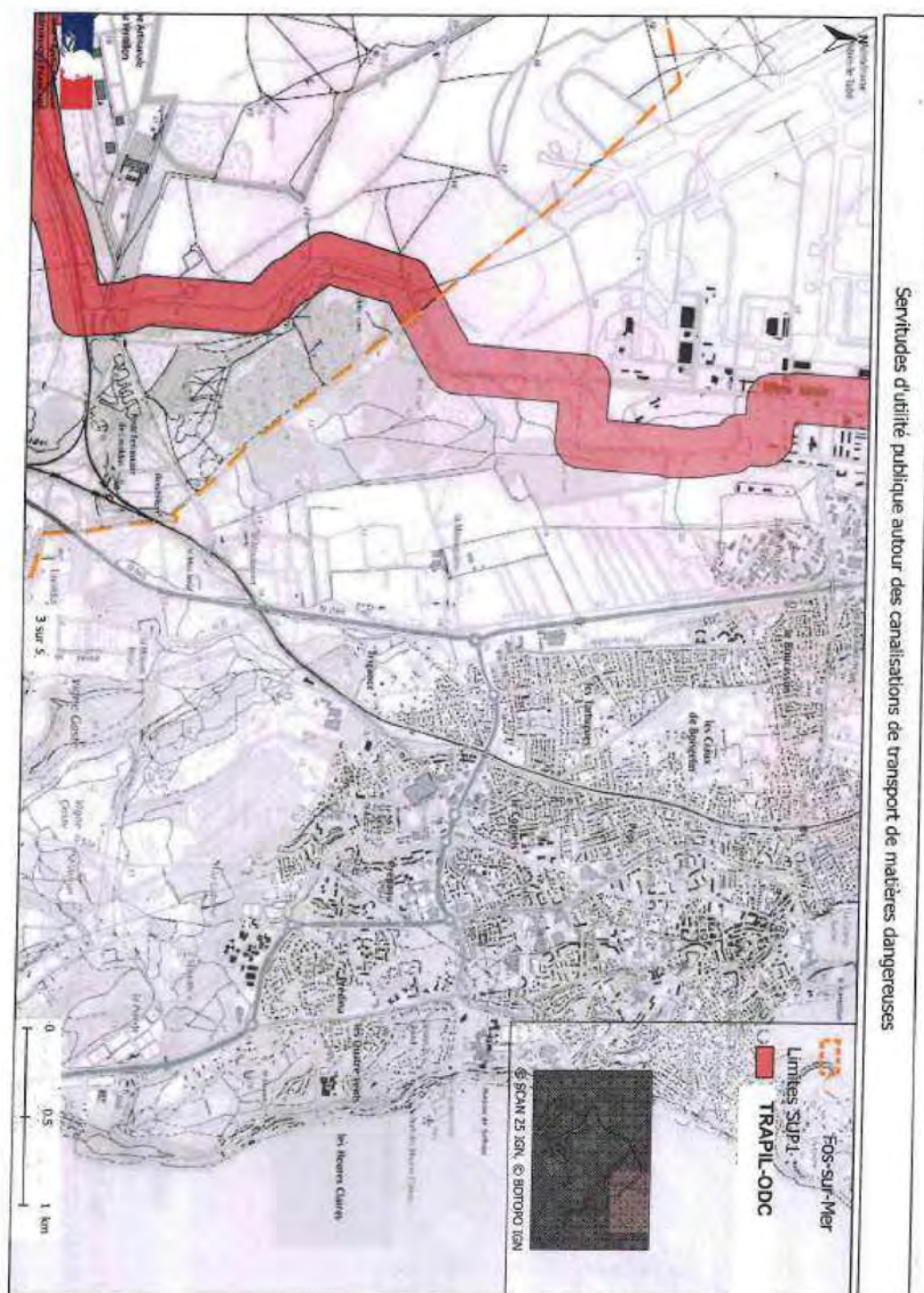


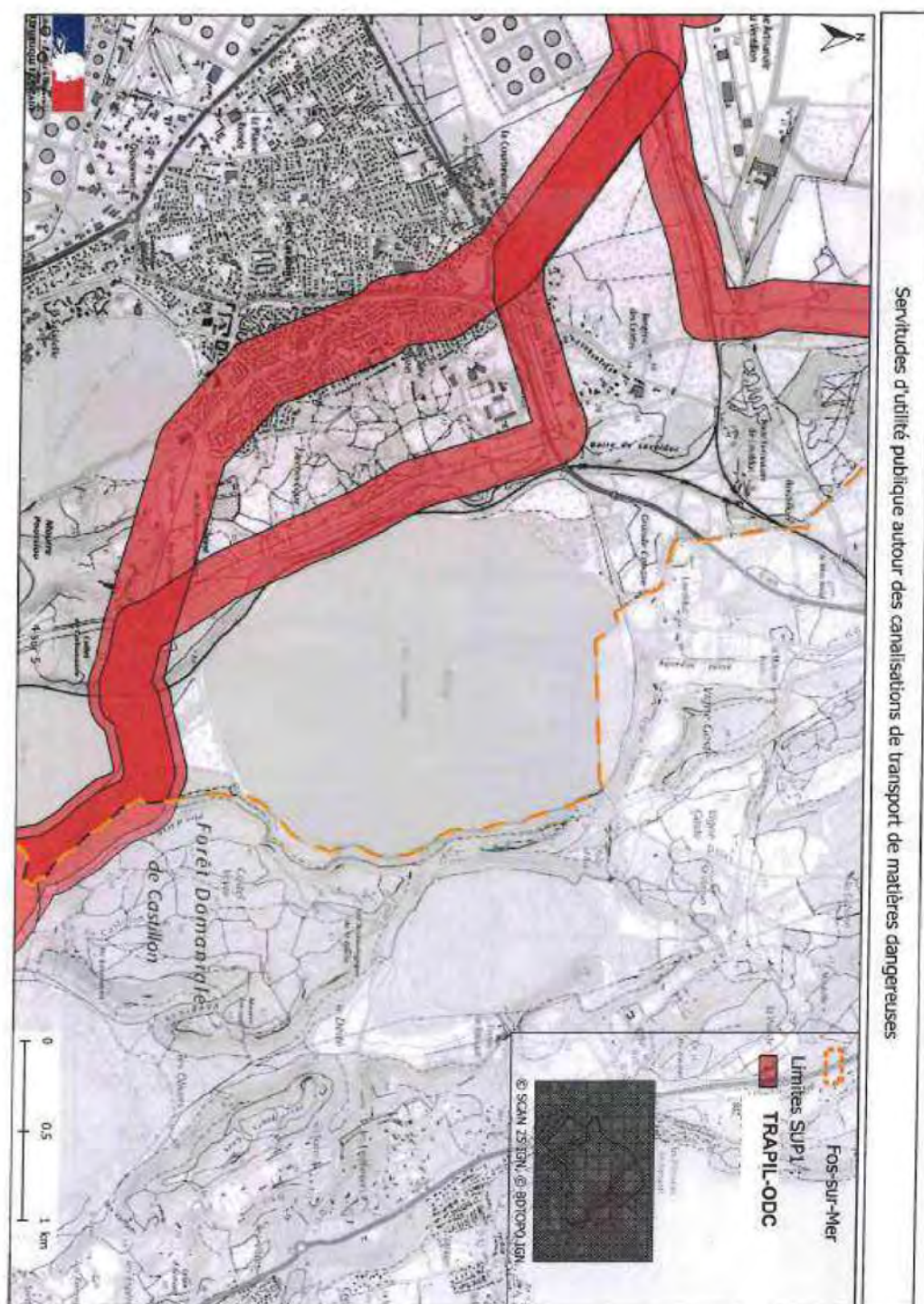


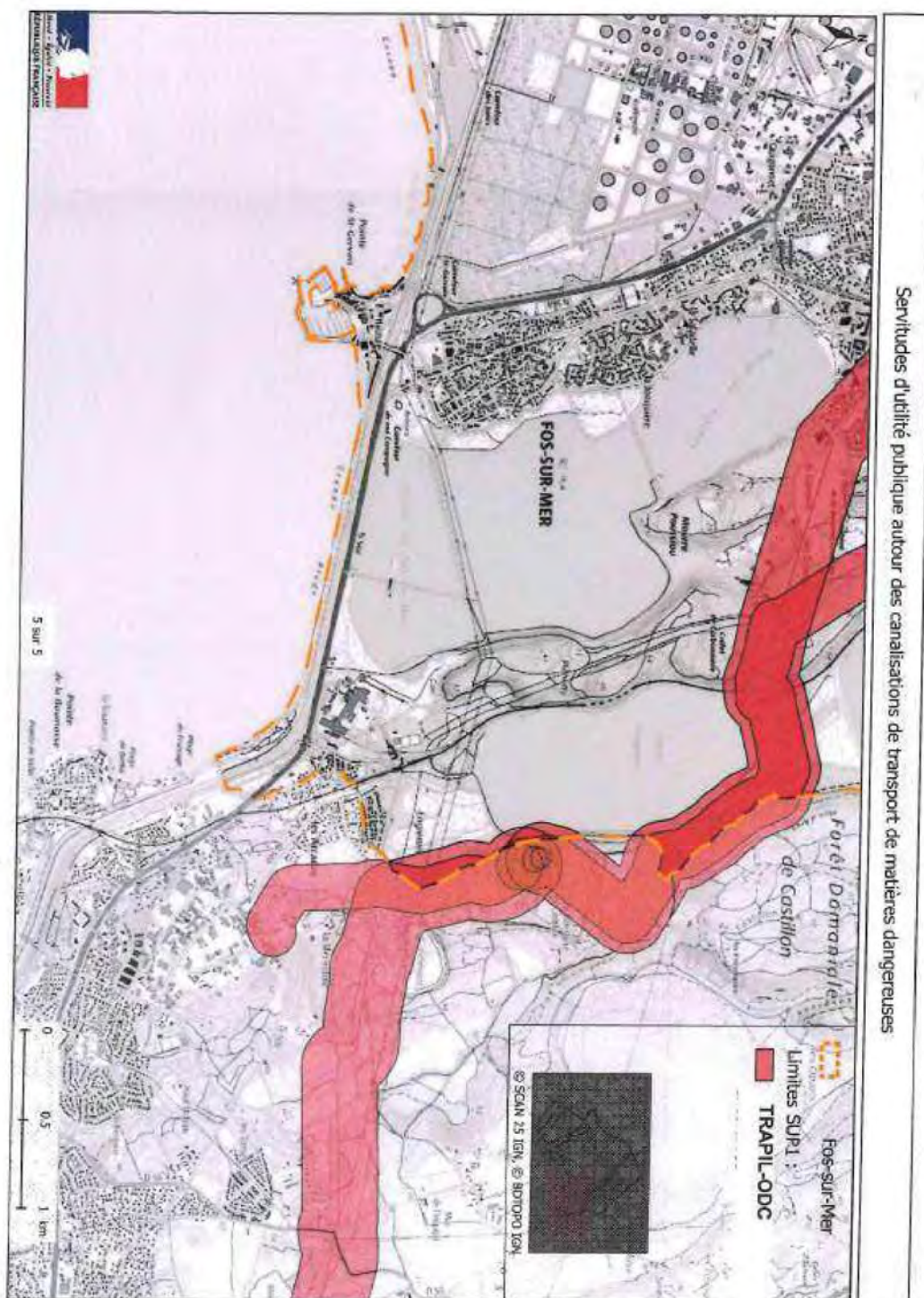












les Cotes sont données en mètres

Coupe A-A
CHAUSSEE

Grillage avertisseur

Longrine B.A.

90°

0.10

0.20

0.20

1.00 minimum

0.40 minimum

1/3 l

2/3 l

H

- La longueur de la dalle B.A. est telle qu'elle dépasse les bords de la chaussée de un mètre. Elle est coulée par élément de deux mètres de longueur.
- Terrassements exécutés à la main sur 0.50m autour de la canalisation après localisation.

Diamètre en pouces	Diamètre en mm	H (en m)	L (en m)
4 1/2	114.3	0.88	1.76
6 5/8	168.3	0.94	1.89
8 5/8	219.08	1.01	2.01
10	254	1.05	2.10
10 3/4	273	1.07	2.14
12 3/4	323.9	1.13	2.26
14	355.6	1.17	2.34
16	406.4	1.23	2.46
18	457	1.29	2.59
20	508	1.35	2.71
22	559	1.42	2.83
28	711	1.60	3.20
32	813	1.72	3.45

- Les Longrines pourront être supprimées sur la demande du Service de contrôle voirie.
- La dalle béton dosée à 350Kg/m³ sera réalisée avec de la fibre synthétique (classe de résistance C35/45)

Ref: Guide GESIP 2007/02

DATE	INDICE	NOM	MODIFICATION

ETABLI PAR : TRAPIL DT/SIC/LIG

SERVICE NATIONAL DES OLEODUCS INTERALLIES (SNOI)

DATE :	DESSINE PAR:	APPROBATION	
Avril 2011	L. Miraucourt	ODCF	S.N.O.I.
		TRAPIL - ODCF / LIGNES	Service du contrôle (SEA)

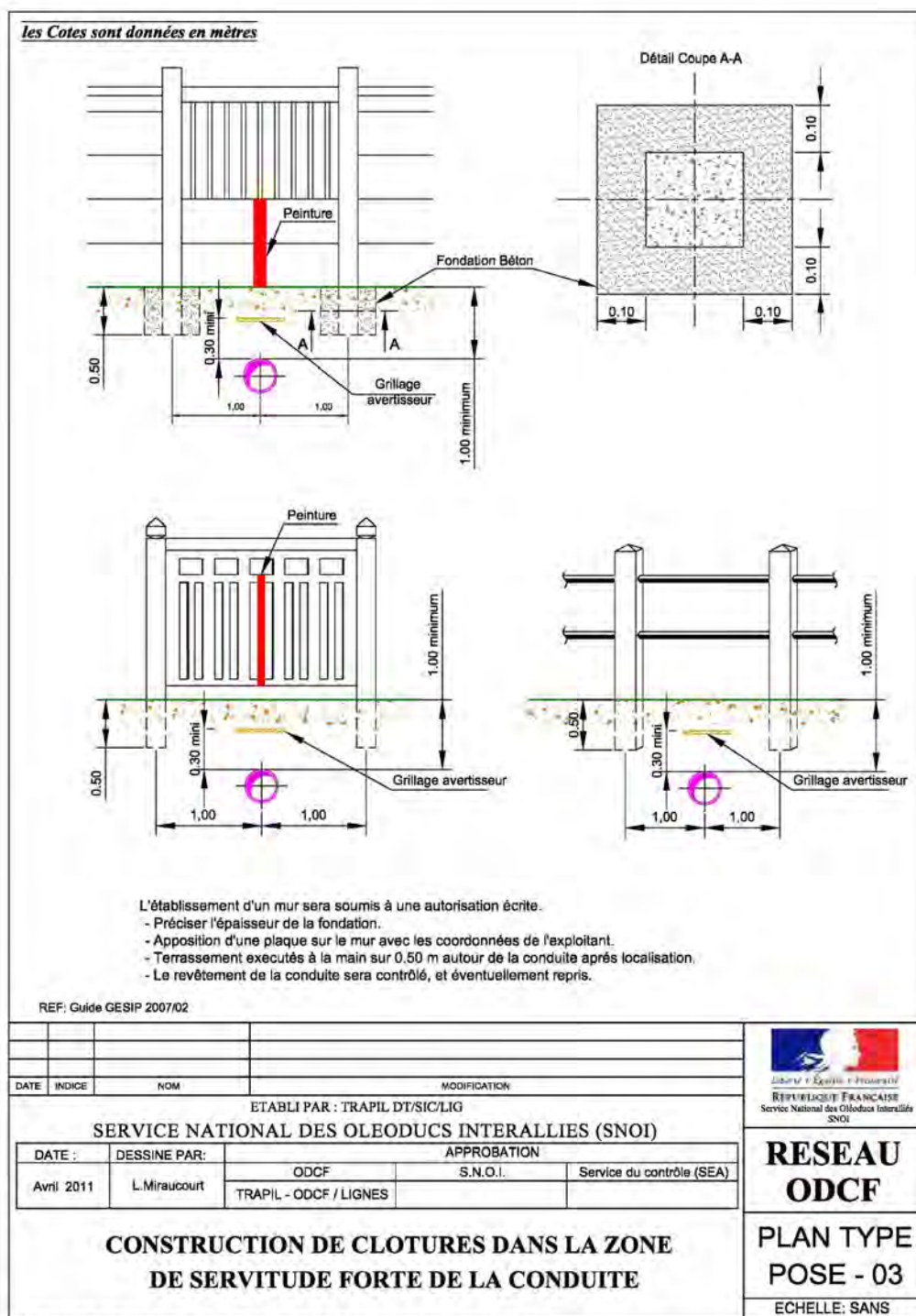
DALLE DE REPARTITION DE CHARGE

Ce document ne pourra être utilisé, reproduit ou communiqué sans l'autorisation de TRAPIL

RESEAU ODCF

PLAN TYPE PROT-01

ECHELLE: SANS



Fiche N° RX-TMD

INTERVENTION À PROXIMITÉ D'UNE CANALISATION DE TRANSPORT DE GAZ, HYDROCARBURE OU PRODUIT CHIMIQUE

Objet

Cette fiche décrit les prescriptions et recommandations relatives aux opérations les plus courantes effectuées à proximité d'une canalisation de transport. Elles peuvent être complétées par d'autres prescriptions et recommandations propres aux exploitants, celles-ci étant précisées lors de la réponse à la déclaration des travaux ou du projet de travaux.

Recommandations et prescriptions avant les travaux

- Localisation et marquage-piquetage des ouvrages

La localisation et le marquage-piquetage de ces ouvrages sont obligatoirement réalisés par leur exploitant à l'occasion d'un déplacement sur site avant le début des travaux.

Prescription

Ne pas intervenir à proximité d'un ouvrage de transport avant la réunion obligatoire sur site avec l'exploitant.

Le marquage ou piquetage de l'ouvrage de transport de gaz est effectué obligatoirement par un représentant de l'exploitant une fois établie avec précision la position de l'ouvrage.

- Circulation ou surcharge au-dessus d'une canalisation de transport

L'exploitant indiquera en réponse aux DT et/ou DICT les zones du chantier où toute **circulation d'engins ou surcharge d'une canalisation** de transport de gaz, hydrocarbure ou produit chimique, même provisoire, par stockage de matériaux ou de matériels, dépôt de terre, de remblai, est interdite. Une étude conjointe pourra recommander la mise en place de dalles de répartition de charge en fonction des indications fournies par l'exploitant. Ces zones de franchissement d'une canalisation de transport par des engins doivent être matérialisées sur le terrain.

La requalification ou création de voirie, même provisoire, à l'aplomb des canalisations de transport, génère des zones à forte probabilité de travaux ultérieurs (réseaux et voirie) à proximité des ouvrages en service. Afin de préserver l'intégrité de son ouvrage en phase travaux et par mesure conservatoire, l'exploitant peut demander la mise en place de dalles de protection mécanique au droit de ces voiries, ainsi que dans les secteurs où des terrassements multiples sont prévus.

- Pose d'un ouvrage en croisement ou en parallèle d'une canalisation de transport

Prescription

La pose d'un réseau en croisement d'une canalisation de gaz, hydrocarbure ou produit chimique ou de sa protection devra se faire à une distance d'au moins 40 cm (entre génératrices extérieures) conformément à la norme NF P98-332, sauf impossibilité nécessitant un accord avec l'exploitant.

Des grillages avertisseurs de couleur adaptée au fluide transporté doivent être mis en place au-dessus et à l'axe du nouvel ouvrage posé, d'une part, et de la canalisation de transport existante, d'autre part.

Pour la canalisation de transport, la distance du grillage à la génératrice supérieure doit être comprise entre 30 et 60 cm conformément au guide GESIP 2007/02 « CONDITION DE POSE DU DISPOSITIF AVERTISSEUR ET MESURES DE SUBSTITUTION APPLICABLES ». La largeur minimale du grillage est $L = DN + 40$ cm.

Les croisements d'un réseau avec une canalisation de gaz, hydrocarbure ou produit chimique devront se faire autant que possible sous un angle supérieur à 45°.

Dans les cas difficiles, les règles particulières de croisement ou parallélisme d'une canalisation de transport avec les réseaux enterrés rigides et flexibles sont définies par le guide GESIP n°2006/05 « PROFONDEURS D'ENFOUISSEMENT ET MODALITÉS PARTICULIÈRES DE POSE ET DE PROTECTION DE CANALISATION À RETENIR EN CAS DE DIFFICULTÉS TECHNIQUES ».

Prescription

La pose d'ouvrage sous protection cathodique à proximité d'une canalisation de transport (croisement ou parallélisme) doit faire l'objet d'une étude préalable d'influence mutuelle par le responsable de projet, soumise à l'approbation du transporteur.

Recommandations et prescriptions pendant les travaux

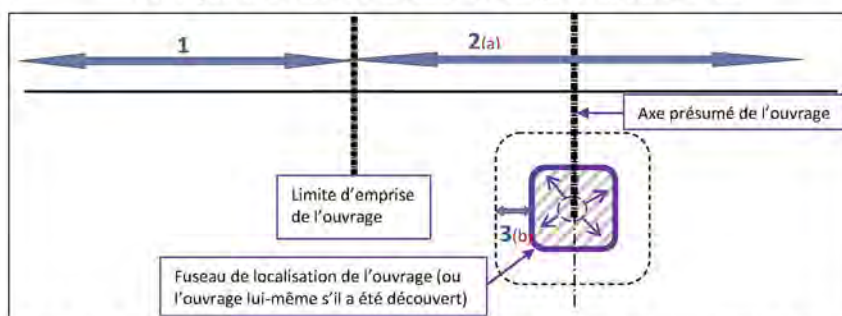
Prescription

Le marquage ou piquetage est maintenu en bon état tout au long du chantier par chacun des exécutants de travaux. En cas de doute sur son positionnement, rappeler immédiatement l'exploitant.

La majeure partie des ouvrages de transport par canalisation ayant été posée sans apport de sablon autour de l'ouvrage et sans grillage avertisseur³⁰, rien ne permet d'identifier dans le sol la proximité de tels ouvrages.

Les terrassements pour découvrir la génératrice supérieure de l'ouvrage sont impérativement réalisés avec l'utilisation de techniques manuelles non agressives (techniques dites « douces »), telles que la pelle à main, la lance à air, l'aspiratrice excavatrice avec bras non agressif (cf. Fiche technique AT-TED).

La coupe schématique ci-dessous précise les techniques autorisées en fonction de trois zones d'intervention, une fois la génératrice supérieure découverte et identifiée sans risque d'erreur :



Zone n°1 (hors emprise de l'ouvrage) : travail avec des engins mécaniques possible sans la présence de l'exploitant (du transporteur)

Zone n°2 zone de précaution (emprise de l'ouvrage) : le travail avec des engins mécaniques nécessite la présence obligatoire de l'exploitant ou, à défaut, son accord écrit consigné dans le compte-rendu de marquage piquetage. La recherche et le dégagement de la génératrice supérieure sont réalisés

- Soit en utilisant une aspiratrice par excavation (avec bras en position fixe dans la zone n°3)
- Soit par « terrassement assisté mécaniquement » (cf. schémas ci-après)

Zone n°3 : intervention avec une technique douce/non agressive après le dégagement de la génératrice supérieure à moins de 40 cm autour de l'ouvrage. Tant que la génératrice de l'ouvrage n'a pas été découverte, la zone 3 s'applique autour du fuseau de localisation de l'ouvrage.

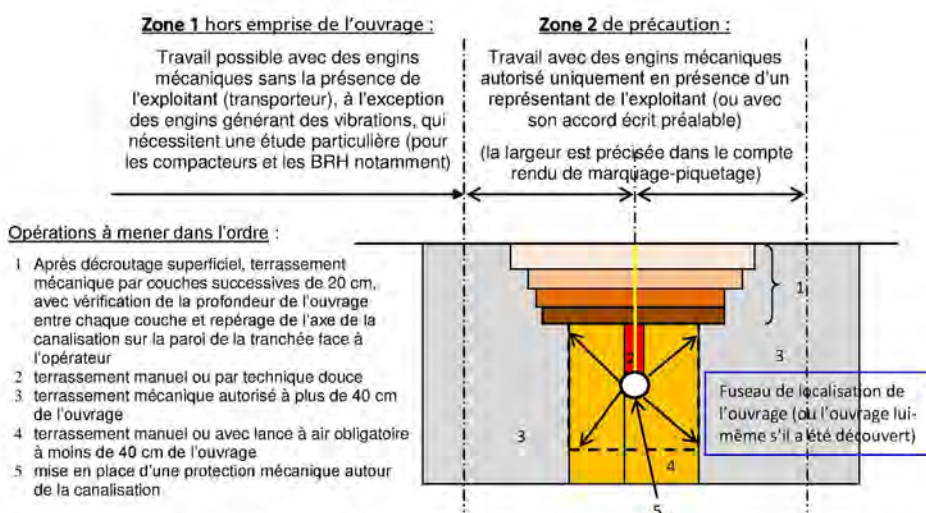
³⁰ En cas de présence de grillage avertisseur, la distance du grillage à la canalisation n'est en aucun cas garantie.

Prescription

Les dimensions des trois zones 1 et 2 sont propres à chaque exploitant. Elles sont définies lors d'un rendez-vous sur site et consignées dans le « procès-verbal de marquage-piquetage » établi à cette occasion. La zone 3 de 40 cm est également consignée dans ce procès-verbal.

- (a) La présence d'un représentant de l'exploitant est obligatoire (sauf accord écrit préalable) lors du dégagement de la génératrice supérieure de la canalisation.
- (b) En cas d'intervention ultérieure avec un engin mécanique dans la zone 2, une protection préalable de l'ouvrage est obligatoire selon les prescriptions de l'exploitant. Lorsque la canalisation de transport reste découverte en dehors d'une période de présence de personnel de l'entreprise exécutante, son accès devra être interdit et garanti par des mesures soumises à l'accord de l'exploitant et à la charge du tiers. Un contrôle de l'état de la canalisation et de son enrobage devra être effectué par l'exploitant avant remblaiement. A défaut de ce contrôle, l'exploitant pourra exiger la redécouverte manuelle de la canalisation aux frais exclusifs de l'entreprise exécutante.

Schéma d'un « terrassement assisté mécaniquement »

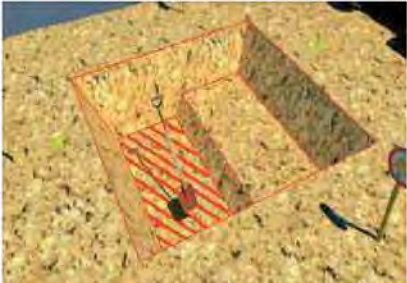


Remarque : les opérations numérotées 1 et 2 correspondent à une investigation complémentaire intrusive (ou sondage de localisation)

Prescription

Alerter immédiatement l'exploitant en cas de doute sur le heurt ou le griffage éventuel d'un ouvrage.

Décomposition des différentes opérations du terrassement assisté mécaniquement

	
Décroûtage des enrobés (chaussée) ou décapage de la terre végétale (champ) parallèlement au réseau après vérification d'une profondeur suffisante du ou des réseaux présents.	
	
<u>Terrassement manuel</u> d'une tranchée de 30 à 40 cm de profondeur environ, <u>perpendiculaire à l'ouvrage</u>, avec vérification de sa profondeur (longueur de tranchée manuelle > largeur du godet)	<u>Terrassement à la pelle mécanique parallèlement à l'ouvrage</u>, sur une profondeur de 20 cm environ (moins que la tranchée manuelle)
	
Renouvellement des deux opérations ci-dessus (tranchée manuelle de 30 à 40 cm puis terrassement mécanique de 20 cm) jusqu'à une distance de 40 cm de l'ouvrage	Lorsqu'il ne reste plus que 40 cm autour de l'ouvrage, le terrassement est terminé manuellement

Il s'agit de recommandations génériques non exhaustives, qu'il appartient à l'entreprise d'adapter, le cas échéant, pour tenir compte de son analyse technique complémentaire préalable au chantier.

@65 - BRISSON LAURENT

Organisme : Citoyen riverain très inquiet pour la sécurité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 14:28:20

Objet : Liaison Fos-Salon section Nord

Contribution :

L'Etat impose son choix de 2*2 voies payante pour assurer les 25 kms de liaison. Dans les deux scénarios proposés la section Nord serait payante. Or cette disposition me semble aller très clairement à l'encontre des objectifs de désengorgement et de mise en sécurité des voies existantes. En effet le péage va conduire différents automobilistes usagers du quotidien voire de PL à éviter les sections à péage. En l'occurrence un report de trafic vers la RD19 du Merle à la Croix de Callamnd paraît inévitable. Cette voie est déjà très fréquentée et surtout très accidentogène. Lors de la réunion à Grans du 7 juillet les dispositions qui seront mises en oeuvre pour interdire le trafic aux camions notamment n'ont pas été communiquées. Ces dispositions seront-elles réalistes ? Auront-elles un impact réel ? En conséquence je suis contre ce projet tel que présenté. Il est assez inadmissible de transférer une charge publique (infrastructures routières) à des usagers au détriment de la qualité de vie et de la sécurité de riverains de cet ouvrage : cette voie ne doit pas être payante.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@66 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 14:48:09

Objet : Le tracé de la liaison

Contribution :

Il faut opter pour le tracé qui ne traverse pas le domaine du Moutonnier

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@67 - PETITJEAN Mireille

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 14:56:40

Objet : Je m'oppose à la mise en péril d'un patrimoine économique, écologique et culturel.

Contribution :

Je ne vois pas en quoi ce projet d'autoroute viendrait ajouter une meilleure circulation entre Fos et Salon. La voie existante est suffisamment satisfaisante.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@68 - SERRES Frédéric

Organisme : RAMDAM Aix-Marseille-Provence

Ville : Aix-en-Provence

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 15:14:08

Objet : Pertinence du projet au regard des enjeux économiques, financiers, énergétiques, environnementaux et sanitaires

Contribution :

Dans le prolongement du débat public de 2020-21 sur ce projet de liaison routière, et du débat public Fos-Berre-Provence de 2025, l'association RAMDAM (Rassemblement des Associations pour les Modes de Déplacement Alternatifs sur la Métropole Aix-Marseille-Provence) tient à s'exprimer à l'occasion de cette nouvelle concertation : L'association RAMDAM ne peut que déplorer l'option retenue de la concession autoroutière, faisant in fine porter la charge sur les usagers, privés à ce jour de toute alternative à la voiture pour se déplacer partout, facilement et en toute sécurité. Si cette infrastructure est tellement indispensable aux entreprises, pourquoi ne le financent-elles pas elles-mêmes via un fonds de concours (solution non étudiée) ? Pourquoi est-ce aux usagers de payer à leur place ? Ironie de l'histoire : dès 2020 notre association avait prévu ce que tout le monde découvre aujourd'hui : dans le cahier d'acteur déposé lors du premier débat public, nous avions prédit que le péage serait « inévitable », ne serait-ce que pour favoriser les alternatives à la route pour le transport des marchandises. L'association RAMDAM pointe à nouveau l'incohérence des pouvoirs publics à favoriser en priorité les solutions strictement routières au détriment des modes alternatifs, moins coûteux, moins polluants, plus rapides à mettre en œuvre et pourtant quasi-inexistants dans cette partie de la région :- la solution du fret ferroviaire semble être traitée à la marge, alors qu'elle devrait être au cœur même de la stratégie du GPMM pour les pré/post-acheminements des marchandises : la part modale de la route est restée bloquée autour des 80 % depuis plus de 25 ans, en contradiction flagrante avec les prévisions évoquées lors du débat public Fos 2XL qui s'était tenu en 2004. Au vu de l'état de la santé des populations riveraines (Fos-EPSEAL 2017), ce n'est pas d'une liaison routière Fos-Salon dont il devrait être question aujourd'hui, mais d'un corridor ferroviaire Fos-Miramas (voir ci-joint). Comment faire confiance au GPMM quand il prédit une croissance du trafic portuaire, surtout au moment où la mondialisation du commerce et ses conséquences sur l'emploi, notre commerce extérieur et notre souveraineté industrielle sont de plus en plus décriées ? En outre, les multiples crises géopolitiques survenues en seulement 6 ans (Ukraine, Moyen-Orient...) qui ont à chaque fois nécessité l'intervention coûteuse de l'État pour compenser les augmentations brutales des prix des carburants n'ont fait que confirmer les doutes dont nous avons fait état dans notre cahier d'acteur déposé à l'occasion du premier débat public. Comment faire confiance aux industriels et à leurs promesses quand on n'a pu que constater le fiasco du projet Carbon et ses 2 à 3000 emplois, rendant ainsi caduques les prévisions de trafic qui servent à justifier le projet ? Cela démontre s'il en était encore besoin que les promesses des industriels ne devraient engager que ceux qui y croient.- Nous le répétons encore une fois : dans tout le bassin ouest étang de Berre, 60 % des déplacements en voiture font moins de 5km (source : PDM Métropole Aix-Marseille-Provence 2019). 5 kilomètres, ça ne représente que 15 à 20 minutes à vélo, garantis zéro bouchon, zéro carburant, zéro dépense, zéro radar, zéro problème pour se garer, tout ce qu'aucune voiture ne pourra jamais garantir, fût-elle autonome et propulsée à l'eau claire ! Et pourtant les cyclistes et les associations attendent depuis des décennies l'aménagement d'un réseau cyclable sécurisé reliant la Camargue et l'étang de Berre, jusqu'à Martigues et Salon-de-Provence (voir ci-joint), dans un territoire caractérisé par une topographie et un climat quasi-parfaits pour la pratique du vélo ! Hollandais et plus encore Danois rêveraient de pouvoir pratiquer le vélo avec notre météo... Mais notre région est la désormais plus en retard de toute l'Europe dans ce domaine. La ville de Marseille est toujours la pire de France pour s'y déplacer à vélo, et les autres communes de la métropole sont à peine mieux notées. Le GPMM,

propriétaire du foncier sur la ZIP et disposant d'un rôle d'aménageur, ne s'était contenté que d'un peu de communication il y a une dizaine d'années, incapable depuis de la moindre initiative concrète auprès des élus locaux (compétence voirie hors ZIP) ou du préfet (gestion des PPRT). Le principe de ce réseau cyclable a été retenu par la métropole Aix-Marseille-Provence au travers de son Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) ; il ne reste dès lors aux acteurs locaux qu'à le mettre en œuvre, sachant que son coût global (ouvrages d'art compris) pour la seule desserte de la ZIP Fos sera au pire équivalent à celui du réaménagement du seul échangeur des Bellons (15 à 20 M€ TTC). Au-delà des déplacements courts du quotidien, un réseau cyclable peut également amener des touristes. Les retombées économiques avérées de l'itinéraire La Loire à Vélo sont sans appel et attestent que le vélo est devenu une filière économique remarquable de fiabilité, de résilience, quasi-insensible à toutes les crises et même parfois alimenté par celles-ci... Notre conclusion est toujours la même : avant de dépenser plus d'un demi-milliard d'euros pour favoriser le seul et unique moyen de transport qui ait été développé depuis un demi-siècle dans cette partie de la région, investissons D'ABORD dans les alternatives qui ont été beaucoup trop longtemps négligées, et auxquelles le tout-routier a trop longtemps été opposé ! Contrairement à un élément de langage en vogue, il est justement plus que temps de s'opposer au pire de tous les moyens de transports terrestres :- le plus dangereux, - le plus encombrant, - le plus polluant, - le plus coûteux pour ses usagers, - le plus coûteux pour les pouvoirs publics, - le plus dépendant des énergies importées, - celui qui hypothèque le plus, et dans tous les domaines, l'avenir des prochaines générations. Nous remarquons au passage le timing maladroit de cette concertation, organisée au tout début d'un été qui promet d'être le plus caniculaire que nous n'ayons jamais connu, signe d'un changement climatique auquel, faute d'avoir eu assez tôt la volonté de l'enrayer à force de favoriser le tout-voiture/camion, nous ne pouvons plus que nous adapter. Nous sommes à la croisée des chemins, devant des choix qui seront faits par d'autres, mais qui nous engagent déjà pour les prochaines décennies.

Pièce(s) jointes(s) :



@69 - Wessel Hugues

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 15:29:10

Objet : CHOIX DES VARIANTES: 2 ou 3 paraissent permettre d'atteindre...

Contribution :

Je comprends la nécessité d'améliorer la liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence. En revanche, parmi les trois variantes proposées, il me semble que la variante 1 est celle qui entraînerait les conséquences les plus importantes pour le Domaine du Moutonnier et son environnement. Les deux autres variantes paraissent permettre d'atteindre le même objectif tout en limitant davantage les atteintes aux terres agricoles, au patrimoine historique, aux paysages et aux milieux naturels. Lorsqu'une alternative moins destructrice existe, il me semble qu'elle devrait être privilégiée. C'est pourquoi je souhaite que la variante 1 ne soit pas retenue et qu'une des deux autres solutions soit choisie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@70 - JUSTE Audrey

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 15:34:56

Objet : Avis défavorable aux variantes retenues par le maître d'ouvrage

Contribution :

Il nous est proposé d'apporter une contribution concernant les variantes préférentielles retenues par le maître d'ouvrage :- section Nord : (Variante A préférentielle) il est indiqué qu'elle impactera la Réserve naturelle régionale Poitevine-Regarde-Venir et 1 Ha Coussouls de Crau. A partir de cette prévision, qui avoue elle-même impacter une réserve naturelle, comment accepter cet impact, à l'heure de la crise climatique et de la crise de la bio-diversité, des conséquences néfastes sur le climat de la bétonnisation et de l'artificialisation des terres, contraire aux objectifs de "zéro artificialisation nette" et fragilisant davantage un territoire déjà fortement urbanisé ? Impossible : nous devons préserver nos terres.- section Centre : (Variante préférentielle : aménagement sur place de la RN569 en 2x2 voies avec dénivellation systématique des échangeurs) : ce terme de « dénivellation systématique des échangeurs » est peu parlant : quelle est l'importance d'avoir un dénivelé au niveau des échangeurs ? Merci au maître d'ouvrage de préciser. La création d'échangeur va elle aussi impacter l'environnement en ponctionnant et artificialisant les sols à ces niveaux-là. L'étude d'alternative a-t-elle été étudiée ? Par exemple, la création de passerelle au niveau des sorties et entrées, qui auront comme avantage de ne pas artificialiser davantage de surface au sol.. section Sud : (Variante préférentielle : variante 1 — voie nouvelle entre la voie du Ventillon et la voie ferrée, à 2x2 voies). Je ne comprends pas : cette voie du Ventillon, variante 1, avait pourtant été écartée par la décision du Ministère du 29 juin 2021. Il est indiqué dans le livret que cette variante a été réintégrée suite à « la concertation continue, en réponse formulée par la commune de Fos et le public ». Or, ce qui est noté dans le 2ème Rapport intermédiaire de la concertation continue est différent : « Ces ajustements, tenant compte des remarques faites notamment par le GPMM (Grand port Maritime de Marseille), la base aérienne d'Istres et la ville de Fos dont le PLU contredisait l'extension envisagée dans ce secteur sud, ont conduit à réintégrer la variante 1 dans les études de la liaison routière Fos-Salon. » : il ne s'agit donc pas de l'avis du « public » mais d'acteurs ayant des intérêts économiques ! L'impact écologique sur cette zone, même si elle n'est finalement pas classée « Réserve naturelle nationale des Cossouls de Crau » serait une grave atteinte à la biodiversité.- Scénarios de péage : Les deux scénarios me semblent catastrophiques car ils rendent dans les 2 cas des zones de route payantes pour les usagers, alors que d'après la décision ministérielle du 29 juin 2021, la mise en concession et la mise en péage avaient été « écartées », le financement devait se faire par l'Etat et les collectivités. Comment choisir entre se faire prélever le poumon droit ou le poumon gauche ?... Il est inacceptable que le rapport du Comité des élus de 2026 présente ce changement de financement sans nouveau débat public à ce sujet. Le coût pour les usagers va avoir un fort impact économique sur les budgets des ménages ! Je demande à la CNDP un nouveau débat public sur ce sujet du financement. L'état ne peut finalement pas financer les 566 millions d'euros de ce projet, ce projet doit donc être revu ! Des alternatives doivent être proposées pour répondre aux mêmes besoins et objectifs : désengorgement de la zone, réduction des nuisances, etc. De plus, une autoroute créerait une source supplémentaire de pollution : plus de routes équivaut à plus de voitures, donc implique une augmentation des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques, donc davantage de problèmes de santé pour les habitants. La qualité de l'air y est déjà dégradée : industries, transports,...le niveau de pollution dans notre secteur est déjà élevé ; les problèmes sanitaires sont déjà préoccupants. D'après une étude EPSEAL, le taux de cancers et de maladies respiratoires dans notre secteur est plus élevé que la moyenne de la population française ! D'autre part, cela ne résoudrait pas à long terme le problème d'encombrement : soit cette autoroute serait aussi saturée au bout d'un moment, soit les voies secondaires qu'emprunteraient les automobilistes ne souhaitant

pas payer seraient saturées, sans bénéfice donc pour la circulation. Cela encouragerait à continuer sans rien changer au déplacement fondé sur la voiture individuelle et le transport routier de marchandises. Un nouvel encombrement serait alors à prévoir encore et encore dans les années à venir. - En troisième lieu, cela ne résoudrait pas non plus les nuisances pour les habitants : le problème ne serait que déplacé autour des axes secondaires. De nombreuses solutions alternatives existent pourtant et sont proposées par des associations. Parmi elles : - Imposer aux entreprises de mettre en place des bus d'entreprise (par exemple, à Cadarache beaucoup de travailleurs travailleuses s'y rendent en bus)- Développer de manière conséquente, suffisante, rapide, les dessertes de transport en commun (bus, train) et autres mobilités douces.pour les marchandises, investir massivement dans les transports ferroviaire et fluvial entre Marseille et Fos - Construire des voies vertes, autoroutes à vélos, reliant Istres/Fos sur Mer, Miramas/Istres, Salon/Miramas, praticables également pour les trottinettes électriques (les VAE permettent d'effectuer des distances de 15 km dans un temps acceptable)Pour toutes ces raisons, je demande que soient réalisées des études d'impact sanitaires, socio-économiques, environnementales et qu'un nouveau débat public ait lieu abordant la légitimité de ce changement de mode de financement et lors duquel il faudra tenir compte des nouvelles exigences en matière de social, de santé et d'écologie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@71 - Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône

Organisme : Chambre d'agriculture

Ville : Aix-en-Provence

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 16:01:53

Objet : Contribution de la Chambre d'agriculture 13

Contribution :

Madame, Monsieur, Veuillez trouver ci-joint la contribution de la Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône à cette phase de concertation. Sincères salutations
Le Président de la Chambre d'agriculture

Pièce(s) jointes(s) :



Liaison routière Fos – Salon Contribution de la Chambre d'agriculture 13

Concertation publique – 15 juin – 25 juillet 2026

Objet de la 3ème phase de concertation publique

Cette phase est ouverte entre le 15 juin et le 15 juillet 2026 et porte sur :

- La présentation du choix des variantes de tracé sur les 3 sections
- Les modalités de financement

Le projet présenté prend notamment en compte les études préalablement réalisées dont la pré-étude d'impact agricole réalisée par la Chambre d'agriculture pour le compte de la DREAL PACA en 2022.

Un projet établi en 2x2 voies, consommateur d'espaces agricoles

Le projet présenté est établi en 2x2 voies avec séparateur central. Lors des dernières réunions de concertation, un autre type de route, en 2x1 voie avec séparateur central avait été évoqué. Cette option a visiblement été abandonnée, sans que les raisons soient établies dans les documents mis à disposition dans cette nouvelle phase de concertation, et au profit d'une option qui est donc la plus impactante en termes de surfaces. La principale justification de ce choix semble être le fait de pouvoir ainsi financer le projet par l'intégration dans une concession autoroutière.

Des impacts, direct ou indirects, très forts pour l'agriculture

Le projet impactera à minima directement 22 ha de foin de Crau, 33 ha de coussoul pâturé et 12 exploitations agricoles, concernés par l'emprise de la route.

Sur la section Nord, nous notons que la variante retenue est établie au détriment exclusif des surfaces de foin de Crau (11 ha de Foin de Crau, 2.2 ha de Coussoul). Cela n'est pas acceptable, d'autant plus que ce chiffre sera certainement à revoir à la hausse. En effet, vu le tracé présenté, il semble que ce chiffre ne prend pas en compte la création de délaissés découlant du positionnement de la route sur des parcelles de foin de Crau, rendant impossible l'irrigation, l'accès et la mise en culture de tout ou partie des parcelles résultantes. Le tracé, tel qu'il est cartographié est de nature à remettre en cause la viabilité des exploitations directement impactées.

De plus, s'il est fait mention d'un rétablissement de cheminements agricoles par la RD19 et les chemins existants à l'Est, le dossier ne semble pas prendre en compte les traversées actuelles de la RD 569 qui devront être rétablies et le fait que les dimensions des chemins existants ne sont pas nécessairement adaptées aux types et dimensions de véhicules qui jusqu'alors desservaient les exploitations agricoles via la RN 569. Cela créera donc une emprise foncière plus importante que celle qui est présentement chiffrée.

Dans les impacts supplémentaires possibles, sur la section Nord, il est fait mention d'une possible aire de covoiturage au niveau de Toupiquières, sans la dimensionner, ni la localiser.

Sur la section Centre, nous notons que le doublement du viaduc de Miramas est « possiblement reporté en phase ultérieure » vu la complexité des travaux et calendrier. Cela pose la question de la cohérence du projet.

Sur la section Sud, la variante retenue est celle qui aura le plus d'impact sur le fonctionnement des exploitations agricoles concernées. Au-delà de l'impact foncier direct, nous relevons la création d'un délaissé au Sud de cette variante, coussoul pâturé qui deviendrait définitivement inaccessible.

Sur la section Centre et la section Sud, la pré-étude d'impact agricole avait soulevé le fait, qu'en l'absence d'autre solution pérenne et adaptée, des exploitations agricoles étaient susceptibles de traverser voire emprunter la RN569. Le rétablissement de ces accès et cheminements ne semble pas avoir été à ce stade étudié, même si la nécessité de rétablir ces cheminements est évoquée.

De manière générale, le dossier présenté ne précise pas si l'impact foncier des aménagements annexes (bassin de rétention, aménagement des échangeurs...) est pris en compte.

Nous rappelons également la nécessité de rétablir le fonctionnement des réseaux hydrauliques qui vont être impactés (certains d'entre eux traversent la RN 569, comme c'est le cas sur la section Nord et la section Centre), en se rapprochant des gestionnaires pour la bonne réalisation des travaux. Le calendrier des travaux devra tenir compte de la période d'utilisation de ces réseaux par les exploitants agricoles pour qu'il n'y ait pas d'interruption d'alimentation en eau, les impacts pouvant se répercuter bien au-delà des seules exploitations riveraines de l'ouvrage.

Enfin, l'impact du projet sur la viabilité des exploitations agricoles devra être réévalué en fonction des arbitrages ici présentés et des impacts supplémentaires relevés, s'ils n'ont pas à ce stade été pris en compte.

En conclusion, ce projet traverse un territoire agricole déjà fragilisé par plusieurs projets d'aménagements urbains, routiers, réalisés ou étudiés. L'agriculture sur ce territoire est unique : au-delà d'une activité économique dynamique, appuyée par un réseau d'irrigation très développé, elle permet l'alimentation de la nappe phréatique et permet l'entretien d'écosystèmes remarquables.

Le dossier présenté ne permet pas d'établir si l'ensemble des impacts a bien été évalué et pris en compte. Toutefois, les impacts déjà identifiés et caractérisés de ce projet sur l'activité agricole, notamment liés au risque de fragmentation des parcelles agricoles, sont très forts.

Compte tenu de l'importance des impacts de ce projet sur l'agriculture, tant ceux déjà identifiés que ceux susceptibles de se révéler à l'avenir, la Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône réaffirme son opposition au projet de liaison routière Fos-Salon.

Fait à Aix en Provence, le 10 juillet 2026

Le Président,

Laurent ISRAELIAN



@72 - Vastra Yoann

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 16:24:33

Objet : Aucune variante de liaison proposée satisfaisante

Contribution :

Les variantes de liaison Fos–Salon proposées traversent des espaces naturels sensibles (Natura 2000, foin de Crau) abritant des espèces protégées, tout en augmentant les nuisances et la pollution dans un territoire déjà fortement impacté par la ZIP de Fos. Ce projet représente également un surcoût important avec une autoroute à péage, tout en portant atteinte au patrimoine agricole et historique local (exploitations de foin de Crau AOP, élevage ovin, platanes bicentennaires et bâtiments anciens).

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@73 - Anonymat souhaité

Ville : Martigues

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 16:47:15

Objet : Contribution du Groupement Maritime et Industriel de Fos et sa région

Contribution :

Veillez trouver joint la contribution du Groupement Maritime et Industriel de Fos et sa région (GMIF).

Pièce(s) jointes(s) :



Groupement Maritime et Industriel de Fos et sa région
3 Avenue José Nobre
13500 Martigues

A l'attention des garants

Concertation continue

Projet de liaison Fos-Salon

Objet : Contribution du GMIF à la concertation continue relative au projet de liaison Fos-Salon

Martigues, le 06.07.2026

Mesdames, Messieurs les garants,

En tant qu'organisation syndicale interprofessionnelle représentant l'activité industrielo-portuaire pour l'Union Pour les Entreprises 13, le Groupement Maritime et Industriel de Fos et sa région souhaite apporter sa contribution dans le cadre de la concertation continue relative au projet de liaison Fos-Salon.

Ce projet intervient dans un contexte où le territoire de Fos-Berre doit répondre à deux enjeux majeurs : sécuriser les déplacements du quotidien et fiabiliser les accès industriels et portuaires, alors même que la zone industrielo-portuaire connaît une transformation profonde.

Le GMIF considère que ces enjeux sont pleinement liés à l'avenir industriel du territoire. La capacité à relier efficacement la ZIP de Fos-sur-Mer, le Grand Port Maritime de Marseille, les bassins d'emploi d'Istres, Miramas, Fos-sur-Mer, Grans et Salon-de-Provence, ainsi que les grands axes régionaux, constitue un levier important de sécurité, de compétitivité et d'attractivité pour les entreprises.

1- Sécuriser et fiabiliser un axe structurant pour le territoire

La liaison Fos-Salon supporte aujourd'hui une diversité d'usages : déplacements domicile-travail, flux logistiques, accès aux sites industriels et portuaires, circulations locales et desserte des communes du territoire. Cette accumulation d'usages sur un axe déjà contraint pèse sur la sécurité, la régularité des déplacements, la qualité de vie des riverains et la fiabilité des accès économiques.

Dans ce contexte, la mise à niveau de cette liaison représente un enjeu important pour les entreprises et leurs salariés. Elle doit permettre de réduire les situations de congestion, de limiter la fragilité d'un axe trop exposé aux incidents et de donner aux acteurs économiques une meilleure visibilité sur leurs conditions d'accès.

2- Accompagner la transformation industrielle et portuaire de Fos-Berre

Le territoire de Fos-Berre est engagé dans une transformation profonde. Aux activités industrielles et portuaires existantes s'ajoutent de nouveaux projets liés à la décarbonation, aux carburants alternatifs, à l'hydrogène, à l'acier bas-carbone, à la logistique et aux nouvelles filières énergétiques.

À ce titre, le projet de liaison Fos-Salon s'inscrit dans une logique de complémentarité avec les objectifs de réindustrialisation, de décarbonation et de compétitivité industrielle. Il rappelle que la transition industrielle ne

3 Avenue José Nobre
ZI Sud
13500 MARTIGUES



repose pas uniquement sur les projets productifs eux-mêmes, mais aussi sur la capacité du territoire à disposer d'infrastructures adaptées à ses besoins actuels et futurs.

3- Inscrire le projet dans un schéma global d'aménagement

Au-delà de ses caractéristiques techniques, la réussite du projet repose également sur sa bonne articulation avec l'ensemble des infrastructures du territoire. La liaison Fos-Salon ne peut pas être pensée indépendamment du contournement de Fos-sur-Mer, des accès à la ZIP, de la desserte du GPMM, des connexions avec l'A54 et l'A55, ni des besoins de mobilité du quotidien.

Le GMIF souhaite avant tout rappeler l'impératif d'aboutir à une solution opérationnelle, cohérente et réalisable. Au-delà des arbitrages techniques et financiers qui relèvent du cadre de concertation et de l'arbitrage de l'Etat, l'enjeu est de doter le territoire d'une infrastructure enfin adaptée à ses besoins, à la réalité des usages et aux transformations engagées sur la zone industrialo-portuaire.

Cette approche doit permettre de concilier les besoins de desserte industrielle et portuaire avec les déplacements du quotidien, la sécurité des usagers, l'insertion territoriale du projet et l'attention légitime portée aux impacts environnementaux.

Pour l'ensemble de ces raisons, le GMIF souhaite apporter une contribution favorable au projet de liaison Fos-Salon, considérant qu'il répond à des enjeux importants de sécurité, de fiabilité des accès, de développement industriel et d'aménagement du territoire, sans que ce soutien ne préjuge du choix précis des variantes ni des modalités de financement.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte cette contribution favorable dans le cadre de la concertation.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

3 Avenue José Nobre
ZI Sud
13500 MARTIGUES

@74 - Anonymat souhaité

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 16:50:09

Objet : Contribution UPE 13

Contribution :

Veillez trouver jointe la contribution de l'UPE 13.

Pièce(s) jointes(s) :



Jean-Christophe AMARANTINIS
Président UPE 13
16 place Général de Gaulle
13001 Marseille

À l'attention des garants

Concertation publique

Liaison Fos-Salon

Objet : Contribution de l'UPE 13 à la concertation relative au projet de liaison Fos-Salon

Marseille, le 06.07.2026

Madame, Monsieur,

Le projet de liaison Fos-Salon constitue un levier déterminant pour le **développement économique des Bouches-du-Rhône**. En reliant plus efficacement le bassin industrialo-portuaire de Fos-Berre aux grands axes du département, il répond à l'un des freins majeurs rencontrés par les entreprises : **la fiabilité des déplacements, des accès et des flux économiques**. Dans un département qui réunit un grand port maritime, une métropole productive, des pôles industriels, logistiques, agricoles, touristiques et de services, cette liaison doit être pensée comme **une infrastructure d'aménagement du territoire**, au service de la compétitivité, de l'emploi et de la qualité de vie.

L'Union Pour les Entreprises 13

L'Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône (UPE 13) est l'organisation interprofessionnelle départementale de toutes les entreprises, quelle que soit leur activité, leur taille ou leur structure. Toutes les composantes de l'économie locale sont représentées au sein de l'UPE 13 : 13 000 entreprises, les fédérations professionnelles, des syndicats et groupements sectoriels, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les pôles d'activités, le port et l'aéroport Marseille-Provence... Représentante du MEDEF dans les Bouches-du-Rhône, l'UPE 13 agit au quotidien au service de la liberté d'entreprendre comme à celui du développement économique de notre territoire.

C'est pourquoi, en qualité de président de l'UPE 13, j'ai souhaité déposer une contribution à la concertation pour apporter le regard des entreprises des Bouches-du-Rhône sur un enjeu qui dépasse le seul périmètre de Fos-Salon et concerne l'organisation économique du département dans son ensemble.

Un projet structurant pour l'économie départementale

La liaison Fos-Salon ne concerne pas uniquement l'accès à la zone industrialo-portuaire. Elle conditionne une partie des échanges entre l'Ouest du département, le port, les zones logistiques et industrielles, le bassin salonnais, le pays d'Aix, Marseille et les grands axes régionaux. Les difficultés actuelles pèsent sur **la régularité des trajets domicile-travail, la sécurité des usagers, les coûts logistiques et la capacité des entreprises à organiser leur activité**. Dans un contexte où les Bouches-du-Rhône doivent accueillir de nouveaux projets de décarbonation, de production, de logistique et de services, le département ne peut pas porter durablement une ambition économique forte avec des infrastructures sous-dimensionnées.

Upe 13

16, place du Général de Gaulle
13001 Marseille

www.upe13.com

Un projet de cohérence territoriale

Pour l'UPE 13, l'enjeu n'est pas de figer la contribution du monde économique sur une option technique ou sur un montage financier déterminé. Il est de rappeler l'impératif d'aboutir à **une solution opérationnelle, cohérente et réalisable**, capable de s'inscrire dans un schéma global d'aménagement : accès à la zone industrialo-portuaire, desserte du Grand Port Maritime de Marseille, contournement de Fos-sur-Mer, lien avec l'A54 et l'A55, articulation avec les pôles d'activités et les bassins de vie. C'est cette approche d'ensemble qui permettra de dépasser une succession d'aménagements partiels pour donner au territoire une infrastructure adaptée à ses usages et à ses perspectives de développement.

Un projet conditionné par les transports collectifs et le transfert modal

L'amélioration de la desserte routière doit s'accompagner par le développement d'une offre de transport en commun en site propre favorisant le report modal à l'échelle départementale. Au contraire, la liaison Fos-Salon doit s'inscrire dans **un système de mobilités plus complet** : transports collectifs en site propre pour les salariés et les habitants, pôles d'échanges multimodaux, connexions ferroviaires et solutions de transfert modal pour les marchandises lorsque cela est pertinent.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous considérons qu'il est important de soutenir l'aboutissement de la liaison Fos-Salon, **non comme un projet isolé, mais comme un maillon nécessaire de la compétitivité et de l'aménagement durable du département**. Les choix qui seront retenus devront permettre une amélioration durable des conditions de desserte et de circulation, dans un calendrier compatible avec les besoins économiques, sociaux et environnementaux des Bouches-du-Rhône.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte cette contribution favorable dans le cadre de la concertation.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean-Christophe AMARANTINIS

Président Union Pour les Entreprises 13

UPE 13

16, place du Général de Gaulle
13001 Marseille

www.upe13.com

@75 - Picq Alfred et Yolande

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 20:04:15

Objet : Autoroute en projet Salon à Fos-Sur-Mer

Contribution :

Nous habitons Istres (13800) depuis 25 ans, et avons appris dernièrement le projet d'implantation d'une autoroute qui relierait Salon à Fos-sur-Mer. Cette autoroute va tronquer et défigurer le terrain du Domaine du Grand Moutonnier. Un mas provençal datant du XVIIIème siècle et son allée de platanes unique, vieux de 200 ans, implanté sur un vaste terrain, va être complètement dévalorisé si ce projet aboutit ! Ce domaine est situé au départ de la Plaine de La Crau, dont la renommée du foin reconnu AOP n'est plus à faire ! Des troupeaux d'ovins et de chevaux des haras s'y alimentent abondamment grâce aux 3 coupes annuelles possibles avec le système unique de canaux d'irrigation de la Durance. Cette Plaine de La Crau, sa fertilité, ne peut être sacrifiée sur l'autel de la modernité. Une tradition de transhumance historique de ces ovins fait partie du folklore très apprécié des Istréens. Nous reconnaissons le problème de circulation actuel entre Fos-sur-Mer et Salon. Mais il y a pourtant 3 options pour le désengorgement des voies de circulation de ce secteur : - ces options 1 et 2 ; ce sont celles qui vont défigurer le patrimoine des 3 familles d'amis qui y habitent. - L'option 3 qui consisterait à doubler la voie rapide existante. Nous sommes très favorables à cette 3ème solution.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@76 - Anonymat souhaité

Ville : Fillinges

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 20:55:41

Objet : Contre la liaison Fos - Salon

Contribution :

Stop ! Arrêtons d'artificialiser les sols et mettons notre énergie et nos moyens dans la préservation des trésors de la région. Une infrastructure de plus qui va augmenter le trafic et la pollution au détriment des populations qui vivent sur ce territoire n'a pas sa place sur cette zone, seule steppe aride d'Europe qui abrite une faune et une flore précieuse ! Bien que je vive en Haute-Savoie, je suis née dans la région et passé les étés de mon enfance à Fos, Port Saint Louis et je ne peux me résoudre à voir la Crau défigurée !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@77 - GOUPIL Vincent

Organisme : Aucun

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 10/07/2026 à 23:28:50

Objet : Choix de la variante

Contribution :

Pourquoi choisir la variante 1 qui n'apporte rien, coûte plus chère, et détruit une partie de l'héritage d'Istres concernant l'élevage des moutons. C'est bien de faire chaque année la fête des bergers, c'est mieux de protéger nos champs de foin de Cros, les bergeries anciennes, l'allée de platanes bi centenaires qui mène au Grand Moutonnier.... Pourquoi ne pas utiliser la variante 3 ? Je ne comprends pas qui peut soutenir la variante 1, et pour quelle raison ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@78 - PERRIN DOMINIQUE

Ville : Niort

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 10:49:54

Objet : Pour un développement plus respectueux de son environnement

Contribution :

Mesdames et Messieurs en charge de ce projet de liaison routière, Plus vous vous efforcez de faciliter la circulation routière, plus vous allez encourager les entreprises et les particuliers à la développer et à multiplier les nuisances qu'elle génère. La société a fait le choix de réduire fortement le bilan carbone, alors il faut attaquer sérieusement les principales causes. La mise au point de camions électriques n'étant pas réaliste aujourd'hui, essayez de limiter le trafic des poids lourds. Je vous demande donc de renoncer purement et simplement à ce projet. Avec mes salutations attristées, Dominique PERRIN

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@79 - Anonymat souhaité

Ville : Niort

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 11:42:07

Objet : Assurer un développement raisonnable de notre pays, en retenant la variante 3 pour la section SUD

Contribution :

Je propose de retenir la variante 3 pour la section SUD. Par rapport à la variante 1, qui a la préférence du maître d'ouvrage, j'y vois les avantages suivants : * elle économise 14 % sur le coût du projet, ce qui est intéressant en période de difficultés budgétaires * elle limite beaucoup les impacts écologiques, en évitant de détruire ou impacter fortement : - la faune protégée, notamment le Rollier d'Europe et le Lézard Ocellé - le foin de Crau, avec ses prés classés selon Natura 2000* elle a un moindre impact sur les surfaces agricoles* au plan patrimonial, elle préserve une habitation du 18ème siècle, qui est la seule d'Istres à conserver entièrement son allée de platanes bicentennaires. La variante 1 conduirait à doubler les voies de circulation principales de ce secteur, mais les nuisances sonores, visuelles et de pollution de l'air resteraient fortes sur l'ancien tracé ; on multiplierait alors les inconvénients.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@80 - Lokmane Lila

Organisme : Association IMAGIN'ISTRES

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 12:45:01

Objet : Contribution d'Imagin'Istres à la concertation << Séquence 3 >> sur la liaison Fos-Salon (RN569)

Contribution :

Imagin'Istres, association citoyenne d'Istres (loi 1901), dépose la présente contribution en complément de celle du collectif d'associations (CAN ENV 13, FNE 13 , etc...) auquel elle s'associe pleinement. Un questionnaire adressé à la population avant même l'ouverture du débat public de 2020-2021 avait classé les enjeux de santé et de pollution en première position (189 citations, 40 % des répondants), très loin devant le développement portuaire (81) et l'emploi (57). Cette hiérarchie, fixée par les habitants eux-mêmes avant tout débat, doit continuer à structurer ce projet. Or le projet a profondément changé depuis la décision ministérielle du 29 juin 2021, qui avait retenu un réaménagement gratuit, sous maîtrise publique, sans péage. Il est aujourd'hui présenté comme devant intégrer une concession autoroutière à péage à l'horizon 2032, avec réintégration de la variante 1 en section sud, pourtant écartée en 2021. Interrogée sur ce point par les garants de la concertation, la DREAL avait reconnu par écrit, le 2 mai 2023, qu'« une nouvelle DM validant la variante préférentielle reviendra sur la décision précédente et justifiera ce choix ». Cette décision n'a jamais été publiée. Les garants eux-mêmes constatent, dans leur rapport du 12 février 2026, que « l'option d'une concession autoroutière semble rouverte alors que la décision ministérielle du 29 juin 2021 l'excluait ». Sur la santé : l'ARS PACA constate, sur la zone de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, une surmortalité par cancer atteignant 34 % chez les hommes par rapport à la région. L'étude Fos EPSEAL relève que 63 % des habitants déclarent au moins une pathologie chronique, contre 36,6 % en moyenne nationale. Le trafic induit par un péage, en reportant les flux vers les voiries urbaines, aggraverait cette exposition déjà critique. Sur la sécurité : le dossier du maître d'ouvrage recense 10 tués et 29 blessés graves sur cet itinéraire entre 2009 et 2013, un niveau d'insécurité deux fois supérieur à la moyenne nationale et un taux d'accidents mortels de 66 % sur la section centrale. La littérature scientifique établit qu'augmenter la vitesse et la capacité d'une route augmente le nombre de tués. Nous demandons un aménagement qui protège, et non qui accélère. Sur le coût pour les ménages : selon les propres scénarios du livret de concertation, un trajet quotidien domicile-travail entre Miramas et la zone industrialo-portuaire de Fos coûterait, selon les options retenues, entre 630 et 735 euros par an, contre la gratuité prévue par la décision de 2021. Dans un territoire où une part importante des ménages vit sous le seuil de pauvreté, cette évolution mérite d'être débattue pour elle-même, et non présentée comme un choix déjà arbitré. Sur les mobilités : le même questionnaire de pré-débat plaçait les manières de se déplacer aujourd'hui et à l'horizon 2030 en deuxième position des préoccupations (170 citations, 37 % des répondants). Notre territoire de l'ouest de l'étang de Berre reste pourtant mal relié au reste de la métropole. Nous demandons l'articulation du projet avec le développement du fret ferroviaire (triage de Miramas, terminal de Clésud), les transports collectifs, le covoiturage pour les emplois postés, et un réseau cyclable enfin réalisé, alors que la piste desservant la zone industrialo-portuaire est attendue depuis 2007. Sur l'environnement : la variante 1 traverse un corridor écologique dont la préservation était pourtant prévue par la directive territoriale d'aménagement et inscrite au Sradet. La nappe phréatique de Crau, qui alimente en eau potable 270 000 personnes, doit être préservée de toute artificialisation supplémentaire. Sur la confiance démocratique : les engagements de report modal pris lors du débat public Fos 2XL de 2004 n'ont jamais été tenus. Cette défiance est aujourd'hui ravivée par une concertation d'un mois, tenue en plein été, qui présente ses choix comme acquis, dans un contexte national d'accélération assumée des grands projets. Nous demandons que 2026 ne

devienne pas le 2004 de la prochaine génération : les engagements pris à l'issue de cette séquence doivent être formalisés, datés, chiffrés et suivis publiquement. Nous demandons : 1. Qu'aucune décision ne soit prise avant la publication d'une nouvelle décision ministérielle régulière ; 2. La gratuité des déplacements locaux du quotidien ; 3. Une alternative ferroviaire et de transport collectif chiffrée et calendarisée, non renvoyée à plus tard ; 4. Que la santé et la sécurité, avec un objectif de zéro tué, deviennent des critères de choix des variantes ; 5. La préservation des corridors écologiques et de la nappe de Crau ; 6. Un bilan carbone complet à l'horizon 2050 ; 7. La prise en compte de l'accessibilité, des personnes âgées et de la précarité de mobilité ; 8. Des garanties vérifiables de participation réelle du public, avec un suivi public des engagements pris. Une contribution détaillée, avec l'ensemble de nos sources, est jointe au présent avis. Pour Imagin'Istres, Lila Lokmane, présidente.

Pièce(s) jointes(s) :



IMAGIN'ISTRES Association citoyenne istreuse (loi 1901)

18 chemin du Bateau de Suffren, 13800 Istres - contact@imaginistres.org - 07 56 83 13 13
SIREN 950 043 489 - RNA W15409874

Contribution d'Imagin'istres à la concertation « Séquence 3 »

Projet de liaison routière Fos-sur-Mer / Salon-de-Provence (RN569)

Déposée sur le registre numérique : www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon

Qui nous sommes et pourquoi nous contribuons

Imagin'istres est une association citoyenne d'Istres. Conformément à son objet, elle porte la voix des habitantes et habitants d'Istres et de l'intercommunalité : leurs déplacements du quotidien, leur sécurité, leur bien-être, leur santé, leur accès à la nature, et la préservation du vivant sur notre territoire. Cette contribution complète celle du collectif d'associations à laquelle nous nous associons pleinement. Elle s'attache à ce que **aucune des doléances exprimées par la population depuis le débat public de 2020-2021 ne soit oubliée** au moment où des choix structurants sont présentés comme acquis. Lors du débat public, notre association avait choisi de laisser la parole, sur les mobilités, aux associations RANDAM et Les Vélos des Étangs, dont nous partageons et partageons toujours les analyses. Nous constatons aujourd'hui que l'essentiel de ce qui a été demandé alors n'a pas trouvé de réponse dans le livret soumis à la présente concertation.

Ce que la population avait classé prioritaire, avant même l'ouverture du débat

Un questionnaire de pré-débat, adressé à la population avant l'ouverture du débat public de 2020-2021 (compte-rendu du débat, p. 21), a demandé aux habitants quels enjeux devaient être considérés en priorité. Le résultat est sans ambiguïté : la santé arrive très largement en tête, bien avant le développement portuaire ou l'emploi.

- **Les enjeux de santé et les moyens de diminuer les pollutions** : 189 citations (40 % des répondants), premier enjeu cité.
- **Les manières de se déplacer aujourd'hui et à l'horizon 2030** : 170 citations (37 %).
- **Les enjeux de protection de la nature et de l'environnement** : 140 citations (31 %).
- **L'amélioration du cadre de vie et du paysage** : 110 citations (24 %).
- **La sécurité routière** : 100 citations (22 %).
- **Le développement du Grand Port Maritime de Marseille et de la zone industrialo-portuaire de Fos** : 81 citations, soit deux fois moins que la santé.
- **L'évolution de l'emploi et le coût du projet** : 57 et 56 citations respectivement, en avant-dernière et dernière position.

Cette hiérarchie, exprimée par la population elle-même avant tout débat, avant toute prise de position associative, avant toute concertation pilotée par le maître d'ouvrage, structure l'ensemble de la présente contribution. Nous demandons que le livret de concertation, la comparaison des variantes et l'évaluation du projet respectent cet ordre de priorité fixé par les habitants : la santé et les mobilités d'abord, le développement économique ensuite.

1. La santé des habitants : le grand absent du livret 2026

Le débat public de 2020-2021 a documenté, chiffres officiels à l'appui, l'état sanitaire fragile de notre territoire. Ces éléments, présentés au forum « Pollutions et santé » du 3 novembre 2020 (compte-rendu du débat, p. 96 à 99), ne trouvent aucun écho dans le livret de juin 2026 :

- L'ARS PACA a constaté sur la zone de Fos-étang de Berre une **surmortalité toutes causes de 3 % chez les hommes et une surmortalité par cancer de 4 %**, cette dernière atteignant 9 % chez les hommes



et jusqu'à 34 % lorsque l'on compare le seul territoire de Fos-sur-Mer / Port-Saint-Louis-du-Rhône à la région.

- Selon Santé publique France, la pollution de l'air aux particules fines (PM2,5) est responsable d'environ 40 000 décès par an en France, dont de l'ordre de 4 100 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; le respect de la valeur recommandée par l'Organisation mondiale de la santé permettrait d'éviter près de 2 000 décès par an dans la région.
- L'étude participative Fos EPSEAL a établi que 63 % des habitants interrogés à Fos et Port-Saint-Louis déclarent au moins une pathologie chronique, contre 36,6 % en moyenne nationale (problèmes respiratoires, cancers, maladies auto-immunes, endocriniennes, diabète).
- L'ARS recommande d'éviter toute construction dans la bande des 150 mètres autour des axes routiers, en particulier pour les établissements sensibles, une personne vivant dans cette bande étant surexposée au risque.

Surtout, deux mises en garde formulées lors du débat s'appliquent directement aux choix aujourd'hui présentés comme préférentiels :

« Seule une diminution du trafic routier permettra d'améliorer durablement la situation en réduisant l'exposition chronique des populations aux pollutions atmosphériques. » (ANSES, citée par l'ARS PACA, qui préconise que « cela doit rester la cible principale », forum du 3 novembre 2020)

« Si l'on crée de la fluidité sur les axes, un trafic supplémentaire peut être généré. La fluidité crée le trafic. » (Directeur général d'AtmoSud, forum du 3 novembre 2020)

Nous demandons : que le dossier soumis à l'enquête publique comporte un volet air-santé complet, actualisé, intégrant l'effet de trafic induit (et non la seule fluidification), l'exposition des populations dans la bande des 150 mètres pour chaque variante, l'impact du doublement attendu du trafic poids lourds sur la période 2015-2030 signalé par AtmoSud, le suivi sanitaire recommandé par les études Fos EPSEAL, ainsi qu'un volet bruit précis quartier par quartier, le compte-rendu du débat rappelant que l'infrastructure devra respecter les obligations réglementaires en matière de nuisances sonores ; et que la santé figure explicitement parmi les critères de comparaison des variantes présentés au public.

2. La sécurité routière : une route deux fois plus accidentogène que la moyenne, un aménagement qui doit protéger et non accélérer

Notre territoire meurt sur cette route, et le maître d'ouvrage l'a chiffré lui-même dans le dossier du débat public :

- 10 tués et 29 blessés graves sur l'itinéraire entre 2009 et 2013, selon le dossier du maître d'ouvrage.
- Un niveau d'insécurité routière deux fois supérieur à la moyenne des routes de même catégorie au niveau national, toujours selon le maître d'ouvrage.
- Un taux d'accidents mortels de 66 % sur la section centrale de la RN569, contre une référence nationale de 25 % pour ce type de voie.
- Un coût de l'insécurité routière évalué à environ 30 millions d'euros par an sur l'itinéraire, soit de l'ordre de 150 millions d'euros sur cinq ans.

Cette réalité, chaque famille du territoire la connaît. Un habitant le disait au débat : « J'ai vu de nombreux morts sur la route de Port-de-Bouc, des blessés et des morts, à 7 heures. » La sécurisation de cet axe est donc une demande légitime et urgente que notre association soutient pleinement. Mais le débat public a aussi rappelé un consensus scientifique qui interdit de confondre sécurisation et simple augmentation de capacité :



« Une augmentation de 1 % de la vitesse moyenne de circulation conduit à une augmentation de 4 % des accidents mortels. C'est quelque chose qui est aujourd'hui largement admis dans la communauté scientifique. » (Chercheur au laboratoire Mécanismes des accidents, Université Gustave Eiffel, audition du 7 décembre 2020)

« Il faut savoir que si l'on augmente par exemple la largeur d'une chaussée de 5 à 6 m ou de 6 à 7 m, à chaque fois, on va augmenter la vitesse moyenne de 10 km/h. Nous avons consécutivement une augmentation des accidents et des tués. » (même audition)

Le même chercheur a rappelé que, pour les contournements d'agglomération, le bilan global de l'insécurité routière est « au mieux identique » entre nouvelle et ancienne infrastructure, et peut même être négatif si l'ancienne voie n'est pas réaménagée pour modérer les vitesses.

Nous demandons : que l'objectif de sécurité soit traité par des aménagements qui protègent réellement (dénivellation systématique des échangeurs, séparation effective des flux poids lourds et véhicules légers, modulation des vitesses, réaménagement concomitant des anciennes voies) et non par une simple augmentation de capacité et de vitesse qui, selon la science, accroît la mortalité ; que le diagnostic de la démarche SURE conduite par la DirMed sur la RN569 soit rendu public et versé au dossier d'enquête ; que la baisse d'insécurité annoncée par le maître d'ouvrage (25 à 30 %) soit justifiée méthodologiquement variante par variante, péage compris, car un péage qui reporte du trafic sur les voiries urbaines d'Istres, de Miramas et de Fos y déplace aussi l'insécurité ; et que l'objectif affiché soit celui de zéro tué sur cet axe.

3. Nos déplacements du quotidien en intercommunalité, de jour comme de nuit

Les habitants d'Istres, de Miramas, de Fos et de Grans se déplacent chaque jour, et pour beaucoup chaque nuit, entre leurs communes pour travailler, étudier, se soigner, se nourrir et se divertir. Se déplacer est la première des libertés : sans elle, ni l'emploi, ni l'étude, ni la vie sociale ne sont accessibles. Le débat public l'a exprimé avec force ; le maître d'ouvrage lui-même l'a reconnu en constatant « une forte demande de report modal en rupture avec les tendances actuelles ». Or le livret de juin 2026 ne propose que des aménagements routiers, les alternatives étant renvoyées à des compléments « à préciser » (COI 2026, p. 88, cité p. 8 du livret). Nous demandons :

- **L'harmonisation avec les grands projets de mobilité métropolitains :** notre territoire de l'ouest de l'étang de Berre reste incapable de rejoindre commodément l'est de la métropole. Le Service express métropolitain (SERM, dit RER métropolitain) et la réouverture de la ligne ferroviaire Aix-Rognac desservent aujourd'hui l'est et le nord de l'étang de Berre, non notre secteur. Nous demandons que la liaison Fos-Salon et ses aménagements soient explicitement articulés avec ces projets, avec l'étoile ferroviaire de Miramas, avec les lignes de bus à haut niveau de service et avec le plan vélo intervalles, dans un plan de déplacement cohérent à l'échelle du golfe de Fos et de l'ouest de l'étang de Berre, afin que l'ouest ne demeure pas le parent pauvre du réseau métropolitain.
- **La mobilité de nuit et en horaires postés :** le débat a documenté que beaucoup d'emplois industriels et logistiques de la zone sont postés en 2x8 ou 3x8, avec des embauches y compris la nuit, et que l'éclatement des horaires condamne les salariés à la voiture individuelle (audition « Emploi et mobilité » du 14 décembre 2020). Or notre territoire est désigné comme un site stratégique national et européen de la décarbonation industrielle : cette ambition impose que l'on puisse, à tout âge et à toute heure, se déplacer en sécurité entre son domicile et son travail. Nous demandons une offre de transport collectif et des plateformes de covoiturage dimensionnées pour les horaires postés, pas seulement pour les heures de bureau.
- **Des trajets pendulaires inter-villes garantis :** transports collectifs cadencés entre Istres, Miramas, Fos et Salon, voies réservées effectives, et prise en compte des mobilités autonomes, avec un calendrier et un financement propres, non conditionnés à la concession routière.



- **Des mobilités douces réelles** : itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les communes, dans l'esprit des propositions portées dès 2020 par RAMDAM (cahier d'acteur n°3) et Les Vélos des Étangs, dont la sortie à vélo du 26 septembre 2020 avait montré sur le terrain les points dangereux du parcours actuel. Le débat a souligné une inégalité territoriale flagrante : un membre de RAMDAM rappelait que la piste cyclable desservant la zone industrialo-portuaire était attendue depuis 2007, alors que « la Métropole a pu trouver plus d'un milliard d'euros pour achever la rocade L2 à Marseille ». Notre territoire ne saurait attendre encore quinze ans ses aménagements cyclables pendant que le projet routier, lui, avance.
- **Le fret ferroviaire comme condition de la réduction des poids lourds** : le dossier du débat recense environ 6 800 poids lourds par jour desservant la zone industrialo-portuaire, et jusqu'à 2 100 poids lourds par jour sur la section la plus chargée de la RN569, à Istres. Un représentant des cheminots de Miramas alertait dès le 11 septembre 2020 que la fermeture du triage de Miramas reporterait « jusqu'à 225 000 camions sur les routes », et rappelait que les engagements de report modal pris lors du débat public Fos 2XL de 2004 n'ont jamais été tenus. Le triage de Miramas a depuis été rénové (programme d'environ 19 millions d'euros) et un terminal de transport combiné a été inauguré à Clésud en janvier 2025 : ces outils existent, il faut les faire vivre. Nous demandons que le développement du fret ferroviaire soit inscrit, chiffré et calendarisé dans le même mouvement que le projet routier, et non renvoyé à plus tard ; et qu'à défaut, le maître d'ouvrage explique pourquoi il ne retient pas cette alternative, comme l'exige l'évaluation des solutions de substitution.
- **Le rétablissement des plans de déplacement d'entreprise** : le débat a rappelé qu'il existait autrefois des systèmes de transport des salariés organisés par les entreprises, aujourd'hui abandonnés (« pratiquement chaque personne arrive avec son propre véhicule », audition « Emploi et mobilité » du 14 décembre 2020). Nous demandons que le projet s'accompagne d'un plan de mobilité employeur à l'échelle de la zone industrialo-portuaire et des grandes zones logistiques, condition concrète de réduction du trafic pendulaire.
- **La connexion réelle de la ville aux pôles intermodaux** : confirmation que le demi-échangeur de Rassuen permettra tous les mouvements nécessaires, notamment vers la base aérienne 125 d'Istres-Le Tubé et sa zone d'activité, appelées à croître ; et étude d'un pôle d'échanges multimodal desservant Istres, dans l'esprit de la proposition RAMDAM d'un pôle à Fos-Lavalduc.
- **La gratuité des déplacements locaux** : le débat public avait exprimé une demande claire de gratuité, y compris en cas d'option autoroutière ; un péage frappant les trajets domicile-travail (630 à 735 € par an selon les scénarios du livret lui-même) pénaliserait d'abord les ménages modestes de l'intercommunalité.
- **La continuité des liaisons locales, selon les tracés retenus** : une liaison élargie, a fortiori concédée et péagère, peut, selon la variante retenue, couper des quartiers, des chemins agricoles ou des liaisons douces qu'elle traverse. Nous demandons que, pour chaque variante étudiée, le maître d'ouvrage démontre le maintien ou l'amélioration des franchissements locaux existants (piétons, cyclables, agricoles, de quartier), et que soit écartée toute variante qui dégraderait l'accès des habitants au travail, aux commerces, aux soins ou aux espaces de nature. Là où un tracé n'engendre pas cet effet, cette réserve n'a pas lieu d'être ; là où il l'engendre, elle est rédhibitoire.

La compétence en matière de transports et de mobilité relève désormais principalement de la Métropole Aix-Marseille-Provence, présidée par M. Nicolas Isnard. Nous demandons que la présente contribution soit transmise, outre au maître d'ouvrage, à M. Robin Prétot, maire d'Istres, et aux représentants de la Métropole Aix-Marseille-Provence, afin que ces demandes soient portées dans les instances métropolitaines compétentes.



4. Le vivant : la nature n'est pas une variable d'ajustement

Notre association porte aussi la voix du vivant, pour lequel personne ne dépose de contribution. Le débat public avait posé des constats précis, aujourd'hui absents du livret :

- **Le corridor écologique du barreau des étangs** : le délégué régional du Conservatoire du littoral s'est étonné, au forum du 12 octobre 2020, que cette variante traverse un corridor écologique dont la préservation avait été demandée par l'ancien maire de Fos lui-même, prévue par la DTA et inscrite au SradDET : « Autant je suis un ardent défenseur de la fonctionnalité des déplacements, autant il y a la même logique sur la fonctionnalité écologique. »
- **La nappe de Crau** : ressource en eau potable de 270 000 personnes, « difficilement substituable » selon la présidente du SymCrau, alimentée par l'irrigation gravitaire des prairies de foin de Crau AOP que l'artificialisation menace (morcellement du parcellaire, coupure des canaux, délaisés agricoles).
- **Les réserves naturelles** : la réserve nationale des Coussouls de Crau et la réserve régionale de la Poitevine-Regarde-Venir, gérées par le CEN PACA, abritent un écosystème de prairie sèche unique au monde (outarde canepetière, ganga cata, criquet de Crau) que le coussoul, non régénérable, ne peut reconstituer après destruction.
- **Le développement induit** : une internaute demandait dès le 12 octobre 2020 : « Une fois la route élargie dans La Crau, qu'est-ce qui empêchera les entreprises de s'y installer ? » Le cumul des impacts (route, logistique, urbanisation le long des axes) doit être évalué, pas seulement l'emprise directe du projet.

Nous demandons : des engagements précis et vérifiables sur les continuités écologiques et les franchissements faunistiques pour chaque variante ; une évaluation de l'impact sur la nappe de Crau et le réseau d'irrigation ; la préservation de l'accès du public aux étangs et aux espaces de nature et de loisirs, y compris vers le littoral ; et l'évaluation des effets induits du projet sur l'artificialisation du territoire.

5. La cohérence climatique : un projet routier à contre-courant des engagements de l'État

La Commission particulière du débat public a elle-même rappelé, dans le compte-rendu, que la question routière ne peut plus être traitée isolément. Citant les Assises de la mobilité (2017) et la loi d'orientation des mobilités (2019), elle relève :

« 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. » (Assises de la mobilité, citées par la CPDP dans le compte-rendu du débat)

La CPDP en concluait que « ce n'était plus le même débat » qu'en 2004, « car les perspectives dans lesquelles traiter ces questions avaient radicalement changé ». Nous faisons nôtre ce constat : un projet dimensionné pour absorber une croissance du trafic routier, financé par un péage qui pérennise l'usage de la voiture individuelle, entre en contradiction avec les engagements de décarbonation de l'État. Nous demandons que l'évaluation environnementale du projet comporte un bilan carbone complet à l'horizon 2050 (construction et trafic induit compris), et démontre la compatibilité du projet avec la stratégie nationale bas-carbone et les objectifs de la loi d'orientation des mobilités, faute de quoi le projet devra être redimensionné.

6. La confiance démocratique : ne pas répéter le rendez-vous manqué de 2004

Le débat public a été traversé par une défiance profonde à l'égard de la parole publique, née de promesses non tenues. Les engagements de report modal du débat Fos 2XL de 2004 n'ont jamais été suivis d'effet ; un participant résumait ce sentiment : « Nous n'avons plus confiance dans le débat public, mais alors pas du



IMAGIN'ISTRES Association citoyenne istréenne (loi 1901)

18 chemin du Bateau de Suffren, 13800 Istres - contact@imaginistres.org - 07 56 83 13 13
SIREN 950 043 486 - RNA W13409874

tout. » Cette défiance est aujourd'hui ravivée par une concertation qui présente ses choix comme acquis, dans un contexte national d'accélération assumée des grands projets : régime contentieux accéléré instauré par le décret du 21 avril 2026, calendrier calibré sur la fenêtre concessive de 2032, et séquence de participation resserrée sur un mois d'été. Une association partenaire le disait dès l'ouverture de cette séquence : « On a le sentiment d'une concertation menée dans l'urgence, avec un calendrier déjà verrouillé. »

Nous le disons sans détour : l'accélération ne se fera plus jamais à notre détriment. Ce projet est attendu depuis des décennies ; ce n'est pas une raison pour bâcler aujourd'hui la parole donnée aux habitants, c'en est une pour la respecter enfin. Nous demandons des garanties absolues d'être réellement consultés et concertés : que les engagements pris à l'issue de la présente séquence soient formalisés, datés, chiffrés et assortis d'un dispositif de suivi public associant les habitants et les associations, avec un rendez-vous annuel de redevabilité, afin que 2026 ne devienne pas le 2004 de la prochaine génération.

7. L'inclusion et les solidarités : une exigence que nos statuts nous imposent

Dès 2023, IMAGIN'ISTRES avait élargi son objet statutaire, pour couvrir explicitement l'accompagnement des familles, des jeunes, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap et de toute personne en situation de vulnérabilité, ainsi que l'égalité entre les femmes et les hommes (article 2 des statuts). Ce n'est pas un sujet que le débat public de 2020-2021 avait traité en tant que tel : c'est une exigence que nous portons aujourd'hui, en tant qu'association, pour que le projet ne construise pas de nouvelles inégalités.

- **Accessibilité universelle** : les aménagements cyclables, les pôles d'échanges et les arrêts de transport collectif annoncés doivent être conformes aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, dès leur conception, et non ajoutés a posteriori.
- **Personnes âgées et isolées** : une part croissante de la population de l'intercommunalité vieillit sans permis ou sans véhicule ; l'offre de transport collectif cadencé doit être pensée pour cette population, non pour les seuls actifs motorisés.
- **Sécurité et égalité femmes-hommes** : les cheminements piétons et cyclables, les arrêts de transport collectif et les futurs pôles d'échanges doivent être conçus pour la sécurité de toutes et tous, y compris en horaires décalés (éclairage, visibilité, absence de zones d'isolement).
- **Précarité de mobilité** : pour les ménages les plus modestes de l'intercommunalité, l'absence d'alternative à la voiture individuelle et l'introduction d'un péage cumulent leurs effets ; nous demandons une attention spécifique à ce cumul dans l'évaluation socio-économique du projet.

Nous demandons : que ces quatre dimensions soient explicitement intégrées aux études d'impact et aux critères de comparaison des variantes, au même titre que la santé, la sécurité et l'environnement.

8. La jeunesse et les générations futures

Trente-quatre lycéens de deux classes de seconde du lycée agricole de Fontlongue, à Miramas, ont travaillé neuf séances de deux heures durant le débat public, avec leurs enseignants et des animateurs des Petits Débrouillards, sur l'histoire du projet, l'économie, l'environnement, la santé et l'urbanisme, avant de produire un cahier d'acteurs et de s'exprimer en plénière de clôture. Le compte-rendu du débat retient d'eux ce constat, qui reste entier six ans plus tard :

« Les lycéens expriment avoir appris à développer des idées, à formuler des arguments, à prendre la parole, à donner leurs avis, à écouter les avis des autres (...). Dans le même temps, ils disent leur crainte que leurs idées ne soient pas prises en compte. » (compte-rendu du débat, p. 33)

Ce même compte-rendu identifie, parmi les six grandes façons dont le public s'est saisi du projet, celle d'« un projet obsolète et inadapté à la jeune génération ». Nous demandons que le dossier d'enquête publique



Intègre un volet dédié aux impacts du projet sur les générations qui n'étaient pas en âge de participer au débat de 2020-2021 et qui vivront avec ce choix pendant des décennies : impact carbone à l'horizon 2050, place réservée aux mobilités actives dans les nouvelles générations d'aménagement, et association des lycées et établissements du territoire à la suite de la concertation.

9. Un agriculteur, une question restée sans réponse depuis 2020

« Bonjour. Je suis agriculteur sur la zone d'Istres. Mon exploitation se trouve entre Istres et Fos. Comment vais-je faire demain pour circuler sur une voie rapide ou une autoroute ? » (forum du 12 octobre 2020)

Cette question, posée il y a près de six ans, illustre ce que notre territoire attend : des réponses concrètes sur les circulations agricoles, les rétablissements de dessertes locales, et la viabilité des exploitations traversées, avant que les choix structurants ne soient présentés comme acquis. Nous demandons que le dossier d'enquête publique y réponde explicitement, exploitation par exploitation.

Ce que nous demandons en synthèse

- Un volet air-santé complet et opposable, intégrant le trafic induit, l'exposition à 150 mètres et le suivi sanitaire, comme critère de comparaison des variantes ;
- Une sécurisation réelle de l'axe (dénivellation, séparation des flux, modération des vitesses, objectif zéro tué), justifiée scientifiquement variante par variante et péage compris, et la publication du diagnostic SURE ;
- Des engagements chiffrés, calendarisés et financés sur les transports collectifs, les mobilités douces, le fret ferroviaire (triage de Miramas) et les connexions intermodales de l'intercommunalité, indépendants du montage concessif ;
- La gratuité des déplacements locaux du quotidien ;
- Des garanties vérifiables sur les corridors écologiques (DTA, Sraddet), la nappe de Crau, les réserves naturelles et l'accès de la population à la nature ;
- L'harmonisation explicite du projet avec le RER métropolitain, la réouverture de la ligne Aix-Rognac, les BHNS et le plan vélo intervalles, dans un plan de déplacement cohérent à l'échelle d'Istres-Ouest-Provence et du golfe de Fos ;
- Une offre de transport et de covoiturage dimensionnée pour les horaires postés, de jour comme de nuit ;
- Le rétablissement ou l'amélioration de chaque franchissement local : aucun enclavement par la nouvelle infrastructure ;
- Un volet bruit précis, quartier par quartier ;
- Un bilan carbone complet à l'horizon 2050 démontrant la compatibilité du projet avec la stratégie nationale bas-carbone et la loi d'orientation des mobilités, à défaut de quoi le projet devra être redimensionné ;
- Un plan de mobilité employeur à l'échelle de la zone industrialo-portuaire et des zones logistiques, et le rattrapage de l'inégalité des aménagements cyclables attendus depuis 2007 ;
- La formalisation, le chiffrage et le suivi public des engagements pris à l'issue de la concertation, pour ne pas répéter les promesses non tenues de 2004 ;
- Des réponses concrètes aux circulations agricoles et aux dessertes locales ;
- L'intégration explicite de l'accessibilité universelle, des besoins des personnes âgées et isolées, de la sécurité de toutes et tous et de la précarité de mobilité dans les études d'impact ;



IMAGIN'ISTRES Association citoyenne istréenne (loi 1901)

18 chemin du Bateau de Suffren, 13800 Istres - contact@imaginistres.org - 07 56 83 13 13
SIREN 950 043 486 - RNA W13409874

- Un volet dédié aux générations futures dans le dossier d'enquête publique, et l'association des établissements scolaires du territoire à la suite de la concertation ;
- Et, comme le collectif dont nous partageons la contribution, une participation du public à la hauteur des changements intervenus depuis 2021, plutôt qu'une concertation présentant ces changements comme acquis.

Un dernier mot. Notre territoire est fier de porter l'un des plus grands projets de décarbonation industrielle d'Europe. Mais qu'on l'entende bien : ce développement ne se fera plus à notre détriment. Avant de servir les usines, il faut servir celles et ceux qui les font vivre. Sans les habitants, considérés, entendus et servis les premiers, il n'y aura ni développement équilibré, ni écologie, ni cohésion sociale, ni réussite économique durable. C'est dans cet esprit, exigeant et constructif, qu'Imagin'Istres dépose la présente contribution.

Fait à Istres, le 10 juillet 2026.

Pour Imagin'Istres, la présidente, Lila Lokmane.



@81 - Anonymat souhaité

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 14:39:52

Objet : Protégeons notre patrimoine naturel

Contribution :

Absolument contre ce projet. Il menace des espèces animales rares et des milieux naturels uniques en Europe. Photographe animalier amateur, je sais la beauté et la richesse de ce site. Le second mandat de M. Macron devait "être écologique ou ne sera pas" . Il aura été, en multipliant les projets écocidaires et les reniements. Entre ce projet autoroutier et celui de lignes électriques... à quoi voulez vous que notre territoire ressemble dans 20 ans ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@82 - Winston Isabelle

Ville : Grenoble

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 17:06:49

Objet : Construction autoroute Fos-Salon

Contribution :

C'e serait un désastre écologique (pollution, mise en danger de la faune...), économique (disparition des exploitations agricoles locales...) et pour le patrimoine (destruction/mise en danger du site historique: habitation, arbres, bergerie...)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@83 - Roulet Anaïs

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 17:14:23

Objet : Impact économique

Contribution :

Mettre un axe à péage est une aberration pour les utilisateurs. De plus cela entraînera un surcroît de circulation sur les axes secondaires car les usagers voudront éviter cette portion payante. Surcoût de 30 million d'euros par rapport à la variante 3 qui reprend le tracé de la voie rapide actuelle.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@84 - BARDA Liiane

Ville : Ivree

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 18:20:07

Objet : Projet d'autoroute Fos-Salon

Contribution :

Il est particulièrement urgent de revoir ce projet: s'il semble intéressant pour les investisseurs, il comporte par contre une série d'aspects profondément négatifs irréversibles, tant pour les habitants que pour les usagers, que pour la faune et les activités économiques locales. Et puis souhaitez-vous vraiment encourager, faciliter le trafic automobile au lieu de chercher des solutions alternatives comme par exemple améliorer le transport sur rail - pourquoi faut-il aujourd'hui une heure et demie pour parcourir 32 km de centre à centre? Et encouragez aussi l'utilisation des deux-roues (en Hollande, beaucoup de voyageurs montent dans le train avec leurs vélos!). Et si vous tenez vraiment à l'autoroute, pouvez-vous expliquer clairement et officiellement pourquoi vous ne voulez pas prendre en considération les solutions alternatives qui vous ont été proposées? Merci de votre attention.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@85 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 20:25:10

Objet : Variante 1: Catastrophique!

Contribution :

* Catastrophique pour un domaine datant du 18ème siècle, jusque là préservé de générations en générations* Catastrophique pour la faune: le rolhier d'Europe, le lézard orcellé* Catastrophique pour l'exploitation du foin de Crau et l'élevage ovin* Catastrophique pour le porte-monnaie des usagers locauxPour toutes ces raisons et d'autres encore, Je suis CONTRE la Variante 1!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@86 - TISSIER JEAN-JACK

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 21:25:28

Objet : Avis défavorable au projet tel que proposé pour la liaison Fos Salon

Contribution :

Lors de la réunion de concertation sur la section Nord du 7 juillet (2026) à Grans , la DREAL a très honnêtement affiché une diapositive avec 2 tableaux, le premier « ce qui a été décidé (les variantes retenues) » et qui ne sont plus discutables et un second tableau « ce qui est à débattre ce soir » dont le principal point porte sur la longueur d'autoroute à péages (section Nord ou intégralité de la LFS) à adosser à une société concessionnaire, le positionnement et le dimensionnement des échangeurs, ...

1/ NON A CE PROJET (AUTO)ROUTIERSur la section Nord, la variante A est déjà décidée.

Traverser et longer une Réserve Naturelle Régionale (RNR) sur plus de 2km : une première en France, voire européenne de construire une autoroute dans une Réserve Naturelle. Sans évoquer les études insuffisantes sur l'ensemble des impacts, notamment, sur les voies de rétablissement dans des prairies ou dans la RNR, sur l'emprise des aménagements de chantiers sur des prairies ou coussouls, sur le report de trafic sur le réseau dans ce cas d'autoroute à péage, sur l'impact de ces travaux (pendant et après réalisation) sur l'irrigation des prairies,D'autres solutions « routières » étaient possibles si nous parlons de transport routier, notamment en aménageant la RN 568 sous utilisée aujourd'hui ou en utilisant la RD5 qui avait l'avantage de pouvoir desservir facilement et Clesud et la base aérienne d'Istres avec des aménagements de moindres importances. N'oublions pas que ce projet à l'époque routier de la LFS avait été, à la demande de l'Etat étudié par les élèves et les étudiants de Fontlongue (Miramas). Leur conclusion argumentée avait été présentée lors de la première réunion publique. Elle était sans appel : une opposition totale à ce projet routier LFS.2/ QUELLE EST LA COHERENCE DE CE PROJET ?La création d'une route crée toujours un trafic supplémentaire et une route payante reporte le trafic sur les autres réseaux routiers existants. C'est déjà le cas avec les Poids Lourds qui empruntent la RD19 puis la RD69 pour rejoindre Clesud. On nous dit « nous découragerons les poids lourds à emprunter la RD 19 ». Alors pourquoi ne pas l'avoir déjà fait ?Pourquoi travailler déjà sur ces sections Nord et Centre alors que •La partie sud n'est pas tranchée ?•Les investissements sur FOS ne sont pas arrêtés : annulation du projet Carbon, les projets Hydrogène ne sont pas encore confirmés. Si les technologies « Hydrogène » semblent maîtrisées, en revanche les capex (coûts d'investissements) de ces projets, leur rentabilité et la confirmation de la demande ne sont pas confirmés ;On nous a fièrement donné à la réunion du 22 juin le nombre d'emplois par conteneur en omettant de nous dire combien d'emplois ont été perdus par la fermeture d'usines à la suite de cette mondialisation dont le transport maritime ne paie pas le vrai prix (via l'artifice des pavillons de complaisances qui permettent de maximiser les profits tout en minimisant les responsabilités).Par ailleurs comment mesurer l'impact cumulé de tous les projets de la région dans lequel s'inscrit cette LFS ? la profusion des projets sur cet axe, de leur mouvance en nombre et en objet, rend très difficile une étude d'impact cumulé. Qu'a-t-il été fait dans ce domaine ? Cette étude est pourtant nécessaire.3/ NON AU FINANCEMENT PAR CONCESSIONII nous est

annoncé dans la plaquette de présentation du projet (juin 2026) une tarification à 2,40€ par trajet alors que celui-ci est gratuit aujourd'hui. Comment imaginer dans un contexte économique déjà difficile pour bon nombre de Français qu'il n'y ait pas de report de trafic sur un réseau secondaire déjà saturé ? Ce qui augmentera le risque d'accidents et augmentera le temps de transport.Confier cette liaison à une société d'autoroute mérite de rappeler quelques chiffres :Lors de la privatisation en 2006 des autoroutes, autoroutes financées par les contribuables français, l'Etat a vendu ces concessions pour 14.8Md€ à 3 grands groupes Vinci, Eiffage et Abertis . Par la privatisation de ses autoroutes financées par le contribuable, l'Etat s'est privé sur la période 2006-2024 de 195 Md€ de péages cumulés et d'au moins 50 Milliards € de résultat (la distribution de dividendes par les sociétés

concessionnaires sur la période est estimée à 52Md€). Cet argent aurait pu être utilisé pour développer le transport par voies navigables et le fret ferroviaire (structuration de nœuds ferroviaires, renouvellement de locomotives électriques, attelage automatique des wagons,...). Aujourd'hui sur 100€ de péages, nous versons 24€ aux actionnaires. Point à méditer avec nos politiques lors du renouvellement ou non de ces concessions qui arrivent bientôt à échéance

4/ UN NOUVEAU PROJET DOIT ÊTRE ETUDIÉ

La vraie alternative à ce projet est de le repenser en assumant un choix politique différent, en adoptant une politique d'avenir basé sur le transport par le fer (fret et passagers), le transport par voie fluviale et une politique de transport collectif et de mobilité douce et non pas en imposant une solution routière supplémentaire. La solution est de développer un nœud ferroviaire et non un nœud routier. C'est la vraie solution à ce problème actuel.

5/ SOLUTIONS D'ATTENTE

En attendant que se mette en place l'étude d'un nouveau projet plus écologique et moins écocide, des mesures raisonnables et plus réalistes peuvent être mises en place sans délai pour améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sur la RN569 :

- Investir dans l'entretien de la RN569 dans sa configuration actuelle (surtout sur la section Nord) dite la plus « accidentogène ». Aujourd'hui cet entretien est très minimaliste.
- Installer un contrôle de vitesse par radar tronçon, demandé à maintes reprises sur cette partie lors de réunions publiques et qui n'est pas encore mis en place.
- Aménager les carrefours difficiles et créer des bretelles d'accès directs comme une bretelle d'accès direct à Clesud au rond-point de Toupiguières, prévue depuis longtemps et non encore réalisée.
- Aménager la RN568 déjà bien dimensionnée pour soulager une partie du trafic de la RN569.

Ces quelques mesures seraient une solution provisoire qui permettraient de sécuriser et de fluidifier le trafic de la RN569 pendant l'étude de solutions de substitution à bas coût financier et écologique.

POUR CONCLURE : Ce projet doit être repensé en privilégiant le fer et l'eau et non plus la route. Ne reproduisons pas aveuglément aujourd'hui les mêmes erreurs que celles faites dans les années 70 avec le complexe industrialo-portuaire de Fos en utilisant les mêmes arguments : création d'emplois, création d'un pôle industriel d'excellence... et

Je terminerai en citant Mathieu Quet, sociologue, directeur de recherche au CEPED-IRT qui écrit dans son livre intitulé « Flux » : « Le royaume logistique actuel, voué à s'effondrer sur lui-même, est l'exemple éclatant d'un objectif d'édification de ruines. Ruines infrastructurelles, ruines sociétales, ruines environnementales. Paysages en décomposition, liens sociaux désagrégés, sites industriels vidés et laissés à l'abandon ». Et d'insister « Nous ne sommes pas invités par nos dirigeants à mener des existences résilientes, mais à nous habituer aux désastres en cours »

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@87 - Anonymat souhaité

Organisme : RAMDAM

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 21:57:47

Objet : LFS

Contribution :

Sur la partie nord, seule la variante 1 est présentée ! Comme-ci la variante 2 n'était que pour faire croire qu'il existait vraiment un choix ? De plus, une bretelle d'insertion directe dans la zone logistique devant déjà se faire prochainement (en dehors de ce projet), ce projet autoroutier devient donc totalement inutile. En toute discrétion, il s'agirait en plus d'une autoroute sans barrière de péage, mais avec un système de Lecture Automatique de Plaque d'Immatriculation (LAPI). Une arnaque pour faire payer ce projet aux usagers distraient !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@88 - Anonymat souhaité

Organisme : SCEA clos sainte trinide

Ville : Sanary-sur-Mer

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 23:03:45

Objet : Tracé du projet

Contribution :

Tracé de facilité qui causerait bien des dégâts sur l'environnement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@89 - ERPELDING Elisabeth

Ville : Sanary-sur-Mer

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 23:09:20

Objet : Dommage environnementals

Contribution :

Le passage dans des espaces sensibles causerait des dommages importants

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@90 - Bochet Line

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 11/07/2026 à 23:38:34

Objet : Non à l'autoroute fos Marseille

Contribution :

Certes le d'engorgement semble important mais à quel prix! Au vue de l'impact écologique, économique mais également sur le patrimoine, le prix à payer avec la création de cette autoroute me semble trop important à payer au vue du bénéfice.. je demande donc la révision de ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@91 - Claret René

Organisme : Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE)

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 12/07/2026 à 08:10:17

Objet : Discours du 22 juin 2026 prononcé par M. Claret

Contribution :

« La bataille des ports se gagne à terre ». Cette phrase, je l'ai entendue lors d'une réunion parmi les multiples réunions qui se sont tenues pour la « ré-industrialisation » de la ZIP de Fos... Si, pour que le grans port de Fos puisse crier victoire, on doit infliger une véritable bérézina à tout l'arrière-pays, nous ne sommes pas d'accord ! Quand pourrons-nous enfin saler la soupe à notre goût ? Au plus haut sommet de l'Etat on a décidé qu'il fallait laisser la bride sur le cou, dans notre coin, à l'industrialisation et au commerce, au fret routier, aux infrastructures routières outrancières. Des hangars gigantesques dans la Crau : avec Clésud entre 800 et 900 hectares de Crau sont passés à la trappe. Du béton et du bitume partout, des voies routières multipliées, des camions à profusion et le train toujours maintenu dans sa position de parent pauvre... Cela fait des décennies maintenant que notre coin de Provence est martyrisé par un déséquilibre flagrant entre industrie, commerce et qualité de notre environnement. Nous détenons la triste palme du taux de cancers le plus élevé de toute la région PACA. Maladies cardiaques, respiratoires, neurologiques. Le tableau est noir : vouloir le noircir encore serait criminel. Au Nord de la ville de Miramas il y a encore un poumon vert. Il doit être totalement protégé. Il y a des prairies à l'arrosage depuis Adam de Craponne : 5 siècles ! On ne dira jamais assez merci à Adam de Craponne ! C'est bien grâce à lui que notre nappe phréatique de Crau est rechargée à 70% lors de l'arrosage par gravitation de ces prairies. Il y a des arbres de Toupiguières à la Beauprétte et Regarde-Venir, et en passant par le Petit Beauchamp et le Grand Beauchamp. C'est dans ce secteur de grands espaces verts qu'un captage d'eau dans la nappe phréatique avait été prévu pour alimenter en eau potable Miramas et Saint-Chamas. En effet ces deux villes sont alimentées en eau actuellement que par un seul captage qui se trouve au Sud du triage de Miramas... Si par malheur une pollution se produisait sur le triage, les deux villes seraient privées d'eau. C'est donc bien au Nord de Miramas, dans ces zones vertes qu'on a encore la chance de posséder, que ce second captage doit être fait... Il est indispensable. Dans ce périmètre qui doit être totalement protégé se trouve d'ailleurs la Réserve Naturelle Régionale Volontaire « La Poitevine – Regarde -Venir ». Eh bien c'est précisément là, dans ce bijou de nature qu'on construirait une autoroute ? Mesure-t-on bien l'incongruité, l'aberration totale d'un tel projet ?

Le pilote d'un tel projet a-t-il encore toute sa lucidité ? Que vive le vivant ! Que vive la biodiversité ! Que vivent les quelques espaces naturels qui nous restent encore ! Ils sont vitaux pour nous. On sait que le réchauffement climatique est inexorable : arbres et prairies sont nos meilleurs alliés pour lutter contre cette hyperthermie galopante. Nos ressources en eau vont diminuer : raison de plus pour prendre le plus grand soin de notre nappe phréatique de Crau ! Pas un seul cm² de nos prairies ne doit disparaître. De plus la qualité du foin de Crau AOC a une renommée qui dépasse les frontières de la France. Et le pastoralisme, qui depuis des millénaires est respectueux de notre Crau, vaut mieux que toutes les « artificialisations » (mot hypocrite signifiant « destructions irréversibles ») qu'on nous propose. Non, on ne déboule pas dans la Crau comme éléphants dans un magasin de porcelaine : La haute valeur paysagère des lieux, leur très haut intérêt floristique et faunistique, leur profonde philanthropie : leur bienfaisance pour nous humains, ne peuvent nous laisser insensibles... Sachons nous imprégner de tout ce qui fait l'âme et la beauté cravenque et qui fait partie intégrante de notre identité provençale. Relisons Frédéric Mistral et toute l'œuvre poétique du poète gransois Max-Philippe Delavouet qui est nourrie par ces lieux, relisons Mauron et Giono et tant d'autres... Les projets destructeurs de nos sites, de notre patrimoine naturel, de tout ce qui fait notre vie et biologiquement et culturellement, n'ont plus leur place chez nous ! Nous avons assez donné ! les

générations montantes nous seront reconnaissantes d'avoir su épargner ce qui pouvait encore l'être. René Claret Discours prononcé le 22 juin 2026 à Miramas Membre du Mouvement National de lutte pour l'Environnement (MNLE) Membre aussi de plusieurs associations de Défense de l'Environnement : Collectif Cistude, Pays de Crau, NACICCA ... Et mandaté par la Ligue de Défense des Alpilles pour tout ce qui touche à la Crau et à ses marges.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@92 - Anonymat souhaité

Organisme : Privé

Ville : Nyon

Date de dépôt : Le 12/07/2026 à 12:10:26

Objet : Projet de liaison Fos-Salon

Contribution :

C'est un non sens économique et écologique de construire une nouvelle liaison ailleurs que sur la route existante. Coûts exorbitants, dégradations supplémentaires d'un site déjà lourdement impacté par des activités passées, lesquelles sont en cours de réhabilitation depuis 2-3 décennies. Défigurer ce qu'il reste de beau et d'unique comme le mas et la propriété n'a d'autre explication que le profit des impliqués. La solution: reprendre le tracé actuel pour l'élargir !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@93 - Anonymat souhaité

Ville : Grane

Date de dépôt : Le 12/07/2026 à 13:52:45

Objet : Opposition au projet d'autoroute

Contribution :

Je m'oppose fermement au projet d'autoroute pour la liaison Salon de Provence Fos sur Mer, pour de nombreuses raisons :- aberration de bâtir une nouvelle autoroute dans un contexte national de réduction du bilan carbone de la France- destruction du patrimoine (platanes bicentennaires, bergerie ancienne, prés classés, destruction de la faune et d'espèces protégées)- surtout de 30 millions d'euros en comparaison a la variante 3 - zone déjà extrêmement polluée A l'heure ou le dérèglement climatique génère d'innombrables catastrophes en France et ailleurs, il est temps d'arrêter les projets qui ne font qu'accélérer le réchauffement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@94 - Sambussy Jérôme

Organisme : Alternatiba Ouest Etang-de-Berre

Ville : Martigues

Date de dépôt : Le 12/07/2026 à 16:17:09

Objet : Contribution de l'association Alternatiba ouest étang-de-Berre

Contribution :

L'urgence à régler l'engorgement actuel et futur du trafic routier sur l'Axe Fos-Salon se heurte de plein fouet à une autre urgence, beaucoup plus large et menaçante, celle du changement climatique: nous ne sommes que dans le début de l'été, et déjà une troisième canicule frappe notre pays, avec son lots de victimes, de restrictions et de paralysies attendues. Pour rappel, avant les années 1990, nous connaissions un épisode canicules tous les cinq ans. Cette fréquence atteint désormais plusieurs épisodes chaque été. Notre région se trouve particulièrement vulnérable au changement climatique: en plus des canicules à répétition, les feux de forêts, les inondations, les sécheresses, les gonflements et retraits des argiles fragilisant les bâtiments, la montée des eaux marines menacent notre zone géographique. Les scientifiques ont depuis longtemps déjà anticipé ces phénomènes dont ils ont étudié et identifié les causes. Les solutions à ce problème sont connues: il nous faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre, et pour ça limiter nos usages de combustibles fossiles. En cela, le projet de décarboner la zone industrielle de Fos-sur-mer semble obéir à cette logique, en contradiction totale avec celui d'élargir une route existante pour faciliter la circulation: tous les spécialistes s'accordent à dire qu'une voie élargie génère un trafic routier supplémentaire, appelé trafic induit. Ce trafic supplémentaire va contribuer à augmenter les émissions de gaz à effet de serre, et donc à aggraver la crise climatique. Quel paradoxe alors apparaît entre des objectifs de décarbonation d'une des plus grandes zones industrielle française, et ces émissions de carbone supplémentaires sur ce projet routier, pourtant annoncé comme lié à ces objectifs! Pour rappel, les émissions de gaz à effet de serre liés au secteur du transport en France représentent 30% de l'ensemble de nos émissions. C'est un des seuls secteurs où notre pays échoue à faire baisser ses émissions. Ne serait-il pas temps d'innover en matière de transport, en particulier sur notre zone qui est censée dans les années à venir à représenter une vitrine de la décarbonation à la française, conformément à la stratégie nationale bas carbone dont notre pays s'est dotée? D'adopter des modes de transports alternatifs beaucoup moins émetteurs de gaz à effet de serre, de changer nos habitudes de déplacement grâce à des moyens de transports modernes, confortables, pratiques et économiques par rapport à la voiture individuelle et aux camions? Des études scientifiques dans le domaine de la décarbonation des transports (voir la thèse du chercheur Aurélien Bigo) nous y poussent: parmi les cinq leviers de cette décarbonation, le premier est la réduction du trafic routier. Alors, allons-y collectivement, abandonnons ce type de projet d'un autre temps qui nous enferme dans l'illusion de fausses solutions pour un vrai problème, celui de nos déplacements. Et en avant pour développer les modes de transports (Bus, train, covoiturage, etc...) qui nous permettrons de conserver un monde vivable pour toutes et tous!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@95 - MEUN Rom

Organisme : MCTB Golfe de Fos Environnement

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 12/07/2026 à 16:19:42

Objet : Avis de l'association MCTB Golfe de Fos à propos de la variante n° 1, section SUD de la liaison Fos-Salon (LFS)

Contribution :

Objet : Demandes de documents, analyses et hypothèses ayant conduit à la classification de Coussoul du tracé de la variante 1, section Sud et demande d'investigations supplémentaires

Références : - Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, dite Convention d'Aarhus ; - Concertation continue Liaison Fos-Salon du 15 juin au 15 juillet 2026

Copies : Ministères, Préfecture, Mairie de Fos-sur-Mer Mesdames, Messieurs, Dans la foulée de nos interventions précédentes du 09/07/2026 à 11h40 et du 24/06/2026 à 15h59, les deux avec pièces-jointes, notre association

défendant la qualité de vie des Fosséens, renouvelle son attachement à la réalisation de la section Sud, variante n°1 de la liaison Fos-Salon (LFS).

CONCERNANT LE TRACÉ DE LA SECTION SUD

Nous notons que la variante 1 au Nord de Fos, dont l'emplacement figure sur les cartes de la DREAL comme un Coussoul sain (couleur orange), est sans précision sur son niveau de dégradation, alors que d'autres parties sont classées en 'Coussoul dégradé' dans l'aire d'étude (couleur marron sur la carte DREAL ci-dessous). Pourtant la situation de la zone le long de la voie SNCF, les travaux qui y ont été réalisés, son artificialisation préexistante constituée sur toute sa longueur par la présence de 5 voies ferrées parallèles, de la voie d'accès SNCF, d'une voie d'accès privée du GPMM, d'une route goudronnée de 10m de large (la route du Ventillon), le passage de pipelines à proximité, toutes ces artificialisations ne peuvent pas le rendre comparable à un Coussoul sain. Cette classification est en contradiction avec les différentes études et déclarations des experts en ce domaine. •Le gestionnaire de la Réserve Naturelle de la Crau explique lui-même que "Paradoxalement, ce milieu forgé par des conditions extrêmes est d'une grande fragilité et qu'une fois altéré, le coussoul ne se régénère pas naturellement et il est impossible de le restaurer."

<https://cen-paca.org/decouvrir/les-milieus-naturels/pelouses-seches/reserve-naturelle-nationale-des-coussouls-de-crau/> •Le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN PACA) indique la même chose dans son étude scientifique de Mai 2020, en page 6, extrait : "Le coussoul est une association végétale du Thero-Brachypodietea... Il a en outre la particularité ne pas se régénérer après perturbation du sol (cultures, travaux). Des stades dégradés de coussoul ont également été inclus dans le périmètre, en particulier des friches post-culturelles remises au pâturage".

https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/annexe_a_-_etude_scientifique.pdf Cette analyse est confirmée par d'autres ainsi que Thierry Dutoit dans son document "Restaurer, réhabiliter ou ré-ensauvager la Crau ?" du 3 Janvier 2023. Extrait : "Dans l'état des connaissances scientifiques et techniques actuelles, il semble également peu probable que nous atteignons rapidement cet objectif car les dégradations humaines ont fait franchir à cet écosystème des seuils d'irréversibilité (destruction totale du sol, de la végétation et de la faune, teneur des friches en phosphore ou potassium, changement du pH, de la granulométrie et de la structure des sols, etc.) que l'on ne peut réparer surtout dans un contexte de changement global climatique (réchauffement) et d'usages (urbanisation et industrialisation) qui n'épargnent pas la plaine de Crau."

<https://amu.hal.science/hal-03918156v1/document> La bande de terre en question n'ayant pas fait l'objet d'une restauration ces 50 dernières années, nous constatons donc une contradiction entre la présentation de la DREAL, la réalité du terrain et les affirmations des experts. La désignation manifestement erronée de coussoul 'sain' entraîne la zone dans une classification à enjeux environnementaux majeurs, lesquels détermineront les compensations à venir, voire la réalisation ou

pas de cette partie de la liaison Fos-Salon (LFS). Les abords de ce terrain sont déjà utilisés industriellement, tandis que cette terre a été retournée à de multiples reprises empêchant la reprise de pelouse sèche. L'emplacement ne peut pas être considéré comme un emplacement naturel exceptionnel et remarquable. À noter que cette zone est hors zone Natura 2000, hors ZPS, hors ZSC et hors Réserve Naturelle de la Crau, cependant la zone pourra rester compatible, après travaux, avec le pastoralisme ovin. En conséquence notre association MCTB demande la communication des documents et analyses ayant conduit à cette classification, demande la mise en œuvre d'une tierce expertise indépendante dans le but de comparer un Coussoul sain avec celui-ci et 'in fine', demande la requalification en "Coussoul dégradé". Nous demandons aussi que le porteur de projet organise une visite sur site, afin que chacun visualise l'emplacement, car la vérification s/place remplace bien des discours.

CONCERNANT LE PHASAGE DES TRAVAUX À PRÉVOIR SELON LES SECTIONS DU TRACÉ : À ma connaissance, cet aspect n'a pas été développé lors de cette séquence n° 3 de concertation. Pour notre association MCTB, il semble impératif de démarrer par la section Sud, laquelle représente le plus gros étranglement routier actuel. Selon l'analyse du CEREMA le temps de parcours Miramas -> Fos est dégradé de +71 % et le niveau d'insécurité routière est deux fois supérieur à la moyenne nationale. Si le début des travaux démarrait dans l'autre sens, c'est à dire de Salon vers Fos, cela augmenterait considérablement les embouteillages et temps de parcours vers La Fossette, le contraire de ce pourquoi la liaison Fos-Salon devrait être réalisé. En conséquence l'association MCTB demande la communication des documents et analyses portant sur la réflexion et l'ordre du phasage des travaux par section de la liaison Fos-Salon. Dans l'attente de votre réponse, je vous prie de croire en ma plus parfaite considération.

R. MEUNIER
Président bénévole de l'association M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement

Pièce(s) jointes(s) :



LIAISON FOS-SALON
à l'attention de la
DREAL et aux garants de la CNDP
Par mail à :
liaison-fos-salon@nicaya.com
fossalon-concertation@garant-cndp.fr

Fos-sur-Mer, le 09 juillet 2026

Objet : **Contribution de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement**
Copie : Mairie de Fos-sur-Mer

Le 8 juillet s'est tenue à Fos-sur-Mer la dernière réunion de concertation sur la Liaison Fos-Salon (LFS), séquence 3, spécifiquement pour le secteur Sud, c'est à dire le contournement de Fos-sur-Mer par le Nord.

Le format proposé par la CNDP donnait la parole au porteur du projet pour 30mn (DREAL), ensuite la parole serait donnée à la salle pour 30mn, et après, 4 ateliers de travail pour ceux que cela intéressait.

J'ai pris la parole pour indiquer que le format 'ateliers' n'était pas adapté, car lorsqu'une personne est dans un 'atelier' elle ne participe pas aux propositions, interrogations et suggestions des 3 autres. Bien que la totalité soit restituée ensuite, ces restitutions sont à base de phrases courtes et synthétisées qui ne reflètent pas toujours la pensée des participants ; chaque atelier agit comme un filtre et restitue une synthèse plus ou moins fidèle.

Lorsque la séance des 30mn de questions pour la salle a été remplie avec de nombreuses et parfois longues interventions, toutefois légitimes, l'organisateur de la concertation a refusé de me donner la parole, prétextant que les 30mn étaient écoulées...

Cette triste attitude m'a obligée à hausser le ton pour exprimer le point de vue de notre association MCTB et celui des Fosséens que je représentais. Il est fort regrettable de devoir s'exprimer dans un climat de tension orchestré par l'organisateur lui-même.

En conclusion, il est inacceptable, qu'à Fos, pour un problème spécifique à Fos, un ou des Fosséens soient empêchés d'exprimer un point de vue. Je signale donc cette situation sur le Registre Numérique.

Ci-dessous vous trouverez copie de ce que notre association MCTB a exprimé :



Intervention de l'association MCTB le 08 juillet 2026 pour la concertation LFS

Mesdames et Messieurs,

Toutes les concertations, ateliers, réunions et autres auxquelles j'ai participé depuis 10 années ont abordé systématiquement tous les moyens de reports modaux à mettre en œuvre (Mer, Fleuve, Fer) pour réduire le "tout routier". Ensuite nous avons abordé le problème des transports routiers et les différentes solutions envisageables qui nous ont conduit vers les variantes proposées. Toutes les discussions nous ont amené à l'évidence que les routes actuelles ne pourraient plus supporter les trafics routiers et que les conceptions de nouvelles routes à 2 fois 1 voie, n'étaient pas viables.

Seules les 2 * 2 voies permettraient d'absorber les nouveaux trafics, d'y faire circuler les transports publics et du covoiturage avec voie prioritaire.

L'emplacement envisagé de la variante privilégiée au Nord de Fos est la moins impactante à tous points de vue :

1. C'est le tracé le plus éloigné des habitations
2. C'est le tracé qui aboutit au plus proche de la destination des poids lourds, c'est à dire 'La Fossette'.
3. Ce tracé est en dehors des périmètres de risques technologiques mettant à l'abris les usagers.
4. Le tracé est justement choisi pour ne pas empiéter sur la Réserve Naturelle du Coussoul de Crau. C'est d'ailleurs pour cela que le commissaire enquêteur a écarté cet emplacement de la RNN. Il fut suivi en cela par les Ministres du transport, de l'industrie et des Territoires.
5. Le tracé se fonde entre la route du Ventillon (4km de long, goudronnée sur 10m de large) et sur le bord opposé du tracé, la voie ferrée constituée de 5 rails parallèles formant une emprise au sol de 50m de large.
6. Parmi les 3 variantes proposées sur Fos, c'est celle dont le coût est le moins élevé.

Cependant et comme le montrent nos échanges et le sondage que nous avons mis en ligne, beaucoup de Fosséens souhaitent que cette nouvelle voie ne soit pas payante pour les véhicules particuliers. En cela il doit exister des solutions dont nous sommes prêts à discuter avec vous.

Sondage sur Facebook établi en 48 heures :

309 votants dont 247 Fosséens
268 votants pour la variante 1 au Nord
26 votants pour laisser les transports sur la RN569
15 votants sans avis (à noter que 3 ont aussi votés pour la RN569)

En conclusion notre association MCTB est pour ce contournement et sa réalisation rapide.

M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer - golfedefos.fr -



À l'attention de Monsieur le s/Préfet de la
circonscription d'Istres,
DREAL PACA, garants CNDP,
Mairie de Fos-sur-Mer,
Par mail

Fos-sur-Mer le 23 juin 2026

Objet : **Demande de rectification de documents**

Madame, Monsieur,

Je fais suite à notre première réunion de la séquence 3 de la concertation sur la Liaison FOS-SALON (LFS) qui s'est tenue à Miramas le 22 juin 2026 pour vous faire part d'une erreur manifeste.

Sur les cartes représentant le tracé de la section Sud-Variante n°1 retenue

L'affectation de couleur Orange représentant du Coussoul en bon état est erronée. Cette représentation de ces deux bandes de terre est improprement définie et pourrait avoir de lourdes conséquences sur l'acceptabilité du tracé et les compensations qui en découleront, comme en témoigne le tableau de votre analyse multicritères.



l'analyse multicritères peut être synthétisée comme suit :

	Variante 1 2x2 voies
Mobilité	Bonnes performances de mobilité
Environnement	Bonnes performances environnementales
Faisabilité et risque	Conformité aux normes
Coût	Moins de 210 M€

En effet ces 2 bandes de terre de part et d'autre de la voie ferrée **sont des Coussouls qui ont été dégradés depuis de longues années** par les affouillements liés aux 5 voies de la voie ferrée, aux passages des différents pipes comme GRTgaz et aux maintenances continues. La bande de terre au Nord de la voie ferrée est aussi encadrée par la route du Ventillon, goudronnée sur 4 kms et bordée d'entrepôts logistique présents depuis plus de 30 ans.

À noter que ces parcelles sont hors zone Natura 2000, hors ZPS, hors ZSC et hors Réserve Naturelle. Les abords de ces terrains sont déjà utilisés industriellement, tandis que ces parcelles dont la terre a déjà été retournée à de multiples reprises empêche la reprise de pelouse sèche. Comme le souligne le dossier d'enquête publique de l'Extension RNN au paragraphe Habitat **"la particularité de la pelouse sèche ne peut pas se régénérer après perturbation du sol (cultures, travaux)"**.

C'est en partie pour cette raison que le commissaire enquêteur a écarté ces 2 zones du projet d'extension de la RNN. Les demandes réitérées de notre association MCTB au Préfet puis aux Ministres ont permis la réintégration de cette variante n°1 dont le tracé est en dehors du périmètre des PPRT et la moins chère en termes de coûts. De ce résultat nous remercions les autorités.

Aujourd'hui il est nécessaire que les documents de concertation indiquent cet état dégradé et donc de classer ces deux zones comme il se doit, c'est à dire en 'Coussoul dégradé', de couleur marron sur les cartes.

Vous trouverez en PJ les photos de l'endroit avec les voies ferrées, la route du Ventillon, les terres retournées et les panneaux de pipes.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie Madame, Monsieur, d'accepter nos sincères salutations

R. MEUNIER,
Président bénévole de l'association
M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement

M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer
Mail : golfedefos@free.fr, Site : <https://www.golfedefos.fr>



Route du Ventillon goudronnée sur 4 kms



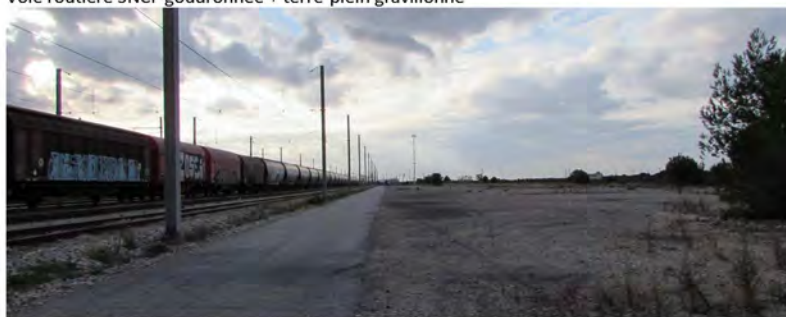
Entrepôts logistiques



Voies ferrées (x 5) et dépôts pétroliers



Voie routière SNCF goudronnée + terre-plein gravillonné



Voies ferrées (x 5), dépôts pétroliers GIE La Crau + pipes

M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer
Mail : golfedefos@free.fr, Site : <https://www.golfedefos.fr>



Réseau SNCF et pipeline



Pipes



M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer
Mail : golfedefos@free.fr, Site : <https://www.golfedefos.fr>



LIAISON FOS-SALON
à l'attention de la
DREAL et garants de la CNDP

Par mail à :

liaison-fos-salon@nicaya.com

fossalon-concertation@garant-cndp.fr

Fos-sur-Mer, le 11 juillet 2026

Objet : Demandes de documents, analyses et hypothèses ayant conduit à la classification de Coussoul du tracé de la variante 1, section Sud et demande d'investigations supplémentaires

Références :

- Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, dite Convention d'Aarhus ;
- Concertation continue Liaison Fos-Salon du 15 juin au 15 juillet 2026

Copies : Ministères, Préfecture, Mairie de Fos-sur-Mer

Mesdames, Messieurs,

Dans la foulée de nos interventions précédentes du 09/07/2026 à 11h40 et du 24/06/2026 à 15h59, les deux avec pièces-jointes, notre association défendant la qualité de vie des Fosséens, renouvelle son attachement à la réalisation de la section Sud, variante n°1 de la liaison Fos-Salon (LFS).

CONCERNANT LE TRACÉ DE LA SECTION SUD

Nous notons que la variante 1 au Nord de Fos, dont l'emplacement figure sur les cartes de la DREAL comme un Coussoul sain (couleur orange), est sans précision sur son niveau de dégradation, alors que d'autres parties sont classées en 'Coussoul dégradé' dans l'aire d'étude (couleur marron sur la carte DREAL ci-dessous). Pourtant la situation de la zone le long de la voie SNCF, les travaux qui y ont été réalisés, son artificialisation préexistante constituée sur toute sa longueur par la présence de 5 voies ferrées parallèles, de la voie d'accès SNCF, d'une voie d'accès privée du GPMM, d'une route goudronnée de 10m de large (la route du Ventillon), le passage de pipelines à proximité, toutes ces artificialisations ne peuvent pas le rendre comparable à un Coussoul sain. Cette classification est en contradiction avec les différentes études et déclarations des experts en ce domaine.

- Le gestionnaire de la Réserve Naturelle de la Crau explique lui-même que "*Paradoxalement, ce milieu forgé par des conditions extrêmes est d'une grande fragilité et qu'une fois altéré, le coussoul ne se régénère pas naturellement et il est impossible de le restaurer.*" <https://cen-paca.org/decouvrir/les-milieus-naturels/pelouses-seches/reserve-naturelle-nationale-des-coussouls-de-crau/>
- Le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN PACA) indique la même chose dans son étude scientifique de Mai 2020, en page 6, extrait : "**Le coussoul est une association végétale du Thero-Brachypodietea... Il a en outre la particularité ne pas se régénérer après perturbation du sol (cultures, travaux).** Des stades dégradés de coussoul ont également été inclus dans le périmètre, en particulier des friches post-culturelles remises au pâturage". https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/annexe_a_-_etude_scientifique.pdf
- Cette analyse est confirmée par d'autres ainsi que Thierry Dutoit dans son document "Restaurer, réhabiliter ou ré-ensauvager la Crau ?" du 3 Janvier 2023. Extrait : "**Dans l'état des connaissances scientifiques et**

M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer - <https://www.golfefos.fr/>

Ce document comporte 4 page(s), dont celle-ci n° 1



techniques actuelles, il semble également peu probable que nous atteignons rapidement cet objectif car les dégradations humaines ont fait franchir à cet écosystème des seuils d'irréversibilité (destruction totale du sol, de la végétation et de la faune, teneur des friches en phosphore ou potassium, changement du pH, de la granulométrie et de la structure des sols, etc.) que l'on ne peut réparer surtout dans un contexte de changement global climatique (réchauffement) et d'usages (urbanisation et industrialisation) qui n'épargnent pas la plaine de Crau." <https://amu.hal.science/hal-03918156v1/document>

La bande de terre en question n'ayant pas fait l'objet d'une restauration ces 50 dernières années, nous constatons donc une contradiction entre la présentation de la DREAL, la réalité du terrain et les affirmations des experts.

La désignation manifestement erronée de coussoul 'sain' entraîne la zone dans une **classification à enjeux environnementaux majeurs**, lesquels détermineront les compensations à venir, voire la réalisation ou pas de cette partie de la liaison Fos-Salon (LFS).

Les abords de ce terrain sont déjà utilisés industriellement, tandis que cette terre a été retournée à de multiples reprises empêchant la reprise de pelouse sèche. **L'emplacement ne peut pas être considéré comme un emplacement naturel exceptionnel et remarquable.** À noter que cette zone est hors zone Natura 2000, hors ZPS, hors ZSC et hors Réserve Naturelle de la Crau, cependant la zone pourra rester compatible, après travaux, avec le pastoralisme ovin.

En conséquence notre association MCTB demande la communication des documents et analyses ayant conduit à cette classification, demande la mise en œuvre d'une tierce expertise indépendante dans le but de comparer un Coussoul sain avec celui-ci et 'in fine', demande la requalification en "Coussoul dégradé". Nous demandons aussi que le porteur de projet organise une visite sur site, afin que chacun visualise l'emplacement, car la vérification s/place remplace bien des discours.

CONCERNANT LE PHASAGE DES TRAVAUX À PRÉVOIR SELON LES SECTIONS DU TRACÉ :

À ma connaissance, cet aspect n'a pas été développé lors de cette séquence n° 3 de concertation. Pour notre association MCTB, il semble impératif de démarrer par la section Sud, laquelle représente le plus gros étranglement routier actuel. **Selon l'analyse du CEREMA le temps de parcours Miramas -> Fos est dégradé de +71 % et le niveau d'insécurité routière est deux fois supérieur à la moyenne nationale.** Si le début des travaux démarrait dans l'autre sens, c'est à dire de Salon vers Fos, cela augmenterait considérablement les embouteillages et temps de parcours vers La Fossette, le contraire de ce pourquoi la liaison Fos-Salon devrait être réalisé.

En conséquence l'association MCTB demande la communication des documents et analyses portant sur la réflexion et l'ordre du phasage des travaux par section de la liaison Fos-Salon.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie de croire en ma plus parfaite considération.

R. MEUNIER
Président bénévole de l'association
M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement



Carte de la DREAL, coussoul sain en orange, dégradé en marron, limites RNN en bleu



Variante Sud 1 — Route nouvelle entre la voie du Ventillon et la voie ferrée (réintégrée après le Débat Public)



M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement - Port Saint-Gervais - 13270 - Fos-sur-Mer - <https://www.golfedefos.fr/>
Ce document comporte 4 page(s), dont celle-ci n° 3



Prises de vue de la zone : dégradation des sols, panneaux de voies privées et de pipelines, SNCF, route du Ventillon



@96 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 12/07/2026 à 17:29:34

Objet : Un projet aberrant et hors sol

Contribution :

Comment s'exprimer pour être entendue ? Telle est la question que je me pose puisque nous avons essayé de faire entendre notre voie lors du premier débat public mais on se rend bien compte que les enjeux économiques notamment du port de Fos et de la base aérienne d'Istres priment sur la santé des habitants, le respect du vivant et des espèces en voie d'extinction, comme nous d'ailleurs, non ? On est asphyxiés, manipulés mais c'est comme si les décideurs ne vivaient pas sur le même territoire...ah mais c'est peut-être ça ? Au nord, l'option en 2x1 voie avait été très encouragée (quasi actée) afin de réduire les risques sur la réserve et les prairies de foin de Crau, mais c'est passé aux oubliettes car pas d'argent pour la totalité du projet mais est-ce entendable ? NON. Le découragement et la perte de confiance, c'est ce que ce projet m'inspire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@97 - Tom

Ville : Caen

Date de dépôt : Le 12/07/2026 à 20:55:38

Objet : Avis défavorable -

Contribution :

Ce projet représente une aberration environnementale. En effet, une partie de la future autoroute entre dans une zone de proximité avec des enjeux environnementaux de niveau national (Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau). Une RNN bénéficie d'une protection très forte en vertu des dispositions du Code de l'environnement (notamment les articles L.332-1 et suivants). Les espèces et habitats sont concernés par des directives européennes retranscrites au droit français (Natura 2000), cela va donc à l'encontre du droit européen, dans un contexte où l'état a déjà été appelé à comparaître pour des manquements similaires en terme de préservation de l'environnement. Une telle discontinuité écologique risque de menacer les populations d'espèces rares, endémiques et menacées d'extinction à l'échelle nationale et va à l'encontre des principes de la charte de l'environnement (précautions/prévention). Pour résumer, un tel projet semble être une aberration tant les menaces sur l'environnement sont présentes sur la partie sud du projet. Cela va à l'encontre de nombreux principes inscrits dans le code de l'environnement, dans un contexte où les efforts nationaux en matière de préservation de l'environnement sont grandement remis en cause. Aucune forme de réduction ou de compensation des impacts ne doit être acceptée sur de tels enjeux, seulement les principes d'évitement. Je m'oppose grandement à un tel projet qui menace notre patrimoine naturel national.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@98 - Michele Angela Lichtle

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 12/07/2026 à 23:04:35

Objet : Liaison Fos Salon

Contribution :

Il faut arrêter de bétonner et de bitumer notre nature. Pollution réchauffement climatique c'est insupportable et en plus on n a pas à faire plus de place à plus de camions alors qu'on pourrait utiliser le transport ferroviaire !!!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@99 - GUBERTI RENE

Ville : Messery

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 00:16:38

Objet : Autoroute Salon Fos sur Mer

Contribution :

La variante passant par la propriété du Moutonnier est irrationnelle par son coût (30 millions d'euros) et son tracé. Il faut en rester à la variante 3 et faire du tracé actuel une deux fois deux voies en maintenant les entrées et les sorties actuelles et en gardant la gratuité. C'est la solution idéale pour tous les usagers. Autres avantages : l'impact sur le paysage est le plus minime, l'achat de nouveaux terrains est réduit au maximum, pas de pertes de terrains agricoles, pas de saccage d'un vieux mas provençal qui restera l'image d'un rendez-vous de chasse et de l'élevage des moutons. On peut aussi envisager la variante 2 mais faire une autoroute qui longerait en partie le tracé actuel n'est pas logique surtout s'il est payant. Et la route actuelle serait sous-employée. Ce qui me paraît le plus important est la gratuité et le maintien du tracé actuel.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@100 - Barbraud Christophe

Ville : Villiers-en-Bois

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 07:42:41

Objet : Avis défavorable

Contribution :

Ce projet en favorisant l'augmentation du transport routier va totalement à l'encontre des choix de la société et des décisions internationales en faveur de la protection de l'environnement, de la biodiversité et de limitation du réchauffement climatique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@101 - Anonymat souhaité

Organisme : Associatioin Sauvegarde de la Crau

Ville : Aix-en-Provence

Date de dépôt :Le 13/07/2026 à 08:51:39

Objet :Projet de liaison routière Fos-Salon

Contribution :

Un tel projet, bâti en dépit de tous les arguments de poids évidents qui s'y opposent est fort évidemment à bannir ; qu'un tel projet subsiste, pire puisse se matérialiser, est révoltant, donne la nausée, est de fort triste augure pour les temps à venir. L'évidence semble ne pas suffire, pas plus que les arguments. Nous savons cependant maintenant combien la Crau déjà cernée est un relief de cette beauté qui disparaît, que les déserts ou ce qui passe pour déserts sont magiquement peuplés, sont une survivance d'un monde qui disparaît, pour des futilités, pour des intérêts méprisables ; mettre une barrière définitive à ce projet est nécessaire et marquerait un renouvellement vital d'espoir en une sagesse élémentaire et nécessaire, et vitale, et exemplaire. Attendons donc avec espoir une décision sage définitive...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@102 - DUFOUR Xavier

Organisme : DUFOUR Xavier

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 09:33:32

Objet : Consultation fos salon

Contribution :

La direction que prend la liaison Fos-Salon me paraît anachronique. Si il est, en effet, de mettre en place des solutions de sécurisation et d'aménagements ponctuels pour fluidifier le trafic, L'augmentation capacitaire de cette route me paraît anachronique. En effet, le modèle actuel de libre-échange global va perdurer quelques années encore, mais sera certainement remis en cause dans les décennies futures....D'un point de vue plus local, étant impacté indirectement sur la partie Nord (je suis exploitant agricole à quelques centaines de mètres), je tiens à vous indiquer qu'un chemin d'exploitation, qui accède directement à la RN 569 (à la fois comme accès à la RN569 mais aussi pour traverser et récupérer le chemin allant vers Grans) est présent. Le choix de mettre cette nouvelle liaison en 2x2 voies autoroutières pourrait le remettre en cause. Je vous informe par la présente que je demanderai de facto le maintien de cet accès. En effet, ce chemin, appelé depuis des siècles "le chemin des Comtes de Provence", est utilisé et nécessaire à l'accès de ma propriété. Xavier Dufour, Mas des Capelans, Route d'Arles, 13300 Salon de Provence

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@103 - HETSCH Nathalie

Organisme : Élus Notre Fos

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 09:37:05

Objet : Liaison Fos-Salon Contribution élus Notre Fos

Contribution :

La mobilité est un droit et la réponse ne peut être une autoroute à péage. L'ambition de faire de la ZIP de Fos, une zone bas carbone avec l'implantation d'unités industrielles plus respectueuses de l'environnement ne sera effective que si les routes de desserte de celle-ci correspondent aux besoins du trafic routier actuel et à venir. Il y a aussi nécessité à développer l'intermodalité que ce soit par le ferré ou le fluvial. Par ailleurs, depuis la création de la ZIP de Fos dans les années soixante-dix, aucun investissement routier n'a été réalisé pour améliorer les conditions de circulation. Aujourd'hui, qu'en est-il des routes autour de Fos ? Au Sud, la RN568, deux fois deux voies, en provenance de Marseille qui subit déjà un trafic intense et très vite saturé en cas d'accident routier. Au Nord, en provenance d'Arles, le scénario est identique, une deux fois deux voies très vite saturée en cas d'accident. En ressort, un quotidien pour nos concitoyens et les salariés de la ZIP, avec des conditions de circulation dégradées, avec des embouteillages interminables et des risques d'accident bien réels. Au regard des projets industriels annoncés à l'horizon 2030, la création de milliers d'emplois, il est impératif que la question de la mobilité soit traitée avec urgence et rigueur. La liaison Fos-Salon est une des réponses à cette situation. Cependant, elle n'est pas l'unique solution à envisager. L'État, les collectivités locales compétentes (Région, Métropole), doivent aussi développer les modes de transport privilégiant le ferré et/ou le fluvial. Enfin, les scénarios présentés par la DREAL sur les variantes de cette future voie routière nous paraissent ubuesques, notamment la création d'une autoroute à péage sur la partie Nord et la partie Sud. Quelle hérésie de créer une autoroute sur une voie de desserte métropolitaine et qui risque de reporter le trafic routier sur les voies secondaires. Qu'en est-il du scénario du contournement de Fos par le barreau des étangs qui reste une solution nécessaire à envisager, à prioriser pour assurer l'accès à Fos même en cas d'accident Sèveso. La liaison Fos-Salon est nécessaire et doit privilégier des variantes susceptibles de répondre aux attentes des habitants et salariés de Fos-sur-Mer et des villes voisines. La solution d'une autoroute à péage n'est pas une réponse en capacité de régler les questions de mobilité, bien au contraire.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@104 - Anonymat souhaité

Ville : Les Mées

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 12:07:28

Objet : Liaison fos salon

Contribution :

Je suis contre le projet qui détruit la seule steppe aride d'Europe. On parle de conservation ses espèces et de protection de l'environnement et tout cela s'envole pour une telle construction. Tout cela pour transformer une route payante en autoroute payante. Payante en terme d'argent et de destruction de la nature encore !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@105 - POUZET Marc

Organisme : Conseil Economique Social et Environnemental Régional - Région Sud

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 14:27:19

Objet : Contribution du Président du Conseil Economique Social et Environnemental Régional - Région Sud

Contribution :

M. Marc POUZET - Président du Conseil Economique Social et Environnemental Régional - Région Sud
Dossier suivi par Aurore CASSAGNE - Secrétaire Générale du Conseil Economique Social et Environnemental Régional (*****@maregionsud.fr)
La concertation sur le financement du projet de liaison routière Fos-Salon, organisée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), s'achève le 15 juillet. Plusieurs réunions publiques ont été organisées, dont celle de Grans le 7 juillet, à laquelle a participé M. Marc POUZET (Conseil Economique Social et Environnemental Régional). A la suite de la participation à ces échanges, nous vous faisons parvenir une contribution au registre numérique qui suit :
DES CONSTATS PARTAGES MAIS DES SOLUTIONS PARADOXALES
Pour cette concertation deux constats semblent largement partagés :
• Oui, il existe un problème réel actuel et à venir de circulation entre la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et les grands axes autoroutiers régionaux. Comparé à d'autres grands ports européens, le port de Fos accuse un retard significatif dans sa connexion à son hinterland.
• Oui, le territoire impacté par le projet présente une forte sensibilité environnementale, tant en matière de biodiversité que de consommation foncière. Le débat ouvert dans le cadre de cette concertation porte principalement sur les modalités de financement de la liaison Fos-Salon. Si le besoin d'améliorer les liaisons entre Fos et Salon fait consensus, les moyens d'y parvenir (choix des mobilités, infrastructures...) demeurent largement débattus. La présente contribution vise ainsi à apporter des éléments de réflexion sur la question du financement, tout en élargissant le débat à cette problématique plus globale, essentielle pour l'avenir du territoire.
UN PROJET DE LIAISON AVEC PEAGE EN DECALAGE AVEC LES ENJEUX ACTUELS
Après avoir entendu les différents intervenants et pris connaissance du projet d'autoroute à péage, celui-ci apparaît en partie dépassé au regard des évolutions attendues des modes de transport et des impératifs de transition écologique. Le projet présenté ne semble pas apporter de réponse suffisamment ambitieuse à l'augmentation importante du trafic de poids lourds entre Fos et Salon. Il a été indiqué que le coût serait de l'ordre de 2,50 € par passage pour les véhicules légers et de 7,50 € pour les poids lourds, avec une prise en charge par les employeurs pour les salariés (réponse apportée lors de la réunion publique). La faisabilité de cette hypothèse mérite d'être examinée avec attention. D'une part, elle pourrait engendrer des effets de contournement, avec un report du trafic sur le réseau secondaire pour échapper à la tarification. D'autre part, elle pose la question de l'équilibre du financement des infrastructures, les acteurs socio-économiques ne pouvant, à eux seuls, assumer durablement la charge des équipements d'intérêt collectif.
DES INQUIETUDES ENVIRONNEMENTALES INSUFFISAMMENT PRISES EN COMPTE
Le projet soulève également des interrogations concernant les impacts potentiels sur la disponibilité de la ressource en eau pour des secteurs comme Istres ou Miramas. La réalisation de cette infrastructure risque-t-elle de perturber le fonctionnement hydrogéologique du Coussoul, avec des conséquences potentielles sur la nappe de la Crau et les ressources destinées à l'alimentation en eau potable ? Ces enjeux appellent des études complémentaires ainsi qu'une information plus approfondie du public. En effet, toute altération du Coussoul pourrait entraîner des conséquences irréversibles, constituant une atteinte durable à un milieu naturel exceptionnel.
UNE MEILLEURE INTEGRATION DU TRANSPORT FLUVIAL DANS CE PROJET DE LIAISON
Si l'amélioration de la liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence apparaît nécessaire pour renforcer l'accessibilité de la zone industrialo-portuaire, elle ne doit pas occulter le potentiel encore largement sous-exploité du transport fluvial. Ce mode constitue en effet une solution

de transport massifié particulièrement adaptée aux flux de marchandises transitant par le port de Fos, comme l'a souligné le CESER dans son avis « Comment développer le transports massifié de marchandises »). Plusieurs acteurs portuaires et logistiques ont d'ailleurs exprimé leur intérêt pour un développement accru de ce mode de transport.

RENFORCER L'AMBITION FERROVIAIRE AU SERVICE DU TERRITOIRE L'un des principaux points de faiblesse du projet réside dans l'absence de mesures significatives en faveur du transport ferroviaire d'autant que les infrastructures ferroviaires desservant actuellement le port de Fos sont limitées. Actuellement, une seule voie relie le port de Fos aux infrastructures, ce qui limite fortement les capacités. À l'horizon des dix prochaines années, il apparaît pertinent de donner la priorité à des investissements ferroviaires structurants. Dans le cadre du déploiement des futurs Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), la desserte entre Fos-sur-Mer, Miramas et Salon-de-Provence mérite la mise en place de liaisons ferroviaires directes, fréquentes et cadencées, afin d'offrir une véritable alternative à la route pour les déplacements quotidiens. À plus long terme, la création d'une boucle ferroviaire autour de l'étang de Berre devrait constituer un projet structurant au service de la mobilité, de la cohésion territoriale et de la transition écologique.

UNE ALTERNATIVE ROUTIERE SOUS-ESTIMÉE : L'AMÉNAGEMENT DE LA N568 Enfin, au regard des enjeux précédemment évoqués, il est surprenant que l'hypothèse d'un aménagement de la N568 ne fasse pas l'objet d'une analyse plus poussée ? Cette infrastructure constitue déjà un axe direct entre Fos-sur-Mer et Saint-Martin-de-Crau. Son emprise foncière est suffisamment large pour permettre un aménagement en 2 x 2 voies à grand gabarit. Cette option présenterait plusieurs avantages : • Un coût nettement inférieur à celui d'une nouvelle infrastructure autoroutière envisagée ; • Des délais de réalisation plus courts puisqu'il ne s'agit plus que d'un aménagement ; • Une limitation de la consommation de nouveaux espaces naturels et agricoles ; • Une réduction des impacts sur les milieux sensibles de la Crau et sur le fonctionnement hydrologique local. Dans ces conditions, il est légitime de s'interroger sur les raisons pour lesquelles cette solution n'a pas fait l'objet d'une analyse plus approfondie et n'est pas davantage présentée au public comme une alternative crédible. Cette interrogation est d'autant plus pertinente dans un contexte de fortes contraintes budgétaires, où la recherche de solutions économiquement soutenables apparaît indispensable afin de ne pas accroître excessivement la contribution demandée aux acteurs socio-économiques. Dans tous les cas, le CESER rappelle la nécessité d'une approche ambitieuse et intégrée, conciliant véritablement les enjeux écologiques et sociétaux.

CONCLUSION Dans une logique de complémentarité entre les modes de transport, il apparaît donc indispensable de soutenir la réalisation d'une nouvelle liaison routière dimensionnée entre Fos et Salon, afin de désenclaver efficacement la zone. En revanche, le choix d'une nouvelle autoroute à péage n'apparaît pas justifié au regard des enjeux environnementaux, économiques et de mobilité de demain. Avant de s'interroger sur le financement d'une infrastructure spécifique, il semble indispensable de rouvrir la réflexion sur les solutions les plus pertinentes pour répondre aux besoins du territoire, en donnant toute leur place au ferroviaire, au transport fluvial et à l'optimisation des infrastructures existantes. Plus largement, les choix d'aménagement doivent et devront toujours permettre de concilier développement industriel, qualité de vie des habitants et préservation d'espaces naturels remarquables.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@106 - Manet Deborah

Ville : Lançon-Provence

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 14:33:45

Objet : Non à l'autoroute Fos Salon

Contribution :

Il vaudrait mieux préserver ce qu'il reste de nature et de biodiversité plutôt que détruire 1 réserve naturelle.. l'artificialisation des sols n'est plus 1 option avec les changements climatiques et le déclin dramatique de la faune sauvage

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@107 - Riff Marilyne

Ville : Carnoux-en-Provence

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 14:50:18

Objet : Non à l'autoroute

Contribution :

La réserve naturelle des Coussouls de Crau est la dernière steppe d'Europe, elle abrite des oiseaux qui ne vivent que dans ce milieu comme le Ganga Cata. C'est un espace naturel unique à protéger (extension de la réserve) et non à détruire. Ce milieu est issu d'une cohabitation unique depuis plus de 2000 ans entre élevage et steppe aride, la première banque d'actif de compensation a été créée à Cossure. La fragmentation, destruction du milieu est dommageable à un écosystème déjà menacé. Toute modification du milieu est irréversible. Stop à toute menace supplémentaire!

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@108 - Anonymat souhaité

Ville : Garnerans

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 15:07:19

Objet : Concertation de la liaison Fos-Salon

Contribution :

Je note que d'après vos analyses, vous annoncez qu'il y a un impact négatif très fort ou fort en termes de préservation de la biodiversité et des ressources en eau sur les variantes 1 et 2 alors que l'impact est faible sur la variante 3. De 17,3 ha à 18,4 ha d'impact sur le Coussoul de Crau (enjeu majeur, non compensable) pour les variantes 1 et 2 et pour la variante 3 une surface de 6,9 ha, qui sont déjà de trop. Toujours selon vos analyses, de 14,7 à 24,8 ha de surfaces agricoles impactées dont 4,5 à 6,1 ha en foin de Crau sur les variantes 1 et 2 et de 7 à 12 fois moins sur la variante 3 (1,8 ha). Financièrement, vous avancez les sommes de 216 M€ pour 7 km (variante 1) 260 M€ pour 8 km (variante 2) et 170 M€ pour 9 km (variante 3) un écart de 46 à 90 M€ selon les cas, difficilement soutenable pour offrir un bilan coûts avantages favorable en termes d'utilité publique. Pour finir, un impact inestimable en termes de patrimoine historique, l'atteinte sur une demeure du 18-ème siècle et son allée de platanes plus que centenaires. Je ne suis pas convaincu que l'ensemble du projet soit réellement nécessaire mais dans le cas de sa réalisation, je pense que d'autres solutions sont possibles et la variante 3 me semble la plus raisonnable et je suis donc fermement opposé aux variantes 1 et 2 en ce qui concerne la partie sud du projet. Je vous rappelle que pour qu'une opération soit reconnue d'utilité publique, elle doit satisfaire à une triple exigence : présenter un intérêt général avéré, ne pas pouvoir être réalisée avec des biens déjà détenus par l'expropriant, et offrir un bilan coûts avantages favorable. Ce dernier point implique que les atteintes à la propriété privée et les inconvénients sociaux ou économiques ne doivent pas être excessifs au regard de l'intérêt du projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@109 - Anonymat souhaité

Ville : Miramas

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 15:18:00

Objet : Liaison Fos-Salon de Provence

Contribution :

Madame, Monsieur, Je rejoins la contribution de monsieur Marc Pouzet - Marseille - Président du Conseil Economique Social et Environnemental Régional - Région Sud. J'ai quelques interrogations : combien, à l'heure actuelle, y-a-t-il de camions qui circulent sur cette route ? Cela représente quelle proportion de véhicules ? Quelles sont les projections dans le futur (d'ici 30 ans) ? Autre interrogation : peut-on envisager un aménagement plus léger de cette liaison en remplaçant les ronds-points qui bouchonnent aux heures de pointe par des échangeurs ? Cela dans l'hypothèse d'un report du trafic PL sur les réseaux fluviaux et ferroviaires et sur la N568 qui réalise déjà la jonction A54- Fos-sur-mer. En 2050, le GIEC prévoit une hausse de température de +2.1 °C en France métropolitaine par rapport aux températures de la période 1976-2005. Dans ces conditions, est-il raisonnable de continuer à favoriser le transport routier ? Est-il raisonnable de saccager des espaces naturels ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@110 - Dutoit Thierry

Organisme : CNRS

Ville : Avignon

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 15:22:31

Objet : Contribution choix variante Liaison Fos-Salon

Contribution :

Madame, Monsieur, Je soussigné, Thierry Dutoit, directeur de recherches au CNRS en écologie de la conservation et restauration des écosystèmes méditerranéens, travaillant depuis plus de 25 années pour la conservation et la restauration des coussouls de Crau, président du conseil scientifique de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau et membre des conseils des Réserves naturelles régionales de l'Ilon et de la Poitevine-Regarde Venir, être totalement opposé aux tracés impactant l'écosystème substeppique de la plaine de Crau classée 6220-5 au titre des habitats NATURA 2000 et constituant un écosystème unique au monde et tout premier plan au niveau du patrimoine biologique et culturel (pastoralisme avec grande transhumance depuis l'époque Antique). En effet, nos travaux scientifiques expérimentaux menés depuis plus de 25 années (tous accessibles en ligne sur l'archive HAL-Science) ont clairement démontré notre incapacité en l'état des connaissances scientifiques et techniques actuelles à restaurer l'écosystème impacté par tous types de remaniements du sol (transfert, décompactage, retournement, étrépage, etc.). En effet, le sol (Ferralsol leptique tronqué) et la végétation de type substeppique des coussouls de Regarde Venir et du Ventillon ont mis plusieurs milliers d'années à trouver un équilibre pour être résistant et résilient face aux conditions semi-arides de cet espace (sécheresse exacerbée par le vent, oligotrophie du sol, etc.) tout en permettant le maintien d'un élevage extensif de qualité reconnue par une Appellation d'Origine Protégée (agneau de Sisteron). En conséquence aucune mesure de réduction d'impacts ou de compensation ne sera efficace pour restaurer l'intégralité de la biodiversité et des services écosystémiques rendus par les coussouls sous l'effet des pratiques pastorales. De fait, leur destruction ou dégradation entraînera la disparition définitive de certaines espèces et services, impliquant de plus, la possibilité d'installation d'espèces invasives sur les terrains remaniés et mal restaurés. Enfin, ces impacts mettront en péril les systèmes pastoraux qui assurent la pérennité de cet écosystème depuis l'époque Antique, notamment sa capacité à fournir un herbage de très haute qualité ainsi que la lutte contre les changements climatiques via le piégeage du carbone dans le sol (celui-ci étant oxydé et libéré lors des remaniements de sol). Face à ce fait scientifique indéniable de l'impossibilité de restaurer l'intégralité de cet écosystème à moyen comme au long terme, la seule alternative à la non possibilité de réduction d'impact et de la compensation, reste l'évitement intégral en choisissant des alternatives au transport routier ou des tracés moins impactant sur la biodiversité et les services écosystémiques d'un écosystème unique au monde et ayant déjà subi la perte de plus de 80% de sa surface originelle !

Fait le lundi 13 juillet 2026
Thierry Dutoit
Directeur de recherches
CNRS
Président de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau
Membres des comités d'utilisateurs des Réserves naturelles de l'Ilon et de la Poitevine-Regarde Venir.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@111 - Szarmach Sandra

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 15:46:10

Objet : Êtes-vous prêt à assumer les conséquences ?

Contribution :

Quel niveau de développement économique et notamment industriel justifie un tel investissement qui aura des effets négatifs indéniables sur les émissions et l'occupation des sols pendant plusieurs décennies ? La plupart des experts en transport et en climat estiment qu'il est difficile de concilier une forte expansion du réseau autoroutier avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, sauf dans des cas très spécifiques où l'infrastructure remplace des situations nettement plus polluantes ou s'accompagne d'une baisse importante des émissions du transport routier. Ce qui n'est pas le cas pour ce projet de liaison Fos/Salon. De nombreuses politiques climatiques privilégient aujourd'hui l'optimisation des infrastructures existantes, le développement du rail et des transports collectifs plutôt que la création de nouvelles autoroutes. - Construire une autoroute encourage souvent une augmentation du trafic routier, un phénomène appelé « demande induite ». À moyen terme, davantage de véhicules circulent, ce qui augmente les émissions de gaz à effet de serre si le trafic repose principalement sur des véhicules thermiques. Nous sommes encore loin du tout électrique. - La construction elle-même émet beaucoup de CO₂ (fabrication du ciment, de l'acier, terrassements). - Les autoroutes artificialisent les sols, fragmentent les habitats naturels et nuisent à la biodiversité de ce territoire. - Sans compter les millions à investir. Ne cherchons pas une réindustrialisation axée sur la compétitivité, qui privilégie des infrastructures performantes (autoroutes, zones logistiques), l'attractivité pour les entreprises et la rapidité des échanges mais focalisons-nous sur une réindustrialisation "verte", qui cherche à développer l'industrie tout en limitant les émissions de CO₂, en favorisant le rail pour le fret, les circuits plus courts, le recyclage des matériaux et des usines plus sobres en énergie.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@112 - Anonymat souhaité

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 16:02:34

Objet : la liaison Fos-Salonest une hérésie

Contribution :

Ce projet d'autoroute apparaît aujourd'hui comme une réponse coûteuse et dépassée à des enjeux de mobilité qui mériteraient d'être réexaminés à l'aune de solutions plus durables et réalistes. Il constituerait un précédent particulièrement préoccupant en traversant sur plus de deux kilomètres une Réserve Naturelle Régionale, fragmentant des habitats remarquables et menaçant des espèces protégées telles que le ganga cata ou l'outarde canepetière. Au-delà de son impact majeur sur la biodiversité, les corridors écologiques, les paysages et les coussouls de Crau, milieux uniques impossibles à recréer ou à compenser, le projet porterait également atteinte à la production de foin de Crau et à la recharge de la nappe phréatique, ressource essentielle pour le territoire. Sur le plan économique et social, la transformation d'une route nationale gratuite en autoroute à péage reviendrait à faire payer deux fois les usagers : d'abord par l'impôt pour financer les infrastructures existantes, puis par les péages. Cette tarification risque en outre d'accentuer le report du trafic, notamment des poids lourds, vers les routes secondaires déjà saturées comme la RD19 ou la RD69, avec pour conséquences davantage de nuisances, de pollution, d'accidents et des temps de trajet allongés. Ces inquiétudes sont renforcées par l'absence d'études sérieuses sur les reports de trafic, les voies de rétablissement, l'accès à la réserve pour ses gestionnaires et utilisateurs, ainsi que par l'absence d'une étude d'impact globale intégrant l'ensemble des projets industriels en développement sur le territoire. Plutôt que de poursuivre cette liaison autoroutière, il serait plus pertinent d'investir dans le développement du fret ferroviaire et du transport fluvial, tout en améliorant les points noirs actuels de la RN569 et en renforçant les alternatives de transport collectif, afin de concilier mobilité, attractivité économique et préservation durable de l'environnement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@113 - Carmant Anne-marie

Ville : Champigny-sur-Marne

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 16:05:02

Objet : Plaine de Crau

Contribution :

Les autoroutes avec le désert autour ça sert à quoi exactement sinon à peser encore plus sur le climat, rendre moche, tuer. Ras le bol vraiment!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@114 - BEAUCHAIN Marc

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 16:10:59

Objet : Contribution au choix des variantes préférentielles de la liaison FOS/SALON

Contribution :

Le projet de liaison FOS/SALON est un vieux projet qui doit être réétudié avec des solutions moins coûteuses et plus réalistes en privilégiant le fer et les voies navigables tout en respectant la biodiversité. Or le choix d'une voie à péage induira inévitablement un report d'une partie du trafic sur les voies secondaires existantes, ce qui n'est absolument pas évalué dans le dossier et constituera une atteinte supplémentaire à l'environnement et à la qualité de vie des habitants locaux. Le projet soumis à consultation représente à lui seul un exploit : pour la première fois, l'Etat promeut une autoroute dans une Réserve Naturelle Régionale. En effet, la RNR de la Poitevine est longée et traversée sur plus de 2km par la variante Nord qui semble retenue, or elle est peuplée d'espèces protégées : le ganga cata, l'outarde canepetière, et bien d'autres ! Leur présence est attestée par des études scientifiques indiscutables et reconnue sur le plan mondial. Globalement, le parti pris retenu témoigne d'une étonnante désinvolture vis à vis de la législation européenne et française en matière de protection de la nature. Il est paradoxal que, dans la situation que connaît le pays sur le plan climatique, tous les aspects négatifs à ne plus reproduire soient présents : accentuation du trafic routier, impact sur la nappe de Crau, difficultés de pâturage pour les prairies enclavées, absence de choix de transport collectif pour les employés des entreprises du bassin de FOS, absence de choix ferroviaire alors que le triage de MIRAMAS offre de grandes possibilités spatiales et techniques... Ce projet, qui suscite de ma part un avis défavorable, cumule tous les impacts négatifs : il impacte la production de foin de Crau qui bénéficie d'une AOC, il détruit du coussoul que l'on ne peut ni recréer ni compenser, en traversant la Réserve Naturelle Régionale, et en coupant des corridors écologiques. Sur le plan social, il induit : -la substitution d'une route nationale gratuite en autoroute à péage avec tout l'impact sur le trafic local et le réseau secondaire déjà encombré ; -l'augmentation de la pollution sonore et atmosphérique. Il sera également attentatoire au remarquable paysage de la CRAU. Je confirme donc ma position tout à fait opposée à cet équipement d'un autre âge en espérant que Services de l'Etat et élus décideront enfin de porter un nouveau regard sur une infrastructure marquée, avant même sa réalisation, du sceau de l'obsolescence et de l'inadéquation vis à vis des enjeux environnementaux qui préoccupent toute la population.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@115 - GARCIA Jean

Organisme : adhérent d'association de protection de la nature, et membre du PS

Ville : Saint-Chamas

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 16:37:19

Objet : Contribution à la liaison FOS SALON

Contribution :

Jean GARCIA, domicilié à Saint Chamas : Qu'une voie rapide existante soit améliorée rallongée, pourquoi pas. Mais aucune raison de la rendre payante par un péage, y compris par une exonération des habitants des Communes environnantes. Pour mémoire, l'autoroute A75, créée à l'époque sur le tracé de la nationale existante, est bien gratuite. D'autre part, alors que les conventions actuelles des autoroutes, vont bientôt être soumises à renouvellement ou non, il serait anormal d'en créer une autre, de quelques km, payante !. Aussi je suis opposé à ce que ce tronçon de voie rapide à 2 fois 2 voies soit à péages. Dans l'attente de cette consultation populaire..

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@116 - Anonymat souhaité

Ville : Nantes

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 16:44:11

Objet : Traçé de la liaison

Contribution :

A un moment où recyclage et réutilisation doivent être la solution première dans les activités quelqu'en soit la nature, le tracé de la future voirie serait plus économique et moins destructeur s'il utilisait tout ou partie de la RN565 existante (variante 3) avec une remontée par un nouveau barreau vers un des axes des variantes 1 ou 2. Voir schéma joint. Cette solution répondrait à plusieurs objectifs: limiter les dépenses, protéger le patrimoine naturel ou bâti, sauvegarder la faune et la flore.

Pièce(s) jointes(s) :



@117 - NACICCA Association

Ville : Arles

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 17:17:56

Objet : Contribution consultation liaison Fos-Salon

Contribution :

Madame, Monsieur, Vous trouverez ci-joint la contribution de l'association NACICCA à la consultation sur le choix des variantes et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon. Cordialement, Le conseil d'administration de NACICCA.

Pièce(s) jointes(s) :



Arles, le 13 juillet 2026

À l'attention du Commissaire enquêteur

Concertation sur le choix des variantes et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon

Préambule

L'association "Nature et citoyenneté Crau Camargue Alpilles", NACICCA, est une association agréée de protection de l'environnement dans les Bouches du Rhône, fondée en mars 2007. Elle a pour vocation de protéger et défendre le patrimoine naturel et la qualité de vie liée à l'environnement des habitants de Camargue, de Crau et des Alpilles. A ce titre, elle suit l'évolution du projet de liaison Fos-Salon depuis de nombreuses années.

Le projet présenté par la DREAL PACA diffère assez fortement des projets et variantes présentés lors des précédentes phases de concertation, imposant une 2 fois 2 voies sur tout son linéaire, une section à péage et le choix de variantes pourtant abandonnées par le passé (Variante 1 section sud notamment). La concertation n'aborde pas la déviation de Fos, pourtant intimement liée à la liaison. On pourrait donc se questionner sur la « continuité » de la concertation, dès lors qu'il s'agit d'un projet bien différent du projet initial dont les évolutions ne sont en aucun cas une prise en compte des contributions aux concertations passées, bien au contraire.

Analyse des enjeux biodiversité

Le projet va impacter directement une Réserve naturelle régionale (Section Nord, RNR Poitevine-Regarde Venir), dont l'historique veut que deux tiers de sa surface ait été acquis dans le cadre de mesures compensatoires ! La notion Éviter – Réduite – Compenser (ERC) et sa composante Compensation perd ici tout son sens.

Dans le choix de la variante sud, il est totalement aberrant de trouver comme possibilité la variante 1, alors que ce secteur du Ventillon devait faire l'objet d'une intégration dans la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau, lors de l'extension récente. Le dossier rappelle à juste titre la décision ministérielle à l'issue des premières études ayant permis de retirer cette variante des hypothèses de travail.

Malheureusement la DREAL n'a finalement pas retenu ce secteur dans l'extension de la RNN et pire l'a proposé comme variante préférentielle pour y faire passer une autoroute. Nous pouvons dire que la

section Sud vient impacter la Réserve Naturelle Nationale des Coussouls de Crau, dont le périmètre d'extension a été modifié pour permettre ce projet (et d'autres).

Les enjeux « biodiversité » demeurent, ce secteur ayant démontré son intérêt écologique pour qu'il soit pris en compte dans un périmètre de classement en RNN.

Ainsi la DREAL vient dégrader des espaces naturels préservés alors qu'elle est sensée en être elle-même la garante.

Ce tronçon sud vient notamment impacter des habitats du Ganga cata, de l'Outarde canepetière et du Lézard ocellé, espèces bénéficiant de plans nationaux d'actions portés pourtant par le Ministère en charge de l'écologie et ses DREALS. Espèces qui seront déjà impactées par le projet de ligne THT Fos/Jonquières, les nombreux pipelines en projet et l'expansion de la ZIP de Fos, dont les impacts cumulés n'ont absolument pas été évoqué lors de la concertation.

La construction d'une autoroute dans une RNR, liée à la mise en œuvre de mesures compensatoires et impactant également une RNN, serait une première en France, alors que le gouvernement porte une politique ambitieuse de création d'aires protégées, dans le cadre de sa politique SNAP/SCAP.

Le projet en l'état aura de gros impact sur l'habitat prioritaire que sont les Coussouls de Crau, dont le caractère incompensable est pourtant mentionné dans le dossier.

S'agissant de la soutenabilité financière et de la faisabilité

	Variante A 2x2 voies	Variante C 2x2 voies
Soutenabilité financière et faisabilité	Impacts forts	Impacts très forts
Concevoir un projet minimisant les risques liés à la faisabilité et réduisant les difficultés de réalisation	Ligne de 4 km desservant en outre tout un terrain naturel	4. Coût de 1,27 Md TTC pour 3 km 4. Coût de 1,27 Md TTC pour 3 km 4. Coût de 1,27 Md TTC pour 3 km 4. Coût de 1,27 Md TTC pour 3 km
Assurer la soutenabilité climatique du projet	Aucun impact climatique du changement climatique	Impact climatique GES supérieurs à l'alternative A
Proposer un projet au coût optimisé	127 Md TTC pour 4 km	127 Md TTC pour 3 km
Versus réglementaire	• Dérogation pour l'impact sur la RNN • Non compensable des coussouls • Impact Natura 2000	• Dérogation pour l'impact sur la RNN • Non compensable des coussouls • Impact Natura 2000

Analyse des enjeux agricoles

Le projet impacte plusieurs exploitations de foin de Crau et d'élevage ovins, dont le maintien est pourtant nécessaire pour la résilience du territoire et l'autonomie alimentaire de la France. Ces filières sont elles aussi difficilement compensables et impactés par les mêmes projets (ligne THT, pipelines, urbanisation).

En Crau humide les cultures sont notamment rendues possible par un vaste réseau hydraulique qui permet l'irrigation des prairies par submersion. Compte tenu de la complexité du système de canaux et de la nécessité d'entretien des ouvrages, ce projet va dégrader un système agricole extrêmement fragile et bâti au fil des siècles.

La nappe phréatique de Crau est intimement liée aux pratiques agricoles car alimentée à 70% par les canaux d'irrigation des prairies de Crau. D'Arles à Istres, plus de 270 000 personnes sont alimentées en eau potable via cette nappe phréatique.

Pour rappel, le projet de contournement autoroutier d'Arles et de nombreux projets d'aménagements urbains risquent de faire perdre plusieurs dizaines d'hectares de culture de foin de Crau. Il est nécessaire de prendre tous ces impacts cumulés lorsqu'on parle de cette masse d'eau.

La nappe de Crau est peu profonde et perméable, ce qui la rend particulièrement vulnérable. Elle présente un intérêt écologique majeur en plus de son rôle majeur pour l'alimentation en eau potable. De par sa taille et son emplacement, cette nappe a un fonctionnement spécifique et de nombreuses zones humides sont liées à elle.

Alors que l'eau est déjà un enjeu majeur sur le territoire, faire peser une menace supplémentaire sur cette nappe est un non-sens.

Analyse des modalités de financement

À écouter les échanges de la concertation, un constat s'impose : la future liaison Fos-Salon est présentée comme indispensable au développement économique du territoire. Il est, en effet, beaucoup question du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), de la réindustrialisation, de l'augmentation des flux logistiques et de la compétitivité du premier port français. Mais si cette infrastructure est avant tout rendue nécessaire par le développement industriel et portuaire, pourquoi son financement reposerait-il principalement sur les habitants, sur les usagers, sur les travailleurs ?

Chaque jour, des milliers d'habitants d'Istres, de Miramas, de Fos-sur-Mer ou de Salon empruntent cet axe pour aller travailler. La plupart n'ont aujourd'hui aucune alternative crédible à la voiture. Demain, ils seront contraints de payer quotidiennement un péage pour accéder à leur emploi. Cette logique est absolument inacceptable. Elle revient à demander aux populations locales de financer les conséquences d'un développement économique dont elles supportent déjà une grande partie des externalités (trafic routier, pollution, risques industriels, ...).

Comment interpréter l'intégration dans l'hypothèse « péage complet » des aménagements prévus et réalisés en amont du projet autoroutier, à savoir les travaux à l'échangeur des Bellons et au giratoire de Toupiguières ? Des travaux pris en charge entièrement par le financement public mais qui risquent d'être intégrés dans une concession privée deux ou trois ans plus tard ? Ce n'est encore une fois qu'un cadeau des pouvoirs publics aux compagnies du BTP.

Ces modes de financement ne seront pas sans conséquences sur le report de trafic sur le réseau secondaire (D69) et sur le réseau urbain, principalement à Istres et à Miramas. Les conséquences de ces reports doivent être étudiées et comparées au regard des « gains » auprès des riverains de l'axe actuel.

Analyse de la méthodologie de concertation

Il apparaît que la publicité sur la tenue de réunions de concertation ait été insuffisante, comment expliquer la présence de seulement 5 fosséens (sur une cinquantaine de participants) à la réunion de concertation du 8 juillet à Fos ? Le choix de la période est aussi questionnable, en début de congés estivaux et en pleine période de chaleur.

Par ailleurs le projet autoroutier et notamment son aspect payant va impacter de très nombreux travailleurs bien au-delà de Fos (Arles/Cavaillon et ailleurs encore) il semblerait que l'échelle de la concertation est bien trop réduite par rapport aux citoyens impactés.

Analyse de l'objectif du projet

Toujours plus de camions.

Il devient impensable que la trajectoire de l'État dans son ambition de développement industriel fasse fi de toutes les recommandations en termes de limitation des émissions de gaz à effets de serre et investisse massivement dans un mode de transport d'un autre temps et mette tout en œuvre pour mettre toujours plus de camions sur les routes. Pourquoi les investissements de l'État ne sont-ils pas massivement orientés vers le développement du ferroutage pour le transport de marchandise et des transports en commun alternatifs pour les citoyens et employés de la zone de Fos ?

Conclusion

Au titre des éléments évoqués ci-dessus, NACICCA ne peut que rejeter l'ensemble de ces variantes et le projet de liaison autoroutière dans son entièreté et appelle l'État à faire preuve d'innovation pour porter sa politique de réindustrialisation et de décarbonation, sans porter atteinte à la préservation nécessaire de la biodiversité et de l'activité agricole.

@118 - Anonymat souhaité

Organisme : Citoyen

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 17:23:17

Objet : Contre un projet à contre courant

Contribution :

Proposer un projet pour bétonner davantage , couper une zone protégée alors que nous affrontons un 3ème épisode caniculaire, c'est criminel. Il y a plus de 20 ans que le lobby camion tue chaque année davantage le Fret sncf. Quand allez vous cesser cette fuite en avant? Tant pis, par l'absence de courage, de prise en compte des avis des personnes qui vivent ds la région, ce projet mortifère sera bloqué comme l'A69 pendant des années.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@119 - Baldaquin Sylvie

Ville : Saint-Chamas

Date de dépôt : Le 13/07/2026 à 18:11:32

Objet : Opposition au projet

Contribution :

Arguments contre le projet autoroutier et les alternatives durables à promouvoir Arguments- impact environnemental : * émissions de CO2 : les autoroutes augmentent le trafic* Artificialisation du sol : destruction des écosystèmes, des habitats naturels et perte de biodiversité (ici le Coussoul et différentes espèces floristiques et faunistiques). De plus, le projet se fait au nord dans une zone protégée (Parc naturel régional)* Pollution sonore et atmosphérique- Incohérence avec les objectifs climatiques : Accords de Paris (réduction des émissions), transition écologique (modèle dépendant de la voiture individuelles et fret routier pour des décennies)- Coût économique et sociaux : les investisseurs privés qui financent font payer aux utilisateurs le prix de ce chantier, de l'entretien et ont comme objectif de faire des bénéfices Effet rebond : création d'embouteillage pour les gens qui seront utilisateurs des routes secondaires...- Risques sanitaires : particules fines responsables de maladies respiratoires et cardiovasculaires dans une zone déjà très polluée Sédentarité, la voiture individuelle réduit l'activité physique avec des impacts sur la santé publique Alternatives- Réseau ferroviaire dense en France mais sous-financé Rénover et développer le train (voyageur avec les train régionaux TER et transport marchandises)- Mobilités douces : Pistes cyclables sécurisées, report modal avec le covoiturage (incitations fiscales, voies réservées, plateforme et aires), transport en communs (navettes électriques, BHNS = bus à haut niveau de service, rapides, fréquents sur voies réservées)- Optimiser l'existant : pôles multimodaux : gares combinant train, bus, vélo, covoit- Innovations technologiques : déployer des bornes de recharge et développer des applications intégrant tous les types de transport...Ce projet est un non sens, archaïque, du monde d'avant ! Nous ne pouvons plus raisonner en termes de développement comme dans les décennies qui viennent de s'écouler sinon nos enfants nous accuseront, à raison, d'avoir continué dans le mauvais sens de l'histoire Merci de tenir compte de ma contribution au même titre que toutes les autres Sylvie Baldaquin, habitante de St Chamas, membre du parti Les Ecologistes, du collectif Cistude et de diverses association pour un monde meilleur

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@120 - Quinto Annakarin

Organisme : [kala?melo?]

Ville : Arles

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 00:45:02

Objet : Contre le projet proposé. Pour une infrastructure d'intérêt national fondée sur la responsabilité de ses bénéficiaires et la priorité au report

Contribution :

Pour une infrastructure d'intérêt national fondée sur la responsabilité de ses bénéficiaires et la priorité au report modal Cette contribution repose sur un principe simple : lorsqu'une infrastructure répond principalement aux besoins d'activités économiques d'intérêt national, il appartient d'abord à ses principaux bénéficiaires de démontrer que toutes les solutions de report modal relevant de leur responsabilité ont été effectivement mises en œuvre avant que la collectivité n'engage la création de nouvelles capacités routières. Une infrastructure indispensable au fonctionnement économique national ne peut être financée principalement par les habitants et les salariés du territoire qui en supportent déjà les nuisances. 1. Une amélioration nécessaire, mais un choix de modèle qui interroge La nécessité d'améliorer la liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence est largement partagée. Cet axe connaît depuis plusieurs décennies une forte congestion, une circulation importante de poids lourds, une insécurité routière persistante et des nuisances qui affectent directement les habitants comme les salariés de la zone industrialo-portuaire. La question posée par cette enquête publique n'est donc pas celle de l'opportunité d'améliorer la desserte. Elle est celle du modèle d'aménagement retenu, de son financement et de sa compatibilité avec les objectifs de sobriété foncière, de maîtrise des dépenses publiques et de transition écologique. 2. Le passage d'une route nationale gratuite à une autoroute concédée constitue un changement majeur Le projet ne consiste plus uniquement à moderniser une infrastructure existante. Il transforme une route nationale gratuite en autoroute concédée financée en partie par un péage. Cette évolution modifie profondément la nature de l'infrastructure. Une route nationale constitue un patrimoine collectif financé par la solidarité nationale et destiné à répondre à un intérêt général de mobilité. Sa transformation en infrastructure autoroutière concédée modifie profondément l'équilibre initial : un bien public existant devient le support d'un modèle économique fondé sur le péage, faisant peser sur les usagers une partie du coût d'une infrastructure dont les bénéfices attendus excèdent largement les seuls déplacements individuels. Cette évolution pose la question de la répartition équitable de la valeur créée : alors que l'investissement public initial et les ressources foncières et territoriales mobilisées ont été supportés par la collectivité, les principaux gains attendus concernent principalement les acteurs économiques qui bénéficieront d'une amélioration de leur accessibilité et de leur compétitivité — industriels, acteurs portuaires, plateformes logistiques et entrepôts. La question est donc celle de l'équité. Pourquoi les habitants et les salariés du territoire devraient-ils financer par un péage une infrastructure dont la justification repose également sur des enjeux industriels, portuaires et logistiques d'intérêt national ? 3. Une infrastructure stratégique ne peut être financée comme un équipement local La liaison Fos-Salon accompagne le développement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, des zones industrielles, des plateformes logistiques et des échanges nationaux et européens. Son intérêt dépasse largement les déplacements locaux. Dans ces conditions, son financement ne peut reposer principalement sur les ménages captifs du territoire. À défaut, le territoire se trouverait dans une situation paradoxale : accueillir les activités industrielles, en supporter les nuisances environnementales et sanitaires, puis financer lui-même les infrastructures nécessaires à leur développement. 4. Le péage crée un risque de double peine Le péage représenterait plusieurs centaines d'euros par an pour de nombreux actifs. Cette charge pèserait sur un territoire où les transports collectifs demeurent insuffisants et où de nombreux salariés n'ont pas d'alternative crédible à la voiture. Le risque est double : pénaliser le pouvoir d'achat tout en favorisant le report d'une partie

du trafic vers les axes secondaires, déplaçant les nuisances sans les réduire.

5. Des impacts qui doivent être appréciés à l'échelle du territoire. Le projet affecte des espaces agricoles et naturels particulièrement sensibles, notamment les coussouls de Crau, des zones humides, des terres agricoles, des ressources en eau et des habitats d'espèces protégées. Ces impacts ne peuvent être appréciés isolément. L'ouest de la métropole concentre déjà de nombreux projets industriels, logistiques, énergétiques et d'infrastructures. La véritable question devient donc : « Quelle capacité d'artificialisation, d'investissement public et de transformation territoriale demeure soutenable pour un territoire déjà fortement sollicité ? »

6. Faire du report modal une condition préalable. Le projet répond largement aux besoins du complexe industriel-portuaire de Fos-sur-Mer. Or la réponse proposée consiste principalement à augmenter la capacité routière alors que le développement du fret ferroviaire et des autres solutions de report modal demeure insuffisant pour justement résoudre une partie des nuisances constatées. Cette situation crée une incitation peu vertueuse : tant que les infrastructures routières sont financées par la collectivité ou par les usagers, les investissements permettant de transférer une partie des flux vers le rail restent reportés. Il ne s'agit pas d'opposer la route au rail. Il s'agit d'exiger que les principaux bénéficiaires économiques participent effectivement au développement des alternatives dont ils peuvent être les acteurs directs, notamment le raccordement ferroviaire des sites industriels et logistiques. Dès lors, avant toute création de capacité routière nouvelle, il devrait être démontré que les solutions de report modal techniquement, économiquement et territorialement pertinentes ont été effectivement mises en œuvre.

L'existence d'alternatives crédibles insuffisamment développées constitue à cet égard un élément essentiel de l'appréciation de l'utilité publique d'une nouvelle infrastructure. Cette approche conduit à proposer un principe simple de planification des infrastructures :

1. optimiser les infrastructures existantes ;
2. développer les solutions de report modal ;
3. améliorer les infrastructures routières existantes lorsque cela est nécessaire ;
4. ne créer une capacité routière nouvelle qu'en dernier recours, lorsque le besoin résiduel est objectivement démontré.

Ce principe pourrait utilement guider l'ensemble des grands projets d'infrastructures.

7. Demandes formulées dans le cadre de l'enquête publique. Je demande :

1. de clarifier le caractère d'intérêt national de cette infrastructure et les conséquences qui en découlent pour son financement ;
2. de réexaminer la pertinence d'un financement reposant principalement sur un péage acquitté par les usagers locaux ;
3. de réaliser une comparaison complète entre le scénario autoroutier concédé et un scénario d'amélioration optimisée de l'infrastructure existante ;
4. d'exiger que les principaux bénéficiaires économiques contribuent au financement des infrastructures de report modal, notamment du fret ferroviaire, et que la mise en œuvre effective de ces alternatives soit évaluée avant toute décision de création d'une capacité routière nouvelle ;
5. d'évaluer les impacts cumulés de l'ensemble des grands projets d'infrastructures de l'ouest métropolitain dans une approche territoriale globale ;
6. d'apporter des garanties précises contre le report du trafic vers les communes et les routes secondaires.

Conclusion La liaison Fos-Salon est nécessaire. Mais sa nécessité ne suffit pas à justifier n'importe quel modèle technique, financier ou territorial. Cette enquête publique interroge plus largement la manière dont la puissance publique planifie les infrastructures à l'heure de la transition écologique. La création d'une nouvelle capacité routière ne devrait intervenir qu'après avoir démontré que les infrastructures existantes ont été optimisées et que les principaux bénéficiaires économiques ont effectivement développé les alternatives dont ils ont la maîtrise. À cette condition seulement, les investissements publics répondront pleinement à l'intérêt général. Construire une route pour le territoire ne peut pas signifier faire payer le territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@121 - Quinto Annakarin

Organisme : [kala?melo?]

Ville : Arles

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 00:49:31

Objet : Contre le projet proposé. Pour une infrastructure d'intérêt national fondée sur la responsabilité de ses bénéficiaires et la priorité au report

Contribution :

Pour une infrastructure d'intérêt national fondée sur la responsabilité de ses bénéficiaires et la priorité au report modal Cette contribution repose sur un principe simple : lorsqu'une infrastructure répond principalement aux besoins d'activités économiques d'intérêt national, il appartient d'abord à ses principaux bénéficiaires de démontrer que toutes les solutions de report modal relevant de leur responsabilité ont été effectivement mises en œuvre avant que la collectivité n'engage la création de nouvelles capacités routières. Une infrastructure indispensable au fonctionnement économique national ne peut être financée principalement par les habitants et les salariés du territoire qui en supportent déjà les nuisances. 1. Une amélioration nécessaire, mais un choix de modèle qui interroge La nécessité d'améliorer la liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence est largement partagée. Cet axe connaît depuis plusieurs décennies une forte congestion, une circulation importante de poids lourds, une insécurité routière persistante et des nuisances qui affectent directement les habitants comme les salariés de la zone industrialo-portuaire. La question posée par cette enquête publique n'est donc pas celle de l'opportunité d'améliorer la desserte. Elle est celle du modèle d'aménagement retenu, de son financement et de sa compatibilité avec les objectifs de sobriété foncière, de maîtrise des dépenses publiques et de transition écologique. 1. Le passage d'une route nationale gratuite à une autoroute concédée constitue un changement majeur Le projet ne consiste plus uniquement à moderniser une infrastructure existante. Il transforme une route nationale gratuite en autoroute concédée financée en partie par un péage. Cette évolution modifie profondément la nature de l'infrastructure. Une route nationale constitue un patrimoine collectif financé par la solidarité nationale et destiné à répondre à un intérêt général de mobilité. Sa transformation en infrastructure autoroutière concédée modifie profondément l'équilibre initial : un bien public existant devient le support d'un modèle économique fondé sur le péage, faisant peser sur les usagers une partie du coût d'une infrastructure dont les bénéfices attendus excèdent largement les seuls déplacements individuels. Cette évolution pose la question de la répartition équitable de la valeur créée : alors que l'investissement public initial et les ressources foncières et territoriales mobilisées ont été supportés par la collectivité, les principaux gains attendus concernent principalement les acteurs économiques qui bénéficieront d'une amélioration de leur accessibilité et de leur compétitivité — industriels, acteurs portuaires, plateformes logistiques et entrepôts. La question est donc celle de l'équité. Pourquoi les habitants et les salariés du territoire devraient-ils financer par un péage une infrastructure dont la justification repose également sur des enjeux industriels, portuaires et logistiques d'intérêt national ? 1. Une infrastructure stratégique ne peut être financée comme un équipement local La liaison Fos-Salon accompagne le développement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, des zones industrielles, des plateformes logistiques et des échanges nationaux et européens. Son intérêt dépasse largement les déplacements locaux. Dans ces conditions, son financement ne peut reposer principalement sur les ménages captifs du territoire. À défaut, le territoire se trouverait dans une situation paradoxale : accueillir les activités industrielles, en supporter les nuisances environnementales et sanitaires, puis financer lui-même les infrastructures nécessaires à leur développement. 1. Le péage crée un risque de double peine Le péage représenterait plusieurs centaines d'euros par an pour de nombreux actifs. Cette charge pèserait sur un territoire où les transports collectifs demeurent insuffisants et où de nombreux salariés n'ont pas d'alternative crédible à la voiture. Le risque est double : pénaliser le pouvoir d'achat tout en favorisant le report d'une partie

du trafic vers les axes secondaires, déplaçant les nuisances sans les réduire.¹ Des impacts qui doivent être appréciés à l'échelle du territoire. Le projet affecte des espaces agricoles et naturels particulièrement sensibles, notamment les coussouls de Crau, des zones humides, des terres agricoles, des ressources en eau et des habitats d'espèces protégées. Ces impacts ne peuvent être appréciés isolément. L'ouest de la métropole concentre déjà de nombreux projets industriels, logistiques, énergétiques et d'infrastructures. La véritable question devient donc : « ? » Quelle capacité d'artificialisation, d'investissement public et de transformation territoriale demeure soutenable pour un territoire déjà fortement sollicité ?¹. Faire du report modal une condition préalable. Le projet répond largement aux besoins du complexe industriel-portuaire de Fos-sur-Mer. Or la réponse proposée consiste principalement à augmenter la capacité routière alors que le développement du fret ferroviaire et des autres solutions de report modal demeure insuffisant pour justement résoudre une partie des nuisances constatées.² Cette situation crée une incitation peu vertueuse : tant que les infrastructures routières sont financées par la collectivité ou par les usagers, les investissements permettant de transférer une partie des flux vers le rail restent reportés. Il ne s'agit pas d'opposer la route au rail. Il s'agit d'exiger que les principaux bénéficiaires économiques participent effectivement au développement des alternatives dont ils peuvent être les acteurs directs, notamment le raccordement ferroviaire des sites industriels et logistiques.³ Dès lors, avant toute création de capacité routière nouvelle, il devrait être démontré que les solutions de report modal techniquement, économiquement et territorialement pertinentes ont été effectivement mises en œuvre.⁴

L'existence d'alternatives crédibles insuffisamment développées constitue à cet égard un élément essentiel de l'appréciation de l'utilité publique d'une nouvelle infrastructure. Cette approche conduit à proposer un principe simple de planification des infrastructures : 1. optimiser les infrastructures existantes ; 2. développer les solutions de report modal ; 3. améliorer les infrastructures routières existantes lorsque cela est nécessaire ; 4. ne créer une capacité routière nouvelle qu'en dernier recours, lorsque le besoin résiduel est objectivement démontré. Ce principe pourrait utilement guider l'ensemble des grands projets d'infrastructures.

1. Demandes formulées dans le cadre de l'enquête publique. Je demande : 1. de clarifier le caractère d'intérêt national de cette infrastructure et les conséquences qui en découlent pour son financement ; 2. de réexaminer la pertinence d'un financement reposant principalement sur un péage acquitté par les usagers locaux ; 3. de réaliser une comparaison complète entre le scénario autoroutier concédé et un scénario d'amélioration optimisée de l'infrastructure existante ; 4. d'exiger que les principaux bénéficiaires économiques contribuent au financement des infrastructures de report modal, notamment du fret ferroviaire, et que la mise en œuvre effective de ces alternatives soit évaluée avant toute décision de création d'une capacité routière nouvelle ; 5. d'évaluer les impacts cumulés de l'ensemble des grands projets d'infrastructures de l'ouest métropolitain dans une approche territoriale globale ; 6. d'apporter des garanties précises contre le report du trafic vers les communes et les routes secondaires.

Conclusion La liaison Fos-Salon est nécessaire. Mais sa nécessité ne suffit pas à justifier n'importe quel modèle technique, financier ou territorial. Cette enquête publique interroge plus largement la manière dont la puissance publique planifie les infrastructures à l'heure de la transition écologique. La création d'une nouvelle capacité routière ne devrait intervenir qu'après avoir démontré que les infrastructures existantes ont été optimisées et que les principaux bénéficiaires économiques ont effectivement développé les alternatives dont ils ont la maîtrise. À cette condition seulement, les investissements publics répondront pleinement à l'intérêt général.⁵ Construire une route pour le territoire ne peut pas signifier faire payer le territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@122 - LAMBIN Gaël

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 10:12:33

Objet : Ne pas oublier les transports en commun et les modes de déplacement doux

Contribution :

Cet axe Fos-Salon est saturé, notamment parce que, * pour les particuliers, il n'existe PAS d'alternative de transport collectif PERFORMANTE : - 1 TER Miramas-Marseille via Côte Bleue toutes les 2 heures, desserte inexistante le soir; horaires mal connectés aux autres moyens de transport (bus, TER Miramas-Salon); - bus Salon-Fos inefficaces (fréquence suffisante et desserte trop lente) * pour les entreprises, le transport routier est toujours privilégié. A l'heure de la transition (de l'urgence !) écologique, il est grand temps de remédier à cela. Ce projet doit prévoir l'infrastructure nécessaire pour les transports collectifs et modes de déplacements doux (vélo notamment), pour que, par exemple, une liaison par car interurbaine EFFICACE entre Salon, Fos et Port-de-Bouc/Martigues puisse voir le jour. Notamment prévoir une VRTC sur la BAU. Cela ne doit pas être qu'une hypothèse, mais doit faire partie intégrante du projet. Sur la section nord, le § intermodalité indique "l'aménagement de la variante A permettra de délester la RD69 d'une partie du trafic de transit entre Salon-de-Provence et Miramas et d'y favoriser les aménagements en faveur de l'intermodalité, notamment pour la mise en œuvre éventuelle d'un BHNS." --> Ces formulations sont trop vagues. Le projet doit inclure les aménagements de voirie permettant l'activation de ces services. Sur la section centrale, le § intermodalité indique "La décongestion de cet axe, qui profite de multiples connexions avec les centres-villes d'Istres et Miramas, permet d'envisager un projet cohérent et complémentaire avec l'offre de transport en commun (gestion des interfaces avec les BHNS métropolitains sur Istres et Miramas, aménagement de VRTC sur la BAU, création d'ouvrage pour permettre les franchissements en mode doux, aménagement favorisant le covoiturage.). Le projet est également compatible avec l'itinéraire cyclable déjà prévu en bord de route sur la section et sa réalisation permettra de préciser les emprises pouvant être dégagées pour les modes doux." --> Ces formulations sont trop vagues. Le projet doit inclure les aménagements de voirie permettant l'activation de ces services. --> Il serait également utile d'inclure dans l'étude les interactions possibles avec le projet LNPCA et notamment le volet "navette marseillaise" visant à augmenter significativement la desserte TER Marseille-Miramas via Rognac et Marseille-Miramas via Côte Bleue.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@123 - BLANC Eliane

Ville : La Seyne-sur-Mer

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 10:27:33

Objet : Liaison FOS SALON

Contribution :

Y en a marre de tous ces projets qui détruisent le vivant et aggravent chaleur et sécheresse

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@124 - Anonymat souhaité

Ville : Rougiers

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 11:27:51

Objet : Liaison Fos-Salon

Contribution :

Totalement inutile, pour gagner quelques minutes car destruction de la nature et du vivant. On n'est plus dans le passé mais déjà aujourd'hui la planète brûle , les méga feux arrivent même où on ne les attendait pas. Utilisons les finances pour la protection plutôt que la destruction

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@125 - Anonymat souhaité

Ville : Miramas

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 11:29:24

Objet : Avis très défavorable au projet de liaison routière Fos-sur-Mer à " Salon-de-Provence

Contribution :

Un projet contraire aux engagements environnementaux de l'État. Je formule un avis extrêmement défavorable à ce projet, qui constitue l'illustration même de l'écart grandissant entre les discours publics sur la transition écologique et les décisions effectivement prises par l'État. À l'heure où les collectivités, les agriculteurs, les entreprises et les particuliers sont appelés à réduire leur consommation d'espace, à préserver la biodiversité et à lutter contre le changement climatique, l'État envisage lui-même la réalisation d'une infrastructure routière dont les conséquences environnementales seront considérables et irréversibles. La première obligation du maître d'ouvrage devrait être d'éviter les atteintes à l'environnement. Ici, l'on cherche avant tout à les compenser, alors que chacun sait qu'un milieu naturel exceptionnel détruit ne se recrée pas.

1. Une destruction irréversible d'espaces naturels et agricoles. Le projet entraînera la disparition d'environ 30 hectares de coussouls de Crau, habitat steppique unique en Europe occidentale, reconnu pour son intérêt écologique exceptionnel et refuge d'espèces protégées parmi les plus emblématiques de notre patrimoine naturel. Les mesures compensatoires annoncées ne sauraient masquer cette réalité : un coussoul détruit est définitivement perdu. Les fonctions écologiques, les équilibres biologiques et les caractéristiques pédologiques qui se sont constitués durant des siècles ne se déplacent pas et ne se recréent pas par simple décision administrative. Mais ces 30 hectares ne constituent que la partie visible de l'impact. Ce projet va entraîner l'artificialisation directe ou indirecte de centaines d'hectares supplémentaires, imperméabiliser des surfaces aujourd'hui participant à la recharge de la nappe phréatique de Crau, fragmenter les continuités écologiques et morceler durablement les exploitations agricoles. Dans un territoire déjà soumis à une pression foncière considérable, cette consommation d'espace apparaît totalement incompatible avec l'objectif national de Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Comment l'État peut-il exiger des communes qu'elles renoncent à quelques hectares d'urbanisation tout en portant lui-même un projet consommant des surfaces autrement plus importantes ? Cette contradiction fragilise profondément la crédibilité de la politique nationale de sobriété foncière.

2. Un projet routier d'un autre siècle qui aggrave les impacts cumulés sur le territoire. Le dossier présente cette infrastructure comme une réponse aux enjeux de sécurité, de fluidité du trafic et de développement économique. Or ces affirmations sont loin d'être démontrées. Depuis plusieurs décennies, les travaux consacrés à l'aménagement des transports mettent en évidence le phénomène bien connu de trafic induit : augmenter la capacité d'un axe routier conduit, à moyen terme, à attirer de nouveaux flux de circulation, annulant progressivement les gains annoncés en matière de congestion. Rien ne démontre que cette opération permettra une diminution durable des nuisances. Au contraire, le maintien de sections autoroutières payantes favorisera très probablement la poursuite des reports de circulation sur le réseau secondaire, au détriment des communes riveraines qui continueront de subir bruit, pollution et insécurité. Le projet doit surtout être replacé dans son contexte territorial. Il s'ajoute à la déviation d'Arles, au développement massif de la zone industrialo-portuaire de Fos, aux nouvelles plateformes logistiques, au projet de ligne Très Haute Tension (THT) et aux multiples infrastructures déjà programmées ou en cours de réalisation. Pris séparément, chacun de ces projets est présenté comme acceptable. Additionnés, ils conduisent à une transformation profonde et irréversible du territoire. Le droit de l'environnement impose pourtant une appréciation des effets cumulés des projets. Ceux-ci apparaissent ici largement sous-estimés. Enfin, il est particulièrement préoccupant que la DREAL continue de faire primer les arguments économiques sur les impératifs environnementaux. Le développement économique est évidemment nécessaire. Mais il ne peut plus, en 2026, constituer l'argument systématique permettant

de justifier une nouvelle artificialisation des sols, la destruction d'espaces naturels remarquables et l'augmentation des capacités routières. En pleine crise climatique, poursuivre une politique du « toujours plus de routes, toujours plus de camions » revient à prolonger un modèle dont chacun reconnaît aujourd'hui les limites.³ Une concertation insuffisante qui ne permet pas une réelle participation du public. Le maître d'ouvrage se félicite de la qualité de la concertation menée. Cette appréciation ne correspond pas à la réalité vécue par de nombreux citoyens. La publicité de cette concertation est demeurée extrêmement discrète au regard des enjeux du projet. Les réunions publiques ont concerné un nombre limité de personnes alors que les conséquences de cette infrastructure s'étendront sur plusieurs générations. À titre personnel, je me suis inscrit afin de participer aux réunions publiques sans jamais recevoir les invitations annoncées. Plus préoccupant encore, la page officielle consacrée au projet ne permet même pas d'accéder directement au registre numérique de la concertation. L'utilisateur est renvoyé vers un questionnaire succinct auquel il est promis qu'un lien sera transmis ultérieurement... sans qu'il ne le soit effectivement. Comment parler de participation effective du public lorsque les outils mêmes permettant de contribuer sont aussi difficilement accessibles ? La concertation environnementale n'est pas une formalité administrative destinée à sécuriser juridiquement un projet déjà décidé. Elle constitue une exigence démocratique issue de la Charte de l'environnement et du Code de l'environnement. En l'espèce, tout donne malheureusement le sentiment que l'objectif recherché est davantage de satisfaire une obligation réglementaire que de permettre un véritable débat public.

Conclusion Ce projet est celui d'une vision dépassée de l'aménagement du territoire. Il détruit des espaces naturels irremplaçables, artificialise des terres agricoles, fragilise la nappe de Crau, renforce la dépendance au transport routier, sous-estime les effets cumulés des grands projets qui se multiplient autour de l'étang de Berre et n'apporte aucune démonstration convaincante de son intérêt au regard des enjeux climatiques actuels. La transition écologique ne peut rester un discours. Elle doit conduire l'État à renoncer aux projets qui aggravent durablement l'artificialisation des sols et les émissions de gaz à effet de serre, au profit d'investissements dans le ferroviaire, le report modal et la préservation des espaces naturels. Pour toutes ces raisons, je demande l'abandon de ce projet et la recherche de solutions compatibles avec les engagements environnementaux de la France, le principe de sobriété foncière et la protection du patrimoine naturel exceptionnel de la Crau.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@126 - Leban Michel

Organisme : Commission mobilité Istres

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 11:59:07

Objet : Choix et proposition alternative

Contribution :

Je suis habitant d'Istres, et je fais donc le choix de la gratuité sur le secteur Centre. Le trajet prévu à partir de Rassuen n'est pas envisageable car il traverserait le domaine du Grand moutonnier. Il faudra donc passer au sud de la voie ferrée. Puis ensuite la traverser. ce qui pourrait se faire en souterrain. Après avis des réseaux Ferrés de France. On pourrait discuter également du passage en souterrain au niveau du giratoire, Marcel Dassault, afin de réduire les nuisances sonores et en tenant compte également de la zone commerciale très proche ainsi que de certaines habitations. ceci éviterait aussi d'apporter d'importants remblais de terre. concernant le péage il semble difficile de l'envisager sur Fos, et ce serait plus facile de se concentrer sur la partie nord qui est en lien direct avec l'A 54 déjà payante.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@127 - Anonymat souhaité

Ville : Arles

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 12:15:01

Objet : Avis très défavorable au projet de liaison routière Fos-sur-Mer à "Salon-de-Provence

Contribution :

Une infrastructure incompatible avec les exigences environnementales du XXI^e siècleLe présent projet est présenté comme une opération d'amélioration de la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer. En réalité, il s'agit d'une nouvelle infrastructure routière majeure destinée à accompagner la croissance continue du trafic routier de marchandises.Ce choix traduit une vision de l'aménagement du territoire qui paraît aujourd'hui en contradiction avec les engagements nationaux et européens de lutte contre le changement climatique, de préservation de la biodiversité et de limitation de l'artificialisation des sols.Pour ces raisons, je formule un avis extrêmement défavorable.

I - UNE ATTEINTE MAJEURE À UN PATRIMOINE NATUREL D'EXCEPTIONLe dossier reconnaît lui-même que le projet entraînera la destruction d'environ 30 hectares de coussouls de Crau.Il ne s'agit pas d'un espace naturel ordinaire.Les coussouls constituent un écosystème steppique unique en Europe occidentale.Ils accueillent notamment :le Ganga cata,l'Outarde canepetière,le Faucon crécerellette,de nombreuses espèces d'orthoptères,une flore particulièrement spécialisée.Ces milieux sont le résultat d'équilibres écologiques anciens qui ne peuvent être recréés artificiellement.Contrairement à ce que laisse entendre le dossier, la compensation écologique ne permet pas de "reconstituer" un coussoul.La doctrine nationale "Éviter-Réduire-Compenser" rappelle d'ailleurs que la compensation n'intervient qu'en dernier recours, après démonstration de l'impossibilité d'éviter les impacts.Or le dossier démontre surtout comment compenser...beaucoup moins pourquoi il serait impossible d'éviter.Cette logique apparaît contraire à l'esprit même de la séquence ERC.

II - UNE CONSOMMATION D'ESPACES INCOMPATIBLE AVEC LE ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTELes impacts du projet ne se limitent évidemment pas aux seuls 30 hectares de coussouls.L'infrastructure entraînera :de nouvelles chaussées,des échangeurs,des bassins,des voies de raccordement,des plateformes techniques,des emprises de chantier,des compensations foncières.À cela s'ajoute le morcellement des exploitations agricoles.Le territoire de la Crau est déjà l'un des plus sollicités de Provence.Il supporte :les infrastructures portuaires,les plateformes logistiques,les installations industrielles,les lignes électriques,les carrières,les réseaux autoroutiers.Dans ce contexte, il devient particulièrement difficile de comprendre comment l'État peut promouvoir simultanément :le Zéro Artificialisation Nette auprès des collectivités,tout en réalisant lui-même l'un des plus importants projets consommateurs d'espace du département.Cette contradiction nuit gravement à la crédibilité des politiques publiques.

III - UNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE QUI MINIMISE LES EFFETS CUMULÉSC'est probablement le principal point faible du dossier.Le projet est présenté comme s'il existait isolément.Pourtant le territoire connaît actuellement une concentration exceptionnelle de grands projets :déviation routière d'Arles ;développement industriel du golfe de Fos ;nouvelles plateformes logistiques ;développement du Grand Port Maritime ;projet de ligne THT ;développement des zones d'activités.Le Code de l'environnement impose pourtant de prendre en compte les effets cumulés.Or les habitants ne subiront pas un projet.Ils subiront leur addition.Addition des consommations foncières.Addition des nuisances.Addition des émissions.Addition des atteintes paysagères.Addition des destructions d'espaces agricoles.Cette approche cumulative apparaît insuffisamment développée.

IV - LE PARI DU "TOUT ROUTIER"Le dossier affirme que la nouvelle liaison permettra :davantage de sécurité ;moins d'embouteillages ;moins de pollution.Ces affirmations sont loin d'être démontrées.Depuis plusieurs décennies, la littérature scientifique décrit le phénomène de trafic induit.Créer de nouvelles capacités routières attire progressivement de nouveaux déplacements.Les gains de fluidité diminuent.Les émissions repartent à la hausse.La congestion réapparaît.Il est également difficile d'ignorer les effets de report liés aux sections autoroutières

payantes. Une partie des usagers continuera naturellement à privilégier les itinéraires gratuits. Le dossier ne démontre pas que ce phénomène sera marginal.

V - UNE ABSENCE DE VÉRITABLE ALTERNATIVE Le Code de l'environnement impose d'examiner les solutions de substitution raisonnables. Or le dossier semble considérer comme acquise la nécessité d'une nouvelle infrastructure routière. Pourquoi ne pas avoir étudié beaucoup plus sérieusement : le fret ferroviaire ; le report modal ; l'amélioration des dessertes existantes ; les transports collectifs ; la réduction des déplacements poids lourds ; l'optimisation des infrastructures déjà présentes ? Le choix du routier semble avoir précédé l'analyse des alternatives.

VI - UNE DREAL EN CONTRADICTION AVEC SA PROPRE MISSION La lecture du dossier laisse une impression troublante. Les bénéfices économiques occupent une place centrale. La compétitivité du territoire est constamment invoquée. En revanche, les atteintes environnementales semblent présentées comme des contraintes qu'il conviendrait simplement de compenser. Pourtant la DREAL n'est pas uniquement l'administration chargée des infrastructures. Elle est aussi celle de la protection de l'environnement. À ce titre, elle devrait être le premier garant de la sobriété foncière et de la préservation des espaces naturels remarquables.

VII - UNE CONCERTATION DONT LA SINCÉRITÉ INTERROGE Le maître d'ouvrage met en avant une concertation exemplaire. La publicité de cette concertation est demeurée particulièrement discrète. Les élus locaux se sont montrés très silencieux. Plus surprenant encore, la page officielle du projet ne permet pas d'accéder directement au registre numérique. Le public est orienté vers un questionnaire succinct auquel il est promis qu'un retour par mail sera transmis ultérieurement. Ce fonctionnement est peu compatible avec une participation effective du public garantie par la Charte de l'environnement. Une concertation réussie ne se mesure pas au nombre de réunions ou d'ateliers organisés. Elle se mesure à la capacité réelle des citoyens à participer.

CONCLUSION Ce projet apparaît comme l'aboutissement d'un modèle d'aménagement aujourd'hui dépassé. Il conduit à : détruire des milieux naturels irremplaçables ; artificialiser des centaines d'hectares ; fragiliser les exploitations agricoles ; accroître la dépendance au transport routier ; sous-estimer les effets cumulés des grands projets ; compromettre les objectifs nationaux de sobriété foncière ; envoyer un signal profondément contradictoire au regard de l'urgence climatique. La transition écologique ne peut être crédible si l'État continue de promouvoir des projets qui reposent sur les mêmes logiques que celles des décennies passées. Pour l'ensemble de ces raisons, je demande l'abandon de ce projet et la réorientation des investissements publics vers le développement du ferroviaire, du report modal, des mobilités durables et de la préservation des espaces naturels exceptionnels de la Crau.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@128 - Anonymat souhaité

Ville : Antony

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 16:13:55

Objet : Liaison Fos Salon

Contribution :

Sans vouloir contester l'intérêt d'un aménagement de la liaison Fos - Salon pour le territoire et la sécurité, j'estime que la solution privilégiée par la DREAL dans la partie sud n'est pas acceptable. Cette variante 1 a le plus fort impact sur le milieu naturel et les espaces agricoles. Il est révélateur que cette variante ne soit envisageable que suite à l'abandon du projet d'extension de la réserve naturelle des Cossouls, alors même que la commissaire enquêteuse avait émis un avis favorable à cette extension en 2022. Le coût de cette variante conduit à prévoir un financement appuyé sur un péage et un montage complexe, sur lequel pèse une contrainte forte de calendrier liée à l'échéance de renouvellement de la concession autoroutière. Compte tenu des retards envisageables pour un tel projet, cette hypothèse de financement apparaît incertaine. Par ailleurs, comme le montre l'étude, ce péage (avec tronçon gratuit ou non) génère des stratégies d'évitement et de report sur les autres voies. La seule solution à retenir est à l'évidence la variante 3, c'est à dire un aménagement de la N 569 ou à proximité de son emprise actuelle. C'est la solution la moins coûteuse et au moindre impact environnemental, permettant de préserver le développement du territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@129 - Anonymat souhaité

Ville : Arles

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 16:43:44

Objet : Liaison Fos-Salon

Contribution :

Des enjeux contraires à l'avenir des espaces naturels ainsi qu'à la préservation des espèces qui y vivent. Contraires aussi à la liberté de circulation pour tous. Seul profit destiné aux lobbies du transport de poids lourds, déjà excessivement polluants!

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@130 - Anonymat souhaité

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 17:41:15

Objet : opposition au projet

Contribution :

Comme dit précédemment, ce projet de liaison autoroutière n'a aucun sens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@131 - Lentz Malau

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 18:08:11

Objet : Opposition au projet

Contribution :

Je refuse que le coussoux et la plaine ee Crau soit dénaturé, détruits. Je suis pour la conservation des espaces, de la nature et du peu de biodiversité qu'il nous reste. Pas pour du béton, encore plus de pollution et une course vers la destruction.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@132 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 18:18:48

Objet : Refus d'abîmer les espaces naturels

Contribution :

Je refuse que l'on abîme les espaces naturels au profit de l'humain. Préservons le peu d'espaces verts et les habitats naturels des animaux. Projet insensé en 2026 à mon sens.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@133 - Anonymat souhaité

Ville : Paris

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 18:56:53

Objet : Opposition à ce projet

Contribution :

Opposition à ce projet en raison principalement du fait que la traversée de la Réserve Naturelle Régionale par cette autoroute aura un impact écologique important, notamment sur la biodiversité (présence d'espèces protégées), et en raison de l'absence d'examen approfondi sur le report de trafic engendré sur les axes secondaires, report y compris de camions qui préféreront éviter les péages, malgré le rallongement de leur temps de conduite.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@134 - MALARTRE YVES

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 19:33:53

Objet : avis défavorable au projet de liaison FOS SALON

Contribution :

projet totalement écocide qui en favorisant le transport routier va à l'encontre des impératifs bioclimatiques du GIEC, et du simple bon sens, renvoyant aux calendes grecques les alternatives ferroviaires, les transports collectifs et les mobilités douces. La création d'un péage pénalise en outre durement les travailleurs « pauvres » qui seront des utilisateurs contraints. Quelles que soient les variantes aux extrémités, l'ensemble du projet est la négation de nos obligations sociales, écologiques, économiques envers les générations futures qui auront besoin d'une planète vivable et non d'infrastructures indéfendables même dans notre vision « du développement » à très court terme.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@135 - ROULET Thibault

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 19:37:14

Objet : Incompréhension du projet

Contribution :

Bonjour, A la lecture du dossier présenté, le projet de liaison Fos-Salon est indispensable à la circulation des biens et des personnes dans le cadre du développement toujours croissant de la zone indutrialo-portuaire de Fos.-Indispensable au point d'augmenter encore les émissions de gaz à effet de serre dans une région particulièrement polluée-Indispensable au point de détruire des habitats pour plusieurs espèces protégées-Indispensable au point de réduire encore les zones de culture du foin de Crau et d'élevage ovin auxquels la région est historiquement liée-Indispensable au point de supprimer du paysage istréen le patrimoine d'un mas provençal du XIXème siècle et son allée de platanes (domaine du Moutonnier)-Indispensable au point de dépenser plus d'un demi-milliard d'euros pour la totalité du tracé (567M€ hors mesures compensatoires). Je ne suis pas d'accord sur ce constat. Si le besoin d'augmentation des moyens de transport est réel, il y a en 2026 des solutions plus pérennes et plus respectueuses de l'environnement.-En cherchant des solutions de transport collectif pour des travailleurs se rendant tous au même endroit (BHNS sur voies dédiées, trains de voyageurs par la voie ferrée existante du port depuis Salon, Miramas, Istres)-En cherchant à transporter toujours plus de marchandises par le rail (transport combiné rail/route, wagons)-En gardant au mieux les tracés historiques pour limiter l'impact sur les zones naturelles et garder un budget maîtrisé-En ne faisant pas peser sur les locaux les conséquences (financières, environnementales) de tels projets pharaoniques. Je tiens cependant à remercier les décideurs pour le dispositif mis en place pour informer et recueillir les avis. Je vous remercie donc également de prendre en compte les voix qui s'élèvent dans cette première consultation du public. Thibault ROULET – Marseille Associé du Groupement Foncier Agricole du Moutonnier

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@136 - Anonymat souhaité

Organisme : GRANS EN TRANSITION

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 19:45:03

Objet : Contribution de l'association Grans en transition à la concertation << Séquence 3 >> sur la liaison Fos-Salon (RN569)

Contribution :

Madame, Monsieur Veuillez trouver en pièce jointe la contribution de l'association Grans en transition à la concertation « Séquence 3 » sur la liaison Fos-Salon (RN569) Vous en souhaitant bonne réception
Le comité représentatif de Grans en Transition

Pièce(s) jointes(s) :



Association loi 1901 – Maison des associations - 24 rue Aristide Briand – 13 450 GRANS

Contribution de Grans en transition à la concertation « Séquence 3 » sur la liaison Fos-Salon (RN569)

Notre association a pour objectif d'informer, de sensibiliser et d'agir pour préserver notre santé et notre environnement à Grans et plus largement sur notre territoire. Notre contribution concerne plus spécifiquement la partie sur le territoire de Grans, mais nos questionnements s'appliquent aussi sur l'ensemble du projet.

Le nouveau projet soumis à la séquence 3 de concertation en 2026 est un projet profondément remanié par rapport aux décisions prises dans l'arrêté ministériel du 29 juin 2021.

1. Une saturation future du réseau routier secondaire à cause de la section payante sur la partie Nord de la liaison (Rond-point de Toupiguière - Clésud et échangeur A54) et gratuité sur la section centrale.

- Actuellement, une part importante des poids lourds en provenance et à destination de la plateforme Clé Sud emprunte la D69 et la D19. À noter que la D19 traverse la commune de Grans.
- Avec l'option d'une partie nord payante et d'une section centrale gratuite, les résidents de la commune de Salon-de-Provence travaillant à Fos auront un double intérêt (gratuité et itinéraire plus court en distance) à emprunter la D69 pour rejoindre le rond-point de Toupiguière pour se rendre à Fos.

Nos demandes :

- Nous souhaiterions disposer du calcul détaillé du report de trafic envisagé sur le réseau secondaire autour de la partie Nord du tracé pour le scénario 2 des solutions à péage (gratuité de la section centrale).
- Nous souhaiterions connaître les mesures prévues pour éviter le report de trafic sur la D69 et la D19 des poids lourds (interdiction aux poids lourds en transit etc.), mais aussi des véhicules légers.
- Le péage sur la partie Nord augmentera forcément la fréquentation du carrefour de la Croix de Callamand déjà particulièrement dangereux aujourd'hui (croisement entre le RD19, et la D69 et de la piste cyclable (Fos – Salon) Quels sont les aménagements prévus avec échéancier et mode de financement pour sécuriser ce carrefour ?

2. Transport multimodal : sous-utilisation évidente des équipements de ferroutage sur la plateforme logistique de Clésud

La plateforme logistique de Clésud impacte de façon très importante le trafic de poids lourds prévu sur la partie Nord du projet. Il paraît nécessaire et urgent de privilégier le ferroutage pour désengorger l'ensemble de la liaison Fos/Salon.

- Les deux terminaux de transport combiné rail/route (Clé Sud Terminal – et TOP terminal Ouest Provence) semblent atteindre leur rythme de croisière. En revanche, **les embranchements ferrés à Clésud des bâtiments de logistique existants semblent complètement sous utilisés.**
- La plupart des bâtiments de Clésud disposant d'un embranchement ferré ne fonctionnent que sur le modèle du tout routier.
- Pire, le dernier Bâtiment A, nouvellement construit, sera exploité par une société spécialisée dans la logistique destinée à la grande distribution régionale dont l'activité n'est absolument pas adaptée au report modal ferroviaire.
- À notre connaissance, les arrêtés préfectoraux du 30 mai 2022, destinés à développer le report modal au profit du ferroviaire de la plateforme Clésud ne sont pas mis en œuvre.

Nos demandes :

- Nous souhaiterions que soient communiqués au public tous les éléments concernant l'application des deux arrêtés préfectoraux suivants :
 - o Arrêté préfectoral du 30 mai 2022 « Arrêté préfectoral complémentaire relatif à l'exploitation par la société Grans Développement d'un entrepôt couvert nommé « Bâtiment A » situé sur le territoire de la commune de Grans » (objectif de report substantiel de fret routier vers du fret ferroviaire)
 - o Arrêté préfectoral du 30 mai 2022 instituant un comité paritaire de co engagement pour le développement du report modal ferroviaire sur la plateforme logistique de Clé sud
- Nous souhaiterions que soient communiquées au public les parts réelles de report modal ferroviaire par rapport au trafic routier sur la zone de Clésud aujourd'hui.
- Un gel des projets d'extension de bâtiments logistiques sur la plateforme logistique de Clésud semble indispensable tant que la part de report modal ferroviaire n'a pas significativement augmenté au niveau des bâtiments existants.
- Et, d'une façon générale, quelles sont les actions réelles et concrètes mises en œuvre pour inciter à une part de ferroutage ou de transport multimodale aux entreprises de part et d'autre de la liaison ainsi que sur Clésud ?

3. L'impact sur la réserve naturelle régionale Poitevine – Regarde – Venir

- La solution de liaison autoroutière retenue à 2 x 2 voies pour la variante A est la solution la plus impactante pour la RNR, les Coussouls de Crau et les parcelles de foin de Crau irriguées. Comment compenser une disparition du Coussoul de Crau, sachant que celui-ci n'est pas reconstituable ? De plus, la RNR a été mise en place pour déjà compenser un projet précédent.
- Les emprises foncières du projet annoncées dans le projet paraissent sous-estimées.
- La disparition de prairies de foin de Crau va contribuer à fragiliser les exploitations
- Une telle augmentation de trafic des poids lourds générera et multipliera les risques de pollution de la nappe de Crau.

Nos demandes pour la variante 1 Nord :

- Repréciser pour le public les surfaces d'emprises foncières en distinguant :
 - o La chaussée principale
 - o Les échangeurs et ronds points
 - o Les voies de rétablissement
 - o Les équipements annexes (bassins de rétention, aires de covoiturage)
- Étudier une solution pour la liaison Nord d'aménagement de 2 x 1 voie sécurisée extensible par la suite en 2 x 2 voies (projet évolutif, moins cher et ne nécessitant pas une concession autoroutière)

4. Un projet injuste d'un point de vue social et environnemental

Ce projet d'autoroute à péage n'est pas acceptable pour la population locale, qui devra financer à la place de la collectivité et des industriels de la ZIP une infrastructure qui dégradera un peu plus leur santé, leur environnement, les ressources agricoles locales, une réserve naturelle, la qualité de l'air, et la qualité du réseau routier secondaire. Sans pour autant résoudre le problème de circulation tant le report sur les réseaux secondaires paraît inévitable dans le cas d'une autoroute payante.

Conclusion

En cet été 2026, après 3 semaines de canicule, ce projet de liaison autoroutière apparaît comme (in)pensé avec un logiciel datant du 20^e siècle. L'intense travail de concertation effectué en 2021 semble avoir été réduit à peau de chagrin, avec des prises de décision hors du processus de concertation. Sans études réelles sur d'autres alternatives, le développement impératif des transports collectifs, une incitation réelle au feroutage, les mobilités actives. Les intérêts économiques paraissent primer encore une fois sur l'intérêt général.

Une industrie dite "décarbonnée" n'aura pas d'utilité si elle se fait au détriment de la santé des populations, de la cohésion sociale et du maintien de la biodiversité et de terres agricoles aménagées depuis plusieurs siècles.

Pour toutes ces raisons, nous, Grans en transition, nous nous opposons au projet d'autoroute payante, quelles que soient les options de financement choisies.

@137 - Brunet Isabelle

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 19:45:26

Objet : Concertation liaison Fos-Salon

Contribution :

Je ne comprends pas le projet depuis le départ
Sur le fond: pourquoi, en 2026, en toute connaissance du contexte qui nous attend, est-il encore envisagé de développer le transport routier?
Sur la partie autoroute: Comment peut-on imaginer sérieusement que les usagers, perso et pro, utilisent cette portion payante sans contourner ce coût supplémentaire?
Reprenons tout depuis le départ: les besoins actuels et dans 10/15 ans, les solutions, les coûts, ...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@138 - Marquis - Collectif Cistude Christian

Organisme : Collectif Cistude

Ville : Miramas

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 19:55:42

Objet : Avis défavorable du collectif Cistude

Contribution :

Le collectif Cistude émet un avis défavorable à ce projet d'autoroute. Le détail de notre argumentation est en pièce jointe. Les points suivants sont développés : • 1. Ce projet autoroutier est en rupture avec la décision ministérielle du 29 juin 2021. Le collectif Cistude demande une nouvelle saisine de la CNDP. • 2. Le choix consistant à placer le mode de financement en amont des modalités de mise en œuvre du projet substitue la confrontation à la concertation, la conflictualité au débat. • 3. Le mode de financement infligerait une double peine aux habitants de ce territoire : pollués et payeurs. • 4. Le péage, dont le coût a été minimisé dans le dossier, ferait peser un poids insupportable sur les usagers, notamment les salariés de la ZIP. • 5. Sur toute la longueur de son parcours, l'autoroute impacterait irrémédiablement les écosystèmes exceptionnels que sont la Crau sèche et la Crau humide. • 6. Ce projet anachronique est dépassé. De nos jours, il n'est plus possible d'ignorer les conclusions du GIEC et le fait que le transport des passagers et des marchandises par la route génère un tiers des émissions de gaz à effet de serre. • 7. Les bénéfices annoncés pour les usagers sont illusoire. À terme, le réseau sera de nouveau saturé. • 8. Développer massivement, sur notre territoire, d'autres formes de mobilité que le transport par la route est une urgence écologique et sanitaire mais aussi économique

Pièce(s) jointe(s) :



Collectif Cistude
BP 60049
13142 MIRAMAS CEDEX
collectif-cistude@laposte.net

Le Collectif Cistude est une association ayant pour objectifs la protection de l'environnement, la protection de la biodiversité et notamment de la faune et de la flore, la protection des habitats des espèces animales et végétales, la lutte contre les pollutions de l'air, de l'eau et des sols, la dépollution et la restauration respectueuse des équilibres écologiques des environnements naturels dégradés par l'anthropisation, la promotion et la mise en œuvre de comportements respectueux des équilibres écologiques et du vivant, et notamment l'agriculture biologique et les circuits courts de production-consommation, l'éducation à l'environnement.

Miramas, le 12 juin 2026

Objet : contribution du collectif Cistude au projet d'autoroute Salon-Fos

Le collectif Cistude a participé activement à toutes les réunions de concertation publique sur le projet de liaison Salon-Fos depuis 2021.

La présente contribution s'inscrit dans la « concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon ». Cette phase de concertation a été organisée sur une durée très brève, du 15 juin 2026 au 15 juillet 2026, en début d'été, pendant la période des examens scolaires et universitaires puis au début des vacances d'été. Quatre réunions ont été programmées sur une période de 11 jours, du 23 juin 2026 au 8 juillet 2026.

Cette **précipitation** a évidemment entravé la participation citoyenne. Elle laisse un **goût amer** à celles et ceux qui, pendant cinq ans, ont passé tant de temps à réfléchir collectivement à ce projet pour, en définitive, devoir se prononcer à la va-vite dans le cadre d'une procédure expéditive, sur une **proposition en totale rupture avec les phases de concertation l'ayant précédée** et, sur bien des aspects, inacceptable.

Résumé

- 1. Ce projet autoroutier est en rupture avec la décision ministérielle du 29 juin 2021. Le collectif Cistude demande une nouvelle saisine de la CNDP.
- 2. Le choix consistant à placer le mode de financement en amont des modalités de mise en œuvre du projet substitue la confrontation à la concertation, la conflictualité au débat.
- 3. Le mode de financement infligerait une double peine aux habitants de ce territoire : pollués et payeurs.
- 4. Le péage, dont le coût a été minimisé dans le dossier, ferait peser un poids insupportable sur les usagers, notamment les salariés de la ZIP.
- 5. Sur toute la longueur de son parcours, l'autoroute impacterait irrémédiablement les écosystèmes exceptionnels que sont la Crau sèche et la Crau humide.
- 6. Ce projet anachronique est dépassé. De nos jours, il n'est plus possible d'ignorer les conclusions du GIEC et le fait que le transport des passagers et des marchandises par la route génère un tiers des émissions de gaz à effet de serre.
- 7. Les bénéfices annoncés pour les usagers sont illusoire. À terme, le réseau sera de nouveau saturé.
- 8. Développer massivement, sur notre territoire, d'autres formes de mobilité que le transport par la route est une urgence écologique et sanitaire mais aussi économique

1. Un projet autoroutier en rupture avec la décision ministérielle du 29 juin 2021

La décision ministérielle du 29 juin 2021, confirmée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) en 2023, a fixé le cadre du projet.

- Statut de route express : autoroute écartée sur l'ensemble du tracé.
- Mise à péage écartée.
- Mise en concession de l'intégralité de la liaison écartée.
- Maîtrise d'ouvrage publique.

Le nouveau projet présenté dans le cadre de la « concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de liaison Fos-Salon » ne respecte pas cette décision ministérielle : il s'agit d'une autoroute sur l'ensemble du tracé, payante, et sur la base d'une concession à une société autoroutière. Cette rupture majeure traduit une modification substantielle du projet qui ne peut donc plus être considéré comme le prolongement de la concertation continue engagée en 2021.

En conséquence, le collectif Cistude demande une nouvelle saisine de la CNDP.

2. Un projet autoroutier déterminé par le mode de financement et non par les études d'impact

Le choix d'une autoroute 2x2 voies sur l'ensemble du trajet est uniquement motivé par le mode de financement. La concession à une société autoroutière enferme le projet dans cette seule alternative et écarte toute possibilité de réflexion sur une solution générant moins de nuisances et impactant moins l'environnement.

Cette soudaine inflexion est d'autant plus regrettable que la concertation continue qui l'a précédée s'était révélée satisfaisante. Elle avait permis de dégager une alternative fondée sur l'aménagement rationnel de l'actuel, limitant les impacts environnementaux et susceptible d'être acceptée par la majorité des acteurs de ce territoire.

Le choix consistant à placer le mode de financement en amont des modalités de mise en œuvre du projet substitue la confrontation à la concertation, la conflictualité au débat.

3. Un mode de financement pénalisant doublement les usagers

Si ce projet d'autoroute à péage était mis en œuvre, les habitants de ce territoire contribueraient au financement des nuisances et de la pollution générées par l'augmentation du trafic routier : les pollués seraient les payeurs ! Non seulement les riverains devraient s'acquitter du péage pour leurs déplacements du quotidien, mais aussi, en tant que contribuables des collectivités territoriales, prendre en charge le surcoût de la maintenance des voies secondaires généré par le trafic induit.

4. Un impact financier minimisé dans le dossier mais insupportable pour les salariés empruntant régulièrement l'autoroute à péage

Le dossier fait état d'un coût annuel variant de 630 euros à 735 euros pour un trajet domicile-travail Miramas-ZIP Fos, ce qui est déjà considérable. Toutefois, le calcul du coût annuel pour un trajet domicile-travail sur l'ensemble du parcours n'est pas précisé. Cette présentation masque le fait que les scénarios envisagés n'ont alors strictement aucun impact sur le coût, par ailleurs bien plus élevé qu'annoncé. Le tableau ci-dessous rétablit la réalité du coût, telle qu'elle aurait dû être honnêtement présentée pendant les réunions de concertation.

Profil d'usage	Scénario 1 (péage unique)	Scénario 2 (section centre libre de péage)
Coût annuel du trajet complet domicile-travail (par exemple pour une personne résidant à Eyguières, 210 jours, A/R)	1008 €	1008 €

Le SMIC net mensuel 2026 est estimé à 1 477,93 € pour un temps plein à 35 heures.

Le coût annuel du trajet représenterait donc 68 % d'un SMIC mensuel.

Une telle charge financière, disproportionnée, n'est pas supportable.

5. Du pire des financements aux pires des impacts environnementaux

Les coussouls de Crau, caractéristiques de la Crau sèche, constituent un habitat prioritaire au titre de la directive CEE 92/43. Toute dégradation de cet habitat est irréversible, notamment par la difficulté à se régénérer du Brachypode rameux, *Brachypodium retusum* : la destruction des coussouls est incompensable. Or les coussouls abritent une faune exceptionnelle comprenant des espèces protégées comme le Ganga cata, l'Outarde canepetière, l'Oedicnème criard, l'Alouette calandre, le Lézard ocellé, ainsi qu'un insecte endémique menacé de disparition, le Criquet de Crau.

La Crau humide, formée de prairies permanentes à foin de Crau et de haies bocagères abrite une faune remarquable et, grâce à l'irrigation gravitaire, permet la recharge de la nappe phréatique dont dépendent les 300 000 habitants du territoire.

La Crau sèche et la Crau humide sont particulièrement menacées par l'activité de la Zone portuaire de Fos-sur-Mer, les projets industriels, l'urbanisation croissante, la conversion agricole, le développement de la logistique et l'implantation d'entrepôts à Saint-Martin-de-Crau et à Grans, la prolifération continue du réseau routier et autoroutier. Ainsi, en dix ans, 986 ha de pelouses sèches ont été perdues (Source : Projet de révision du décret n°2001-943 du 8 octobre 2001 portant création de la réserve naturelle des coussouls de Crau, annexe C2, carte 2).

Dans sa partie nord, l'autoroute aurait pour conséquence la destruction directe de 2,2 ha de coussouls et de 10 hectares de prairies à foin de Crau. Elle perforerait notamment la Réserve

naturelle régionale (RNR) de la Poitevine-Regarde-Venir. L'intérêt biologique de cette RNR est d'autant plus exceptionnel qu'il réunit en une même entité, les deux écosystèmes patrimoniaux que sont la Crau sèche et la Crau humide. Cette autoroute aurait pour conséquence leur dégradation simultanée sur une bande parallèle à l'autoroute large de plusieurs centaines de mètres. Elle scinderait la réserve en deux espaces disjoints rompant irrémédiablement la continuité écologique.

Dans sa partie centre, l'autoroute traverserait, à Istres, une zone urbaine très dense, augmentant les nuisances sonores et la pollution atmosphérique, notamment les émissions de particules fines particulièrement nocives pour la santé (maladies respiratoires, maladies cardiovasculaires, cancers). En outre, 6,3 ha de prairie à foin de Crau et 14 ha de coussouls seraient détruits entre Miramas et Istres.

Dans sa partie sud, le choix de la variante 1 est une aberration du point de vue des impacts environnementaux. L'autoroute traverserait la zone du Ventillon, écartée de la concertation continue par la décision ministérielle du 29 juin 2021 en raison de son exceptionnelle biodiversité justifiant son inclusion dans l'extension du périmètre de la Réserve naturelle nationale (RNN) des coussouls de Crau. Suite au lobbying de l'ancien maire de Fos, la zone du Ventillon a été réintégrée dans la concertation continue mais sa biodiversité n'en est pas moins riche.

Outre la destruction directe de 17,9 ha de coussouls et de 1 ha de zone humide, l'autoroute longerait la RNN et l'impact sur la réserve, présenté à tort comme « indirect », serait considérable, à la fois pour la faune et pour la flore. Par exemple, pour ne s'en tenir qu'à l'avifaune, le domaine vital de l'outarde canepetière (classée EN, en danger d'extinction, sur la liste rouge des espèces menacées en France de l'UICN) et du Ganga cata (classé CR, en danger critique d'extinction, sur la même liste rouge) serait repoussé de plusieurs centaines de mètres à l'intérieur de la RNN.

Sur toute la longueur de son parcours, l'autoroute impacterait donc irrémédiablement les écosystèmes exceptionnels que sont la Crau sèche et la Crau humide.

6. Un projet anachronique et dépassé

Ce projet a été conçu dans les années 70, à une époque où les ressources fossiles paraissaient inépuisables et où les conséquences de leur utilisation sur le climat étaient méconnues. **De nos jours, il n'est plus possible d'ignorer les conclusions du GIEC et le fait que le transport des passagers et des marchandises par la route génère un tiers des émissions de gaz à effet de serre.** Or cette autoroute, si elle était mise en service, favoriserait le transport routier.

Construire une nouvelle autoroute engagerait le territoire pour plusieurs décennies dans un modèle de mobilité à fortes émissions, alors que les scénarios climatiques recommandent l'inverse.

7. Des bénéfices illusoires

Si les inconvénients pour les habitants de ce territoire sont bien prévisibles, les bénéfices attendus sont illusoires : une augmentation de la fluidité du trafic entraînerait mécaniquement une augmentation du trafic. À terme, les gains de fluidité seraient annulés et les axes principaux de

nouveau saturés. En outre, si cette autoroute était mise en service, le péage inciterait les usagers à emprunter le réseau secondaire, ce qui ne ferait que multiplier les embouteillages, augmentant ainsi les risques d'accidents.

8. L'urgence à diversifier l'offre de mobilité

L'État, lui-même, fait ce constat accablant : « Les lignes de bus, cars et TER sont saturées et les usagers rencontrent des difficultés de stationnement dans les gares. Les impacts négatifs sont amplifiés et aggravés : pollution, nuisances sonores, perte de temps pour les usagers, insécurité routière... La ligne ferroviaire littorale construite en 1860, alors que la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui, est en limite de capacité : les trains du quotidien sont saturés de passagers et les taux de retards et d'annulations sont les plus élevés de France.

Le réseau ferroviaire vieillissant est désormais confronté à l'enjeu suivant : concilier les circulations ferroviaires avec les nombreux travaux à effectuer sur le réseau.

La voiture particulière constitue le mode de transport prédominant, elle est utilisée pour 94 % des déplacements de plus de 7 km, alors même qu'elle ne transporte en moyenne que 1,2 passager. Un habitant de la métropole AMP effectue en moyenne 110 voyages par an en transports collectifs contre 323 voyages pour un habitant du Grand Lyon » (Dire de l'État pour la métropole AMP, 2018, p. 39).

En ce qui concerne le transport des marchandises, 16 % des conteneurs transitant par le GPMM sont transportés par le fer, 5 % par la voie fluviale et 79 % par la route.

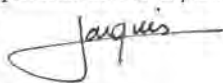
Développer massivement, sur notre territoire, d'autres formes de mobilité que le transport par la route est une urgence écologique et sanitaire mais aussi économique : « La prédominance de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien constitue progressivement un frein à l'attractivité de la métropole » (*Ibid.*, p. 39).

Conclusion

Le collectif Cistude estime que l'objectif d'améliorer les conditions de déplacement entre Salon-de-Provence et Fos-sur-Mer peut et doit être atteints par des solutions plus compatibles avec la décision ministérielle de 2021, les enjeux climatiques, la préservation des milieux naturels et de la santé des habitants.

En conséquence, le collectif Cistude émet un avis défavorable au projet d'autoroute Salon-Fos

Christian Marquis
Coprésident du collectif Cistude



@139 - Sanial Jean-Louis

Organisme : Association Collectif Sauvons nos étangs

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 21:01:13

Objet : Non au projet en l'état, oui à la nécessité d'avancer

Contribution :

L'association "Collectif Sauvons nos étangs" déplore que la transformation de la nationale en autoroute à péage confiée à un concessionnaire privé semble déjà actée. Pourtant, à son origine, l'aménagement portait sur une route publique à 2x2 voies sans péage. Cette évolution majeure mérite un véritable débat qui fait gravement défaut au projet. L'Etat, le Grand Port Maritime, la filière logistique, les industriels et investisseurs sont des acteurs qui poussent au développement économique du territoire sans vouloir contribuer financièrement aux infrastructures nécessaires et urgentes de l'avis unanime. Le coût total du projet, aujourd'hui estimé à 566 millions d'euro sera majoritairement financé par les usagers. Ainsi à la facture du contribuable s'ajoutera celle de l'automobiliste et un péage quotidien sera lourd à assumer dans un contexte où les citoyens peinent à changer de voiture, payer les assurances et le carburant... Il est injustement demandé à la population locale de financer les infrastructures routières d'une forte industrialisation qui apporte déjà son lot de nuisances ; artificialisation des sols, destruction d'espaces naturels, perte d'usages, altération des paysages, atteintes à la biodiversité, trafic routier, pollution de l'air, des sols, de l'eau de la nappe phréatique, risques industriels ... Inévitablement bien des usagers des usagers, particuliers et professionnels, emprunteront les routes secondaires, pour le plus grand danger des cyclistes, et sur des voies saturées et dégradées. Mais ce projet de liaison routière Fos-Salon génère aussi des inquiétudes environnementales bien légitimes sur certains tronçons, peu prises en compte. Ce projet qui fait la part belle au trafic routier et aura des conséquences sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre notamment. La question des transports en commun est absente du débat. Notre territoire dispose pourtant d'atouts majeurs pour développer une véritable mobilité durable : Il apparaît nécessaire de développer le transport fluvial et ferroviaire pour assurer le report modal d'une partie du trafic de marchandises grâce au Grand Port Maritime de Marseille, au Rhône et aux infrastructures ferroviaires existantes. La mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) et la multiplication des bus pour les salariés de la zone industrialo-portuaire n'est pas envisagée de façon regrettable. La création de pistes cyclables sécurisées n'est pas intégrée au projet et risque de rester lettre-morte. A l'évidence ce projet doit s'inscrire dans une approche globale des modes de déplacement et de transport et nécessite une véritable consultation citoyenne notamment pour son montage financier avec recours à un concessionnaire privé. L'injonction "c'est ça ou rien" n'est pas admissible. L'acceptabilité sociale ne doit pas être secondarisée.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@140 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 22:00:00

Objet : scarification de notre territoire

Contribution :

En construisant cette autoroute vous allez détruire tout un écosystème, saccager un territoire. La légèreté avec laquelle vous traiter ce projet en omettant d'indiquer précisément les surfaces requises, l'impact véritable sur la nappe phréatique ne vous honore pas. Le développement économique par les autoroutes répondent à des modèles de développement archaïques dépassés en parfaite opposition avec la nécessité absolue de lutter contre le réchauffement climatique et d'envisager des solutions de développement durable. Qui plus est vous allez faire une autoroute payante: les salariés ne vont donc pas l'emprunter et les transporteurs routiers continueront d'utiliser les réseaux secondaires sauf à les sanctionner dès lors que leur tonnage ne leur permet pas d'emprunter des routes départementales. A qui va profiter ce contrat ? pas aux citoyens ni à la faune ni à la flore en tout cas...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@141 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 22:30:36

Objet : Pour créer encore plus d'enclaves

Contribution :

Ce projet tente de répondre à une réelle problématique de liaison routière entre les communes sur l'axe Fos-Salon mais il me paraît inadapté pour plusieurs raisons. - Il menace directement des écosystèmes abritant des espèces protégées ainsi que des terres cultivées,- Il va détruire et artificialiser davantage les sols,- Il ne présente qu'un intérêt financier privé qui ne bénéficiera pas directement à la population - Si la route est payante, elle va rendre encore plus difficile les déplacements des plus précaires d'entre nous,- L'avenir se présente pour moi dans les transports en commun, qui sont écologiques, économiques et beaucoup plus durables que les voitures. Si les moyens de transports utilisés suivent cette tendance, ce projet aura été inutile et pollueur avant tout.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@142 - Buisson Elise

Organisme : Avignon Université

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 22:36:16

Objet : Contribution choix variante Liaison Fos-Salon

Contribution :

Je soussigné, Elise Buisson, Professeure à Avignon Université et à l'IMBE, exprime ma ferme opposition à tout projet d'aménagement susceptible d'entraîner une destruction, une dégradation ou une fragmentation des habitats substeppiques de la plaine de Crau, notamment de l'habitat prioritaire 6220-5 (« Parcours substeppiques de graminées et annuelles des Thero-Brachypodietea ») protégé au titre de la directive 92/43/CEE dite « Directive Habitats-Faune-Flore » et intégré au réseau Natura 2000. Cet habitat constitue un écosystème exceptionnel et unique au monde, tant par ses caractéristiques écologiques que par sa valeur patrimoniale et culturelle. Les coussouls de Crau sont le résultat d'une coévolution plurimillénaire entre des conditions édaphiques et climatiques et des pratiques pastorales ancestrales, attestée depuis l'époque antique. Ils abritent une biodiversité remarquable, comprenant de nombreuses espèces patrimoniales et protégées, et assurent des fonctions écologiques essentielles. Les travaux scientifiques et expérimentaux de notre équipe de recherche conduits depuis plus de vingt-cinq années démontrent que les connaissances et techniques actuellement disponibles ne permettent pas de restaurer intégralement cet écosystème après toute forme de remaniement du sol. Au regard de l'état actuel des connaissances scientifiques, il apparaît établi qu'aucune mesure de réduction ni de compensation ne peut garantir le rétablissement de l'ensemble des composantes de la biodiversité, des fonctionnalités écologiques et des services écosystémiques rendus par les coussouls. Leur destruction ou leur dégradation entraînerait des pertes irréversibles, incluant notamment : -la disparition définitive d'habitats et d'espèces patrimoniales ; -l'altération durable des processus écologiques et des interactions biologiques ; -un risque accru de colonisation par des espèces exotiques envahissantes ; -l'affaiblissement des systèmes pastoraux qui contribuent au maintien de cet écosystème depuis des siècles ; -la diminution de la capacité de stockage du carbone des sols, les perturbations entraînant l'oxydation et la libération d'une partie du carbone séquestré. Conformément à l'article L.110-1 du Code de l'environnement, qui consacre les principes de prévention, de précaution et de non-régression de la protection de l'environnement, ainsi qu'aux articles L.163-1 et suivants relatifs à la séquence « éviter, réduire, compenser », les mesures compensatoires ne peuvent être envisagées que lorsqu'il est démontré que les impacts résiduels peuvent effectivement être compensés. Or, dans le cas d'un écosystème irremplaçable et non restaurable, l'efficacité des mesures compensatoires ne peut être considérée comme démontrée. La doctrine nationale relative à la séquence ERC rappelle d'ailleurs que certains milieux naturels, en raison de leur singularité, de leur rareté ou de leur très faible capacité de restauration, doivent faire l'objet d'un évitement prioritaire. Compte tenu : -du caractère unique et irremplaçable de l'écosystème des coussouls de Crau ; -de l'impossibilité scientifiquement démontrée d'en assurer une restauration complète à moyen et à long terme ; -de la perte déjà constatée de plus de 80 % de sa surface originelle ; -des risques irréversibles pesant sur la biodiversité, les activités pastorales et les services écosystémiques associés ; la seule solution compatible avec les objectifs de conservation du patrimoine naturel et avec les principes du droit de l'environnement consiste à appliquer strictement le principe d'évitement. En conséquence, il apparaît indispensable d'écarter tout tracé affectant directement ou indirectement les coussouls de Crau et d'étudier prioritairement des solutions alternatives, qu'il s'agisse de variantes de tracé ou de modes de transport présentant des incidences significativement moindres sur cet écosystème exceptionnel. Au regard des connaissances scientifiques disponibles et des obligations résultant du droit national et européen de l'environnement, l'autorisation d'un projet entraînant la destruction d'un

Page 303 / 532.

tel écosystème apparaîtrait incompatible avec l'objectif de préservation de l'intégrité du site Natura 2000 et avec le principe d'absence de perte nette de biodiversité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@143 - Benisty Daniel

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 14/07/2026 à 23:00:22

Objet : Je m'oppose à ce projet

Contribution :

Je m'oppose complètement au projet présenté dans cette consultation publique pour les raisons suivantes : Ce projet est la négation de la seule solution réelle contre le changement climatique : la sobriété. C'est en minimisant la consommation d'énergie et de biens qu'on pourra enrayer la catastrophe écologique en cours. Ni plus de technologie ni plus de croissance ne sauveront le vivant dont l'humanité est partie intégrante. C'est malheureusement une réalité physique (au sens de la science), toute transformation (comme celle du carburant en énergie motrice) crée de la chaleur et l'humanité est en train de l'apprendre à ses dépens. C'est uniquement en diminuant et optimisant ces transformations dont les transports font partie, que nous parviendront à survivre. La solution proposée va donc augmenter la création de chaleur mais elle va aussi supprimer des espaces d'absorption de la chaleur - la réserve naturelle régionale La Poitevine – Regarde Venir - une prairie exceptionnelle avec sa riche biodiversité. De même pour le précieux Coussoul de Crau. Je ne parlerai même pas de l'augmentation inévitable du trafic routier et de la pollution et des nuisances qui lui sont associés, dans un territoire déjà saturé de pollutions (cf l'étude largement diffusée montrant la prévalence de certains cancers dans ce territoire). Aucun projet d'ampleur ne présente des solutions de transports en commun publics et privés (par les grosses entreprises). Je reprend ici l'étude d'impact du cabinet d'experts pour l'échangeur Salon Nord : Actuellement 1 seul échangeur a un coût QUOTIDIEN pour la collectivité de environ - 70000€ pour la pollution de l'air- 50000€ pour le CO2 et autres gaz à effets de serre- 19000€ pour les nuisances sonores. Soit un coût total pour 1 échangeur de environ 140 000€ /jour !!! Je n'ai pas les chiffres pour une 4 voies mais ces chiffres donnent déjà le vertige. J'ajoute aussi quelques sources de nuisances (sonores, pollution,...) peu fréquemment considérées mais pourtant bien présentes : Pollution due aux navires de commerces (pétroliers, gaziers, vraquiers,...) stationnant au large de Fos (à 3 ou 4 km environ). Les moteurs tournent en permanence et recrachent des fumées toxiques (cf le port de Marseille) qui remontent vers Fos et au delà par vents de sud. Pollution atmosphérique et sonore par les avions à basse altitude qui décollent et se posent à l'aéroport de Marignane. Avant d'atterrir, certains avions doivent larguer du carburant qui se vaporise et se mélange à l'air que nous respirons. Ces pollutions impactent tout le pourtour de l'Etang de Berre car les avions survolent différents secteurs en fonction des vents. Pollution atmosphérique et sonore par les avions militaires à basse altitude, à Fos et Istres (cette pollution se répand sur le territoire considéré ici, selon la direction des vents) : - décollages atterrissages de Rafale- vols d'entraînement à très basse altitudes des gros porteurs (bi et quadrimoteurs) qui tournent sur la même trajectoire pendant plusieurs heures de suite. Pollution atmosphérique et sonore par les avions d'entraînement à basse altitude, à Lançon et Salon (cette pollution se répand sur le territoire considéré ici, selon la direction des vents) : - vols à très basse altitude de la Patrouille de France (8 avions en simultané). Ajouter le danger que représente une éventuelle chute d'avion, toujours possible, sur les habitations.- vols à très basse altitude, en simultané, de plusieurs monomoteurs d'entraînement, qui tournent sur la même trajectoire pendant plusieurs heures de suite.- vols d'entraînement de voltige (très bruyants) pendant plusieurs heures de suite. Pour toutes ces raisons, je m'oppose catégoriquement à la réalisation du projet de liaison Salon Fos, quelle que soit la variante, en objet de cette consultation publique.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@144 - Carayon Chantal

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 00:50:34

Objet : Concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon

Contribution :

Je m'oppose totalement au projet présenté dans cette concertation sur les variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon. Pour les raisons suivantes : D'une part ce projet n'est absolument pas dans le cadre défini par la décision ministérielle : une route express pas d'autoroute, pas de péages, maîtrise d'ouvrage publique. Il est même radicalement le contraire. Il est présenté à la va vite avec quelques réunions publiques organisées au pas de charge. D'autre part, ce projet propose uniquement une énorme artificialisation des sols dans un département déjà bien impacté, la destruction de nombreux écosystèmes exceptionnels en Crau sèche et Crau humide irremplaçables et « incompensables », le morcellement d'exploitations agricoles, un accroissement considérable des pollutions sonores et atmosphériques, des émissions de CO2 et de gaz à effet de serre. Cela au mépris des réflexions et des alertes lancées durant les réunions de concertation précédentes et des recommandations pour lutter contre le réchauffement climatique. Rien n'est proposé pour réduire le trafic routier et éviter ainsi ce choix nuisible à tous les niveaux : -Pour le fret le développement du transport fluvial, ferroviaire -Pour les individus : des bus mis en place par les industries pour le transport des travailleurs, Encouragement du co-voiturage, développement du réseau de TER - Construire des voies vertes

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@145 - Thomases Sara

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 08:03:46

Objet : Je m'oppose

Contribution :

Projet d'autoroute dépassé. Canicules à répétition : non au béton. Protégeons les oiseaux

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@146 - Anonymat souhaité

Organisme : VINCI Autoroutes

Ville : Nanterre

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 08:34:18

Objet : Contribution VINCI Autoroutes

Contribution :

cf document en pièce-jointe

Pièce(s) jointes(s) :

Contribution VINCI Autoroutes Projet liaison Fos-Salon

Concertation publique – juin-juillet 2026



Le projet

Prévu depuis de nombreuses années et récemment soutenu dans le dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) de 2026, le projet de liaison Fos-Salon améliorera sensiblement la desserte industrielle (venue des matières premières, expédition des produits, etc.) et les déplacements du quotidien (notamment domicile-travail) à l'ouest de l'étang de Berre et de la Métropole Aix-Marseille-Provence, dans un territoire industriel en plein développement.

L'actuel axe routier est en effet déjà congestionné, en particulier aux heures de pointe, et la situation continuera de se tendre sous l'effet de la croissance démographique et du dynamisme économique du territoire.

Attaché au développement d'une **mobilité décarbonée, connectée et sûre, facteur de cohésion économique et sociale**, VINCI Autoroutes note que la liaison Fos-Salon fluidifiera le trafic et **favorisera le développement économique du territoire et du port de Marseille-Fos**, et considère que la future infrastructure pourra constituer **un support des mobilités partagées** (covoiturage, cars express, création de Pôles d'Echange Multimodaux (PEM), à définir avec les collectivités territoriales autorités organisatrices des mobilités (Région, Métropole Aix-Marseille Provence) et les employeurs du territoire, dans le cadre du Plan de Mobilité métropolitain actuellement en vigueur et des réflexions partenariales en cours dans le cadre du **Service Express Régional Métropolitain (SERM)** d'Aix-Marseille.

En témoignent plusieurs réalisations récentes de VINCI Autoroutes dans la région, comme la création de la halte autoroutière de Toulon Sainte-Musse (voir figure ci-contre), accompagnée de la création de 8,5 km de voies réservées aux transports en commun sur A57, au service des mobilités partagées dans la métropole toulonnaise depuis juin 2025.



Figure : Halte autoroutière et ferroviaire de Toulon-Ste Musse (A57). Crédit : VINCI Autoroutes

En complément, le projet devra prêter une attention à **l'insertion environnementale de l'infrastructure**, et comporter des mesures de préservation des milieux naturels et du cadre de vie des riverains.

Les modalités de financement

Dans le cadre d'un contrat de concession, l'opérateur finance, conçoit, construit, exploite et maintient une infrastructure de transport, sous le contrôle de la puissance publique. Celle-ci fixe les objectifs et les équilibres du projet, sans en supporter le financement ni les risques associés.

L'intégration de ces différentes phases du projet – conception, financement et réalisation – favorise la **maîtrise des délais**, et donc optimise la mise à disposition de l'infrastructure pour les usagers, et également les coûts associés. Le mode de rémunération incite l'opérateur à la performance dans la réalisation et dans l'exploitation de l'infrastructure. Ainsi, les bénéfices socio-économiques du projet pour le territoire sont susceptibles d'être plus rapidement atteints.

Pour ce projet de liaison nouvelle, plusieurs modalités de financement sont possibles et sont évoquées par le maître d'ouvrage :

- **L'adossement** à un réseau existant plus vaste, financé **par une hausse modérée de ses tarifs de péage** (comme pour le Contournement Ouest de Montpellier), ou un allongement de la durée du contrat existant (A57 à Toulon).

Comme déjà proposé par ASF en 2021 dans le cadre du débat public et repris dans la Décision Ministérielle du 29 juin 2021, **le recours à l'adossement, notamment pour la section Nord (4 km)** qui se raccorde directement à l'autoroute A54, concédée à ASF jusqu'en 2036, constitue une option d'ores et déjà mobilisable **dans le cadre du droit existant : elle est actionnable sans attendre le renouvellement des contrats de concession.**

Ce type de montage s'inscrit dans des **pratiques éprouvées**, permettant de financer des infrastructures nouvelles de taille modeste en s'appuyant sur l'équilibre économique de réseaux concédés existants.

Exemple : la réalisation en cours du Contournement Ouest de Montpellier (COM), contractualisé en 2023 sur ce même modèle, consiste en la réalisation d'**une section nouvelle de 6 km libre de péage** pour un investissement de 300M€, financée par les péages acquittés par l'ensemble des véhicules passant au droit de Montpellier dans le cadre de la concession ASF existante.

Dans le cas du projet de liaison Fos-Salon, **adosser la section Nord de la liaison Fos-Salon (4 km, entre A54 et le giratoire de Toupiguières)** permettrait de réaliser à court/moyen terme sans attendre la fin des concessions existantes (2032 pour ESCOTA, 2036 pour ASF), une première section de la liaison Fos-Salon, tout en la laissant libre de péage, au moins pour les trafics internes.

- Le schéma consistant à intégrer le projet dans le **périmètre d'une future concession plus large**, solution préférentielle de financement affichée par le maître d'ouvrage, apparaît également juridiquement envisageable, sous réserve de respecter les grands équilibres du futur contrat de concession.

Cette logique de mutualisation est d'autant plus adaptée pour des projets intégrant des sections urbaines ou métropolitaines. En effet et comme le présente le maître d'ouvrage, elle permet une modération du tarif de péage répondant alors à des attentes locales, notamment pour les déplacements domicile-travail quotidiens, alors que le financement par les seuls péages prélevés sur la section en question peut conduire à des niveaux de péage élevés, rendant l'infrastructure moins attractive.

Dans ces configurations, **les périmètres de concession doivent être étendus et durer suffisamment longtemps** pour que l'impact sur les tarifs soit faible.

Certaines sections nouvellement intégrées peuvent être libres de péage, si les conditions économiques et financières des futurs contrats cités précédemment le permettent, sous réserve

de la faisabilité juridique à droit constant (linéaire restreint). Sur ce plan et dans le respect du droit européen, un ajustement des règles de droit national en matière de péage serait de nature à faciliter l'intégration de voiries de plus grande importance dans les concessions autoroutières tout en les laissant libres de péage. Des adaptations de la loi pourraient dès lors ouvrir des possibilités supplémentaires en termes de péage, au maître d'ouvrage.

En cas de mise à péage du projet, le maître d'ouvrage pourra étudier d'autres solutions de tarification que celles proposées, comme par exemple la mise en système fermé, qui permet d'adapter la tarification à chaque trajet et de différencier notamment les trafics de transit, d'échange et les trafics internes locaux, qui peuvent même bénéficier de gratuité.

Pour finir, **le choix du mode de financement, du recours au péage, et d'une mise en concession relève de la responsabilité de l'Etat concédant**. La rédaction du cahier des charges du projet et l'organisation de la mise en concurrence, dont les critères d'appréciation des offres, font partie intégrante de ses prérogatives. La concertation publique permettra d'éclairer ces décisions.

Synthèse - conclusion

Le projet de liaison Fos-Salon, dont la contribution à l'attractivité du territoire est étayée, peut être réalisé **sans peser sur les ressources publiques**, notamment dans un contexte de contraintes budgétaires fortes. **Le modèle concessif apparaît comme la solution la plus robuste pour concilier maîtrise des finances publiques, efficacité économique, accélération des délais de réalisation, en tenant compte des attentes du territoire.**

En synthèse, la position de VINCI Autoroutes sur ce projet est la suivante :

- **Favorable à la réalisation de ce projet**, indispensable pour le développement du territoire, en accord avec les récentes conclusions du COI (rapport 2026). Le projet devra intégrer des réflexions sur les **mobilités partagées et décarbonées** (mobilité électrique, covoiturage, transports en commun...) et prêter une attention particulière à **l'insertion environnementale** de l'infrastructure ;
- **Favorable au tracé proposé par le maître d'ouvrage sur la section Nord**, se raccordant à l'échangeur n°13 de l'A54 (Salon-Ouest), utilisant les emprises existantes de la RN569. Concernant la variante sud préférentielle présentée par le maître d'ouvrage, un point de vigilance est nécessaire quant à sa future utilisation au regard du système de péage qui sera retenu ; en effet, il est nécessaire que la section sud soit largement adoptée afin de reporter les trafics à distance des zones d'habitation.
- Favorable à la proposition formulée par le maître d'ouvrage d'intégrer l'ensemble de la liaison Fos-Salon (ou le reste de la liaison si adossement de la section Nord) dans le **périmètre d'une future concession** plus large. Les **paramètres économiques et financiers de ce futur contrat** seront déterminés par le concédant qui attribuera ensuite le contrat de concession après mise en concurrence. Des évolutions législatives seraient de nature à offrir plus d'options concernant le système de péage, voire de gratuité ;

Alternativement ou au préalable (dans l'optique d'une réalisation partielle plus rapide), il est envisageable **d'adosser la section Nord de la liaison Fos-Salon (environ 4 km, entre A54 et le giratoire de Toupiguières) à la concession ASF existante.**

@147 - BULOT Adeline

Ville : Bécon-les-Granits

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 09:41:52

Objet : opposition au projet

Contribution :

Je suis formellement opposée à ce projet et à toutes ses variantes. Dans un contexte de changement global, en particulier de changement climatique, il est nécessaire d'éviter d'imperméabiliser et d'urbaniser. Le mode de transport par voie terrestre est obsolète. De plus, cela détruit du Coussouls, une végétation et une faune unique (dont des espèces d'oiseaux steppiques protégés) en Europe Occidentale, que l'on ne peut pas recréer ni compenser (résultats des recherches de l'UMR IMBE, dont j'y ai contribué par ma thèse de doctorat). Cela nuit donc lourdement à la biodiversité et au patrimoine naturel national sans compter la fragmentation de ce paysage, la rupture de corridors écologiques, la ressources fourragères exceptionnelles pour les ovins (filrière agricole locale) et les pollutions émises.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@148 - Anonymat souhaité

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 10:34:19

Objet : Pour les transports publics et ferroviaires, et la protection des zones naturelles

Contribution :

Bonjour, En tant qu'habitant de Salon de Provence me rendant fréquemment à Martigues, je conteste ce projet déplacé et démesuré. Les liaisons par bus et train devraient être renforcées, alors qu'il est actuellement difficile et lent de se déplacer avec ces moyens à l'est de l'étang. Une nouvelle deux voies viendra endommager davantage cette région qui est déjà très abîmée. Il faut absolument préserver les zones naturelles restantes, et éviter de dépenser pour encore plus de macadam, de pollution et de nuisances sonores. En outre il me paraît révoltant de confier la gestion de ce projet à des opérateurs privés, l'instauration d'un péage montre bien que seul le profit les motive.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@149 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 10:59:41

Objet : Je suis opposée au projet de liaison Fos-Salon

Contribution :

Ce projet repose sur une vision ancienne des infrastructures de transport alors que les enjeux environnementaux et climatiques imposent aujourd'hui de privilégier des solutions plus durables. Avant d'engager des investissements aussi importants, il serait plus pertinent de développer le fret ferroviaire et le transport fluvial, tout en améliorant les infrastructures routières existantes. Je suis également très préoccupée par l'impact de cette autoroute sur la Réserve Naturelle Régionale de la Crau. Traverser un espace naturel protégé, qui abrite des espèces remarquables comme le ganga cata ou l'outarde canepetière, constituerait une atteinte majeure à un patrimoine naturel exceptionnel. Les milieux de coussouls détruits ne pourront pas être recréés ni compensés de manière satisfaisante. Je demande donc que ce projet soit réexaminé en privilégiant des alternatives plus respectueuses de l'environnement, de la biodiversité et de l'intérêt général.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@150 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 11:02:56

Objet : Je suis opposé à la création de l'autoroute Fos-Salon.

Contribution :

La transformation d'une route nationale gratuite en autoroute à péage ne me paraît pas acceptable. Les contribuables ont déjà financé les infrastructures existantes ; leur imposer ensuite un péage revient à leur faire supporter une seconde fois le coût de cet aménagement. De plus, l'expérience montre que les routes à péage entraînent un report du trafic sur les axes secondaires, ce qui augmente les nuisances, les risques d'accidents et les temps de trajet pour les habitants. Par ailleurs, les conséquences environnementales du projet semblent insuffisamment prises en compte. Les impacts cumulés avec les autres projets industriels du secteur mériteraient une étude globale approfondie. La préservation des paysages, des corridors écologiques, de la biodiversité et des prairies de Crau devrait être une priorité avant toute décision. Pour toutes ces raisons, je demande l'abandon du projet sous sa forme actuelle et l'étude de solutions alternatives plus efficaces et plus respectueuses du territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@151 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 11:13:19

Objet : Je souhaite faire part de mon opposition au projet de liaison Fos-Salon

Contribution :

Au-delà de son coût, ce projet soulève de nombreuses interrogations quant à son efficacité réelle. Aucune étude convaincante ne démontre les conséquences du péage sur les déplacements quotidiens. Il est pourtant probable qu'une partie importante des automobilistes et des poids lourds continue d'emprunter les routes départementales afin d'éviter les péages, ce qui accentuerait la congestion, les nuisances et les risques pour les riverains. Je suis également préoccupée par les conséquences sur les activités agricoles de la Crau. La disparition de prairies irriguées affecterait la recharge de la nappe phréatique, ressource essentielle pour le territoire, tout en fragilisant la production du foin de Crau, reconnue pour sa qualité et son importance économique. Avant de lancer un projet aussi impactant, il me semble indispensable de moderniser les infrastructures existantes et d'évaluer sérieusement des solutions alternatives plus respectueuses du territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@152 - Anonymat souhaité

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 11:16:01

Objet : Je suis opposée à ce projet

Contribution :

Ce projet d'aménagement menace les écosystèmes et contribuera au changement climatique. Il serait bien plus pertinent et intéressant de développer une offre ambitieuse de transports en commun, de navettes et de covoiturage, mieux adaptée aux besoins du territoire et permettant de lutter contre les pics de pollution ainsi que les épisodes de fortes chaleurs.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@153 - Anonymat souhaité

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 11:16:06

Objet : Je demande que le projet de liaison Fos-Salon soit revu en profondeur.

Contribution :

Il est difficile de comprendre pourquoi une nouvelle autoroute serait construite alors que la RN 568 reste sous-utilisée et que plusieurs aménagements ciblés sur les carrefours les plus accidentogènes de la RN 569 permettraient déjà d'améliorer les conditions de circulation. Ces solutions seraient plus rapides à mettre en œuvre, moins coûteuses et limiteraient les impacts sur les espaces naturels. Par ailleurs, ce projet intervient alors que les investissements industriels du secteur de Fos sont encore en évolution. Il paraît prématuré de réaliser une infrastructure aussi lourde sans disposer d'une vision globale des futurs besoins de mobilité ni d'une étude d'impact prenant en compte l'ensemble des projets prévus sur le territoire. Je considère qu'il est préférable d'investir dans des solutions de transport plus durables, notamment le développement du ferroviaire et des transports collectifs, plutôt que dans une nouvelle autoroute à péage.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@154 - MAGNIN Frederic

Organisme : CNRS

Ville : Aix-en-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 11:46:32

Objet : Contribution choix variante Liaison Fos-Salon

Contribution :

En tant que chercheur au CNRS (Aix-Marseille université - IMBE) comme écologue et historien de l'environnement, je suis catégoriquement opposé à ce nouvel aménagement qui met en péril une fois de plus des écosystèmes uniques résultant d'une longue et singulière co-évolution entre milieux naturels et pastoralisme. Il est absolument nécessaire de préserver ce qui reste de cet environnement déjà coincé entre aménagements routiers et centres logistiques.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@155 - Anonymat souhaité

Ville : Miramas

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 11:51:41

Objet : Je suis préoccupée par le projet de liaison Fos-Salon et je souhaite exprimer mon désaccord.

Contribution :

Notre territoire est déjà fortement marqué par les activités industrielles. Il est essentiel de préserver les espaces naturels qui subsistent, en particulier la Crau, dont la richesse écologique est reconnue. Construire une autoroute à travers ou à proximité d'une réserve naturelle envoie un signal contradictoire avec les engagements en faveur de la protection de l'environnement et de la biodiversité. Je regrette également que les solutions alternatives semblent reléguées au second plan. Développer les transports ferroviaires, encourager les déplacements collectifs des salariés vers les zones industrielles ou améliorer les infrastructures existantes me paraît plus cohérent avec les besoins actuels et les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les décisions prises aujourd'hui auront des conséquences pendant plusieurs décennies. C'est pourquoi je demande qu'une réflexion plus globale soit menée avant d'engager un projet aussi lourd de conséquences pour les habitants, les paysages et le patrimoine naturel de la Crau.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@156 - SAVAJOLS Nicolas

Organisme : SYMCRAU : Syndicat Mixte des nappes de la Crau

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 12:17:21

Objet : Contribution du SYMCRAU à la concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon

Contribution :

Bonjour, Veuillez trouver en pièce jointe la contribution du SYMCRAU (Syndicat Mixte des nappes de la Crau) au sujet des choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon. Bien cordialement.

Pièce(s) jointes(s) :



A l'attention de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, contribution au projet
« Concertation sur le choix des variantes
préférentielles et les modalités de
financement de la liaison Fos-Salon »

Istres, le 9 juillet 2026

Dossier n°26032

Courriel : pac.avis@symcrau.com

N° réf. : PL/CA/PDL/YA/NS/CL/52/26

Objet : Contribution du Symcrau à la concertation sur le projet de liaison Fos-Salon.

Madame, Monsieur,

Dans le cadre du projet de liaison Fos-Salon, cette nouvelle séquence de concertation a pour objectif de recueillir les observations du public et des acteurs du territoire sur le choix des variantes préférentielles du projet ainsi que sur les modalités de son financement.

Après analyse du dossier de concertation, le SYMCRAU, dans le cadre de ses missions et compétences, souhaite attirer l'attention sur les deux grands enjeux suivants :

- Ressource en eau : la protection de la nappe de la Crau, ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable de près de 300 000 habitants, vis-à-vis des risques potentiels de pollution et la préservation de la recharge artificielle de cette nappe assurée à 70% par l'irrigation gravitaire dans les prairies de foin de Crau ;
- Biodiversité : la préservation des sites Natura 2000 de la Crau, qui abritent des habitats et des espèces d'intérêt communautaire.

Le SYMCRAU formule la contribution technique annexée au présent courrier, qui décline les enjeux associés à chaque variante à partir des informations disponibles dans le dossier de concertation.

Je soumetts cette analyse au porteur de projet et forme le vœux qu'elle contribue à éclairer le choix de la variante retenue et à une prise en compte optimale des enjeux environnementaux dans la poursuite du projet.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président du SYMCRAU
Philippe LEANDRI

Syndicat mixte de gestion des nappes de la Crau - Cité des Entreprises, Lot n°20, 25 av. du Tubé - 13800 ISTRES
Tél. 06.42.56.64.86 | pac.avis@symcrau.com | www.symcrau.com |  



Contribution du SYMCRAU à la concertation de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur relative au projet de liaison Fos-Salon

Istres, le 9 juillet 2026

Dossier n°26032

Courriel : pac.avis@symcrau.com

Le SYMCRAU, en sa qualité d'établissement public gestionnaire de la masse d'eau FRDG104 « Cailloutis de la Crau » et animateur des sites Natura 2000 n°FR9301595 « Crau centrale – Crau sèche » et n°FR9310064 « Crau », veille à la préservation d'une ressource stratégique alimentant près de 300 000 habitants ainsi qu'à la protection de milieux naturels d'intérêt européen.

La présente note analyse les incidences prévisibles du projet au regard des éléments disponibles dans le dossier de concertation et de notre connaissance actuelle des enjeux relatifs à la ressource en eau et aux sites Natura 2000.

1. VOLET RESSOURCE EN EAU

1.1. Aspect quantitatif : impact sur la recharge de la nappe de la Crau

Les trois secteurs du projet présentent des incidences sur la ressource en eau, principalement du fait d'une consommation de prairies irriguées de foin de Crau, dont le rôle est essentiel dans la recharge de la nappe de la Crau grâce à l'irrigation gravitaire. Les impacts sont toutefois variables selon les variantes.

Sur le **secteur Nord**, les pertes de surfaces irriguées sont estimées à 11 ha pour la variante A et 6,1 ha pour la variante C. Si la variante C consomme moins de prairies, elle présente en revanche des incidences plus importantes sur les exploitations agricoles et les réseaux d'irrigation, susceptibles d'entraîner, à terme, des changements d'usage des sols et une réduction indirecte supplémentaire des surfaces participant à la recharge de la nappe.

Sur le **secteur Central**, le projet impacterait 6,3 ha de prairies irriguées. Bien que les exploitations agricoles ne soient pas remises en cause, les perturbations des accès et des réseaux hydrauliques pourraient fragiliser le maintien des pratiques d'irrigation gravitaire.

Enfin, sur le **secteur Sud**, les incidences sont plus contrastées selon les variantes : la variante 2 est la plus consommatrice de prairies irriguées (6,1 ha), devant la variante 1 (4,5 ha), tandis que la variante 3 apparaît la moins impactante (1,8 ha). Les impacts sur les réseaux hydrauliques y demeurent toutefois plus limités que dans les secteurs Nord et Central.

1.2. Aspect qualitatif : vulnérabilité de la nappe et impact sur la qualité des eaux souterraines

La nappe de la Crau a été classée ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable de près de 300 000 habitants dans le SDAGE. Cette nappe présente une forte vulnérabilité aux pollutions en raison de la très forte perméabilité des sols, de sa faible profondeur par endroits et de l'absence de couverture naturelle protectrice. Le projet recoupe la zone de Sauvegarde du Super Ventillon. Cette zone constitue l'un des secteurs les plus productifs de la nappe de la Crau en raison de sa forte perméabilité. Elle accueille 6 captages d'eau collectifs destinée à l'alimentation en eau potable (AEP). À l'horizon 2030, les besoins cumulés associés à cette zone de sauvegarde sont estimés à 43 000 m³/jour.

Les enjeux qualitatifs concernent préférentiellement les secteurs **Nord** et **Central**, très exploités pour l'alimentation en eau potable et présentent une forte vulnérabilité des eaux souterraines.

Sur le **secteur Nord**, la variante A prévoit la mise en place d'un dispositif de collecte, de traitement et de rétention des eaux de ruissellement, permettant de limiter les risques de pollutions chroniques et accidentelles dans la zone de sauvegarde du Super Ventillon et à proximité d'un futur captage d'eau potable (secteur de CLESUD). En revanche, la variante C traverse le périmètre de protection rapprochée du captage de Mary-Rose sans que le dossier ne précise les mesures de protection spécifiques envisagées, qui devront donc être précisées dans la suite du projet.

Sur le **secteur Central**, l'ensemble du tracé est localisé dans la zone de sauvegarde exploitée du Super Ventillon, très vulnérable de par la perméabilité des sols et sa vitesse d'écoulement élevée, et traverse les périmètres de protection rapprochée des captages de Sulauze et de Caspienne. Dans ce contexte, la mise en œuvre de dispositifs performants et sécurisés de gestion des eaux pluviales adaptés aux risques de pollutions accidentelles constitue un enjeu majeur de préservation de la qualité des eaux souterraines.

À l'inverse, le **secteur Sud** présente des enjeux qualitatifs plus faibles, en raison de l'absence de captages d'alimentation en eau potable à proximité et de l'absence de zone de sauvegarde de la nappe de la Crau.

1.3. Conclusion sur le volet ressource en eau

À l'échelle de l'ensemble du projet, la préservation de la nappe de la Crau, ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable, constitue un enjeu majeur, tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

Sur le **plan quantitatif**, la réduction des surfaces de prairies irriguées de foin de Crau, estimée entre 14,2 et 23,4 ha selon les variantes, entraîne une diminution directe de la recharge artificielle de la nappe de la Crau estimée entre 280 000 et 470 000 m³/an. Les modalités de la compensation de ces prairies détruites ne sont pas précisées à ce stade. Au-delà des pertes directes, les incidences du projet sur les exploitations agricoles et les réseaux d'irrigation peuvent également fragiliser le maintien des pratiques d'irrigation gravitaire et conduire, de manière indirecte, à une diminution supplémentaire des surfaces irriguées.

Sur le **plan qualitatif**, les modalités de gestion des eaux de ruissellement du projet ne sont pas encore détaillées à ce stade du projet. Les secteurs Nord et Central recoupent les zones d'alimentation de plusieurs captages d'eau potable, parmi lesquels ceux de la zone de sauvegarde du Super Ventillon, représentant une capacité de production de l'ordre de 43 000 m³/jour. Compte tenu de cet enjeu stratégique pour l'alimentation en eau potable, la maîtrise des risques de pollutions chroniques et accidentelles devra constituer un principe structurant de la conception du projet.

2. VOLET NATURA 2000

2.1. Rappel des principaux enjeux par secteur

Les enjeux écologiques sur les sites Natura 2000 concernent principalement le secteur Nord et le secteur Sud. Le secteur Centre joue malgré tout un rôle important de jonction écologique entre sites.

L'emprise au sol du projet n'étant pas détaillée dans le livret de concertation, il n'est pas possible d'évaluer précisément la surface d'habitat d'intérêt communautaire impactée pour chaque secteur.

Le **secteur Nord** se situe sur la zone spéciale de conservation FR9301595 "Crau centrale-Crau sèche" et la zone de protection spéciale FR9310064 "Crau". Les enjeux reposent sur la présence de nombreuses espèces d'intérêt communautaire et protégées qui utilisent le secteur pour tout ou une partie de leur cycle de vie, et la préservation des habitats d'intérêts communautaires 6220 - Pelouse méditerranéenne mésotherme de la Crau à *Asphodelus fistulosus* (prioritaire, à enjeu local de conservation très fort) et 6510 - Prairies fauchées méso-hygrophiles méditerranéennes (à enjeu de conservation fort). Le secteur Nord se situe à proximité d'un axe de forte connectivité de la haie et sur un axe principal de migration de l'avifaune.

Le **secteur Centre** est entouré des sites Natura 2000 de la Crau. Bien que le projet se limite à la route existante, l'enjeu réside dans la préservation des continuités écologiques et de l'habitat d'intérêt communautaire 6510 - Prairies fauchées méso-hygrophiles méditerranéennes. Ce secteur représente un espace de jonction qui contribue au fonctionnement écologique global des sites Natura 2000 de la Crau.

Le **secteur Sud** est situé en dehors du périmètre strict des sites Natura 2000 de la Crau. Toutefois, les variantes 1 et 2 traversent un milieu naturel de type pelouses sèches, équivalentes à l'habitat d'intérêt communautaire 6220 qui est utilisé par des espèces d'intérêt communautaire à très fort enjeu local de conservation. Des interactions écologiques existent entre le secteur sud et les sites Natura 2000 situés plus au nord. Ce secteur joue donc un rôle important dans la préservation du fonctionnement écologique global des sites Natura 2000 et des populations d'espèces associées.

2.2. Conclusion au regard sites Natura 2000 de la Crau

Au regard du document d'objectifs des sites Natura 2000 de la Crau, les enjeux principaux du projet se situent sur les milieux ouverts et agricoles (pelouses sèches et prairies), et les espèces d'intérêt communautaires et protégées associées. Face au fort risque de fragmentation des milieux naturels induit par le projet, la préservation des continuités écologiques intra et inter sites est essentielle.

3. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS DU SYMCRAU

En l'état des informations disponibles, le livret de concertation ne permet pas d'apprécier de manière complète les incidences respectives de chaque variante. Le SYMCRAU demande que soit menée **une analyse environnementale plus approfondie**, intégrant notamment les fonctionnalités écologiques et hydrologiques, les scénarios de report de trafic ainsi qu'une évaluation plus détaillée des impacts et mesures de compensation sur la ressource en eau, les exploitations agricoles, les objectifs de conservation des sites Natura 2000 et les effets cumulés.

En application de la séquence Éviter – Réduire – Compenser (ERC), dans le cas où l'évitement et la réduction ne sont pas possibles, les mesures compensatoires devront permettre de préserver les

fonctions de recharge et la qualité de la nappe de la Crau ainsi que les fonctionnalités écologiques des milieux naturels.

Sur le volet « eau », le SYMCRAU préconise donc que :

- la compensation des surfaces de foin de Crau détruites prévoit la **reconstitution de prairies irriguées gravitairement à partir de parcelles aujourd'hui non irriguées ou insuffisamment irriguées**, afin de restaurer les fonctionnalités hydrauliques et écologiques associées, notamment la recharge de la nappe de Crau. En cas d'impossibilité de cette compensation en nature, en raison notamment de contraintes foncières ou techniques, le SYMCRAU propose la **création d'un fonds territorial dédié à la préservation des fonctionnalités hydrauliques et de la recharge de la nappe de Crau**. Ce fonds aurait vocation à financer des opérations de restauration ou d'aménagement des réseaux hydrauliques agricoles, des dispositifs de Paiements pour Services Environnementaux et d'autres projets répondant à cet objectif portés par les acteurs du territoire ;
- le niveau de protection de la nappe dans la conception du dispositif de gestion des eaux pluviales soit fixé de façon à respecter a minima le cahier des recommandations techniques pour la protection des eaux souterraines dans les zones de sauvegarde (tome 3 de l'étude des ressources stratégiques de la Crau, p.71).

Sur le volet environnemental, le SYMCRAU propose :

- un **renforcement du réseau de haies et des corridors de déplacements** (notamment au service des chauves-souris et des oiseaux d'intérêt communautaire présents) afin de réduire la fragmentation des continuités écologiques induite par le projet,
- la **mise en place de mesures supplémentaires** : Le SYMCRAU propose d'étendre les périmètres de protection des pelouses sèches et des habitats d'intérêt communautaire prioritaire « Coussoul de Crau » à travers les dispositifs Natura 2000 et les réserves naturelles nationales.
- la **réduction au maximum de l'emprise de la route sur les espaces naturels**.

@157 - Anonymat souhaité

Ville : Saint-Hilaire-du-Harcouët

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 12:31:30

Objet : Pour la préservation de la RNV de la Poitevine dans son intégralité.

Contribution :

La Crau est un habitat prioritaire communautaire. La législation concernant sa protection est systématiquement bafouée. Notamment concernant le fait que la Commission européenne n'en est jamais informée alors qu'elle est censée donner son avis, et pas simplement recevoir un simple dossier d'information, ce qui du reste n'est pratiquement jamais réalisé. Ainsi, la Commission européenne ne possède aucun état des lieux sur sa destruction. Vu les nombreux effets cumulés sur cet habitat unique en Europe, la Réserve Naturelle doit absolument être évitée ! Pour quel projet que ce soit !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@158 - Anonymat souhaité

Ville : Miramas

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 13:36:47

Objet : aménagement routier

Contribution :

Bonjour, Ce territoire souffre déjà de nombreux aménagements routiers qui ne tiennent compte ni de l'environnement, ni du cadre de vie des habitants. Les milieux et la biodiversité de ce territoire sont rares voire uniques et fragiles. Ce projet comme d'autres n'a rien d'ambitieux d'un point de vue économique, il ne s'inscrit pas dans la problématique actuelle "économie / climat". Ce sont des projets d'une époque passée. Ce territoire bénéficie d'un important réseau ferroviaire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@159 - ALBERT Cécile

Organisme : CNRS

Ville : Aix-en-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 13:44:44

Objet : Stop à l'artificialisation des sols, passons enfin à une Transition plus que nécessaire. Pour des territoires habitables en 2050.

Contribution :

L'été 2026 est là pour nous rappeler qu'une course contre la montre est engagée (même si ignorée sur les 50 dernières années malgré les annonces répétées de l'ensemble des scientifiques de la planète et du monde vivant): celle pour maintenir notre seule et unique planète dans un état d'habitabilité pour nous et nos enfants. Tout enjeux purement économique ne tient donc plus du tout face à cet enjeux qui est définitif pour tous et toutes. Ainsi les choix de tout nouvel aménagement doivent-ils être réfléchis de manière environnementale et durable: 1) avons nous réellement besoin de ce nouvel aménagement? Pour quels gains et quelles pertes environnementales? 2) le choix posé est il en accord avec une Transition énergétique et environnementale nécessaire, les aménagements ne peuvent plus être pensés comme des rêves utopiques des années 60, mais doivent être pensés comme un futur pro-actif pour une planète habitable; moins de trafic individuel, une repensée des transports en camion. 3) les choix posés font-ils un sens du point de vue de la biodiversité, nous devons en être maintenant au no net loss, 0 artificialisation de nouvelles terres, et encore moins de terre aujourd'hui protégées. Car au delà des changements climatiques, l'artificialisation des terres et le morcellement des espaces naturels restant est la principale cause du déclin de la biodiversité dont nous dépendons. Nous pouvons continuer à nous cacher derrière des enjeux annexes, mais les principaux sont là... de plus en plus prégnants, il est temps de penser et d'aménager nos territoires pour l'avenir et de cesser de le faire dans le passé, les années 1960 sont révolues depuis longtemps, les aménagements doivent maintenant viser un 2050 habitable: nous avons besoin d'eau, de températures décentes et de biodiversité (dont agricole), pas d'autoroutes. Cela fera des économies pour de l'argent utilisable à des fins de transition et d'aménagement responsable et durable.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@160 - Koundakian Christine

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 13:52:33

Objet : Opposition à ce projet d'autoroute fos salon

Contribution :

Il faut prioriser le vivant! Il n'est pas nécessaire d'épiloguer sur le sujet! Il est question de la survie des espèces animales et végétales et évidemment de la notre.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@161 - Pascal Jean-Michel

Organisme : FNAUT-PACA

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:18:44

Objet : Demande de transport collectif

Contribution :

registre ci-dessous Le projet soumis à la concertation concerne exclusivement un tronçon autoroutier . Je souhaite manifester mon incompréhension et mon opposition à ce projet . Il est inconcevable de ne considérer que le volet routier alors que les modes de transports décarbonés sont inexistants dans le secteur, que les infrastructures de transports de passagers sont totalement délaissées .Je demande donc qu'en parallèle de ce projet purement autoroutier soit engagé sans délai un projet de desserte en transports en commun décarbonés comme le recommande le COI dans son avis sur le projet

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@162 - CHEYLAN GILLES

Organisme : Association PAYS DE CRAU

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:19:46

Objet : Avis défavorable de l'association "Pays de Crau"

Contribution :

CONTRIBUTION ASSOCIATION PAYS DE CRAU L'association « Pays de Crau » créée en 1987 sous le nom « Association pour la Sauvegarde de la Crau et le Développement de l'activité Agropastoral » a pour objectif •De faire connaître, sensibiliser aux enjeux environnementaux de la Crau (coussous et prairies) et contribuer au rayonnement de cette région reconnue par l'Union Européenne et l'Etat français comme région à protéger ;•De valoriser et de sauvegarder les milieux naturels de Crau (biodiversité de coussous et des friches, des prairies et des zones humides) et leurs spécificités contre toute atteinte aux espèces animales et végétales notamment. A ce titre, l'association Pays de Crau ne peut émettre qu'un avis très défavorable à ce projet autoroutier de Liaison Fos Salon pour les raisons ci-après, tout en soulignant que nous sommes très surpris d'une part par la programmation de cette nouvelle phase de concertation entre le 15 juin et le 15 juillet après un silence de près d'une année, dénotant une certaine précipitation et le peu de considération pour le travail accompli par les concitoyens ces dernières années, et d'autre part par le décalage entre le projet présenté à la concertation le 15 juin et la décision ministérielle du 29 juin 2021. Raisons écologiques 1. Réaliser une autoroute 2x2 voies dans une Réserve Naturelle serait une première en France. Enfin une grande partie de ce projet se réaliserait dans une zone « protégée » Natura 2000. Pour mémoire rappelons que les considérants de la décision du 29 juin 2021 qui ont permis la poursuite des études, ne mentionnaient jamais l'existence d'une Réserve Naturelle Régionale qui serait traversée par cette nouvelle liaison. 2. La réalisation d'un axe routier avec terre-plein central (voie express/ autoroute) rompt tout couloir écologique et perturbe fortement la Biodiversité. 3. Les études réalisées ont été très superficielles en minimisant : L'impact de la phase travaux : roulage des engins à l'extérieur de l'emprise définitive, du stockage de matériaux et des matériels de chantier, sur le réseau hydraulique d'alimentation en eau des prairies en aval non touchées directement par ces travaux Impact sur l'alimentation de la nappe de Crau. Impact sur la viabilité de certaines propriétés agricoles Impacts des voies de rétablissement Impact sur les espèces non protégées, mais constitutive de l'écosystème de Crau (coussous et prairies). Impact sur le report de trafic dans le cas de route à péage. 4. Par ailleurs, nous notons l'absence d'une étude de l'impact global cumulant tous les projets connus à ce jour (GPMM, Développement industriel du Golfe de Fos, développement des plateformes logistiques, THT, Déviation routière d'Arles) dépassant le seul tracé de la route. 5. Impact sur les prairies et l'alimentation en eau de la nappe de Crau avec ses fragilités dues au changement climatique en cours. 6. La politique ERC : Eviter, Réduire, Compenser doit s'appliquer. Or ce projet d'autoroute n'est pas compensable. La Compensation ne se fait pas avec un ratio de un pour un, comme on peut le deviner dans l'étude, mais plutôt de un pour dix et la destruction de coussous est par nature non compensable compte tenu de la durée (décennies, voire siècles) nécessaire pour que cet habitat naturel se reconstitue. Considérations économiques Le projet présenté est une réponse routière d'un autre temps à un problème d'aujourd'hui. Faire financer ce projet autoroutier par des sociétés concessionnaires c'est pénaliser les usagers et les riverains en leur supprimant un axe aujourd'hui gratuit et en leur faisant supporter toutes les nuisances : bruit, pollution atmosphérique, report de trafic sur des voies secondaires déjà très utilisées. Solutions alternatives A plusieurs reprises est évoqué le report modal notamment ferroviaire et fluvial. Or à ce jour, rien de concret n'est présenté de manière précise dans cette consultation. Si ce projet routier est réalisé, il n'y aura pas de report modal. Si ce projet est réalisé pour le GPMM, et la zone de FOS, il est urgent de demander à ce qu'ils participent au développement du fret ferroviaire et fluvial avant de restructurer les axes existants

Page 334 / 532.

et son financement doit être assuré par l'Etat et les industriels et non par les usagers ; Si c'est pour alléger le trafic induit par le développement de la base aérienne d'Istres, le trafic routier doit être étudié avec une desserte préférentielle par la RD 5 et RN 568. Si c'est pour alléger le trafic sur Clesud, déjà les points précédents permettront d'alléger le trafic sur la section nord. Mais par cohérence, il est urgent d'arrêter tout nouveau projet sur cette base logistique et de solliciter très rapidement et fermement l'utilisation du ferroutage sur cette base. Enfin tout en développant les actions ci-dessus, il est urgent d'améliorer la desserte ferroviaire de voyageurs sur l'axe Salon Istres Fos et d'inciter très fortement les entreprises à mettre en place des bus d'entreprise pour leur personnel. Conclusion Pour toutes ces raisons évoquées ci-dessus, l'association Pays de Crau ne peut qu'émettre un avis très défavorable à ce projet LFS tel que présenté aujourd'hui à la concertation publique. Gilles Cheylan, Président

Pièce(s) jointes(s) :

CONTRIBUTION ASSOCIATION PAYS DE CRAU

L'association « Pays de Crau » créée en 1987 sous le nom « Association pour la Sauvegarde de la Crau et le Développement de l'activité Agropastoral » a pour objectif

- De faire connaître, sensibiliser aux enjeux environnementaux de la Crau (coussous et prairies) et contribuer au rayonnement de cette région reconnue par l'Union Européenne et l'Etat français comme région à protéger ;
- De valoriser et de sauvegarder les milieux naturels de Crau (biodiversité de coussous et des friches, des prairies et des zones humides) et leurs spécificités contre toute atteinte aux espèces animales et végétales notamment.

A ce titre, l'association Pays de Crau ne peut émettre qu'un avis très défavorable à ce projet autoroutier de Liaison Fos Salon pour les raisons ci-après, tout en soulignant que nous sommes très surpris d'une part par la programmation de cette nouvelle phase de concertation entre le 15 juin et le 15 juillet après un silence de près d'une année, dénotant une certaine précipitation et le peu de considération pour le travail accompli par les concitoyens ces dernières années, et d'autre part par le décalage entre le projet présenté à la concertation le 15 juin et la décision ministérielle du 29 juin 2021.

Raisons écologiques

1. Réaliser une autoroute 2x2 voies dans une Réserve Naturelle serait une première en France. Enfin une grande partie de ce projet se réaliserait dans une zone « protégée » Natura 2000.
Pour mémoire rappelons que les considérants de la décision du 29 juin 2021 qui ont permis la poursuite des études, ne mentionnaient jamais l'existence d'une Réserve Naturelle Régionale qui serait traversée par cette nouvelle liaison.
2. La réalisation d'un axe routier avec terre-plein central (voie expresse/ autoroute) rompt tout couloir écologique et perturbe fortement la Biodiversité.
3. Les études réalisées ont été très superficielles en minimisant :
L'impact de la phase travaux : roulage des engins à l'extérieur de l'emprise définitive, du stockage de matériaux et des matériels de chantier, sur le réseau hydraulique d'alimentation en eau des prairies en aval non touchées directement par ces travaux
Impact sur l'alimentation de la nappe de Crau.
Impact sur la viabilité de certaines propriétés agricoles
Impacts des voies de rétablissement
Impact sur les espèces non protégées, mais constitutive de l'écosystème de Crau (coussous et prairies).
Impact sur le report de trafic dans le cas de route à péage.
4. Par ailleurs, nous notons l'absence d'une étude de l'impact global cumulant tous les projets connus à ce jour (GPMM, Développement industriel du Golfe de Fos, développement des plateformes logistiques, THT, Déviation routière d'Arles) dépassant le seul tracé de la route.

5. Impact sur les prairies et l'alimentation en eau de la nappe de Crau avec ses fragilités dues au changement climatique en cours.
6. La politique ERC : Eviter, Réduire, Compenser doit s'appliquer. Or ce projet d'autoroute n'est pas compensable. La Compensation ne se fait pas avec un ratio de un pour un, comme on peut le deviner dans l'étude, mais plutôt de un pour dix et la destruction de coussous est par nature non compensable compte tenu de la durée (décennies, voire siècles) nécessaire pour que cet habitat naturel se reconstitue.

Considérations économiques

Le projet présenté est une réponse routière d'un autre temps à un problème d'aujourd'hui.

Faire financer ce projet autoroutier par des sociétés concessionnaires c'est pénaliser les usagers et les riverains en leur supprimant un axe aujourd'hui gratuit et en leur faisant supporter toutes les nuisances : bruit, pollution atmosphérique, report de trafic sur des voies secondaires déjà très utilisées.

Solutions alternatives

A plusieurs reprises est évoqué le report modal notamment ferroviaire et fluvial. Or à ce jour, rien de concret n'est présenté de manière précise dans cette consultation.

Si ce projet routier est réalisé, il n'y aura pas de report modal.

Si ce projet est réalisé pour le GPM, et la zone de FOS, il est urgent de demander à ce qu'ils participent au développement du fret ferroviaire et fluvial avant de restructurer les axes existants et son financement doit être assuré par l'Etat et les industriels et non par les usagers ;

Si c'est pour alléger le trafic induit par le développement de la base aérienne d'Istres, le trafic routier doit être étudié avec une desserte préférentielle par la RD 5 et RN 568.

Si c'est pour alléger le trafic sur Clesud, déjà les points précédents permettront d'alléger le trafic sur la section nord. Mais par cohérence, il est urgent d'arrêter tout nouveau projet sur cette base logistique et de solliciter très rapidement et fermement l'utilisation du ferroutage sur cette base.

Enfin tout en développant les actions ci-dessus, il est urgent d'améliorer la desserte ferroviaire de voyageurs sur l'axe Salon Istres Fos et d'inciter très fortement les entreprises à mettre en place des bus d'entreprise pour leur personnel.

Conclusion

Pour toutes ces raisons évoquées ci-dessus, l'association Pays de Crau ne peut qu'émettre un avis très défavorable à ce projet LFS tel que présenté aujourd'hui à la concertation publique.



Gilles Cheylan,
Président

@163 - Anonymat souhaité

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:22:38

Objet : Futur propriétaire à Trigance : nos inquiétudes concrètes sur le trafic, le bruit et la qualité de l'air

Contribution :

?Bonjour, ?Je dépose cette contribution en tant que futur acquéreur d'un logement situé au sein de la copropriété "LYLO" (chemin des Pradons / chemin de Trigance à Istres). ?Notre résidence se trouve juste à côté de la zone d'étude du projet de liaison Fos-Salon (avec la marge de recul des 100 mètres). En tant que futurs habitants, l'arrivée de cette infrastructure va impacter notre quotidien. C'est pourquoi je demande des réponses claires et des engagements précis sur les points suivants : ?

1. Le piège de la 2x2 voies : un aimant à camions et à bouchons ? Le passage de cette route à 2x2 voies ne va pas seulement servir aux habitants d'Istres. Elle va créer un véritable "raccourci gratuit" pour le trafic de transit, en particulier pour les nombreux poids lourds qui circulent entre la zone de Fos-sur-Mer et les autoroutes A7 et A54. ?Saturation du quartier : Comment allez-vous garantir que les accès à notre quartier de Trigance (notamment le chemin des Pradons et le chemin de Trigance) ne seront pas complètement bloqués aux heures de pointe par ce flot de circulation ??Sécurité : Quelles installations prévoyez-vous pour sécuriser nos entrées et sorties de résidence face à cette nouvelle circulation rapide ??2. Le bruit : protéger le calme de la copropriété ? Notre résidence a été construite en 2017 avec une isolation thermique et phonique classique, tout à fait adaptée à un quartier résidentiel calme. Mais elle n'a pas été conçue pour supporter le grondement permanent d'une route à 2x2 voies rapide située à moins de 100 mètres. Pour les logements qui, comme le mien, profitent aujourd'hui d'une orientation plus préservée, il est crucial que ce calme soit maintenu. ?Murs antibruit obligatoires : Je demande que l'État s'engage à financer et installer de vrais murs antibruit (des écrans acoustiques absorbants ou des buttes de terre végétalisées) tout le long de la route pour protéger l'ensemble de la résidence LYLO. ?Goudron silencieux : Est-il prévu d'utiliser obligatoirement un enrobé routier de dernière génération qui réduit le bruit de roulement des pneus ??3. La qualité de l'air et notre santé ? Qui dit plus de trafic et plus de camions dit aussi plus de gaz d'échappement et de poussières nocives dans l'environnement immédiat de nos habitations. ?Quelles mesures allez-vous prendre pour surveiller la qualité de l'air près de nos logements ??Des barrières végétales (arbres, haies denses) seront-elles plantées pour faire écran contre la pollution ??L'intérêt général de cette nouvelle route ne doit pas se faire au détriment de la santé, de la sécurité et de la qualité de vie des habitants du quartier Trigance. Je compte sur votre rigueur pour apporter des réponses précises à ces questions dans le bilan de la concertation. ?Cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@164 - SPINI Henri

Organisme : Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ville : Aix-en-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:27:27

Objet : Contribution du CEN PACA à la séquence n°3 de la concertation continue du projet de liaison routière Fos-Salon

Contribution :

Le CEN PACA, au titre de son agrément Etat-Région, et au regard de ses engagements dans la mise en œuvre des politiques en faveur de la biodiversité, estime qu'il est de son devoir d'alerter le maître d'ouvrage sur le risque élevé que le projet de liaison routière Fos-Salon dans sa forme actuelle ne satisfasse pas aux objectifs d'absence de perte nette de biodiversité fixés par la réglementation. Au regard :- des atteintes majeures sur les habitats naturels, et sur les populations d'espèces protégées et leurs habitats, notamment celles soumises à plan national d'actions ;- des atteintes aux aires protégées, notamment aux zones de protection forte que constituent la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir et la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau, en contradiction avec la Stratégie nationale pour les aires protégées qui s'en trouverait discréditée ;- du cumul des impacts sur ces espèces, habitats et aires protégées, avec un nombre inquiétant de projets en cours sur la Plaine de la Crau ;- du renoncement, insuffisamment étayé, aux engagements initiaux d'évitement et de réduction des impacts sur la biodiversité ;- des forts impacts résiduels pressentis sur l'habitat « coussouls de Crau », universellement considéré comme non restaurable, et donc non compensable ; le CEN PACA invite le maître d'ouvrage à faire évoluer son projet de façon à le rendre pleinement compatible avec le cadre réglementaire en matière de protection de la biodiversité, notamment ses articles L110 fixant les objectifs d'absence de perte nette de biodiversité, et L163-1 fixant le cadre de la séquence éviter-réduire-compenser. L'Etat ayant un devoir d'exemplarité dans les projets qu'il porte, le strict respect des cadres qu'il fixe en matière de compatibilité entre aménagement et biodiversité doit être absolument recherché. L'aboutissement en l'état du projet de liaison Fos-Salon, l'année même du 50^e anniversaire de la loi sur la protection de la nature, constituerait selon nous un renoncement aux politiques successives de protection de la biodiversité, sur un territoire qui a déjà payé un très lourd tribut à l'aménagement.

Pièce(s) jointe(s) :



Contribution du CEN PACA à la séquence n°3 de la concertation continue
du projet de liaison routière Fos-Salon

1) Le CEN PACA, acteur légitime de la concertation continue

Le Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur (CEN PACA) est une association loi 1901 à but non lucratif, créée en 1975. Bénéficiant d'un agrément Etat-Région renouvelé en 2025, son objectif est de préserver le patrimoine naturel de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il emploie plus de 60 salariés permanents, et intervient sur 115 sites naturels. Il est membre de la Fédération des Conservatoires d'espaces naturels.

En tant qu'association de protection de la nature, le CEN PACA est pleinement engagé dans la préservation de la biodiversité exceptionnelle de la Crau. Au-delà des actions sur ses sites en gestion et ses programmes, il accompagne et met en œuvre de nombreuses politiques publiques : gestionnaire sur le territoire concerné de deux réserves naturelles pour le compte de l'État et de la Région, le CEN anime également dix plans nationaux d'action en faveur d'espèces protégées, l'actualisation de l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), la mise en œuvre du Système d'information de l'inventaire du patrimoine naturel (SINP). Il assure également l'animation territoriale en faveur des zones humides des Bouches-du-Rhône.

A titre principal, le CEN PACA intervient donc dans la concertation continue sur la liaison Fos-Salon dans le cadre des missions qui lui sont confiées par l'Etat et la Région, conformément aux documents de planification qui guident cette action. On citera notamment :

- Le 2^e plan de gestion de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau 2015-2024 (approuvé par le Préfet le 29 février 2016, prolongé jusqu'au 31 décembre 2027 par l'arrêté préfectoral du 13 août 2025), en particulier son action S12.2 – « *Participer activement aux politiques territoriales* »
- Le 2^e plan de gestion de la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde venir 2021-2031, en particulier son action VE-ARRT1 : « *Maintenir une veille permanente sur les projets d'artificialisation des sols impactant de manière directe ou périphérique la Réserve en participant activement à la concertation* »
- Le 3^e Plan national d'actions en faveur de l'Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*) 2020-2029, en particulier son Action 1 : « *Prendre en compte l'Outarde canepetière dans les projets d'aménagement du territoire* »
- Le 1^{er} Plan national d'actions en faveur du Ganga cata et de l'Alouette calandre 2012-2016 (en cours de renouvellement), en particulier son action E-I.1 : « *Assurer la prise en compte du Ganga cata et de l'Alouette calandre dans les politiques de gestion et de développement des territoires* ».



CEN PACA - Pôle Bouches-du-Rhône
Maison de la Crau
2 place Léon Michaud
13310 Saint-Martin-de-Crau
Tél. 04 90 47 02 01

Siège social du Conservatoire d'espaces naturels
de Provence-Alpes-Côte d'Azur (CEN PACA)
Immeuble Atrium Bât. B - 4, avenue Marcel Pagnol - 13100 Aix-en-Provence
Tél. 04 42 20 03 83 - Courriel : contact@cen-paca.org - www.cen-paca.org
CODE APE : 9104 Z - N° SIRET : 340 747 047 00033

Le Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur est membre fondateur du mouvement européen



2) Impacts du projet sur les espaces naturels et la biodiversité

2.1) Les habitats naturels

Le projet prévoit la destruction de plusieurs dizaines d'hectares d'habitat d'intérêt communautaire. On retiendra notamment, parmi les surfaces recensées dans le dossier de concertation :

- **33.5 ha de Coussoul de Crau** (Parcours substeppiques de graminées et annuelles du *Thero-Brachypodietea* - Pelouse méditerranéenne mésotherme de la Crau à *Asphodelus fistulosus* - UE 6220.5), habitat d'intérêt communautaire **prioritaire**.
- **22 ha de Prairies de Foin de Crau** (Prairie maigre de fauche de basse altitude - UE 6510). Il doit être souligné que dans la section nord, **la variante A impacte presque 2 fois plus de surface de prairie de foin de Crau que la variante C** (11 ha vs. 6.1 ha mentionnés p32 du dossier).
- **3 ha de « zones humides »** dont la nature exacte des habitats n'est pas précisée.

Des incertitudes persistent sur les surfaces qui seront réellement impactées, qui sont très probablement sous-estimées, cela pour plusieurs raisons :

- Les surfaces indiquées dans le dossier de concertation diffèrent souvent d'une page à l'autre (pour les coussouls et les prairies de fauche).
- Les impacts définitifs ne sont pas connus, non seulement parce que les tracés précis ne sont pas fixés, mais aussi parce que **les impacts supplémentaires générés par les aménagements connexes ne sont pas estimés** (voies de rétablissement par exemple).

2.2) Les espèces protégées et leurs habitats

La construction et l'exploitation de la liaison routière vont avoir des impacts forts sur un très grand nombre d'espèces protégées, qui ne sont pas dimensionnées par le maître d'ouvrage à ce stade du dossier. On soulignera plus particulièrement les espèces dont l'état de conservation a justifié la mise en place de **plans nationaux d'actions** :

- Le Ganga cata *Pterocles alchata* et l'Alouette calandre *Melanocorypha calandra* sont deux espèces d'oiseaux qui en France ne se reproduisent nulle part ailleurs que dans les coussouls de Crau : la destruction de leur habitat en Crau porte donc particulièrement atteinte à leur état de conservation au niveau national.
- L'Outarde canepetière *Tetrax tetrax*, dont la Crau concentre 25 % de l'effectif reproducteur national.
- Le Faucon crécerellette *Falco naumanni*, dont la Crau concentre 20 % de l'effectif reproducteur national.
- Le Lézard ocellé *Timon lepidus*, dont la Crau abrite l'une des plus grandes populations françaises.
- Deux espèces de rapaces qui ne nichent pas en Crau, mais qui utilisent le coussoul comme habitat d'alimentation : l'Aigle de Bonelli *Aquila fasciata* et le Vautour péronoptère *Neophron percnopterus*.

2.3) Les espaces protégés

Les sites Natura 2000

Le tracé de la liaison Fos-Salon passe en grande partie au sein des sites Natura 2000 ZSC "CRAU CENTRALE-SECHE" FR93 01595, classé au titre de la directive "Habitats" (31 538 ha), et ZPS "CRAU" FR93 10064 au titre de la directive "Oiseaux" (39 333 ha).



Il convient de souligner que les variantes 1 et 2 de la section sud, tout en étant situées hors périmètre Natura 2000, sont porteuses d'impacts sur des habitats naturels de l'annexe I de la directive habitats (Parcours substeppiques de graminées et annuelles du *Thero-Brachypodietea*), ainsi que sur des espèces de l'annexe I de la Directive Oiseaux (Ganga cata, Outarde canepetière, Oedicnème criard, etc.)

La Réserve naturelle régionale

La variante A proposée par le maître d'ouvrage au nord traverse la **Réserve naturelle régionale (RNR) de la Poitevine-Regarde-Venir**, classée sur 220.71 ha par délibération du 10 juillet 2009 du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (l'annexe de la délibération précisant que « *La Route Nationale 569 est exclue du périmètre de la Réserve Naturelle* »).

L'intégralité de la RNR fait en outre l'objet d'un classement en **Réserve de chasse et de faune sauvage (RCFS)**, approuvée par l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013 pour la partie ouest, et du 28 décembre 2015 pour la partie est. L'article L422-27 du code de l'environnement qui prévoit ces réserves consacre leur vocation à « *protéger les populations d'oiseaux migrateurs conformément aux engagements internationaux ; assurer la protection des milieux naturels indispensables à la sauvegarde d'espèces menacées* ».

Les coussouls de la partie ouest de la RNR ont été acquis par le CEN PACA dans le cadre de **mesures compensatoires** prises au regard de l'impact de deux projets de canalisations enterrées autorisés en Crau :

- L'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau accordée par ministre de l'écologie et du développement durable le 27 mai 2005 pour les canalisations GRTgaz et SAGESS.
- L'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau accordée par le préfet le 21 avril 2010 pour le projet de canalisation « Polyréseau Energie ».

La variante A que le maître d'ouvrage propose de retenir **traverse la réserve naturelle sur une longueur de 950 m**. Avec un élargissement de l'emprise existante estimé à 14m, l'impact surfacique est de **1.3 ha de prairies de foin de Crau et de haies plurispécifiques**. En outre, le **tracé longe le nord de la RNR sur une longueur d'environ 1 km**.

En plus des impacts sur les prairies et haies et leur faune associée, le projet va engendrer des **impacts indirects** sur la faune des coussouls :

- Par **l'augmentation du trafic** (la littérature scientifique mentionne par exemple des effets d'évitement d'infrastructures mesurables jusqu'à 1 km pour des espèces telles que l'Outarde canepetière).
- En **aggravant la rupture des continuités écologiques** par l'élargissement des surfaces artificialisées, notamment pour les espèces se déplaçant entre les pelouses sèches et les prairies irriguées pour l'accomplissement de leur cycle de vie (p. ex. Outarde canepetière et Oedicnème criard, chiroptères, etc.)
- **Le passage en dénivelé de l'autoroute au-dessus d'un échangeur** localisé en bordure de la réserve naturelle va en outre accentuer l'ensemble de ces effets indirects : la surélévation de l'autoroute va à la fois aggraver des effets de bordure de part et d'autre, et **entraver d'autant plus la traversée en vol des oiseaux et chiroptères**.

Dans sa note publiée à l'issue du débat public de 2021, le maître d'ouvrage présentait ainsi l'enjeu de la comparaison entre les variantes A et C : « *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. » Il faut donc prendre acte que le choix de la **variante A n'est pas compatible avec la Stratégie Nationale des Aires Protégées.**

Cette variante constituerait à notre connaissance un précédent pour le moins préoccupant, celui de la construction par l'Etat d'une autoroute dans une réserve naturelle. Ce point est bien identifié dans le dossier de concertation, où la « *dérogation pour l'impact sur la RNR* » est qualifiée de « **verrou réglementaire** ». Selon toute vraisemblance, l'ampleur des travaux à envisager et la pérennité de l'artificialisation devraient contraindre non pas à une dérogation pour travaux en réserve naturelle, mais à un déclassement des surfaces artificialisées. Là encore, le **déclassement d'une partie de la réserve naturelle pour le besoin d'un projet d'aménagement constituerait un précédent au niveau national.**

La Réserve naturelle nationale

La Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau a été instituée par le décret n°2001-943 du 8 octobre 2001, sur une surface de 7411 ha. Elle est co-gérée depuis 2004 par le Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône, par voie de convention avec le préfet des Bouches-du-Rhône.

Impacts sur la réserve naturelle

Alors que le dossier de concertation prétend n'avoir aucun impact direct sur la réserve naturelle, les cartes présentées en atelier lors de la réunion du 8 juillet à Fos ont révélé qu'**une partie des emprises intersecte le périmètre de la réserve naturelle** au point de jonction entre la variante 1 et la RN568. Ce point méritera d'être éclairci.

Comme cela a été exposé pour les coussouls de la Poitevine, des **impacts indirects pour la faune de la réserve naturelle** sont à prévoir, par effet de bordure et **création de nouvelles ruptures de continuités écologiques**. Ces impacts indirects sont considérés comme **majeurs** dans le dossier.

L'ampleur de ces impacts sera corrélée au tracé finalement choisi. A cet égard, le dossier de concertation présente des **incohérences** regrettables : alors qu'il est précisé p41 que « *le tracé a été modifié pour se rapprocher au maximum de la voie ferrée existante* », toutes les cartes montrent un tracé accolé à la réserve naturelle. Des précisions sur ce point seront déterminantes, d'autant que les cartes du tracé n'ont pu être produites pour l'atelier du 8 juillet [transmises par mail au CEN PACA par la maîtrise d'ouvrage le 10 juillet].

La destruction de coussouls initialement voués à l'extension de la RNN

Par courrier en date du 6 juin 2019, M. le Sous-Préfet d'Arles a demandé au CEN PACA et à la Chambre d'Agriculture d'engager, en application de l'Article R332-1 du code de l'environnement, les études relatives à l'élaboration d'un avant-projet d'extension de la réserve naturelle. La demande du sous-préfet était ainsi motivée : « *Le plan biodiversité, présenté le 4 juillet 2018 par le Premier Ministre, prévoit, dans son action 35, l'extension du réseau des réserves naturelles nationales (RNN). Dans ce cadre, la spécificité de la RNN des Coussouls de Crau, qui abrite une remarquable communauté d'oiseaux et des habitats steppiques uniques, a conduit le ministre de la transition écologique et solidaire à considérer l'extension de cette RNN comme nécessaire, de façon à lui donner une meilleure cohérence écologique et à garantir ainsi la préservation de milieux naturels remarquables.* »

Dans le cadre des études d'avant-projet, un ensemble de parcelles de 74 ha appartenant à l'Etat, situé au sud du coussoul du Ventillon sur la section A1 de la commune de Fos-sur-Mer, a été identifié comme présentant des **enjeux majeurs de conservation**. A ce titre, ces parcelles ont été **intégrées dans le**



projet d'extension proposé par la DREAL PACA. Sur cet ensemble, environ 53 hectares situés au sud de la route du Ventillon recoupent la variante 1 de la section Sud de la LFS.

Le projet d'extension de la RNN intégrant ces parcelles a fait l'objet de plusieurs validations :

- Avis favorable du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) le 17 septembre 2020.
- Avis favorable du conseil scientifique de la RNN réuni le 24 septembre 2020.
- Avis favorable du comité consultatif de la RNN réuni le 9 octobre 2020 sous la présidence de Mme la sous-préfète d'Arles.
- Avis favorable de la commission espaces naturels du Conseil national de protection de la nature réuni le 15 décembre 2020.

Le projet a enfin reçu un avis favorable de la commissaire enquêtrice à l'issue de l'enquête publique qui s'est tenue du 26/10/2022 au 25/11/2022.

Le classement de ces surfaces permettait en outre de mettre en œuvre les **recommandations du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)**, qui les intègre au Réservoir de biodiversité de la Crau, tout comme les coussouls concernés par la variante 2. L'objectif défini pour ces réservoirs dans le SRCE est la « *recherche de remise en état optimale pour les réservoirs de biodiversité de la trame verte* ». **En application du SRCE, les coussouls concernés par les variantes 1 et 2 sont intégrés dans la Trame Verte et Bleue du PLU de Fos-sur-Mer en tant que réservoirs de biodiversité (zones TVB-8d et TVB-8e).**

Le choix de la variante 1 consacrerait donc une **regrettable volte-face dans les efforts de protection de la nature engagés par l'Etat dans ce secteur** : après avoir engagé le classement en réserve naturelle nationale de ces espaces fragiles, ils sont désormais promis à la destruction par un projet autoroutier.

3) Impacts cumulatifs avec d'autres projets d'aménagement

Ainsi que le CEN PACA l'a exprimé dans les cahiers d'acteur portés aux débats publics LFS et « Fos-Berre Provence », la plaine de la Crau fait aujourd'hui l'objet d'une multitude de projets d'aménagement, qui vont venir s'ajouter aux projets déjà réalisés ou déjà autorisés. Pour ne citer que les infrastructures linéaires : une ligne THT, le contournement autoroutier d'Arles, les hydrogénéoducs HyFen et Hynframed, et le projet de canal Provence Bleue.

Tous ces projets vont impacter les mêmes habitats (coussouls et/ou prairies de fauche, zones humides), les mêmes espèces (destruction d'habitat, voire destruction d'individus en phase d'exploitation), les mêmes espaces protégés (les tracés HyFen, HynfraMed et Provence Bleue sont pour partie en réserve naturelle nationale). Les impacts de la liaison Fos-Salon doivent donc être considérés comme partie intégrante d'impacts plus larges de l'aménagement de la plaine de la Crau.

Les interférences entre le projet LFS et le projet de terminal de transport combiné porté par le GPMM au Ventillon offrent une parfaite illustration de ces impacts cumulés. Non seulement **le projet de terminal réduit les marges d'évitement** et de réduction d'impact de la LFS en contraignant son tracé, mais **une bonne partie des surfaces qui seront « évitées » par la LFS seront détruites par le terminal**. Dès lors, on voit dès lors en quoi l'analyse des impacts sur la biodiversité et les milieux naturels ne peut se concevoir sans une analyse globale des impacts sur le territoire de l'ensemble des projets. Une telle analyse n'est pas proposée dans le dossier.

4) Pour une exemplarité de la séquence Eviter-Réduire-Compenser

A plusieurs reprises, le maître d'ouvrage a affirmé **son ambition d'exemplarité dans l'application de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser »** les impacts sur la nature et la biodiversité. De fait, il paraît

légitime que l'Etat soit irréprochable dans la mise en place de ces principes, que les maîtres d'ouvrage privés peinent à intégrer pleinement.

Mesures d'évitement

Le « Guide pour la mise en œuvre de l'évitement », publié en 2021 par le Ministère de la transition écologique, précise de manière claire les enjeux de l'évitement des impacts : « *L'enjeu d'un bon évitement dans les plans ou les programmes est majeur car cette échelle d'action permet [...] de prévenir les situations où les projets d'aménagement surviennent dans des zones écologiquement très sensibles, et donc limiter le risque de contentieux.* » « *L'évitement est la seule phase de la séquence ERC qui permet de s'assurer de facto de la non-dégradation de la cible environnementale visée.* [...] Elle constitue, à ce titre, un moyen d'atteindre l'objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité et l'objectif de zéro artificialisation nette qui sont deux objectifs-phares de la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 [...], dite loi biodiversité. »

Le débat public de 2021 a permis de fixer un certain nombre de principes en matière d'évitement, que le maître d'ouvrage a rappelés dans la note publiée à l'issue du débat :

« *L'abandon du projet autoroutier au profit d'une voie express je 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 aussi aux exigences de sobriété du projet en matière de limitation des surfaces impactées.* »

Lorsqu'il décrit dans cette note les évolutions du projet pour tenir compte du débat public, le maître d'ouvrage précise qu'il « *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 »)* ». A propos du choix des variantes de la section sud, il est précisé p11 que « *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.* »

Les propositions faites dans le cadre de la présente séquence de concertation **contrevennent donc à l'ensemble des engagements d'évitement pris par le maître d'ouvrage en 2021**. Ce seul point apparaît en soi comme une fragilité, fragilité qui semble en outre aggravée par les **motifs invoqués pour renoncer aux mesures d'évitement initiales**. Le maître d'ouvrage a par exemple soutenu à plusieurs reprises lors de la réunion publique du 8 juillet que les évolutions du projet, notamment le retour à un projet autoroutier plus impactant, reposaient sur un « *choix politique* ». Un tel motif ne paraît pas suffisamment robuste pour justifier l'abandon de mesures d'évitement.

L'analyse multicritères présentée dans le dossier de concertation pour l'analyse des variantes souffre également d'approximations et d'affirmations insuffisamment étayées, qui pourraient remettre en cause la validité des choix effectués. Sur les variantes de la section sud, on retiendra par exemple les points suivants :

- En matière d'exposition aux risques (p47), la variante 2 est jugée à « Impact très fort », contrairement à la variante 1 (« pas d'impact »). La différence principale est que la variante 2 est « *en limite de zone d'interdiction stricte du PPRT pour les stockages d'hydrocarbures* ». Ce point a été réaffirmé en réunion publique le 8/7 par la maîtrise d'ouvrage, qui a souligné la « *contrainte très très forte de la variante 2 en termes de PPRT* ». Pourtant, dans l'étude Ineris présentée en juillet 2022, il était précisé que « *Le projet de tracé de la section sud de la RN569 (variante 2) traverserait uniquement des zones d'effet bris de vitre.* », comme c'est déjà le cas des tracés actuels des RN568 et 569. Sans justification plus étayée, ce motif paraît insuffisant pour entériner le choix d'une variante 1 plus impactante en termes de biodiversité. Ce point avait d'ailleurs été souligné par la DREAL lors du groupe de travail « Risques technologiques et

industriels » du 21/03/2023 : « [...] si la variante retenue a des impacts environnementaux significatifs, il sera nécessaire de démontrer qu'aucune solution de moindre impact n'était réalisable. » A ce stade du dossier, la démonstration ne paraît pas clairement établie.

- En matière d'impacts sur la ressource en eau, la variante 1 est présentée comme ayant un « impact modéré » (fond vert) avec cette justification : « Absence de captage et de périmètres de protection. Interaction avec 7 canaux d'irrigation et 8 écoulements ». Les autres variantes sont présentées comme ayant un « impact fort » (fond orange), alors que la variante 2 interagit avec 1 canal d'irrigation et 6 écoulements, et la variante 3 avec 1 canal d'irrigation et 5 écoulements. L'impact retenu est sur ce point incohérent avec les éléments présentés.
- En matière de faisabilité (p49), la variante 1 est affichée comme à impact très fort sur le critère « Verrous réglementaires », tandis que les variantes 2 et 3 sont à impacts modérés. Dans ce tableau, la variante 1 cumule également 2 critères en impacts forts, tandis que les variantes 2 et 3 affichent 3 critères en impact modéré et un seul critère en impact fort. En contradiction totale avec ces éléments, le maître d'ouvrage conclut pourtant ainsi son analyse de ce tableau : « La variante 1 ne présente pas d'obstacle technique majeur entravant sa faisabilité. »

Au vu des incohérences qui émaillent l'analyse multicritères présentée dans le dossier, une reprise détaillée de ce travail paraît indispensable pour objectiver les choix de la maîtrise d'ouvrage. La nature des arguments et les conséquences de ces choix sur l'application réglementaire de la séquence ERC doivent également être étayés.

Mesures de réduction

Le choix initial d'une voie rapide plutôt que d'une autoroute permettait non seulement d'éviter de nombreux impacts sur l'environnement, mais aussi de réduire les impacts résiduels du projet, notamment par « limitation des surfaces impactées », selon les mots du maître d'ouvrage.

La réduction des surfaces impactées par un tracé en 2x1 voie sur les secteurs écologiquement les plus sensibles, permise par le statut de voie rapide, a fait l'objet d'analyses au cours de la concertation, présentées notamment en groupe de travail « Milieux naturels » le 4 juillet 2023 et le 21 décembre 2023. Le choix du mode de financement du projet, en imposant un statut autoroutier, vient interdire toute possibilité de réduction des emprises.

Il était également précisé dans la note du maître d'ouvrage à l'issue du débat public que « 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 [...]. L'intérêt de réduire davantage la vitesse (70 km/h) dans certains secteurs sera évalué précisément. » Aujourd'hui, à rebours ces perspectives de réduction de la vitesse sur les sections écologiquement sensibles, la maîtrise d'ouvrage assume de proposer sur la section sud une variante 1 à une vitesse maximale autorisée de 110 km/h « pour en renforcer l'attractivité ».

Faisabilité de la compensation

La mise en œuvre de mesures compensant les impacts sur la biodiversité n'est à envisager qu'à l'issue des phases où l'évitement et la réduction maximum des impacts sont recherchés. Elle a pour but de compenser les impacts résiduels significatifs, afin de garantir l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité telle qu'il est institué par l'article L110 du code de l'environnement.

L'ensemble des principes de la compensation écologique a été détaillé dans un guide publié par le Ministère de la transition écologique en 2021, intitulé « Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique ». On s'attend là encore à ce que l'Etat, en tant que maître d'ouvrage, suive scrupuleusement le cadre précis et ambitieux qu'il a lui-même fixé, et le CEN PACA souhaiterait être assuré que cette démarche sera bien suivie pas à pas.

Ce guide instaure un arbre de décision en 8 étapes à destination des maîtres d'ouvrage. La toute première étape doit permettre de répondre à cette question : « **Les impacts sur la biodiversité, après évitement et réduction, sont-ils compensables ?** ». Conformément aux textes réglementaires, le guide conclut ainsi cette première étape : « **Lorsque les impacts sont non-compensables, le projet doit être repensé afin d'éviter les impacts sur la biodiversité irremplaçable, et d'éviter ou de réduire les impacts affectant trop fortement certains éléments de biodiversité jugés comme rares ou menacés.** »

Dans le cas du projet LFS, la maîtrise d'ouvrage a d'ores et déjà identifié que la « **non-compensabilité des coussouls** » (33.5 ha impactés) constitue un « **verrou réglementaire** ». Pour autant, cet obstacle ne semble pas remettre en question les choix aboutissant à ces impacts, alors que **ce seul point remet en cause la conformité réglementaire du projet d'aménagement**.

On peut rappeler que la **non-compensabilité des coussouls présents dans la zone du Ventillon est depuis longtemps établie**. L'« *Inventaire faunistique et floristique de la Zone industrielle et Portuaire de Fos-sur-Mer* » publié en 2009 par le **Port Autonome de Marseille**, et repris dans le PLU de Fos-sur-Mer, fixe un ensemble de « **zones à enjeux réhabilitaires** », définies comme « **zones d'intérêt majeur qui présentent des caractéristiques particulièrement remarquables, [où] la sensibilité aux impacts est très élevée [et] les possibilités de réduction sont limitées** » (p177), et où « **les enjeux de conservation ne sont pas compatibles avec des projets d'aménagement** » (p212). L'ensemble des coussouls concernés par les variantes 1 et 2 du projet LFS entre dans cette catégorie, au motif que « **les coussouls [...] sont considérés comme des milieux ne pouvant plus supporter de nouvelles atteintes et portent des enjeux de conservation réhabilitaires** » (p186).



Fig. 7 - Typologie des enjeux de conservation de la zone aménageable
Extrait de l'étude du PAM (août 2009), p179

5) Conclusions

Le CEN PACA, au titre de son agrément Etat-Région, et au regard de ses engagements dans la mise en œuvre des politiques en faveur de la biodiversité, estime qu'il est de son devoir d'alerter le maître d'ouvrage sur le risque élevé que le projet de liaison routière Fos-Salon dans sa forme actuelle ne satisfasse pas aux objectifs d'absence de perte nette de biodiversité fixés par la réglementation.

Au regard :

- des atteintes majeures sur les habitats naturels, et sur les populations d'espèces protégées et leurs habitats, notamment celles soumises à plan national d'actions ;
- des atteintes aux aires protégées, notamment aux zones de protection forte que constituent la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir et la Réserve naturelle nationale



- des Coussouls de Crau, en contradiction avec les Stratégie nationale pour les aires protégées qui s'en trouverait discréditée ;
- du cumul des impacts sur ces espèces, habitats et aires protégées, avec un nombre inquiétant de projets en cours sur la Plaine de la Crau ;
- du renoncement, insuffisamment étayé, aux engagements initiaux d'évitement et de réduction des impacts sur la biodiversité ;
- des forts impacts résiduels pressentis sur l'habitat « coussouls de Crau », universellement considéré comme non restaurable, et donc non compensable ;

le CEN PACA invite le maître d'ouvrage à faire évoluer son projet de façon à le rendre pleinement compatible avec le cadre réglementaire en matière de protection de la biodiversité, notamment ses articles L110 fixant les objectifs d'absence de perte nette de biodiversité, et L163-1 fixant le cadre de la séquence éviter-réduire-compenser. L'Etat ayant un devoir d'exemplarité dans les projets qu'il porte, le strict respect des cadres qu'il fixe en matière de compatibilité entre aménagement et biodiversité doit être absolument recherché.

L'aboutissement en l'état du projet de liaison Fos-Salon, l'année même du 50^e anniversaire de la loi sur la protection de la nature, constituerait selon nous un renoncement aux politiques successives de protection de la biodiversité, sur un territoire qui a déjà payé un très lourd tribut à l'aménagement.

@165 - MATHIEU Olivier

Organisme : AARPI ARKHE AVOCATS

Ville : Paris

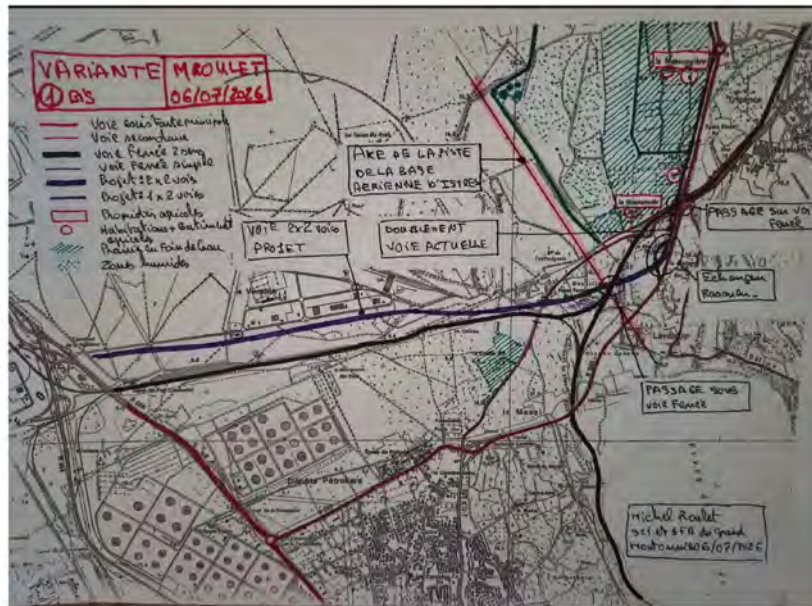
Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:35:24

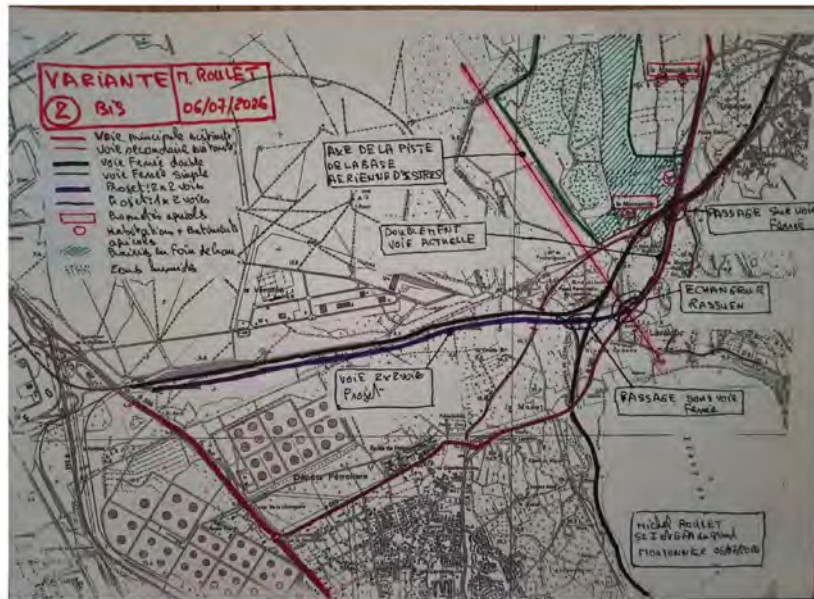
Objet : Projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence

Contribution :

Monsieur le Directeur Régional, Vous trouverez ci-jointes les contributions déposées au nom et pour le compte de la Société Civile du Grand Moutonnier et du GFA du Domaine du Grand Moutonnier dans le cadre de la concertation sur le projet de liaison routière visé en marge, ainsi que les pièces jointes. Afin d'éviter toute difficulté liée au fonctionnement du registre qui limite le dépôt des pièces jointes à 5 (alors que 6 pièces sont produites), je vous précise également vous transmettre les contributions et les pièces par LRAR. Vous en souhaitant bonne réception, Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Régional, en l'assurance de ma considération distinguée, Maître Olivier MATHIEU

Pièce(s) jointes(s) :









RESUME DE L'ETUDE		
Libellé	Expertise écologique printanière complémentaire dans le cadre de la procédure de recours relative au projet de création de prairie en foin de Crau avec arrosage traditionnel, Le Grand Moutonnier, Istres (13)	
Référence	Exp_ecologique_complementaire_Istres	
Maître d'ouvrage	GFA du Grand Moutonnier 84, Chemin du Moutonnier 13800 ISTRES	
Interlocuteur	M. ROULET Michel 06 33 68 53 32 scigfadugrandmoutonnier@gmail.com	
Expertise	SYMBIODIV 6 les Muscades 83170 BRIGNOLES www.symbiodiv.fr 	
Rédacteur	Pascaline VINET Chargée de projet écologie – co-gérante	Tél : 06-98-73-79-59 Mail : pvinet@symbiodiv.fr
Date	09 juin 2020	



SOMMAIRE

Table des matières

SOMMAIRE	2
I. PREAMBULE.....	3
II. METHODOLOGIE.....	4
1. Prospections et conditions	4
2. Justification des compétences de l'équipe	6
III. RESULTATS DE L'EXPERTISE COMPLEMENTAIRE ET PRECONISATIONS	7
1. Prairie au sud	7
2. Prairie au nord	7
3. Haie de Cypres.....	8
4. Haie de Peupliers.....	8
IV. CONCLUSION	12



I. PREAMBULE

Le GFA du Grand Moutonnier porte un projet d'extension de prairies de Foin de Crau visant à améliorer la rentabilité du travail agricole et économiser l'eau d'irrigation.

Le projet a pour but de :

- rationaliser le réseau d'arrosage,
- augmenter la surface en prairie (7 ha),
- niveler les anciennes prairies (18 ha),
- replanter les haies et espaces détruits par l'incendie de 2017.

Dans le cadre de ce projet, le maître d'ouvrage a déposé une demande d'examen au cas par cas accompagnée d'un formulaire d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000. Au terme de cette procédure l'autorité environnementale à travers son arrêté préfectoral en date du 22/01/2020 a soumis le projet de défrichement à évaluation environnementale.

Cette décision a notamment été motivée par les impacts potentiels du projet sur la biodiversité, les habitats naturels et les espèces protégées.

Dans ce contexte, le maître d'ouvrage a menée une procédure de recours à titre gracieux agrémentée d'un prédiagnostic écologique réalisé en mars 2020. Néanmoins, au regard des enjeux du secteurs, un complément d'inventaire printanier ciblé sur les espèces à enjeux connus dans le secteur était nécessaire.

Ce complément a été menée entre mai et juin 2020 par des experts locaux expérimentés. Les résultats de ces prospections sont présentées ci-après.



II. METHODOLOGIE

1. Prospections et conditions

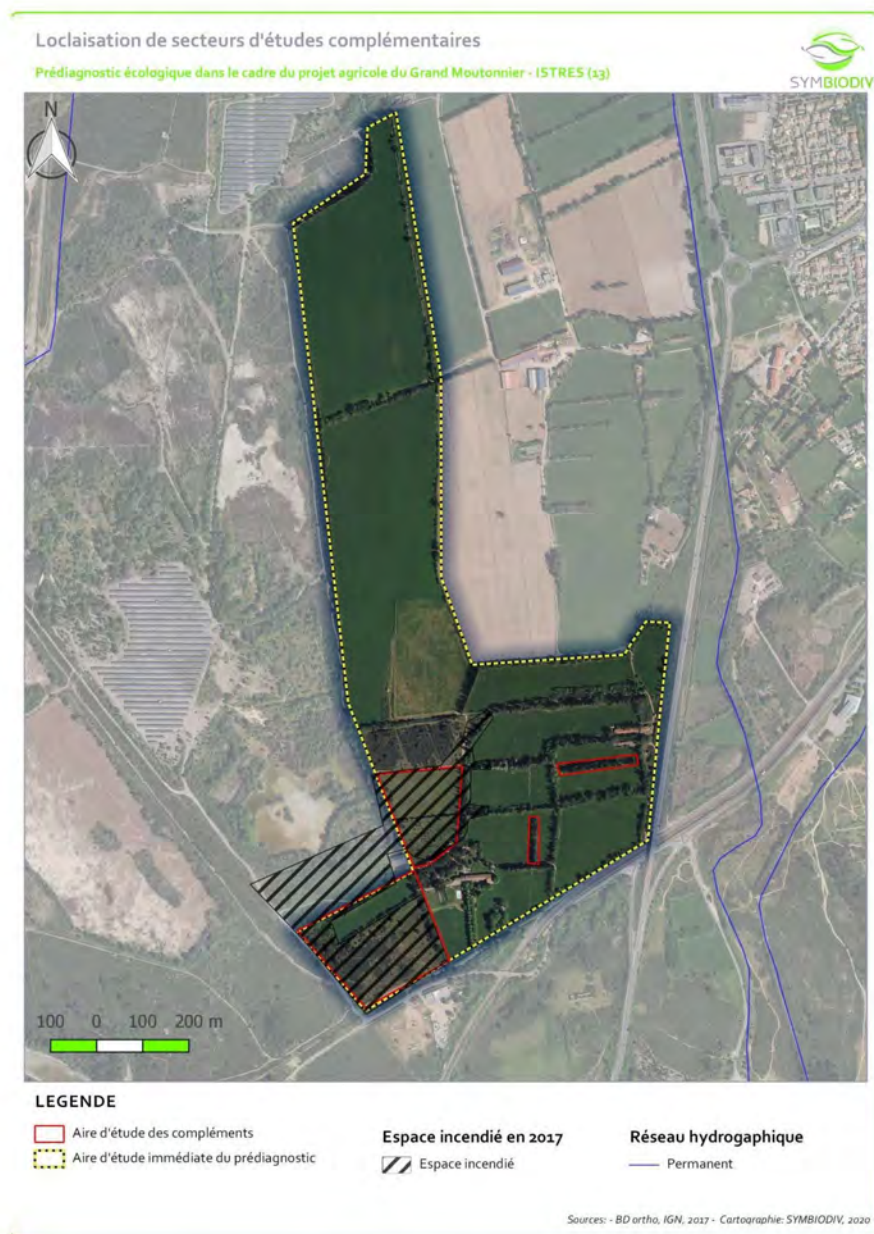
Les prospections complémentaires ont portées principalement sur les secteurs susceptibles de présenter des enjeux écologiques importants soit :

- les deux haies à supprimées
- les deux prairies à convertir en foin de Crau.

Le tableau suivant dresse la liste des passages effectués lors du prédiagnostic ainsi que les passages complémentaires réalisés en 2020 pour chaque groupe étudié. La carte présentée page suivante indique les secteurs qui ont fait l'objet des prospections complémentaires.

Tableau 1 - Dates et conditions de prospections		
Dates	Objectif de prospection	Conditions
Flore et habitats naturels <i>Pascaline VINET - SYMBIODIV</i>		
24/02/2020	Recherche et localisation des espèces protégées précoces : Gagées, Ail petit Moly	Bonnes
04/05/2020	Recherche des espèces protégées et remarquables printanières : <i>Avellinia festucoides</i> , <i>Ophrys</i> , ...	Bonnes
Insectes <i>Nicolas JARDE - SYMBIODIV</i>		
05/06/2020	Recherche des espèces protégées et notamment du Criquet de Crau et de la Magicienne dentelée	Satisfaisantes (Nuageux, vent modéré, 17 à 21°C)
Amphibiens / reptiles <i>Marine JARDE & Nicolas JARDE - SYMBIODIV</i>		
24/02/2020 - diurne	Recherche d'individus adultes et de zones favorables à la reproduction	Bonnes
05/06/2020 - diurne	Recherche d'espèces protégées et notamment du Lézard ocellé	Satisfaisantes
Avifaune <i>Laurent ALLOUCHE - AVES ENVIRONNEMENT</i>		
25/05/2020	IKA et observations ponctuelles quand nécessaires, de 7h00 à 13h00 ; conditions météorologiques favorables à l'observation des oiseaux Recherche du Rollier d'Europe et autres espèces remarquables	Bonnes

LES PROSPECTIONS ONT ETE REALISEES DANS DES CONDITIONS SATISFAISANTES ET AUX PERIODES APPROPRIEES POUR L'OBSERVATION DES PRINCIPALES ESPECES PRINTANIERES A ENJEU AU SEIN DE CHAQUE GROUPE ETUDIE.



Expertise écologique complémentaire – Projet agricole au lieu-dit « Le Grand Moutonnier » - ISTRES (13)

5



2. Justification des compétences de l'équipe

Le tableau ci-après présente l'expérience et les compétences de chacun des intervenant sur le volet naturel de l'étude d'impact.

Tableau 2 – Compétences de l'équipe			
Fonction	NOM. Prénom	Expérience	Compétences
Chef de projet / Botaniste	VINET Pascaline	10 ans	Responsable de projet écologue sénior spécialiste de la flore. Forte de ses 10 années d'expériences en bureau d'études en Corse puis en PACA, elle a porté de nombreux dossiers réglementaires. Diplômée d'un master en Ingénierie écologique en 2009, elle pratique la botanique à un niveau professionnel depuis 12 ans.
Expert botaniste	Martin DALLIET	10 ans	Expert botaniste sénior Après 10 ans d'expérience sur le territoire au sein de bureaux d'études, il détient une bonne connaissance de la flore méditerranéenne et des habitats naturels.
Expert herpétologue- batrachologue	Marine JARDE	8 ans	Herpétologue-Batrachologue Herpétologue reconnue en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, elle a travaillé pendant 8 ans dans un bureau d'études naturaliste à Marseille. Dans ce cadre elle a mené de nombreuses expertises herpétologiques dans le cadre d'études réglementaires en PACA, en Corse et également en région LR.
Expert herpétologue- entomologiste	Nicolas JARDE	15 ans	Herpétologue & entomologiste Expert herpétologue, spécialiste des tortues françaises qu'il a étudié dans le cadre de missions et programmes scientifiques pendant 14 ans, il a écrit et coécrit plusieurs publications sur la Tortue d'Hermann. Il a également acquis des compétences en entomologie, qu'il pratique au niveau professionnel en bureau d'étude depuis 2018.
Experte ornithologue	Laurent ALLOUCHE	15 ans	Ornithologue Titulaire d'un Doctorat en "Biologie des populations et des écosystèmes" à la Faculté des Sciences de Montpellier, Ornithologue reconnu, d'abord chercheur, il est ensuite devenu dirigeant d'Aves environnement, structure spécialisée dans les expertises écologiques. Il est notamment intervenu sur le suivi de l'impact des éoliennes sur l'avifaune.



III. RESULTATS DE L'EXPERTISE COMPLEMENTAIRE ET PRECONISATIONS

1. Prairie au sud

Cette prairie, qui a subi un incendie en 2017, présente une végétation oscillant entre des patchs de pelouse xérophile calcicole à annuelles, végétation de friches rudéralisées, maquis à Ciste de Montpellier. Aucune espèce végétale protégée et/ou patrimoniale n'a été avérée dans la parcelle mais il a été observé des individus de Tête-de-méduse (*Taeniatherum caput-medusae*) au sein des patchs pelouses à annuelles en bon état de conservation (partie sud et sud-est notamment). Cette espèce, bien que non protégée est considérée comme quasi-menacée en France et en région PACA. A ce titre elle revêt un enjeu de conservation modéré.

Par ailleurs, un individu subadulte de Lézard ocellé y a également été observé dans l'angle sud-est de la parcelle. Son gîte est présent au sein d'un trou issu de l'arrachage d'une souche de Chêne kermès. La présence d'une garenne de lapin avec des coquilles d'escargot cassés à l'est de la parcelle a également été identifiée. Il se pourrait qu'il s'agisse d'un autre gîte de Lézard ocellé. Le Lézard ocellé est abondant dans ce secteur, plusieurs gîtes sont présents aux abords de l'habitation. Le propriétaire indique d'ailleurs, observé cette espèce régulièrement. La partie sud-est de la parcelle semble être exploitée en transit par de jeunes individus. Aucun gîte majeur n'apparaît suffisant pour accueillir des individus adultes.

Concernant l'avifaune, 6 espèces ont été contactées dont 4 à la périphérie. Les 2 espèces notées dans le secteur d'étude, la Perdrix rouge et le Pigeon ramier, ne sont pas protégées au niveau national. Toutefois, la Perdrix rouge constitue un enjeu régional de conservation faible. Cette espèce pourrait nicher sur le site, notamment au niveau de son extrémité nord où elle a été observée.

Ce secteur qui se présente comme un coussoul dégradé, en partie couvert d'une végétation buissonnante, ne semble présenter qu'un faible intérêt pour les oiseaux nicheurs. De manière sporadique, il pourrait être fréquenté, notamment pour l'alimentation, par des individus non nicheurs sur le site, pendant et en dehors de la période de reproduction.

L'ENJEU ECOLOGIQUE DE CETTE PRAIRIE EST JUGE MODERES SUR UNE GRANDE PARTIE MAIS DEVIENT FORT A L'EST. AINSI, IL EST RECOMMANDE DE REDUIRE LE PROJET DE CONVERSION EN FOIN DE CRAU EN PRESERVANT UNE BANDE TAMPON LE LONG DE LA ROUTE AINSI QU'A L'EST DE LA PARCELLE.

2. Prairie au nord

Aucune espèce protégée ou remarquable n'a été détecté au sein de cette prairie, très dégradée et dont la végétation est totalement absente au nord. Comme précédemment, elle pourrait toutefois être fréquentée, en particulier pour l'alimentation, par des individus non nicheurs sur le site.

L'ENJEU ECOLOGIQUE DE CETTE PARCELLE EST JUGE TRES FAIBLE.



3. Haie de Cypres

Sur les 11 espèces d'oiseaux contactées, 6 l'ont été au niveau de la haie et 5 à sa périphérie. 4 espèces sont susceptibles de nicher au sein de ce linéaire : le Choucas des tours, la Mésange charbonnière, le Rossignol Philomèle et le Serin cini. Communes et abondantes sur leur aire de répartition, ces espèces sont toutes protégées au niveau national et l'une d'entre elle, le Serin cini, présente un caractère remarquable au niveau régional. Il ne revêt toutefois qu'un enjeu faible. Cette haie, large et stratifiée, présente souvent à la base une végétation buissonnante abondante ; elle pourrait offrir des sites de nidification attractifs, notamment aux petits passereaux, ainsi que des ressources alimentaires aux nicheurs locaux et à quelques migrateurs postnuptiaux. Cette haie ne présente aucun enjeu pour les autres groupes étudiés.

L'ENJEU ECOLOGIQUE DE LA HAIE DE CYPRES EST JUGE FAIBLE, TOUTEFOIS SA SUPPRESSION DEVRA IMPERATIVEMENT ETRE REALISEE EN DEHORS DE LA PERIODE DE NIDIFICATION DES OISEAUX SOIT ENTRE NOVEMBRE ET MARS.

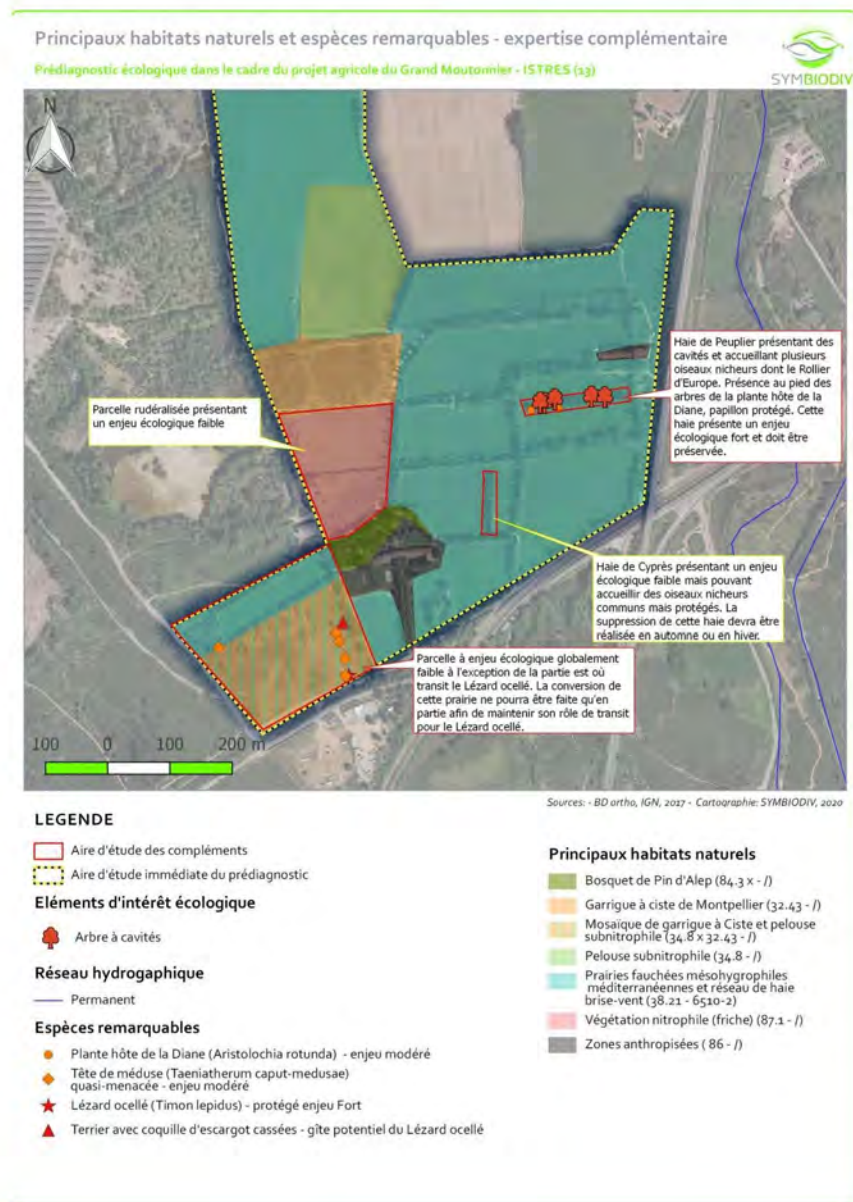
4. Haie de Peupliers

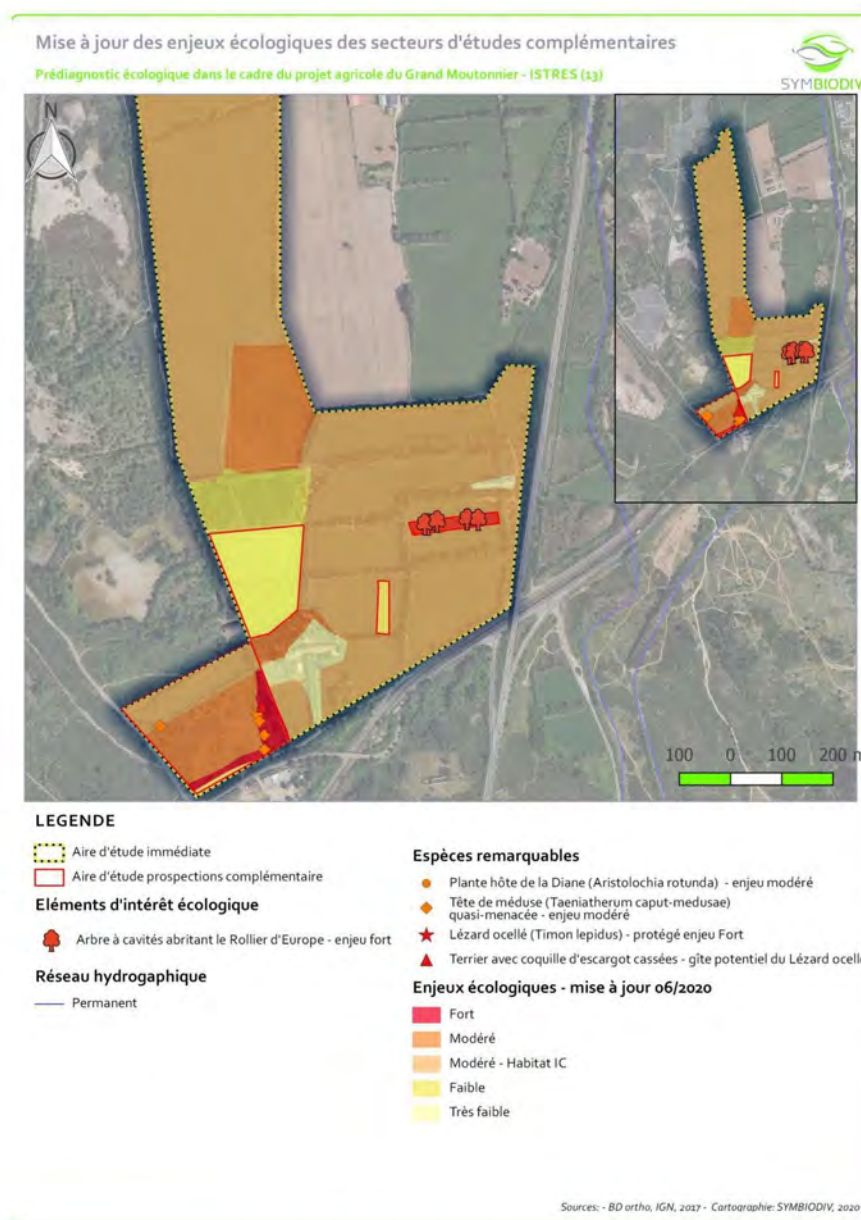
La haie de vieux Peuplier, accueille en lisière l'Aristolochie à feuilles rondes (*Aristolochia rotunda*). Cette espèce constitue la plante hôte de la Diane (*Zerynthia polyxena*), papillon protégé à l'échelle régionale à enjeu modéré. Parmi les 20 espèces d'oiseaux observées au niveau de ce secteur et de son voisinage immédiat, 5 sont nicheuses, de manière possible à certaine, dans la haie : le Choucas des tours, l'Etourneau sansonnet, le Grimpereau des jardins, la Mésange charbonnière et le Rollier d'Europe. Seul, l'Etourneau sansonnet n'est pas protégé à l'échelon national. Le Rollier d'Europe constitue, en outre, un enjeu régional fort en Provence. Cette espèce a été observée à de nombreuses reprises dans la haie ainsi qu'aux alentours : haies et prairies voisines. Le secteur d'étude pourrait offrir au Rollier non seulement des sites de nidification (nombreuses cavités) mais aussi des postes d'affuts pour chasser dans les espaces herbacés attenants.

Cette haie présente un intérêt élevé pour l'avifaune nicheuse. Pourvus de nombreuses cavités, les peupliers qui la constituent offrent un grand nombre de sites de nidification particulièrement attractifs à un ensemble d'espèces d'oiseaux cavicoles. De surcroît, cette haie présente l'avantage, pour les espèces qui recherchent leur nourriture dans les milieux ouverts tel que le Rollier, d'être située à très faible distance de zone d'alimentation potentiellement favorables.

L'ENJEU ECOLOGIQUE DE CETTE HAIE DE PEUPLIER EST JUGE FORT. IL EST DONC PRECONISE DE LA CONSERVER EN ETAT AINSI QUE SES ABORDS IMMEDIATS SUR UNE DISTANCE DE 2 M DE PART ET D'AUTRES AFIN DE PRESERVER LA PLANTE HOTE DE LA DIANE.

LA CARTOGRAPHIE CI-APRES PRESENTE LA LOCALISATION DES ESPECES REMARQUABLES.





Expertise écologique complémentaire – Projet agricole au lieu-dit « Le Grand Moutonnier » - ISTRES (13)

10





IV. CONCLUSION

Conformément aux engagements pris à travers l'expertise préliminaire menée en février 2020 lors du lancement de la procédure de recours gracieux, le maître d'ouvrage a fait procéder aux vérifications relatives aux espèces protégées sur les secteurs définis.

Ces vérifications ont attestées de l'exploitation de la haie de Peuplier par le Rollier d'Europe et de la présence de jeunes individus de Lézards ocellé dans la parcelle au sud-ouest. Dans ce contexte, un ajustement du projet est nécessaire avec :

- La préservation en l'état de la haie de Peuplier ;
- Le maintien en l'état de 0,85 ha sur les 5 ha prévus pour la conversion en foin de Crau avec une bande enherbée de 5 m de large côté route.

La haie de Cyprés et la prairie plus au nord présentent un faible intérêt écologique. Le projet peut donc être réalisé dans ces secteurs à condition de respecter la période d'intervention initialement suggérée soit entre novembre et mars.





RESUME DE L'ETUDE		
Libellé	Expertise écologique préliminaire dans le cadre du projet de création de prairie en foin de Crau avec arrosage traditionnel, Le Grand Moutonnier, Istres (13)	
Référence	Exp_ecologique_preliminaire_Istres	
Maître d'ouvrage	GFA du Grand Moutonnier 84, Chemin du Moutonnier 13800 ISTRES	
Interlocuteur	M. ROULET Michel 06 33 68 53 32 scigfadugrandmoutonnier@gmail.com	
Expertise	SYMBIODIV 6 les Muscades 83170 BRIGNOLES www.symbiodiv.fr 	
Rédacteur	Pascaline VINET Chargée de projet écologie – co-gérante	Tél : 06-98-73-79-59 Mail : pvinet@symbiodiv.fr
Date	16 mars 2020	



SOMMAIRE

Table des matières

SOMMAIRE	2
I. PREAMBULE.....	3
II. METHODOLOGIE.....	5
1. Equipe et dates de passages	5
2. Méthodologie générale	5
3. Les aires d'études	6
4. Limites méthodologiques.....	6
III. ANALYSE DU CONTEXTE ECOLOGIQUE.....	7
1. Bibliographie / consultations	7
2. Périmètres du patrimoine naturel.....	10
3. Fonctionnalité écologique locale	14
IV. EXPERTISE ECOLOGIQUE PRELIMINAIRE	15
1. Présentation des milieux naturels de l'aire d'étude	15
2. Analyse des enjeux écologiques.....	19
V. PRESENTATION DU PROJET	22
VI. PRECONISATIONS	24
VII. CONCLUSION	27
ANNEXES	28
1. Annexe 1 – Détermination du niveau d'enjeu pour chaque groupe.....	28
2. Annexe 2 – Qualification des experts	29



I. PREAMBULE

Le GFA du Grand Moutonnier porte un projet d'extension de prairies de Foin de Crau visant à améliorer la rentabilité du travail agricole et économiser l'eau d'irrigation.

Le projet a pour but de :

- rationaliser le réseau d'arrosage,
- augmenter la surface en prairie (7 ha),
- niveler les anciennes prairies (18 ha),
- replanter les haies et espaces détruits par l'incendie de 2017.

Dans le cadre de ce projet, le maître d'ouvrage a déposé une demande d'examen au cas par cas accompagnée d'un formulaire d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000. Au terme de cette procédure l'autorité environnementale à travers son arrêté préfectoral en date du 22/01/2020 a soumis le projet de défrichement à évaluation environnementale.

Cette décision est notamment motivée par les impacts potentiels du projet sur la biodiversité, les habitats naturels et les espèces protégées.

Dans ce contexte, le maître d'ouvrage souhaite mener une procédure de recours à titre gracieux agrémenté d'un prédiagnostic écologique permettant :

- d'évaluer la sensibilité écologique des terrains concernés par le projet ;
- d'ajuster le projet au regard de la sensibilité écologique pressentie.

Ainsi, SYMBIODIV, bureau d'études et de conseil spécialisé en écologie, a réalisé un prédiagnostic écologique et la mise à jour du formulaire d'incidence Natura 2000.



II. METHODOLOGIE

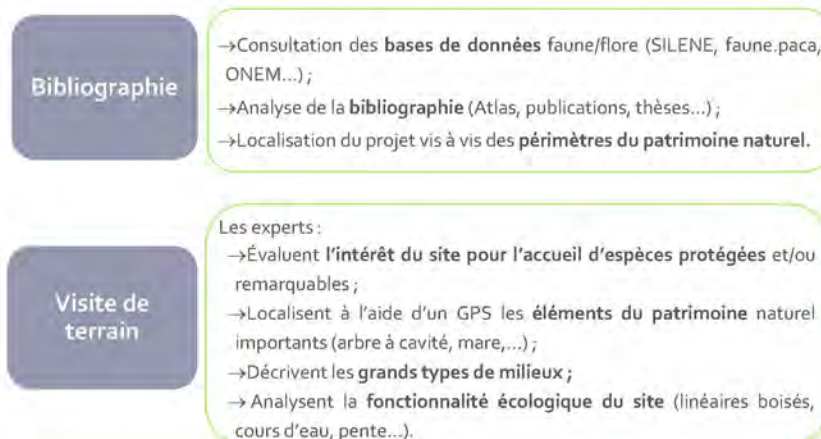
1. EQUIPE ET DATES DE PASSAGES

Responsable chez SYMBIODIV	Pascaline VINET
Date(s) de passage	24/02/2020
Expert flore/habitat naturel	Pascaline VINET
Expert faune	Marine JARDE
Conditions météorologiques	Ensoleillé, doux (13°C), vent modéré
Conditions d'accès	L'ensemble des terrains concernés par le projet a pu être prospecté. Aucune difficulté d'accès n'est à noter.

2. METHODOLOGIE GENERALE

L'expertise écologique préliminaire s'appuie sur :

- Une analyse bibliographique permettant d'appréhender le contexte écologique dans lequel s'insère le projet ;
- Une visite de terrain par deux experts naturalistes locaux spécialisés en faune et en flore.



Les données collectées à travers l'analyse bibliographique et les expertises de terrains ont permis de mettre en évidence les sensibilités écologiques de l'emprise du projet et de ses abords.



3. LES AIRES D'ETUDES

Le tableau ci-dessous présente les aires d'études utilisées dans le cadre de la présente expertise écologique.

Tableau 1 – Aires d'études du prédiagnostic		
Aire	Description	Dimension
Emprise du projet	Nivellement de 18 ha de prairie en foin de Crau ; Création de 7 ha de prairie supplémentaire en foin de Crau ; Suppression de 300 ml de haie ; Restructuration du réseau d'arrosage.	25 ha
Aire d'étude immédiate	Cette aire d'étude englobe l'ensemble des terrains du GFA Le Grand Moutonnier. <i>La cartographie des habitats naturels, l'analyse de la fonctionnalité locale et la recherche des espèces remarquables ont été réalisées dans cette emprise.</i>	65,2 ha
Aire d'étude rapprochée	Cette aire s'étend dans un rayon de 5 km autour de l'emprise du projet. A cette échelle l'expertise écologique se fonde sur la bibliographie disponible et la consultation des acteurs ressources. Sont étudiés à cette échelle : <i>l'analyse des périmètres du patrimoine naturel</i> <i>l'analyse du positionnement du projet dans le fonctionnement écologique régional</i>	5 km de rayon autour de l'aire d'étude immédiate

4. LIMITES METHODOLOGIQUES

Une visite de terrain ne constitue pas un temps d'observation suffisant pour mettre en évidence la totalité des espèces végétales et animales exploitant le secteur. Toutefois au regard des bonnes connaissances quant à la richesse écologique de la Crau où s'implante le projet, et des milieux présents les experts ont été en mesure de détecter les secteurs présentant une sensibilité écologique particulière.

Ainsi, les données collectées sont suffisantes pour permettre d'émettre des préconisations visant à proposer une intégration environnementale du projet pertinente.



III. ANALYSE DU CONTEXTE ECOLOGIQUE

1. BIBLIOGRAPHIE / CONSULTATIONS

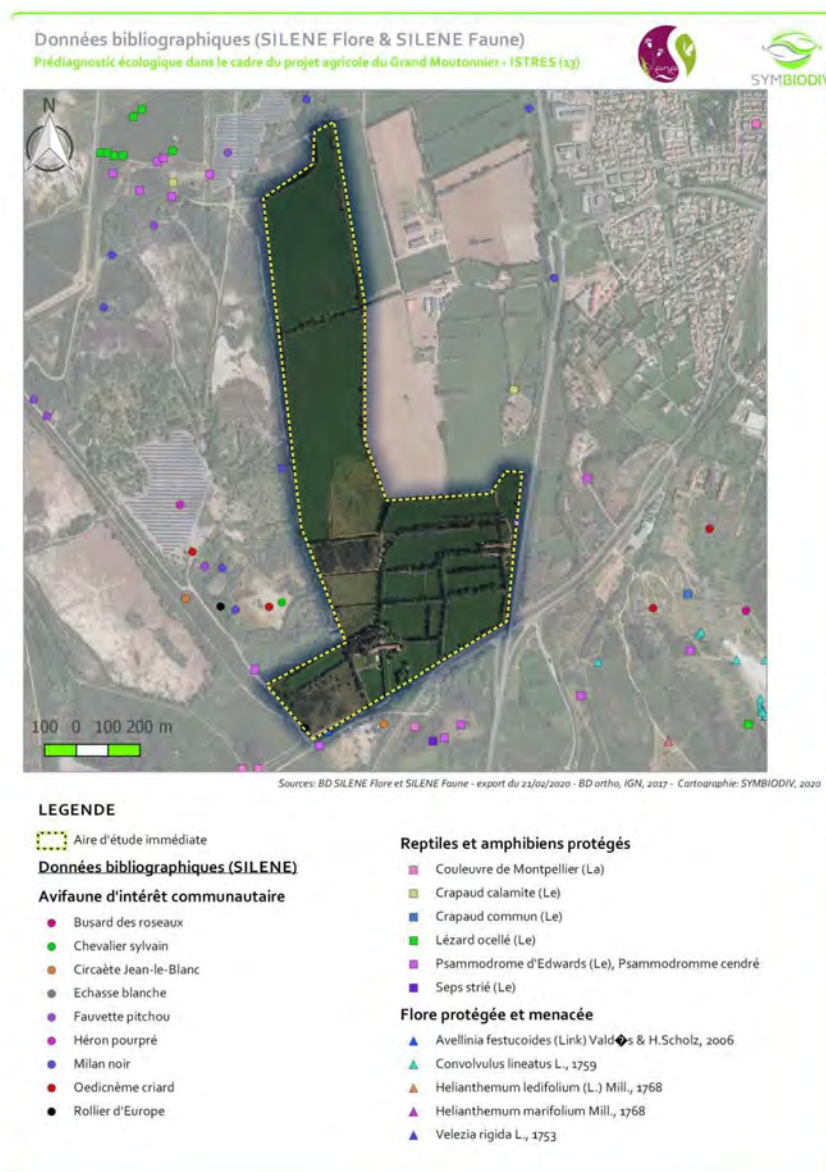
Tableau 2 – Données disponibles sur le site et ses abords				
Bibliographie				
Auteur, date	Titre	Groupes concernés	Localisation (commune, sur site...)	Espèces et cortèges patrimoniaux et/ou protégés
FLITTI A., KABOUCHE B., KAYSER Y. & OLIOSI G. – 2009	Atlas des oiseaux nicheurs de PACA	Oiseaux	La Crau	(en gras les nicheurs certains) Avifaune nicheuse patrimoniale (non exhaustif) : Tadome de Belon , Canard chipeau, Sarcelle d'hiver, Sarcelle d'été, Nette rousse , Héron cendré , Héron pourpré, Milan noir , Aigle de Bonelli , Râle d'eau , Talève sultane, Outarde canepetière, Echasse blanche, Sterne naine, Coucou geai , Petit-duc scops , Martin-pêcheur , Rollier d'Europe , Pic épeiche , Cochevis huppé , Lusciniole à moustaches , Pouillot véloce , Pie-grièche à poitrine rose , Pie-grièche méridionale .
LPO PACA, GECEM & GCP, 2016	Atlas des mammifères de PACA	Mammifères	La Crau	<u>Chiroptères protégés et patrimoniaux</u> : Molosse de Cestoni, Minioptère de Schreibers, Sérotine commune, Oreillard gris, Pipistrelle de Nathusius, Petit Murin, Murin de Daubenton <u>Autres mammifères protégés</u> : Hérisson d'Europe, Ecreuil roux
PIRES M. & PAVOND. (2018)	La flore remarquable des Bouches-du-Rhône	Plantes, milieux naturels et paysages	ISTRES	22 espèces remarquables connues
Mairie de Saint-Martin de Crau, 2015	Document d'objectifs des sites Natura 2000 n°FR9301595 "Crau centrale-Crau sèche" et n°FR9310064 "Crau"	Tous	Site Natura 2000	10 habitats remarquables, 72 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire, 8 espèces de chiroptères d'intérêt communautaire, 4 espèces d'invertébrés d'intérêt communautaire, la Cistude d'Europe et le Blageon.
Bases de données consultées				
Base de données	Organisme gestionnaire	Groupes concernés	Date de consultation	Espèces et cortèges patrimoniaux et/ou protégés
SILENE Flore	CBN Med	Flore	21/02/2020	Aucune sur l'aire d'étude immédiate mais plusieurs sont connues à proximité : <i>Avellinia festucoides</i> , <i>Convolvulus lineatus</i> .
SILENE Faune	CEN PACA	Faune	21/02/2020	Aucune donnée sur l'aire d'étude mais à proximité immédiate : Rollier d'Europe, Oedicnème criard, Milan noir, Couleuvre



				de Montpellier, Psammodrome d'Edwards, Seps strié.
Faune.PACA	LPO	Faune – échelle communale	21/02/2020	284 espèces d'oiseaux dont plusieurs présentent uniquement en Crau. Intérêt tant en période de reproduction que de migration et hivernage. 39 mammifères dont le Molosse de Cestoni, le Hérisson d'Europe, la Genette et l'Ecureuil roux protégés 17 reptiles (Lézard ocellé notamment), 6 amphibiens dont le Triton palmé, de nombreux insectes dont le Criquet de Crau, le leste à Grand Stigmas...
BD INPN	MNHN	Faune/flore -	21/02/2020	Espèces d'intérêt communautaire : 68 espèces d'oiseaux à l'annexe I de la DO ¹ / 9 espèces inscrites à l'annexe II de DH ² Espèces protégées : 20 espèces de reptiles et amphibiens / 3 insectes 17 mammifères / 16 plantes Espèces menacées : 10 espèces en danger critique et 22 vulnérables en PACA / 9 en danger critique d'extinction et 25 vulnérables en France (Criquet de Crau, Ganga cata, Aigle de Bonelli, ...)
BD de l'ONEM	ONEM	Reptiles, Insectes,	21/02/2020	Lézard ocellé mentionné sur la commune / Lestes à Grand Stigmas à proximité Magicienne dentelée, Diane et Proserpine non mentionnée sur la commune
SYNTHESE				
Contrainte réglementaire connue sur l'emprise	NON			/
Etat des connaissances sur l'aire d'étude				Absence de données
Sources	Faune.Paca – https://www.faune-paca.org/index.php?m_id=100&&action=spilist&zid=5&sp_Commune=1451&sp_tg=8 INPN - https://inpn.mnhn.fr/collTerr/commune/code-sig/INSEFC13047 ONEM - http://www.onem-france.org/leste/wakka.php?wiki=LeleC=foValidee			

¹ DO = Directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages

² DH = Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages





2. PERIMETRES DU PATRIMOINE NATUREL

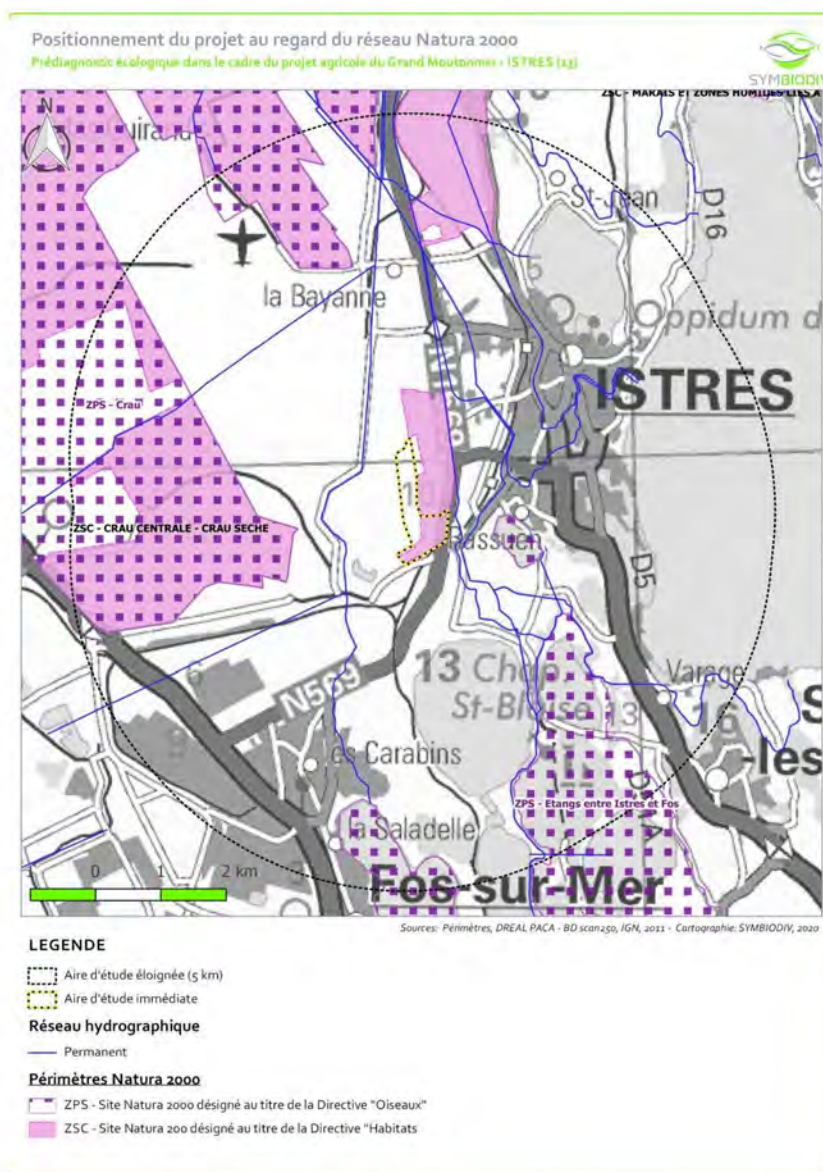
Le tableau ci-dessous résume les périmètres du patrimoine naturel présent dans l'aire d'étude éloignée.

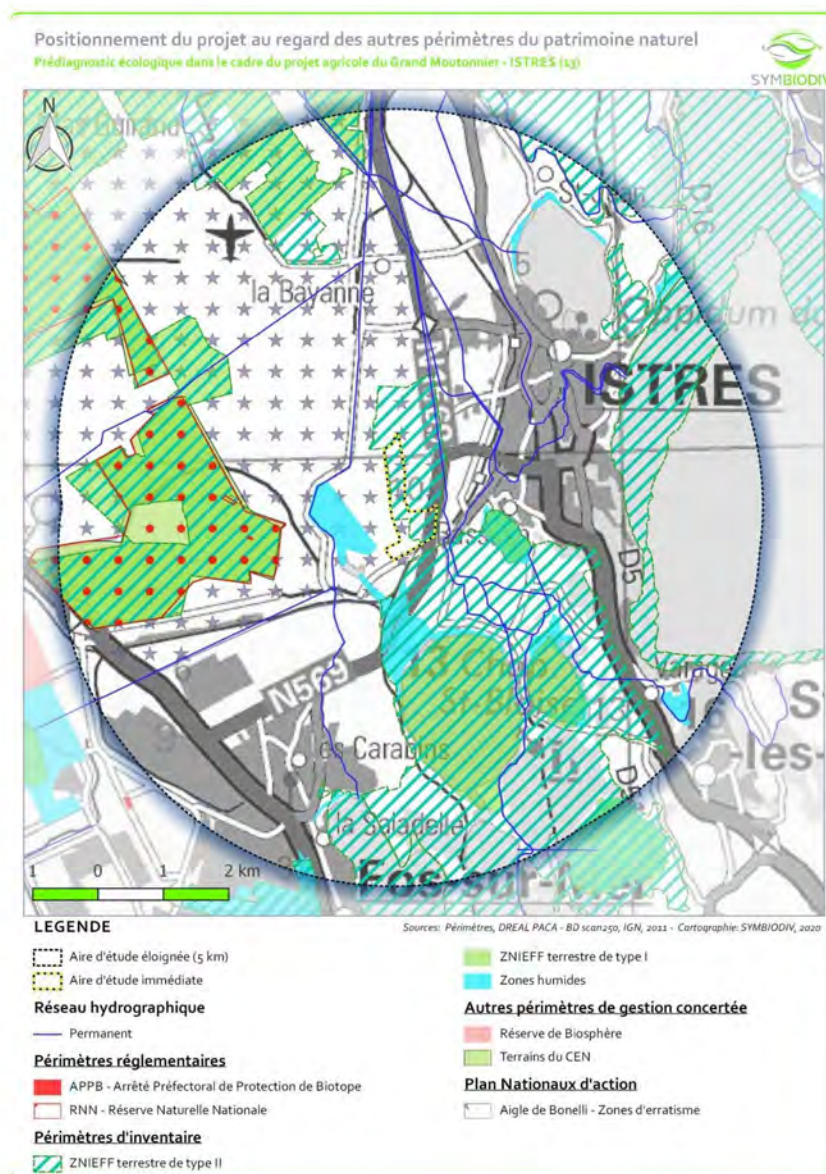
Tableau 3 – Périmètres du patrimoine naturel			
Périmètre réglementaire			
Type	Intitulé	Distance de la zone d'étude	Intensité du lien écologique
Réserve Naturelle Nationale	Crau	1,6 km à l'ouest	Modéré
Périmètre Natura 2000			
Type	Intitulé	Distance de la zone d'étude	Intensité du lien écologique
ZPS	Etangs entre Istres et Fos	725 m à l'est	Modéré
ZPS	Crau	1,6 km à l'ouest	Modéré
ZSC	CRAU CENTRALE - CRAU SECHE	25 ha inclus	Fort
Autres périmètres de gestion concertée et plans nationaux d'action			
Type	Intitulé	Distance de la zone d'étude	Intensité du lien écologique
Sites du CEN	Réserve naturelle nationale des coussouls de Crau	1,6 km à l'ouest	Modéré
PNA	Zone d'errance pour l'Aigle de Bonelli	Inclus	Fort
Périmètres d'inventaire			
Type	Intitulé	Distance de la zone d'étude	Intensité du lien écologique
Zone humide	Plusieurs zones humides	120 m à l'ouest, 250 m au sud, 725 m à l'est	Modéré
ZNIEFF 1	Salins de Rassuen	725 m à l'est	Modéré
ZNIEFF 1	Etang de Lavalduc	1,3 km au sud	Modéré
ZNIEFF 1	Crau sèche	1,6 km à l'ouest	Modéré
ZNIEFF 2	Crau	Inclus	Fort
ZNIEFF 2	Etangs de Lavalduc, d'Engrenier, de Citis et du Pourra - salins de Rassuen	140 m au sud	Modéré
ZNIEFF 2	Etang de Berre, Etang de Vaine	2,9 km à l'est	Faible
ZNIEFF 2	Etang de l'Estomac – Salins de Fos – La Marronède	3,7 km au sud	Faible
ZNIEFF 2	Collines d'Istres, Miramas, Sulauze, Monteau, La Qinsane	3,6 km au nord-est	Faible
SYNTHESE			
L'aire d'étude se situe dans un secteur reconnu pour sa grande richesse écologique « La Crau ». Située entre Camargue et Etang de Berre, cette vaste plaine caillouteuse steppique s'étend sur 600 km². Le fort intérêt écologique de ce secteur se traduit par une abondance de périmètres de protection, conservation, gestion et inventaires du patrimoine naturel.			
L'aire d'étude se situe d'ailleurs à 1,6 km à l'ouest de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau gérée par le CEN PACA et est incluse dans le site Natura 2000 « Crau Centrale et Crau sèche » désigné au titre de la Directive « Habitat ». L'intérêt écologique de ces milieux porte			



notamment sur l'originalité floristique des steppes, son avifaune exceptionnelle, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif (Ganga cata, Faucon crécerellette, Alouette Calandre, Outarde canepetière, CEdicnème criard, Rollier d'Europe) et l'endémique Criquet de Crau. La préservation de l'avifaune patrimoniale de Crau dépend étroitement du maintien d'une agriculture respectueuse de l'environnement, notamment de l'élevage ovin (pastoralisme) et de la culture du foin de Crau.

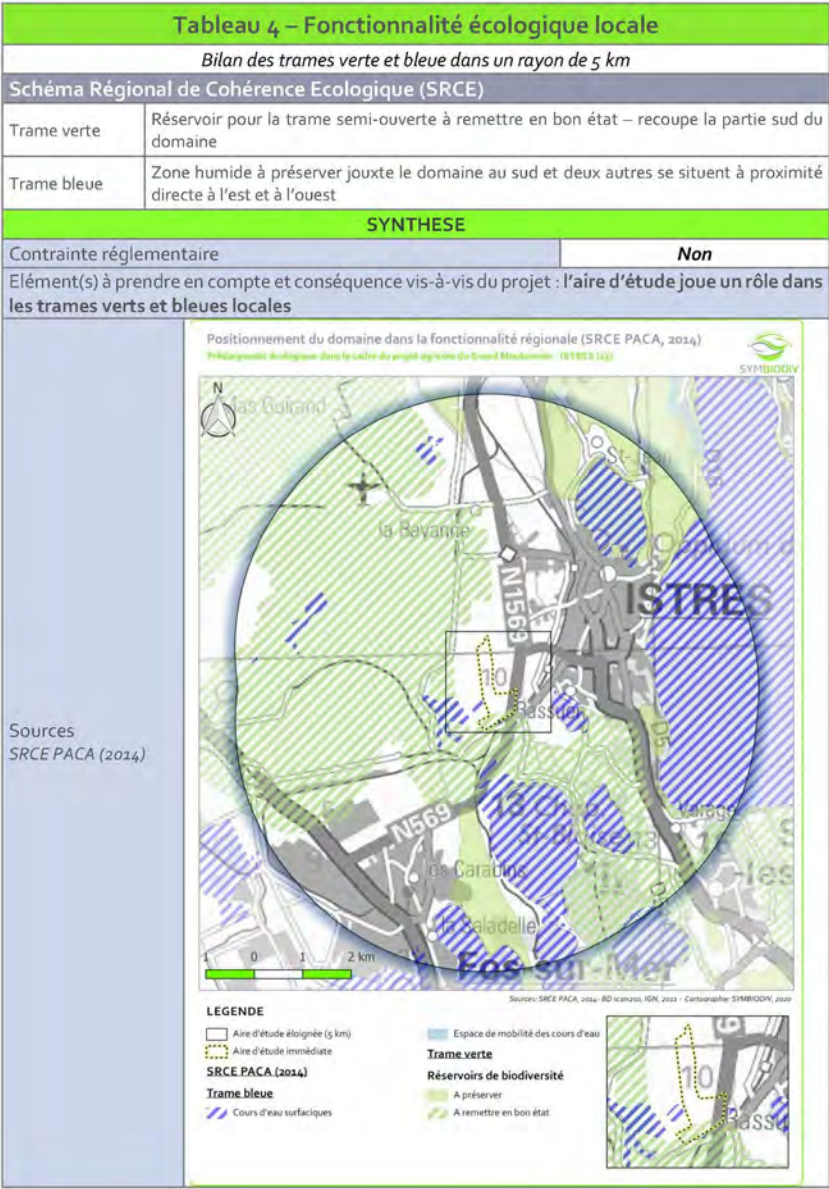
Par ailleurs, l'aire d'étude est située dans une zone d'erratismo pour l'Aigle de Bonelli. Si ces plaines agricoles ne sont pas favorables à la nidification de ce rapace à haute valeur patrimoniale, elles sont en revanche attractive pour une utilisation en recherche alimentaire.







3. FONCTIONNALITE ECOLOGIQUE LOCALE





IV. EXPERTISE ECOLOGIQUE PRELIMINAIRE

1. PRESENTATION DES MILIEUX NATURELS DE L'AIRE D'ETUDE

L'aire d'étude se situe dans un secteur reconnu pour sa grande originalité écologique et la grande richesse écologique qui en découle. En effet, située entre Camargue et Etang de Berre, La Crau constitue une vaste plaine caillouteuse steppique. Dans ce paysage, les plaines caillouteuses sèches contrastent avec les plaines irriguées verdoyantes entrecoupées de haies brise-vent. La particularité du substrat, associé au climat local et à un pâturage ovin extensif multiséculaire, est à l'origine d'une végétation steppique unique en France, qui s'étend sur le "coussoul" (PIRES & PAVON, 2018). Ces milieux hébergent une biodiversité originale pour la France avec plusieurs espèces connues uniquement dans ce secteur. Par ailleurs, si la grande majorité des espèces remarquables et menacées exploitent principalement les steppes caillouteuses (Coussouls), le réseau de prairies irriguées, exploitées pour le foin de Crau joue également un rôle complémentaire (refuge alimentation pour l'avifaune hivernante, migratrice ou reproductrice, chasse pour le chiroptères).

L'aire d'étude se situe à l'interface entre la Crau sèche et la Crau irriguée. D'ailleurs, à l'image de ce secteur l'aire d'étude se compose principalement de prairies irriguées et d'un maillage de haies brise-vent composées principalement de Cyprès ou de Peuplier d'Italie et de canaux d'irrigation. Ce maillage crée un système bocager favorable à la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux (Rollier d'Europe, Milan noir...) et joue un rôle fonctionnel notable dans le déplacement de la faune et notamment celui des chiroptères. Outre ce rôle fonctionnel, les haies de Peuplier (Peuplier d'Italie principalement, espèce exogène) sont localement pourvues d'arbres âgés présentant de belles cavités. Ces arbres sont favorables à la nidification d'oiseaux remarquables comme le Rollier d'Europe, la Huppe fasciée, le Milan noir ou encore le Petit-Duc Scops. Ils peuvent de plus être exploités comme gîte arboricole par des espèces de chiroptères protégées mais communes. Par contre, les haies de Cyprès présentent un faible enjeu écologique.



En outre, les milieux prairiaux, exploités de manière traditionnelle en foin de Crau (3 fauches annuelles et pâturage ovin hivernal), restent peu favorables à une biodiversité intrinsèque remarquable à l'exception éventuellement de l'Outarde canepetière. Elles sont néanmoins affiliées à l'habitat d'intérêt communautaire 6510-2 « Prairies fauchées méso-hygrophiles méditerranéennes ». Cet habitat revêt un enjeu modéré.



Prairie de fauche irriguée (foin de Crau)



Haie de Peuplier d'Italie et Frêne

Quelques parcelles non irriguées apparaissent plus sèches au sud-ouest et au centre. Ces parcelles ont subi un incendie d'origine criminelle en 2017. Si la parcelle centrale semble très rudéralisée et peu attractive pour des espèces caractéristiques de la Crau sèche et/ou protégées et patrimoniales, la parcelle au sud-est semble quant à elle plus accueillante. En effet, bien que l'incendie ait entraîné la suppression des strates arborées et arbustives, des pelouses rudéralisées apparaissent sur un substrat rocailloux. Ces cortèges subnitrophiles semblent constituer un faciès de dégradé du coussouls. Ainsi bien que non optimale pour l'accueil des espèces caractéristiques du coussouls, ces milieux ouverts rocailloux dégradés restent susceptibles d'héberger des espèces remarquables (*Psammodrome d'Edwards*, *Ophrys de Provence*, *Stipe du Cap*, *Fétuque d'Avellino*). D'ailleurs, une station ponctuelle de cette dernière est connue à proximité directe de cette parcelle, de l'autre côté de la route (T. CROZE 2012 & 2014). Des garrigues à Cistes de Montpellier sont en cours de reprises formant ainsi une strate arbustive basse. D'ici quelques années ces formations pourraient devenir favorables aux pie-grièche et cortèges des fauvettes.



Pelouse sèche subnitrophile et garrigue à ciste à convertir en Foin de Crau (sud)



Prairie sèche nitrophile à convertir en foin de Crau



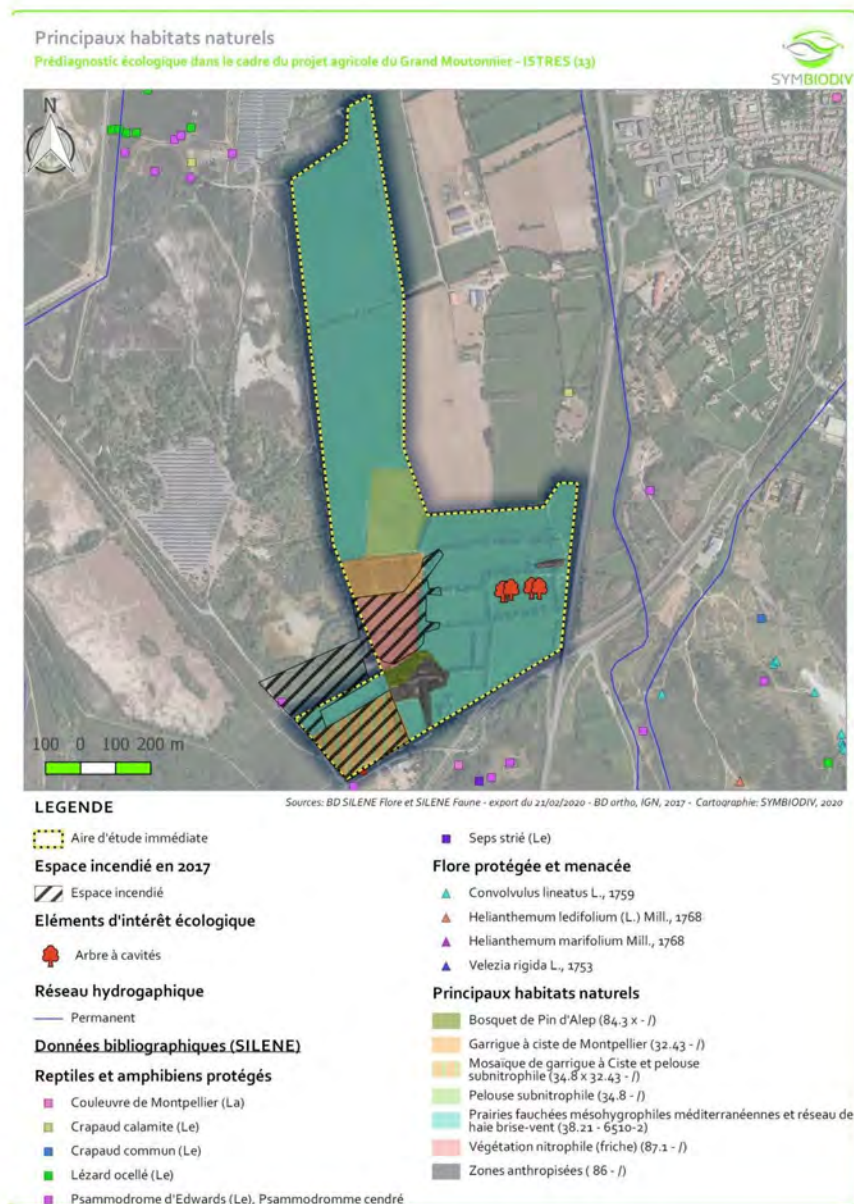
Garrigue à Cistes conservée



Parcelle non irriguée au nord

Une prairie caillouteuse non irriguée apparaît également dans la partie nord. Également non affiliée à du coussouls au regard de son cortège floristique nitrophile à subnitrophile, elle reste néanmoins attractive pour des espèces affectionnant ces milieux comme l'Œdicnème criard.

LA CARTOGRAPHIE CI-APRES PRESENTE L'AGENCEMENT DE CES MILIEUX.





2. ANALYSE DES ENJEUX ECOLOGIQUES

Tableau 5 – Synthèse des enjeux écologiques pressentis				
Groupe	Contrainte réglementaire	Enjeu potentiel	Localisation sur l'aire d'étude	Habitats/Espèces et cortèges patrimoniaux et/ou protégés identifiés
Habitats naturels	NON	Modéré	6510-2 – prairie méso-hygrophile foin de Crau	Ces prairies gérées en foin de Crau revêtent un enjeu régional important et sont d'intérêt communautaire. Aucune prairie humide n'a toutefois été décelée.
Flora	OUI	Modéré	Prairies subnitrophiles	Dans l'ensemble les milieux sont peu favorables à des espèces végétales protégées à l'exception des parcelles non irriguées et garrigues. Celles-ci pourraient accueillir très ponctuellement des espèces comme le Stipe du Cap ou l'Ophrys de Provence.
Insectes	OUI	Modéré	Prairies subnitrophiles et garrigues	Les prairies caillouteuses non irriguées et garrigues sont susceptibles d'héberger des insectes protégés et patrimoniaux (Lycose de Narbonne, Cédipode occitan, Louvet, voir le Criquet de Crau dans la parcelle la plus au sud-ouest bien qu'ayant brûlée en 2017).
Reptiles	OUI	Modéré	Mosaïque de garrigue à ciste et Pelouse subnitrophile et garrigue à Ciste de Montpellier	Présence possible d'espèces protégées comme le Psammodrome d'Edwards notamment. Le Seps tré pourrait également exploiter ces secteurs. Concernant le Lézard ocellé, aucun gîte favorable n'a été mis en évidence dans ces parcelles ou aux abords proches.
Amphibiens	OUI	Faible	Mosaïque de garrigue à ciste et Pelouse subnitrophile et garrigue à Ciste de Montpellier	Alimentation et transit possible d'espèces communes dans ces secteurs tels que Crapaud calamite ou Crapaud épineux.
Oiseaux	OUI	Modéré	Prairies foin de Crau	Ces prairies font l'objet d'une exploitation traditionnelle par fauche et pâturage. Elles constituent une zone d'alimentation pour de nombreuses espèces.
			Pelouses subnitrophiles	Ces pelouses caillouteuses pourraient accueillir des espèces comme l'Œdicnème criard, mais soumises au dérangement (bord de route, habitation, hangar) leur attractivité en est réduite. Les milieux de garrigues sont favorables à la Pie-grièche méridionale.
			Arbres âgés (Platane, Chênes, Peupliers)	Présence possible d'espèces nicheuses patrimoniales telle que le Rollier d'Europe ou la Huppe fasciée.
Chiroptères	OUI	Faible	Prairie / pelouses / garrigues	Zone de chasse occasionnelle possible bien que d'attractivité limitée, les haies jouant un rôle de corridor important.

Expertise écologique préliminaire – Projet agricole au lieu-dit « Le Grand Moutonnier » - ISTRES (13)



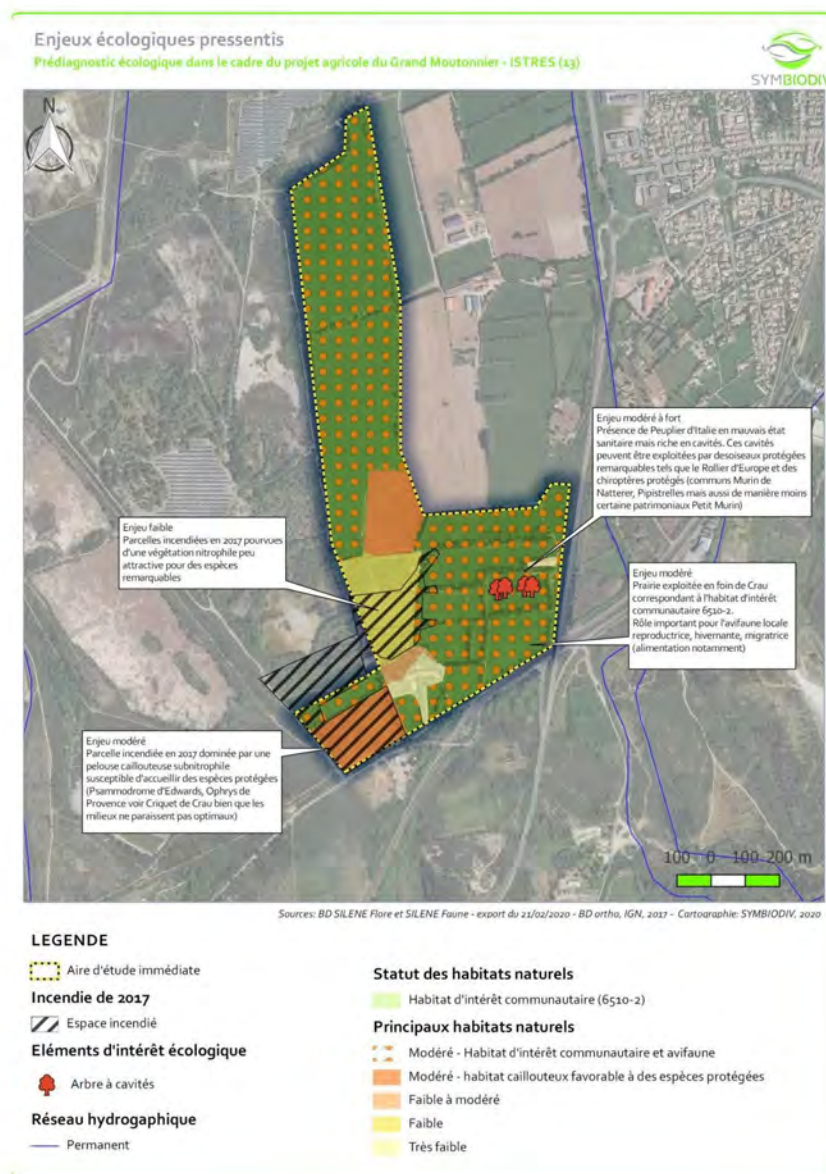
		Moderé	Arbres à cavités au sein des haies) / bâtiments	Les arbres creux et à cavités sont susceptibles d'être exploités en gîte par des espèces arboricoles (Murin de Natterer, Pipistrelle de Kuhl) voir par des espèces patrimoniales (Murin à oreilles échancrées, Petit Murin).
Autres mammifères	OUI	Faible	Haies	Espèces communes protégées au sein des haies et ronciers bordant les prairies irriguées (Hérisson d'Europe notamment).
Autre (poissons...)	NON	Nul	/	Pas d'habitat favorable à ce groupe.

SYNTHESE

Elément(s) à prendre en compte et conséquence vis-à-vis du projet

L'aire d'étude se situe dans un secteur d'une grande richesse écologique. Elle présente des milieux agricoles exploités (pâturés / fauchés) communs en Crau. Le réseau de haies joue un rôle fonctionnel notable et se compose ponctuellement d'arbres creux pouvant abriter le Rollier d'Europe et des chiroptères affectionnant les gîtes arboricoles. Les prairies irriguées sont d'intérêt communautaire, leur biodiversité semble banale mais elles jouent un rôle important dans l'alimentation de l'avifaune locale toute l'année. Les parcelles non irriguées, plus sèches, ne présentent pas de Brachypode rameux et sont riches en espèces subnitrophiles à nitrophiles. Elles ne sont donc pas rattachées à l'habitat d'intérêt communautaire caractéristique du coussouls (6220*). Elles sont néanmoins susceptibles d'accueillir des espèces patrimoniales (Psammodrome d'Edwards, Stipe du Cap, voir le Criquet de Crau...). Leur attractivité pour l'avifaune nicheuse semble réduite compte-tenu de leur positionnement à proximité de la route, du hangar et de la maison d'habitation.

Le réseau de canaux n'étant en eau que de manière temporaire lors des périodes d'arrosage des prairies, ceux-ci sont peu favorables aux odonates et amphibiens ainsi qu'à une flore hygrophile remarquable.





V. PRESENTATION DU PROJET

Le GFA du Grand Moutonnier prévoit de confier l'exploitation de ces terres à son voisin afin de maintenir une exploitation traditionnelle des parcelles. L'exploitation traditionnelle des terres sera maintenues avec une exploitation en foin de Crau composée de 3 fauches annuelles entre mi-mai et mi-septembre et d'un pâturage ovin hivernal (octobre à février).

Toutefois, la pérennité de l'exploitation traditionnelle nécessite une optimisation des terres agricoles visant à valoriser des parcelles incendiées en foin de Crau et optimiser la consommation d'eau. Pour cela, le GFA du grand Moutonnier souhaite :

- Nivellement des prairies anciennes (18 ha) sur un total de 44 ha de prairies existantes afin d'optimiser leur arrosage et de réduire la consommation d'eau ;
- Créer 7 ha de prairie supplémentaires au sein de terres non irriguées incendiées en 2017 ;
- Suppression de deux haies brise-vent pour agrandir deux parcelles, l'une de cyprès de Provence de 90 ml, l'autre de Peuplier d'Italie de 160 ml, et d'une haie de cyprès de 50ml, menaçant le toit de la bergerie sur la parcelle AA129, soit 300ml de haies supprimées sur un linéaire total de haies existantes actuelles dans la partie sud de la propriété de 3410ml (linéaire total de haie sur l'ensemble de la propriété 5220ml)
- Suppression des arbres résiduels sur les haies incendiées en 2017 (linéaire total de haies incendiées: 900 ml)
- Entretien des haies existantes conservées (3110ml) en supprimant les sur-largeurs empiétant sur les prairies, supprimant les arbres morts et dangereux, replantant de nouveaux arbres haute tige avec doublement par strate arbustive
- Plantation de 1300 ml de nouvelles haies brise vent à double strate, arbres haute tige et arbustes bas ;
- Améliorer le réseau d'arrosage en reprenant une partie des canaux d'irrigation actuels (1160 ml).

A noter que le projet global permet une augmentation de la surface exploitée en foin de Crau tout en maintenant une consommation d'eau similaire pour l'arrosage.

De plus, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser la totalité des travaux durant l'automne/hiver. Une intervention à cette période permet de réduire notablement les effets du projet sur la biodiversité locale.



Projet	Superficie	Enjeu écologique	Incidences pressenties	Préconisations
Création de prairies (épierrage, graitage superficiel, semis de luzerne, engrais et arrosage)	7 ha	Enjeu modéré Le projet concerne des parcelles actuellement non irriguées ayant brûlées dans l'incendie criminel de 2017. Habitat banal non d'intérêt communautaire mais pouvant héberger des espèces protégées (Psammodrome d'Edwards, Ophrys de Provence, voir Crique de Crau). Ce risque reste modéré compte-tenu de l'incendie survenu en 2017.	Risque de destruction d'espèces protégées de reptiles, insectes ou plantes possible (Psammodrome d'Edwards, Ophrys de Provence, voir Crique de Crau). Ce risque reste modéré compte-tenu de l'incendie survenu en 2017.	M2 - Réaliser les travaux à l'automne. M4 - Vérifier l'absence d'espèces remarquables via des expertises complémentaires au printemps 2020.
Nivellement des prairies exploitées en foin de Crau	18 ha	Enjeu modéré - Habitat d'intérêt communautaire (6510-2) peu sensible et susceptible de se dégrader en l'absence d'un arrosage satisfaisant ; - Zone d'alimentation et de transit pour l'avifaune locale reproductrice, migratrice et hivernante.	Dérangement de l'avifaune locale dont l'incidence reste très faible si les travaux sont réalisés en automne/hiver.	M1 - Réaliser les travaux en automne/hiver (prévu).
Optimisation du réseau d'irrigation (Restauration d'anciennes roubines et création d'un raccord permettant d'optimiser l'arrosage par submersion des prairies, + 130 ml)		Enjeu faible Milieux en eau temporairement et très entretenus peu favorables à des espèces remarquables en dehors d'amphibiens communs.	Amélioration des prairies de foin de Crau habitat d'intérêt communautaire (6510-2) Risque de destruction d'espèces protégées faible compte-tenu de leur faible attractivité et création du raccord dans un secteur également peu favorable aux espèces protégées.	M1 - Réaliser les travaux en l'automne/hiver.
Suppression de 440 ml de haies	Haie de Cyprès Haie de Peuplier	Enjeu faible , peu favorable à des espèces remarquables. Enjeu fort Arbres à cavités et creux en mauvais état sanitaire mais favorables au Rollier d'Europe et aux chauves-souris exploitant des gîtes arboricoles (Murin de Natterer, Pipistrelles de Kuhl mais aussi de manière plus marginale Murin à oreilles échancrées, Petit Murin). Enjeu fort.	Dérangement de la faune locale. Risque de destruction d'individus (nids et jeunes non volants de Rollier d'Europe, chiroptères communs mais protégés : Pipistrelles...) - Nulle (avec mesure M1) Perte possible d'habitat de reproduction pour le Rollier d'Europe et de gîte de transit pour les chiroptères.	M1 - Abattage des arbres entre le 01/11 et le 30/03. M1 - Abattage des arbres entre le 01/11 et le 30/03. M2 - Recréation de haies pluristratifiées à base d'essences de feuillus locales. M4 - Vérifier l'absence d'espèces remarquables via des expertises complémentaires au printemps 2020.

Expertise écologique préliminaire - Projet agricole au lieu-dit « Le Grand Moutonnier » - ISTRES (13)

28

M1 – Adaptation du calendrier d'intervention aux enjeux écologiques

[illegible]

Toutefois afin d'accroître l'intérêt écologique de ces haies, elles seront doublées d'une strate arbustive composée d'espèces locales : Laurier sauce, Troène commun, Aubépine, Cornouiller sanguin.

Le bois mort issu des Peuplier d'Italie sénescents sera en partie stocké sur place. Le bois sera disposé à proximité des parcelles restructurées (au nord de la parcelle 323 et dans la parcelle boisée 118).

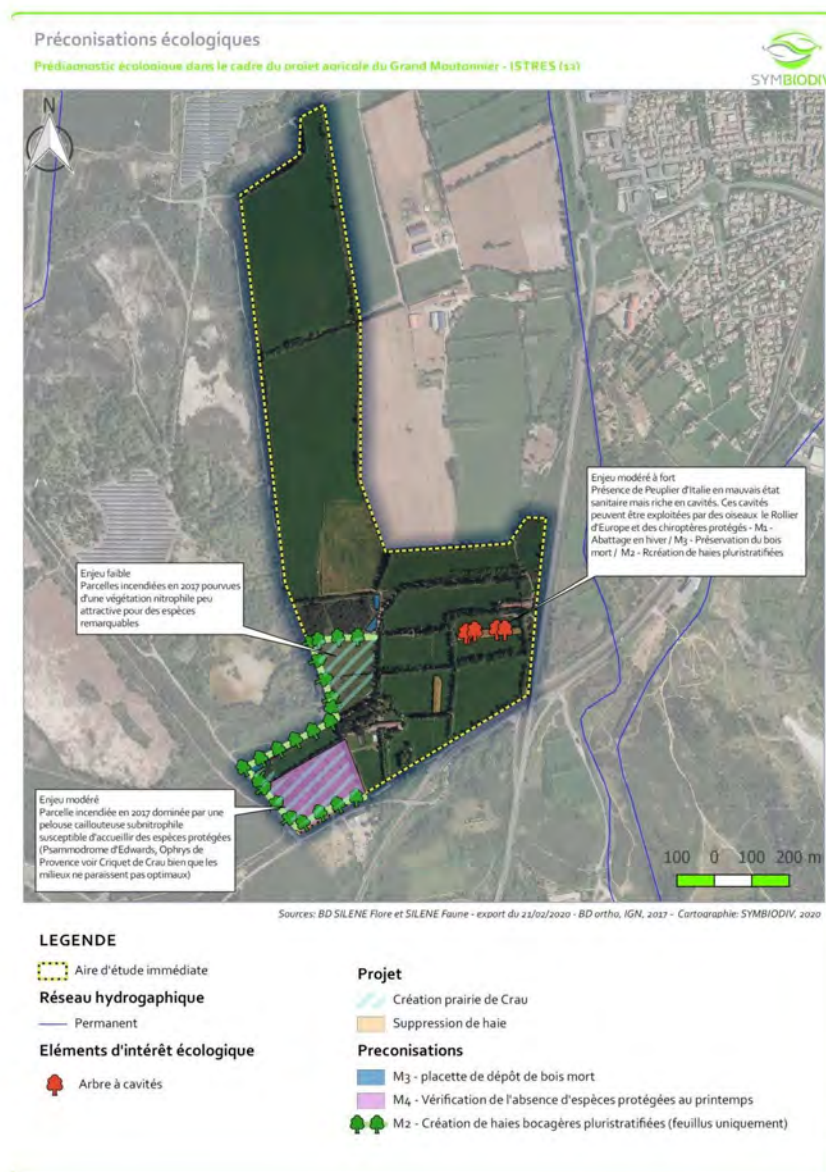
Des réserves demeurent sur les enjeux écologiques de la parcelle n°323 au sud-ouest et concernée par un projet de conversion en foin de Crau ainsi que sur l'exploitation de la haie de Peuplier à supprimer par le Rollier d'Europe. Dans ce contexte, le maître d'ouvrage s'engage à lever ses doutes via le passage d'un expert botaniste et d'un expert en reptiles et insectes en mai/juin afin de vérifier la compatibilité du projet avec la présence d'espèces protégées. Si des espèces protégées sont détectées une modification du projet relatif à ces parcelles sera nécessaire.

Malgré l'incendie de 2017, plusieurs espaces arborés et arbustives sont encore présents ponctuellement dans cette matrice bocagère. Ces espaces jouent un rôle de zone refuge important pour la faune locale. Toutefois sous la pression des différents usagers (chasseurs notamment), leur préservation est menacée. C'est pourquoi, afin de préserver ces zones refuges pour la faune locale le maître d'ouvrage s'engage à préserver les éléments suivants :

- Bois sur la parcelle AA 59 : 8000m² ;
- Bois et garrigue sur la parcelle AA118 : 2,36ha ;
- Bois sur parcelle AA81 : 2755m² ;



Au sein de ces milieux la densité de la végétation sera préservée. Seules de petites trouées de quelques mètres carrés (3 à 5 m²) pourront être débroussaillées au sein de la garrigue. Ces interventions seront réalisées en automne/hiver et permettront d'optimiser les effets de lisières au sein de cette garrigue à Chêne kermès dense.





VII. CONCLUSION

Le domaine du Grand Moutonnier est inclus en totalité dans le site Natura 2000 « Crau centrale – Crau sèche » désigné au titre de la Directive « Habitat ». Il se situe également à proximité de deux sites Natura 2000 désignés au titre de la directive « Oiseaux ».

Le projet se situe également dans une zone d'errance de l'Aigle de Bonelli. Les terrains peuvent en effet être parcourus en chasse par l'espèce. Le projet entraînera un dérangement et une dégradation temporaire de ces milieux de chasse. Toutefois, au regard de l'étendue du territoire parcouru par l'espèce, de la disponibilité d'habitats attractifs à proximité directe et du caractère déjà exploité des terrains concernés, **l'effet du projet sur l'Aigle de Bonelli apparaît temporaire et faible.**

Le projet concerne 4 grands types d'aménagements :

- Le premier concerne le nivellement des prairies déjà exploitées en foin de Crau. Ces prairies sont d'intérêt communautaires et jouent un rôle important pour l'alimentation de la riche avifaune locale toute l'année. Le projet de nivellement entraînera une perte temporaire de courte durée d'habitat d'alimentation pour l'avifaune locale et une dégradation temporaire de cet habitat. Cependant, les travaux permettront d'assurer la pérennité de cette exploitation traditionnelle en foin de Crau et l'amélioration de la qualité de cet habitat via une meilleure alimentation en eau. Ainsi les effets de ce nivellement sont considérées comme temporaire et faibles à court terme.
- Le second concerne la création de prairies en foin de Crau via leur épierrage, griffage, leur ensemencement et leur arrosage. Cet aménagement va conduire à une augmentation de l'habitat d'intérêt communautaire 6510-2 « Prairie de fauche de basse altitude ». Les parcelles concernées ont été incendiées en 2017, néanmoins la parcelle 323 au sud-ouest pourrait encore être fréquentée par des espèces protégées. A ce titre, le maître d'ouvrage s'engage à procéder à une vérification au printemps 2020 avant toute intervention et à adapter son projet (réduction en vue de l'évitement des espèces protégées) en fonction des résultats obtenus.
- Le troisième concerne la suppression de plusieurs haies pour un linéaire total de 300 mètres (Cyprès et Peuplier d'Italie). La suppression de la haie de Cyprès aura une incidence faible sur la faune locale, ces haies de résineux étant peu attractives pour des espèces patrimoniales. En revanche, la haie de Peuplier d'Italie présente plusieurs arbres à cavités susceptibles d'être exploités par des espèces remarquables au printemps et en été (Roulier d'Europe, chiroptères). Une vérification de leur utilisation sera menée au printemps 2020. La préservation de cette haie serait favorable à ces espèces néanmoins l'état sanitaire critique des arbres engendre un risque pour la sécurité de l'exploitant. De ce fait, ces arbres feront l'objet d'un abattage en hiver permettant d'éviter tout risque de destruction d'espèces protégées. Les arbres sénescents seront entreposés localement. Par ailleurs, la suppression de ces haies n'aura pas d'incidence sur la fonctionnalité locale. Le maître d'ouvrage prévoit néanmoins d'augmenter le linéaire de haie existant avec la plantation de 1300 ml supplémentaires. Ces haies composées de Cyprès de Provence et Peuplier d'Italie seront doublées d'une strate arbustive à base d'espèces locales. Cela permettra de reconstituer des habitats favorables pour la faune locale.
- Enfin le dernier aménagement concerne la restructuration du réseau de canaux et roudines. Il sera mené en hiver. Ces milieux en eau de manière temporaire et faisant l'objet d'un entretien régulier sont peu favorables à des espèces remarquables. Ainsi, les optimisations apportées auront une incidence faible.



ANNEXES

1. ANNEXE 1 – DETERMINATION DU NIVEAU D'ENJEU POUR CHAQUE GROUPE

Très fort	Groupe représenté par des espèces protégées très rare(s) et en régression
Fort	Groupe représenté par des espèces protégées, rares et en régression
Modéré	Groupe représenté par des espèces protégées et/ou patrimoniales non menacées
Faible	Groupe représenté par des espèce(s) protégée(s) communes ou des espèces communes abondantes et diversifiées
Très faible	Groupe représenté par des espèces banales non protégées
Nul	Groupe absent / présence uniquement d'espèces exotiques



2. ANNEXE 2 – QUALIFICATION DES EXPERTS

SYMBIODIV		
SYMBIODIV est un bureau d'études et de conseil en écologie basé à Brignoles et officiant principalement en région PACA. Ce bureau d'études a été créé en 2017. Ses dirigeantes, Marine JARDE et Pascaline VINET, ont près de 10 années d'expériences à leur actif en pilotage de projets en région PACA, au sein de grands bureaux d'études faune/flore. Par ailleurs, SYMBIODIV a la particularité d'être une SCOP où chacun de ses salariés est également associé. Ce statut répond pleinement aux valeurs humaines et de développement durable prônées par ses 4 membres fondateurs. Ces valeurs humaines, ne constituent pas seulement la colonne vertébrale de notre fonctionnement interne mais aussi un principe fondateur de notre relation avec nos partenaires et clients. SYMBIODIV estime en effet, que des échanges réussis entre les différents intervenants (maître d'ouvrage, bureau d'études, acteurs locaux, services instructeurs) constituent la clé du succès de chaque projet.		
Experts intervenus		
	VINET Pascaline Responsable de projet écologue & botaniste 10 ans d'expérience en PACA	Responsable de projet écologue sénior spécialiste de la flore. Forte de ses 10 années d'expériences en bureau d'études en Corse puis en PACA, elle a porté de nombreux dossiers réglementaires. Diplômée d'un master en Ingénierie écologique en 2009, elle pratique la botanique à un niveau professionnel depuis 12 ans.
	Marine JARDE Responsable de projet écologue & fauniste 9 ans d'expérience en PACA	Herpétologue reconnue en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, elle a travaillé pendant 8 ans dans un bureau d'études naturaliste à Marseille. Dans ce cadre elle a mené de nombreuses expertises dans le cadre d'études réglementaires en PACA, en Corse et également en région LR.



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

Arrêté n° AE-F09319P0366 du 22/01/2020
portant décision d'examen au cas par cas
en application de l'article R122-3 du code de l'environnement

Le préfet de région,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L122-1, R122-2 et R122-3 ;

Vu le code forestier, notamment ses articles L341-1 et L341-3 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 26 juillet 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur n°R93-2017-12-11-018 du 11/12/17 portant délégation de signature à Madame la Directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;

Vu la demande d'examen au cas par cas enregistrée sous le numéro F09319P0366, relative à la réalisation d'un projet de défrichement pour la création de prairies en foin de crau sur la commune de Istres (13), déposée par l'entreprise GFA du Grand Moutonnier, reçue le 24/12/2019 et considérée complète le 24/12/2019 ;

Vu la saisine de l'agence régionale de santé en date du 02/01/2020 ;

Considérant la nature du projet, qui relève de la rubrique 47a du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement qui soumet à examen au cas par cas les défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, comprise entre 0,5 et 25 hectares et consiste à procéder au défrichement des parcelles cadastrées K 323 et K 1005 sur une superficie de 16935 m² ;

Considérant l'importance du projet de création de prairies en foin de crau et la nature des travaux :

- de nivellement des anciennes prairies sur une surface de 18 ha,
- de création de nouvelles prairies sur 7 ha,
- de restructuration des haies existantes, de suppression de 440 ml de haies et de replantation de nouvelles haies,
- de restructuration du réseau d'arrosage par restructuration, de suppression d'anciens canaux et de création de nouveaux ;

Considérant la localisation du projet :

- en zone naturelle et agricole,
- en zone Natura 2000 directive habitat FR9301595 « Crau centrale – Crau sèche »,
- à proximité immédiate des ZNIEFF terre II n°930012434 « Étang de Lavaduc, d'Engrenier, de Citis et du Pourra » et n°930012406 « Crau » ;

- * en zone d'errance de l'aigle de Bonelli, espèce menacée et protégée faisant l'objet d'un plan national d'action ;

Considérant que les travaux ont potentiellement un impact fort sur les habitats naturels et les espèces sur une superficie significative ;

Considérant que le site n'a pas fait l'objet d'une prospection écologique sur l'ensemble des compartiments biologiques ;

Considérant les impacts potentiels du projet sur l'environnement qui concernent la biodiversité, les habitats naturels et potentiellement plusieurs espèces protégées ;

Arrête :

Article 1

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, le dossier de demande d'autorisation du projet de défrichement pour la création de prairies en foin de crau situé sur la commune de Istres (13) doit comporter une étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale sont explicités dans les considérants de la présente décision. Ces objectifs sont exprimés sans préjudice de l'obligation pour le maître d'ouvrage de respecter le contenu de l'évaluation environnementale, conformément aux dispositions du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

Le présent arrêté est publié sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de PACA. La présente décision est notifiée au GFA du Grand Moutonnier.

Fait à Marseille, le 22/01/2020.

Pour le préfet de région et par délégation,
Pour la directrice et par délégation,
L'adjointe à la cheffe d'unité évaluation
environnementale

Delphine MARIELLE



Voies et délais de recours d'une décision dispensant le projet d'étude d'impact

Recours gracieux et hiérarchique, dans les conditions de droit commun, ci-après :

- Recours gracieux :

Monsieur le Préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Secrétariat général
16, rue Zattara
CS 70248
13331 - Marseille cedex 3
(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision)

- Recours hiérarchique :

Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire
Commissariat général au développement durable
Tour Séquoia
1 place Carpeaux
92055 Paris - La-Défense Cedex
(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision)





Avocats Associés

Alexandre Bernabé

Thomas Laval

Olivier Mathieu

DREAL PACA
Monsieur le Directeur Régional
16 rue Emile Zattara
CS 70248
13331 Marseille Cedex 03

Paris, le 15 juillet 2026

Par LRAR et contribution sur le registre dématérialisé <https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon>

**Aff : Société Civile du Grand Moutonnier et GFA du Domaine du Grand Moutonnier- projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence
N/ref : OMA**

Objet : contributions lors de la phase de concertation

Monsieur le Directeur Régional,

A la suite du projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, qui est mené par la DREAL, une concertation a été lancée et organisée sur les variantes de tracés qui pourraient être retenues sur les trois sections du projet (Nord, Centre, Sud) et sur le modèle économique retenu pour financer et exploiter l'infrastructure, notamment les scénarios de péage qui sont envisagés.

ARKHE AVOCATS

5 rue du Faubourg Saint-Honoré - 75008 Paris

Tel : 01 53 32 50 89

email : o.mathieu@arkhe-avocats.fr

Palais : C1306

N° TVA Intracommunautaire : FR 84983148180

n° SIRET 983 148 180 00018

J'interviens en ma qualité de conseil de la Société Civile du Grand Moutonnier et du GFA du Domaine du Grand Moutonnier, dont les sièges sont situés Domaine du Grand Moutonnier, à Istres (13800) et dont les parcelles, exploitées à usage agricole, sur la section Sud du projet, sont directement impactées par le projet de variante 1 qui est retenu comme variante préférentielle par la DREAL « au regard des bénéfices attendus et de sa capacité à délester la RN569 en traversée de Fos-sur-Mer sans présenter de points de complexité majeurs prompts à entraver sa faisabilité. » (cf. p. 49 du livret de concertation).

Dans le cadre de cette concertation, qui a déjà donné lieu à de nombreuses observations déposées sur le registre dématérialisé prévu à cet effet, notamment le 6 juillet dernier de la part de Madame Amandine Roulet Ritterhoff et de monsieur Yvain Roulet, la Société Civile du Grand Moutonnier et le GFA du Domaine du Grand Moutonnier (les exposantes) entendent formuler des observations et demandes complémentaires, en vue d'obtenir la modification du projet de variante 1, sur la section Sud, dans le secteur de leurs parcelles.

Le projet en cause, qui constitue un investissement routier et s'inscrit dans le cadre d'une opération d'aménagement au sens du code de l'urbanisme, doit être examiné, au stade de la concertation comme à celui de la future déclaration d'utilité publique, à l'aune des exigences de participation du public, de contenu de l'étude d'impact, de proportionnalité des atteintes à la propriété privée et des mesures environnementales, telles qu'elles ressortent des textes et de la jurisprudence applicables en la matière.

I. S'agissant de la concertation et de l'information du public

Selon la jurisprudence bien établie, la concertation doit être conçue de façon à permettre une information complète et une participation effective des propriétaires impactés.

Or les projets de tracés sur la section Sud ne sont pas clairement lisibles sur le livret de concertation, en particulier celui concernant la variante 1, qui est pourtant retenue comme variante préférentielle.



(cf. p. 39 du livret de concertation)

Le projet de tracé correspondant à la variante 1 impacte fortement les parcelles des sociétés exposantes, qui sont exploitées à usage agricole, **tant dans le tracé lui-même que sur le projet de demi-échange de « Rassuen ».**



(cf. p. 40 du livret de concertation)

Les sociétés exposantes entendent donc que soient intégrés au dossier de concertation, concernant notamment la Section Sud du projet de tracé, une présentation claire des variantes de tracé, avec un plan de situation suffisamment lisible et une description des emprises prévisionnelles des parcelles directement impactées, notamment de la bergerie et du hangar agricole situés sur la parcelle n° 131.



Les exposantes sont disposées à remettre à vos services les éléments fonciers (surface exacte des parcelles, valeur d'usage agricole ou résidentielle, bâtiments existants, projets en cours) nécessaires pour que l'information du public soit complète sur les conséquences du tracé dans ce secteur.

Elles demandent également que ces éléments soient intégrés dans le livret de concertation, au regard de la nature et de l'importance de ce projet, et de ses conséquences défavorables sur leurs parcelles.

II. S'agissant de l'absence d'étude d'impact

Les exposantes entendent relever l'absence d'étude d'impact dans les supports mis à disposition dans le cadre de la concertation.

En effet, le livret de concertation retient 3 projets de tracé pour la section Sud, sous forme de variantes, sans pour autant apporter au public une information complète lui permettant de comprendre l'analyse de l'état initial du site, l'ensemble des effets du projet et les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser (ERC).

Les exposantes constatent que dans le secteur de leurs terrains, impactés très fortement par le projet :

- l'état initial des milieux (caractère agricole ou naturel des parcelles, présence éventuelle de haies, de zones humides ou de continuités écologiques) n'est pas décrit avec la précision requise, alors que ces éléments sont essentiels pour apprécier les impacts sur la biodiversité et le paysage local ;
- l'analyse des effets du projet sur l'activité agricole existante et sur le voisinage (bruit, pollution atmosphérique, fragmentation des parcelles) apparaît sommaire ;
- les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les atteintes aux terrains des exposantes, tant du point de vue foncier qu'environnemental, ne sont pas décrites, alors que le projet aura une incidence directe sur l'exploitation agricole de leurs fonciers ;

Ces éléments doivent être pourtant mis à disposition du public dans le cadre de la concertation, étant précisé qu'une partie des parcelles est concernée par un site Natura 2000, au titre de la Directive Habitats, ce qui ne ressort pourtant pas des supports mis à disposition dans le cadre de la concertation.



Les exposantes entendent produire en ce sens des études réalisées en mars et juin 2020, qui démontrent la présence d'espèces protégées sur leurs parcelles, ainsi que l'arrêté préfectoral du 22 janvier 2020 qui a soumis à étude d'impact le projet de défrichement pour la création de prairies en foin de crau sur les parcelles n° 1005 et 323 au regard notamment de la zone Natura 2000.

Pièce n° 1 : arrêté préfectoral du 22 janvier 2020

Pièce n° 2 : expertise écologique réalisée le 16 mars 2020

Pièce n° 3 : expertise écologique complémentaire réalisée le 9 juin 2020.

Il convient de relever à ce titre que la Chambre d'Agriculture a relevé les manquements et insuffisances du dossier dans ses contributions tout en relevant le fort impact de la variante 1 de la section Sud sur le fonctionnement des exploitations agricoles concernées par le projet de tracé.

III. S'agissant de l'utilité publique du tracé et la nécessité d'étudier des alternatives

Les exposantes considèrent qu'en l'état des choses, la variante 1 qui est retenue à titre préférentielle sur la section Sud, ainsi que la variante 2, entraînent une atteinte particulièrement forte à leurs terrains (morcellement, contraintes d'accès, perte de valeur et d'usage), alors qu'un déplacement raisonnable du tracé, plus au sud, sur des terrains moins concernés par des contraintes pourrait réduire substantiellement ces atteintes, sans pour autant altérer la fonctionnalité globale de la liaison.

Afin de tenir compte du caractère proportionné entre l'utilité publique de l'opération et les atteintes à la propriété privée, notamment au regard de l'exploitation agricole des parcelles, les associés des exposantes ont entendu proposer, à l'occasion d'une précédente contribution dans le registre dématérialisé, deux alternatives aux variantes 1 et 2 (variante 1bis et 2bis), avec une présentation successive de leurs avantages et de leurs inconvénients.

Pièce n° 3 : propositions de variantes du tracé concernant la section Sud

Pièce n° 4 : avantages et inconvénients des propositions de variantes du tracé

Ces propositions de variantes permettent d'éviter les atteintes disproportionnées portées aux terrains des exposantes, exploités à usage agricole, tout en prenant en compte les enjeux environnementaux et les alternatives possibles à la réalisation du projet.

Les exposantes entendent donc solliciter expressément que ces deux propositions de variante puissent être étudiées de manière complète et équitable et qu'elles soient intégrées aux documents de concertation, parmi les solutions de substitution, en faisant l'objet d'une analyse comparative loyale, en termes de coût, d'impact environnemental et d'atteinte à la propriété.

En l'absence d'une telle étude, le critère de proportionnalité posé par la jurisprudence ne pourra pas être appliqué.

IV. S'agissant de la demande formelle de modification du tracé du projet dans le secteur Sud

Au regard de l'ensemble des éléments qui précèdent, concernant la nécessité d'une concertation effective, l'absence d'étude d'impact, la disproportion des atteintes à la propriété et l'exploitation des parcelles des exposantes et l'existence de variantes raisonnables, les exposantes sollicitent donc que :

1/ le tracé de la liaison routière soit modifié dans le secteur de leurs parcelles, en privilégiant un corridor alternatif réduisant les morcellements et les impacts sur ses usages ;

2/ ces variantes soient intégrées au dossier de concertation et étudiées dans l'étude d'impact comme solutions de substitution, avec une comparaison argumentée au regard des critères de coût, d'environnement, de sécurité et de desserte ;

3/ les mesures ERC spécifiques à ce secteur (éviter la traversée centrale des parcelles, réduire les emprises, compenser les pertes de valeur et de fonctionnalité des terrains par des aménagements ou des compensations foncières) soient explicitement retenues dans les futures décisions, en conformité avec les exigences du code de l'environnement et de la jurisprudence applicables en la matière ;

Les associés des exposantes restent à votre disposition pour participer à toute réunion de concertation ou groupe de travail technique portant sur la définition de ce tracé de substitution et des mesures associées, et se tiennent prêts à fournir tout document nécessaire (plans cadastraux, projets d'usage, éléments économiques) pour compléter l'instruction.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de ma considération distinguée.

Olivier Mathieu
Avocat associé



PI :

Pièce n° 1 : arrêté préfectoral du 22 janvier 2020

Pièce n° 2 : expertise écologique réalisée le 16 mars 2020

Pièce n° 3 : expertise écologique complémentaire réalisée le 9 juin 2020

Pièce n° 4 : propositions de variantes du tracé concernant la section Sud

Pièce n° 5 : avantages et inconvénients des propositions de variantes du tracé

@166 - MATHIEU Olivier

Organisme : AARPI ARKHE AVOCATS

Ville : Paris

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:37:14

Objet : Projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence

Contribution :

Monsieur le Directeur Régional, Ci-jointe la pièce qui n'a pas pu être déposée précédemment lors de la précédente contribution. Bien à vous Maître Olivier MATHIE

Pièce(s) jointes(s) :

PROPOSITIONS VARIANTES SUR TRACE ISTRES-FOS DE LA LIAISON FOS-SALON

Propositions réalisées par Michel Roulet représentant par la SCI et le GFA du Grand Moutonnier 84
Chemin du Moutonnier à Istres

Date : 5 juillet 2026

A - VARIANTE 1 Bis :

AVANTAGES (par rapport à la variante 1) :

- Préservation de prairies en foin de Crau arrosées par immersion (système traditionnel qui permet d'alimenter à 90% la nappe de la Crau)
- Préservation des haies autour des prairies abritant de nombreux oiseaux (dont l'oiseau migrateur : Rollier d'Europe)
- Impact réduit sur les propriétés agricoles en foin de Crau La Massuguière et Le Moutonnier : limité au doublement de la voie existante
- Non destruction d'une allée de platanes bicentenaires desservant un mas remarquable du 18^e siècle
- Non destruction d'une maison d'habitation et de bâtiments agricoles (propriété du Moutonnier) à proximité de la voie actuelle
- Réduction du linéaire de double voie pour rejoindre Fos
- Conservation des voies secondaires communales existantes : chemin du Moutonnier et chemin de Fanfarigoule (desservant plusieurs accès publics et privés)
- Pas d'intervention sur les nombreux réseaux enterrés sous le chemin du Moutonnier (THT 225kv, gaz longue distance, télécom longue distance, rejet eau traitée de la station d'épuration d'Istres, eau industrielle alimentant la raffinerie de La Mède)
- Pas d'intervention sur la ligne aérienne 63kv alimentant le poste source d'Istres et les lignes aériennes 20kv
- Pas d'intervention sur le barrage souterrain de Fanfarigoule bloquant l'évacuation de la nappe phréatique de la Crau dans l'étang de Lavalduc
- Eloignement de la zone d'atterrissage/décollage de la Base Aérienne d'Istres
- Demi-échangeur de Rassuen fait sur l'emplacement du pont existant du projet d'autoroute Martigues-Fos de 1970 (pont jamais utilisé)

INCONVENIENTS (par rapport à la variante 1) :

- Cout pour création d'un pont sur voie ferrée en doublement du pont actuel
- Cout pour création d'un passage sous voie ferrée au nord du croisement ferroviaire, rendu possible par la voie ferrée en remblais sur ce tronçon. Le passage sous la voie ferrée permet d'éviter l'impact de hauteur dans l'axe de la piste de la Base Aérienne
- Passage à proximité du Poste ferroviaire de Lavalduc nécessitant la conservation d'un accès

B - VARIANTE 2 Bis :

AVANTAGES (par rapport à la variante 2) :

- Préservation de prairies en foin de Crau arrosées par immersion (système traditionnel qui permet d'alimenter à 90% la nappe de la Crau)

- Préservation des haies autour des prairies abritant de nombreux oiseaux (dont l'oiseau migrateur : Rollier d'Europe)
- Impact réduit sur les propriétés agricoles en foin de Crau La Massuguière et Le Moutonnier : limité au doublement de la voie existante
- Non destruction d'une allée de platanes bicentenaires desservant un mas remarquable du 18^e siècle
- Non destruction d'une maison d'habitation et de bâtiments agricoles (propriété du Moutonnier) à proximité de la voie actuelle
- Réduction du linéaire de double voie pour rejoindre Fos
- Conservation des voies secondaires communales existantes : chemin du Moutonnier et chemin de Fanfarigoule (desservant plusieurs accès publics et privés)
- Pas d'intervention sur les nombreux réseaux enterrés sous le chemin du Moutonnier (THT 225kv, gaz longue distance, télécom longue distance, rejet eau traitée de la station d'épuration d'Istres, eau industrielle alimentant la raffinerie de La Mède)
- Pas d'intervention sur la ligne aérienne 63kv alimentant le poste source d'Istres et les lignes aériennes 20kv
- Pas d'intervention sur le barrage souterrain de Fanfarigoule bloquant l'évacuation de la nappe phréatique de la Crau dans l'étang de Lavalduc
- Eloignement de la zone d'atterrissage/décollage de la Base Aérienne d'Istres
- Impact réduit sur les propriétés au sud-est de la voie ferrée (par rapport à la variante 1bis)
- Pas d'impact sur la propriété Fanfarigoule et sur l'accès au Poste ferroviaire de Lavalduc

INCONVENIENTS :

- Cout pour création d'un pont sur voie ferrée en doublement du pont actuel
- Cout pour création d'un passage sous voie ferrée au sud du croisement ferroviaire, rendu possible par la voie ferrée en remblais sur ce tronçon. Le passage sous la voie ferrée permet d'éviter l'impact de hauteur dans l'axe de la piste de la Base Aérienne

C – REDUCTION DU TRAFIC POIDS LOURDS SUR LA RN559 :

- Création des bretelles routières sur le demi échangeur RN113 / RN568 à l'ouest de St Martin de Crau, permettant la liaison Salon-Fos par cet échangeur
- Interdiction aux PL de circuler sur la RN559 entre Miramas et Fos Ville sauf desserte spécifique de Miramas, Istres et Fos ville
- Suppression de l'indication Fos sur la sortie Istres Miramas de l'autoroute A54

D – CREATION D'UNE LIAISON FERROVIERE POUR VOYAGEURS ENTRE SALON ET FOS :

- Création de gares voyageurs sur la voie desservant la zone industrielle et le port de Fos : Gare de Fos au nord de la ville, gare ZI Fos ouest, gare ZI et port Fos est
- Création de rames spécifiques entre Salon et Fos desservant Salon, Miramas, Istres, Rassuen et les nouvelles gares de Fos (avec une fréquence adaptée au trafic maximum)

@167 - DONADIO Bernard

Organisme : Regroupement d'association

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:40:28

Objet : Contribution du collectif d'associations à la concertation << Séquence 3 >>

Contribution :

Je vous prie de noter l'opposition de nombreuses associations à ce projet tel que présenté, tant sur la forme (1° quinzaine de juillet) que sur le fond (déni de démocratie participative - en contradiction avec la décision ministérielle du 29/06/2021. Vous trouverez, en pièce jointe, les explications qui fondent notre rejet.

Pièce(s) jointes(s) :

Contribution du collectif d'associations à la concertation « Séquence 3 »

CAN-Env — France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE13) — Imagin'Istres — Sauvons Nos Etangs — Marseille Sans CSR — Grans en Transition — Alternatiba Martigues — OPEEP —

Ce que nous demandons

- La suspension des orientations présentées comme « préférentielles » (variante 1 en section Sud, financement par concession autoroutière à péage) tant qu'une décision ministérielle modificative de la décision du 29 juin 2021 n'aura pas été régulièrement prise ;
- L'organisation d'une nouvelle procédure de participation du public, proportionnée à l'ampleur des modifications intervenues depuis le débat public de 2020-2021 ;
- La publication d'une version consolidée et cohérente des chiffrages de coût et de péage du projet.

Pourquoi

1. Un choix présenté comme acquis, en contradiction avec la décision de 2021. Le présent livret indique que le choix des variantes préférentielles « a été partagé en comités des élus et n'a pas levé d'opposition ». Or la décision ministérielle du 29 juin 2021 (JORF du 30 juin 2021, NOR TRAT21180555), issue du débat public organisé par la Commission nationale du débat public, avait retenu la variante 2 pour la section Sud et exclu tout péage ou toute concession de l'intégralité de la liaison, au bénéfice d'un financement public. Aucune décision ministérielle modificative n'a été publiée depuis. Nous ne comprenons pas comment des orientations contraires à une décision ministérielle en vigueur peuvent être présentées au public comme des choix déjà arrêtés.

2. Un dossier interne incohérent. Le coût total du projet est présenté tantôt entre 300 et 500 M€, tantôt à 566 M€ hors contournement de Fos-sur-Mer selon d'autres communications du maître d'ouvrage. Les fourchettes de péage elles-mêmes varient selon les supports. Un dossier soumis à la participation du public devrait présenter des chiffres stables et vérifiables.

3. Un changement de nature du projet depuis le débat public de 2020-2021. Le projet est passé d'une route express publique et gratuite à une autoroute concédée et payante, avec un tracé différent de celui validé en 2021. Un tel changement mérite, selon nous, une participation du public à la hauteur de son ampleur, et non une simple séquence de concertation continue présentant les choix structurants comme déjà faits.

4. Un coût réel pour les habitants que le dossier documente lui-même. Selon vos propres estimations, un trajet quotidien domicile-travail entre Miramas et la zone industrialo-portuaire de Fos coûterait, selon les scénarios, entre 630 et 735 € par an. Dans un territoire où une part importante des ménages vit sous le seuil de pauvreté, cette évolution mérite d'être débattue pour elle-même.

5. Un calendrier qui ne favorise pas une participation effective. La tenue des ateliers géographiques en tout début juillet et la clôture du recueil des contributions le 15 juillet, en pleine période estivale, réduisent les conditions d'une participation effective du public, alors même que les enjeux soumis à cette concertation sont structurants pour l'avenir du territoire.

6. Des aménagements « à préciser » que le COI lui-même juge insuffisants. Le Conseil d'orientation des infrastructures relève lui-même, dans son rapport 2026 cité en page 8 du présent livret, que le projet doit être « évalué dans le cadre d'une vision globale des mobilités » et que « les aménagements pour favoriser les alternatives au trafic routier (voies réservées, cars express, pôles d'échanges, aménagements et franchissements cyclables) devraient être précisés » (COI 2026, p. 88). Or le livret soumis à la présente concertation ne précise justement pas ces aménagements : ils sont mentionnés comme compléments possibles (p. 16), non comme des engagements du maître d'ouvrage. Nous demandons que ces aménagements soient chiffrés, localisés et garantis avant toute validation des variantes préférentielles.

7. Un constat des garants eux-mêmes, non démenti à ce jour. Dans leur 4^e rapport intermédiaire du 12 février 2026, les garants désignés par la CNDP écrivent : « l'option d'une concession autoroutière semble rouverte alors que la décision ministérielle du 29 juin 2021, suite au débat public, l'excluait. » Le même rapport constate que la recommandation du débat public visant à « aller vers un large public dont mobiliser les jeunes publics » demeure « non mise en œuvre ». Ce sont les garants de la concertation eux-mêmes, tiers neutres désignés par la CNDP, qui font ce constat.

8. Une demande de gratuité clairement exprimée lors du débat public de 2020-2021. Le compte-rendu de la réunion plénière de clôture du 20 janvier 2021 rapporte que « ce qui a été dit dans le débat concernant le financement, par tous ceux en faveur d'une amélioration de l'aménagement routier, est qu'il fallait, si l'option autoroutière était retenue, que cela soit une autoroute gratuite ». La décision ministérielle du 29 juin 2021 a traduit cette demande en écartant le péage et la concession de l'intégralité de la liaison. Le projet 2026 revient sur cet enseignement du débat public sans nouvelle saisine de la CNDP.

En complément de ce qui précède, et en réponse à l'invitation du présent livret à se prononcer sur les points de vigilance et les conditions d'acceptabilité, nous demandons que soient garantis :

- Les mobilités douces et pendulaires. Prise en compte effective des trajets domicile-travail inter-villes (Istres, Miramas, Salon-de-Provence) par des modes actifs et des transports collectifs cadencés, ainsi qu'une desserte adaptée aux mobilités autonomes, et non de simples aménagements cyclables résiduels en marge du projet routier. Cette demande n'est pas nouvelle : elle a été portée de façon constante depuis le débat public de 2020-2021 par le réseau associatif RAMDAM (Rassemblement d'associations pour les modes de déplacements alternatifs dans la métropole Aix-Marseille Provence, cahier d'acteur n°3), dont un membre déclarait dès le forum du 7 janvier 2021 que la situation actuelle de congestion s'explique notamment par le fait que « le port n'a pas tenu ses engagements de report modal ». Imagin'Istres partage cette analyse, portée depuis l'origine par RAMDAM et par l'association Les Vélos des Étangs, à qui elle avait choisi de laisser la parole sur ce sujet lors du débat de 2020-2021.
- La connexion réelle aux pôles intermodaux futurs. Nous constatons que la section Centre s'arrête à un demi-échangeur au niveau de Rassuen. Nous demandons confirmation que cet aménagement permettra effectivement tous les mouvements nécessaires à la desserte des pôles intermodaux du territoire, notamment vers la base aérienne 125 d'Istres-Le Tubé et sa zone d'activité, et non uniquement une partie des sens de circulation.
- La préservation de la ressource en eau de la Crau. La nappe phréatique de la Crau, système agroécologique unique reposant sur l'irrigation gravitaire des prairies de foin, assure l'alimentation en eau potable de 270 000 personnes ainsi que l'agriculture et la biodiversité du territoire. Elle a été qualifiée de « ressource difficilement substituable » par la présidente du Syndicat mixte de gestion de la nappe phréatique de la Crau (SymCrau) dès le débat public de 2020-2021. Aucune évaluation de l'impact de l'artificialisation induite par la variante 1 sur cette ressource ne figure dans le livret soumis à la présente concertation.

Nous demandons, sur ces trois points, la communication du livret détaillé de concertation et de la comparaison multicritère qu'il annonce contenir, ces éléments ne figurant pas dans la présente synthèse.

Conscient des enjeux de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer émet **13,8 MtCO₂eq/an** (21 % des émissions industrielles françaises en 2019) et jusqu'à **17 MtCO₂/an** selon d'autres sources, soit **un quart des émissions industrielles du pays, nous estimons en outre que le choix d'une autoroute concédée à péage va aggraver ces émissions :**

Concept	Définition	Exemple	Impact
Demande induite	Augmentation du trafic due à une amélioration de l'infrastructure.	A86 (Paris), I-405 (Los Angeles)	✗ Congestion et pollution maintenues

Concept	Définition	Exemple	Impact
Effet rebond	Augmentation de la consommation d'énergie malgré des gains d'efficacité.	Voitures plus économes → plus de km	✗ Émissions stables ou en hausse
Paradoxe de Braess	Ajouter une route peut aggraver la congestion globale.	Ajout d'une voie à Stuttgart (1969)	✗ Temps de trajet augmenté

Nos démarches parallèles

Pour votre information, notre collectif a parallèlement saisi les garants de la concertation, la Commission nationale du débat public, et le préfet de région d'un recours gracieux, sur ces mêmes points. Nous demandons que la présente contribution soit prise en compte dans le bilan du maître d'ouvrage et le rapport des garants prévus à l'issue de cette séquence.

Fait à Istres, le 15 juillet 2026.

Pour le collectif d'associations,

CAN-Env : Bernard DONADIO

@168 - DONADIO Bernard

Organisme : Collectif Anti Nuisances Environnement

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:47:37

Objet : Pourquoi la création d'une autoroute est contre productif dans le processus de décarbonation

Contribution :

Ci joint une recherche sur un point clé du débat en cours sur la décarbonation de la ZI de FOS et de sa région. La création d'une autoroute - concédée et à péage - dont on nous demande de choisir entre plusieurs tracés, selon plusieurs zones, ne pourra qu'augmenter le trafic routier et induire davantage de pollutions

Pièce(s) jointes(s) :

 	Autoroute FOS – SALON Contribution n° 1 Contre productivité d'une autoroute dans la décarbonation	Rédacteurs : Philippe G. et Bernard D. – administrateurs du CAN – Env
---	---	---

L'effet de demande induite (ou *induced demand* en anglais) est un phénomène économique et urbain où l'amélioration ou l'extension d'une infrastructure de transport (ex : une nouvelle autoroute, une voie élargie) génère une augmentation du trafic au-delà de ce qui était initialement prévu.

→ Résultat : La congestion ne diminue pas (ou revient rapidement), et les émissions polluantes peuvent augmenter, malgré l'infrastructure supplémentaire.

MÉCANISME : POURQUOI ÇA ARRIVE ?

L'effet repose sur 3 leviers principaux :

1 Changement de comportement des usagers

- Exemple : Une nouvelle autoroute réduit le temps de trajet de 30 à 15 minutes.
 - Réaction :
 - Des automobilistes qui évitaient la zone (à cause des bouchons) recommencent à l'emprunter.
 - Des usagers des transports en commun ou du covoiturage passent à la voiture individuelle.
 - Des trajets évités (ex : déplacements en heure de pointe) deviennent à nouveau attractifs.

2 Développement urbain et économique

- Une meilleure accessibilité attire de nouvelles activités :
 - Zones commerciales, logements, ou entreprises s'installent près de l'axe.
 - → Plus de déplacements (livraisons, trajets domicile-travail).
- Exemple : Le contournement de Fos-sur-Mer pourrait accélérer l'implantation d'usines, augmentant le trafic logistique.

3 Effet psychologique : "Si c'est fluide, je l'utilise"

- Les usagers sous-estiment les coûts (carburant, pollution, temps perdu) quand la route est libre.
- Conséquence : Une augmentation structurelle du nombre de véhicules, même si la capacité routière a augmenté.

PREUVES EMPIRIQUES

1 Études américaines (le cas le plus documenté)

- Exemple célèbre : L'élargissement de l'autoroute I-405 à Los Angeles (2011).
 - Coût : 1,1 milliard de dollars pour ajouter une voie.
 - Résultat : Aucune réduction durable de la congestion – le trafic a augmenté de 10 % en 1 an, revenant au niveau initial de saturation.
 - Source : [Média La Presse](#) (qui s'appuie sur des études récentes).
- Autre cas : Texas (Houston).
 - Entre 1982 et 2002, la capacité routière a augmenté de 30 %, mais le trafic a augmenté de 227 % (soit 7 fois plus que la croissance démographique).
 - Conclusion : 90 % de l'augmentation du trafic était due à la demande induite.

2 Cas européens

- Allemagne : L'élargissement de l'A100 à Berlin (2010) a vu le trafic augmenter de 20 % en 3 ans, malgré des prévisions de baisse.

- France :
 - **A86 (Rocade de Paris)** : Après son élargissement, le trafic a **augmenté de 15 %** en 2 ans.
 - **Contournement de Strasbourg (A35)** : La **diminution initiale de la congestion** a été **annulée** en 5 ans par l'afflux de nouveaux usagers.

CONSÉQUENCES POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA DÉCARBONATION

Impact	Explication	Chiffres clés
↑ Émissions de CO ₂	Plus de véhicules = plus de carburant brûlé.	Aux États-Unis , 50 % de l'augmentation des émissions du transport entre 1990 et 2010 est attribuable à la demande induite (ITE, 2021).
↑ Pollution locale	NOx, particules fines augmentent avec le trafic.	À Londres , l'élargissement du M25 a entraîné une hausse de 8 % des particules PM2.5 dans les zones proches.
↓ Efficacité des investissements	Les gains de fluidité sont temporaires (2-5 ans max).	En France , 60 % des projets routiers voient leur trafic dépasser les prévisions en 10 ans (Cerema).
↓ Report modal	Les usagers quittent les transports en commun pour la voiture.	À Stockholm , l'ajout de voies a réduit l'usage des bus de 12 % en 3 ans.

- Si le projet Fos-Salon suit la tendance du graphique produit par le CEREMA (Synthèse des bilans ex post des projets routiers structurants - Fichier téléchargeable sur : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/17765>), son **trafic réel pourrait dépasser les prévisions de 50 à 100 %** en 10 ans.
- → Conséquence : Congestion persistante + émissions de CO₂ supérieures aux attentes

COMMENT ÉVITER L'EFFET DE DEMANDE INDUITE ?

1 Solutions pour les infrastructures routières

Mesure	Exemple	Efficacité
Péage dynamique	Tarification variable selon l'heure (ex : London Congestion Charge).	✓ Réduction de 15-20 % du trafic .
Réservation aux véhicules propres	Autoroute réservée aux véhicules électriques/hydrogène (ex : Norvège).	✓ Zéro émission si 100 % bas-carbone.
Limitation de vitesse	90 km/h max (comme prévu pour le contournement de Fos).	⚠ Réduction marginale (5-10 %).
Réduction de la capacité	Suppression de voies (ex : Paris, transformation des berges de Seine).	✓ Baisse durable du trafic .

2 Alternatives pour éviter l'effet

- **Développer les transports en commun** :
 - Exemple : **Ligne 14 du Grand Paris** → Baisse de **12 % du trafic automobile** sur les axes parallèles.

- **Développer le ferroutage :**
 - Créer un hub ferroviaire dédié dans la ZIP de Fos.
 - Subventionner le report modal (ex : 1 €/tonne/km pour le rail vs. la route).
 - Intégrer dans les contrats publics (ex : obligation de 30 % de fret rail pour les nouveaux projets industriels).
- **Développer le Maritime/Fluvial :**
 - Développer des lignes régulières Fos-Barcelone-Gênes avec des navires à hydrogène.
 - Réhabiliter le canal de Fos pour le transport de vrac (ciment, céréales).
 - Taxer les camions sans preuve de report modal (ex : 200 €/trajet).
- **Favoriser les modes doux :**
 - Pistes cyclables protégées (ex : Copenhague → 62 % des trajets domicile-travail à vélo).
- **Optimiser la logistique :**
 - Mutualisation des livraisons (ex : plateformes urbaines de fret à Lyon).
- **Taxer les externalités :**
 - Taxes carbone sur les carburants fossiles (ex : Suède → -20 % d'émissions depuis 1991).

APPLICATION Á FOS-SUR-MER

1 Risque spécifique

- La liaison Fos-Salon par autoroute concédée à péage induirait un trafic supplémentaire car :
 - Elle serait ouverte à tous les véhicules en raison de la moindre rentabilité du projet et de l'injustice sociale qu'une éviction des véhicules thermiques créerait.
 - Elle attirerait de nouvelles usines et donc plus de camions (surtout sans autre alternative)
 - Elle ne serait pas couplée à des alternatives plus vertueuses (rail, fluvial).

2 Comment l'éviter ?

En privilégiant l'option sans autoroute et

- En développant le rail et le fluvial en parallèle :
 - Double la capacité ferroviaire pour le fret (ex : projet Lyon-Turin).
 - Voies fluviales dédiées pour les conteneurs (accès au Rhône).
- En limitant l'étalement urbain :
 - Zones logistiques compactes près des ports pour éviter les trajets longs.
- En organisant des navettes à partir de parking relais
 - pour le personnel de la zone, navettes payées par les entreprises

Si malgré tout l'autoroute devait se faire :

- En réservant l'autoroute aux véhicules bas-carbone :
 - Interdiction des camions diesel d'ici 2035 (aligné sur la ZFE européenne).
 - Péage gratuit pour les véhicules électriques/hydrogène.
- En intégrant un péage dynamique :
 - Tarif élevé aux heures de pointe pour décourager les trajets non essentiels.

EN RÉSUMÉ

Concept	Définition	Exemple	Impact
Demande induite	Augmentation du trafic due à une amélioration de l'infrastructure.	A86 (Paris), I-405 (Los Angeles)	✗ Congestion et pollution maintenues
Effet rebond	Augmentation de la consommation d'énergie malgré des gains d'efficacité.	Voitures plus économes → plus de km	✗ Émissions stables ou en hausse
	Augmentation du nombre de véhicules	Voitures plus lourdes (électriques / SUV)	✗ Usure des pneumatiques et des chaussées en hausse
Paradoxe de Braess	Ajouter une route peut aggraver la congestion globale.	Ajout d'une voie à Stuttgart (1969)	✗ Temps de trajet augmenté

→ Pour Fos-sur-Mer :

Une autoroute à péage n'est pas une option envisageable et sa réalisation va aggraver la pollution.

@169 - DONADIO Bernard

Organisme : Collectif Anti Nuisances Environnement

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:52:02

Objet : Contribution 2 Développement du ferroutage et du maritime ou fluvial

Contribution :

Ci-joint, une analyse d'un des grands absents du débat en cours : les alternatives à la routes. A peine évoqués succinctement au travers les 2 documents soumis à cette concertation, le développement du ferroutage et du maritime nous semble primordial

Pièce(s) jointes(s) :

 	Autoroute FOS – SALON Contribution 2 Développement du ferroutage et du maritime ou fluvial	Rédacteurs : Philippe G. et Bernard D. – administrateurs du CAN – Env
---	---	--

POURQUOI LE FERROUTAGE ET LE MARITIME/FLUVIAL SONT INDISPENSABLES POUR FOS

1 Contexte spécifique de Fos-sur-Mer

Atout	Donnée clé	Potentiel pour la décarbonation
Port de Marseille-Fos	1er port français (80 Mt de fret/an), 4e port méditerranéen.	Report modal route → mer pour les conteneurs.
Réseau ferré existant	Lignes Lyon-Marseille et Fos-Saint-Louis (en modernisation).	Ferroutage pour les marchandises lourdes (aciérie, chimie).
Voies navigables	Canal de Fos (accès à l'étang de Berre) + Rhône (via Port-de-Bouc).	Fluvial pour les vracs (charbon → biomasse, produits chimiques).
Proximité des zones industrielles	ZIP de Fos = 17 MtCO ₂ /an (25 % des émissions industrielles françaises).	Réduction des camions = baisse directe des émissions.

→ Problème actuel :

- 80 % du fret vers/depuis Fos passe par la route (RN568, RN569).
- Saturation des axes + émissions massives (camions diesel).
- Dépendance aux énergies fossiles pour la logistique.

2 Alternatives manquantes (et critiques pour Fos) : Ferroutage + Maritime/Fluvial

a) Ferroutage : Levier n°1 pour décarboner le fret lourd

Pourquoi c'est adapté à Fos ?

- Marchandises concernées :
 - Produits sidérurgiques (ArcelorMittal Fos → usines européennes).
 - Chimie (raffineries de Fos → Allemagne, Italie).
 - Conteneurs (port de Fos → hubs européens).
- Avantages :
 - 1 train = 40 camions → Division par 4 des émissions CO₂/km.
 - Moins sensible à la congestion (voies réservées).
 - Sécurité (réduction des accidents de poids lourds).

Projets existants ou en cours

Projet	Description	Impact attendu	Source
Ligne Fos-Saint-Louis	Modernisation 2024–2027 : électrification + augmentation de la capacité.	+20 % de trafic fret d'ici 2033 (dans le cadre du contrat État-SNCF Réseau).	Ministère de la Transition écologique
Corridor méditerranéen	Liaison Lyon-Marseille-Fos, intégration au RTE-T européen.	Doublement de la part modale rail (9 % → 18 % d'ici 2030).	Commission européenne

Projet	Description	Impact attendu	Source
Ferroutage ArcelorMittal	Partenariat avec Naviland Cargo pour transporter l'acier par rail.	Des milliers de camions évités chaque année (ex. : 1 train = 58 camions).	LinkedIn – Hexafret
Projet "Green Rail Freight"	Trains à hydrogène pour le fret, tests en PACA en 2026.	Zéro émission directe (hors production d'hydrogène).	Alstom + Le Blob

Actions concrètes pour Fos

- Développer des terminaux ferroviaires dédiés dans la ZIP (ex : **plateforme multimodale de Fos**).
- Subventionner le report modal :
 - Bonus écologique pour les entreprises utilisant le rail (ex : **crédit d'impôt de 10 %** sur le coût du fret ferroviaire).
 - Péage routier différencié : **gratuit pour les camions arrivant/sortant par rail**.
- Intégrer le ferroutage dans les appels d'offres :
 - **Clauses "zéro camion"** pour les nouveaux projets industriels (ex : usine GraviHy).

b) Transport maritime et fluvial : Levier n°2 pour les masses lourdes et vracs

Pourquoi c'est adapté à Fos ?

- Types de marchandises :
 - Vrac solides (minerais, charbon → à remplacer par biomasse/hydrogène).
 - Vrac liquides (pétrole → ammoniac vert, GNL).
 - Conteneurs (import/export via la Méditerranée).
- Avantages :
 - 1 bateau fluvial = 100 camions.
 - Émissions divisées par 5 vs. la route (pour le fluvial).
 - Coût énergétique faible (le transport par voie d'eau est 4 fois moins énergivore que la route).

Projets existants ou en cours

Projet	Description	Impact attendu	Source
Port de Marseille-Fos	Modernisation en cours des terminaux conteneurs.	Augmentation de la capacité (objectif de report modal mer → route).	GPMM – Projet stratégique 25-29
Canal de Fos	Réhabilitation pour le transport de vracs (ciment, céréales).	Réduction significative du trafic routier.	VNF – Transport fluvial
Liaison fluviale Rhône-Fos	Projet "Rhône-Sète" : connexion fluviale vers l'axe Rhône.	Report modal pour le fret vrac (175 M€ investis).	VNF – Plan Rhône-Saône
Navires à hydrogène	Projet européen H2SHIPS pour des navires porte-conteneurs à H ₂ vert.	Zéro émission directe (hors production d'hydrogène).	H2SHIPS
Corridor méditerranéen	Liaisons régulières Fos-Barcelone-Gênes (intégration au RTE-T).	Réduction des émissions grâce au report modal mer → route.	UE – Motorways of the Sea

Actions concrètes pour Fos

- Développer des hubs multimodaux :
 - Terminal conteneurs + fluvial + rail (ex : projet "Fos 2XL").
 - Stockage de vracs bas-carbone (hydrogène, ammoniac) près des quais.
- Subventionner le report modal :
 - Aides pour les armateurs utilisant des navires bas-carbone (ex : subventions Ademe).
 - Taxation des camions sans justificatif de report modal (ex : malus de 200 €/trajet si pas de preuve d'utilisation du fluvial/rail).
- Moderniser les voies navigables :
 - Électrification des écluses (ex : canal de Fos).
 - Dragage pour permettre des bateaux plus grands (réduction du nombre de voyages).

COMPARATIF DES ALTERNATIVES POUR FOS-SUR-MER

Mode	Potentiel de report modal	Réduction CO ₂ vs. route	Coût	Délai de mise en œuvre	Adaptation à Fos
Ferroutage	30–50 % du fret lourd	-70 %	Moyen (investissements lourdes)	3–5 ans	***** (idéal pour acier, chimie)
Fluvial	20–40 % des vracs	-80 %	Faible (voies existantes)	2–4 ans	**** (parfait pour vracs)
Maritime	15–30 % des conteneurs	-90 % (si H ₂ /électrique)	Élevé (navires propres)	5–10 ans	***** (port majeur)
Transports en commun	5–10 % (trajets pendulaires)	-20 % (si électrique)	Moyen	5–10 ans	** (peu adapté au fret)
Modes doux	<5 % (trajets courts)	-100 % (si vélo)	Faible	1–3 ans	* (pas adapté au fret)

SYNTHÈSE : STRATÉGIE OPTIMALE POUR FOS-SUR-MER

Combinaison gagnante : Ferroutage + Maritime/Fluvial + Régulation routière

1. **Priorité au ferroutage :**
 - Objectif : 50 % du fret lourd (acier, chimie) en rail d'ici 2030.
 - Moyens :
 - Modernisation de la ligne Fos-Saint-Louis.
 - Bonus/malus pour inciter les industriels à utiliser le rail.
2. **Développement du maritime/fluvial :**
 - Objectif : 30 % des conteneurs et vracs en voie d'eau d'ici 2035.
 - Moyens :
 - Terminal multimodal Fos 2XL.
 - Navires à hydrogène pour les liaisons courtes (ex : Fos-Marseille).
3. **Régulation de la route :**
 - Interdiction progressive des camions thermiques (2035 pour les <3,5t, 2040 pour les >3,5t).
4. **Intégration dans la ZIBAC :**
 - Financement via les 13,6 M€ d'aides publiques déjà alloués.
 - Coordination avec les projets Sirius (décarbonation industrielle) et H2V (hydrogène vert).

Exemple concret : Le cas d'ArcelorMittal Fos

- **Problème** : 3 Mt d'acier/an produites → 6 MtCO₂/an (dont 30 % liées à la logistique).
- **Solution proposée** :
 - **Ferroutage** : 100 % de l'acier exporté par rail (vers l'Europe du Nord).
 - Impact : -200 000 camions/an → -500 000 tCO₂/an.
 - **Fluvial** : Transport des intrants (minerais, charbon → biomasse) par le Rhône.
 - Impact : -100 000 tCO₂/an.
 - **Maritime** : Export des bobines d'acier par bateau électrique.
 - Impact : -50 000 tCO₂/an.
- **Résultat** : Réduction de 40 % des émissions logistiques d'ici 2030.

PROPOSITIONS

✓ Ferroutage :

- Créer un hub ferroviaire dédié dans la ZIP de Fos.
- Subventionner le report modal (ex : 1 €/tonne/km pour le rail vs. la route).
- Intégrer dans les contrats publics (ex : obligation de 30 % de fret rail pour les nouveaux projets industriels).

✓ Maritime/Fluvial :

- Développer des lignes régulières Fos-Barcelone-Gênes avec des navires à hydrogène.
- Réhabiliter le canal de Fos pour le transport de vrac (ciment, céréales).
- Taxer les camions sans preuve de report modal (ex : 200 €/trajet).

✓ Combinaison multimodale :

- Plateforme "Fos 2XL" : Rail + Fluvial + Maritime sur un même site.
- Système de traçabilité pour vérifier que les marchandises utilisent bien les modes bas-carbone.

PERTINENCE COMPARÉE À D'AUTRES SOLUTIONS

Critère	Ferroutage/Fluvial/Maritime	Transports en commun/Modes doux	Optimisation logistique
Adaptation au fret lourd	★ ★ ★ ★ (idéal)	✗ (peu adapté)	★ ★ (partiel)
Réduction CO ₂	★ ★ ★ ★ (-70 à -90 %)	★ ★ (-20 %)	★ ★ ★ (-30 %)
Délai de mise en œuvre	★ ★ ★ (3-5 ans)	★ (1-3 ans)	★ ★ ★ (2-4 ans)
Coût	★ ★ (investissement lourd)	★ ★ ★ (modéré)	★ (faible)
Acceptabilité sociale	★ ★ ★ ★ (peu de nuisances)	★ ★ ★ (bruit, espace)	★ ★ ★ (logistique complexe)

@170 - DONADIO Bernard

Organisme : Collectif Anti Nuisances Environnement

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:55:42

Objet : Contribution 3 Les parkings relais pour le personnel des industries

Contribution :

Cette contribution est complémentaire des 2 précédentes contributions envoyées par mon association, le Collectif Anti Nuisances Environnement. Le développement des parkings relais, l'implication des industriels ou du GPMM pour les trajets aller-retours de leurs employés sont des maillons essentiels de la mobilité

Pièce(s) jointes(s) :

	Autoroute FOS – SALON Les parkings relais pour le personnel des industries	Rédacteurs : Philippe G. et Bernard D. – administrateurs du CAN – Env
---	--	---

Les mobilités douces et pendulaires.

Nous demandons la prise en compte effective des trajets domicile-travail inter-ville (Fos sur mer, Istres, Miramas, Salon- de-Provence) par des modes actifs et des transports collectifs cadencés, ainsi qu'une desserte adaptée aux mobilités autonomes, et non de simples aménagements cyclables résiduels en marge du projet routier. Cette demande n'est pas nouvelle : elle a été portée de façon constante par le réseau associatif RAMDAM (Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole)

PARKINGS RELAIS + NAVETTES INDISPENSABLES POUR FOS ?

Contexte spécifique de Fos-sur-Mer

Donnée clé	Impact	Potentiel pour Fos
17 000 emplois industriels	30 000 à 40 000 trajets quotidiens (domicile-travail + livraisons).	Réduction de 20–30 % du trafic pendulaire.
ArcelorMittal Fos	2 500 salariés (1er employeur local).	Exemple pilote pour les navettes entreprises.
Saturation des axes (RN568, RN569)	Bouchons quotidiens aux heures de pointe (7h–9h / 16h–18h).	Désengorger les routes via report modal.
Émissions liées aux déplacements	~15 % des 17 MtCO ₂ /an de la ZIP (soit 2,5 MtCO ₂ /an).	Baisse directe des émissions si report sur navettes.

→ Problème actuel :

- 90 % des salariés se déplacent en voiture individuelle (source : [Enquête Mobilité PACA 2022](#)).
- Coût pour les entreprises : Perte de productivité (retards, stress) + image RSE dégradée.
- Coût pour la collectivité : Pollution (NOx, particules) + saturation routière.

✓ Solution : Parkings relais + navettes financées par les entreprises

◆ Pourquoi ça pourrait marcher ?

Avantage	Explication	Chiffres clés (sourcés)
Réduction du trafic	1 navette collective réduit la pression sur les routes en mutualisant les trajets.	–5 à 10 % de salariés aux heures de pointe à La Défense (source : Paris La Défense).
Décarbonation	Navettes électriques/hydrogène : 0 émission directe (hors production d'énergie).	–100 % CO ₂ en usage (source : ADEME).
Financement privé	Coût supporté par les entreprises (ex. : partenariats TotalEnergies + Keolis).	Coût variable selon les contrats (ex. : Keolis Alsace).

Avantage	Explication	Chiffres clés (sourcés)
Flexibilité	Horaires adaptés aux 3x8 pour les sites industriels.	Pratique standard (ex. : Keolis).
Report modal	Incitation à utiliser les transports en commun (Loi LOM).	Obligation pour les entreprises de +50 salariés (source : Loi LOM).

Exemples concrets adaptables à Fos

1 Cas d'ArcelorMittal (Fos-sur-Mer)

- **Problème** : 2 500 salariés → ~5 000 trajets/jour (voitures + camions).
- **Solution proposée** :
 - **Parking relais** :
 - **Localisation** : Près de la gare de Fos-sur-Mer (accès TER Marseille-Fos) + sortie A55 (pour les salariés venant de l'est).
 - **Capacité** : 500 places (couvre 40 % des salariés en covoiturage).
 - **Navettes** :
 - **Fréquence** : Toutes les 15 min aux heures de pointe (6h-9h / 15h-19h).
 - **Motorisation** : Bus électriques (recharge sur place via bornes solaires).
 - **Financement** : 100 % par ArcelorMittal (coût : ~200 000 €/an).
 - **Incitations** :
 - **Parking gratuit** pour les salariés utilisant la navette.
 - **Prime mobilité durable (50 €/mois)** pour les covoitureurs.
- **Impact attendu** :
 - -1 000 voitures/jour sur la RN568.
 - -2 500 tCO₂/an (soit 0,1 % des émissions de la ZIP).

2 Cas de TotalEnergies (Raffinerie de Fos)

- **Problème** : 1 200 salariés + 2 000 prestataires/jour → Trafic chaotique.
- **Solution proposée** :
 - **Parking relais** :
 - **Localisation** : Proche de l'échangeur A54/A55 (accès facile depuis Salon, Istres).
 - **Sécurisé** : Gardiennage + bornes de recharge pour véhicules électriques.
 - **Navettes** :
 - ****Partenariat avec Transdev pour des minibus autonomes (test en 2026).**
 - **Financement** : 50 % TotalEnergies, 50 % Métropole Aix-Marseille.
 - **Intégration multimodale** :
 - **Correspondance avec le TER** (gare de Miramas).
 - **Location de vélos** pour les derniers kilomètres.
- **Impact attendu** :
 - -1 500 trajets/jour en voiture.
 - -3 000 tCO₂/an.

3 Cas du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)

- **Problème** : 5 000 employés (dockers, administratifs) + 10 000 camions/jour.
- **Solution proposée** :
 - **Réseau de parkings relais** :
 - 3 sites : Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Lavéra.
 - **Capacité totale** : 2 000 places.
 - **Navettes maritimes** :
 - **Bateaux électriques entre Fos et Marseille** (pour les administratifs).

- **Financement : GPMM + Région PACA.**
 - **Navettes terrestres :**
 - **Bus à hydrogène (projet Hype PACA).**
- **Impact attendu :**
 - **-2 000 voitures/jour.**
 - **-5 000 tCO₂/an.**

COMMENT GÉNÉRALISER CETTE SOLUTION À TOUTE LA ZIP DE FOS ?

Plan d'action en 4 étapes

Étape	Action	Acteurs	Délai	Coût estimé
1. Diagnostic	Enquête mobilité auprès des 17 000 salariés de la ZIP.	Cerema + PIICTO + Entreprises	6 mois	50 000 €
2. Localisation	Identification des sites pour 5-10 parkings relais (proche axes routiers + gares).	Métropole AMP + GPMM + VNF	12 mois	2 M€ (études)
3. Financement	Convention avec les entreprises (ex : 10 €/mois/salarié).	État (ZIBAC) + Région + Entreprises	18 mois	5-10 M€/an
4. Mise en service	Lancement des navettes (électriques/hydrogène) + communication.	Transdev + Keolis + RATP Dev	24 mois	15-20 M€ (investissement)

Modèle économique

Source de financement	Montant	Exemple
Contribution entreprises	5-10 €/mois/salarié	ArcelorMittal : 125 000 €/mois.
Subventions publiques	50 % du coût	Région PACA + Ademe.
Péage routier	Redirection de 10 % des recettes	Liaison Fos-Salon.
Fonds ZIBAC	1-2 M€/an	France 2030.

→ Coût total estimé : 20-30 M€/an pour couvrir 50 % des déplacements pendulaires.

Bénéfices attendus pour Fos-sur-Mer

Indicateur	Sans navettes	Avec navettes	Économie
Trafic quotidien	40 000 véhicules	30 000 véhicules	-10 000 véhicules
Émissions CO ₂ (pendulaire)	2,5 MtCO ₂ /an	1,5 MtCO ₂ /an	-1 MtCO ₂ /an
Temps de trajet moyen	45 min	30 min	-15 min
Coût pour les entreprises	0 €	5-10 €/mois/salarié	Investissement rentable (gain de productivité).

INTÉGRATION AVEC LES AUTRES SOLUTIONS PROPOSÉES

♦ Synergies avec les alternatives existantes

Solution	Complémentarité avec les navettes	Exemple concret
Ferroutage	Réduction globale du trafic (fret + pendulaire).	Parking relais près de la gare de Fos pour correspondance train-navette.
Maritime/Fluvial	Désengorgement des axes routiers (moins de camions + voitures).	Navettes fluviales entre Fos et Marseille pour les administratifs.
Zones logistiques compactes	Réduction des trajets longs (salariés + livraisons).	Parkings relais près des zones logistiques (ex : Fos 2XL).

PROPOSITION GLOBALE POUR FOS-SUR-MER

Combinaison optimale :

1. Parkings relais + navettes (pour les salariés).
2. Ferroutage + fluvial/maritime (pour le fret).
3. Péage dynamique (pour décourager les véhicules seuls).
4. Zones logistiques compactes (pour réduire les distances).

→ Résultat :

- -30 % du trafic routier en 5 ans.
- -2 MtCO₂/an (soit 12 % des émissions de la ZIP).
- Amélioration de la qualité de l'air (baisse des NOx et particules fines).

Exemple inspirant : Le modèle de Sophia Antipolis (Alpes-Maritimes)

- Contexte : 30 000 emplois dans un parc technologique (comme Fos, mais sans industrie lourde).
- Solution :
 - 10 parkings relais autour du parc.
 - Navettes électriques gratuites (financées par les entreprises : Thales, IBM, etc.).
 - Intégration avec le TER (gare de Biot).
- Résultats :
 - -40 % du trafic automobile en 10 ans.
 - +25 % d'usagers des transports en commun.
 - Coût pour les entreprises : ~8 €/mois/salarié.

→ Transposable à Fos avec :

- Adaptation aux horaires industriels (3x8).
- Motorisation hydrogène (pour les longues distances).

POINTS DE VIGILANCE

Risque	Solution
Sous-utilisation des navettes	Obligation pour les entreprises de contribuer (ex : 1 navette/100 salariés).
Coût pour les PME	Subventions publiques (ex : 50 % du coût pris en charge par la Région).
Saturation des parkings relais	Réservation de places via appli (ex : Wever ou Klaxit).
Acceptabilité sociale	Concertation avec les salariés (enquêtes, tests gratuits).

Conclusion :

Les parkings relais + navettes financées par les entreprises sont :

- ✓ Complémentaires aux autres alternatives (ferroutage, maritime).

- ✓ **Adaptées au contexte de Fos** (nombreux salariés, saturation routière).
- ✓ **Finançables** via un **modèle mixte** (entreprises + subventions publiques).
- ✓ **Efficaces** pour réduire **trafic, émissions et temps de trajet**.

→ Sans cette solution, la décarbonation de Fos sera *incomplète* : les salariés continueront à prendre leur voiture, et l'effet de demande induite persistera.

LIMITES DU SYSTÈME ACTUEL

- **Taux de remplissage variable :**
 - Les navettes sont **sous-utilisées en dehors des horaires de changement d'équipe** (ex. : 6h-8h et 14h-16h).
 - **Problème** : Certaines navettes roulent à **moitié vides** en journée, ce qui réduit leur efficacité globale.
- **Dépendance à la voiture pour le "dernier kilomètre" :**
 - Beaucoup d'employés **prennent leur voiture jusqu'à la gare de Fos ou Miramas**, puis utilisent la navette. Cela ne supprime pas totalement le trafic, mais le **décale** vers les parkings relais.
 - **Exemple** : Le parking de la gare de Fos-sur-Mer est **saturé aux heures de pointe**, ce qui limite l'attractivité du système.
- **Manque de coordination entre entreprises :**
 - ArcelorMittal, TotalEnergies et le GPM n'ont **pas de système de navettes mutualisé**. Chaque entreprise gère ses propres lignes, ce qui génère des **redondances** (ex. : 3 navettes différentes sur le même axe Fos → Lavera).
- **Accès limité aux non-employés :**
 - Les navettes sont **réservées aux salariés**, alors que les **sous-traitants, intérimaires ou visiteurs** (qui représentent **30% des déplacements** vers les zones industrielles) n'y ont pas accès.

STATISTIQUES D'UTILISATION

Malheureusement, **peu de données publiques** sont disponibles sur l'utilisation précise des navettes industrielles à Fos-sur-Mer. Voici ce que l'on peut déduire ou estimer :

Indicateur	Valeur estimée (2024-2025)	Source
Nombre de navettes/jour	~15-20 (ArcelorMittal + Total)	Métropole Mobilité, 2024
Taux de remplissage moyen	60-70% (pic à 90% aux heures de pointe)	Estimations locales (Mairie de Fos)
Réduction de voitures	~500-800 voitures/jour évitées	Calcul : 20 navettes × 20 places × 60% remplissage
Part modale des navettes	~10-15% des déplacements domicile-travail vers les zones industrielles	ADEME PACA, 2023
Émissions CO ₂ évitées	~200-300 tonnes/an	Estimation : 500 voitures × 15 km/jour × 200 jours/an × 0,17 kg CO ₂ /km

Note : Ces chiffres sont des **estimations** basées sur des données partielles. Pour des données précises, il faudrait consulter :

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS

Améliorations à court terme (0-12 mois)

1. Mutualiser les navettes entre entreprises

- Créer un réseau commun ArcelorMittal + TotalEnergies + GPMM + sous-traitants.
 - Exemple : Une navette unique Fos-sur-Mer → Zone industrielle (avec arrêts à Arcelor, Total, GPMM) plutôt que 3 navettes séparées.
 - Bénéfice : Réduction de 30-40% des coûts (partage des véhicules, conducteurs, maintenance) et meilleur taux de remplissage.
- Partenariat avec la Métropole :
 - Intégrer ces navettes au réseau Zou! (TER + bus) avec des tarifs préférentiels pour les employés.
 - Exemple : Un pass mensuel "Industrie" à 30-50€/mois (TER + navette + bus).

2. Étendre les horaires et les accès

- Navettes 24/7 :
 - Actuellement, les navettes fonctionnent surtout en journée. Étendre les horaires pour couvrir les équipes de nuit (ex. : 22h-6h).
- Ouvrir aux sous-traitants :
 - 30% des déplacements vers les zones industrielles concernent des non-salariés directs (intérimaires, prestataires). Les inclure dans le système augmenterait son impact.

3. Optimiser les points de départ

- Créer des hubs multimodaux :
 - Gare de Fos-sur-Mer : Parking relais de 200 places (actuellement saturé) + piste cyclable sécurisée pour les vélos/EDPM.
 - Gare de Miramas : Navette directe vers Fos (sans arrêt intermédiaire) pour les employés venants de l'est (Salon, Aix).
 - Port-de-Bouc : Hub pour les employés de TotalEnergies (proximité avec la raffinerie).

Améliorations à moyen terme (1-3 ans)

4. Intégrer le covoiturage dynamique

- Plateforme dédiée :
 - Créer une appli de covoiturage réservée aux employés des zones industrielles (ex. : Klaxit, Karos).
 - Incitations :
 - Prime de 50-100€/mois pour les conducteurs.
 - Places de parking réservées aux covoitureurs.
 - Exemple : À Dunkerque, ArcelorMittal a réduit de 20% le trafic grâce à une plateforme de covoiturage interne.

5. Développer les pistes cyclables et EDPM

- Liaisons sécurisées :
 - Piste cyclable entre Fos-sur-Mer et Lavera (pour les employés en vélo ou trottinette).
 - Stations de vélos électriques en libre-service aux gares de Fos et Miramas.
- Subventions :
 - Aide à l'achat de vélos électriques (jusqu'à 500€) pour les employés.

6. Navettes "last mile" depuis les PEM existants

- Depuis Martigues (PEM Danielle Casanova) :
 - Navette directe Martigues → Fos (20 min) pour les employés venants de l'ouest.
- Depuis Istres :
 - Navette Istres → Fos (15 min) via la D10, en correspondance avec le TER.

Améliorations à long terme (3-5 ans)

7. Bus à haut niveau de service (BHNS) industriel

- Ligne BHNS Fos → Lavera → Port-de-Bouc :
 - Fréquence : Un bus toutes les 10-15 min aux heures de pointe.
 - Priorité aux feux : Pour un trajet rapide et fiable.
 - Véhicules : Bus électriques ou au biogaz (pour réduire les émissions).
- Financement :
 - Co-financement par ArcelorMittal, TotalEnergies, GPM, Métropole et Région.

8. Parkings relais intelligents

- Parkings avec services :
 - Recharge pour véhicules électriques.
 - Consigne à vélos sécurisée.
 - Bornes de covoiturage (pour organiser des trajets en temps réel).
- Localisation :
 - Fos-sur-Mer (proche de la gare).
 - Miramas (pour les employés venants de l'est).
 - Port-Saint-Louis-du-Rhône (pour les employés du sud).

9. Tarification incitative

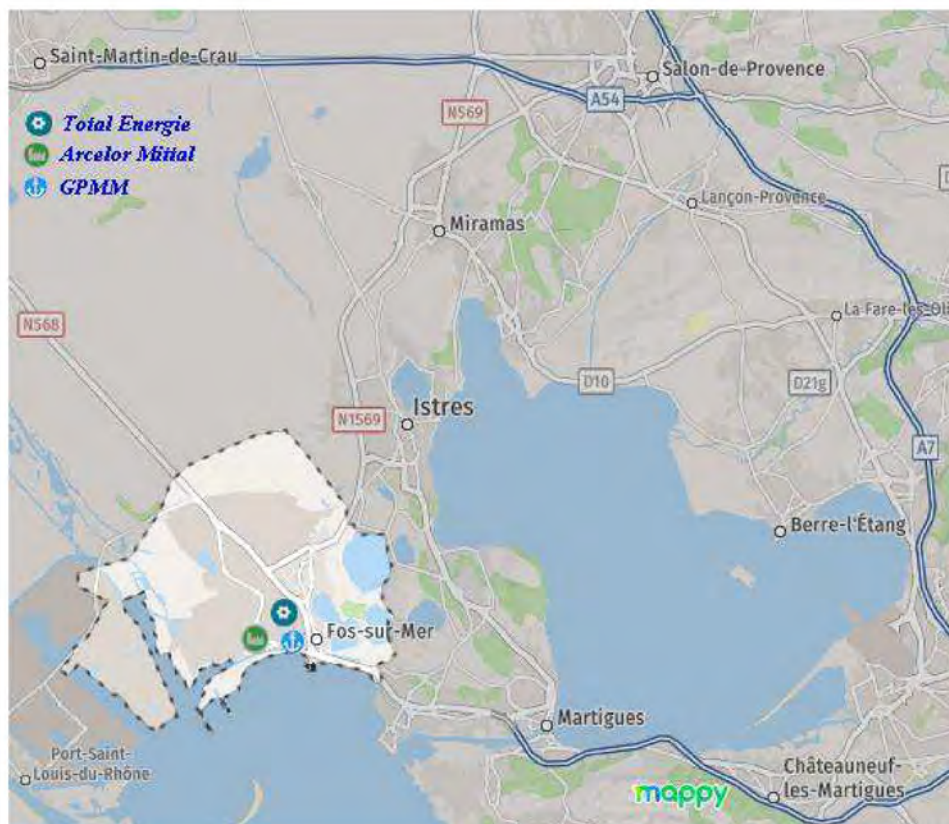
- Gratuité ou tarifs réduits :
 - Navettes gratuites pour les employés (financées par les entreprises).
 - Pass TER + navette à 1€/jour (comme le pass "Zou! 1€" en PACA).
- Péage urbain :
 - Taxer les véhicules individuels aux entrées des zones industrielles (ex. : 2-3€/jour) pour financer les alternatives.

EXEMPLES INSPIRANTS (BENCHMARK)

Site industriel	Solution mise en place	Résultats	Source
ArcelorMittal Dunkerque	Navettes + covoiturage + BHNS	-20% trafic routier en 2 ans	ADEME, 2023
TotalEnergies Gonfreville-l'Orcher	Navettes mutualisées avec autres entreprises	-30% émissions CO ₂ liées aux déplacements	RSE TotalEnergies, 2022
Port de Rotterdam	BHNS + vélos en libre-service + péage urbain	-25% voitures individuelles	Port of Rotterdam, 2021

SYNTHÈSE DES ACTIONS PRIORITAIRES

Action	Impact trafic	Coût	Délai	Acteurs clés
Mutualiser les navettes	★ ★ ★ ★ (40%)	Faible	0-6 mois	Arcelor, Total, GPM, Métropole
Étendre les horaires (24/7)	★ ★ ★ (20%)	Moyen	6-12 mois	Entreprises, Métropole
Créer des hubs multimodaux	★ ★ ★ ★ (30%)	Élevé	1-2 ans	Métropole, SNCF, communes
Plateforme de covoiturage	★ ★ ★ (15%)	Faible	3-6 mois	Entreprises, Métropole
BHNS industriel	★ ★ ★ ★ ★ (50%)	Très élevé	3-5 ans	Région, Métropole, entreprises
Parkings relais intelligents	★ ★ ★ (20%)	Moyen	1-2 ans	Métropole, communes



@171 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 14:56:20

Objet : Opposition au projet autoroutier Fos-Salon

Contribution :

Dans un contexte actuel de crise climatique sévère qui va s'amplifier d'année en année, il n'est plus possible d'accepter de tels projets sur notre territoire. La liaison Fos-Salon telle qu'elle a été imaginée contribue à l'aggravation de la situation en termes de biodiversité et d'environnement. Concernant la pollution et autres effets écocides (liste non exhaustive) :- Le transport routier représente, à lui seul, le tiers des émissions de gaz à effet de serre. Rappelons qu'il existe déjà sur notre territoire une surmortalité (cancers) liée à la pollution industrielle dans la zone de Fos-Étang de Berre,- Au nord, l'autoroute transpercerait la réserve naturelle régionale La Poitevine – Regarde Venir, endommageant ainsi une exceptionnelle prairie à foin de Crau- Au sud, l'autoroute détruirait un écosystème auparavant pressenti pour être intégré à la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau. Concernant le financement i.e. le prix à payer par les futurs usagers de la route : - Le principe même de la concession à une société autoroutière privée renforce un système économique centré sur les profits des concessionnaires et non sur le bénéfice des usagers.- Le coût annuel pour un salarié effectuant un trajet aller-retour quotidien serait de 735 euros (chiffage par la DREAL, probablement à réévaluer). Beaucoup d'usagers ne pourront pas payer et emprunteront le réseau secondaire, ce qui aura pour effet de le saturer. En conclusion, un projet à l'encontre de toutes les recommandations :- L'artificialisation des sols doit s'arrêter afin d'éviter un réchauffement climatique toujours plus meurtrier (GIEC)- Repenser un modèle plus sobre, plus collectif et donc repenser nos modes de déplacement, en réhabilitant les transports collectifs et multimodaux, type ferroutage.- Plusieurs études de l'État montrent que le secteur de Fos est un des plus vétustes en France pour le rail et les transports en commun. Il faut d'abord s'attaquer à ce problème avant de construire une autoroute.- Arrêter de parler d'une industrie de décarbonisation pour un projet qui commence par créer un réseau routier toujours plus grand et payant de surcroît. Le projet n'est tout simplement pas acceptable en l'état et doit être repensé. Je m'oppose donc à ce projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@172 - Anonymat souhaité

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 15:01:07

Objet : Manque de précision sur les transferts modaux dans le projet présenté

Contribution :

Alors que les canicules à répétition démontrent, s'il en était besoin, que la décarbonation (et celle des transports en particulier, vu leur poids dans l'émission globale de CO₂) est une action à mener avec constance et volonté, je trouve très surprenant et très inquiétant que le dossier de concertation ne porte que sur des variantes d'un projet purement routier. À la page 18 du dossier complet il est précisé que, « depuis fin 2023 un groupe de Travail Mobilité a « (...) défini une feuille de route ambitieuse pour accélérer le report modal sur le territoire » et précise 4 domaines pour ce faire : •amélioration de l'offre de transports en commun, •modernisation de la ligne ferroviaire de la côte Bleue, •déploiement du covoiturage (opérationnel depuis fin 2023), •développement du fret ferroviaire et fluvial. Il est également précisé : « ces actions sont indispensables et seront poursuivies. Elles ne suffisent cependant pas à absorber la future demande de mobilité. » Mais aucun calendrier de réalisation n'est indiqué pour ces actions devant permettre un transfert modal. Par exemple on parle de projets de BHNS « en cours d'études ou de déploiement », sans mentionner aucune date (alors que si certains projets sont « en cours de déploiement » des dates sont forcément définies et devraient pouvoir être fournies). De même il est indiqué « La conception de la liaison Fos-Salon intègre dès à présent la possibilité d'accueillir, à terme, des voies réservées aux transports en commun (VRTC). » Pourquoi « à terme » et non dès la livraison du projet ? De plus ce qui est prévu est plus que flou : « utilisation dynamique des bandes d'arrêt d'urgence aux heures de pointe (BAU réutilisables), aménagement de voies dédiées sur certaines portions et notamment sur certaines bretelles d'accès très empruntées sur Istres, ou encore aménagement d'arrêts intermédiaires aux échangeurs principaux. » On s'inquiète encore plus quand on lit juste après : « Ces dispositifs permettront, le cas échéant, à des lignes de BHNS ou du Service Express Régional Métropolitain de circuler de manière efficace » : pourquoi « le cas échéant » ? Cela confirme que l'étude de la partie Transports en commun est loin d'être aboutie et qu'aucune décision de mise en service de TC n'est prise. Cela interroge donc beaucoup sur la façon dont la modélisation du CEREMA a pu être conduite et en particulier quels projets précis permettant le report modal y ont été intégrés (et avec quel calendrier ?) afin d'arriver à la conclusion que cela « ne sera pas suffisant pour absorber la demande de mobilité ». Evidemment si on n'a pas de projets DATÉS d'alternative aux VP et camions (rien n'est indiqué concernant le transport du fret par voie ferroviaire ou fluviale) il est évident que la future demande de mobilité ne pourra pas être absorbée autrement que par le mode routier ! Mais c'est une approche plus que biaisée. Et d'autant plus biaisée que, pour les projets routier (page 21 « action de court terme ») on a bien des dates de réalisation prévues pour des giratoires ou échangeur... Et ce n'est pas le point « Une coordination étroite avec les autorités organisatrices de mobilité » de la page 21 qui peut rassurer car c'est un bel exemple de langue de bois ! Donc en conclusion cette étude semble faite uniquement pour valider la mise en service d'un projet purement routier, sans avoir ni analysé ni encore moins décidé de projets complémentaires permettant de réaliser un transfert modal afin de respecter les objectifs de décarbonation des transports. Cela aurait pu passer inaperçu il y a quelques années, mais aujourd'hui personne ne peut dire que les émissions de CO₂ n'ont pas d'effets sur la planète, il est donc aberrant qu'un tel projet n'en tienne pas compte. Le COI de 2026 a bien mis en lumière ce point (Synthèse page 8) : « Le COI considère que ce projet doit être évalué dans le cadre d'une vision globale des mobilités... Les aménagements pour favoriser les alternatives au trafic routier (voies réservées, cars express, pôles d'échanges, aménagements et franchissements cyclables) devraient être précisés. »

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@173 - BOURRELLY Michel

Ville : Lançon-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 16:52:56

Objet : secteur Nord

Contribution :

Le choix de la variante A pose incontestablement le problème de la traversée d'une réserve naturelle régionale avec tous ses effets sur la perte de biodiversité. Ce choix est en contradiction totale avec la stratégie nationale des aires protégées. Le projet affirme que cette variante "malgré des impacts sur la biodiversité devra faire l'objet d'une attention particulière dans l'application de la séquence ERC". En retenant cette variante on reconnaît, de facto, faire l'impasse sur les séquences "éviter et réduire" et seule la séquence "compenser" sera étudiée ultérieurement. Dans la variante C il est cartographié la voie latérale pour rétablir les accès agricoles en présentant cet aménagement périphérique comme un point de vigilance ! Or la variante A qui supprime également des accès directs ne propose pas de voie de rétablissement qui selon les scénarios possibles (longer la future autoroute et artificialiser encore plus de terrains agricoles ou recalibrer des chemins agricoles en détruisant des haies, ouvrages sur canaux, prairies...) engendrera d'énormes préjudices sur la biodiversité. La séquence ERC n'a pas semble-t-il été mise en œuvre avec la volonté d'exemplarité affichée par le maître d'ouvrage qui, avec cette ambition affichée, aurait dû conduire à l'abandon du projet et à la recherche de solutions plus respectueuses de l'environnement (fret ferroviaire, voie navigable...).

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@174 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 17:09:50

Objet : Contre la liaison salon / fos

Contribution :

Je suis opposée au projet de liaison entre Salon-de-Provence et Fos-sur-Mer, car il risque d'avoir des conséquences importantes sur la qualité de vie des habitants et sur l'environnement. Tout d'abord, ce projet entraînerait une augmentation du trafic routier, avec davantage de nuisances sonores, de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. Les communes traversées subissent déjà un trafic important, et cette nouvelle infrastructure pourrait aggraver la situation au lieu de l'améliorer. Ensuite, la création de cette liaison nécessiterait l'artificialisation de nouveaux espaces naturels et agricoles. Or, ces terres jouent un rôle essentiel pour la biodiversité, l'agriculture locale et la lutte contre le réchauffement climatique. Une fois détruits, ces espaces sont très difficiles à restaurer. Par ailleurs, ce projet représente un investissement financier considérable. Cet argent public pourrait être utilisé de manière plus utile pour développer les transports en commun, moderniser les lignes ferroviaires, améliorer les dessertes de bus ou encore sécuriser les routes existantes. Ces solutions permettraient de réduire durablement le trafic tout en répondant aux besoins de déplacement des habitants. Enfin, de nombreux riverains craignent une dégradation de leur cadre de vie, avec davantage de bruit, de circulation et une baisse de la valeur de leur patrimoine immobilier. Pour toutes ces raisons, il semble préférable de privilégier des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement, moins coûteuses et mieux adaptées aux enjeux actuels de transition écologique et de qualité de vie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@175 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 17:29:36

Objet : Liaison Fos Salon

Contribution :

Par c'est temps de canicule pourquoi une liaison autoroute et pas une liaison ferroviaire. L'environnement est toujours la grande perdante. Toujours l'argent...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@176 - CHOUIN Delphine

Organisme : Syndicat des Transitaire Méditerranée Rhône Alpes

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 17:47:17

Objet : STMRA - Contribution liaison Fos-Salon

Contribution :

Mesdames, Messieurs les garants, Le Syndicat des Transitaires Méditerranée Rhône-Alpes (STMRA) rassemble les transitaires et commissionnaires de transport qui organisent, pour le compte des chargeurs français et étrangers, l'acheminement des marchandises passant par le port de Marseille-Fos. Il représente 92 entreprises et plus de 4 000 emplois dans les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes. Ni transporteurs ni manutentionnaires, nos adhérents sont les architectes des chaînes logistiques : ce sont eux qui décident, chaque jour, par quel port, par quel mode et par quel itinéraire une marchandise voyagera. C'est ce regard particulier – celui de ceux qui choisissent les ports par lesquels passent les marchandises – que nous souhaitons verser à la concertation. Un constat quotidien : la route d'accès à la ZIP est devenue un facteur de risque. Concrètement, l'organisation d'un transport via Fos se heurte aujourd'hui à une inconnue permanente : le temps de parcours entre les terminaux portuaires et le réseau autoroutier. Le temps de trajet d'un conducteur PL qui rejoint la ZIP depuis l'A54 peut varier fortement (entre 40 min et 2h00) selon l'heure de la journée. Cette imprévisibilité désorganise les rendez-vous sur les terminaux, réduit le nombre de rotations qu'un véhicule peut effectuer dans la journée, expose aux dépassements de délais de mise à disposition de la marchandise, et au dépassement des temps de conduite des chauffeurs. De fait, ceci renchérit, au bout de la chaîne, le coût du passage portuaire supporté par les chargeurs et nuit à la compétitivité économique de notre territoire, tout en maximisant les distances parcourues, et donc les émissions polluantes. À cette dimension économique s'ajoute une dimension humaine que la profession ne peut passer sous silence : nos sous-traitants routiers et leurs conducteurs empruntent quotidiennement des axes accidentogènes, saturés et inadaptés aux volumes qu'ils supportent. La sécurité de ces femmes et de ces hommes est une responsabilité collective. Le port se choisit sur sa desserte terrestre. Un transitaire compare en permanence les places portuaires entre elles : coût global, délai, fiabilité. Dans cet arbitrage, la qualité de la desserte terrestre pèse autant que la performance des terminaux. Lorsque le dernier kilomètre routier devient aléatoire, ce sont des trafics entiers qui peuvent être réorientés vers des ports concurrents, avec les emplois qui les accompagnent. À l'inverse, chaque conteneur supplémentaire fidéjussé à Marseille-Fos irrigue toute la chaîne logistique locale – entrepôts, transport, douane, manutention. Le Murano – 22 av Robert Schuman – 13235 Marseille cedex 0204 91 ** ** – *****@stmra.fr Rappelons l'ordre de grandeur : environ 80 % des marchandises transitant par le port empruntent la route, le fer et le fleuve en assurant environ 20 %. Nos adhérents sont pleinement engagés dans le développement de ces modes massifiés, qu'ils commercialisent auprès de leurs clients. Mais l'expérience le montre : le combiné ne prospère que là où les flux sont massifiés, et cette massification passe d'abord par une route performante. Pénaliser la route ne renforce pas le rail ; c'est le port tout entier qui s'affaiblit. La liaison Fos-Salon et le report modal sont les deux faces d'une même stratégie. Ce que la profession attend du projet La connexion directe entre la ZIP et l'A54 apportera aux organisateurs de transport ce qui leur manque le plus : des temps de parcours prévisibles. En délestant les axes saturés comme la RD113, en supprimant 25 kilomètres du trajet actuel et en épargnant la traversée de Fos-sur-Mer au trafic de transit, elle réduira simultanément les émissions, l'accidentologie et les nuisances supportées par les riverains – autant d'objectifs que la profession fait pleinement siens. Trois attentes complémentaires méritent d'être soulignées : – Le traitement des « derniers kilomètres » : les itinéraires dédiés au fret entre les terminaux portuaires et les plateformes logistiques de Fos, de Clésud et de la ZI de Saint-Martin-de-Crau, où sont implantés

Page 449 / 532.

nombre de nos adhérents, conditionnent directement le développement de leurs activités et des emplois associés ; –Le maillage avec les pôles de vie et d'emploi d'Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence, dont dépendent les salariés de la filière pour leurs trajets quotidiens ; –L'intégration de véritables solutions intermodales – connexions avec les transports collectifs et les modes actifs – afin que l'infrastructure serve tous les usages du territoire, et non les seuls poids lourds. La position du STMRA Le STMRA n'a pas vocation à trancher entre les variantes soumises à la concertation, pas plus qu'à se prononcer sur le schéma de financement de l'opération : ces choix appartiennent au processus de concertation et à l'État. Notre message est d'une autre nature, et il est simple : ce projet est attendu depuis les années 1970, et chaque année de retard supplémentaire se paie en trafics perdus, en accidents et en nuisances évitables. La profession des transitaires apporte donc son plein soutien à la réalisation de la liaison Fos-Salon et demande que, quelle que soit la solution retenue, un calendrier opérationnel soit rapidement arrêté et tenu. Nous restons à la disposition des garants pour éclairer, en tant que de besoin, la réalité opérationnelle des flux de marchandises de la place portuaire. Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les garants, l'expression de nos salutations distinguées. Delphine CHOUIN Présidente

Pièce(s) jointe(s) :



À l'attention des garants

Concertation publique

Projet de liaison routière Fos-Salon (RN569)

Marseille le 8 juillet 2026

Objet : Contribution du Syndicat des Transitaires Méditerranée Rhône Alpes (STMRA) sur le projet de liaison Fos-Salon

Mesdames, Messieurs les garants,

Le Syndicat des Transitaires Méditerranée Rhône-Alpes (STMRA) rassemble les transitaires et commissionnaires de transport qui organisent, pour le compte des chargeurs français et étrangers, l'acheminement des marchandises passant par le port de Marseille-Fos. Il représente 92 entreprises et plus de 4 000 emplois dans les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes. Ni transporteurs ni manutentionnaires, nos adhérents sont les architectes des chaînes logistiques : ce sont eux qui décident, chaque jour, par quel port, par quel mode et par quel itinéraire une marchandise voyagera. C'est ce regard particulier – celui de ceux qui choisissent les ports par lesquels passent les marchandises – que nous souhaitons verser à la concertation.

Un constat quotidien : la route d'accès à la ZIP est devenue un facteur de risque

Concrètement, l'organisation d'un transport via Fos se heurte aujourd'hui à une inconnue permanente : le temps de parcours entre les terminaux portuaires et le réseau autoroutier. Le temps de trajet d'un conducteur PL qui rejoint la ZIP depuis l'A54 peut varier fortement (entre 40 min et 2H00) selon l'heure de la journée. Cette imprévisibilité désorganise les rendez-vous sur les terminaux, réduit le nombre de rotations qu'un véhicule peut effectuer dans la journée, expose aux dépassements de délais de mise à disposition de la marchandise, et au dépassement des temps de conduite des chauffeurs. De fait, ceci renchérit, au bout de la chaîne, le coût du passage portuaire supporté par les chargeurs et nuit à la compétitivité économique de notre territoire, tout en maximisant les distances parcourues, et donc les émissions polluantes.

À cette dimension économique s'ajoute une dimension humaine que la profession ne peut passer sous silence : nos sous-traitants routiers et leurs conducteurs empruntent quotidiennement des axes accidentogènes, saturés et inadaptés aux volumes qu'ils supportent. La sécurité de ces femmes et de ces hommes est une responsabilité collective.

Le port se choisit sur sa desserte terrestre

Un transitaire compare en permanence les places portuaires entre elles : coût global, délai, fiabilité. Dans cet arbitrage, la qualité de la desserte terrestre pèse autant que la performance des terminaux. Lorsque le dernier kilomètre routier devient aléatoire, ce sont des trafics entiers qui peuvent être réorientés vers des ports concurrents, avec les emplois qui les accompagnent. À l'inverse, chaque conteneur supplémentaire fidélinisé à Marseille-Fos irrigue toute la chaîne logistique locale – entrepôts, transport, douane, manutention.

Le Murano – 22 av Robert Schuman – 13235 Marseille cedex 02
04 91 99 49 90 – contact@stmra.fr

Rappelons l'ordre de grandeur : environ 80 % des marchandises transitant par le port empruntent la route, le fer et le fleuve en assurant environ 20 %. Nos adhérents sont pleinement engagés dans le développement de ces modes massifiés, qu'ils commercialisent auprès de leurs clients. Mais l'expérience le montre : le combiné ne prospère que là où les flux sont massifiés, et cette massification passe d'abord par une route performante. Pénaliser la route ne renforce pas le rail ; c'est le port tout entier qui s'affaiblit. La liaison Fos-Salon et le report modal sont les deux faces d'une même stratégie.

Ce que la profession attend du projet

La connexion directe entre la ZIP et l'A54 apportera aux organisateurs de transport ce qui leur manque le plus : des temps de parcours prévisibles. En délestent les axes saturés comme la RD113, en supprimant 25 kilomètres du trajet actuel et en épargnant la traversée de Fos-sur-Mer au trafic de transit, elle réduira simultanément les émissions, l'accidentologie et les nuisances supportées par les riverains – autant d'objectifs que la profession fait pleinement siens.

Trois attentes complémentaires méritent d'être soulignées :

- Le traitement des « derniers kilomètres » : les itinéraires dédiés au fret entre les terminaux portuaires et les plateformes logistiques de Fos, de Clésud et de la ZI de Saint-Martin-de-Crau, où sont implantés nombre de nos adhérents, conditionnent directement le développement de leurs activités et des emplois associés ;
- Le maillage avec les pôles de vie et d'emploi d'Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence, dont dépendent les salariés de la filière pour leurs trajets quotidiens ;
- L'intégration de véritables solutions intermodales – connexions avec les transports collectifs et les modes actifs – afin que l'infrastructure serve tous les usages du territoire, et non les seuls poids lourds.

La position du STMRA

Le STMRA n'a pas vocation à trancher entre les variantes soumises à la concertation, pas plus qu'à se prononcer sur le schéma de financement de l'opération : ces choix appartiennent au processus de concertation et à l'État. Notre message est d'une autre nature, et il est simple : ce projet est attendu depuis les années 1970, et chaque année de retard supplémentaire se paie en trafics perdus, en accidents et en nuisances évitables.

La profession des transitaires apporte donc son plein soutien à la réalisation de la liaison Fos-Salon et demande que, quelle que soit la solution retenue, un calendrier opérationnel soit rapidement arrêté et tenu.

Nous restons à la disposition des garants pour éclairer, en tant que de besoin, la réalité opérationnelle des flux de marchandises de la place portuaire.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les garants, l'expression de nos salutations distinguées.

Delphine CHOUIN
Présidente



Le Murano – 22 av Robert Schuman – 13235 Marseille cedex 02
04 91 99 49 90 – contact@stmra.fr

@177 - FERAUD Martin

Organisme : Union Maritime et Fluviale Marseille-Fos

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 17:49:27

Objet : UMF - Contribution liaison Fos-Salon

Contribution :

Mesdames, Messieurs les garants, L'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos (UMF) fédère l'ensemble des professions de la place portuaire de Marseille-Fos. Elle représente 28 professions, 300 entreprises, 20 000 emplois directs et 42 000 emplois indirects. Elle veille à la reconnaissance de la filière portuaire comme acteur stratégique du commerce extérieur de la France et acteur majeur du développement de l'emploi et de l'économie régionale. À ce titre, elle souhaite apporter sa contribution dans le cadre de la concertation publique relative au projet de liaison Fos-Salon. L'UMF s'était déjà exprimée lors du débat public lors de l'OAZIP 2020, par un cahier d'acteur soulignant le caractère stratégique de ce projet, porté conjointement avec le GPMM, les chambres consulaires et les communes de l'Ouest de l'Étang de Berre. Attendue depuis les années 1970, cette liaison constitue l'un des derniers chaînons manquants de la desserte du premier port de France. Sa réalisation ne peut plus être différée car l'absence de cette infrastructure est venue directement saturer le réseau départemental qui était déjà identifié comme insuffisamment dimensionné pour absorber correctement le flux induit par la création du port de Fos. 1. Un enjeu de compétitivité pour la place portuaire et le territoire La bataille contre la concurrence européenne se joue sur la fluidité du passage portuaire et sur l'accessibilité à un hinterland toujours plus large. Or le transport routier demeure largement dominant et représente environ 80 % des flux de marchandises transitant par le port de Marseille-Fos. Si le fleuve et le ferroviaire assurent environ 20 % du trafic et disposent d'un potentiel indéniable que la place portuaire s'attache résolument à développer, la prédominance du mode routier s'explique par sa flexibilité opérationnelle, la densité du réseau et la rapidité d'accès aux zones logistiques. Il est donc indispensable de conduire, en parallèle du développement du report modal, une stratégie de désaturation des axes, de sécurisation des flux et de réduction des émissions. La connexion directe entre la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer et l'autoroute A54 permettra d'éviter les axes aujourd'hui saturés, comme la RD113, de réduire les émissions liées à la congestion, de raccourcir le trajet actuel de 25 kilomètres et de limiter l'impact des flux sur le réseau interurbain grâce au contournement de la ville de Fos-sur-Mer. Moins de congestion, c'est moins de pollution, moins d'accidents et une meilleure fiabilité des accès pour l'ensemble des usagers, professionnels comme riverains. Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos Le Murano – 22 avenue Robert Schuman – CS 80390 - 13235 Marseille cedex 0204 91 ** ** ** –

***@umf.asso.fr Dans un contexte de réindustrialisation nationale où la ZIP de Fos accueille de nouveaux projets industriels et énergétiques, un accès fiable et sécurisé est une condition de l'attractivité du territoire et des implantations génératrices d'emplois. Par ailleurs, les liaisons routières reliant directement les terminaux portuaires aux zones logistiques (Fos, Clésud, ZI de Saint-Martin-de-Crau), dédiées au fret, sont essentielles au développement des activités industrialo-portuaires et à l'ancrage local de la valeur ajoutée logistique. 2. Les enjeux auxquels la liaison Fos-Salon doit répondre Pour l'UMF, la réalisation de la liaison Fos-Salon est aujourd'hui indispensable pour : – Accroître la compétitivité du GPMM et accompagner le développement de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, en améliorant leurs dessertes et leurs connexions. – Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, dont les accès sont aujourd'hui accidentogènes. – Réduire le temps de trajet pour les travailleurs devant rejoindre la zone industrialo-portuaire et ainsi améliorer la qualité de vie et l'employabilité. – Réduire les nuisances et pollutions subies par les populations, ainsi que les impacts sur le cadre de vie et l'environnement grâce au raccourcissement des trajets parcourus. – Améliorer la liaison entre les pôles urbains et économiques

de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence.³ Une exigence d'aboutissement, dans le respect du cadre de la concertation. L'enjeu, pour l'UMF, n'est pas de figer la position de la place portuaire sur une option d'aménagement ou un montage déterminé. Il est de rappeler l'impératif d'aboutir enfin à une solution opérationnelle, cohérente et réalisable, articulée avec l'ensemble des infrastructures du territoire et avec les besoins de mobilité du quotidien tant pour les marchandises que pour les personnes. Les arbitrages relatifs au choix des variantes de tracé comme aux modalités de financement relèvent du cadre de la concertation et de la décision de l'État ; la présente contribution n'entend préjuger ni des uns ni des autres. Pour l'ensemble de ces raisons, l'UMF apporte une contribution résolument favorable au projet de liaison Fos-Salon, considérant qu'il répond à des enjeux majeurs de sécurité, de fiabilité des accès, de compétitivité de la place portuaire et d'aménagement durable du territoire. Après plus de cinquante ans d'attente, sa réalisation doit désormais être engagée dans les meilleurs délais. Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte cette contribution favorable dans le cadre de la concertation. Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les garants, l'expression de nos salutations distinguées. Martin FERAUD Président

Pièce(s) jointes(s) :



Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos

À l'attention des garants

Concertation publique

Projet de liaison routière Fos-Salon (RN569)

Marseille, le 8 juillet 2026

Objet : Contribution de l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos (UMF) à la concertation publique relative au projet de liaison Fos-Salon

Mesdames, Messieurs les garants,

L'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos (UMF) fédère l'ensemble des professions de la place portuaire de Marseille-Fos. Elle représente 28 professions, 300 entreprises, 20 000 emplois directs et 42 000 emplois indirects. Elle veille à la reconnaissance de la filière portuaire comme acteur stratégique du commerce extérieur de la France et acteur majeur du développement de l'emploi et de l'économie régionale. À ce titre, elle souhaite apporter sa contribution dans le cadre de la concertation publique relative au projet de liaison Fos-Salon.

L'UMF s'était déjà exprimée lors du débat public lors de l'OAZIP 2020, par un cahier d'acteur soulignant le caractère stratégique de ce projet, porté conjointement avec le GPMM, les chambres consulaires et les communes de l'Ouest de l'Étang de Berre. Attendue depuis les années 1970, cette liaison constitue l'un des derniers chaînons manquants de la desserte du premier port de France. Sa réalisation ne peut plus être différée car l'absence de cette infrastructure est venue directement saturer le réseau départemental qui était déjà identifié comme insuffisamment dimensionné pour absorber correctement le flux induit par la création du port de Fos.

1. Un enjeu de compétitivité pour la place portuaire et le territoire

La bataille contre la concurrence européenne se joue sur la fluidité du passage portuaire et sur l'accessibilité à un hinterland toujours plus large. Or le transport routier demeure largement dominant et représente environ 80 % des flux de marchandises transitant par le port de Marseille-Fos. Si le fleuve et le ferroviaire assurent environ 20 % du trafic et disposent d'un potentiel indéniable que la place portuaire s'attache résolument à développer, la prédominance du mode routier s'explique par sa flexibilité opérationnelle, la densité du réseau et la rapidité d'accès aux zones logistiques. Il est donc indispensable de conduire, en parallèle du développement du report modal, une stratégie de désaturation des axes, de sécurisation des flux et de réduction des émissions.

La connexion directe entre la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer et l'autoroute A54 permettra d'éviter les axes aujourd'hui saturés, comme la RD113, de réduire les émissions liées à la congestion, de raccourcir le trajet actuel de 25 kilomètres et de limiter l'impact des flux sur le réseau interurbain grâce au contournement de la ville de Fos-sur-Mer. Moins de congestion, c'est moins de pollution, moins d'accidents et une meilleure fiabilité des accès pour l'ensemble des usagers, professionnels comme riverains.

Le Murano – 22 avenue Robert Schuman – CS 80390 - 13235 Marseille cedex 02
04 91 99 49 90 – umf@umf.asso.fr

Dans un contexte de réindustrialisation nationale où la ZIP de Fos accueille de nouveaux projets industriels et énergétiques, un accès fiable et sécurisé est une condition de l'attractivité du territoire et des implantations génératrices d'emplois. Par ailleurs, les liaisons routières reliant directement les terminaux portuaires aux zones logistiques (Fos, Clésud, ZI de Saint-Martin-de-Crau), dédiées au fret, sont essentielles au développement des activités industrielo-portuaires et à l'ancrage local de la valeur ajoutée logistique.

2. Les enjeux auxquels la liaison Fos-Salon doit répondre

Pour l'UMF, la réalisation de la liaison Fos-Salon est aujourd'hui indispensable pour :

- Accroître la compétitivité du GPMM et accompagner le développement de la zone industrielo-portuaire de Fos-sur-Mer, en améliorant leurs dessertes et leurs connexions.
- Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, dont les accès sont aujourd'hui accidentogènes.
- Réduire le temps de trajet pour les travailleurs devant rejoindre la zone industrielo-portuaire et ainsi améliorer la qualité de vie et l'employabilité.
- Réduire les nuisances et pollutions subies par les populations, ainsi que les impacts sur le cadre de vie et l'environnement grâce au raccourcissement des trajets parcourus.
- Améliorer la liaison entre les pôles urbains et économiques de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence.

3. Une exigence d'aboutissement, dans le respect du cadre de la concertation

L'enjeu, pour l'UMF, n'est pas de figer la position de la place portuaire sur une option d'aménagement ou un montage déterminé. Il est de rappeler l'impératif d'aboutir enfin à une solution opérationnelle, cohérente et réalisable, articulée avec l'ensemble des infrastructures du territoire et avec les besoins de mobilité du quotidien tant pour les marchandises que pour les personnes. Les arbitrages relatifs au choix des variantes de tracé comme aux modalités de financement relèvent du cadre de la concertation et de la décision de l'État ; la présente contribution n'entend préjuger ni des uns ni des autres.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'UMF apporte une contribution résolument favorable au projet de liaison Fos-Salon, considérant qu'il répond à des enjeux majeurs de sécurité, de fiabilité des accès, de compétitivité de la place portuaire et d'aménagement durable du territoire. Après plus de cinquante ans d'attente, sa réalisation doit désormais être engagée dans les meilleurs délais.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte cette contribution favorable dans le cadre de la concertation.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les garants, l'expression de nos salutations distinguées.

Martin FERAUD
Président



Le Murano – 22 avenue Robert Schuman – CS 80390 - 13235 Marseille cedex 02
04 91 99 49 90 – umf@umf.asso.fr

@178 - Rouzier Estelle

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 17:53:48

Objet : Opposition au projet de liaison autoroutière Fos- Salon: non au << racket >> des usagers.

Contribution :

Le 29 juin 2021, le Ministère de la Transition écologique avait entendu la volonté des citoyens du bassin ouest étang de Berre sur l'aspect non payant de cette autoroute: la « mise en péage et mise en concession de l'intégralité de la liaison Fos Salon » avaient été « écartées », le financement devant se faire par l'Etat et les collectivités. En avril 2026, le Conseil d'Orientation des Infrastructures publie qu'il « prend acte des limites de financement public » et réintroduit dans son rapport la volonté de mise en concession avec péage, ne tenant ainsi pas compte de la volonté populaire. Par conséquent, ce sont bien les usagers qui payeront le droit de circuler sur la portion d'autoroute alors qu'ils ont jusqu'à présent toujours utilisé cette voie gratuitement ! Présenté comme l'unique issue, ce revirement s'impose brutalement sans débat public ni réflexion sérieuse sur la mobilité départementale. Des alternatives existent pourtant et doivent impérativement être examinées. Lors de la concertation à Grans le 8 juillet, la DREAL a qualifié la fin des concessions d'"opportunité" : un progrès pour les usagers ou plutôt une aubaine pour les actionnaires ? S'il y a bien une opportunité dans ce volet c'est l'enrichissement de quelques-uns sur la privatisation de la liberté de circuler des citoyens. Rappelons qu'en moyenne, sur les tarifs autoroutiers, 25% sont reversés aux actionnaires. A titre d'exemple, que selon le rapport publié le 4 avril dernier par la Chambre Régionale de la Cour des Comptes, "le résultat de la société marseillaise du tunnel Prado Carénage [appartenant en majorité aux groupes Vinci et Eiffage] a permis de verser chaque année plus de 11 millions d'euros de dividendes aux actionnaires (sauf pour 2019), soit 184 M€ depuis l'origine du contrat jusqu'en 2023". L'augmentation des tarifs d'autoroutes est récurrente et souvent injustifiée. Le tarif annoncé à 2,40 € pour le trajet Fos-Salon pourrait très bien être encore plus élevé les années suivantes. Ces biens publics nous appartiennent à tous, il serait injuste de payer davantage les conséquences de la privatisation des autoroutes. Cela creuserait encore les inégalités, renvoyant les pauvres sur les voies secondaires existantes, traversant les villes et mettant en danger la vie des riverains. De plus, alors que nous vivons une canicule historique, que tous les scientifiques nous annoncent un avenir toujours plus brûlant et moins vivable, industriels et autres grands bétonneurs seront encouragés à continuer de sacrifier nos sols à leur seul bénéfice. Ce projet d'autoroute est anachronique et écocide : il se ferait au détriment des terres agricoles, des zones humides, des espèces protégées, bref de nos conditions de survie sur cette planète. Si ce projet se concrétisait, il s'opposerait à la volonté populaire de la gratuité de la route, il organiserait ainsi un racket des citoyen.nes, les appauvrirait, enrichirait les multinationales et détruirait l'environnement. C'est pourquoi nous nous opposons à ce projet de liaison autoroutière Fos Salon. Nous demandons l'étude d'alternatives et le respect des avis des citoyen.nes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@179 - Anonymat souhaité

Organisme : citoyen

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 17:54:24

Objet : Fos Salon - Visons l'avenir... en bien !

Contribution :

La décrue de l'approvisionnement énergétique français et Européen appelle à plus de sobriété dans tous les domaines. Y compris celui des déplacements de personnes et de marchandise. Miser sur le train, le covoiturage, l'autostop (éventuellement organisé, telle la ligne des "Laners"), les transports en commun (éventuellement organisés avec les employeurs dans le cas de gros pôle d'emploi), le vélo (tout le monde n'habite pas à plus de vingt kilomètres. Miser sur la route est une vision du passé et de l'expansion énergétique. Miser sur le futur, c'est miser sur des moyens plus sobres. Nous avons des millions à investir ? Transformons d'abord nos villes pour que les citoyens qui le peuvent puissent utiliser le vélo. Avec 300M€ on transforme Istres, Salon, Miramas, Martigues en villes cyclables, ET on connecte des villes entre elles par des réseaux express vélo, cohérents et complémentaires de SERM. Un blocus à Ormouz ? Alors on est plus robustes. Un choc industriel, avec des automobiles plus chères ? On est robustes. Miser sur la route, c'est miser sur des financements importants : n'oublions pas les forts coûts récurrent de la route. Merci de miser sur la voie de la santé (moins de pollution, plus d'activité physique modérée), sur la souveraineté énergétique (misons sur train, les déplacements non motorisés), le climat (moins d'émissions !), la robustesse de notre territoire aux événements climatiques... et la robustesse juridique du projet (un tel projet est-il compatible ZAN, accord de Paris? Ne serait-il pas attaqué, retardé?) En tant que contribuable, je suis favorable aux alternatives qui misent sur les alternatives à la route ! La diminution des ressources énergétiques, à l'échelle française comme européenne, exige une sobriété accrue dans tous les secteurs, y compris celui des déplacements de personnes et de marchandises. Miser sur le train, le covoiturage, l'autostop organisé (à l'image des lignes de "Laners"), les transports en commun (en lien avec les employeurs pour les grands pôles d'activité) et le vélo est une nécessité, alors qu'une part importante de la population vit à moins de vingt kilomètres de son lieu de travail. Miser sur le « tout-routier » est une vision du passé, liée à une époque d'abondance énergétique. Miser sur le futur, c'est privilégier des mobilités sobres. Si nous disposons de millions d'euros à investir, transformons prioritairement nos villes pour permettre à ceux qui le peuvent d'utiliser le vélo, les transports en commun, le covoiturage, ... Avec 300 millions d'euros, nous pourrions transformer Istres, Salon-de-Provence, Miramas et Martigues en villes cyclables, tout en connectant ces communes par des réseaux express vélo (REV) cohérents, en complémentarité avec des SERM, des gares modernisés et plus robustes. Une crise géopolitique (Ormouz?) ou un choc industriel rendant l'automobile inabordable ? Ces investissements renforceraient notre résilience face aux aléas. Par ailleurs, miser sur la route, c'est s'engager dans des dépenses colossales, sans oublier les coûts de maintenance récurrents, bien plus lourds que ceux des infrastructures légères ou déjà existantes (comme une bonne partie des rails). Je vous invite à choisir la voie de la santé (moins de pollution, promotion de l'activité physique modérée), de la souveraineté énergétique, et de la lutte contre le changement climatique. Ce choix est également une garantie de robustesse juridique pour vos projets : sont-ils pleinement compatibles avec les objectifs du ZAN (Zéro Artificialisation Nette) et l'accord de Paris, le respect de la biodiversité ? Un projet tourné vers le vélo, le rail et les transports en commun évite les risques de recours et de blocages administratifs. Plus encore de tels projets réduiraient la congestion des routes et rendraient alors invalides la nécessité de nouveaux projets routiers. En tant que contribuable, je soutiens fermement les alternatives à la dépendance routière !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@180 - Rouzier Estelle

Organisme : France Insoumise Istres

Ville : Istres

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 18:03:29

Objet : Opposition au projet de liaison autoroutière Fos-Salon: non au << racket >> des usagers.

Contribution :

Le 29 juin 2021, le Ministère de la Transition écologique avait entendu la volonté des citoyens du bassin ouest étang de Berre sur l'aspect non payant de cette autoroute: la « mise en péage et mise en concession de l'intégralité de la liaison Fos Salon » avaient été « écartées », le financement devant se faire par l'Etat et les collectivités. En avril 2026, le Conseil d'Orientation des Infrastructures publie qu'il « prend acte des limites de financement public » et réintroduit dans son rapport la volonté de mise en concession avec péage, ne tenant ainsi pas compte de la volonté populaire. Par conséquent, ce sont bien les usagers qui payeront le droit de circuler sur la portion d'autoroute alors qu'ils ont jusqu'à présent toujours utilisé cette voie gratuitement ! Présenté comme l'unique issue, ce revirement s'impose brutalement sans débat public ni réflexion sérieuse sur la mobilité départementale. Des alternatives existent pourtant et doivent impérativement être examinées. Lors de la concertation à Grans le 8 juillet, la DREAL a qualifié la fin des concessions d'"opportunité" : un progrès pour les usagers ou plutôt une aubaine pour les actionnaires ? S'il y a bien une opportunité dans ce volet c'est l'enrichissement de quelques-uns sur la privatisation de la liberté de circuler des citoyens. Rappelons qu'en moyenne, sur les tarifs autoroutiers, 25% sont reversés aux actionnaires. A titre d'exemple, que selon le rapport publié le 4 avril dernier par la Chambre Régionale de la Cour des Comptes, "le résultat de la société marseillaise du tunnel Prado Carénage [appartenant en majorité aux groupes Vinci et Eiffage] a permis de verser chaque année plus de 11 millions d'euros de dividendes aux actionnaires (sauf pour 2019), soit 184 M€ depuis l'origine du contrat jusqu'en 2023". L'augmentation des tarifs d'autoroutes est récurrente et souvent injustifiée. Le tarif annoncé à 2,40 € pour le trajet Fos-Salon pourrait très bien être encore plus élevé les années suivantes. Ces biens publics nous appartiennent à tous, il serait injuste de payer davantage les conséquences de la privatisation des autoroutes. Cela creuserait encore les inégalités, renvoyant les pauvres sur les voies secondaires existantes, traversant les villes et mettant en danger la vie des riverains. De plus, alors que nous vivons une canicule historique, que tous les scientifiques nous annoncent un avenir toujours plus brûlant et moins vivable, industriels et autres grands bétonneurs seront encouragés à continuer de sacrifier nos sols à leur seul bénéfice. Ce projet d'autoroute est anachronique et écocide : il se ferait au détriment des terres agricoles, des zones humides, des espèces protégées, bref de nos conditions de survie sur cette planète. Si ce projet se concrétisait, il s'opposerait à la volonté populaire de la gratuité de la route, il organiserait ainsi un racket des citoyen.nes, les appauvrirait, enrichirait les multinationales et détruirait l'environnement. C'est pourquoi nous nous opposons à ce projet de liaison autoroutière Fos Salon. Nous demandons l'étude d'alternatives et le respect des avis des citoyen.nes. Estelle Rouzier Pour la France Insoumise Istres

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@181 - Planque Géraldine

Organisme : Grand Port Maritime de Marseille

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 18:25:07

Objet : Contribution du port de Marseille Fos

Contribution :

Veillez trouver ci-joint la contribution du port de Marseille Fos à la concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-salon.

Pièce(s) jointes(s) :



La liaison Fos-Salon, une infrastructure stratégique pour le GPMM

La liaison routière Fos-Salon constitue un enjeu majeur pour le Grand Port Maritime de Marseille, car elle conditionne directement la performance, l'attractivité et le développement futur de la zone industrialo-portuaire de Fos. Dans un contexte de concurrence accrue entre les grands ports européens, la qualité des accès terrestres est devenue un facteur déterminant : elle influence les temps de transit, la fiabilité des chaînes logistiques, le coût des acheminements et la capacité du port à attirer de nouvelles activités industrielles et logistiques.

Aujourd'hui, l'accès principal à l'arrière du port repose notamment sur la RN569, voie bidirectionnelle sans séparateur, que les poids lourds doivent emprunter sur environ 30 kilomètres avant de rejoindre le réseau autoroutier. Cette situation représente un handicap pour un port de rang européen : congestion, manque de fluidité, temps de parcours incertains et niveau de sécurité insuffisant. Fos est ainsi pénalisé par l'absence de connexion directe, performante et sécurisée à l'autoroute, alors même que ses terminaux et plateformes logistiques jouent un rôle essentiel dans l'économie, régionale comme nationale.

Pour le GPMM, la liaison Fos-Salon est donc stratégique d'abord parce qu'elle permettra d'améliorer la compétitivité portuaire. En fluidifiant les accès à la zone de Fos, elle accompagnera le développement des terminaux, l'extension des zones logistiques comme Distriport ou la Feuillade, ainsi que les projets de relocalisation industrielle qui nécessitent des dessertes terrestres de qualité.

Le projet est également essentiel pour soutenir une stratégie multimodale. Une meilleure desserte routière ne s'oppose pas au développement du ferroviaire ou du fluvial ; elle en est un complément indispensable. Les marchandises doivent pouvoir circuler efficacement entre entrepôts, usines, terminaux portuaires et plateformes de concentration du fret pour constituer des trains complets. La liaison Fos-Salon facilitera ces mouvements et contribuera ainsi au report modal vers le rail, objectif majeur pour réduire l'empreinte environnementale des flux de marchandises.

La liaison répond aussi à un enjeu environnemental et territorial. Une route plus fluide, avec des échangeurs adaptés et moins de ruptures de vitesse, permettra de réduire les situations de congestion et donc les émissions liées aux arrêts, redémarrages et ralentissements répétés. Elle devra également contribuer à éloigner une partie des flux de poids lourds des zones habitées, limitant les nuisances sonores, visuelles et les conflits d'usage avec les déplacements du quotidien. Pour un port engagé dans la transition énergétique et dans la réduction des impacts de ses activités sur son territoire, cet enjeu est central.

Grand Port Maritime de Marseille
23, place de la Joliette - CS 81965 - 13226 Marseille Cedex 02
Tél : 04 91 39 40 00 - Fax : 04 91 39 57 00
gpmm@marseille-port.fr – www.marseille-port.fr



Enfin, la sécurité routière constitue un argument fort. Les axes actuels, notamment la RN569 et la RN568, présentent des niveaux d'insécurité élevés et ne sont plus adaptés à la coexistence de flux industriels, logistiques, urbains et de transit. En améliorant la lisibilité, la capacité et la sécurité de l'itinéraire, la liaison Fos-Salon apportera une réponse attendue depuis plusieurs décennies par les acteurs économiques comme par les habitants.

Pour le GPMM, les variantes préférentielles proposées à la concertation répondent parfaitement aux enjeux du projet :

- section nord : variante A à 2x2 voies,
- section centre : aménagement sur place à 2x2 voies,
- section sud : variante 1 à 2x2 voies.

Un point de vigilance doit toutefois être porté sur les modalités de financement du projet. Les scénarios retenus ne devront pas conduire à renchérir excessivement le passage routier des poids lourds desservant la zone industrialo-portuaire, au risque de dégrader la compétitivité du port et l'attractivité de ses services logistiques par rapport aux autres grands ports européens.

En conclusion, la liaison Fos-Salon est stratégique pour le GPMM car elle conditionne sa capacité à rester compétitif, à développer ses activités logistiques et industrielles, à renforcer le report modal, à sécuriser les déplacements et à mieux maîtriser les impacts environnementaux et territoriaux des flux portuaires. Sa réalisation dans les meilleurs délais est donc un levier essentiel pour le développement durable du port et de l'ouest de l'Étang de Berre. Le GPMM est favorable aux variantes préférentielles et à la géométrie proposées à la concertation.

Grand Port Maritime de Marseille
23, place de la Joliette - CS 81965 - 13226 Marseille Cedex 02
Tél : 04 91 39 40 00 - Fax : 04 91 39 57 00
gpm@marsaille-port.fr – www.marsaille-port.fr

@182 - DE FLEURIAN François

Organisme : AUT 13

Ville : Arles

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 19:19:15

Objet : Contribution de l'AUT 13 sur les questions de la mobilité

Contribution :

L'AUT 13 a établi un cahier d'acteur dans le cadre du débat public sur Fos BerreProvence, un avenir industriel en débat organisé à la demande de l'État du 2 avril au 13 juillet 2015. Ce cahier d'acteurs s'élevait contre le fait que l'on omettait de décarboner les mobilités quand on agissait contre les émissions de gaz à effet de serre des industries. Nous renvoyons à ce document argumenté et précis. Une nouvelle enquête publique est organisée sur un contournement routier, qui ne pourra avoir pour effet que d'accroître la mobilité carbonée et induire des trafics automobiles nouveaux, sans qu'aucune solution décarbonée ait été mise sur la table et par exemple une branche du SERM des Bouches-du-Rhône. Notre position ne change pas mais elle est renforcée par deux rapports très récents, celui du Conseil d'Orientation des Infrastructures d'avril 2026 et celui produit chaque année par le Haut Conseil pour le Climat, de juillet 2026. Le premier, intitulé Grands projets : le temps des choix, indique à propos de la liaison Fos-Salon : « Le COI considère que ce projet doit être évalué dans le cadre d'une vision globale des mobilités, des voyageurs et des marchandises à l'échelle d'un périmètre géographique large. Le projet se situe dans le périmètre du SERM d'Aix-Marseille-Provence et les aménagements pour favoriser les alternatives au trafic routier devraient être précisés (voies réservées, cars express, pôles d'échanges, aménagements et franchissements cyclables). Ces études permettront d'éclairer l'opportunité, ainsi que le mode de réalisation et de financement du projet. » (p. 88) Le second, intitulé Dangers climatiques : la France face à ses responsabilités, écrit dans ses messages clés sur le secteur des transports Un triple gain pour les finances publiques, les émissions, et l'artificialisation pourrait être observé en renonçant à un certain nombre de projets routiers. Il manque une réflexion systémique, à l'échelle du territoire national, qui mette en cohérence le développement de grands projets avec les objectifs climatiques, les objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols, les contraintes de financement des infrastructures de transport, et qui permettrait de dépasser la réflexion locale, projet par projet, verrouillant des habitudes de déplacement. Les infrastructures existantes ont besoin d'investissements supplémentaires pour être maintenues en état et modernisées, ce qui ne sera pas possible financièrement en continuant de développer la majorité des nouveaux projets. Sans arbitrage clair en faveur des infrastructures existantes, des transports collectifs et des modes actifs, les objectifs de report modal et la maîtrise de la demande ne seront pas atteints. (p. 148) Nous ne saurions mieux dire.

Pièce(s) jointe(s) :



Cahier d'acteurs présenté par

l'Association des Usagers des Transports des Bouches du Rhône (AUT 13)
Association affiliée à la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Débat public global « Fos-Berre Provence, un avenir industriel »

Aspects mobilité

Les déplacements domicile-travail des grandes zones industrielles excentrées sont les plus longs et les plus émissifs en gaz à effet de serre, faute d'alternatives satisfaisantes par les modes de transport public et constituent donc la cible prioritaire des politiques de mobilité, dans le cadre du Schéma National Bas Carbone.

L'armature ferroviaire actuelle du territoire de Fos-étang de Berre permet de déployer des branches d'un RER Métropolitain, dont on constate aujourd'hui qu'il n'est pas porté par AMP et les autres acteurs concernés : Région Sud, département, milieux économiques... Au contraire, l'État, en pleine contradiction avec ses objectifs de décarbonation, promeut l'extension du réseau routier.

Nous appelons donc à l'approfondissement d'une solution ferroviaire – lourde ou légère – traitant également les premiers et dernier kilomètre des déplacements domicile-travail, ce d'autant que le versement mobilité est prélevé actuellement sur le territoire à son taux maximum.

Et, si la solution ne se met pas en place spontanément, il appartiendra à l'État de la susciter, voire de l'imposer de la même manière qu'il agit pour limiter l'étalement urbain.

À titre d'exemple la ZIP de Dunkerque verra ses nouvelles implantations réalisées sans parcs de stationnement pour ses employés.

La création de la ZIP de Fos/mer

Il est important de rappeler que l'aménagement de Fos/mer dans les années 1970 s'était fait dans un certain désordre, les logements, écoles et équipements n'étant réalisés que plusieurs années après l'arrivée de ceux qui étaient censés accueillir ou desservir. Cela a été bien plus critique pour les voies de communication où pendant des années, jusqu'à ce que l'autoroute A55 et surtout le viaduc sur la passe de Caronte ne soient mis en service, la traversée de Martigues a été un long calvaire. À certaines périodes, il était plus avantageux – en temps bien sûr – de contourner l'étang de Berre pour aller de Jonquières à Ferrières... Et pourtant, l'État avait installé une mission interministérielle (MIAFEB) pour traiter l'ensemble des sujets de l'aménagement de Fos/mer.

D'aucuns ont pensé que les populations futures avaient été oubliées !



Mobilité et réchauffement climatique

Le contexte de la mobilité change car elle est un des facteurs principaux des émissions de gaz à effet de serre (GES) (en France, 34% selon les dernières statistiques CITEPA, en hausse) et selon le Schéma national bas carbone (SNBC), qui est le document qui s'impose à toutes les autorités et porteurs de projets, il faudrait presque annuler l'ensemble des émissions de GES, à l'horizon 2050.

Le contexte de la desserte des grandes zones d'activités isolées est difficile mais ce sont elles qui génèrent les déplacements domicile-travail les plus longs et les plus émissifs, faute d'alternatives satisfaisantes par les modes de transport public.

Mais quelques collectivités tentent de résoudre la question.

La loi sur les services express régionaux métropolitains (SERM) apporte une première réponse.

ooo

La desserte des grandes zones d'activités excentrées

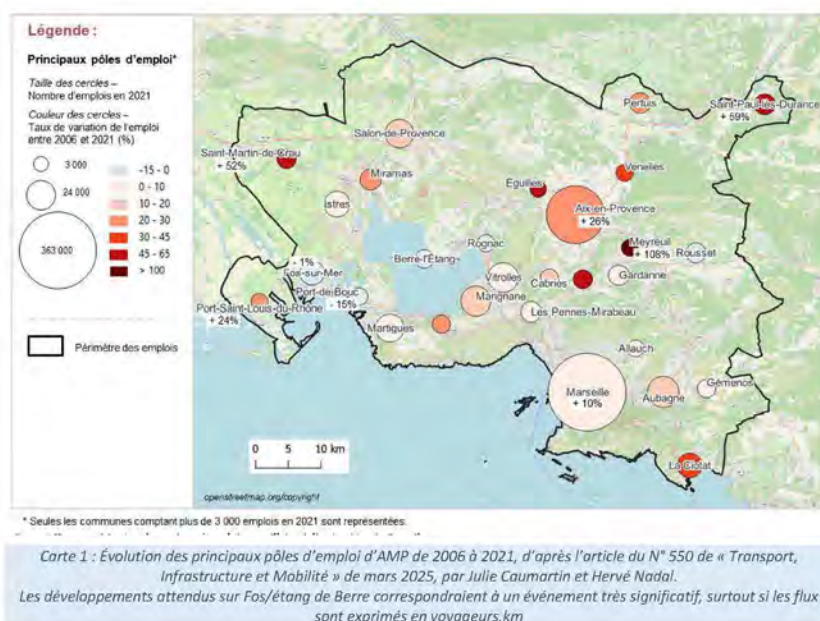
Lors des Journées des Mobilités du Quotidien (Annemasse, 6 et 7 février derniers), consacrées aux RER Métropolitains et en particulier à l'exemple marquant du Léman Express, un atelier a été réservé à la desserte du dernier kilomètre des grandes zones d'activités excentrées. Son animateur, Monsieur Guy Bourgeois, ancien directeur général de l'INRETS et membre du conseil scientifique de la SGP, a présenté des statistiques modales, dont il ressort que ces grandes zones sont essentiellement desservies en voiture, que les parts modales en transport public peuvent être convenables pour certaines zones bien desservies en transport public ou dotées d'un ramassage (Lyon-Écully et Limonest, Cadarache...) et que l'intensité de desserte ne suffit pas si la liaison du point d'arrêt au lieu de travail est trop compliquée (Saint-Quentin Fallavier vers Lyon).

En moyenne, dans les 19 plus grandes zones d'activité très excentrées du territoire national, le partage modal est le suivant :

	VP	TR	TC	Velo	MaP	PdT
Partage modal en 2006	86,39%	2,43%	7,21%	0,00%	2,60%	1,37%
Partage modal en 2021	87,29%	1,18%	7,14%	1,10%	2,02%	1,27%

Tableau 1 : Déplacements domicile-travail, partage modal des 19 plus grandes zones d'activité très excentrées du territoire national. On compte parmi ces zones Cadarache, Rousset et Fos/mer
Données présentées par Monsieur Guy Bourgeois lors des 11^{èmes} Journées des Mobilités du Quotidien d'Annemasse

Dans le cas de Fos/mer, la part du transport public a nettement chuté entre 2006 et 2021.

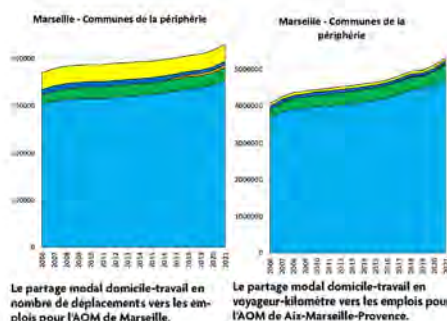


Pourtant, la stratégie de la métropole d'Aix-Marseille-Provence (AMP) précise :

Les plans de mobilité des entreprises, obligatoires pour celles qui dépassent cent salariés, doivent *Réduire la dépendance à la voiture individuelle dans ces zones, en encourageant l'utilisation des transports collectifs, le covoiturage, et les modes actifs.*

Et, lors d'une présentation à l'Office régional des transports (ORT) le 2 juillet 2024, des chercheurs indiquaient qu'en PACA, les 10% d'actifs qui habitent à plus de 30 km de leur emploi contribuent à plus du tiers des émissions de GES.

Toutes ces raisons imposent donc aux porteurs de projet de développer une organisation des déplacements domicile-travail autour des RER Métropolitains et de traiter avec soin les cheminements du dernier kilomètre, à défaut d'organiser comme à Cadarache un système de ramassage mais en tout cas, d'exclure le renforcement du réseau routier et autoroutier.



Graphique 1 : Partage modal des déplacements domicile-travail d'AMP, présentés en pourcentage et en voyageurs.km. Données présentées dans l'article du N° 549 de « Transport, Infrastructure et Mobilité » de janvier 2025, par Guy Bourgeois. On note évidemment l'intérêt à agir sur le choix modal de ces déplacements pour limiter les émissions de GES.

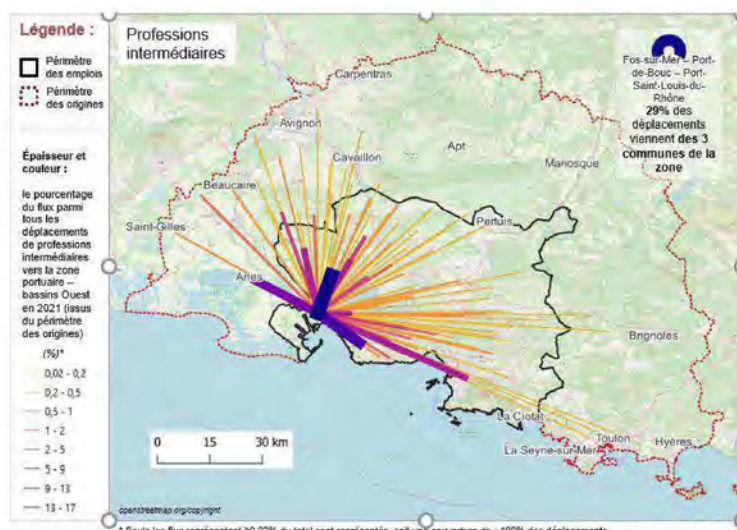
Les problèmes de saturation qu'il pourrait présenter en pointe doivent être résolus par la mise en service de lignes de transport nouvelles et décarbonées.

□□□

Les initiatives des collectivités

Sans entrer dans les difficultés que posent l'organisation des longs déplacements domicile-travail des zones d'activités industrielles isolées, il est à remarquer que des autorités organisatrices tentent de limiter l'usage de la voiture.

C'est ainsi que Dunkerque interdit la réalisation de places de stationnement pour les nouvelles implantations industrielles, qui seront donc desservies par les transports publics métropolitains, par covoiturage ou vélo, les extrémités de lignes de transport disposant d'importants parcs-relais. L'agence d'urbanisme de Dunkerque a d'ailleurs engagé un parangonnage européen des dessertes de grandes zones d'activités portuaires, zones dont aucune ne laisse libre cours à la voiture (*Les dessertes industrielles en Europe*, septembre 2024).



Carte 2 : Les déplacements domicile-travail (professions intermédiaires) en direction de la ZIP de Fos/mer. On notera leur longueur moyenne, leur dispersion et leur part relative.
La carte est extraite d'une analyse détaillée de la desserte de la ZIP, venant illustrer un article du N° 550 de « Transport, Infrastructure et Mobilité » de mars 2025, par Julie Caumartin et Hervé Nadal.
Elle témoigne de l'acuité du sujet.

Dans le contexte fosséen, la solution préférentielle va être le réseau de RER Métropolitains, complété par une desserte finale en vélo ou bien par un système automatique comme il commence à en exister et qui ont été présentées à Annemasse. La desserte finale en vélo suppose la réalisation d'abris bien sécurisés aux gares du SERM, la réalisation d'itinéraires protégés au mieux du mistral et des équipements au lieu de travail (douche et vestiaire).

PÉRIMÈTRES D'ACCÈS AU TRAVAIL D'UN REVENU MÉDIAN DE 13000€, ÉVOLUANT SELON LES COÛTS D'USAGE DE LA VOITURE



Carte 3 : Le livre Blanc des transports métropolitains (2014) commentait ainsi : la dépendance à l'automobile pose aussi des difficultés de recrutement, de maintien dans l'emploi pour les bas et moyens revenus, ce que reflète le bassin de « recrute habilité » des quatre principales zones d'activité pour 50 % des actifs.

La mise en place de la solution va donc impliquer l'autorité organisatrice du SERM du bassin de déplacement marseillais, l'aménageur de la zone pour les travaux de desserte fine et les entreprises, en particulier pour la coordination horaire.

Pour les usagers, l'avantage financier sera conséquent eu égard à la valeur moyenne des longueurs de leurs déplacements et comme le montrait déjà le livre blanc des déplacements de l'aire métropolitaine. C'est vrai également pour les cadres à en juger par la fréquentation des navettes de Cadarache. Les milieux économiques attirent d'ailleurs régulièrement l'attention sur ce défaut d'équipement de la métropole.

Mais les résultats dépendront de la qualité de service qui sera offerte, en particulier en temps de porte à porte.



Le service express métropolitain régional du bassin de déplacements d'Aix-Marseille-Provence (SERM 13)

Le SERM 13 devrait être un réseau polycentrique, couvrant l'ensemble du bassin de déplacements, soit l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône, sauf les Alpilles et la plaine de Chateaufort qui fonctionnent avec le bassin d'Avignon ainsi que l'ouest du Var. Il sera organisé autour d'une armature ferroviaire, exploitée en modes lourds et légers et servant tout autant, comme le Léman Express, pour les déplacements domicile-travail et pour autres motifs. Il aura donc une amplitude importante.

Il devra s'articuler avec les SERM voisins, en cours de gestation ou vraisemblables : Toulon, Avignon, Nîmes-Alès, Montpellier et avec les portes d'entrée du territoire : gares TGV, aéroports, gares maritimes...

Dans le territoire qui nous intéresse, nombreux sont les employés qui résident hors du périmètre d'AMP, en Crau ou à Arles et en tout cas à des distances importantes de leur lieu de travail.

Malheureusement, les projets de SERM sont à peine ébauchés sur ce territoire et bien souvent limités au triangle Aix-Marseille-Vitrolles ; la concertation entre grands acteurs publics et privés, voire la population est à peine entamée et le sujet est présenté comme peu réaliste car non financé.

Dans la région de Fos/mer et de l'ouest de l'étang de Berre, une armature ferroviaire se dessine nettement, avec un bon niveau possible de performance de desserte et de services. On peut compter en effet sur :

- Un axe nord-sud de Lavéra à Salon et au-delà vers le SERM d'Avignon, via Croix-Sainte, Port-de-Bouc, Fos, Istres et Miramas. Il s'agit de voie double électrifiée.
- Un axe est-ouest de Port-Saint-Louis à Martigues, prolongeable par l'ancienne voie des pétroliers puis pouvant continuer par les implantations majeures de l'aéroport, de Vitrolles, d'Aix TGV, des Milles, d'Aix et se terminer à ITER C'est en quelque sorte un lien vital entre les grandes zones d'activité départementales (hormis Marseille, qui relève d'une autre logique) mais aussi entre concentrations d'habitants importantes. Pour être concrétisé, des investissements significatifs sont à consacrer à cet axe, qui pourraient être phasés pour qu'il prenne toute son importance.
- Le schéma pourrait se compléter – selon les résultats des études préalables – par la remise en service de la ligne d'Arles à Port-Saint-Louis, actuellement affectée au vélo loisir. Remarquons qu'il est plus rationnel de remettre en service une ancienne

emprise ferroviaire, dont les caractéristiques géométriques sont adaptées en la complétant par une infrastructure cyclable que d'en reconstruire une *ex nihilo*.

La description ci-dessus s'appuie sur la résolution du point dur du franchissement du chenal de Caronte, à hauteur de Martigues. À cet endroit-là, il n'y a que trois tracés possibles :

- L'utilisation de la voie de la Côte Bleue. Mais le tronçon de la ligne de Martigues à Marseille n'offre pas de bons temps de parcours, elle dessert très mal les populations et emplois de l'ouest de Marseille et la gare de Martigues est bien trop éloignée pour desservir une ville aussi importante.
- Du ferroviaire léger ou du car sur l'autoroute A55
- Une infrastructure neuve en prolongement de la voie des pétroliers (AUT 13), empruntant un tunnel ferroviaire à créer du club nautique de Jonquières jusqu'à la Mairie.

Seul le dernier permet un bon contact avec l'urbanisation et des temps de transport efficaces sur l'ensemble de la ligne.



Photographie 1 : franchissement du chenal de Caronte et desserte en RER de Martigues/Port de Bouc

Les lignes ferroviaires parcourues par le SERM devront desservir finement le territoire et le projet la (ré)ouverture de quelques gares dès lors qu'elles desservent au moins 6 000 à 8 000 habitants comme Raphèle-Moulès.

Il faudra donc consentir un investissement pour permettre une réalisation efficiente, à la hauteur des standards des SERM. Rappelons qu'en matière de transports publics, il faut d'abord assurer le succès de la ligne et le financement du coût d'exploitation, avant que de se préoccuper de l'importance de l'investissement. C'est en définitive le même raisonnement qui avait conduit à la réalisation d'A55 et de son imposant viaduc.



Enfin, il faut rappeler que, contrairement aux autres métropoles de province, le territoire d'AMP est très grand et couvre une bonne partie de sa couronne suburbaine et qu'AMP a étendu le versement mobilité sur l'ensemble de son ressort et porté son taux à 2%. Il ne serait pas anormal que ce supplément de ressource, très important, soit essentiellement consacré au déploiement du SERM, vecteur le plus efficace de la réduction des émissions de GES.



La gouvernance du SERM 13

Sa gouvernance, compte-tenu de son territoire et des objectifs de mobilité qu'il aura à gérer, devra impliquer au moins la région Sud, les départements des Bouches-du-Rhône et du Var, les autorités organisatrices (AOM), AMP et l'ACCM entre autres.

On ne sache pas que cette organisation existe ou même qu'elle soit préfigurée ou encore que des études d'ensemble aient été engagées sous pilotage commun.

Dans ces conditions, l'État, dont nous nous félicitons qu'il ait pris l'initiative du débat public, se doit d'inciter très fortement les partenaires de l'AOM du futur SERM à se mobiliser pour définir ce projet commun de SERM, dont il convient de remarquer que la région de Fos est aujourd'hui dans une zone blanche des divers schémas connus.

À défaut, l'État devra se saisir du sujet.



Il a souvent été avancé que la métropole d'Aix-Marseille avait pris un retard de trente ou quarante ans dans ses investissements de transports. C'est plus ou moins vrai, effectivement

l'armature ferroviaire et les réseaux lourds sont peu développés mais les réseaux urbains ne sont, ni assez rapides, ni assez réguliers et les réseaux routiers sont eux abondants.

Là où des métropoles (Genève, Strasbourg, Bordeaux...) se sont engagées résolument dans la constitution de SERM, en coopérant avec les autres acteurs publics et en conduisant les réflexions nécessaires, force est de remarquer que le sujet n'avance pas dans le bassin de déplacements d'Aix-Marseille-Provence (SERM 13).

L'action en faveur de la mobilité à l'échelle du bassin de déplacements est d'autant plus nécessaire qu'AMP est la métropole de province qui cumule le plus grand nombre de déplacements en voiture, en nombre et en proportion et que la fréquentation des réseaux de transports y est trois fois moindre que celle de Lyon, est inférieur à celui des AOM de Bordeaux, Lille, Nantes et Toulouse et à peine supérieure à celle de Strasbourg...

Il y a dans ce dossier à la fois l'urgence d'agir et un motif pour agir et changer de paradigme.



Études d'ensemble

Sans détailler le déroulement des études nécessaires, il est nécessaire d'engager, toutes affaires cessantes, un inventaire des déplacements domicile-travail ayant pour destination la zone de Fos/mer (les 20 400 existants en 2021 et futurs), des études de clientèle, de définition des infrastructures et modes, de prévision de clientèle et, en appui, d'examiner les manières d'effectuer les trajets initiaux et finaux afin de pouvoir mobiliser les acteurs correspondants : communes émettrices, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) en tant qu'aménageur et coordonnateur des horaires, les industriels eux-mêmes pour valider les solutions et financer – éventuellement – les services terminaux.

Toutes les réflexions et comparaisons doivent bien sûr être établies vis-à-vis des émissions de GES et donc être présentées en voyageurs.km.

Les réflexions accumulées devraient être soumises à concertation.



Des déplacements décarbonés pour une industrie décarbonée

Compte-tenu du retard, très mesurable du bassin de déplacements du SERM 13 dans le partage modal, et eu égard aux objectifs ambitieux du SNBC, le projet de décarbonation des industries de Fos/étang de Berre ne peut être conduit sans que les déplacements domicile-travail ne soient eux aussi décarbonés, et préférentiellement en s'appuyant sur des branches du futur SERM 13.



Cahier d'acteurs présenté par
l'Association des Usagers des Transports des Bouches du Rhône (AUT 13)
Association affiliée à la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Débat public global « Fos-Berre Provence, un avenir industriel »

Aspects mobilité

Les déplacements domicile-travail des grandes zones industrielles excentrées sont les plus longs et les plus émissifs en gaz à effet de serre, faute d'alternatives satisfaisantes par les modes de transport public et constituent donc la cible prioritaire des politiques de mobilité, dans le cadre du Schéma National Bas Carbone.

L'armature ferroviaire actuelle du territoire de Fos-étang de Berre permet de déployer des branches d'un RER Métropolitain, dont on constate aujourd'hui qu'il n'est pas porté par AMP et les autres acteurs concernés : Région Sud, département, milieux économiques... Au contraire, l'État, en pleine contradiction avec ses objectifs de décarbonation, promeut l'extension du réseau routier.

Nous appelons donc à l'approfondissement d'une solution ferroviaire – lourde ou légère – traitant également les premiers et dernier kilomètre des déplacements domicile-travail, ce d'autant que le versement mobilité est prélevé actuellement sur le territoire à son taux maximum.

Et, si la solution ne se met pas en place spontanément, il appartiendra à l'État de la susciter, voire de l'imposer de la même manière qu'il agit pour limiter l'étalement urbain.

À titre d'exemple la ZIP de Dunkerque verra ses nouvelles implantations réalisées sans parcs de stationnement pour ses employés.

La création de la ZIP de Fos/mer

Il est important de rappeler que l'aménagement de Fos/mer dans les années 1970 s'était fait dans un certain désordre, les logements, écoles et équipements n'étant réalisés que plusieurs années après l'arrivée de ceux qui étaient censés accueillir ou desservir. Cela a été bien plus critique pour les voies de communication où pendant des années, jusqu'à ce que l'autoroute A55 et surtout le viaduc sur la passe de Caronte ne soient mis en service, la traversée de Martigues a été un long calvaire. À certaines périodes, il était plus avantageux – en temps bien sûr – de contourner l'étang de Berre pour aller de Jonquières à Ferrières... Et pourtant, l'État avait installé une mission interministérielle (MIAFEB) pour traiter l'ensemble des sujets de l'aménagement de Fos/mer.

D'aucuns ont pensé que les populations futures avaient été oubliées !



Mobilité et réchauffement climatique

Le contexte de la mobilité change car elle est un des facteurs principaux des émissions de gaz à effet de serre (GES) (en France, 34% selon les dernières statistiques CITEPA, en hausse) et selon le Schéma national bas carbone (SNBC), qui est le document qui s'impose à toutes les autorités et porteurs de projets, il faudrait presque annuler l'ensemble des émissions de GES, à l'horizon 2050.

Le contexte de la desserte des grandes zones d'activités isolées est difficile mais ce sont elles qui génèrent les déplacements domicile-travail les plus longs et les plus émissifs, faute d'alternatives satisfaisantes par les modes de transport public.

Mais quelques collectivités tentent de résoudre la question.

La loi sur les services express régionaux métropolitains (SERM) apporte une première réponse.

ooo

La desserte des grandes zones d'activités excentrées

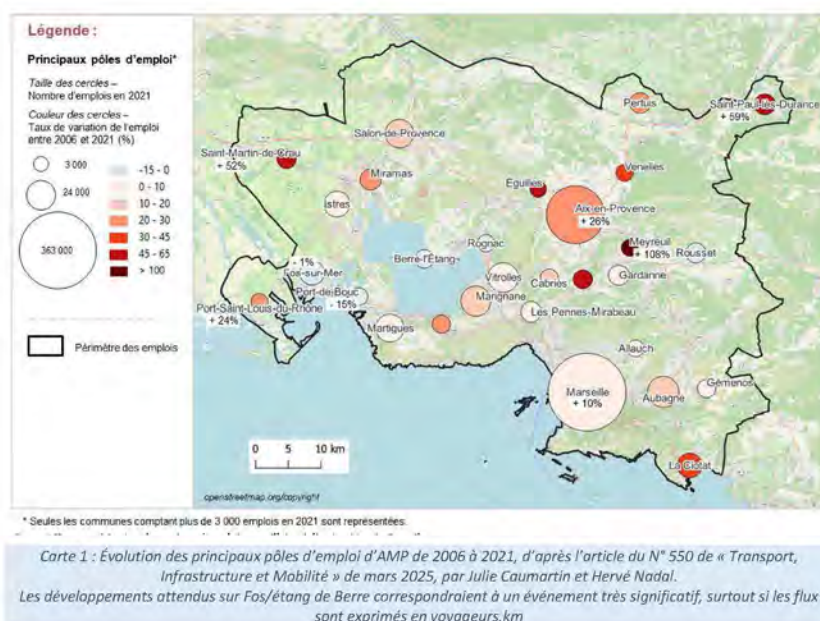
Lors des Journées des Mobilités du Quotidien (Annemasse, 6 et 7 février derniers), consacrées aux RER Métropolitains et en particulier à l'exemple marquant du Léman Express, un atelier a été réservé à la desserte du dernier kilomètre des grandes zones d'activités excentrées. Son animateur, Monsieur Guy Bourgeois, ancien directeur général de l'INRETS et membre du conseil scientifique de la SGP, a présenté des statistiques modales, dont il ressort que ces grandes zones sont essentiellement desservies en voiture, que les parts modales en transport public peuvent être convenables pour certaines zones bien desservies en transport public ou dotées d'un ramassage (Lyon-Écully et Limonest, Cadarache...) et que l'intensité de desserte ne suffit pas si la liaison du point d'arrêt au lieu de travail est trop compliquée (Saint-Quentin Fallavier vers Lyon).

En moyenne, dans les 19 plus grandes zones d'activité très excentrées du territoire national, le partage modal est le suivant :

	VP	TR	TC	Velo	MaP	PdT
Partage modal en 2006	86,39%	2,43%	7,21%	0,00%	2,60%	1,37%
Partage modal en 2021	87,29%	1,18%	7,14%	1,10%	2,02%	1,27%

Tableau 1 : Déplacements domicile-travail, partage modal des 19 plus grandes zones d'activité très excentrées du territoire national. On compte parmi ces zones Cadarache, Rousset et Fos/mer
Données présentées par Monsieur Guy Bourgeois lors des 11^{èmes} Journées des Mobilités du Quotidien d'Annemasse

Dans le cas de Fos/mer, la part du transport public a nettement chuté entre 2006 et 2021.

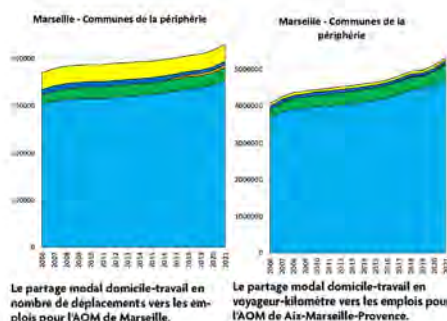


Pourtant, la stratégie de la métropole d'Aix-Marseille-Provence (AMP) précise :

Les plans de mobilité des entreprises, obligatoires pour celles qui dépassent cent salariés, doivent *Réduire la dépendance à la voiture individuelle dans ces zones, en encourageant l'utilisation des transports collectifs, le covoiturage, et les modes actifs.*

Et, lors d'une présentation à l'Office régional des transports (ORT) le 2 juillet 2024, des chercheurs indiquaient qu'en PACA, les 10% d'actifs qui habitent à plus de 30 km de leur emploi contribuent à plus du tiers des émissions de GES.

Toutes ces raisons imposent donc aux porteurs de projet de développer une organisation des déplacements domicile-travail autour des RER Métropolitains et de traiter avec soin les cheminements du dernier kilomètre, à défaut d'organiser comme à Cadarache un système de ramassage mais en tout cas, d'exclure le renforcement du réseau routier et autoroutier.



Graphique 1 : Partage modal des déplacements domicile-travail d'AMP, présentés en pourcentage et en voyageurs.km. Données présentées dans l'article du N° 549 de « Transport, Infrastructure et Mobilité » de janvier 2025, par Guy Bourgeois. On note évidemment l'intérêt à agir sur le choix modal de ces déplacements pour limiter les émissions de GES.

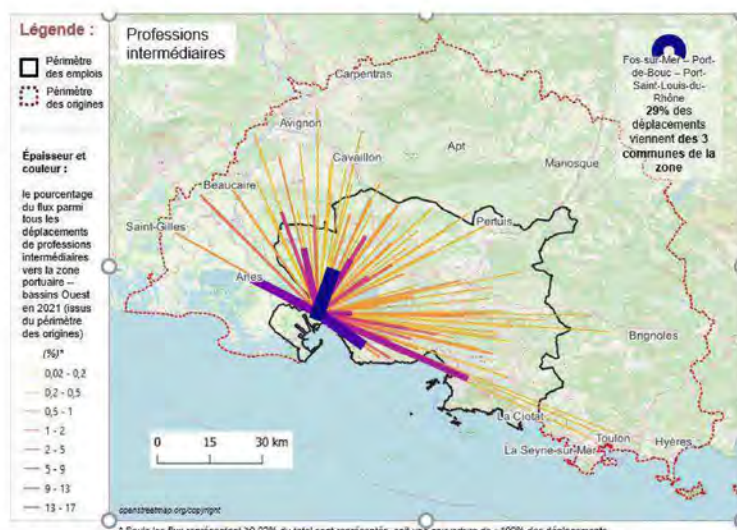
Les problèmes de saturation qu'il pourrait présenter en pointe doivent être résolus par la mise en service de lignes de transport nouvelles et décarbonées.

□□□

Les initiatives des collectivités

Sans entrer dans les difficultés que posent l'organisation des longs déplacements domicile-travail des zones d'activités industrielles isolées, il est à remarquer que des autorités organisatrices tentent de limiter l'usage de la voiture.

C'est ainsi que Dunkerque interdit la réalisation de places de stationnement pour les nouvelles implantations industrielles, qui seront donc desservies par les transports publics métropolitains, par covoiturage ou vélo, les extrémités de lignes de transport disposant d'importants parcs-relais. L'agence d'urbanisme de Dunkerque a d'ailleurs engagé un parangonnage européen des dessertes de grandes zones d'activités portuaires, zones dont aucune ne laisse libre cours à la voiture (*Les dessertes industrielles en Europe*, septembre 2024).



Carte 2 : Les déplacements domicile-travail (professions intermédiaires) en direction de la ZIP de Fos/mer. On notera leur longueur moyenne, leur dispersion et leur part relative.
La carte est extraite d'une analyse détaillée de la desserte de la ZIP, venant illustrer un article du N° 550 de « Transport, Infrastructure et Mobilité » de mars 2025, par Julie Caumartin et Hervé Nadal.
Elle témoigne de l'acuité du sujet.

Dans le contexte fosséen, la solution préférentielle va être le réseau de RER Métropolitains, complété par une desserte finale en vélo ou bien par un système automatique comme il commence à en exister et qui ont été présentées à Annemasse. La desserte finale en vélo suppose la réalisation d'abris bien sécurisés aux gares du SERM, la réalisation d'itinéraires protégés au mieux du mistral et des équipements au lieu de travail (douche et vestiaire).

PÉRIMÈTRES D'ACCÈS AU TRAVAIL D'UN REVENU MÉDIAN DE 13000€, ÉVOLUANT SELON LES COÛTS D'USAGE DE LA VOITURE



Carte 3 : Le livre Blanc des transports métropolitains (2014) commentait ainsi : la dépendance à l'automobile pose aussi des difficultés de recrutement, de maintien dans l'emploi pour les bas et moyens revenus, ce que reflète le bassin de « recruteabilité » des quatre principales zones d'activité pour 50 % des actifs.

La mise en place de la solution va donc impliquer l'autorité organisatrice du SERM du bassin de déplacement marseillais, l'aménageur de la zone pour les travaux de desserte fine et les entreprises, en particulier pour la coordination horaire.

Pour les usagers, l'avantage financier sera conséquent eu égard à la valeur moyenne des longueurs de leurs déplacements et comme le montrait déjà le livre blanc des déplacements de l'aire métropolitaine. C'est vrai également pour les cadres à en juger par la fréquentation des navettes de Cadarache. Les milieux économiques attirent d'ailleurs régulièrement l'attention sur ce défaut d'équipement de la métropole.

Mais les résultats dépendront de la qualité de service qui sera offerte, en particulier en temps de porte à porte.



Le service express métropolitain régional du bassin de déplacements d'Aix-Marseille-Provence (SERM 13)

Le SERM 13 devrait être un réseau polycentrique, couvrant l'ensemble du bassin de déplacements, soit l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône, sauf les Alpilles et la plaine de Chateaufort qui fonctionnent avec le bassin d'Avignon ainsi que l'ouest du Var. Il sera organisé autour d'une armature ferroviaire, exploitée en modes lourds et légers et servant tout autant, comme le Léman Express, pour les déplacements domicile-travail et pour autres motifs. Il aura donc une amplitude importante.

Il devra s'articuler avec les SERM voisins, en cours de gestation ou vraisemblables : Toulon, Avignon, Nîmes-Alès, Montpellier et avec les portes d'entrée du territoire : gares TGV, aéroports, gares maritimes...

Dans le territoire qui nous intéresse, nombreux sont les employés qui résident hors du périmètre d'AMP, en Crau ou à Arles et en tout cas à des distances importantes de leur lieu de travail.

Malheureusement, les projets de SERM sont à peine ébauchés sur ce territoire et bien souvent limités au triangle Aix-Marseille-Vitrolles ; la concertation entre grands acteurs publics et privés, voire la population est à peine entamée et le sujet est présenté comme peu réaliste car non financé.

Dans la région de Fos/mer et de l'ouest de l'étang de Berre, une armature ferroviaire se dessine nettement, avec un bon niveau possible de performance de desserte et de services. On peut compter en effet sur :

- Un axe nord-sud de Lavéra à Salon et au-delà vers le SERM d'Avignon, via Croix-Sainte, Port-de-Bouc, Fos, Istres et Miramas. Il s'agit de voie double électrifiée.
- Un axe est-ouest de Port-Saint-Louis à Martigues, prolongeable par l'ancienne voie des pétroliers puis pouvant continuer par les implantations majeures de l'aéroport, de Vitrolles, d'Aix TGV, des Milles, d'Aix et se terminer à ITER C'est en quelque sorte un lien vital entre les grandes zones d'activité départementales (hormis Marseille, qui relève d'une autre logique) mais aussi entre concentrations d'habitants importantes. Pour être concrétisé, des investissements significatifs sont à consacrer à cet axe, qui pourraient être phasés pour qu'il prenne toute son importance.
- Le schéma pourrait se compléter – selon les résultats des études préalables – par la remise en service de la ligne d'Arles à Port-Saint-Louis, actuellement affectée au vélo loisir. Remarquons qu'il est plus rationnel de remettre en service une ancienne

emprise ferroviaire, dont les caractéristiques géométriques sont adaptées en la complétant par une infrastructure cyclable que d'en reconstruire une *ex nihilo*.

La description ci-dessus s'appuie sur la résolution du point dur du franchissement du chenal de Caronte, à hauteur de Martigues. À cet endroit-là, il n'y a que trois tracés possibles :

- L'utilisation de la voie de la Côte Bleue. Mais le tronçon de la ligne de Martigues à Marseille n'offre pas de bons temps de parcours, elle dessert très mal les populations et emplois de l'ouest de Marseille et la gare de Martigues est bien trop éloignée pour desservir une ville aussi importante.
- Du ferroviaire léger ou du car sur l'autoroute A55
- Une infrastructure neuve en prolongement de la voie des pétroliers (AUT 13), empruntant un tunnel ferroviaire à créer du club nautique de Jonquières jusqu'à la Mairie.

Seul le dernier permet un bon contact avec l'urbanisation et des temps de transport efficaces sur l'ensemble de la ligne.



Photographie 1 : franchissement du chenal de Caronte et desserte en RER de Martigues/Port de Bouc

Les lignes ferroviaires parcourues par le SERM devront desservir finement le territoire et le projet la (ré)ouverture de quelques gares dès lors qu'elles desservent au moins 6 000 à 8 000 habitants comme Raphèle-Moulès.

Il faudra donc consentir un investissement pour permettre une réalisation efficiente, à la hauteur des standards des SERM. Rappelons qu'en matière de transports publics, il faut d'abord assurer le succès de la ligne et le financement du coût d'exploitation, avant que de se préoccuper de l'importance de l'investissement. C'est en définitive le même raisonnement qui avait conduit à la réalisation d'A55 et de son imposant viaduc.



Carte 4 : Ossature du SERM 13, proposition de l'AUT 13

Enfin, il faut rappeler que, contrairement aux autres métropoles de province, le territoire d'AMP est très grand et couvre une bonne partie de sa couronne suburbaine et qu'AMP a étendu le versement mobilité sur l'ensemble de son ressort et porté son taux à 2%. Il ne serait pas anormal que ce supplément de ressource, très important, soit essentiellement consacré au déploiement du SERM, vecteur le plus efficace de la réduction des émissions de GES.



La gouvernance du SERM 13

Sa gouvernance, compte-tenu de son territoire et des objectifs de mobilité qu'il aura à gérer, devra impliquer au moins la région Sud, les départements des Bouches-du-Rhône et du Var, les autorités organisatrices (AOM), AMP et l'ACCM entre autres.

On ne sache pas que cette organisation existe ou même qu'elle soit préfigurée ou encore que des études d'ensemble aient été engagées sous pilotage commun.

Dans ces conditions, l'État, dont nous nous félicitons qu'il ait pris l'initiative du débat public, se doit d'inciter très fortement les partenaires de l'AOM du futur SERM à se mobiliser pour définir ce projet commun de SERM, dont il convient de remarquer que la région de Fos est aujourd'hui dans une zone blanche des divers schémas connus.

À défaut, l'État devra se saisir du sujet.

ooo

Il a souvent été avancé que la métropole d'Aix-Marseille avait pris un retard de trente ou quarante ans dans ses investissements de transports. C'est plus ou moins vrai, effectivement

l'armature ferroviaire et les réseaux lourds sont peu développés mais les réseaux urbains ne sont, ni assez rapides, ni assez réguliers et les réseaux routiers sont eux abondants.

Là où des métropoles (Genève, Strasbourg, Bordeaux...) se sont engagées résolument dans la constitution de SERM, en coopérant avec les autres acteurs publics et en conduisant les réflexions nécessaires, force est de remarquer que le sujet n'avance pas dans le bassin de déplacements d'Aix-Marseille-Provence (SERM 13).

L'action en faveur de la mobilité à l'échelle du bassin de déplacements est d'autant plus nécessaire qu'AMP est la métropole de province qui cumule le plus grand nombre de déplacements en voiture, en nombre et en proportion et que la fréquentation des réseaux de transports y est trois fois moindre que celle de Lyon, est inférieur à celui des AOM de Bordeaux, Lille, Nantes et Toulouse et à peine supérieure à celle de Strasbourg...

Il y a dans ce dossier à la fois l'urgence d'agir et un motif pour agir et changer de paradigme.



Études d'ensemble

Sans détailler le déroulement des études nécessaires, il est nécessaire d'engager, toutes affaires cessantes, un inventaire des déplacements domicile-travail ayant pour destination la zone de Fos/mer (les 20 400 existants en 2021 et futurs), des études de clientèle, de définition des infrastructures et modes, de prévision de clientèle et, en appui, d'examiner les manières d'effectuer les trajets initiaux et finaux afin de pouvoir mobiliser les acteurs correspondants : communes émettrices, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) en tant qu'aménageur et coordonnateur des horaires, les industriels eux-mêmes pour valider les solutions et financer – éventuellement – les services terminaux.

Toutes les réflexions et comparaisons doivent bien sûr être établies vis-à-vis des émissions de GES et donc être présentées en voyageurs.km.

Les réflexions accumulées devraient être soumises à concertation.



Des déplacements décarbonés pour une industrie décarbonée

Compte-tenu du retard, très mesurable du bassin de déplacements du SERM 13 dans le partage modal, et eu égard aux objectifs ambitieux du SNBC, le projet de décarbonation des industries de Fos/étang de Berre ne peut être conduit sans que les déplacements domicile-travail ne soient eux aussi décarbonés, et préférentiellement en s'appuyant sur des branches du futur SERM 13.

@183 - Fabre Marie-Claude

Ville : Saint-Chamas

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 20:16:53

Objet : CONTRE ce projet

Contribution :

Bonjour Depuis 2022 j'ai assisté à quasiment toutes les réunions concernant la liaison Salon Fos sauf celles de 2026 (pour raison de santé). Comment a-t-on pu passer d'un projet de 2 fois une voie dans la partie nord à un projet d'autoroute 2 x 2 voies, payante qui plus est ? Toutes ces réunions pendant des années pour rien ? Comment peut-on se moquer à ce point des participants qui y ont consacré tellement d'heures ? Les riverains ont pourtant été clairs: il est impensable de couper une réserve naturelle régionale en 2, il est impensable de sacrifier la biodiversité de cette région ! Je suis totalement opposée à ce projet ainsi qu'à son mode de financement. Marie-Claude Fabre

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@184 - PECCHI Marc

Ville : Martigues

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 20:38:30

Objet : Liaison Fos/Salon

Contribution :

-Ce projet totalement routier ne tient pas compte de la forte nécessité de décarboner globalement les espaces concernés par l'industrialisation Fos-Berre, (mobilité, industrie, vie urbaine, atmosphère). -Le rapport du COI (Conseil Orientation Infrastructures) d'avril 2026 demande une évaluation de ce projet de liaison Fos/Salon en prenant en compte une vision globale de tous les modes de déplacement pour les marchandises et les voyageurs. A faire complètement avant d'arrêter une Autoroute. L'étude des Transports Collectifs, doit s'envisager dans le cadre du SERM de la Métropole AMP, en créant une branche ferrée, avec prise en compte du dernier km. -Aucune proposition pour les vélos, alors que c'est une obligation pour tous les projets de nouvelles infrastructures routières. -Une autoroute à péage continuera à charger anormalement les routes secondaires, le viaduc de Martigues, l'A55, au sud de l'Etang de Berre. Très mauvais projet

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@185 - TISSIER MAURICHEAU-BEAUPRE Anne

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 20:59:06

Objet : Avis défavorable au projet de liaison Fos Salon

Contribution :

La contribution de Vinci Autoroutes appelle de ma part plusieurs remarques :-La section Nord de la liaison Fos Salon est longue de 4km dont la moitié est en Réserve Naturelle. Il est donc curieux de lire dans cette contribution que « le projet devra prêter une attention particulière à l'insertion environnementale de l'infrastructure » alors que par son existence même elle détruirait l'harmonie qui existe et qui est rare en France d'une réserve de Crau sèche et de Crau humide avec tous les impacts connus sur la biodiversité.-Vinci voit par ce projet section nord une ouverture pour allonger la durée actuelle de la concession A54 ;-Vinci indique par ailleurs qu'en cas de réalisation de la section nord avant la fin de la concession actuelle, « cette portion pourrait être libre de péage au moins pour les trafics internes ». Quelle crédibilité peut-on accorder à l'affirmation de Vinci Autoroutes alors que la DREAL dans sa plaquette de présentation du projet indique les tarifs.-Enfin, les résultats financiers de la société autoroutière ASF en 2024 accessibles sur internet selon différentes sources étaient de l'ordre d'un chiffre d'affaires de 3.3Mds€, d'un résultat net est de 1.5Md€ (=45%) avec une distribution de dividendes de 1.65Mds€ (=50% du chiffre d'affaires). C'est-à-dire qu'en 2024, sur 10€ de péage acquitté à ASF, 5€ étaient versés aux actionnaires Sans commentaire !Mettons en place sans délai des solutions alternatives de transport de fret et de personne par train avant de penser à toucher aux infrastructures routières existantes.NON A CE PROJET (AUTO)ROUTIER DESTRUCTEUR DE LA NATURE.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@186 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 21:01:25

Objet : Pour la seule chose vraiment importante dans la vie : la vie

Contribution :

J'ai passé mon enfance à Grans dans les années 1990, dans la « Crau Verte » où mon grand-père était agriculteur. Aujourd'hui, j'y habite à nouveau. Ces terres sont restées dans ma mémoire le plus bel endroit du monde. La beauté de la lumière de la Provence y était rehaussée par l'abondance qu'apportait l'eau de Craponne. Et, même enfant, je sentais que l'attachement qui me liait à cette terre n'était pas seulement une petite histoire personnelle, mais quelque chose de beaucoup plus large, qui touchait même à l'humanité entière au travers des toiles de Cézanne et de Van Gogh. Mais déjà à cette époque, on sentait que l'harmonie commençait à être rompue, comme si les hommes n'étaient pas conscients des lieux où ils vivaient. Puis sont arrivées les grosses balafres : A54, Clésud, et tellement d'autres tout autour, et encore d'autres qui sont en projet. La magnifique campagne de mon enfance est devenue une sorte de grande aire d'autoroute, son silence détruit par les vrombissements incessants des camions. Je ne peux pas regarder ce qui a été fait à ma région sans ressentir de la nausée, de la colère et de la honte. De la honte parce que, si j'étais enfant lorsque l'A54 et Clésud ont été construits, je suis aujourd'hui adulte et je suis consciente de mon impuissance face à cette énorme machine aveugle et sans âme qui continue à vomir ses zones commerciales, ses plateformes logistiques et les routes pour les alimenter. Et peu importe où cela tombe : Lamanon, Lambesc, Fos, Saint-Martin-de-Crau, Grans. Mon cœur saigne à chaque fois de la même façon. Une petite chose que je puisse faire, c'est m'exprimer, à supposer que cette contribution soit lue. Une nouvelle balafre, un nouveau désastre, se profile à l'horizon : la liaison Fos-Salon. Si les mots que j'emploie vous paraissent excessifs, un simple regard honnête et humain sur nos constructions récentes suffira à vous faire comprendre que je n'exagère pas. Qu'auraient dit Cézanne et Van Gogh s'ils voyaient ce que nous avons fait à la Provence, ce que nous continuons à lui faire ? On ne manquera pas d'évoquer la « nécessité » de ce désastre pour le « développement » de notre région. Qu'appelons-nous développement ? Se déplacer toujours plus, toujours plus vite, pour aller consommer. Charrier des quantités encore plus colossales de marchandises inutiles, de mauvaise qualité, fabriquées par des quasi-esclaves en Chine, pour faire tourner cette absurde roue de hamster que nous appelons le progrès. Il faut une route plus large pour les camions de Clésud, et puis il faudra agrandir Clésud pour gérer le surplus de camions, et ainsi de suite. Jusqu'à quand ? Comptez-vous vous arrêter le jour où il ne restera plus un seul mètre carré de Crau ? Et au nom de quoi, exactement ? Des emplois ? Travailler comme un zombie sans dignité dans ces lieux de désolation pour faire tourner la roue de hamster, afin de pouvoir s'acheter les marchandises brassées par cette même roue de hamster... Non, cela ne justifie pas le sacrifice énorme que nous faisons : celui de notre nature, de la beauté dont nous avons été les héritiers incroyablement chanceux et désespérément indignes. Quand je parle de beauté, il ne s'agit pas de « joli » ou d'« esthétique ». Je parle de dignité, d'amour, de santé physique et mentale, de respect, du fait d'être fier de ce que l'on fait : bref de tout ce pour quoi cela vaut un tant soit peu la peine de bâtir une civilisation. Nous croulons tous sous les objets superflus (à part une infime minorité de gens en grande précarité, qui ne bénéficieront de toute façon pas de ce fameux progrès). Ce dont nous manquons cruellement, ce dont nous sommes pauvres voire misérables, ce n'est pas vos camions qui peuvent l'apporter, c'est même tout le contraire : nous manquons de nature, d'air respirable, de beauté, de silence, de sens à ce que nous faisons, de liens entre les personnes, de la fraîcheur des plantes—je vous écris un jour de canicule et j'espère la personne qui me lira assez intelligent(e) pour comprendre le lien direct entre l'effondrement du climat et cette fameuse roue de hamster que ce projet alimente. Et encore ! Si comme vous le dites cette route apportait une certaine prospérité matérielle. Mais c'est une illusion

totale : il n'y a évidemment pas de prospérité durable sur une nature ravagée. L'argent est une simple convention entre les hommes ; le vivant, la terre et l'eau, un climat doux, sont les seules vraies richesses. Cela n'est pas une lubie d'écologiste, c'est le bon sens le plus intemporel. Pendant quelques années peut-être, quelques personnes vont gagner plus d'argent grâce à cette route, certes. Mais notre roue de hamster est entièrement alimentée par une logique économique intenable dans la durée, qui se fissure déjà de toutes parts. Donc, forcément, nécessairement, dans pas très longtemps, cette route ne servira plus à rien... mais ses conséquences néfastes sur la vie, elles, seront toujours bien là. Et dans notre folie nous continuons à faire l'autruche, à ne rechercher que le profit sur le court-terme, à scier la merveilleuse branche sur laquelle nous sommes assis, et à détruire la merveille que les générations futures ne connaîtront pas, par notre faute. Dans ce contexte, la seule décision sensée est d'abandonner ce projet. Cela implique certes un changement de paradigme. Mais nous pouvons changer de paradigme : d'ailleurs nous n'en avons pas le choix. Je m'adresse à l'homme ou la femme qui me lira. Madame, Monsieur, vous avez aujourd'hui une opportunité de résistance, une responsabilité historique qui va bien au-delà de la satisfaction de quelques intérêts privés. Je vous en prie du fond du cœur, observez, sentez, allez vous promener sur les Alpilles et regardez la plaine à vos pieds. Je crois que ce qu'on y voit vaut tous les discours.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@187 - Anonymat souhaité

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 21:01:41

Objet : Secteur Nord

Contribution :

Merci de verser dans le débat public cette contribution contre ce vieux projet des années 60, du temps du tout automobile et qui mérite d'être réétudié au regard de la nécessaire prise en compte des outils de protection de la biodiversité. 1/Concernant le barreau Nord, cela serait une grande première en France de déclasser une réserve naturelle pour y faire passer un barreau autoroutier à péage pour gagner 2 minutes sur un parcours. La RN 569 a été créée au siècle dernier pour désenclaver Eyguières en évitant à ses habitants de passer dans la ville de Salon de Provence lorsqu'ils se rendaient vers le sud, à Miramas qui devenait un pôle d'attraction ferroviaire puis vers les industries de Berre et de la côte. La route a créé une limite technique entre les coussouls à l'ouest et les terres irriguées et cultivées qui se sont développées progressivement à l'est au détriment des coussouls qui régnaient auparavant 1 km plus à l'est jusqu'en 2000. La protection Natura 2000 des coussouls transfère votre projet sur les anciens coussouls actuellement cultivés forcément plus proches des habitations. Les deux milieux agricoles et coussouls ont chacun leur richesse faunistique et végétale que j'observe depuis 1959 et vos études sont très partielles. Ceci n'est-il pas dans un but de négliger l'impact irréversible de ce projet ? Que deviendront, en particulier, les espèces protégées comme le ganga cata, l'outarde canepetière ? Que deviendra la ferme BASSO bien cachée sous l'étiquette « N569 » ? Les usagers actuels de la RN 569 entre le Merle et le rond-point des Toupiguières seraient spoliés de leur passage habituel et devraient faire un détour de plus de 2 km via le réseau départemental par le CD 19 et la D69 ce qui augmentera la pollution de l'air et le bruit sur ces axes et les coûts pour les usagers ? Les dessertes des riverains seront affectées : -bergers et gestionnaire de la réserve : le CEN PACA entretenant les coussouls à l'ouest et Beauchamp (qui semble absorbé par Clésud)-Regarde Venir, La Poitevine, Basso, et Toupiguières seront rendus à la fois inaccessibles et immergés dans le bruit et la pollution autoroutière. Exemple : L'accès à Regarde Venir n'est possible pour des poids lourds que via la RN 569. Les autres ponts ne permettent pas de convois articulés, il faut inclure dans vos budgets de refaire ces deux ponts. ? Le lieu de mémoire du Mas du Bayle vert, lieu remarquable de la littérature provençale inspirant Felipe Delavouet se trouve immergé en plein bruit avec ce projet. Tous ces changements trouvent leur racine dans la création de Clésud. Si un accès à cette plateforme est vraiment nécessaire vis-à-vis de l'autoroute A54, pourquoi ne pas le faire passer dans les emprises de Clésud, puis le raccorder à l'autoroute en utilisant, sur la commune de Salon, le circuit automobile implanté sur Fontange au nord. Ces terres sont déjà industrialisées et les utiliser pour des projets comme le vôtre apporte moins d'impact pour l'environnement. Il serait équitable que Clésud participe au financement de ces voiries rendues nécessaires par ses 27 % de camions en fournissant gratuitement le foncier de ce barreau de raccordement autoroutier. Le péage pour tous les usagers d'une actuelle route nationale est une solution non républicaine, ne respectant ni la liberté de circulation, ni l'égalité car un péage n'a pas le même impact pour tous les types de revenus, ni la fraternité vis-à-vis des plus faibles. Les citoyens ne sont plus perçus que comme des consommateurs et l'Etat n'apporte plus aucun service. Le trafic se reportera sur la RD 19 et la RD 69 qui seront accidentogènes et saturés. Le péage de la sortie 13 sera-t-il conservé pour l'accès au nord et à l'est à son emplacement actuel ? La RD 569 pourrait retrouver son calme en y interdisant les poids lourds, ce qui favoriserait la biodiversité et diminuerait notablement les accidents. Ailleurs en France, les services régionaux de l'équipement ont développé des LACRA (Les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier) créées par le décret du 1er avril 1992 qui ont vocation à être transformées à terme en autoroutes, tout en restant hors péage. (Exemple de Rennes à Caen pour l'A84 : 170 Km et un coût de 650 millions en 2002). Pourquoi ce petit barreau autoroutier devrait il

être financé par le péage de tous les usagers. Sans les camions de Clésud, il n'y aurait pas de sujet, donc si un péage est mis en œuvre, qu'il le soit pour les seuls poids lourds. Avec un péage, ces routes déjà payées par nos impôts seraient à payer une seconde fois par des péages alors que, sans les camions il n'y aurait pas de morts. Supprimer une route nationale pour la remplacer par un barreau autoroutier à péage construit en dehors de la route actuelle est bien dans l'air du temps du mépris des citoyens, des agriculteurs et de la nature. Je ne laisserai pas les camions de Clésud détruire notre campagne sans me joindre à toutes les actions en justice à ce sujet. De plus, la comparaison des variantes est biaisée par les croix rouges « bati » qui oublient les bâtis de la variante A choisie.2/Doubler la section centrale entre Miramas et Fos ne doit pas poser de gros problèmes puisque les terrains sont déjà gelés et les ponts construits. Il ne reste que les ronds-points à transformer en échangeurs avec dénivellation. Y faire payer un péage serait une solution infâme puisqu'il n'existe pas d'alternative de circulation pour les usagers à moins de saturer les rues de Miramas, d'Istres et de Fos.3/Pour la section sud, il y a aussi une forte mobilisation donc il est prudent de construire vers ceux qui en ont le plus besoin : le port autonome et, là aussi, un péage orienté vers les utilisateurs qui ont créé le besoin serait une solution plus juste que pour les habitants et utilisateurs au risque de voir les véhicules revenir au centre ville de Fos, sur la route étroite entre les magnifiques pins.4/En ce qui concerne les transports en communs locaux, ils sont tout simplement inadaptés. Aucun bus ne s'arrête entre Miramas et Salon (exemple Grans) avec une cadence décente supérieure à 2 par jour : Lorsque je vais prendre le train, il n'y a aucune alternative à la voiture. En résumé, pour le bien de tous, un péage lié au seul trafic poids lourds est le seul qui serait équitable ou son alternative de la prise en charge par les deux générateurs de ce trafic Clésud et le port autonome de Marseille. Habitant de « Ouest Provence » honteusement absorbée par MPM, je connais les retombées de ces deux équipements sur les finances publiques et l'un comme l'autre ont de quoi financer les routes qui les desservent. Pas les habitants et usagers en véhicules légers. Enfin, je vous donne quelques points qui pourraient résoudre à moindre coût les sujets d'inquiétude à la base de ce projet « tout voiture » : ?Aménager une voie de dégagement sur Clésud et une autre vers le port de Fos et les autres centres industriels ; ?Développer un transport express régional (train) pour effectuer cette liaison (solution plus écologique que la route) ; ?Imposer aux sociétés du bassin de Fos de mettre à disposition des transports de personnel par autobus ; VOIR PDF

Pièce(s) jointe(s) :

Merci de verser dans le débat public cette contribution contre ce vieux projet des années 60, du temps du tout automobile et qui mérite d'être réétudié au regard de la nécessaire prise en compte des outils de protection de la biodiversité.

1/Concernant le barreau Nord, cela serait une grande première en France de déclasser une réserve naturelle pour y faire passer un barreau autoroutier à péage pour gagner 2 minutes sur un parcours. La RN 569 a été créée au siècle dernier pour désenclaver Eyguières en évitant à ses habitants de passer dans la ville de Salon de Provence lorsqu'ils se rendaient vers le sud, à Miramas qui devenait un pôle d'attraction ferroviaire puis vers les industries de Berre et de la côte. La route a créé une limite technique entre les coussouls à l'ouest et les terres irriguées et cultivées qui se sont développées progressivement à l'est au détriment des coussouls qui régnaient auparavant 1 km plus à l'est jusqu'en 2000. La protection Natura 2000 des coussouls transfère votre projet sur les anciens coussouls actuellement cultivés forcément plus proches des habitations.

- ✓ Les deux milieux agricoles et coussouls ont chacun leur richesse faunistique et végétale que j'observe depuis 1959 et vos études sont très partielles. Ceci n'est-il pas dans un but de négliger l'impact irréversible de ce projet ?
- ✓ Que deviendront, en particulier, les espèces protégées comme le ganga cata, l'outarde canepetière ?
- ✓ Que deviendra la ferme BASSO bien cachée sous l'étiquette « N569 » ?
- ✓ Les usagers actuels de la RN 569 entre le Merle et le rond-point des Toupiquières seraient spoliés de leur passage habituel et devraient faire un détour de plus de 2 km via le réseau départemental par le CD 19 et la D69 ce qui augmentera la pollution de l'air et le bruit sur ces axes et les coûts pour les usagers.
- ✓ Les dessertes des riverains seront affectées :
 - bergers et gestionnaire de la réserve : le CEN PACA entretenant les coussouls à l'ouest et Beauchamp (qui semble absorbé par Clésud)
 - Regarde Venir, La Poitevine, Basso, et Toupiquières seront rendus à la fois inaccessibles et immergés dans le bruit et la pollution autoroutière. Exemple : L'accès à Regarde Venir n'est possible pour des poids lourds que via la RN 569. Les autres ponts ne permettent pas de convois articulés, il faut inclure dans vos budgets de refaire ces deux ponts.
- ✓ Le lieu de mémoire du Mas du Bayle vert, lieu remarquable de la littérature provençale inspirant Felipe Delavouet se trouve immergé en plein bruit avec ce projet.

Tous ces changements trouvent leur racine dans la création de Clésud. Si un accès à cette plateforme est vraiment nécessaire vis-à-vis de l'autoroute A54, pourquoi ne pas le faire passer dans les emprises de Clésud, puis le raccorder à l'autoroute en utilisant, sur la commune de Salon, le circuit automobile implanté sur Fontange au nord.



Ces terres sont déjà industrialisées et les utiliser pour des projets comme le vôtre apporte moins d'impact pour l'environnement. Il serait équitable que Clésud participe au financement de ces voiries rendues nécessaires par ses 27 % de camions en fournissant gratuitement le foncier de ce barreau de raccordement autoroutier. Le péage pour tous les usagers d'une actuelle route nationale est une solution non républicaine.

ne respectant ni la liberté de circulation, ni l'égalité car un péage n'a pas le même impact pour tous les types de revenus, ni la fraternité vis-à-vis des plus faibles. Les citoyens ne sont plus perçus que comme des consommateurs et l'Etat n'apporte plus aucun service. Le trafic se reportera sur la RD 19 et la RD 69 qui seront accidentogènes et saturés. Le péage de la sortie 13 sera-t-il conservé pour l'accès au nord et à l'est à son emplacement actuel ?

La RD 569 pourrait retrouver son calme en y interdisant les poids lourds, ce qui favoriserait la biodiversité et diminuerait notablement les accidents.

Ailleurs en France, les services régionaux de l'équipement ont développé des LACRA (Les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier) créées par le décret du 1^{er} avril 1992 qui ont vocation à être transformées à terme en autoroutes, tout en restant hors péage. (Exemple de Rennes à Caen pour l'A84 : 170 Km et un coût de 650 millions en 2002). Pourquoi ce petit barreau autoroutier devrait il être financé par le péage de tous les usagers. Sans les camions de Clésud, il n'y aurait pas de sujet, donc si un péage est mis en œuvre, qu'il le soit pour les seuls poids lourds. Avec un péage, ces routes déjà payées par nos impôts seraient à payer une seconde fois par des péages alors que, sans les camions il n'y aurait pas de morts.

Supprimer une route nationale pour la remplacer par un barreau autoroutier à péage construit en dehors de la route actuelle est bien dans l'air du temps du mépris des citoyens, des agriculteurs et de la nature. Je ne laisserai pas les camions de Clésud détruire notre campagne sans me joindre à toutes les actions en justice à ce sujet.

De plus, la comparaison des variantes est biaisée par les croix rouges « bati » qui oublient les bâtis de la variante A choisie.



2/Doubler la section centrale entre Miramas et Fos ne doit pas poser de gros problèmes puisque les terrains sont déjà gelés et les ponts construits. Il ne reste que les ronds-points à transformer en échangeurs avec dénivellation. Y faire payer un péage serait une solution infâme puisqu'il n'existe pas d'alternative de circulation pour les usagers à moins de saturer les rues de Miramas, d'Istres et de Fos.

3/Pour la section sud, il y a aussi une forte mobilisation donc il est prudent de construire vers ceux qui en ont le plus besoin : le port autonome et, là aussi, un péage orienté vers les utilisateurs qui ont créé le besoin serait une solution plus juste que pour les habitants et utilisateurs au risque de voir les véhicules revenir au centre ville de Fos, sur la route étroite entre les magnifiques pins.

4/En ce qui concerne les transports en communs locaux, ils sont tout simplement inadaptés. Aucun bus ne s'arrête entre Miramas et Salon (exemple Grans) avec une cadence décente supérieure à 2 par jour : Lorsque je vais prendre le train, il n'y a aucune alternative à la voiture.

En résumé, pour le bien de tous, un péage lié au seul trafic poids lourds est le seul qui serait équitable ou son alternative de la prise en charge par les deux générateurs de ce trafic Clésud et le port autonome de Marseille.

Habitant de « Ouest Provence » honteusement absorbée par MPM, je connais les retombées de ces deux équipements sur les finances publiques et l'un comme l'autre ont de quoi financer les routes qui les desservent. Pas les habitants et usagers en véhicules légers.

Enfin, je vous donne quelques points qui pourraient résoudre à moindre coût les sujets d'inquiétude à la base de ce projet « tout voiture » :

- ✓ Aménager une voie de dégagement sur Clésud et une autre vers le port de Fos et les autres centres industriels ;
- ✓ Développer un transport express régional (train) pour effectuer cette liaison (solution plus écologique que la route) ;
- ✓ Imposer aux sociétés du bassin de Fos de mettre à disposition des transports de personnel par autobus ;

@188 - Fayolle Jena

Organisme : citoyen

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 21:13:35

Objet : LES ENJEUX DES VARIANTES PREFERENTIELLES ET DES MODALITES DE FINANCEMENT POUR LA VILLE DE FOS-SUR-MER

Contribution :

En qualité de conseiller municipal de la commune de FOS depuis 2001, je suis attentivement les débats relatifs à la liaison routière FOS-SALON depuis 2020. Cette liaison routière est essentielle pour préserver le cadre de vie des habitants de la commune. Les enjeux sont doubles pour la commune de FOS : 1. Obtenir le tracé le plus au Nord afin de préserver le cadre de vie des riverains et de garder le contact avec les rares espaces d'extension dont dispose encore la commune. 2. Obtenir le contournement routier de la commune par la création d'une voie entre la future déviation de Port-de-Bouc et la nouvelle autoroute venant de SALON-DE-PROVENCE. Sur le premier enjeu, je défends depuis le lancement de la concertation la variante du tracé qui repousse la future route le plus au Nord de la commune. Cette variante avait été écartée puis finalement réintégrée dans les études et semble désormais la solution privilégiée. En tant qu'habitant de la commune de FOS, je ne peux que m'en réjouir. Pour le second enjeu, l'Etat semble faire le choix d'une désynchronisation des réalisations. J'émet le souhait que le découplage du contournement de FOS ne signifie pas un statu quo qui maintiendrait la commune sans solution alternative à celles offertes par le réseau routier actuel. Je défends depuis 2020 la réalisation du contournement de FOS par le « Tunnel des Etangs » qui, avec un tracé enterré, ne sacrifierait ni le littoral ni les collines comme y conduisent les trois variantes proposées actuellement. La proposition était d'ailleurs reprise dans le compte-rendu d'une précédente consultation de 2022. 20220712_synthe_cse.pdf Certes, c'est l'option la plus onéreuse, mais c'est précisément la compensation due aux Fosséens pour les atteintes portées à leur environnement, leur santé et leur cadre de vie par l'aménagement de la zone industrielle aux portes de la ville. De plus, maintenant que l'Etat annonce envisager un péage pour la liaison FOS-SALON, dans laquelle s'insèrera le contournement de FOS, et dans la mesure où le péage sera essentiellement supporté par les véhicules en transit depuis ou à partir de la zone industrielle, le surcoût d'une route enterrée peut parfaitement être reporté sur le coût du péage. Ainsi, j'émet les souhaits suivants : - voir la variante n°1 être retenue pour la liaison FOS-SALON - accélérer la concertation et la réalisation du contournement de FOS - prise en compte par la DREAL et étude, comme elle s'y était engagée lors de la concertation de 2022, d'un tracé enterré pour réaliser le contournement par le tunnel des étangs.

Pièce(s) jointes(s) :



Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

Provence-Alpes-
Côte d'Azur

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Compte-rendu de la réunion publique de clôture de la séquence n°1 de la concertation continue

Date de réunion :	12/07/2022 de 18h à 20h	
Lieu :	Maison des Sports et de la Mer, Fos-sur-Mer	
Rédacteur du CR :	DREAL PACA	
INTERVENANTS	PARTICIPANTS	Liste de diffusion
Voir liste annexée		

RAPPEL DU CONTEXTE

Suite au débat public sur la liaison Fos-Salon organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) entre septembre 2020 et janvier 2021, et à la décision ministérielle de poursuite du projet du 29 juin 2021, la DREAL PACA, maître d'ouvrage du projet, engage une nouvelle phase de travail de définition du projet routier.

Cette nouvelle phase comprend des études et une concertation continue avec différents acteurs du territoire et le public. Elle doit permettre dans un premier temps de caractériser l'état initial du territoire et de comparer différentes variantes de projet afin de retenir la variante préférentielle.

La concertation continue, dont le dispositif global est rappelé diapositive 16 du support de présentation, se déroulera en 3 séquences avec pour objectifs de :

- **Recueillir les contributions des participants** pour élaborer un projet approprié
- **Partager les connaissances** des acteurs de terrain et études techniques
- **Informers les parties prenantes** de l'avancement du processus et du projet

La première séquence de concertation s'est déroulée de mars à juin 2022. Au cours de cette séquence des groupes de travail géographiques constitués essentiellement d'institutionnels et des groupes de travail thématiques ouverts au grand public se sont réunis, dans le but de partager les connaissances sur la situation territoriale, ainsi que les enjeux et dynamiques d'évolution à prendre en compte pour le projet.

Ces groupes de travail se réuniront de nouveau courant 2022 pour :

- **Séquence n°2 (automne 2022)** : Compléter la caractérisation de l'état initial, co-construire les variantes à comparer ;
- **Séquence n°3 (hiver 2022)** : Contribuer à l'évaluation des variantes d'aménagement, en vue de leur comparaison et du choix de la variante préférentielle par le comité des élus.

Le 12 juillet 2022, la DREAL PACA a organisé à Fos-sur-Mer une réunion publique de clôture de la première séquence de la concertation, dans le but de :

- Restituer une synthèse des expressions recueillies lors des différents groupes de travail organisés ;
- Partager les enseignements de cette 1^{ère} séquence et les suites données par le maître d'ouvrage.

Le présent compte-rendu propose une synthèse des présentations et échanges ayant eu lieu lors de cette réunion publique.

NB : Le support de présentation diffusé en séance est joint au présent document.

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion s'est déroulée en 5 temps :

- Accueil des participants et introduction ;
- Rappels généraux sur le projet, son processus d'élaboration et le dispositif de concertation mis en place ;
- Retour sur la séquence n°1 de la concertation continue ;
- Partage des enseignements de la séquence n°1 et des suites données par la DREAL ;
- Suites et clôture de la réunion.

INTRODUCTION

M. HETSCH, maire de Fos-sur-Mer, indique que cette réunion clôture une première séquence de concertation ayant permis à une grande pluralité d'acteurs d'exprimer ses attentes auprès du maître d'ouvrage. Il rappelle que ce projet routier est essentiel pour désengorger et permettre le développement de la zone industrielle-portuaire de Fos-sur-Mer.

Monsieur PASSERIEUX, sous-Préfet d'Istres, rappelle le dispositif de concertation mis en place et son calendrier :

- Réunion d'un comité des élus en novembre 2021 pour définir le cadre de la présente concertation ;
- Mise en place d'un comité de suivi intermodal Ouest Étang de Berre pour mener une réflexion intermodale dans la même temporalité que la définition du tracé précis de la liaison Fos-Salon ;
- Organisation de 8 groupes de travail thématiques et géographiques ;
- Réunion d'un comité des élus le 5 juillet 2022 pour partager un bilan de la première séquence de concertation continue.

Il précise que les études menées courant 2022-2023 permettront d'approfondir les différentes thématiques et de nourrir la réflexion concertée avec le public sur le choix des variantes. Il rappelle qu'une fois la variante de tracé préférentielle retenue, l'État engagera des études préalables à la déclaration d'utilité publique, en vue de la tenue d'une enquête d'utilité publique prévue en 2024. Les premiers travaux devraient démarrer en 2027.

Madame CALLET, 5^{ème} vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône déléguée aux routes, souligne l'attention particulière qu'a le Département au déploiement et à l'entretien du réseau routier dont il a la charge. Elle insiste sur l'importance de construire collectivement ce projet de liaison routière et en cohérence avec les différents projets routiers du territoire départemental.

M. GINOUX, conseiller métropolitain délégué au schéma d'ensemble de la voirie et des aménagements cyclables de la Métropole Aix-Marseille-Provence, rappelle le soutien de la Métropole aux élus et au projet de liaison Fos-Salon et réaffirme la volonté de la Métropole d'accompagner la réalisation de ce projet.

Mme. RICHARD-FERROUDJI, garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), rappelle que le rôle des garants est de veiller au respect du

droit à l'information et à la participation. Dans cette perspective, ceux-ci établissent un bilan annuel puis un bilan global en fin de concertation visant à partager les modalités de concertation mises en œuvre par le maître d'ouvrage et le déroulement de cette dernière.

PARTAGE DES ATTENTES POUR LA REUNION

Lors de leur inscription à cette réunion, certains participants ont exprimé des attentes particulières :

- Avoir un retour sur la démarche de concertation engagée / bilan de la concertation
- Connaître les perspectives pour la 2^{ème} séquence et les suites de la concertation
- Obtenir des informations sur la poursuite du projet
- Voir les points de conflits et faiblesses du projet reconnus
- Voir le projet se réaliser avec le barreau des étangs et le tracé 1
- Obtenir des financements pour les réalisations de voies cyclables et piétonnes, avec un agenda de ces réalisations, en parallèle des travaux de la liaison routière
- Savoir si la littérature scientifique internationale relative au théorème de Braess est prise en compte dans les études en cours.

RAPPELS GÉNÉRAUX

(Diapositives 11 à 17 du support de présentation)

La DREAL PACA rappelle :

- L'historique du projet ;
- Le contenu de la décision ministérielle du 29 juin 2021 ;
- Le calendrier prévisionnel du projet ;
- Le dispositif de concertation continue mis en place.

Les interventions des participants sur les propos introductifs de la DREAL :

- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, rappelle le soutien de l'association au projet de liaison Fos-Salon. Il regrette que la variante n°1 ait été écartée lors du débat public, sur la base d'éléments n'ayant pas fait l'objet de discussion avec le public, alors que celle-ci semblait être la plus favorable à retenir (un coût 25% inférieur à celui des deux autres variantes pour des impacts sur le milieu naturel équivalents). Il demande au maître d'ouvrage que soit réalisée une comparaison de la variante n°1 avec les autres variantes proposées.
- **M. LALANDE**, représentant de l'association de défense et de protection du littoral du Golfe de Fos (ADPLGF), rappelle le soutien de l'association au projet et souscrit au propos de M. MEUNIER.
 - La DREAL PACA précise que l'État a écarté cette variante au titre de la démarche « Éviter, Réduire et Compenser » en cohérence avec la politique de protection des milieux naturels portée par l'État dans le cadre du schéma national des aires protégées, visant à étendre les surfaces faisant l'objet d'une protection. A ce titre, un projet d'extension de la réserve naturelle des Coussouls de Crau, interceptant le fuseau de la variante 1, a émergé durant le débat public. Les études d'opportunité de phase 1 ayant permis de réaliser le dossier présenté au débat public, avaient été réalisées entre 2015 et 2018, préalablement à l'émergence de ce projet. Pour informations, ces études sont disponibles sur le site internet du projet (<https://www.liaison-fos-salon.com/documents-et-etudes>).

- **Mme. FABRE**, représentante du collectif Cistude, interroge le maître d'ouvrage sur les conséquences de l'augmentation des prix dans le domaine du BTP sur le coût du projet.
 - **La DREAL PACA** précise que le projet était estimé en 2018 à plus de 300 millions d'euros. Le coût du projet sera réévalué dans le cadre des études d'opportunité de phase 2 en cours, et constituera un des critères de comparaison des variantes.
- **M. LALANDE**, représentant de l'association de défense et de protection du littoral du Golfe de Fos (ADPLGF) et président du vélo club fosséen, interroge le maître d'ouvrage sur la possibilité de compenser les impacts du projet par la réalisation d'aménagements dédiés aux mobilités douces (ex : franchissement du Canal d'Arles à Bouc).
 - **La DREAL PACA** indique que si un cheminement vélo venait à être supprimé lors de la réalisation du projet, celui-ci serait rétabli par le maître d'ouvrage pour garantir la continuité cyclable sur le territoire. En revanche, la réalisation d'aménagements dédiés aux mobilités douces ne permet pas de compenser des impacts d'une autre nature (impacts sur la biodiversité ou l'agriculture par exemple).
- **La DREAL PACA** explique également travailler en collaboration avec la Métropole Aix-Marseille-Provence pour construire un projet compatible et complémentaire avec le plan de mobilité métropolitain, incluant les déplacements vélo.
- **M. CLARET**, participant, rappelle son opposition au projet routier qu'il juge destructeur vis-à-vis de l'environnement et nuisible au cadre de vie des habitants du territoire. Il reproche au projet de permettre un développement de la zone industrialo-portuaire qui générera une augmentation des flux routiers sur le secteur, notamment de poids-lourds, et posera d'importants enjeux de santé publique et de bien-être des riverains. Il souligne également la nécessité de préserver la Crau sèche et humide ainsi que la nappe de Crau, vitale pour des centaines de milliers d'habitants d'Arles à Salon.

RETOUR SUR LA SÉQUENCE N°1 DE LA CONCERTATION CONTINUE

(Diapositives 19 à 41 du support de concertation)

La DREAL PACA rappelle :

- Les objectifs de la concertation (diapositive 21)
- Les réunions et groupes de travail organisés ainsi que les modalités d'information, d'invitation et de recueil des expressions du public (diapositives 22-24)
- Les principaux éléments exprimés par les participants lors des différents groupes de travail (diapositives 26-33)
- Les retours recueillis auprès du grand public dans le cadre d'un questionnaire en ligne suite à la séquence 1 (diapositives 36-40)
 - Les interventions des participants suite à cette présentation ont principalement porté sur :
- Les **variantes de tracé proposées** par le maître d'ouvrage ;
- Les **enjeux environnementaux** recensés dans le périmètre du projet ;
- La **nécessité de développer prioritairement le transport collectif, ferroviaire et fluvial** avant le transport routier

Elles sont détaillées ci-après :

Les interventions des participants concernant les variantes de tracé proposées par le maître d'ouvrage :

- **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, rappelle l'opposition du collectif au projet tel que proposé à date. Sur le secteur sud, il souligne l'impossibilité de choisir entre des variantes présentant des impacts conséquents sur la biodiversité (barreau des étangs, variantes 1 et 2), des variantes présentant des impacts conséquents sur la population de Fos-sur-Mer en l'exposant à une pollution atmosphérique accrue (aménagement des routes existantes) ou une variante présentant des impacts conséquents sur les usagers de la route en les exposant à un fort risque industriel (variante par les voies portuaires). De même, pour le secteur nord, il souligne l'impossibilité de choisir entre impacter des terres agricoles ou la réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir.
 - **M. HETSCH**, maire de Fos-sur-Mer, rappelle qu'il est indispensable de faire des choix pour faire évoluer le territoire.
- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, indique que la variante n°1 (écartée) et la variante n°2 s'inscrivent sur une même bande de terrain longée par la route du Ventillon, la voie ferrée au sud et parcourue par un gazoduc et un pipeline. Compte tenu des caractéristiques mentionnées, il doute de la possibilité de faire de cette zone une extension de la réserve naturelle de la Crau en rappelant les risques liés à des incidents de pipelines (cf. rupture d'un pipeline SPSE en 2009).
- **M. FAYOLLE**, habitant de Fos-sur-Mer, insiste sur l'importance de mobiliser le public fosséen, jusqu'ici peu mobilisé, pour favoriser la réalisation du projet de contournement de Fos-sur-Mer jugé indispensable pour la population locale et la réintégration de la variante n°1 à l'étude. Il questionne la Ville de Fos sur les actions de mobilisation envisagées et suggère l'organisation d'un référendum tel que fait par le passé.
 - **M. HETSCH**, Maire de Fos-sur-Mer, rappelle avoir porté, avec d'autres maires du secteur, la variante n°1 auprès du ministre des Transports avant que celle-ci ne soit écartée au profit de l'extension de la réserve naturelle du Coussoul de Crau. Il ne s'oppose pas au principe d'un référendum mais doute de son efficacité pour permettre de faire évoluer la décision ministérielle vis-à-vis de la variante n°1.
 - **La DREAL PACA** rappelle une nouvelle fois que l'État a écarté cette variante au titre de la démarche « Éviter, Réduire et Compenser » en cohérence avec le projet d'extension du périmètre de la réserve naturelle des Coussouls de Crau. Elle explique que ce projet fera l'objet d'une procédure spécifique de consultation du public, et invite donc les participants qui le souhaitent à s'exprimer dans ce cadre-là. La DREAL rappelle son obligation de se conformer à la décision ministérielle de 2021 et donc de ne plus considérer la variante n°1 dans les études en cours.
 - **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, partage la position de l'État concernant la variante n°1. Il trouve rationnel de préserver le coussoul de Crau, unique et précieux pour la biodiversité de la région.
- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, regrette le manque de communication concernant la possibilité pour le public de s'exprimer sur le projet d'extension de la réserve naturelle nationale.

- **La DREAL PACA** indique avoir informé le public sur ce sujet lors des précédents groupes de travail. Elle précise qu'il ne s'agit pas d'une phase de concertation mais bien d'une phase de participation du public pouvant prendre différentes formes (enquête publique, participation par voie électronique...).
- **M. WOLF**, du Conservatoire des Espaces Naturels de PACA en charge de la gestion de la réserve nationale du coussoul de Crau et de la réserve régionale de la Poitevine-Regarde-Venir, ajoute que l'enquête publique portant sur le projet d'extension de la réserve naturelle nationale, initialement prévue pour fin juin, se déroulera à l'automne 2022.
- **M. FAYOLLE**, habitant de Fos-sur-Mer, suggère d'étudier la possibilité de réaliser un tunnel des étangs qui permettrait de contourner la commune de Fos-sur-Mer tout en préservant la biodiversité.
 - **M. HETSCH**, Maire de Fos-sur-Mer, indique avoir suggéré la réalisation du barreau des étangs par un viaduc au droit des étangs pour limiter son emprise au sol et ses impacts sur les volumes d'eau de saumure et sur la biodiversité. Cette solution pourrait selon lui permettre de concilier les différents enjeux en conservant une certaine maîtrise des coûts du projet.
 - **La DREAL PACA** indique que la réalisation d'un viaduc sera étudiée dans le cadre des études d'opportunité de phase 2, notamment sous l'angle de sa faisabilité technique et de son coût. Une étude similaire pourrait être réalisée sur la proposition de tunnel, toutefois les coûts seront très nettement supérieurs, ce qui pourrait conduire à mettre en péril la possibilité de financer le projet.

Les interventions des participants sur la nécessité de développer prioritairement le transport collectif, ferroviaire et fluvial avant le transport routier :

- **Mme. COLOMBAN**, représentante du collectif Cistude, suggère de favoriser le report du fret sur le train pour libérer de la capacité routière. De cette manière, le projet routier Fos-Salon perdrait en pertinence.
- **M. DAL COL**, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement craint que le développement futur de la zone industrialo-portuaire génère une nouvelle saturation de l'axe routier par les poids-lourds et suggère davantage de report du fret sur le transport fluvial et le ferroviaire.
- **Mme. TISSIER**, propriétaire sur la réserve Poitevine-Regarde-Venir, questionne le maître d'ouvrage sur la pertinence de réaliser un projet routier dans le contexte actuel. Elle s'interroge sur les raisons pour lesquelles l'État n'a pas la volonté affirmée de développer davantage le transport ferroviaire et fluvial.

Réponses communes :

- **La DREAL PACA** travaille à la définition d'un scénario de référence visant à qualifier l'évolution du territoire et des trafics en tenant compte des projets réalisés et à venir (ferroviaires, fluviaux...). L'étude de ce scénario de référence permettra d'évaluer la nécessité du projet routier compte tenu de l'évolution du territoire. Ce sujet sera partagé avec le public dans les prochaines séquences de la concertation.
- **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, rappelle que l'État est particulièrement volontariste sur le rail dans le secteur. L'État apporte des subventions publiques et un encouragement majeur au projet de feroutage de Clésud. Les subventions publiques s'élèvent à près de 20 millions d'euros dans l'aménagement de la gare de triage de Miramas. Il indique également avoir créé

- un comité d'engagement pour le ferroviaire sur Clésud dans le but d'inciter les entreprises privées à privilégier le report modal ferroviaire.
- **M. le sous-préfet** rappelle également que le Président de la République a souhaité que la liaison Rhin-Rhône soit une priorité majeure du plan « Marseille en Grand » afin de favoriser le transport fluvial. D'importants investissements sont donc prévus pour favoriser le ferroviaire et le fluvial. Il rappelle toutefois l'importance de ne pas délaisser l'aménagement des routes, empruntées pour les trajets dits du « dernier kilomètre ».
 - **M. TISSIER**, propriétaire sur la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir, indique qu'un inconvénient majeur au développement du transport multimodal réside dans la rupture de charge et la perte de temps qu'elle génère. Il interroge l'État sur la possibilité de définir un plan de développement multimodal régional donnant la priorité au ferroviaire et au fluvial avant le routier.
 - **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, rappelle que la Région et l'État défendent la réalisation du contournement ferroviaire du sud de Lyon pour disposer d'un axe ferroviaire depuis le port de Marseille concurrentiel et éviter un étranglement qui rendrait les options de ferroutage impossibles.
 - Il rappelle également que dans le cadre de l'autorisation d'exploitation du dernier bâtiment réalisé à Clésud, le préfet a pris un arrêté demandant à l'exploitant un objectif ferme et mesuré chaque année.
 - **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, encourage les efforts de l'État en matière de multimodalité. Il s'appuie sur des données issues du schéma de cohérence territoriale métropolitain (SCoT) pour mettre en évidence les potentialités immédiates en matière de report fluvial (possibilité d'un passage de 3 à 10% de trafic fluvial sans aménagement supplémentaire du port) et souligner les dysfonctionnements empêchant un recours plus fréquent des habitants de la Métropole AMP aux transports collectifs (lignes de bus saturées, difficultés de stationnement dans les gares, ligne ferroviaire littorale en limite de capacité, taux de retard et d'annulation plus élevés de France). Il souligne l'importance d'investir massivement pour le développement du ferroviaire, du fluvial et des transports en commun plutôt que dans des projets routiers, qui repoussent les problématiques actuelles au futur (cf. théorème de Braess).
 - **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, indique que l'État prévoit d'investir 1 milliard d'euros pour le développement des transports en commun sur la Métropole AMP dans le cadre du plan Marseille en Grand et également plusieurs milliards dans l'amélioration des lignes régionales par le retraitement souterrain sous la gare de Marseille Saint-Charles. Les investissements ferroviaires sur les années à venir seront donc très supérieurs aux investissements routiers.
 - **La DREAL PACA** explicite le paradoxe de Braess, phénomène mathématique qui, appliqué au trafic routier énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut dans certains cas produire des effets inattendus aggravant la congestion, tandis que la suppression d'une route dans un réseau saturé peut au contraire conduire à une réduction de la congestion. La DREAL indique qu'un groupe de travail dédié à la thématique du trafic sera organisé lors de la séquence n°2 de la concertation continue et permettra d'évoquer ce sujet.

Les interventions des participants concernant les enjeux environnementaux recensés sur le secteur :

- **Mme. DELLAROSSA**, chargée de mission au Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la nappe de la Crau (Symcrau) rappelle que le projet s'inscrit dans une zone de sauvegarde d'eau potable qui représente un enjeu important à prendre en compte sur le secteur central.
 - **La DREAL PACA** indique avoir connaissance de cet enjeu. Elle précise que la présentation du jour n'est pas un compte-rendu exhaustif des sujets abordés durant la première phase de la concertation. Elle indique que les comptes-rendus détaillés des groupes de travail, dont un spécifique à la protection de la ressource en eau, sont disponibles sur le site internet du projet.
- **M. WOLF** rappelle que les variantes n°1 et n°2 présentent des enjeux similaires en matière de biodiversité. Les problématiques environnementales associées seront donc sensiblement identiques. Il indique qu'il existe des problématiques du même ordre plus au nord entre les impacts sur la réserve de la Poitevine-Regarde-Venir et les milieux agricoles. Au vu des enjeux environnementaux présents sur le secteur du projet, il souligne que le projet aura des impacts difficiles à éviter et réduire. Il rappelle également la complexité de définir des mesures de compensations pertinentes sur le secteur compte tenu des forts enjeux environnementaux (compenser des terres naturelles par des terres agricoles et inversement).

LES ENSEIGNEMENTS DE LA SÉQUENCE 1 ET SUITES DONNÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

La DREAL PACA présente :

- Les enseignements de la concertation sur le projet (diapositive 44)
- Les enseignements de la concertation sur les modalités de concertation (diapositive 45)
- Les suites données par le maître d'ouvrage et notamment les adaptations envisagées du dispositif de concertation (diapositives 47-48)

Mme. RICHARD-FERROUDJI, garante de la CNDP, présente les grandes lignes du bilan annuel établi par les garants. Elle mentionne 3 points d'attention des garants pour la prochaine année :

- **L'articulation entre la concertation continue et les études d'opportunité** : l'enjeu est de mettre en œuvre un processus itératif permettant aux études techniques d'être nourries par la concertation et inversement ;
- **L'articulation de la concertation du projet de liaison Fos-Salon avec d'autres concertations sur le territoire** notamment via le comité de suivi intermodal Ouest Étang de Berre mis en place mais également d'autres temps de participation ;
- **Veiller à maintenir une ouverture de la démarche à de nouveaux publics** : maintenir une vigilance à informer largement le public sur le projet et l'inviter à participer à la concertation en multipliant les canaux d'information (numérique, médias...).

Les interventions des participants concernant les enseignements de la séquence n°1 et les suites données par le maître d'ouvrage :

- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, souligne le manque d'articulation entre la concertation et les études. Il regrette que certaines décisions du projet soient prises sans échange avec le public.
Par ailleurs, il souhaiterait disposer d'informations sur le phasage des travaux des différentes sections. Il indique qu'un phasage inadapté (réalisation des aménagements à Fos-sur-Mer après la réalisation des sections Nord et Centre) pourrait accentuer l'effet « entonnoir » aux conséquences dramatiques pour la ville de Fos-sur-Mer, ce qui serait contraire aux objectifs du projet affichés par le maître d'ouvrage.

SUITES ET CLÔTURE

M. GINOUX, précise que la Métropole AMP travaille concomitamment sur l'ensemble des sujets de mobilité. Il confirme la volonté de l'État et des collectivités de développer le ferroviaire, mais rappelle la difficulté à inciter les entreprises à y recourir. Il rappelle de manière plus générale à la complexité d'intégrer et de concilier l'ensemble des enjeux dans les projets de développement d'un territoire.

Il conclut en indiquant que dans la lutte contre le tout-camion, chacun a sa part de responsabilité et invite à un changement collectif des modes de consommation (moins consommer d'électricité, moins consommer de produits qui viennent de « l'autre bout du monde », ...).

La DREAL PACA remercie les participants et les invite à poursuivre leur participation lors des prochaines séquences de concertation. Elle clôt la réunion en présentant le calendrier :

- **Début sept. 2022** : Planification et organisation de la séquence n°2 de la concertation continue
- **Fin sept. – fin nov. 2022** :
 - > Organisation des séances de travail :
 - État initial actualisé
 - Contexte prospectif territorial
 - Construction de la grille d'analyse multicritère
 - Travail sur les variantes
 - > Comité de suivi intermodal Ouest Etang de Berre
- **Déc. 2022 – Début 2023** : Séquence 3 - Comparaison des variantes
- **2023** :
 - > Choix de la variante préférentielle
 - > Études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique
- **2024** : Enquête Publique

ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

MAÎTRISE D'OUVRAGE- DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
PATTE	Lionel	Chef de l'UMO DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
MARY	Cédric	Adjoint au chef de l'UMO DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
CEREA	Xavier	Responsable d'opération DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

INTERVENANTS

Nom	Prénom	Organisme
PASSERIEUX	Régis	Sous-Préfet d'Istres
CALLET	Marie-Pierre	5ème vice-présidente – déléguée aux routes
GINOUX	Philippe	Conseiller Métropolitain délégué à la voirie et aux aménagements cyclables
HETSCH	Jean	Maire de Fos-sur-Mer

PRESTATAIRES DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
BOUVET	Camille	AMO concertation Nicaya Conseil
PERICHON	Blandine	AMO concertation Nicaya Conseil

GARANT

Nom	Prénom	Organisme
RICHARD-FERROUDJI	Audrey	Garante CNDP liaison Fos-Salon

PARTICIPANTS (ayant renseigné la feuille d'émargement)

Nom	Prénom	
ARAGNEAU	Alain	Adjoint au Maire d'Istres
BENEDETTO	René	Président de l'EN
BERNARDINI	Anne-Lise	Métropole Aix-Marseille Provence
BERNEX	Jean-Luc	Métropole Aix-Marseille Provence
BRENOT	Jacques	
CARTON	Daniel	
CARTON	Christine	
CASTILLO	Christian	
CLARET	René	
COLOMBAN	Nathalie	Collectif Cistude
DAL COL	Gilbert	Association MCTB Golfe de Fos Environnement
DAVID	Jean-Baptiste	Chargé de mission CCI Aix-Marseille-Provence
DELAVOUËT	Arlette	
DEL CORSO	Marc	Métropole Aix-Marseille Provence
DELLAROSSA	Pauline	Chargée de mission Symicrau
DUFRESNE	Ali	
FABRE	Marie-Claude	Collectif Cistude
FAYOLLE	Jean	

FIGUIERE	Emmanuelle	Chargée relations institutionnelles mairie de Fos sur Mer
JOURDHEUIL	Maud	Vinci Autoroutes
LALANDE	François	Association ADPLGF
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MEUNIER	Romyakd	Président du MCTB Golfe de Fos Environnement
MILLEVILLE	Christelle	
MONNIER	Isabelle	Adjointe au Chef du Bureau Économie, Emploi et Environnement Sous-préfecture Istres
MUSATO	Marcel	
NICCOLINI	Bernard	
ONNO	Anais	Métropole Aix-Marseille Provence
PEREZ	Eliane	ADPLGF
PEREZ	Erick	
REVERCHON	Març	Président la Méridionale
RICHER DE FORGES	Xavier	Vinci Autoroutes
ROUSSEL	Michel	
SIDENIUS	Jakob	Seayard
SUPPIN	Thibault	
TASSONE	Carmelo	Mairie de Miramas
TISSIER	Anne et JJ	Propriétaire de la Crau humide de la réserve naturelle Poitevine Regarde Venir
WOLFF	Axel	Conservatoire des espaces naturels PACA

@189 - Anonymat souhaité

Organisme : habitante

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 21:14:16

Objet : Pensons le futur de notre territoire pour y vivre en bonne santé et heureux

Contribution :

Bonjour Madame, Monsieur, Je pense qu'en 2026, et alors que ces dernières années nous avons connu plusieurs événements extrêmes dans la région (sécheresse de 2022, feux de forêt en 2025 qui endommagent 90 maisons à l'Estaque dont 51 complètement détruites, et déjà 3 canicules en France avant le 14 juillet 2026), il est temps de définitivement enterrer ces projets d'une autre époque. Les changements climatiques sont bien là, et il ne faut pas seulement décarboner l'industrie mais aussi et surtout les transports (un des premiers pôles d'émissions en France). Une autoroute n'a rien à faire dans la Crau (une steppe unique en Europe). Aujourd'hui on ne peut plus penser comme il y a 60 ans, mais nous sommes obligés de réfléchir à l'aménagement du territoire dans le contexte actuel et anticiper au mieux les futurs. Une autoroute qui plus est payante n'est pas un projet digne de notre époque. Soyons réellement ambitieux et investissons massivement dans d'autres mobilités (train, transport en bus et à vélo sur les voies existantes ou avec de faibles aménagements). Le retour sur investissement d'un tel projet, nous oblige à imaginer le territoire dans 30, 50 ou 60 ans. Ne laissons pas à nos enfants une verrue dans le paysage d'un autre temps, mais imaginons des nouvelles utopies pour qu'ils fassent toujours bon vivre sur notre territoire. Ainsi par ce message, je m'oppose à ce projet d'autoroute dans toute sa dimension, et reste persuadée que de nombreuses alternatives existent pour que les riverains, les employés, et les habitants puissent toujours vivre aujourd'hui et demain sur ce territoire en bonne santé. Bien cordialement,

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@190 - Fayolle Jean

Organisme : citoyen

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 21:28:00

Objet : LES ENJEUX DES VARIANTES PREFERENTIELLES ET DES MODALITES DE FINANCEMENT POUR LA VILLE DE FOS-SUR-MER

Contribution :

En qualité de conseiller municipal de la commune de FOS depuis 2001, je suis attentivement les débats relatifs à la liaison routière FOS-SALON depuis 2020. Cette liaison routière est essentielle pour préserver le cadre de vie des habitants de la commune. Les enjeux sont doubles pour la commune de FOS : 1. Obtenir le tracé le plus au Nord afin de préserver le cadre de vie des riverains et de garder le contact avec les rares espaces d'extension dont dispose encore la commune. 2. Obtenir le contournement routier de la commune par la création d'une voie entre la future déviation de Port-de-Bouc et la nouvelle autoroute venant de SALON-DE-PROVENCE. Sur le premier enjeu, je défends depuis le lancement de la concertation la variante du tracé qui repousse la future route le plus au Nord de la commune. Cette variante avait été écartée puis finalement réintégrée dans les études et semble désormais la solution privilégiée. En tant qu'habitant de la commune de FOS, je ne peux que m'en réjouir. Pour le second enjeu, l'Etat semble faire le choix d'une désynchronisation des réalisations. J'émet le souhait que le découplage du contournement de FOS ne signifie pas un statu quo qui maintiendrait la commune sans solution alternative à celles offertes par le réseau routier actuel. Je défends depuis 2020 la réalisation du contournement de FOS par le « Tunnel des Etangs » qui, avec un tracé enterré, ne sacrifierait ni le littoral ni les collines comme y conduisent les trois variantes proposées actuellement. La proposition était d'ailleurs reprise dans le compte-rendu d'une précédente consultation de 2022. 20220712_synthe_cse.pdf Certes, c'est l'option la plus onéreuse, mais c'est précisément la compensation due aux Fosséens pour les atteintes portées à leur environnement, leur santé et leur cadre de vie par l'aménagement de la zone industrielle aux portes de la ville. De plus, maintenant que l'Etat annonce envisager un péage pour la liaison FOS-SALON, dans laquelle s'insèrera le contournement de FOS, et dans la mesure où le péage sera essentiellement supporté par les véhicules en transit depuis ou à partir de la zone industrielle, le surcoût d'une route enterrée peut parfaitement être reporté sur le coût du péage. Ainsi, j'émet les souhaits suivants : - voir la variante n°1 être retenue pour la liaison FOS-SALON - accélérer la concertation et la réalisation du contournement de FOS - prise en compte par la DREAL et étude, comme elle s'y était engagée lors de la concertation de 2022, d'un tracé enterré pour réaliser le contournement par le tunnel des étangs.

Pièce(s) jointe(s) :



Direction Régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

Provence-Alpes-
Côte d'Azur

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Compte-rendu de la réunion publique de clôture de la séquence n°1 de la concertation continue

Date de réunion :	12/07/2022 de 18h à 20h	
Lieu :	Maison des Sports et de la Mer, Fos-sur-Mer	
Rédacteur du CR :	DREAL PACA	
INTERVENANTS	PARTICIPANTS	Liste de diffusion
Voir liste annexée		

RAPPEL DU CONTEXTE

Suite au débat public sur la liaison Fos-Salon organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) entre septembre 2020 et janvier 2021, et à la décision ministérielle de poursuite du projet du 29 juin 2021, la DREAL PACA, maître d'ouvrage du projet, engage une nouvelle phase de travail de définition du projet routier.

Cette nouvelle phase comprend des études et une concertation continue avec différents acteurs du territoire et le public. Elle doit permettre dans un premier temps de caractériser l'état initial du territoire et de comparer différentes variantes de projet afin de retenir la variante préférentielle.

La concertation continue, dont le dispositif global est rappelé diapositive 16 du support de présentation, se déroulera en 3 séquences avec pour objectifs de :

- **Recueillir les contributions des participants** pour élaborer un projet approprié
- **Partager les connaissances** des acteurs de terrain et études techniques
- **Informers les parties prenantes** de l'avancement du processus et du projet

La première séquence de concertation s'est déroulée de mars à juin 2022. Au cours de cette séquence des groupes de travail géographiques constitués essentiellement d'institutionnels et des groupes de travail thématiques ouverts au grand public se sont réunis, dans le but de partager les connaissances sur la situation territoriale, ainsi que les enjeux et dynamiques d'évolution à prendre en compte pour le projet.

Ces groupes de travail se réuniront de nouveau courant 2022 pour :

- **Séquence n°2 (automne 2022)** : Compléter la caractérisation de l'état initial, co-construire les variantes à comparer ;
- **Séquence n°3 (hiver 2022)** : Contribuer à l'évaluation des variantes d'aménagement, en vue de leur comparaison et du choix de la variante préférentielle par le comité des élus.

Le 12 juillet 2022, la DREAL PACA a organisé à Fos-sur-Mer une réunion publique de clôture de la première séquence de la concertation, dans le but de :

- Restituer une synthèse des expressions recueillies lors des différents groupes de travail organisés ;
- Partager les enseignements de cette 1^{ère} séquence et les suites données par le maître d'ouvrage.

Le présent compte-rendu propose une synthèse des présentations et échanges ayant eu lieu lors de cette réunion publique.

NB : Le support de présentation diffusé en séance est joint au présent document.

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion s'est déroulée en 5 temps :

- Accueil des participants et introduction ;
- Rappels généraux sur le projet, son processus d'élaboration et le dispositif de concertation mis en place ;
- Retour sur la séquence n°1 de la concertation continue ;
- Partage des enseignements de la séquence n°1 et des suites données par la DREAL ;
- Suites et clôture de la réunion.

INTRODUCTION

M. HETSCH, maire de Fos-sur-Mer, indique que cette réunion clôture une première séquence de concertation ayant permis à une grande pluralité d'acteurs d'exprimer ses attentes auprès du maître d'ouvrage. Il rappelle que ce projet routier est essentiel pour désengorger et permettre le développement de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

Monsieur PASSERIEUX, sous-Préfet d'Istres, rappelle le dispositif de concertation mis en place et son calendrier :

- Réunion d'un comité des élus en novembre 2021 pour définir le cadre de la présente concertation ;
- Mise en place d'un comité de suivi intermodal Ouest Étang de Berre pour mener une réflexion intermodale dans la même temporalité que la définition du tracé précis de la liaison Fos-Salon ;
- Organisation de 8 groupes de travail thématiques et géographiques ;
- Réunion d'un comité des élus le 5 juillet 2022 pour partager un bilan de la première séquence de concertation continue.

Il précise que les études menées courant 2022-2023 permettront d'approfondir les différentes thématiques et de nourrir la réflexion concertée avec le public sur le choix des variantes. Il rappelle qu'une fois la variante de tracé préférentielle retenue, l'État engagera des études préalables à la déclaration d'utilité publique, en vue de la tenue d'une enquête d'utilité publique prévue en 2024. Les premiers travaux devraient démarrer en 2027.

Madame CALLET, 5^{ème} vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône déléguée aux routes, souligne l'attention particulière qu'a le Département au déploiement et à l'entretien du réseau routier dont il a la charge. Elle insiste sur l'importance de construire collectivement ce projet de liaison routière et en cohérence avec les différents projets routiers du territoire départemental.

M. GINOUX, conseiller métropolitain délégué au schéma d'ensemble de la voirie et des aménagements cyclables de la Métropole Aix-Marseille-Provence, rappelle le soutien de la Métropole aux élus et au projet de liaison Fos-Salon et réaffirme la volonté de la Métropole d'accompagner la réalisation de ce projet.

Mme. RICHARD-FERROUDJI, garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), rappelle que le rôle des garants est de veiller au respect du

droit à l'information et à la participation. Dans cette perspective, ceux-ci établissent un bilan annuel puis un bilan global en fin de concertation visant à partager les modalités de concertation mises en œuvre par le maître d'ouvrage et le déroulement de cette dernière.

PARTAGE DES ATTENTES POUR LA REUNION

Lors de leur inscription à cette réunion, certains participants ont exprimé des attentes particulières :

- Avoir un retour sur la démarche de concertation engagée / bilan de la concertation
- Connaître les perspectives pour la 2^{ème} séquence et les suites de la concertation
- Obtenir des informations sur la poursuite du projet
- Voir les points de conflits et faiblesses du projet reconnus
- Voir le projet se réaliser avec le barreau des étangs et le tracé 1
- Obtenir des financements pour les réalisations de voies cyclables et piétonnes, avec un agenda de ces réalisations, en parallèle des travaux de la liaison routière
- Savoir si la littérature scientifique internationale relative au théorème de Braess est prise en compte dans les études en cours.

RAPPELS GÉNÉRAUX

(Diapositives 11 à 17 du support de présentation)

La DREAL PACA rappelle :

- L'historique du projet ;
- Le contenu de la décision ministérielle du 29 juin 2021 ;
- Le calendrier prévisionnel du projet ;
- Le dispositif de concertation continue mis en place.

Les interventions des participants sur les propos introductifs de la DREAL :

- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, rappelle le soutien de l'association au projet de liaison Fos-Salon. Il regrette que la variante n°1 ait été écartée lors du débat public, sur la base d'éléments n'ayant pas fait l'objet de discussion avec le public, alors que celle-ci semblait être la plus favorable à retenir (un coût 25% inférieur à celui des deux autres variantes pour des impacts sur le milieu naturel équivalents). Il demande au maître d'ouvrage que soit réalisée une comparaison de la variante n°1 avec les autres variantes proposées.
- **M. LALANDE**, représentant de l'association de défense et de protection du littoral du Golfe de Fos (ADPLGF), rappelle le soutien de l'association au projet et souscrit au propos de M. MEUNIER.
 - La DREAL PACA précise que l'État a écarté cette variante au titre de la démarche « Éviter, Réduire et Compenser » en cohérence avec la politique de protection des milieux naturels portée par l'État dans le cadre du schéma national des aires protégées, visant à étendre les surfaces faisant l'objet d'une protection. A ce titre, un projet d'extension de la réserve naturelle des Coussouls de Crau, interceptant le fuseau de la variante 1, a émergé durant le débat public. Les études d'opportunité de phase 1 ayant permis de réaliser le dossier présenté au débat public, avaient été réalisées entre 2015 et 2018, préalablement à l'émergence de ce projet. Pour informations, ces études sont disponibles sur le site internet du projet (<https://www.liaison-fos-salon.com/documents-et-etudes>).

- **Mme. FABRE**, représentante du collectif Cistude, interroge le maître d'ouvrage sur les conséquences de l'augmentation des prix dans le domaine du BTP sur le coût du projet.
 - **La DREAL PACA** précise que le projet était estimé en 2018 à plus de 300 millions d'euros. Le coût du projet sera réévalué dans le cadre des études d'opportunité de phase 2 en cours, et constituera un des critères de comparaison des variantes.
- **M. LALANDE**, représentant de l'association de défense et de protection du littoral du Golfe de Fos (ADPLGF) et président du vélo club fosséen, interroge le maître d'ouvrage sur la possibilité de compenser les impacts du projet par la réalisation d'aménagements dédiés aux mobilités douces (ex : franchissement du Canal d'Arles à Bouc).
 - **La DREAL PACA** indique que si un cheminement vélo venait à être supprimé lors de la réalisation du projet, celui-ci serait rétabli par le maître d'ouvrage pour garantir la continuité cyclable sur le territoire. En revanche, la réalisation d'aménagements dédiés aux mobilités douces ne permet pas de compenser des impacts d'une autre nature (impacts sur la biodiversité ou l'agriculture par exemple).
- **La DREAL PACA** explique également travailler en collaboration avec la Métropole Aix-Marseille-Provence pour construire un projet compatible et complémentaire avec le plan de mobilité métropolitain, incluant les déplacements vélo.
- **M. CLARET**, participant, rappelle son opposition au projet routier qu'il juge destructeur vis-à-vis de l'environnement et nuisible au cadre de vie des habitants du territoire. Il reproche au projet de permettre un développement de la zone industrialo-portuaire qui génèrera une augmentation des flux routiers sur le secteur, notamment de poids-lourds, et posera d'importants enjeux de santé publique et de bien-être des riverains. Il souligne également la nécessité de préserver la Crau sèche et humide ainsi que la nappe de Crau, vitale pour des centaines de milliers d'habitants d'Arles à Salon.

RETOUR SUR LA SÉQUENCE N°1 DE LA CONCERTATION CONTINUE

(Diapositives 19 à 41 du support de concertation)

La DREAL PACA rappelle :

- Les objectifs de la concertation (diapositive 21)
- Les réunions et groupes de travail organisés ainsi que les modalités d'information, d'invitation et de recueil des expressions du public (diapositives 22-24)
- Les principaux éléments exprimés par les participants lors des différents groupés de travail (diapositives 26-33)
- Les retours recueillis auprès du grand public dans le cadre d'un questionnaire en ligne suite à la séquence 1 (diapositives 36-40)
 - Les interventions des participants suite à cette présentation ont principalement porté sur :
- Les **variantes de tracé proposées** par le maître d'ouvrage ;
- Les **enjeux environnementaux** recensés dans le périmètre du projet ;
- La **nécessité de développer prioritairement le transport collectif, ferroviaire et fluvial** avant le transport routier

Elles sont détaillées ci-après :

Les interventions des participants concernant les variantes de tracé proposées par le maître d'ouvrage :

- **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, rappelle l'opposition du collectif au projet tel que proposé à date. Sur le secteur sud, il souligne l'impossibilité de choisir entre des variantes présentant des impacts conséquents sur la biodiversité (barreau des étangs, variantes 1 et 2), des variantes présentant des impacts conséquents sur la population de Fos-sur-Mer en l'exposant à une pollution atmosphérique accrue (aménagement des routes existantes) ou une variante présentant des impacts conséquents sur les usagers de la route en les exposant à un fort risque industriel (variante par les voies portuaires). De même, pour le secteur nord, il souligne l'impossibilité de choisir entre impacter des terres agricoles ou la réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir.
 - **M. HETSCH**, maire de Fos-sur-Mer, rappelle qu'il est indispensable de faire des choix pour faire évoluer le territoire.
- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, indique que la variante n°1 (écartée) et la variante n°2 s'inscrivent sur une même bande de terrain longée par la route du Ventillon, la voie ferrée au sud et parcourue par un gazoduc et un pipeline. Compte tenu des caractéristiques mentionnées, il doute de la possibilité de faire de cette zone une extension de la réserve naturelle de la Crau en rappelant les risques liés à des incidents de pipelines (cf. rupture d'un pipeline SPSE en 2009).
- **M. FAYOLLE**, habitant de Fos-sur-Mer, insiste sur l'importance de mobiliser le public fosséen, jusqu'ici peu mobilisé, pour favoriser la réalisation du projet de contournement de Fos-sur-Mer jugé indispensable pour la population locale et la réintégration de la variante n°1 à l'étude. Il questionne la Ville de Fos sur les actions de mobilisation envisagées et suggère l'organisation d'un référendum tel que fait par le passé.
 - **M. HETSCH**, Maire de Fos-sur-Mer, rappelle avoir porté, avec d'autres maires du secteur, la variante n°1 auprès du ministre des Transports avant que celle-ci ne soit écartée au profit de l'extension de la réserve naturelle du Coussoul de Crau. Il ne s'oppose pas au principe d'un référendum mais doute de son efficacité pour permettre de faire évoluer la décision ministérielle vis-à-vis de la variante n°1.
 - **La DREAL PACA** rappelle une nouvelle fois que l'État a écarté cette variante au titre de la démarche « Éviter, Réduire et Compenser » en cohérence avec le projet d'extension du périmètre de la réserve naturelle des Coussouls de Crau. Elle explique que ce projet fera l'objet d'une procédure spécifique de consultation du public, et invite donc les participants qui le souhaitent à s'exprimer dans ce cadre-là. La DREAL rappelle son obligation de se conformer à la décision ministérielle de 2021 et donc de ne plus considérer la variante n°1 dans les études en cours.
 - **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, partage la position de l'État concernant la variante n°1. Il trouve rationnel de préserver le coussoul de Crau, unique et précieux pour la biodiversité de la région.
- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, regrette le manque de communication concernant la possibilité pour le public de s'exprimer sur le projet d'extension de la réserve naturelle nationale.

- **La DREAL PACA** indique avoir informé le public sur ce sujet lors des précédents groupes de travail. Elle précise qu'il ne s'agit pas d'une phase de concertation mais bien d'une phase de participation du public pouvant prendre différentes formes (enquête publique, participation par voie électronique...).
- **M. WOLF**, du Conservatoire des Espaces Naturels de PACA en charge de la gestion de la réserve nationale du coussoul de Crau et de la réserve régionale de la Poitevine-Regarde-Venir, ajoute que l'enquête publique portant sur le projet d'extension de la réserve naturelle nationale, initialement prévue pour fin juin, se déroulera à l'automne 2022.
- **M. FAYOLLE**, habitant de Fos-sur-Mer, suggère d'étudier la possibilité de réaliser un tunnel des étangs qui permettrait de contourner la commune de Fos-sur-Mer tout en préservant la biodiversité.
 - **M. HETSCH**, Maire de Fos-sur-Mer, indique avoir suggéré la réalisation du barreau des étangs par un viaduc au droit des étangs pour limiter son emprise au sol et ses impacts sur les volumes d'eau de saumure et sur la biodiversité. Cette solution pourrait selon lui permettre de concilier les différents enjeux en conservant une certaine maîtrise des coûts du projet.
 - **La DREAL PACA** indique que la réalisation d'un viaduc sera étudiée dans le cadre des études d'opportunité de phase 2, notamment sous l'angle de sa faisabilité technique et de son coût. Une étude similaire pourrait être réalisée sur la proposition de tunnel, toutefois les coûts seront très nettement supérieurs, ce qui pourrait conduire à mettre en péril la possibilité de financer le projet.

Les interventions des participants sur la nécessité de développer prioritairement le transport collectif, ferroviaire et fluvial avant le transport routier :

- **Mme. COLOMBAN**, représentante du collectif Cistude, suggère de favoriser le report du fret sur le train pour libérer de la capacité routière. De cette manière, le projet routier Fos-Salon perdrait en pertinence.
- **M. DAL COL**, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement craint que le développement futur de la zone industrialo-portuaire génère une nouvelle saturation de l'axe routier par les poids-lourds et suggère davantage de report du fret sur le transport fluvial et le ferroviaire.
- **Mme. TISSIER**, propriétaire sur la réserve Poitevine-Regarde-Venir, questionne le maître d'ouvrage sur la pertinence de réaliser un projet routier dans le contexte actuel. Elle s'interroge sur les raisons pour lesquelles l'État n'a pas la volonté affirmée de développer davantage le transport ferroviaire et fluvial.

Réponses communes :

- **La DREAL PACA** travaille à la définition d'un scénario de référence visant à qualifier l'évolution du territoire et des trafics en tenant compte des projets réalisés et à venir (ferroviaires, fluviaux...). L'étude de ce scénario de référence permettra d'évaluer la nécessité du projet routier compte tenu de l'évolution du territoire. Ce sujet sera partagé avec le public dans les prochaines séquences de la concertation.
- **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, rappelle que l'État est particulièrement volontariste sur le rail dans le secteur. L'État apporte des subventions publiques et un encouragement majeur au projet de feroutage de Clésud. Les subventions publiques s'élèvent à près de 20 millions d'euros dans l'aménagement de la gare de triage de Miramas. Il indique également avoir créé

un comité d'engagement pour le ferroviaire sur Clésud dans le but d'inciter les entreprises privées à privilégier le report modal ferroviaire.

- **M. le sous-préfet** rappelle également que le Président de la République a souhaité que la liaison Rhin-Rhône soit une priorité majeure du plan « Marseille en Grand » afin de favoriser le transport fluvial. D'importants investissements sont donc prévus pour favoriser le ferroviaire et le fluvial. Il rappelle toutefois l'importance de ne pas délaisser l'aménagement des routes, empruntées pour les trajets dits du « dernier kilomètre ».
- **M. TISSIER**, propriétaire sur la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir, indique qu'un inconvénient majeur au développement du transport multimodal réside dans la rupture de charge et la perte de temps qu'elle génère. Il interroge l'État sur la possibilité de définir un plan de développement multimodal régional donnant la priorité au ferroviaire et au fluvial avant le routier.
 - **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, rappelle que la Région et l'État défendent la réalisation du contournement ferroviaire du sud de Lyon pour disposer d'un axe ferroviaire depuis le port de Marseille concurrentiel et éviter un étranglement qui rendrait les options de ferroutage impossibles.
 - Il rappelle également que dans le cadre de l'autorisation d'exploitation du dernier bâtiment réalisé à Clésud, le préfet a pris un arrêté demandant à l'exploitant un objectif ferme et mesuré chaque année.
- **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, encourage les efforts de l'État en matière de multimodalité. Il s'appuie sur des données issues du schéma de cohérence territoriale métropolitain (SCoT) pour mettre en évidence les potentialités immédiates en matière de report fluvial (possibilité d'un passage de 3 à 10% de trafic fluvial sans aménagement supplémentaire du port) et souligner les dysfonctionnements empêchant un recours plus fréquent des habitants de la Métropole AMP aux transports collectifs (lignes de bus saturées, difficultés de stationnement dans les gares, ligne ferroviaire littorale en limite de capacité, taux de retard et d'annulation plus élevés de France). Il souligne l'importance d'investir massivement pour le développement du ferroviaire, du fluvial et des transports en commun plutôt que dans des projets routiers, qui repoussent les problématiques actuelles au futur (cf. théorème de Braess).
 - **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, indique que l'État prévoit d'investir 1 milliard d'euros pour le développement des transports en commun sur la Métropole AMP dans le cadre du plan Marseille en Grand et également plusieurs milliards dans l'amélioration des lignes régionales par le retraitement souterrain sous la gare de Marseille Saint-Charles. Les investissements ferroviaires sur les années à venir seront donc très supérieurs aux investissements routiers.
 - **La DREAL PACA** explicite le paradoxe de Braess, phénomène mathématique qui, appliqué au trafic routier énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut dans certains cas produire des effets inattendus aggravant la congestion, tandis que la suppression d'une route dans un réseau saturé peut au contraire conduire à une réduction de la congestion. La DREAL indique qu'un groupe de travail dédié à la thématique du trafic sera organisé lors de la séquence n°2 de la concertation continue et permettra d'évoquer ce sujet.

Les interventions des participants concernant les enjeux environnementaux recensés sur le secteur :

- **Mme. DELLAROSSA**, chargée de mission au Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la nappe de la Crau (Symcrau) rappelle que le projet s'inscrit dans une zone de sauvegarde d'eau potable qui représente un enjeu important à prendre en compte sur le secteur central.
 - **La DREAL PACA** indique avoir connaissance de cet enjeu. Elle précise que la présentation du jour n'est pas un compte-rendu exhaustif des sujets abordés durant la première phase de la concertation. Elle indique que les comptes-rendus détaillés des groupes de travail, dont un spécifique à la protection de la ressource en eau, sont disponibles sur le site internet du projet.
- **M. WOLF** rappelle que les variantes n°1 et n°2 présentent des enjeux similaires en matière de biodiversité. Les problématiques environnementales associées seront donc sensiblement identiques. Il indique qu'il existe des problématiques du même ordre plus au nord entre les impacts sur la réserve de la Poitevine-Regarde-Venir et les milieux agricoles. Au vu des enjeux environnementaux présents sur le secteur du projet, il souligne que le projet aura des impacts difficiles à éviter et réduire. Il rappelle également la complexité de définir des mesures de compensations pertinentes sur le secteur compte tenu des forts enjeux environnementaux (compenser des terres naturelles par des terres agricoles et inversement).

LES ENSEIGNEMENTS DE LA SÉQUENCE 1 ET SUITES DONNÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

La DREAL PACA présente :

- Les enseignements de la concertation sur le projet (diapositive 44)
- Les enseignements de la concertation sur les modalités de concertation (diapositive 45)
- Les suites données par le maître d'ouvrage et notamment les adaptations envisagées du dispositif de concertation (diapositives 47-48)

Mme. RICHARD-FERROUDJI, garante de la CNDP, présente les grandes lignes du bilan annuel établi par les garants. Elle mentionne 3 points d'attention des garants pour la prochaine année :

- **L'articulation entre la concertation continue et les études d'opportunité** : l'enjeu est de mettre en œuvre un processus itératif permettant aux études techniques d'être nourries par la concertation et inversement ;
- **L'articulation de la concertation du projet de liaison Fos-Salon avec d'autres concertations sur le territoire** notamment via le comité de suivi intermodal Ouest Étang de Berre mis en place mais également d'autres temps de participation ;
- **Veiller à maintenir une ouverture de la démarche à de nouveaux publics** : maintenir une vigilance à informer largement le public sur le projet et l'inviter à participer à la concertation en multipliant les canaux d'information (numérique, médias...).

Les interventions des participants concernant les enseignements de la séquence n°1 et les suites données par le maître d'ouvrage :

- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, souligne le manque d'articulation entre la concertation et les études. Il regrette que certaines décisions du projet soient prises sans échange avec le public.

Par ailleurs, il souhaiterait disposer d'informations sur le phasage des travaux des différentes sections. Il indique qu'un phasage inadapté (réalisation des aménagements à Fos-sur-Mer après la réalisation des sections Nord et Centre) pourrait accentuer l'effet « entonnoir » aux conséquences dramatiques pour la ville de Fos-sur-Mer, ce qui serait contraire aux objectifs du projet affichés par le maître d'ouvrage.

SUITES ET CLÔTURE

M. GINOUX, précise que la Métropole AMP travaille concomitamment sur l'ensemble des sujets de mobilité. Il confirme la volonté de l'État et des collectivités de développer le ferroviaire, mais rappelle la difficulté à inciter les entreprises à y recourir. Il rappelle de manière plus générale à la complexité d'intégrer et de concilier l'ensemble des enjeux dans les projets de développement d'un territoire.

Il conclut en indiquant que dans la lutte contre le tout-camion, chacun a sa part de responsabilité et invite à un changement collectif des modes de consommation (moins consommer d'électricité, moins consommer de produits qui viennent de « l'autre bout du monde », ...).

La DREAL PACA remercie les participants et les invite à poursuivre leur participation lors des prochaines séquences de concertation. Elle clôt la réunion en présentant le calendrier :

- **Début sept. 2022** : Planification et organisation de la séquence n°2 de la concertation continue
- **Fin sept. – fin nov. 2022** :
 - > Organisation des séances de travail :
 - État initial actualisé
 - Contexte prospectif territorial
 - Construction de la grille d'analyse multicritère
 - Travail sur les variantes
 - > Comité de suivi intermodal Ouest Etang de Berre
- **Déc. 2022 – Début 2023** : Séquence 3 - Comparaison des variantes
- **2023** :
 - > Choix de la variante préférentielle
 - > Études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique
- **2024** : Enquête Publique

ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

MAÎTRISE D'OUVRAGE- DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
PATTE	Lionel	Chef de l'UMO DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
MARY	Cédric	Adjoint au chef de l'UMO DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
CEREA	Xavier	Responsable d'opération DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

INTERVENANTS

Nom	Prénom	Organisme
PASSERIEUX	Régis	Sous-Préfet d'Istres
CALLET	Marie-Pierre	5ème vice-présidente – déléguée aux routes
GINOUX	Philippe	Conseiller Métropolitain délégué à la voirie et aux aménagements cyclables
HETSCH	Jean	Maire de Fos-sur-Mer

PRESTATAIRES DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
BOUVET	Camille	AMO concertation Nicaya Conseil
PERICHON	Blandine	AMO concertation Nicaya Conseil

GARANT

Nom	Prénom	Organisme
RICHARD-FERROUDJI	Audrey	Garante CNDP liaison Fos-Salon

PARTICIPANTS (ayant renseigné la feuille d'émargement)

Nom	Prénom	
ARAGNEAU	Alain	Adjoint au Maire d'Istres
BENEDETTO	René	Président de l'EN
BERNARDINI	Anne-Lise	Métropole Aix-Marseille Provence
BERNEX	Jean-Luc	Métropole Aix-Marseille Provence
BRENOT	Jacques	
CARTON	Daniel	
CARTON	Christine	
CASTILLO	Christian	
CLARET	René	
COLOMBAN	Nathalie	Collectif Cistude
DAL COL	Gilbert	Association MCTB Golfe de Fos Environnement
DAVID	Jean-Baptiste	Chargé de mission CCI Aix-Marseille-Provence
DELAVOUËT	Arlette	
DEL CORSO	Marc	Métropole Aix-Marseille Provence
DELLAROSSA	Pauline	Chargée de mission Symicrau
DUFRESNE	Ali	
FABRE	Marie-Claude	Collectif Cistude
FAYOLLE	Jean	

FIGUIERE	Emmanuelle	Chargée relations institutionnelles mairie de Fos sur Mer
JOURDHEUIL	Maud	Vinci Autoroutes
LALANDE	François	Association ADPLGF
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MEUNIER	Romyakd	Président du MCTB Golfe de Fos Environnement
MILLEVILLE	Christelle	
MONNIER	Isabelle	Adjointe au Chef du Bureau Économie, Emploi et Environnement Sous-préfecture Istres
MUSATO	Marcel	
NICCOLINI	Bernard	
ONNO	Anais	Métropole Aix-Marseille Provence
PEREZ	Eliane	ADPLGF
PEREZ	Erick	
REVERCHON	Març	Président la Méridionale
RICHER DE FORGES	Xavier	Vinci Autoroutes
ROUSSEL	Michel	
SIDENIUS	Jakob	Seayard
SUPPIN	Thibault	
TASSONE	Carmelo	Mairie de Miramas
TISSIER	Anne et JJ	Propriétaire de la Crau humide de la réserve naturelle Poitevine Regarde Venir
WOLFF	Axel	Conservatoire des espaces naturels PACA

@191 - Anonymat souhaité

Ville : Allauch

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 21:29:42

Objet : Choix de la variante de la section sud

Contribution :

Paradoxe des bien pensants : la destruction de sites naturels déjà en place pour favoriser le développement économique et industriel, sur des hypothèses qui ne se révèlent pas toujours réalistes ; la destruction sera bien réelle et immédiate, et le bénéfice incertain. Il y a peut-être des solutions engendrant une moindre destruction - certaines sont proposées parmi ces contributions.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@192 - Tissier Alix

Ville : Anglet

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 22:09:20

Objet : Opposition au projet de Liaison Fos-Salon: Un projet d'un autre temps, que le dossier lui-même ne parvient pas à justifier

Contribution :

Je m'oppose fermement au projet de Liaison Fos-Salon dans sa conception actuelle. Nous sommes en 2026. Trois canicules successives viennent de frapper le pays. Et la réponse proposée à un territoire déjà sous tension climatique est la construction d'une nouvelle infrastructure routière à 2x2 voies, dimensionnée pour absorber toujours plus de trafic de poids lourds — 27 % de poids lourds annoncés à l'horizon 2050 —, vouée à être intégrée à une concession autoroutière payante. Que l'administration la qualifie de « route express » ne change rien à ce qu'elle est concrètement : gabarit autoroutier, échangeurs dénivelés, péage, intégration programmée à une concession autoroutière en 2032. C'est une autoroute. L'appeler autrement ne change ni son emprise au sol, ni son trafic, ni son impact. Le plus frappant, c'est que le dossier se contredit lui-même. Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures — l'instance même qui recommande le projet — reconnaît que les alternatives à la route (voies réservées, cars express, aménagements cyclables) restent, noir sur blanc, encore à préciser. Autrement dit : l'État engage une infrastructure routière lourde et irréversible avant même d'avoir sérieusement chiffré les solutions qui permettraient de s'en passer. Ce n'est pas une opposition de principe de ma part : c'est l'aveu du dossier lui-même. Même logique sur le financement. Ce projet n'a pas été validé parce qu'il serait devenu plus utile, plus sûr ou plus pertinent entre 2021 et 2026. Il a été validé parce qu'une fenêtre de renouvellement des concessions autoroutières historiques (Escota en 2032, ASF en 2036) s'est ouverte, et que l'État y a vu l'occasion de faire financer par du péage un projet qu'il ne pouvait plus assumer sur fonds publics. Le dossier le présente lui-même comme reposant sur « l'opportunité du renouvellement des concessions », et non sur une réévaluation de son bien-fondé. On construit une autoroute parce qu'un calendrier financier le permet, pas parce que le projet le mérite. Une atteinte inédite et disproportionnée à une Réserve Naturelle Régionale. Le dossier confirme que la section Nord traverse le périmètre de la Réserve Naturelle Régionale Poitevine-Regarde-Venir sur environ 900 mètres (1,3 ha, soit 0,57 % de la réserve), et impacte en plus 1 ha de Coussouls de Crau. La section Sud, elle, longe directement une Réserve Naturelle Nationale (secteur Rassuen/Lavalduc) — un statut de protection encore supérieur à celui d'une RNR. Une Réserve Naturelle Régionale n'est pas un espace vert. C'est un classement créé par la loi pour soustraire durablement un territoire aux pressions d'aménagement. Y faire passer une infrastructure autoroutière n'est pas un détail technique parmi d'autres variantes : c'est un précédent. Si une RNR peut être traversée dès lors qu'une concession autoroutière a besoin d'un tracé, alors ce classement ne protège plus grand-chose. À notre connaissance, ce serait l'un des tout premiers cas en France d'un projet autoroutier traversant directement une Réserve Naturelle Régionale — quel que soit le rang exact de cette « première », le simple fait que la question se pose devrait suffire à arrêter le projet, pas à le poursuivre. Ce qui est concrètement détruit. Les Coussouls de Crau ne sont pas un habitat interchangeable. C'est une steppe semi-aride unique en France, refuge du Ganga cata — une espèce qui ne niche nulle part ailleurs sur le territoire français — et de l'Outarde canepetière, dont l'essentiel de la population française vit précisément dans cette plaine. En coupant les corridors écologiques entre les différents secteurs de la Crau, l'autoroute ne détruit pas seulement quelques hectares : elle fragmente un des derniers grands espaces steppiques d'Europe de l'Ouest, avec des effets qui dépassent largement l'emprise directe du chantier — effet de coupure, mortalité routière, dérangement des espèces les plus sensibles. Je demande qu'une évaluation complète et indépendante de ces impacts cumulés — RNR, Coussouls de Crau, Réserve Naturelle Nationale, corridors écologiques — soit conduite avant toute décision sur le tracé, et non après, une

fois les variantes déjà présentées comme arbitrées en comité des élus. Conclusion Je demande :-
l'abandon du projet dans sa conception actuelle de route à 2x2 voies à vocation autoroutière ;- une
réévaluation du projet dans une logique de sobriété foncière et de report modal, conformément à ce
que préconise le COI lui-même ;- l'exclusion de tout tracé traversant la Réserve Naturelle Régionale
et impactant les Coussouls de Crau ;- une étude d'impact indépendante et complète sur la
biodiversité et les corridors écologiques avant toute poursuite des études.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@193 - Elisabeth Reissit

Ville : Grans

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 22:19:30

Objet : Opposition à la transformation de la RN569, route nationale gratuite, en autoroute payante.

Contribution :

Cette route existe déjà. Elle a été construite sur fonds publics. Le dossier propose de l'élargir encore avec de l'argent public, via le protocole du 30 juin 2025, puis de la faire payer une seconde fois à l'usager, au kilomètre, via une concession autoroutière. C'est demander deux fois au même contribuable de financer la même infrastructure : une fois par l'impôt, une fois par le péage. Et le dossier ne cache même pas pourquoi. Ce n'est pas parce que le péage serait le mode de financement le plus pertinent : c'est parce que l'État ne parvient plus à mobiliser 25 M€/an sur fonds publics, et qu'une fenêtre de renouvellement des concessions autoroutières historiques s'ouvre en 2032. Le péage n'est pas une solution pensée pour le territoire, c'est une rustine budgétaire posée sur un calendrier de concessions. Le résultat concret pour un habitant d'Istres ou de Miramas : jusqu'à 735 €/an rien que pour aller travailler, sur un trajet qui est aujourd'hui gratuit. Le dossier ne tient pas non plus sur le trafic. Ses propres modélisations CEREMA annoncent un report vers le réseau secondaire — RD113, RD69, avenue Radolfzell à Istres — dans les deux scénarios de péage envisagés. Autrement dit, le maître d'ouvrage sait, avant même de construire, que la mise à péage ne fera pas disparaître le trafic mais le déportera vers des routes départementales et communales non conçues pour l'absorber. Ce sont les communes traversées qui en subiront les conséquences — congestion, insécurité, coûts d'entretien — pendant que le concessionnaire encaissera le péage. Un projet qui reconnaît lui-même, dans son propre dossier, qu'il va faire payer deux fois les usagers et déplacer le trafic vers des routes qui ne sont pas prévues pour le recevoir, n'est pas un projet abouti. C'est un projet qu'on essaie de faire accepter malgré ses propres contradictions.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@194 - Anonymat souhaité

Ville : Salon-de-Provence

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 22:25:42

Objet : Opposition a ce projet complètement déconnecté des enjeux réels du territoire

Contribution :

Ce dossier n'est pas pensé pour le territoire ni pour ses habitants. Il est pensé pour un calendrier financier : celui du renouvellement des concessions autoroutières de 2032. C'est ce calendrier qui a décidé du péage, pas l'intérêt des habitants d'Istres, de Miramas ou de Fos-sur-Mer. Le dossier le dit lui-même : le projet a basculé vers la concession non pas parce qu'il serait devenu meilleur, mais parce que l'État ne pouvait plus le financer autrement. Construire encore une infrastructure autoroutière en 2026, après trois canicules, en traversant une Réserve Naturelle Régionale, pour finalement la faire payer à ceux-là mêmes qui l'ont déjà financée par l'impôt, ce n'est pas défendre ce territoire. C'est faire porter à ses habitants et à ses milieux naturels le coût d'un montage financier qui les dépasse largement. Ce projet est déconnecté des enjeux réels du territoire. Je m'y oppose.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@195 - MILLEVILLE Christelle

Ville : Saint-Chamas

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 23:05:40

Objet : Non au projet autoroutier entre Salon et Fos-sur-mer

Contribution :

Le 15 juillet 2026, Contribution à la concertation publique du projet de la liaison Salon-Fos. Sur les documents à consulter, il est question, à la page 88 du COI des mobilités, des autres mobilités qui sont « en cours d'étude ». Il est indispensable que les études soient terminées avant d'engager un projet d'autoroute de cette ampleur. Au-delà des études, il faudrait que ces autres formes de mobilité soient mises en place avant d'envisager ce projet. En outre, des transports collectifs devraient être mis en place par les entreprises de la ZIP de Fos et la base aérienne d'Istres. Ce dispositif permettrait déjà de décongestionner le trafic routier aux heures de pointe. Pour 2030, il est envisagé les réaménagements de deux giratoires : celui de la Fossette et celui de Toupiguières et d'un échangeur : celui des Bellons. Ces réaménagements et le développement des autres mobilités, trafic ferroviaire pour le fret et les voyageurs, navettes régulières des gares vers les entreprises de la ZIP de Fos, pistes cyclables suffiront certainement à désengorger le trafic routier. Ce projet prévoit aussi que l'autoroute soit payante. Cela pénalisera les habitants du territoire et les travailleurs et saturera aussi le réseau secondaire. Ce projet va engendrer plus de trafic routier et donc plus de pollution pour les habitants de ce secteur. Le taux de cancer sur ce secteur est déjà supérieur à la moyenne nationale. Il faut renoncer à ce projet. Dans les documents concernant la démarche ERC, au chapitre « Compenser », est envisagée la restauration ou protection de surfaces de coussoul. Or le coussoul ne peut pas être restauré. Quant à sa protection, il faudrait déjà commencer par ne pas le détruire et c'est pourtant ce que ferait ce projet s'il était mis en œuvre ! Je suis donc, pour toutes ces raisons, fermement opposée au projet autoroutier entre Salon et Fos-sur-Mer. « Quand le dernier arbre sera abattu, la dernière rivière empoisonnée, le dernier poisson capturé alors le visage pâle s'apercevra que l'argent ne se mange pas. » Sitting Bull Christelle Milleville

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@196 - Anonymat souhaité

Ville : Marseille

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 23:34:24

Objet : Opposé à la construction du barreau routier Fos/Salon

Contribution :

Le projet soumis à la concertation concerne exclusivement un tronçon autoroutier. Je m'oppose à ce projet. Il est insensé de créer une route de plus alors que les transports collectifs et décarbonés sont inexistants dans le secteur, que les infrastructures de transports de passagers sont délaissées. Je demande donc qu'en parallèle de ce projet autoroutier soit engagé sans délai un projet de desserte en transports en commun décarbonés comme le recommande le COI dans son avis sur le projet .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@197 - Grassi Carla

Ville : Fos-sur-Mer

Date de dépôt : Le 15/07/2026 à 23:54:54

Objet : Contribution

Contribution :

« Je défends depuis 2020 la réalisation du contournement de FOS par le « Tunnel des Etangs » qui, avec un tracé enterré, ne sacrifierait ni le littoral ni les collines comme y conduisent les trois variantes proposées actuellement.

La proposition était d'ailleurs reprise dans le compte-rendu d'une précédente consultation de 2022.

Certes, c'est l'option la plus onéreuse, mais c'est précisément la compensation due aux Fosséens pour les atteintes portées à leur environnement, leur santé et leur cadre de vie par l'aménagement de la zone industrielle aux portes de la ville».

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.