

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

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

NOR : TRAT2118055S

La ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15, L. 121-22 et L. 121-23 et R. 121-1 à R. 121-16 ;

Vu le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, approuvé par arrêté préfectoral du 15 octobre 2019 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public n° 2019/87/Liaison Fos - Salon/1 du 7 mai 2019 décidant de l'organisation d'un débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon confiée à une Commission particulière ;

Vu le bilan dressé par la présidente de la Commission nationale du débat public ainsi que le compte rendu établi par le président de la Commission particulière du débat public, publiés le 31 mars 2021 ;

Considérant :

– que le projet de liaison routière reliant les bassins Ouest du Grand port maritime de Marseille (GPMM) à Fos-sur-Mer et l'autoroute A54 au niveau de Salon-de-Provence (dit liaison Fos-Salon) a fait l'objet d'un débat public du 1^{er} septembre 2020 au 31 janvier 2021 ;

– que le projet de liaison Fos-Salon contribue à :

– améliorer la liaison entre les pôles urbains et économiques de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence ;

– développer l'intermodalité en proposant notamment des points de connexions avec les différents transports en commun et les modes actifs ;

– accroître la compétitivité du GPMM et accompagner le développement de la zone industrialo-portuaire (ZIP) 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 ;

– réduire les nuisances et pollutions subies par les populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement ;

– que le débat a permis une large expression et participation du public ;

– que le débat a permis de réaffirmer que la ZIP de Fos-sur-Mer constitue un atout économique de premier plan pour l'aire métropolitaine marseillaise ainsi qu'un pôle stratégique de développement pour la France et l'Europe, et que ces activités en développement génèrent des flux de marchandises en augmentation, et ainsi de forts niveaux de trafic, notamment de poids lourds ;

– que le débat a fait apparaître un large consensus sur le diagnostic du réseau de transport, et notamment routier, desservant le GPMM et la ZIP de Fos-sur-Mer, de caractéristiques inadaptées et de capacité insuffisante par rapport aux trafics actuels et leurs développements attendus, et à l'origine d'insécurité routière, de conflits d'usage et de nuisances environnementales dont l'impact est renforcé par la proximité de zones urbanisées ;

– que le débat a mis en évidence la nécessité que le projet soit cohérent avec l'ensemble des politiques publiques et notamment avec le développement du report modal du transport de marchandises, en particulier via le mode ferroviaire ;

– que le débat a mis en avant la nécessité de préserver les ressources naturelles, la biodiversité remarquable et l'activité agricole du territoire, et de limiter l'artificialisation des sols et les émissions de gaz à effet de serre ;

– que le débat a mis en évidence la nécessité d'améliorer la qualité de vie, la santé et de la sécurité des populations, notamment au droit de Fos-sur-Mer pour les riverains de la RN568 et de la RN569 ;

- que le débat a insisté sur la nécessité de poursuivre la démarche de concertation et d’information du public tout au long de la conception du projet ;
- que la mise à péage de la totalité de la liaison, correspondant majoritairement en l’aménagement sur place d’une route existante, a rencontré de fortes oppositions lors du débat notamment afin de ne pas pénaliser les trafics locaux, en particulier pour des trajets domicile – travail, et compte tenu des risques de report de trafic sur le réseau secondaire ;
- que le projet se compose de plusieurs sections répondant à deux grandes fonctionnalités : d’une part, le réaménagement de la RN569 entre la ZIP de Fos-sur-Mer et l’A54, et, d’autre part, l’amélioration des conditions de contournement de Fos-sur-Mer, assuré actuellement par la RN568 et les voies portuaires ;
- que le débat a fait ressortir que le parti de réaménagement de la RN569 sous forme de route express selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, constitue le parti d’aménagement présentant la meilleure réponse possible conciliant les besoins de trafic, la préservation de l’environnement et la maîtrise des délais de réalisation ;
- que pour la partie nord du réaménagement de la RN569, entre l’A54 et le carrefour avec la RD69 (carrefour de Toupiquières), à ce stade des études, la variante A présentée au débat est celle qui génère le moins d’impact sur le plan agricole, de la ressource en eau et de l’environnement, et qui présente le coût le plus faible, par rapport aux variantes B et C ; que sa réalisation par adossement à la concession des Autoroutes du sud de la France, n’a pas suscité d’opposition ;
- que la possibilité d’un adossement au réseau concédé à la société ASF de la section nord du réaménagement de la RN569 entre l’A54 et le carrefour de Toupiquières est prévue, sous réserve des conclusions du débat, dans le cadre du plan de résorption des points noirs autoroutiers en région Provence-Alpes-Côte d’Azur ;
- que le débat n’a pas soulevé d’opposition au principe d’un aménagement sur place de la section centrale de la RN569 depuis le giratoire de Toupiquières jusqu’au carrefour de Rassuen avec la route de Fos au sud d’Istres ;
- que pour la partie sud du réaménagement de la RN569, entre le sud d’Istres (carrefour de Rassuen) et la RN568, la variante 1 présentée au débat présente l’inconvénient d’être incluse dans le périmètre d’extension de la réserve naturelle de la Crau en étude tandis qu’à ce stade des études, la variante 2, qui s’éloigne davantage des zones urbanisées de Fos-sur-Mer par rapport à la variante 3, semble mieux répondre aux objectifs du projet ;
- que le débat n’a pas permis d’aboutir à une solution consensuelle concernant le choix du parti d’aménagement au niveau du contournement de Fos-sur-Mer, et que la commune de Fos-sur-Mer a expressément demandé la réalisation de la solution en tracé neuf dite de « barreau des étangs », en cohérence avec son projet d’aménagement urbain ;
- que le débat a suscité des interrogations sur la priorisation de certaines sections du projet et sur le phasage de sa réalisation ;
- que la présidente de la Commission nationale du débat public et le président de la commission particulière de débat public recommandent respectivement dans le bilan et le compte rendu du débat public, de :
 - prendre une décision claire et ferme quant à la poursuite du projet et son périmètre, en tenant compte des délais de réalisation et de la possibilité de phaser dans le temps son aménagement, en recherchant des modalités de financement efficaces, et en limitant le choix des variantes d’aménagement tout en respectant les équilibres du territoire ;
 - réaffirmer la cohérence entre le projet et les politiques publiques, en inscrivant le projet dans une démarche multimodale d’amélioration des conditions de mobilité sur le territoire de l’ouest de l’étang de Berre, et en considérant l’importance des enjeux de préservation de la santé des habitants, et de protection de l’environnement et des ressources du territoire ;
 - compléter l’information du public dans le cadre de la poursuite des études du projet sur les principaux enjeux, notamment environnementaux, associés au projet et au territoire dans lequel il s’insère ;
 - poursuivre la concertation au travers d’un dispositif de concertation continue, associant le public le plus large possible et l’ensemble des parties prenantes, sur l’avancée du projet.
- que le débat a permis de confirmer les enjeux et l’opportunité du projet, largement partagés entre les participants ;
- que le débat a fait ressortir le besoin d’une réalisation urgente de l’aménagement et la recherche de solutions de financement adaptées et contribuant à accélérer sa réalisation,

Décident :

Art. 1^{er}. – Le principe d’aménagement de la liaison routière Fos-Salon, qui consiste au réaménagement de la RN569 entre Fos-sur-Mer et l’autoroute A54, et à l’amélioration des conditions de contournement de Fos-sur-Mer, est retenu et les études de conception du projet seront poursuivies.

Art. 2. – La poursuite des études devra permettre de finaliser les choix et les caractéristiques des aménagements, selon les orientations précisées aux articles 3 et 4, en vue de la déclaration d’utilité publique du projet ou de chacune de ses sections.

Tout au long de l’élaboration du projet, une évaluation environnementale sera conduite par le maître d’ouvrage afin d’alimenter *in fine* les procédures réglementaires. 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.

Art. 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 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-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.

Art. 4. – Le principe d'un réaménagement de la RN569 selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante et avec échangeurs dénivelés est retenu. La possibilité de ne pas doubler l'ouvrage d'art non-courant de franchissement des voies ferrées de la gare de triage de Miramas sera toutefois étudiée, en prenant notamment en compte les besoins à terme du trafic routier, les impacts environnementaux de l'ouvrage ainsi que son coût.

Concernant la section nord du réaménagement de la RN569, entre l'A54 et le carrefour de Toupiguières, les études seront poursuivies en retenant comme référence la variante A. Dans la suite des études, le maître d'ouvrage poursuivra la comparaison de la variante A avec la variante C modifiée sous forme d'un aménagement sur place pour confirmer ce choix. La variante B est écartée.

Concernant la section centrale du réaménagement de la RN569, entre le carrefour de Toupiguières et le carrefour de Rassuen), le principe d'aménagement retenu est celui d'un aménagement sur place.

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.

Concernant l'amélioration du contournement de Fos-sur-Mer, des études complémentaires de faisabilité et d'opportunité seront conduites afin de comparer les différentes hypothèses d'aménagement du secteur. Ces études prendront notamment en compte, dans une approche globale, la création du barreau des étangs, un aménagement capacitaire des voies portuaires et un réaménagement des voies existantes (RN568 et voies portuaires). Elles comprendront une analyse multicritère et feront l'objet d'une phase de concertation spécifique, dont les modalités sont précisées à l'article 10. Elles permettront de définir la solution préférentielle pour la poursuite du projet.

Art. 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.

Art. 6. – Le principe d'une réalisation phasée, par section fonctionnelle (au sens de la mise en service pour l'usager), de la liaison Fos-Salon est retenu.

Les critères de priorisation retenus pour le phasage de réalisation de la liaison Fos-Salon seront notamment la fluidité du trafic et l'accompagnement des projets du territoire.

Le maître d'ouvrage prévoit ainsi de réaliser prioritairement la section nord du réaménagement de la RN569, la section centrale du réaménagement de la RN569 et la section sud de l'aménagement de la RN569. Le calendrier de réalisation de l'amélioration du contournement de Fos-sur-Mer dépendra de l'option retenue à l'issue de la concertation supplémentaire prévue à l'article 10. La poursuite des études permettra de confirmer ce phasage prévisionnel.

Art. 7. – Un comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire sera mis en place par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité du territoire. Ce comité de suivi évaluera en particulier l'impact des différents projets d'infrastructure de transport du territoire en matière de report modal, notamment s'agissant du transport de marchandises. Dans ce cadre, l'Observatoire régional des transports (ORT) sera chargé des évaluations et analyses de données sur les mobilités.

Art. 8. – L'Etat, le cas échéant dans le cadre du comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire décrit à l'article 7, se montrera facilitateur des projets contribuant au développement du report modal du transport de marchandises, notamment via le mode ferroviaire, afin d'entretenir la dynamique et les initiatives suscitées par le débat.

En particulier :

- la démarche de concertation initiée par le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur au sujet du projet de modernisation de la gare de triage de Miramas, porté par SNCF Réseau, se poursuivra en vue de finaliser le programme de régénération de l'infrastructure ferroviaire et ses modalités de financement d'ici la fin de l'année 2021 ;

- concernant le projet de Terminal Ouest Provence, l'Etat réaffirme son accord de principe pour faire bénéficier ce projet d'un co-financement par l'Etat au côté des collectivités locales et des financements européens à obtenir par le porteur de projet. L'Etat confirme qu'il soutiendra les demandes de financements européens que le porteur de projet présentera dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion de l'Europe. Les modalités précises de financement seront également définies d'ici fin 2021 ;
- concernant l'extension de Clésud Terminal, l'Etat réaffirme son accord de principe pour faire bénéficier ce projet d'un co-financement par l'Etat au côté des collectivités locales. Les modalités précises de financement seront également définies d'ici fin 2021.

Art. 9. – La démarche de concertation avec les différentes parties prenantes institutionnelles et le public sera poursuivie jusqu'aux procédures préalables à la ou aux déclarations d'utilité publique du projet ou de chacune de ses sections.

Conformément à l'article L. 121-14 du code de l'environnement, cette concertation sera organisée par l'Etat sous l'égide d'un ou plusieurs garants désignés par la Commission nationale du débat public, qui veilleront à la qualité de l'information et de la participation du public. Une attention particulière sera portée à l'inclusion des publics traditionnellement éloignés des processus de participation du public, notamment le jeune public.

Art. 10. – Les caractéristiques des aménagements retenus dans le cadre de la poursuite des études pour l'amélioration du contournement de Fos-sur-Mer feront l'objet d'une concertation locale au cours de laquelle seront notamment présentées les différentes options étudiées par le maître d'ouvrage et les éléments permettant d'apprécier leurs performances respectives et leurs impacts.

L'analyse multicritère qui sera conduite permettra notamment d'apprécier la recherche de limitation des emprises, la sécurité des personnes en particulier au regard du risque industriel, la préservation des nuisances et pollutions pour les riverains, la cohérence du projet routier avec le projet d'aménagement urbain porté par la ville de Fos-sur-Mer, ainsi que le coût des aménagements, leurs délais de réalisation et leur faisabilité, notamment au regard des éventuels besoins de compensations environnementales surfaciques.

Cette nouvelle phase de concertation spécifique, associant les parties prenantes et le public, sera initiée avant l'été 2022.

Art. 11. – Un comité de pilotage « liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence », présidé par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sera mis en place. Il associera les collectivités locales concernées par le projet au déroulement des études et aux décisions sur la poursuite du projet. Il sera chargé d'assurer la cohérence d'ensemble du projet, notamment au regard des principes énoncés aux articles 3, 4, 5, 6 et 10.

Art. 12. – Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et du département des Bouches-du-Rhône, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 29 juin 2021.

Le ministre délégué
auprès de la ministre de la transition écologique,
chargé des transports,
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

La ministre de la transition écologique,
BARBARA POMPILI