

Compte-rendu de réunion

Objet : Groupe de travail « Déplacements, services et climat »

Date de réunion : Mardi 3 juillet 2023

Lieu : Salle des mariages de la mairie de Miramas

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Intervenants	Participants	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

1. Rappel du contexte

La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a engagé une nouvelle phase d'études d'opportunités et de concertation continue.

Une 1^{ère} séquence de concertation entre mars et juin 2022 a permis d'enrichir les connaissances sur la situation du territoire, les enjeux et dynamiques d'évolution à prendre en compte pour le projet.

En parallèle des études d'opportunités de phase 2 sur le projet, une 2^{ème} séquence de concertation est engagée depuis la fin de l'année 2022 et a pour objectifs de :

- Partager avec les parties prenantes de la concertation :
 - Les objectifs du projet ;
 - L'état initial actualisé ;
 - Les dynamiques d'évolution et projets envisagés sur le territoire ;
 - Les politiques et stratégies nationales : mobilité, énergie-climat, biodiversité, agriculture ... ;
- Recueillir les enjeux prioritaires des participants pour permettre l'évaluation des variantes ;
- Co-construire les variantes ;
- Partager la méthode d'évaluation des variantes.

Le 03 juillet 2023, la DREAL a organisé à Miramas un groupe de travail consacré à la thématique : « déplacements, services et climat », complémentaire à celui du 30 mai 2023.

Le présent compte-rendu propose une restitution synthétique des échanges nourris de ce groupe de travail.

NB : Le support de présentation du groupe de travail est disponible sur le site internet du projet¹.

2. Déroulé du groupe de travail

M. Daniel HIGLI, adjoint au maire de Miramas, délégué aux déplacements, a introduit le groupe de travail en remerciant l'ensemble des participants de leur présence.

Lionel PATTE de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, adjoint au chef du service transports, infrastructures et mobilité a remercié la commune de Miramas d'accueillir ce groupe de travail et excuse Xavier CERE, responsable d'opération du projet, pour son absence due à des raisons de santé.

Mme RICHARD-FERROUDJI, garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le projet de liaison Fos-Salon, rappelle son rôle de garante de la CNDP (partagé avec M. Jean-Michel FOURNIAU) dans le cadre de la concertation continue. Dans le cadre du droit à l'information et à la participation, elle encourage les participants à s'exprimer et solliciter la CNDP. Elle mentionne également sa nomination en tant que co-garante sur le projet GravitHy. Elle se tient à disposition des participants pour toutes questions ou précisions complémentaires.

Le groupe de travail s'est déroulé en 4 temps :

- Accueil des participants et introduction du groupe de travail
- Rappel du processus d'élaboration du projet
- Présentation des résultats de trafics en situation de projet et des 1^{ers} enseignements sur les variantes
- Suites et clôture de la séance

3. Résultats de trafic en situation de projet et 1^{ers} enseignements sur les variantes

La DREAL avec l'appui du CEREMA, qui réalise les études de trafic, présente les résultats des modélisations de trafic avec mise en service du projet et les premiers enseignements sur les variantes de :

- La section Nord
- La section Centrale
- La section Sud

¹ https://www.liaison-fos-salon.com/_files/ugd/1f84b4_508a8d5f60c245d68d28c3d2e595e591.pdf

- Le contournement de Fos-sur-Mer

3.1. Section Nord

La DREAL présente, sur la section Nord, les résultats de trafic pour :

- La variante A
- La variante C
- Un scénario de variantes mixtes

3.1.1. Variante A & C

Suite à la présentation des modélisations de trafic sur les variantes A et C les échanges avec les participants sont détaillés ci-après :

- M. DAL COL, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos, interroge la DREAL sur la prise en compte de la croissance du trafic de poids lourds à l'horizon 2030 avec le développement de la ZIP de Fos-sur-Mer et de Clésud.
 - La DREAL confirme que trois scénarios de croissance du trafic de poids lourds ont été étudiés et que les projets de développement comme ceux de la ZIP de Fos-sur-Mer, de Clésud et de la base aérienne d'Istres ont bien été pris en compte.
- M. MARQUIS, du collectif Cistude, demande si le report modal du fret vers le ferroviaire a été envisagé.
 - La DREAL précise que des hypothèses de report modal du fret vers le ferroviaire ont bien été prises en compte, cependant l'utilisation des poids lourds restera élevé malgré ce report, en particulier pour effectuer les derniers kilomètres.
- M. MEUNIER, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos, demande des précisions sur l'unité de mesure « UVP » et souhaiterait avoir les mesures équivalentes en nombre de véhicules par jour pour mieux comparer les variantes.
 - La DREAL précise que l'unité de mesure nommée "unité de véhicule particulier" (UVP) est utilisée pour estimer la capacité théorique de la voirie, en se basant sur le principe que 1 voiture = 1 UVP et 1 poids lourd = 2 UVP.
 - En complément, la DREAL indique que la mesure en UVP permet notamment d'évaluer la réserve capacitaire de la route aux heures de pointe. L'évaluation du trafic en nombre de véhicules par jour ne permet pas à elle seule de déterminer s'il est nécessaire de réaliser une 2X2 voies ou une 2x1 voies.
- M. ROULET, habitant, interroge la DREAL sur le devenir du giratoire de Toupiguières. Il questionne également la DREAL sur les implications qu'aurait un adossement au réseau ASF de la variante qui sera retenue dans la section Nord

- La DREAL précise que le giratoire sera transformé en carrefour dénivelé (ie. comme sur autoroute, les mouvements d'entrée/sortie sur la liaison Fos-Salon se feront par des bretelles dédiées), de manière à sécuriser et fluidifier les trafics.
- La DREAL indique que la variante qui sera retenue dans la section Nord pourrait être concédée à ASF qui réaliserait alors les travaux sur ses fonds propres et financerait le coût des travaux par des péages.
- M. MARQUIS demande des précisions sur la nature des aménagements dans le cadre de la réalisation des variantes de la section Nord.
 - La DREAL précise que les aménagements principaux consistent à réaliser un terre-plein central et des accotements pour sécuriser la route.
- M. GUIRAUD, représentant de l'association RAMDAM et du collectif des vélos des étangs, demande si des aménagements cyclables ont été envisagés notamment le long de la RN 569.
 - La DREAL précise que le projet ne comprend pas de programme vélo spécifique dans la section Nord. Plus globalement, la DREAL prend néanmoins en compte les projets portés par les collectivités locales. Par exemple, dans la section centrale entre Istres et Miramas, des emprises foncières proches de la RN569 seront utilisées pour un aménagement cyclable et le réaménagement de l'échangeur d'Entressen intègrera un aménagement permettant d'améliorer la continuité de cet axe.

3.1.2. Scénario de variantes mixtes

Suite aux différents groupes de travail qui se sont tenus sur le secteur Nord, des participants avaient proposé l'idée d'un scénario mixte entre la variante A et la variante C.

Le CEREMA a étudié ce scénario et présente les différentes hypothèses étudiées permettant de mixer les 2 variantes et leurs influences en termes de trafic.

Suite à cette présentation, M. MEUNIER fait remarquer que l'objectif de la liaison Fos-Salon est de fluidifier le trafic or, ces scénarios mixtes semblent entraîner du report de trafic vers d'autres routes, ce qui ne lui semble pas souhaitable.

3.2. Section Centre

La DREAL présente :

- Les résultats des modélisations de trafic sur la section Centre ;
- Un zoom sur les trafics au niveau de l'échangeur d'Entressen.

Cette présentation a donné lieu à des échanges avec les participants détaillés ci-après :

- M. DAL COL rappelle l'augmentation de la population, notamment à Istres et avec les nouveaux projets industriels qui vont se développer à Fos-sur-Mer. Il rappelle que le président de la République a annoncé 11 milliards d'euros de projets sur la ZIP de Fos-sur-Mer d'ici 2026-2027 qui vont par conséquent créer de nombreux emplois, entre les salariés directs, les travaux et la sous-traitance. Il souligne que la liaison Fos-Salon constitue un enjeu majeur pour le développement du territoire.
- Mme Nadia ABDHALLAH, représentant M. Alain ARAGNEAU, et M. Éric CASADO adjoints à la ville d'Istres, s'interroge sur la prise en compte du développement considérable de la base aérienne d'Istres qui va passer de 5 000 à 10 000.
 - La DREAL confirme avoir bien pris en compte les projets d'urbanisation de la ville d'Istres, ainsi que des hypothèses de croissance de l'emploi sur la ZIP de Fos-sur-Mer et sur la base aérienne d'Istres (hypothèses validées par les représentants de la base).
 - La DREAL précise que la soutenabilité de l'accueil de ces projets industriels sur le territoire est essentielle. La liaison Fos-Salon est considérée comme un moyen important pour y parvenir.
- Mme ABDHALLAH s'interroge sur les chiffres de trafic présentés au niveau l'échangeur d'Entressen, notamment le fait qu'il y aurait moins de 50 véhicules / jours qui échangeraient par axe entre la RN 569 et la RD 5.
- M. MARQUIS souligne que l'issue du projet de liaison Fos-Salon est encore incertaine. Il indique également que les projets industriels ne sont pas garantis d'aboutir.
 - La DREAL confirme également l'incertitude sur la réalisation des projets industriels. Elle indique cependant que cela ne remet pas en question la nécessité et la pertinence du projet de liaison Fos-Salon.

3.3. Section Sud

La DREAL présente, sur la section Sud, les résultats de trafic pour :

- Les variantes d'aménagement de la section Sud :
 - Variante n°1 ;
 - Variante n°2 ;
 - Variante n°3 ;
- Les variantes d'aménagement du contournement de Fos-sur-Mer :
 - Variante des voies portuaires ;
 - Réaménagement de la RN 568 ;
 - Variante du barreau des étangs.

3.3.1. Variantes d'aménagement de la section Sud

Suite à la présentation des modélisations de trafic sur les variantes d'aménagement de la section Sud, les échanges avec les participants sont détaillés ci-après :

- M. ROULET propose, en complément des variantes présentées par la DREAL et de leur modalité de raccordement avec la section Centrale, une quatrième possibilité de raccordement qui impliquerait la réalisation d'un échangeur au-dessus de la voie ferrée et qui selon lui serait moins coûteux.
- M. DAL COL exprime son étonnement concernant les chiffres présentés. Il rappelle la situation de saturation du centre-ville de Fos-sur-Mer et estime que la variante n°3 ne devrait plus figurer dans le projet.
 - La DREAL précise que l'étude du réaménagement des routes existantes est nécessaire, y compris dans le cas où une variante en tracé neuf serait retenue. L'étude de la variante n°3 permet de montrer certains avantages des variantes n°1 et n°2 en tracé neuf.
- M. GUIRAUD s'interroge sur la pertinence du réaménagement d'une voie en centre-ville à 2x2 voies.
 - La DREAL admet qu'il y a de nombreuses contraintes sur cette variante.
- M. MEUNIER appuie la remarque de M. Guiraud en soulignant que les voies en rase campagne posent moins de problèmes que celles situées en zones d'habitations.
- M. MEUNIER interroge la DREAL sur les résultats des modélisations et notamment la répartition des véhicules en provenance de la RN569 depuis Istres.
 - La DREAL précise qu'une partie des véhicules va circuler sur la variante n°1 ou n°2 et que le reste de véhicules continuera de circuler sur la RN 569 pour rentrer dans la ville de Fos-sur-Mer.
- M. MEUNIER exprime que l'estimation des trafics est, selon lui, sous-estimée et qu'il faudrait également prendre en compte les temps de trajet et futurs projets de requalification des axes existants.
 - La DREAL précise que le modèle prend déjà en compte : la performance, le temps de trajet et l'origine destination des véhicules qui circulent, ainsi qu'une réduction des vitesses sur la RN569 entre Lavalduc et la RN568.
- M. MARQUIS qualifie la variante n°3 d'insupportable pour les fosséens, tout comme les variantes n°1 et n°2 pour l'environnement. Il reconnaît la problématique de saturation de la section Sud mais regrette l'absence de solutions viables et propose de développer un projet alternatif, adapté, intégrant les enjeux environnementaux.

3.3.2. Variantes d'aménagement du contournement de Fos-sur-Mer

Suite à la présentation des modélisations de trafic sur les variantes du contournement de Fos-sur-Mer, les échanges avec les participants sont détaillés ci-après.

Concernant la variante des voies portuaires :

- M. MEUNIER demande de préciser le nombre de véhicules qui circuleraient par jour sur cette variante.
- M. MARQUIS fait remarquer que le tracé est situé sur une zone SEVESO pour laquelle il y aurait augmentation du trafic et donc des risques.
 - La DREAL renvoie à l'étude des risques industriels et technologiques en cours dans laquelle des solutions de protection sont étudiées.

Concernant la variante du barreau des étangs :

- M. MARQUIS fait remarquer que la réalisation de cette variante implique d'aménager la variante n°1 ou n°2 de la section Sud en 2x2 voies et que cela augmenterait l'impact sur les milieux naturels.
 - La DREAL précise qu'un groupe de travail sur les milieux naturels est organisé le 04 juillet 2023 et qu'il sera possible d'échanger spécifiquement sur ces questions à l'occasion de ce groupe de travail thématique.

4. Suites et clôture de la séance

M. MEUNIER fait remarquer qu'aucune étude ne précise le phasage des travaux et qu'il serait préférable de commencer les travaux par la section Sud dans la mesure où cette section fait l'objet du plus fort taux de saturation.

La DREAL indique que ces questions seront traitées lors de la phase d'étude préalable. Elle souligne cependant que la Décision Ministérielle propose déjà un phasage du projet (du Nord au Sud).

La DREAL remercie l'ensemble des participants pour leur participation active.

Une synthèse de la réunion sera transmise aux participants et le diaporama mis en ligne sur le site internet du projet.

Une prochaine séquence de concertation se déroulera à l'automne avec la comparaison des variantes.

Les participants seront informés par mail de l'organisation des prochaines rencontres sur le projet.

5. ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS*

5.1. Maître d'ouvrage

Nom	Prénom	Organisme
PATTE	Lionel	Adjoint au chef du service transports, infrastructures, mobilité

5.2. Prestataire de la DREAL

Nom	Prénom	Organisme
MEYER	Éric	Bureau d'étude Egis – MOE
PITTOISET	Anaëlle	CEREMA
TROUILLOUD	Olivier	CEREMA
PÉRICHON	Blandine	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
LAURENT	Sacha	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
FLEURUS	Jordan	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA

5.3. Garant de la concertation

Nom	Prénom	Organisme
RICHARD-FERROUDJI	Audrey	Commission Nationale du Débat Public – Garant de la concertation sur le projet de Liaison Fos Salon

5.4. Participants*

Nom	Prénom	Organisme
ABDALLAH	Nadia	Mairie d'Istres
CLARET	René	Habitant, Collectif Cistude - MNLE
DAL COL	Gilbert	MCTB Golfe de Fos Environnement
FABRE	Marie-Claude	Habitante, Collectif Cistude
FRACHAT	Stéphane	Vinci Autoroutes
GUIRAUD	Bruno	Association RAMDAM et les vélos des étangs
HIGLI	Daniel	Adjoint au maire de Miramas délégué aux déplacements
MEUNIER	Romuald	MCTB Golfe de Fos Environnement
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude
PEREZ	Laurence	Mairie de Salon de Provence - Urbanisme
ROULET	Michel	SCI et GFA Du Grand Moutonnier
SOLTERMANN	Didier	Mairie de Salon-de-Provence
TASSONE	Carmelo	Directeur aménagements et grands projets Mairie de Miramas
TISSIER	Jean-Jack	Habitant

*Ayant renseigné la feuille d'émargement