

## Compte-rendu de réunion

**Objet :** Groupe de travail grand public secteur Nord

**Date de réunion :** 23 novembre 2022

**Lieu :** Salle Colomb, Miramas

**Rédacteur du CR :** DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Intervenants	Participants	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

### 1. Rappel du contexte

Faisant suite au débat public sur la liaison Fos-Salon organisé en 2021, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a engagé dès fin 2021 une nouvelle phase d'études d'opportunités et de concertation continue.

Une première séquence de concertation s'est déroulée de mars à juin 2022 avec l'organisation de groupes de travail géographiques institutionnels et des groupes de travail thématiques grand public. Cette première séquence 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, les études d'opportunités de phase 2 sur le projet avancent et une nouvelle séquence de concertation s'engage jusqu'à la fin de l'année 2022. Cette séquence 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 23 novembre 2022, la DREAL a organisé à Miramas un groupe de travail grand public sur la conception des variantes sur le secteur nord de la liaison Fos-Salon.

Le présent compte-rendu propose une restitution synthétique des échanges et contributions de ce groupe.

*NB : Le support de présentation est joint au présent document*

## 2. Déroulé du groupe de travail

---

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

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

- Rappel du processus d'élaboration du projet
- Partage des enjeux de conception des variantes
- Travail participatif sur les propositions de variantes
- Suites et clôture de la réunion

Au cours de la présentation de la DREAL :

- M. Rémi DORNE, Chargé de projet Politiques régionales routières, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, s'interroge sur le rétroplanning qui affiche un choix des variantes avant la fin des inventaires faune/flore, qui a lieu fin mai.
  - La DREAL précise que les inventaires en cours ne devraient pas requalifier les enjeux car les espèces principales ont déjà été identifiées. Si c'était le cas, le choix des variantes serait reporté.
- M. Christian MARQUIS, membre de l'association CISTUDE, souhaite pouvoir s'exprimer sur les études environnementales réalisées par la DREAL.
  - Nicaya conseil, en charge de l'animation de la réunion, précise qu'il pourra s'exprimer sur les enjeux environnementaux lors du travail en sous-groupe qui suivra la présentation.

Les participants sont ensuite invités à un travail participatif sur les propositions de variantes pour la section Nord (variante A et C ainsi que sur l'échangeur de Toupigières) pour :

- Localiser les emprises pour l'élargissement de la route afin de limiter les impacts sur les enjeux identifiés
- Anticiper les rétablissements d'accès
- Évaluer les points de connexion
- Améliorer l'accès à Clésud

## 3. Synthèse des échanges et contributions formulées lors du travail en atelier

---

Un certain nombre de participants ont exprimé le souhait que soit étudiée une nouvelle option associant la variante A et la variante C, en réalisant une circulation triangulaire sur la RN569, la RD69 et la RD19 à sens unique afin de limiter l'artificialisation des sols et l'impact environnemental.

### **3.1. Variante A**

Les participants ont identifié différentes zones dont la numérotation est reportée sur la cartographie en Annexe 1 avec :

1. La possibilité d'élargir par l'Ouest la RN 569 dans le cadre de l'aménagement de cette variante sur cette partie de la route.
2. L'élargissement de moindre impact par l'Est de cette partie de la route.
3. La présence de forts enjeux environnementaux avec le coussoul de Crau.
4. Un accès à des parcelles agricoles qui est actuellement barré. Les agriculteurs privilégiant un passage par le chemin de Paupaille pour accéder à leurs parcelles.
5. Des chemins d'accès pouvant être utilisés pour recréer des rétablissements aux parcelles de la Réserve Regarde venir et de Baile Vert.
6. Un rétablissement d'accès représentant l'unique accès à la réserve naturelle régionale et qui est également utilisé par les agriculteurs, les bergers, EDF, ... est présent. Il est noté par ailleurs, au droit de ce rétablissement, la présence d'un réseau de pipelines et de canaux.
7. La présence d'une exploitation agricole pour laquelle les 2 accès identifiés (au Sud de la réserve naturelle et à l'Est de la RN569) représentent les seuls cheminements possibles pour les semi-remorques qui viennent charger le foin de Crau.
8. La présence d'un réseau de haies à forts enjeux environnementaux.

Les participants ont également formulé des contributions plus générales relatives à :

- La présence dans le PLU de la commune de Grans d'emprises réservées pour l'élargissement de la RN 569.
- L'importance des enjeux environnementaux et des espèces à fortes sensibilités présentes de part et d'autre de la RN 569.
- L'impact d'une 2x2 voies sur les emprises foncières et le besoin de les limiter.
- La présence de la nappe phréatique de la Crau et le besoin de protéger également la ressource en eau.
- Le mauvais entretien de certains chemins pour accéder aux parcelles de Baile vert ou de Regarde Venir. Ces chemins seraient à remettre en état s'ils devaient être utilisés pour desservir les parcelles concernées.

La possibilité de réaliser des aménagements cyclables aux abords de la RN569 ou sur les rétablissements afin de diminuer l'impact environnemental en cas d'élargissement de la RN569.

### **3.2. Variante C**

Les participants ont identifié et localisé sur la cartographie en Annexe 2 :

1. 2 habitations situées entre les 2 échangeurs

2. La présence importante de canaux d'irrigation et de plusieurs siphons d'irrigation agricoles
3. Le périmètre de captage Mary Rose

En complément, les participants ont formulé des contributions plus générales relatives à :

- L'importance de prendre en compte les coûts financiers au regard de l'augmentation des prix de matières premières
- La longueur du tracé de cette variante qui est plus importante et qui devrait représenter un coût plus élevé.
- L'emprise au sol plus importante de cette variante qui augmente l'impact sur le foncier.
- L'impact de cette variante sur :
  - Les terres agricoles et les vergers ayant pour conséquence de limiter l'autonomie alimentaire du territoire.
  - La nappe de Crau en raison du positionnement d'une halte de péage au niveau de l'échangeur entre la RD69 et la RD19.
  - Le foncier de la ville de Salon-de-Provence avec la création d'un échangeur entre la RD69 et l'A54
- Les enjeux hydrauliques forts au niveau de l'échangeur entre la RD69 et la A54.
  - Sur le même secteur, la ville de Salon-de-Provence a pour projet l'implantation d'un hôpital remis en question en raison de ces enjeux.
- L'impossibilité de réaliser une piste cyclable sur ce tracé.
- Des prévisions de trafic sur la RD69, actuellement saturé, qui pourrait, d'ici 2040, aller au-delà de l'échangeur de l'A54 et saturer au Nord.

### 3.3. Échangeur de Toupigières

Les participants indiquent :

- Le flux de circulation plus important sur la RN569 que sur la RD69, ainsi que l'augmentation future du trafic dû à la fermeture du terminal du Canet (Marseille) et à son report sur Clésud.
- La nécessité de différencier les flux de camions entrants et sortants de Clésud du système d'échange entre l'A54 et Clésud ainsi que l'augmentation du trafic de frets.
- L'importance d'améliorer la multimodalité :
  - Réaliser un point de co-voiturage (n°13 cartographie de l'Annexe 3)
  - Améliorer le réseau de bus entre Aix/Clésud et Miramas/Clésud
  - Créer une piste cyclable entre Miramas et Grans ainsi qu'examiner la possibilité d'une liaison cyclable entre Eyguière et Miramas (n°2, 5 et 9 cartographie de l'Annexe 3)
  - Faciliter l'accès aux modes doux existants
- Le besoin d'améliorer la sécurité des deux-roues et des remontées de files pour les secours (n°7 cartographie de l'Annexe 3).
- Les accès routiers à prendre en compte pour le projet :
  - Le projet d'un second accès à Clésud qui est indépendant du projet Fos-Salon.
  - L'accès à la piste d'entraînement de l'École de Conduite Française de Miramas (n°1 cartographie de l'Annexe 3).
  - La préférence pour l'élargissement de la RN569 du côté de Clésud
  - La possibilité d'utiliser un terrain géré par l'EPAD afin de déplacer le giratoire, de Clésud jusqu'à Beauchamp, pour améliorer l'accès à celui-ci.
- Leur souhait d'examiner la possibilité d'une liaison cyclable directe entre Miramas et Salon-de-Provence ainsi qu'une priorisation de la liaison vers l'A54.

Les participants partagent l'importance de prendre en compte :

- L'élevage de taureaux (n°6 cartographie de l'Annexe 3) et la récupération des eaux pluviales sur le secteur de Toupigières.
- Les mesures compensatoires liées à la réalisation de la déviation de Miramas inscrites dans l'arrêté préfectoral de protection du biotope (APPB) du Mas du Couvent (n°4 cartographie de l'Annexe 3).
- Le coussol de Crau ainsi que la ressource en eau.

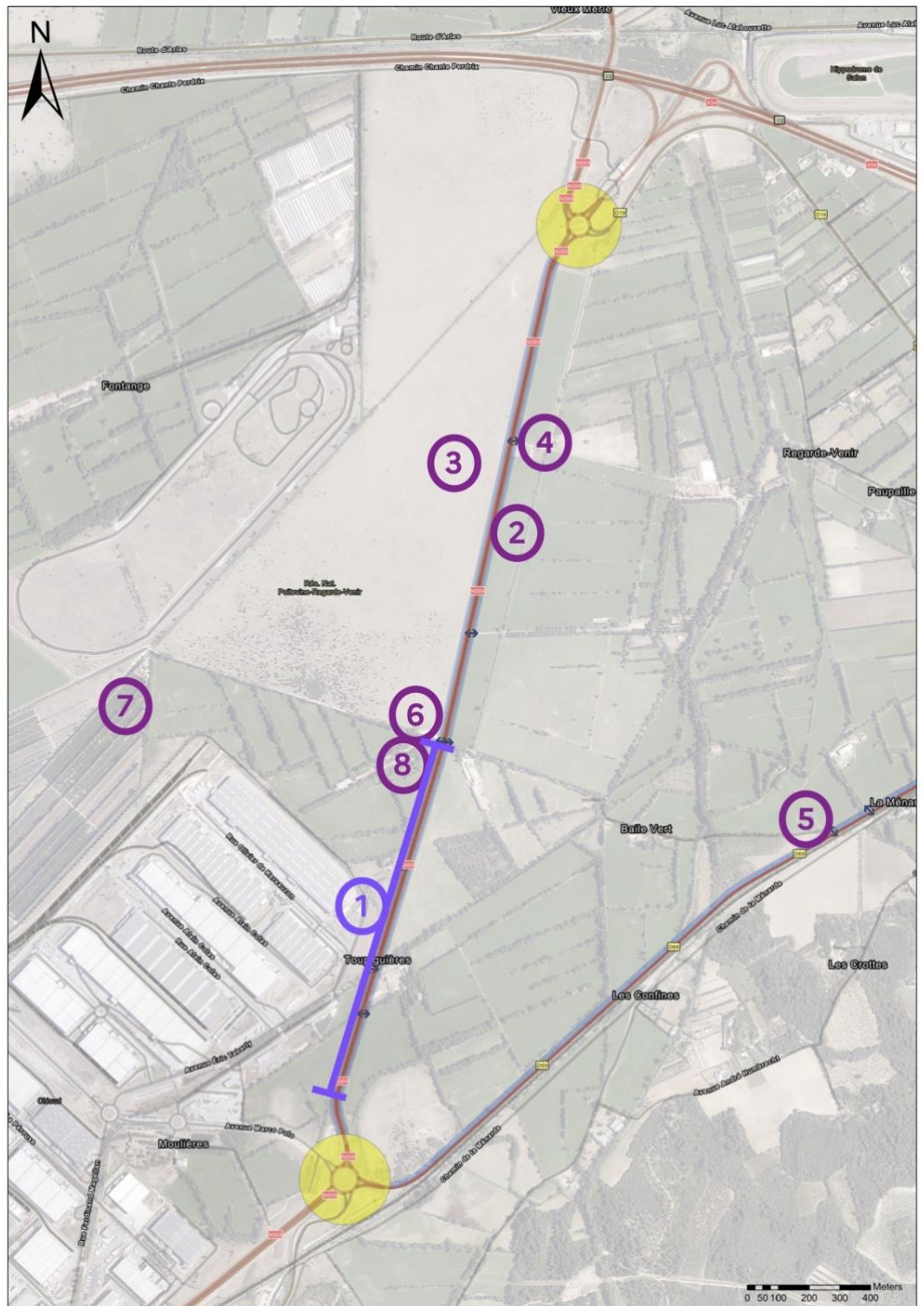
## 4. Prochaines étapes

---

La DREAL conclut la réunion et partage les suites du processus d'élaboration du projet et de concertation avec :

- L'envoi du diaporama et d'une synthèse de la réunion
- La mise en place d'un espace pour contribuer sur le site internet du projet de liaison Fos-Salon : <https://www.liaison-fos-salon.com/contribuer>
- L'organisation au 1<sup>er</sup> trimestre 2023 de groupes de travail thématiques pour partager l'avancée des études.

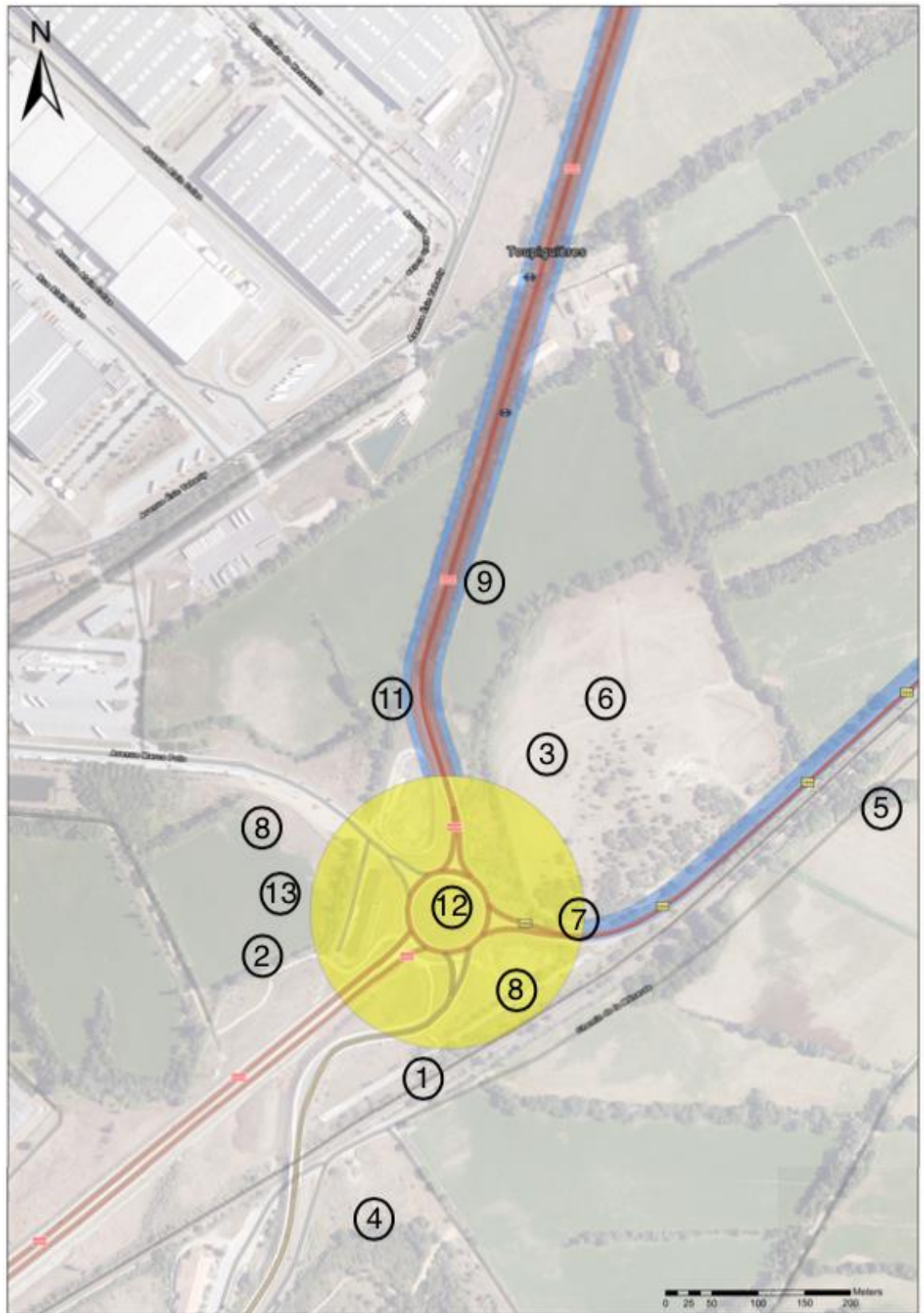
## 5. ANNEXE 1 – Zones identifiées au niveau de la variante A







## 7. ANNEXE 3 – Zones identifiées au niveau de l'échangeur de Toupigières



## 8. ANNEXE 3 – LISTE DES PRÉSENTS\*

Nom	Prénom	Organisme
CEREA	Xavier	Responsable d'opération - DREAL PACA
PATTE	Lionel	Adjoint au chef du service transports, infrastructures, mobilité
RICHARD-FERROUDJI	Audrey	Commission Nationale du Débat Public – Garante Liaison Fos Salon
MEYER	Éric	Bureau d'étude Egis
MONTANO	Marie-Christine	Bureau d'étude Egis
FLEURUS	Jordan	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
NIFLORE	Thomas	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
PÉRICHON	Blandine	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
AMOYAL	Annie	
BALLARO	Xavier	Service DVPI – DEAO du GPMM
BERNEX	Jean-Luc	Métropole Aix-Marseille Provence
BOULEAUX	Valérie	Habitante
BOUQUET	Alexandre	Directeur des espaces publics et naturels, Mairie de Salon-de-Provence
CLARET	René	Habitant, Collectif Cistude
DELAVOUET	Arlette	Habitante
DORNE	Rémi	Chargé de projet Politiques régionales routières, Région Provence-Alpes Côte d'Azur
DUSFOUR	Ghislaine	
FABRE	Marie-Claude	Habitante, Collectif Cistude
GIRE	Éléonore	Habitante
GUIRAUD	Bruno	Habitant
HIGLI	Daniel	Adjoint au maire de Miramas délégué aux déplacements
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MILLEVILLE	Christelle	
NOÉ	Jean-Laurent	Vinci Autoroutes réseau ASF
PEREZ	Laurence	Directrice de l'urbanisme et de l'aménagement, Mairie de Salon-de-Provence
PERONNET	Michel	Adjoint au maire de Grans délégué aux projets et aux grands travaux
TASSONE	Carmelo	Directeur aménagements et grands projets Mairie de Miramas
TISSIER	Anne	
TRAMONTIN	Céline	Présidente du Symcrau, adjointe au maire d'Istres
TRONC	Didier	Directeur du Comité du foin de Crau, Adjoint au maire d'Istres
VIALA	Émilie	

\* Participants ayant renseigné la feuille d'émargement