

Compte-rendu de réunion

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

Date de réunion : Mardi 30 mai 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 30 mai 2023, la DREAL a organisé à Miramas un groupe de travail consacré à la thématique : « Déplacements, services et climat ».

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

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 :

- Retour sur les travaux du comité de suivi intermodal de l'Ouest Étang de Berre
- Présentation des options de référence du projet et définition des options de projet – Méthodologie retenue
- Présentation de l'adéquation entre le trafic en situation de référence 2030 et la capacité de l'infrastructure sur les points d'échanges
- Résultats de trafics avec la mise en service du projet – 1^{ers} enseignements sur les variantes

Compte tenu de la richesse des échanges, un 2^{ème} groupe de travail sur la même thématique a été programmé le 3 juillet 2023. Cette réunion permettra de revenir sur les points non traités et d'approfondir les échanges sur les modélisations de trafic à l'horizon de la mise en service du projet.

3. Retour sur les travaux du comité de suivi intermodal de l'Ouest Étang de Berre

La DREAL présente l'objet du Comité de Suivi Intermodal de l'Ouest Étang de Berre (CSI-OEB) mis en place à l'issue du débat public sur le projet de liaison Fos-Salon suite aux recommandations de la Commission Nationale du Débat Public et intégré dans la Décision Ministérielle du 29/01/2021.

Le CSI-OEB est composé de représentants de l'État, des collectivités territoriales, des gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs de transport.

Il a pour mission de :

- Suivre l'avancement des projets favorisant le report modal portés par différents maîtres d'ouvrage sur l'Ouest étang de Berre ;
- Assurer la cohérence des actions menées par les différents maîtres d'ouvrage ;
- Évaluer l'impact en matière report modal des différents projets.

Le comité s'est réuni à deux reprises (7/12/2021 et 12/11/2022) pour partager l'avancement des projets en faveur de la multimodalité voyageurs sur l'Ouest étang de Berre et les projets en faveur du report modal massifié. Des cartographies de synthèse des projets sont

présentées dans le support de présentation du groupe de travail (diapos 14 et 15) ¹.

Cette présentation des travaux du CSI-OEB a fait l'objet d'échanges avec les participants qui sont détaillés ci-après :

- M. COPPEY, représentant de l'association France Nature Environnement (FNE) interroge la DREAL sur l'articulation entre le CSI-OEB et les « comités de transfert modal » mis en place dans le cadre du projet d'extension de Clé Sud Terminal.
 - La DREAL indique qu'il s'agit de deux comités distincts :
 - Le comité mis en place sur Clé Sud a pour objectif de suivre les engagements pris sur le développement du report modal lié à l'extension de Clé Sud Terminal.
 - Le CSI-OEB a une échelle différente et vise à faire un panorama des projets des différents maîtres d'ouvrage à l'échelle de l'Ouest étang de Berre.
- En complément, M. COPPEY demande si ces comités ont vocation à objectiver et chiffrer le report modal de voyageurs et de fret. Il souligne par ailleurs que les projets présentés dans les cartographies de synthèse ne sont pas tous actés et que certains sont en suspens comme le projet de contournement de Martigues Port-de-Bouc
 - La DREAL précise que l'objectif du CSI-OEB est bien d'étudier finement le fonctionnement du territoire, les acteurs implantés localement et les conditions dans lesquelles les services et projets, en faveur du report modal, seront proposés. Des enquêtes de terrain viendront compléter le travail déjà réalisé et permettront d'évaluer le report modal de voyageurs et de fret.
 - La DREAL indique que les projets présentés ont des niveaux d'engagement différents. Concernant le contournement de Martigues Port-de-Bouc, le projet est acté et des expropriations ont déjà commencé.
- M. GUIRAUD, représentant de l'association RAMDAM², demande à la DREAL que les dates de mise en service des projets soient précisées pour plus de transparence. Il exprime également des préoccupations concernant les aménagements prévus pour les cyclistes tels que la piste cyclable entre Salon-de-Provence et Istres

1 Lien de consultation du support de présentation du groupe de travail : https://www.liaison-fos-salon.com/files/ugd/1f84b4_c53171ddad02423abc463f04e96c2cfb.pdf

2 Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille Provence

dont le tracé représenté sur la cartographie de synthèse ne correspond pas au projet présenté à l'association RAMDAM.

- La DREAL indique qu'elle fournira, dans la mesure du possible, des éléments de précision sur la temporalité des différents projets.
- La DREAL rappelle que les projets liés aux modes doux, comme les pistes cyclables, sont cofinancés par l'État mais portés par d'autres maîtres d'ouvrage. Ce projet de piste cyclable est porté par la Métropole. La DREAL n'a pas forcément la vision complète des évolutions qui auraient pu être apportées au projet.
- M. COPPEY mentionne la difficulté d'obtenir les résultats des études et des concertations menées par la Métropole Aix-Marseille Provence.
 - Mme COUTURIER, Métropole Aix-Marseille Provence, indique que des études de faisabilité ont été réalisées en lien avec le Plan de Mobilité Métropolitain.
 - Elle précise que la Métropole assure la maîtrise d'ouvrage concernant les voiries communautaires, en réponse à un appel à projets des communes.
- M. PERRONET, adjoint au maire de Grans, exprime la nécessité d'une liaison cyclable entre Salon-de-Provence, Grans et Miramas. Il précise également que la Métropole porte un schéma de liaison verte douce entre les communes, tandis que les communes portent un schéma de cohérence domicile-travail
- M. MEUNIER, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, demande à avoir une vision de l'ensemble des projets portés sur le territoire et une évaluation du pourcentage de report modal que cela induira par rapport à la circulation existante. En complément, il souhaiterait également obtenir les résultats de l'étude fret du Cerema.
- M. BENISTY, association extinction rebellion, demande que soit publié sur le site internet du projet de liaison Fos-Salon le diaporama du groupe de travail ainsi que les résultats des travaux du CSI-OEB.
- M. BEGUE interroge la DREAL sur la prise en compte de la circulation des cyclistes dans le cadre de la liaison Fos-Salon.
 - La DREAL précise que les projets d'aménagements cyclables sont portés par les collectivités et qu'elle s'assure de leur compatibilité avec les aménagements prévus dans le cadre de la liaison Fos-Salon mais ne les porte pas directement.
- M. COPPEY demande si le projet de liaison Fos-Salon inclut des pistes cyclables et s'interroge sur la multimodalité de l'aménagement.

- La DREAL indique que le projet n'inclut pas directement de piste cyclable mais qu'il intègre bien la multimodalité dans une vision globale des aménagements du territoire.
- M. PERONNET déplore la vision Métropolitaine des pistes cyclables en contradiction avec le schéma de cohérence domicile-travail. Il rappelle que la commune avait fait des propositions, lors du débat public sur le projet de liaison Fos-Salon, pour adosser des pistes cyclables en parallèle à la liaison Fos-Salon afin de favoriser les déplacements domicile-travail. Il indique que de Grans à Miramas les cyclistes pourraient facilement se déplacer le long de la voie ferrée
- M. SERRES, de l'association RAMDAM déplore l'absence d'invitation des associations au CSI-OEB et demande si le GPMM rendra des comptes sur le report modal qu'il s'était engagé à avoir lors de la vente de Fos 2XL au profit du fluvial et du ferroviaire et qui n'a pas été respecté.
 - La DREAL précise que le report modal décevant est en partie lié à la baisse du fret ferroviaire dans les années 2000. La part du fret ferroviaire progresse à nouveau significativement en particulier dans le trafic de conteneur depuis/vers le territoire.

4. Présentation des options de référence

La DREAL présente les hypothèses du scénario de référence avec :

- Les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) ;
- La déclinaison de la SNBC pour l'évaluation des projets de transport selon deux scénarios :
 - Scénario AMS (avec mesures supplémentaires) ;
 - Scénario AME (avec mesures existantes) ;
- Les projets d'aménagements locaux pris en compte pour la construction du modèle de trafic ;
- Les projets de transport routier pris en compte ;
- Les niveaux de trafic actuel.

Après avoir présenté les hypothèses du scénario de référence, la DREAL présente les trafics moyens journaliers annuels en scénario AMS à l'horizon 2030.

Cette présentation a fait l'objet d'échanges avec les participants qui sont détaillés ci-après :

- M. COPPEY interroge la DREAL sur la pertinence et le réalisme des projets référencés, notamment le contournement autoroutier d'Arles prévu pour 2030 qui soulève des incertitudes sur les conséquences potentielles en termes de trafic.

- La DREAL précise qu'il est essentiel de considérer tous les projets pouvant survenir sur le territoire et d'évaluer leurs interactions. Des tests de sensibilité pourront être effectués pour mesurer l'impact des hypothèses sur les projets.
- M. GUIRAUD questionne la crédibilité du scénario de référence utilisé par la DREAL en qualifiant les hypothèses d'optimistes et en se demandant si elles sont vraiment réalistes.
 - La DREAL précise que les scénarios AMS ou AME utilisent des critères standardisés au niveau national tout en intégrant les dynamiques locales. Les hypothèses prises en compte pour réaliser les modélisations ont été concertées avec les élus et les citoyens pour s'assurer leur cohérence avec le développement du territoire.
- Mme BARRAS interroge la DREAL sur l'utilisation de données de trafic datant de 2021 avec le contexte de la Covid-19 et la réduction des déplacements. Elle demande également comment est prise en compte l'augmentation de la population dans le territoire à l'horizon 2030 avec l'ensemble des projets industriels qui pourraient arriver.
 - La DREAL reconnaît que 2021 a pu être une année atypique (le trafic routier est néanmoins revenu globalement au niveau 2019) et mentionne qu'elle prend en compte une croissance forte sur la zone industrialoportuaire (ZIP). Elle pourra réaliser des tests de sensibilité concernant les emplois du port.
- M. MEUNIER déplore la présentation de la DREAL, estimant qu'elle propose un scénario trop optimiste. Il insiste sur la nécessité de présenter le scénario AMS et le scénario AME avec des alternatives relatives à l'influence de la réalisation de certains projets sur le territoire (contournement autoroutier d'Arles, contournement de Martigues Port-de-Bouc ...).
 - La DREAL affirme qu'il est essentiel de tirer des conclusions à partir du scénario AMS qui sera renforcé par des tests de sensibilité avec le scénario AME.
- Un participant souligne la difficulté de discerner l'augmentation du trafic sur les cartes présentées et s'inquiète des problèmes de pollution et de bruit.
 - La DREAL note les difficultés de lisibilité des cartes et rappelle qu'elles seront transmises aux participants via le support de présentation.
 - En complément, la DREAL explique que des modélisations de trafic avec la mise en service du projet seront réalisées et serviront à produire des modélisations acoustiques et d'émissions de polluants.
- M. MARQUIS, représentant du collectif Cistude, s'interroge sur la justification du projet par d'autres projets (industriels ou

d'infrastructures) hypothétiques qui n'ont pas encore été validés ou même présentés aux citoyens.

- M. FOURNIAU, garant CNDP de la concertation sur le projet de liaison Fos-Salon, informe que l'ancienne présidente de la Commission Nationale du Débat Public a échangé avec le Sous-Préfet d'Istres au sujet des différents projets qui pourraient faire l'objet d'un seul et même débat public sur la ZIP de Fos.
- M. PERONNET rappelle le développement en cours du Hub des armées et les deux projets majeurs pour le développement du territoire : CléSud Terminal et le Terminal Ouest Provence (TOP). Ces projets visent à renforcer le report modal de fret au profit de l'approvisionnement des grandes villes du Sud (Marseille, Aix, Nice...).
- M. PERONNET évoque également les scénarios possibles pour le développement des usines de Fos, qui impliquent des enjeux énergétiques, économiques et environnementaux. Il souligne la nécessité de prendre en compte les deux extrêmes : un scénario où rien ne change et un scénario où tout change.
- Il souligne enfin le besoin d'une cohérence entre les offres d'emplois qui pourrait accroître à Fos-sur-Mer et les demandes de logements au Nord qui vont générer des trafics sur la liaison Fos-Salon.
 - La DREAL confirme que la croissance du trafic, notamment en lien avec CléSud Terminal, le projet TOP et le Hub des Armées, est bien prise en compte dans les scénarios étudiés. Elle indique également qu'une croissance importante du trafic de poids lourds est prévue.
- M. FERRER partage ses inquiétudes concernant l'augmentation du trafic routier, notamment des camions, et son impact sur le territoire. Il cite des chiffres de Distriport indiquant une augmentation de 75% des camions d'ici 2040 et exprime ses inquiétudes sur la capacité de l'infrastructure à absorber ce trafic.
 - La DREAL explique que la Stratégie Nationale Bas Carbone développe une vision à l'horizon 2030. Les hypothèses de croissance des trafics du GPMM ont été prises en compte dans les modélisations présentées.
 - La DREAL souligne également l'effort de report modal vers le fluvial et le ferroviaire, qui pourrait permettre de limiter l'augmentation du trafic routier.
- M. CLARET, représentant du collectif Cistude, soulève des préoccupations concernant la santé publique. Il mentionne que l'Ouest Étang de Berre a l'un des taux de cancer les plus élevés de la région PACA et s'inquiète de l'impact des projets sur ce taux. Il appelle à une révision à la baisse de la croissance de la ZIP et du projet routier en raison de leur impact potentiel sur les émissions de gaz à effet de serre.

- M. MARQUIS interroge la DREAL sur la prise en compte du Réseau Express Métropolitain (REM) dans les hypothèses de modélisation du trafic.
 - La DREAL précise avoir pris en compte les évolutions du plan de mobilité métropolitain concernant les transports en commun.

5. Présentation de l'adéquation entre le trafic en situation de référence 2030 et la capacité de l'infrastructure par branche du giratoire

La DREAL présente les résultats des modélisations de trafic en situation de référence à l'horizon 2030 et l'adéquation entre les niveaux de trafic aux heures de pointe (matin et soir) avec la capacité de l'infrastructure actuelle au niveau de :

- L'échangeur des Bellons ;
- Le giratoire de Dassault ;
- Le giratoire de Fenouillère.

Cette présentation n'a pas donné lieu à des échanges ou des questions de la part des participants lors de la réunion.

La DREAL invite les participants qui le souhaitent à formuler des retours avant le prochain groupe de travail sur cette thématique, notamment sur le site internet du projet dans l'espace contribuer : <https://www.liaison-fos-salon.com/contribuer>.

6. Résultats de trafics avec la mise en service du projet – 1^{ers} enseignements sur les variantes

La DREAL présente les principaux enseignements des modélisations de trafics avec la mise en service du projet selon les différentes variantes envisagées :

- La transformation des carrefours giratoires en échangeurs dénivelés est nécessaire ;
- Concernant la section Nord, les modélisations mettent en avant que :
 - La variante A est compatible avec un aménagement à 2x1 voies ;
 - La variante C nécessite une mise à 2x2 voies ;
 - Des variantes mixtes entre A et C présentent peu d'intérêt du point de vue de la circulation ;

- L'adossement ou non au réseau ASF a peu d'influence sur les trafics ;
- Concernant la section Centre, les modélisations mettent en avant que :
 - La mise à 2x2 voies est nécessaire, y compris concernant le franchissement du faisceau ferroviaire de Miramas ;
 - Le demi-échangeur d'Entressens présente un intérêt à confirmer, mais cela ne semble pas être le cas pour celui de Rassuen ;
- Concernant la section Sud et le contournement de Fos-sur-Mer :
 - Les variantes 1 et 2 sont compatibles avec un aménagement à 2x1 voies, dans le cas d'un contournement de Fos-sur-Mer par les voies portuaires ou le réaménagement des routes existantes ;
 - La réalisation de la variante du barreau des étangs nécessite un aménagement à 2x2 voies et implique la mise à 2x2 voies des variantes 1 ou 2.

Cette présentation a fait l'objet d'échanges avec les participants qui sont détaillés ci-après :

- M. ARAGNEAU, adjoint au maire d'Istres, mentionne qu'il est essentiel de compléter l'échangeur d'Entressens car il s'agit d'un quartier en développement à l'Est de la voie rapide, avec notamment la construction d'un Golf écologique. Il souligne également l'importance de mettre en avant les flux de fret sur la voie ferrée.
- M. BERNEX, Métropole Aix-Marseille Provence, souligne l'importance de bien comprendre les flux notamment en ce qui concerne les niveaux de trafic fret en augmentation et la part du fret ferroviaire.
 - La DREAL précise que la capacité de report du fret sur le ferroviaire est importante.
- M. COPPEY se questionne sur l'effet induit sur les autres voies d'un scénario de réaménagement sobre de la section Nord avec la variante A.
- Il demande des précisions sur la gestion des flux en fonction d'une configuration en 2x1 voies ou 2x2 voies et la prise en compte des voies réservées bus.
 - La DREAL indique qu'il pourrait y avoir une intégration des transports en commun sur la route nationale actuelle et que l'exploitation d'une 2x2 voies est potentiellement envisageable.
- Mme MILLEVILLE, collectif Cistude, rappelle que la stratégie nationale bas carbone met en avant l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

- Mme COUTURIER évoque l'évolution du transport de fret ferroviaire. La Métropole travaille sur le schéma d'armature ferroviaire métropolitain visant à créer un RER métropolitain pour les voyageurs ainsi que pour le trafic de fret régional et local. Elle souligne l'importance d'étudier le modèle économique pour s'assurer qu'il permette de desservir le dernier kilomètre à l'échelle métropolitaine.
- En complément, elle précise que la Métropole a commencé à travailler sur le réseau de bus à Très Haut Niveau de Service (THNS) qui préfigure le RER métropolitain. La Métropole a engagé des échanges avec les services des autoroutes concédées pour étudier les possibilités d'implantation de pôles d'échanges et améliorer la desserte pour des trajets domicile-travail.

7. Suites et clôture de la séance

Au terme de ce groupe travail, il est important de souligner la richesse des échanges qui ont eu lieu entre les participants et la DREAL. En raison de l'intensité des discussions, certains points qui étaient initialement à l'ordre du jour n'ont pas pu être abordés.

Afin de garantir que tous les sujets soient présentés et d'approfondir les échanges, un second groupe de travail sur la même thématique est programmé pour le 3 juillet.

Ce groupe de travail sera consacré à la présentation des modélisations de trafics avec mise en service du projet et à la poursuite des échanges avec les parties prenantes.

8. ANNEXE – LISTE DES PARTICIPANTS

8.1. Maître d'ouvrage

Nom	Prénom	Organisme
PATTE	Lionel	Adjoint au chef du service transports, infrastructures, mobilité
CEREA	Xavier	Responsable d'opération DREAL PACA

8.1. Prestataires de la DREAL

Nom	Prénom	Organisme
NAHKLE	Marc	Bureau d'étude Egis – MOE
MONTANO	Marie-Christine	Bureau d'étude Egis – MOE
MEYER	Éric	Bureau d'étude Egis – MOE
PITOISET	Anaëlle	CEREMA
TROULLIOUD	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

8.2. Garant de la concertation

Nom	Prénom	Organisme
FOURNIAU	Jean-Michel	Commission Nationale du Débat Public – Garant de la concertation du projet de Liaison Fos Salon

8.3. Participants*

Nom	Prénom	Organisme
ARAGNEAU	Alain	Adjoint au maire d'Istres
BARRAS	Camille	
BEGUE	Michel	
BENISTY	Daniel	Association Extinction Rebellion
BERNEX	Jean-Luc	Métropole Aix-Marseille Provence
BRAMBAN	Jean-Marie	
CARBONEL	Sylvie	Chargée d'opération, Département des Bouches-du-Rhône
CISMONDO	Daniel	Direction de la communication, ville de Fos-sur-Mer
CLARET	René	Habitant, Collectif Cistude
COPPEY	Stéphane	Association FNE
COUTURIER	Joëlle	Directrice Adjointe Prospection, études projets et programmation, Métropole Aix-Marseille Provence
FABRE	Marie-Claude	Habitante, Collectif Cistude
FERRER	Rémy	
FERRER	Errol	
FONTAINE	Yvon	Association de défense des riverains de Fos-sur-Mer
FRACHAT	Stéphane	Vinci autoroute
FRANO	René	
GUIRAUD	Bruno	Habitant, Association RAMDAM
HETSCH	Nathalie	Mairie de Fos-sur-Mer
HIGLI	Daniel	Adjoint au maire de Miramas délégué aux déplacements
LALANDE	François	Représentant de l'association MCTB Golfe de Fos
LYOTARD	Nathan	
MAECHER	Serge	Mairie de Miramas

MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MEUNIER	Romuald	Représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude
MUTEL	Vincent	Grand Port Maritime de Marseille
PERONNET	Michel	Adjoint au maire de Grans délégué aux projets et aux grands travaux
SERRES	Frédéric	Association RAMDAM
ARAGNEAU	Alain	Adjoint au maire d'Istres
BARRAS	Camille	
BEGUE	Michel	
BENISTY	Daniel	Association Extinction Rebellion
BERNEX	Jean-Luc	Métropole Aix-Marseille Provence
BRAMBAN	Jean-Marie	
CARBONEL	Sylvie	Chargée d'opération, Département des Bouches-du-Rhône

NB : Participants ayant renseigné la feuille de présence