

Compte-rendu de réunion

Objet : Groupe de travail « Milieux naturels – Section Nord et Centre »

Date de réunion : 23 novembre 2023

Lieu : Grans

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Intervenants	Participants	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

1. Rappel du contexte

La réunion du groupe de travail sur les milieux naturels de la section Nord et Centre, qui s'est tenue le 23 novembre 2023, s'inscrit dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon.

Ce projet vise à :

- Améliorer et sécuriser la mobilité quotidienne ;
- Réduire les nuisances pour la population et améliorer le cadre de vie ;
- Contribuer au développement économique des pôles urbains et économiques de la région, notamment de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans, et Salon-de-Provence ;
- Accompagner la dynamique industrielle de la ZIP ;
- Contribuer à la compétitivité du Port en améliorant la chaîne logistique ;
- Minimiser les impacts sur l'environnement.

Le projet a fait l'objet de nombreuses discussions depuis le débat public organisé en 2020-2021 et lors de la concertation continue mise en place depuis 2022. Lors des différentes réunions organisées, une attention particulière a été accordée aux impacts potentiels du projet sur les milieux naturels.

Le 23 novembre a eu lieu le 4^{ème} groupe de travail consacré à cette thématique et plus spécifiquement sur la section Nord et Centre du projet¹.

¹ Un groupe de travail sur la thématique des « Milieux naturels » sera spécifiquement organisé sur la section Sud du projet le 21 décembre 2023 à Fos-sur-Mer

Ce groupe de travail a eu pour objectifs de :

- Faire un point d'avancement sur les études et la conception du projet ;
- Présenter les variantes d'aménagement étudiées sur la section Nord et Centre du projet ;
- Partager et enrichir l'évaluation des impacts des variantes au regard des enjeux liés aux milieux naturels de la section Nord et Centre².

Le présent compte-rendu propose une restitution synthétique des échanges de ce groupe de travail ainsi que des précisions apportées par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur en réponse aux questions posées lors de la réunion.

NB : Le support de présentation du groupe de travail est disponible sur le site internet du projet.³

2. Introduction du groupe de travail

M. PERONNET, adjoint au maire de Grans, délégué aux projets et aux grands travaux, introduit le groupe de travail en remerciant l'ensemble des participants de leur présence et en rappelant l'importance des milieux naturels qui constituent 90% du territoire communal.

M. GICQUEL, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage au service transport, infrastructures, mobilités de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, remercie la commune de Grans d'accueillir ce groupe de travail et les participants pour s'être mobilisés. Il met en perspective cette séquence de concertation continue qui se déroulera jusqu'à janvier 2024 avec la phase de comparaison des variantes qui suivra début d'année 2024.

M. FOURNIAU, garant de la concertation continue, rappelle le rôle des garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et présente les principaux constats et recommandations des garants publiés dans leur 2^{ème} rapport annuel.⁴

² NB : Les enjeux relatifs à l'agriculture, à la ressource en eau, aux trafics, aux modalités de conception de variantes, à la qualité de l'air et aux nuisances sonores sont traités dans des groupes de travail spécifiques à ces thématiques organisés entre novembre 2023 et janvier 2024.

³Le support est accessible à l'adresse : https://www.liaison-fos-salon.com/_files/ugd/1f84b4_8b4c94b470684d61936e6db060ec8067.pdf

⁴ Ce rapport est accessible à l'adresse : <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2023-11/Rapport-2-Garant.es-ConcertationContinueLFS.pdf>

M. CERIA, responsable d'opération à la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, rappelle le processus d'élaboration du projet avec :

- Les groupes de travail organisés jusqu'à janvier 2024 pour :
 - Partager les modélisations et les diagnostics en lien avec les thématiques de travail ;
 - Présenter l'évaluation des impacts par thématique ;
- La séquence de comparaison des variantes qui aura lieu en début d'année 2024 avec :
 - Une campagne d'information et de présentation du projet au grand public pour :
 - Associer des publics « éloignés » à la concertation ;
 - Présenter et faire de la pédagogie sur le projet ;
 - Faciliter l'accès à l'information et l'expression du grand public sur le choix des variantes préférentielles ;
 - Des groupes de travail par secteur géographique (Nord, Centre, Sud) pour présenter et partager la comparaison des variantes ;
 - Des permanences avec le maître d'ouvrage pour répondre à des questions individuelles ;
 - Des réunions publiques pour recueillir et faire la synthèse des contributions sur le choix des variantes préférentielles.

En complément de cette introduction et du rappel du processus d'élaboration du projet :

- Mme TISSIER, exploitante agricole sur la commune de Grans, déplore l'absence de représentant du service Biodiversité Eau et Paysage (SBEP) de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur lors de ce groupe de travail sur la thématique des milieux naturels :
 - M. CERIA précise que l'unité maîtrise d'ouvrage de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui porte le projet de liaison Fos-Salon, consulte et travaille conjointement avec le SBEP dans le cadre de l'élaboration du projet.
 - Dans le cadre de cette concertation continue sur le projet, Mathieu GICQUEL et Xavier CERIA représentent les services de la DREAL.
 - La DREAL précise également que l'Autorité Environnementale, le service Eau-Environnement de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer et les autres services de l'État seront consultés sur le dossier environnemental du projet après le choix des variantes préférentielles. Ces services seront également officiellement saisis, pour rendre un avis formel sur l'étude d'impact.
- Des participants demandent des précisions sur l'enquête publique et le calendrier de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.
 - La DREAL précise que l'enquête publique, qui devrait se dérouler en 2025, aura pour objectif d'évaluer l'intérêt général du projet et ses impacts potentiels. Le cas échéant

la Déclaration d'utilité publique du projet sera prise et permettra d'engager les phases de conception détaillée, de procéder aux acquisitions foncières nécessaires au projet.

- Un participant demande des précisions sur le processus décisionnel relatif au choix des variantes préférentielles.
 - La DREAL précise que le comité des élus, présidé par le préfet de région, sera le lieu de discussions et d'arbitrages visant à faire émerger un consensus sur la variante préférentielle à retenir pour la suite des études. Formellement, la décision validant la variante préférentielle relève du Ministre en charge des transports.
- M. MEUNIER, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, demande si les garants de la concertation participent également au comité des élus.
 - La DREAL précise que les garants ont pour mission de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, mais ne sont pas associés aux instances de gouvernance du projet.

De manière plus générale :

- Un habitant de Grans exprime ses préoccupations sur le projet et son impact potentiel sur les générations futures qu'il trouve peu représentées dans cette concertation. Il partage également ses inquiétudes sur la prise en compte des enjeux climatiques dans les politiques publiques, en référence aux rapports du GIEC et aux accords de Rio et remet en cause la définition d'utilité publique d'un projet face aux défis environnementaux tel que cela a pu être le cas sur des projets comme l'autoroute A69.
- Dans le même sens, M. GUIRAUD, représentant de l'association RAMDAM et du Vélos des Étangs, cite le rapport de la Commission Nationale du Débat Public : « Un projet obsolète et inadapté aux jeunes générations qui privilégient les enjeux sanitaires, environnementaux et agricoles » et déplore l'absence d'une réflexion multimodale.
 - La DREAL précise que le groupe de travail de ce jour s'inscrit dans le cadre de la concertation continue sur le projet routier de liaison Fos-Salon. L'objet de la réunion est d'échanger sur les impacts potentiels de ce projet sur les milieux naturels. Il n'est pas encore question de déterminer l'utilité publique du projet et les participants sont invités à se positionner sur celui-ci lors de l'enquête publique.
 - Par ailleurs, la DREAL indique que la multimodalité est prise en compte et intégrée dans la conception du projet. Néanmoins, la DREAL ne porte pas l'ensemble des projets et études multimodaux sur le territoire, qui relèvent notamment des champs de compétences des collectivités territoriales.

- Une habitante de Grans demande des précisions concernant le projet d'aménagement de la gare de triage de Miramas et la liaison ferroviaire avec la zone logistique de Clé Sud.
 - La DREAL précise que ce projet est déjà acté et que les travaux ont déjà démarré. Elle invite les participants à consulter la présentation faite lors du groupe de travail « Déplacements, services et climat » du 30 mai 2023⁵ où sont présentés les projets en faveur de la multimodalité et du report modal massifié.
- Une participante rappelle la loi Climat et résilience adoptée en août 2021 et la contradiction du projet avec l'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette des sols » en 2050.
- M. MARQUIS, représentant du collectif Cistude, demande que soit présenté et étudié un projet alternatif à la voiture. Il déplore également la multitude de concertations en cours sur le territoire et le grand nombre de réunions organisées.

3. Déroulé du groupe de travail

Après un temps d'introduction, le groupe de travail s'est déroulé en 3 temps :

- Rappel des principaux enjeux relatifs aux milieux naturels de la section Nord et Centre ;
- Présentation des variantes étudiées de la section Nord et Centre et rappel des objectifs du projet ;
- Présentation et enrichissement de l'évaluation des variantes de la section Nord et Centre.

4. Rappel des principaux enjeux relatifs aux milieux naturels

M. GIROD, du bureau d'Egis en charge des études d'opportunités de phase 2, rappelle les enjeux relatifs au milieu naturel partagés lors des derniers groupes de travail organisés et les objectifs du projet.

- M. MARQUIS demande sur combien de temps se sont déroulés les inventaires faunes flores et s'ils avaient été complétés au regard des périodes de sécheresse observées ces dernières années.
 - M. GIROD indique que les inventaires faunes flores ont été réalisés sur un cycle complet de 4 saisons. Pour pallier les

⁵ Lien d'accès à la présentation : https://www.liaison-fos-salon.com/_files/ugd/1f84b4_c53171ddad02423abc463f04e96c2cfb.pdf

déficits d'observation pendant les périodes de sécheresse de 2022 et de 2023, toutes les données bibliographiques des espèces observées sur le territoire n'ayant pas été recensées pendant les inventaires ont tout de même été considérées comme présentes sur le territoire.

5. Présentation des variantes étudiées de la section Nord et Centre et rappel des objectifs du projet

La DREAL présente les variantes étudiées de la section Nord et Centre et leurs caractéristiques avec :

- Au Nord : les variantes A, C, mixte CA ;
- Au Centre : une seule variante et 2 options concernant le doublement ou non des ouvrages au niveau du franchissement du faisceau ferroviaire de Miramas.

Suite à cette présentation :

- M. MEUNIER demande des précisions sur l'acronyme VSA.
 - La DREAL précise qu'il s'agit d'un type de route, avec séparateurs de chaussées et bandes d'arrêt d'urgence, présentant un profil réduit par rapport à une autoroute. L'acronyme signifie voie structurante d'agglomération.
- Une habitante de Grans demande des précisions sur le statut de voies express.
 - La DREAL précise qu'il s'agit d'une route, généralement avec séparateur central et bandes d'arrêt d'urgence, dont l'accès est interdit à certaines catégories de véhicules lents (tracteurs, deux-roues motorisés de petite cylindrée notamment) et sur laquelle les accès directs depuis les parcelles privées et exploitations agricole est interdite.
- Mme TISSIER et une habitante de Grans relèvent que ce statut implique, en complément de l'aménagement des variantes, la réalisation de voies de rétablissement pour les habitants ou exploitations qui auraient un accès direct sur la route existante.
 - La DREAL précise qu'en effet des voies de rétablissement devront être envisagées et seront étudiées ultérieurement, une fois le choix de la variante préférentielle effectué.
- Une habitante de Grans demande des précisions pour comprendre pourquoi les accès directs ne peuvent pas être maintenus.
 - La DREAL indique que pour des questions de sécurité routière, les accès directs sur une route avec un profil de type voie express ne peuvent pas être maintenus.

- Cette participante complète en demandant à la DREAL une étude sur l'accidentologie d'une route en sens unique et celle avec un séparateur central.
- La DREAL indique se baser sur les ratios d'accidentologie établis à l'échelle nationale. Elle complète en précisant que sur le réseau interurbain, les éléments déterminants pour assurer la sécurité des usagers sont le séparateur central et la présence d'accotements permettant de reprendre le contrôle du véhicule en cas de sortie de route.
- Une habitante de Grans demande des précisions concernant le positionnement du futur échangeur de l'autoroute A54 dans le cadre de la variante C.
 - La DREAL précise que l'échangeur serait situé entre la sortie n°13 et n°14 à environ 1,5 km de la sortie n°14.
- Un participant indique que la variante mixte CA, mise en sens unique, obligerait les usagers à faire un détour très important s'ils souhaitaient revenir en arrière.

6. Présentation et enrichissement de l'évaluation des variantes de la section Nord et Centre

M. GIROD présente les critères retenus pour la comparaison des variantes, les hypothèses prises en compte pour l'évaluation des impacts et l'évaluation des variantes étudiées sur les sections Nord et Centre.

6.1. Observations générales sur l'évaluation des variantes présentées

Concernant l'évaluation surfacique des impacts :

- M. GUIRAUD demande si les impacts surfaciques calculés prennent en compte les impacts de l'aménagement de voies cyclables dans le cadre de l'aménagement de la liaison Fos-Salon.
 - La DREAL précise que la Métropole Aix-Marseille Provence porte sur la partie Nord un projet de liaison cyclable qui n'entre pas en interaction directe avec les variantes étudiées. Concernant la partie centrale, une continuité cyclable est à assurer dans le cadre du projet mais les emprises n'ont pas été étudiées dans les impacts surfaciques sur le milieu naturel. Ceci concerne particulièrement le franchissement de l'échangeur d'Entressen et le passage sous la liaison Fos-Salon au nord du futur échangeur des Bellons (giratoire de la Transhumance)
- Mme TISSIER demande que, au-delà du nombre d'accès à rétablir, soient également évalués les impacts surfaciques des voies de rétablissement qui devront être recrées.

- M. PERONNET demande en ce sens que l'ensemble des impacts surfaciques potentiels sur les milieux naturels ou l'agriculture soient évalués et présentés dans les tableaux de comparaison des variantes.

Concernant les éléments pris en compte pour le calcul des impacts :

- M. MAURY, directeur du Conservatoire d'espaces naturels Provence-Alpes-Côte d'Azur (CEN PACA), demande si les trames vertes et bleues sont bien intégrées dans l'évaluation des variantes.
 - M. GIROD confirme que ces trames sont bien prises en compte dans l'évaluation des variantes.
- Une habitante de Grans demande des précisions concernant la prise en compte des nuisances acoustiques sur la faune et la flore.
 - M. GIROD précise que les niveaux de bruits seront sensiblement les mêmes pour toutes les variantes dans la mesure où le bruit est caractérisé par les vitesses de circulation. Les impacts seront donc identiques pour toutes les variantes. Ce critère n'a donc pas été retenu puisqu'il n'était pas discriminant entre les variantes.

Concernant la présentation de l'évaluation des impacts :

- M. MAURY relève des différences entre les couleurs utilisées pour présenter les enjeux relatifs au milieu naturel et celles utilisées dans les tableaux pour présenter les impacts des variantes.
 - La DREAL prend note de cette remarque et essaiera de présenter différemment les impacts des variantes pour qu'il n'y ait pas de confusion possible.
- M. MAURY indique qu'il serait intéressant de pouvoir présenter l'évaluation des variantes en concaténant toutes les thématiques : agriculture, ressource en eau ...
 - La DREAL précise qu'il s'agira de l'objet de la prochaine phase de concertation. L'ensemble des évaluations thématiques sera présenté par secteur géographique pour procéder à la comparaison des variantes.
- M. MEUNIER demande également que l'évaluation des variantes puisse être présentée différemment en qualifiant la nature des impacts : majeur, fort, moyen, faible.
- Une habitante de Grans souligne la difficulté de compréhension de l'évaluation des variantes présentées sous forme de tableaux colorés et s'inquiète de son accessibilité au grand public.
 - La DREAL précise que les tableaux seront diffusés et accessibles sur le site internet du projet. Une présentation pédagogique du projet, des variantes et de leur comparaison sera faite lors de la séquence de comparaison des variantes afin de rendre accessible et compréhensible à tous l'analyse des impacts.

Concernant les impacts généraux du projet :

- M. CLARET, représentant du collectif Cistude, exprime que, selon lui, toutes les solutions sont catastrophiques.

6.2. Variantes de la section Nord

- M. GUIRAUD demande des précisions concernant l'évaluation des continuités écologiques qui seraient, selon lui, fortement impactées dans le cadre de l'aménagement des variantes de la section Nord avec un séparateur central.
 - M. GIROD précise que les espèces présentes le long de la variante A et de la variante C ne sont pas les mêmes et n'ont pas les mêmes mobilités. Les impacts sur la continuité écologique sont plus importants dans le cadre de l'aménagement de la variante C.
- M. MARQUIS demande comment les impacts entre la variante A à 2x1 voie et à 2x2 voies peuvent être identiques.
 - M. GIROD précise que les impacts sont relativement similaires dans la mesure où il s'agit du même tracé. En revanche, les impacts surfaciques sont plus importants sur les habitats naturels dans le cadre de la variante à 2x2 voies avec environ 2 hectares d'impacts en plus.

6.3. Variantes de la section Centrale

- M. WOLF interroge la DREAL sur la localisation des 32 hectares d'habitats patrimoniaux à enjeux forts recensés sur la section centrale et notamment les prairies en foin de Crau.
 - M. GIROD indique qu'il s'agit d'impact cumulé et que la localisation des parcelles concernées de foin de Crau sera précisée à l'issue de l'atelier.
 - *Après vérification, cette superficie correspond au Barreau de Sulauze, opération qui crée une liaison entre la RN1569 et la RD569n au Sud de Miramas. Cette opération portée par le conseil départemental figure dans les emprises des variantes de la section Centrale (d'où l'impact évalué) mais est d'ores et déjà en cours de réalisation.*
- M. MAURY dénote une différence entre les niveaux d'enjeux relatifs au milieu naturel sur la section Centre qui mettaient en avant des enjeux très faibles à modérés et l'évaluation des impacts qui met en avant des impacts majeurs sur les habitats naturels. Le mode de représentation des impacts utilisé pourrait également suggérer que les impacts sont aussi importants sur la section Centre que sur la section Nord.
 - La DREAL précise qu'elle a pris le parti de ne pas appliquer de pondération entre les sections et les différentes thématiques pour effectuer l'évaluation des variantes. Par ailleurs, la qualification des impacts est jusqu'à une certaine mesure indépendante de la qualification des enjeux : un impact fort peut exister sur des habitats à enjeu faible. Néanmoins dans ce cas précis, il s'agit d'impact sur des

secteurs de coussouls dégradés, à très faible fonctionnalité (du fait de l'enclavement de ces habitats, en bordure des zones logistiques). De ce fait, le niveau d'impact pourrait être réévalué à fort au lieu de majeur, du fait des surfaces concernées d'une part, et de la faible fonctionnalité écologique du milieu d'autre part.

6.4. Observations relatives à d'autres thématiques

- M. WOLF, responsable au CEN PACA, et Mme TISSIER demandent des précisions concernant l'évaluation des impacts sur les canaux d'irrigation et le déclassement possible de canaux d'arrosage.
 - Mme MONTANO, du bureau d'étude Egis, précise que ces éléments sont pris en compte et seront présentés lors du groupe de travail agriculture.
- Mme TISSIER indique que des exploitations agricoles menacées par le projet risquent de perdre leur dénomination en foin de Crau.
 - La DREAL indique que c'est bien pris en compte et que cet aspect sera traité lors du groupe de travail sur la thématique « Agriculture et nappe de Crau » le 29 novembre à Miramas.
- Une habitante de Grans demande des précisions sur la prise en compte des impacts sur l'humain.
 - La DREAL précise que les enjeux humains sont bien pris en compte et que les impacts sur la qualité de l'air et l'acoustique seront présentés dans le groupe de travail associé en janvier 2024.
- Mme TISSIER demande que soient apportées des précisions concernant la largeur d'une route à 2x1 voie et celle d'une route à 2x2 voies.
 - *Ces éléments de réponses sont apportés dans le compte-rendu de la réunion mais n'ont pas été indiqués en séance.*
 - *Une route à 2x1 voie a une largeur d'environ 16m et une route à 2x2 voies a une largeur d'environ 25m (cf. annexe 8.2)*

7. Suites

La DREAL conclut la réunion, remercie les participants 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 ;
- L'organisation de groupes de travail thématiques :
 - Le 29 novembre 2023 sur **l'agriculture et la nappe de Crau** à la salle des mariages de la mairie de Miramas, place Jean Jaurès ;

- Le 4 décembre 2023 sur les **déplacements, les services et le climat** à la salle des mariages de la mairie de Miramas, place Jean Jaurès ;
- Le 21 décembre 2023 sur les **milieux naturels de la section Sud** à la salle polyvalente de la maison de Mer de Fos-sur-Mer située avenue du sable d'Or ;
- En janvier 2024 sur la **qualité de l'air et l'acoustique**

8. ANNEXE

8.1. Liste des participants ayant renseignés la feuille d'émargement

Maître d'ouvrage

Nom	Prénom	Organisme
CEREA	Xavier	Responsable d'opérations d'infrastructures routières
GICQUEL	Mathieu	Chef du service transport infrastructure et mobilité

Garant de la concertation

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

Prestataire de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Nom	Prénom	Organisme
FLEURUS	Jordan	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
GIROD	Christophe	Bureau d'étude Egis – MOE
MONTANO	Marie-Christine	Bureau d'étude Egis – MOE
VOJTA	Aline	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA

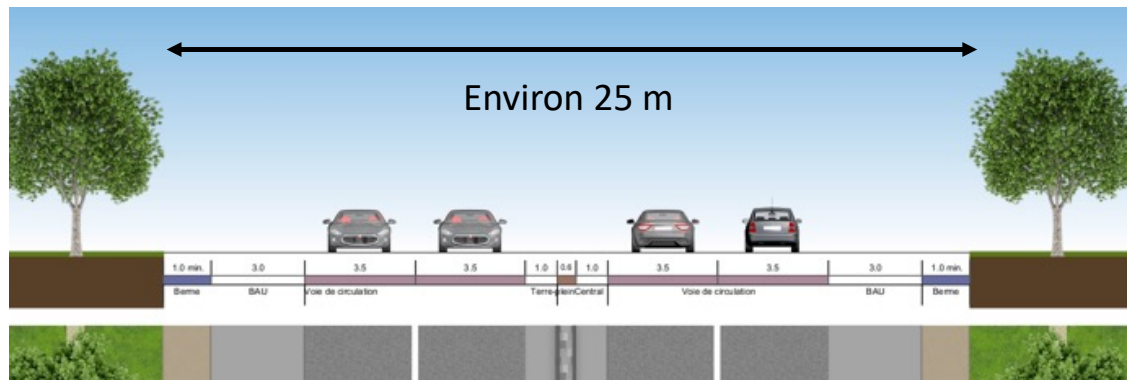
Participants

Nom	Prénom	Organisme
BALLARO	Xavier	Grand Port Maritime de Marseille
BERTUS	Vincent	CEN PACA
BOSSARD	Nathalie	Grans en transition
BOULEAUX	Florian	SYMCRAU
BOULEAUX	Valérie	
BRISSON	Laurent	
CATRIN	Guillaume	
CHEYLAN	Gilles	Association de sauvegarde de la Crau
DELAVOUËT	Arlette	
FABRE	Marie-Claude	Association Cistude
FRACHAT	Stéphane	VINCI Autoroutes
GIRE	Eléonore	Grans en transition
GUIRAUD	Bruno	
HIGLI	Daniel	Adjoint au maire de Miramas délégué aux déplacements
LLARET	René	MNLE / Association NACCICA
MALARTRE	Yves	
MARQUIS	Christian	Association Cistude
MARTIN	Thierry	
MAURY	Marc	CEN PACA
MEUNIER	Romuald	MCTB Golfe de Fos Environnement
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude

MONNIER	Isabelle	Sous-Préfecture d'Istres
PEREZ	Laurence	Mairie de Salon-de-Provence
PERRONET	Michel	Adjoint au maire de Grans délégué aux projets et aux grands travaux
PETIT	Daniel	Mairie de Grans
PINANCELY	Régine	
PLATON	Jean-Luc	Association Étang Nouveau
SOLLIER	Martine	
TASSONE	Carmelo	Mairie de Miramas - Directeur service aménagements et grands projets
TISSIER	Anne	
TISSIER	Jean-Jack	
TRONC	Didier	Adjoint au maire d'Istres délégué à l'agriculture
WOLFF	Axel	CEN PACA

8.2. Profils routiers

- 2x2 voies



- 2x1 voie

