



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE- ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE
FOS ↔ SALON

OBJET ET HISTORIQUE DU PROJET

Les premières réflexions autour d'une liaison Fos-Salon émergent dans les années 1960, au moment de l'aménagement du Port Autonome de Marseille et de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer. Les études relatives à une liaison A56 entre l'A55 (Marseille / Martigues) et l'A54 (Salon-de-Provence / Arles) sont lancées en 1970 et débouchent en **novembre 1976 sur une déclaration d'utilité publique**. Cette liaison sera partiellement **réalisée dans les années 80 par la RN569** à une chaussée bi-directionnelle. Le dynamisme économique du pourtour de l'étang de Berre (plateforme logistique Clésud à Miramas, plateforme maritime Fos 2XL au sein Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), pôle aéronautique et zone logistique militaire à Istres) a relancé le projet d'une liaison routière performante.

CARTE DE SITUATION



Prévu dans les objectifs 2030 de la Commission mobilité 21 et figurant parmi ces projets dans l'exposé des motifs de la Loi d'Orientation sur les Mobilités, le projet de liaison Fos-Salon a fait l'objet d'une finalisation du dossier d'opportunité en 2018, pour tenir compte des recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

Le projet de liaison Fos-Salon consiste donc en l'aménagement d'une infrastructure routière d'environ 25km permettant d'améliorer la connexion de la zone portuaire à l'A54 et la desserte locale du territoire.

LE CONTEXTE TERRITORIAL

Au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône se distingue sur le plan intercommunal par une division Est/Ouest de l'espace. Les cinq communes de Salon de Provence, Grans, Miramas, Istres et Fos-sur-Mer sur lesquelles se situe le projet font partie de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence. Cette Métropole, créée en 2016 par fusion de six Établissements Publics de Coopération Intercommunales – une communauté urbaine et cinq communautés d'agglomération – regroupe 92 communes et 1 870 000 habitants.

LA SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE

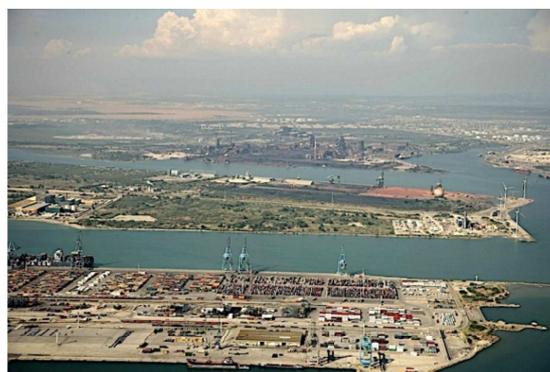
Dans le périmètre d'étude (territoires de Salon, Grans, Miramas, Istres et Fos), la population totale s'élève à 130 800 habitants en 2011, en augmentation sensible de +3,4% par rapport à 2006.

De nombreuses zones d'activités économiques sont situées dans le périmètre d'étude (56 000 emplois sur l'aire d'étude), en particulier la ZIP de Fos-sur-Mer, la base aérienne BA125 d'Istres, la zone logistique de Clésud, la gare de triage de Miramas, le pôle aéronautique d'Istres, la zone industrialo-portuaire de Lavéra ou encore les diverses zones commerciales. Ces zones d'activités sont ainsi les vecteurs des principaux déplacements domicile-travail et génèrent d'importants trafics de poids-lourds (logistique, fret...) en lien direct ou indirect avec la ZIP.

Les espaces agricoles sont une composante importante dans l'économie du territoire ; l'agriculture représente 28% de la superficie du SCoT Agglopolé Provence. Sur le secteur d'étude, des zones agricoles à enjeu fort comprenant des cultures (foin de Crau AOC, prairie irriguées etc...) sont localisées principalement sur Miramas et Grans.

Le **Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)**, constitué des Bassins Est à Marseille et des Bassins Ouest à Fos, est en tonnage de marchandises le **1^{er} port français**, le **5^{ème} port européen** (2^{ème} il y a 20 ans) et le 41^{ème} port mondial. C'est le 3^{ème} port mondial en matière d'hydrocarbure, grâce à son réseau de pipelines, mais il est au-delà de la 50^{ème} place mondiale pour les conteneurs.

Seul port en Méditerranée à bénéficier en 2012 des trois modes de transport, les marchandises peuvent être acheminées par la route (85%), le fer (6%) et la voie d'eau (9%). Par ses connexions multimodales, le port dispose d'un vaste *hinterland* national et européen.



Zone industrialo-portuaire de Fos



Distriport (bassins ouest du GPMM)

L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

Le périmètre d'études présente des espaces très contrastés en matière d'occupation et usage des espaces. Ainsi, malgré son caractère fortement industrialisé, le périmètre d'étude abrite une véritable richesse écologique.

> *Les milieux naturels*

La zone d'étude se situe au sein d'un contexte écologique particulier, riche et à la fonctionnalité relativement bien préservée faisant l'objet de protections réglementaires :

- ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de la « Crau » et de la « Crau sèche »
- Réserve Naturelle Nationale de « Coussouls de Crau »
- ZPS (zones de protection spéciale) des Etangs de Istres-Fos
- Réserve Naturelle Régionale de « Poitevine regarde venir ».



> *Les nuisances sonores*

La localisation des principaux axes de déplacement, réseaux routiers et ferrés à proximité des zones urbanisées est source de nuisances sonores localement importantes pour les populations (On dénombre environ 4000 bâtiments sensibles exposés (habitations, établissements de santé, écoles). La présence des zones de bruit des pistes de la base aérienne, au sud d'Istres et au nord de Fos, accentue ces nuisances.

> *La pollution de l'air*

La qualité de l'air est un enjeu majeur sur le territoire. En effet, la concentration des industries, de la production et distribution d'énergie et l'importance des trafics routier, maritime et aérien affectent la qualité de l'air et répandent des panaches de pollution allant de la Camargue au Luberon. Bien que le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie montre une amélioration globale de la qualité de l'air entre 2006 et 2013, l'indice de la qualité de l'air est moyen à médiocre 45% du temps et mauvais 5% du temps.

> *La nappe de la Crau et l'alimentation en eau potable*

L'aire d'étude est située en partie sur la nappe de la Crau ; aquifère de faible profondeur (4 à 10 m), il est exploité pour l'alimentation en eau potable de 270 000 habitants sur 11 communes dont Fos sur Mer, Istres, Miramas, Grans, Salon de Provence et Arles. La recharge de la nappe se fait à 70 % par le réseau d'irrigation des foins de Crau, le reste étant assuré par les précipitations. Par ailleurs, la faible profondeur de la nappe dans le secteur du fuseau d'étude lui donne un caractère très vulnérable à la pollution de surface.

> *Le risque industriel*

L'aire d'étude est particulièrement concernée par le risque industriel induit par les activités qu'elle héberge. Ainsi, **sept installations industrielles dangereuses sont recensées au sein du périmètre d'étude et dotées d'un Plan de Prévention des Risques technologiques (PPRt), principalement à Fos-sur-Mer.**

LE RÉSEAU DE DESSERTE MULTIMODAL DU TERRITOIRE:

> Réseau viaire

Le territoire s'inscrit à proximité de plusieurs autoroutes : l'A54, l'A7 et l'A55 mais la ZIP et les agglomérations urbaines n'y sont pas connectées par des infrastructures performantes. Il est également desservi par des infrastructures du réseau routier national, principalement la RN568 et la RN569.

Par ailleurs, l'axe RN569 est destiné à recevoir un réseau de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) et aura une connexion avec le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) développé par la Métropole.

> Voie ferrée

Le territoire est doté de lignes ferrées qui accueillent à la fois le trafic de voyageurs et le trafic de marchandises. Ces convois différents empruntent les mêmes voies avec une priorité au trafic de voyageurs.

Le réseau ferré interne de la ZIP, dédié au fret, présente une capacité disponible importante sur le bassin Ouest du port Marseille – Fos. **Les projets du GPMM prévoient de faire évoluer la part modale du ferroviaire sur le trafic containers de 6 à 15% entre 2012 et 2030.**

> Voie d'eau

L'un des atouts du port de Marseille-Fos sur ses bassins Ouest est sa liaison directe au Rhône, fleuve traversant la moitié Sud-Est- de la France du nord (Port de Lyon) au sud (Port de Fos) via le canal du Rhône à Fos (voie navigable à grand gabarit). **Les projets du GPMM prévoient de faire évoluer la part modale fluviale de 9 à 10% entre 2012 et 2030 pour le trafic containers.**

ENJEUX DE MOBILITÉS ET DE DÉPLACEMENTS

UN RÉSEAU ROUTIER CONGESTIONNÉ

Au regard des perspectives d'évolutions socio-économiques du territoire, à l'horizon 2030 **une augmentation très significative des déplacements au sein du périmètre étudié est prévisible**. En 2030, l'augmentation du trafic sur la RN569 (+21% à hauteur d'Istres portant le trafic à 39 500 véhicules/jour) est ainsi attendue. En effet, bien que la part modale du ferroviaire tendra à augmenter du fait des projets en cours, le fonctionnement propre à la couronne logistique de la ZIP générera une augmentation de trafic.

La congestion déjà importante actuellement va s'amplifier car les caractéristiques de l'axe RN569 ne permettent pas d'absorber l'augmentation des trafics. L'aggravation de la congestion de la RN569 se traduit par un **allongement de l'heure de pointe et une propagation des perturbations de circulation au réseau de voiries secondaires**.

Cette saturation du réseau **ne permet pas d'offrir une bonne desserte de la ZIP de Fos et dégrade les conditions de vie (nuisances, pollutions...) des riverains et habitants des communes traversées**. Elle pénalise également la desserte des communes de Miramas, Istres et Fos-sur-Mer.



UN RÉSEAU ROUTIER ACCIDENTOGÈNE

Le réseau routier actuel présente un taux d'accident deux fois supérieur au taux de référence pour ce type de voie, notamment sur la RN569 et la RN568 Nord. Cette accidentologie découle des caractéristiques techniques (route bidirectionnelle, carrefours à niveau, accès directs à la voirie) qui ne sont pas adaptées. La section centrale de la RN569 constitue la section la plus dangereuse du secteur d'étude, avec un taux d'accident mortel de 66 % (pour une référence de ce type de voie à 25%).

Accident impliquant un poids lourd sur la RN569



UN RÉSEAU ROUTIER SOURCE DE NUISANCES POUR LES POPULATIONS

La fréquentation du réseau routier du territoire, notamment par les nombreux poids lourds transitant depuis ou vers la ZIP, couplée à la localisation de ces axes routiers à proximité des centres urbains des communes de l'ouest de l'étang de Berre sont sources de nuisances importantes pour les riverains.

Ces nuisances sont principalement de deux ordres :

- ▶ exposition aux nuisances sonores ;
- ▶ exposition à la pollution de l'air.

PROJET DE LIAISON FOS-SALON ET RÉPONSE AUX ENJEUX DU TERRITOIRE

LE CHOIX DU PROJET ROUTIER

Les atteintes des objectifs de croissance du territoire et du GPMM nécessitent un réseau de transport diversifié et fiable. Ainsi, les trois modes de transport (fluvial, fer et route) offrent une complémentarité multimodale nécessaire et garante du développement de l'ouest de l'étang de Berre.

Si les modes ferroviaires et fluviaux présentent des capacités importantes capables de répondre pour partie au développement du GPMM (transport longue distance), le réseau routier actuel ne sera pas en mesure d'absorber la totalité de la hausse de trafic générée par les besoins de transport à courte distance (inférieurs à 200 km) et au fonctionnement de la couronne logistique de la ZIP.

Un projet routier apporte de ce fait une réponse pertinente et adaptée aux besoins de développement du GPMM tout en assurant une desserte adéquate du territoire proche. Il devrait permettre en outre de réduire certaines nuisances identifiées sur le territoire tant en matière de sécurité routière qu'en matière de qualité de vie pour les riverains ou d'impacts sur l'environnement.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de Liaison Fos-Salon poursuit quatre objectifs répondant aux enjeux du territoire en matière de mobilité et de déplacement :

- ▶ Desservir la ZIP et le port de Fos-sur-Mer avec un niveau de service performant
- ▶ Desservir de manière optimisée le territoire en intégrant une composante multimodale
- ▶ Augmenter le niveau de sécurité du réseau pour les usagers
- ▶ Réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie.

> *Les variantes étudiées de la liaison Fos-Salon*

Suite à de commande ministérielle du 31/10/2013, des études d'opportunité ont été finalisées par la DREAL (maître d'ouvrage de l'opération) et validées par la Direction des Infrastructures de Transport le 25/05/2018. Les études d'opportunité de phase 1 traitent d'un aménagement **aux caractéristiques autoroutières** (110 km/h, 2 x 2 voies de 25 km avec des échangeurs dénivelés) qui ouvrira la zone industrialo-portuaire sur la vallée du Rhône via l'A54 et l'A7 au niveau de Salon-de-Provence. Le projet intègre le besoin de contournement de Fos-sur-Mer, via l'aménagement en place de la RN568 et les Voies Portuaires, ou bien la création d'un barreau autoroutier au nord de Fos (« Barreau des Etangs ») améliorant le cadre de vie des habitants (sécurité, nuisances...).

En cohérence avec les préconisations du Conseil d'Orientation des Infrastructures dans son rapport du 1^{er} février 2018, la DREAL a élaboré un complément au dossier des études d'opportunité (lettre de commande ministérielle complémentaire du 03/05/2018) afin de présenter également deux nouvelles options de projet :

- une option de projet traduisant **un parti d'aménagement non autoroutier** pour la liaison Fos Salon, et sans contournement de Fos,
- une option de projet présentant **un parti d'aménagement autoroutier** sur la liaison Fos - Salon et sans contournement de Fos.

Ces solutions représentent un coût d'investissement allant de 272 à 533 M€ suivant les scénarios. Le COI a posé le principe de financement du projet par l'État à hauteur de 220 M€, représentant 60% du coût de l'investissement. Enfin, les études d'opportunité intègrent également des options de concessibilité totale ou partielle de la liaison Fos-Salon, conformément à la commande ministérielle du 25/05/2017.

LES EFFETS DU PROJET

En matière de rentabilité socio-économique, les évaluations effectuées attestent que pour toutes les variantes, les avantages actualisés constitués principalement des gains de temps, de consommation de carburant et de réductions des nuisances, compensent les coûts d'investissement et d'exploitation actualisés. **Le projet est donc rentable d'un point de vue socio-économique quelle que soit l'option de projet retenue.**

> *Fluidification du trafic*

La réalisation de la liaison Fos-Salon quelle que soit l'option de projet, en lieu et place de l'actuelle RN569, permet d'augmenter la capacité de cet axe structurant Nord-Sud. Ainsi, **sur tout le linéaire de la liaison Fos-Salon, l'écoulement est globalement fluidifié.**

> *Gain de temps*

Le gain de temps pour rejoindre la ZIP depuis l'A54 est d'environ un quart d'heure à l'heure de pointe. Pour la globalité des flux, le projet permet un gain de temps moyen de l'ordre de 13% par rapport à la situation de référence. Parallèlement, la mise en place d'un système d'échanges permet d'irriguer convenablement le territoire, et, plus globalement, **d'améliorer la desserte des communes de l'Ouest de l'Etang de Berre.**

> *Amélioration de la sécurité routière du réseau pour les usagers*

Une évaluation des incidences sur la sécurité permet de cerner les gains dans ce domaine. Selon l'option de projet retenue, les gains monétarisés en matière de sécurité routière sont compris entre 37,7 M€ et 43,5 M€ environ par rapport au scénario de référence. Globalement, le nombre d'accident par rapport au scénario de référence est inchangé mais leur gravité est diminuée de moitié. **Le projet permet ainsi une amélioration de la sécurité routière sur les principaux axes du territoire.**

> *Renforcement de l'attractivité du territoire*

Les effets du projet sur les déplacements se répercuteront directement sur les activités économiques du territoire. L'amélioration des conditions d'accès à la ZIP permettra ainsi de **renforcer la compétitivité des infrastructures** portuaires et logistiques. Le projet est également **favorable à l'ensemble des pôles d'activités du territoire**

> **Amélioration du cadre de vie des habitants**

La réalisation de la liaison Fos – Salon s'accompagnera d'une **réduction des trafics à l'intérieur des agglomérations** (notamment Fos-sur-Mer) avec une **réduction de l'exposition des riverains aux nuisances sonores et aux polluants générés par la circulation**, dans un contexte marqué par de fortes nuisances (bruit, air pollué) dues aux activités industrielles de la zone d'étude.

A ce titre, **le projet intègre le projet de liaison rapide interurbaine du SMEGTU (syndicat mixte des transports Ouest Etang de Berre)** prenant en compte la possibilité d'échanges avec les futurs **BHNS** de Miramas et d'Istres. La réalisation de la liaison Fos-Salon est une opportunité pour y faire circuler un **CHNS**.

> **Les effets sur les zones sensibles du territoire**

Les effets du projet sur ces zones sensibles dépendent des fuseaux considérés. D'une manière générale le projet sera à l'origine d'effets positifs :

- amélioration de la qualité des rejets dans le milieu naturel grâce à la mise à niveau de l'assainissement des routes aménagées avec bassins de rétention et de dépollution.
- localement, amélioration des perspectives paysagères et opportunité de rétablissement des continuités écologiques.

Le projet engendrera également des effets négatifs :

- perturbation et/ou destruction du milieu naturel,
- consommation d'espaces agricoles et fragmentation du territoire,
- destruction de bâtis,
- exposition aux risques technologiques pour certaines options (fuseau voies portuaires).

LE DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIAISON FOS-SALON ET LES SUITES DONNEES

Au vu de son montant prévisible d'opération supérieur à 300 M€ HT, le projet de liaison Fos-Salon a fait l'objet d'une saisine de la Commission Nationale du Débat Public conformément à l'article L121.8 du code de l'Environnement.

Une saisine ministérielle de la Commission Nationale du Débat Public a été faite le 10 avril 2019 (projet supérieur à 300 millions d'Euros).

Le 7 mai 2019, la CNDP a désigné Mr Fourniau Président de la Commission Particulière en charge du débat public.

Le 4 mars 2020, la CNDP a validé le dossier du Maître d'Ouvrage et décidé de la tenue du débat public entre le 02 avril et le 31 juillet 2020. Cette date de débat a été repoussée du 01 septembre au 31 décembre 2020 du fait de la crise sanitaire.

Le bilan du débat a été présenté en réunion publique à Istres le 31 mars 2021, par la présidente de la CNDP.

La décision ministérielle du 29 juin 2021, tirant les enseignements du débat pour la poursuite du projet, retient les principes suivants pour la poursuite du projet :

-Le principe de la réalisation d'une infrastructure au statut autoroutier sur la totalité de l'itinéraire est écarté, les caractéristiques des aménagements qui seront retenues pour le projet de liaison Fos-Salon privilégieront autant que possible le réaménagement des routes existantes.

-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.

-Le débat n'ayant pas permis d'aboutir à une solution consensuelle concernant le choix du parti d'aménagement au niveau du contournement de Fos-sur-Mer, des études complémentaires seront conduites afin d'établir la faisabilité et l'opportunité d'autres aménagements permettant d'améliorer les conditions de contournement de Fos-sur-Mer : un aménagement capacitaire des voies portuaires ou encore la réalisation du barreau des étangs. Ces études complémentaires feront l'objet d'une concertation spécifique avant l'été 2022.

-Les principes de mise à péage et de mise en concession de l'intégralité de la liaison Fos-Salon sont écartés, à l'exception 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

-Un comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire sera mis en place par le préfet de région, en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité. Ce comité de suivi permettra en particulier d'évaluer 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 de faire les évaluations et analyses de données sur les mobilités.

LES ETUDES D'OPPORTUNITE DE PHASE

2

La poursuite du projet consiste à réaliser des études d'opportunité dite de phase2, dont l'objectif est de comparer les variantes d'aménagement pour déterminer la variante préférentielle qui sera soumise à étude d'impact et enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

Les études d'opportunité de phase2 qui sont lancées sur les bases de la décision ministérielle ont fait l'objet d'une consultation de prestataires avec un objectif de démarrage des études début 2022.

Parallèlement à cette phase d'études, une concertation continue est menée par la Maîtrise d'Ouvrage sous l'égide de deux garants de la Commission Nationale du Débat Public.

Le calendrier indicatif de l'opération jusqu'à la phase de travaux est le suivant :

2022-2023 : Etudes d'opportunité de phase2, débat sur les modalités de financement du projet et choix d'une variante préférentielle, études préalables à la DUP.

2024-2025 : avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD, enquête publique.

2026-2027 : Etudes de conception détaillée et procédures de passation des marchés de travaux.

Fin 2027 : Début des travaux.