

## **Annexe 2**

### **à l'arrêté ministériel n°DEVT1700134A**

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de construction du contournement de Martigues – Port-de-Bouc (commune de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer), attribuant le statut de route express au projet et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.**

**(Article L.122-1 du *Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique*)**

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du *Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique*, qui précise que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

À cet égard il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence Alpes Côte d'Azur (DREAL PACA), 36 boulevard des Dames, 13003 Marseille.

### **1. Présentation de l'opération routière**

Le projet de contournement de Martigues – Port-de-Bouc a pour objet de dévier la RN568 des zones urbaines qu'elle traverse actuellement en y générant d'importants risques, nuisances et obstacles à la requalification urbaine, tout en présentant un niveau de service dégradé et pénalisant pour le développement socio-économique du territoire, notamment de la Zone Industrielle et Portuaire de Fos-sur-Mer (bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille).

Le parti d'aménagement retenu pour ce projet consiste à créer une liaison à 2 x 2 voies ayant le statut de route express. Les principes d'aménagement retenus pour mettre en œuvre ce parti sont les suivants :

- une section en tracé neuf à 2x2 voies de 6,9 km,
- une zone de raccordement à l'autoroute A55 d'une longueur de 0,3 km,
- une section déjà existante de l'A55, d'une longueur de 1,1 km, englobant l'échangeur de Martigues Nord.

### **2. Caractère d'utilité publique**

Les principaux objectifs assignés au projet, au regard des enjeux à la fois du territoire traversé mais aussi de ceux liés à l'aménagement durable du pays sont :

- d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN 568 sur la section concernée,
- d'améliorer la sécurité des usagers de la RN 568 sur la section concernée,
- d'améliorer la desserte des bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille (ZIP de Fos-sur-Mer) depuis l'agglomération de Marseille,
- de contribuer au développement socio-économique local.

Le coût de l'opération de contournement de Martigues - Port-de-Bouc s'élève à 145 M€ TTC (valeur 2015), comprenant les dépenses d'études, d'acquisitions foncières et de travaux. Cette opération est cofinancée par l'État et les acteurs locaux à hauteur de 79,4 M€ au travers des deux Contrats de Plan Etat Région 2000-2006 et 2015-2020. Le solde du financement sera pris en charge dans le cadre des outils de programmation à venir, notamment le futur Contrat de Plan État Région.

Les études socio-économiques menées établissent que le bénéfice actualisé par Euro dépensé à la date présumée de mise en service, dans le scénario d'une vitesse limitée à 90 km/h, est de 5,5 € et le taux de rentabilité interne de l'ordre de 16,7 %. Ce projet apparaît donc très rentable d'un point de vue socio-économique pour la collectivité.

Les inconvénients de cet aménagement n'apparaissent par ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. En effet, les choix de conception témoignent d'une volonté de réduire au maximum les effets négatifs du projet. Ainsi, la variante préférentielle retenue correspond à une solution de moindre impact humain et environnemental.

En outre, de nombreuses mesures visent à favoriser l'insertion du projet dans son environnement.

### **3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête**

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 20 janvier 2016 au 8 mars 2016, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du *Code de l'environnement*. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer, et sur le classement du contournement de Martigues – Port-de-Bouc dans la catégorie des routes express.

Dans ses conclusions motivées en date du 18 avril 2016, la commission d'enquête a émis :

- un avis favorable assorti d'une réserve au classement du projet dans la catégorie des routes express ;
- un avis favorable assorti de deux réserves pour la déclaration d'utilité publique du projet ;
- un avis favorable assorti de trois recommandations à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La réserve relative au classement du projet dans la catégorie des routes express portait sur la limitation de vitesse à 90 km/h pour répondre à l'impératif de limitation d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution. La maîtrise d'ouvrage donne suite à cette réserve en décidant de réduire la vitesse limite autorisée à 90 km/h et reconnaît les avantages certains que cette limitation apportera en matière de qualité de l'air, d'émission de gaz à effet de serre et de nuisances sonores. En outre, cette limitation est souhaitée par les acteurs locaux, en particulier les communes, et permettra une insertion plus cohérente du projet dans le réseau existant.

Au titre des réserves à la déclaration d'utilité publique, la commission recommande d'améliorer éventuellement le projet en réévaluant les trois points suivants : le rond-point nord de l'échangeur des Salins ; le niveau de la nouvelle voie dans la zone d'échange du Réveilla, l'échangeur et ses connexions avec le réseau secondaire existant et le cimetière du Réveilla ; la liaison directe entre le chemin des Fabriques et le chemin du vallon du Pauvre Homme. Le maître d'ouvrage est en phase avec les propositions de la commission et s'engage à réaliser

les études et concertations relatives à ces réaménagements afin d'en apprécier leur acceptabilité et finaliser le nouveau parti d'aménagement.

La seconde réserve à la déclaration d'utilité publique exprimée par la commission d'enquête appelle à une amélioration éventuelle de l'acceptabilité du projet en poursuivant les discussions avec les intéressés, en faisant de nouvelles études ou des études complémentaires.

Le maître d'ouvrage a d'ores et déjà engagé, en parallèle des études conduites, un certain nombre d'actions de concertation avec les acteurs cités par la commission d'enquête (exploitants agricoles, station service Total Access, société Trapil, cimenterie Kernéos, les sociétés de pipelines, ERDF, les compagnies Salins du Midi et Saline de l'Est). Il poursuivra ces démarches durant la totalité des études (avant-projet et projet), ainsi qu'en phase réalisation avec l'ensemble de ces exploitants.

Concernant les études relatives à la conservation des espaces naturels et des paysages, la protection de la faune et la flore, le contrôle des végétaux, préconisées par la commission d'enquête, le maître d'ouvrage est bien conscient de ces enjeux et les a abordés et traités dans le dossier d'enquête avec un niveau de précision important. Il a par ailleurs mis en place un groupe de travail avec les acteurs concernés afin d'établir de manière concertée la définition précise des mesures compensatoires.

A la suite des observations formulées par la commission d'enquête concernant les nuisances sonores générées par le projet, une nouvelle modélisation acoustique a été conduite pour prendre en compte les demandes exprimées. Le résultat de ce travail conduit à envisager un écran supplémentaire pour protéger les nouvelles habitations avec une meilleure prise en compte des effets de site. Le principe de cette protection supplémentaire sera retenu pour la suite des études, étant entendu que l'étude acoustique et la définition précise des protections seront mises à jour en phase projet en fonction des évolutions apportées au projet.

La commission d'enquête demande également au maître d'ouvrage de faire une étude sur la lutte contre les moustiques qui pourraient proliférer dans l'eau stagnante des bassins. Le maître d'ouvrage s'engage à traiter ce point dans le cadre des études à venir.

Enfin, la commission d'enquête demande de prendre des précautions particulières pour le Centre d'Enfouissement Technique (CET) du Valentoulin et le transport des déblais et remblais lors de la phase travaux. Ce sujet est clairement identifié comme sensible dans le dossier d'enquête et le principe de définir toutes les mesures pour contenir les impacts sur l'environnement, notamment en matière d'odeurs ou d'envols de déchets, est bien posé. La définition plus précise de ces mesures sera faite à la faveur des études à venir et présentée dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique ICPE dont feront l'objet les travaux préalables de réaménagement du CET du Valentoulin.

Les modifications induites par ces éventuelles adaptations ne conduisent pas à modifier la nature et les fonctionnalités de l'opération et n'entraînent pas de changement substantiel dans l'économie générale du projet, tant en termes de coût que d'impacts.

Enfin, les recommandations formulées par la commission d'enquête concernent la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La commission d'enquête recommande toute d'abord de créer une bande inconstructible de 200 mètres de large à partir de l'axe de la nouvelle voie et d'interdire tout affichage publicitaire dans cette bande de 200 mètres. Ces recommandations sont en parfaite cohérence

avec l'esprit du projet et la volonté du maître d'ouvrage de pérenniser la vocation agricole et naturelle des terres traversées par l'infrastructure et contenir le risque de développement d'activités au contact de la future route. Il incombera aux communes de mettre en place ces dispositions.

Enfin, la commission d'enquête recommande d'étudier l'implantation d'une Zone Agricole Protégée. Cette disposition est déjà prévue dans le dossier d'enquête et résulte d'une concertation menée en 2009-2010 avec les communes concernées. À la faveur des études et concertations à venir, les conditions de sa mise en place seront étudiées en relation avec les communes et acteurs du monde agricole.