

## Compte-rendu du groupe de travail (GT)

### Groupe de travail géographique n°1 – Secteur Nord

Date de réunion : 24/03/2022 de 16h30 à 18h30

Lieu : Salle Colomb, Miramas

Rédacteur du CR : DREAL PACA

INTERVENANTS

PARTICIPANTS

Liste de diffusion

Voir liste annexée

## 1. RAPPEL DU CONTEXTE

Suite au débat public sur la liaison Fos-Salon organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) entre septembre 2020 et janvier 2021, et à la décision ministérielle de poursuite du projet du 29 juin 2021, la DREAL PACA, maître d'ouvrage du projet, engage une nouvelle phase de travail de définition du projet routier.

Cette nouvelle phase comprend des études et une concertation continue avec différents acteurs du territoire et le public. Elle doit permettre de confirmer, et ajuster le phasage prévisionnel du projet, de définir ses conditions de mise en œuvre et in fine de retenir une variante préférentielle.

La concertation continue, dont le dispositif global est rappelé diapositive 15 du support de présentation, se déroulera en 3 séquences avec pour objectifs de :

- **Recueillir les contributions** des participants pour élaborer un projet approprié
- **Partager les connaissances** des acteurs de terrain et études techniques
- **Informers les parties prenantes** de l'avancement du processus et du projet

La première séquence qui s'étendra de mars à l'été 2022, démarre avec une séance de travail des groupes de travail géographiques (Centre, Sud et Nord). Ces derniers constitués essentiellement d'institutionnels, se réuniront à trois reprises courant 2022 dans le but de :

- **Séance n°1 (mars 2022)** : Partager les connaissances sur la situation territoriale, les enjeux et dynamiques d'évolution à prendre en compte pour le projet.
- **Séance n°2 (été 2022)** : Faire un point d'avancement de l'état initial, du diagnostic et partager les orientations de tracé et aménagement ;
- **Séance n°3 (Automne 2022)** : Contribuer à l'évaluation partagée des variantes d'aménagement (en vue de la comparaison des variantes et du choix de la variante préférentielle).

Le 24 mars 2022, la DREAL a organisé à Miramas le groupe de travail géographique n°1 sur le secteur nord (Salon-Grans-Miramas). Le présent compte-rendu propose une restitution synthétique des échanges ayant eu lieu lors de ce groupe de travail.

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

## 2. DÉROULÉ DU GROUPE DE TRAVAIL

Le groupe de travail s'est déroulé en 5 temps :

1. Accueil des participants, introduction et recueil des attentes des participants pour ce groupe de travail ;
2. Rappel généraux sur : le projet, son calendrier, le dispositif de concertation et les objectifs des groupes de travail géographiques ;
3. Présentation des variantes d'aménagement sur le « secteur centre » suite à la décision ministérielle et échanges sur les objectifs fonctionnels du projet ;
4. Partage et enrichissement de la situation territoriale, ses dynamiques d'évolution et enjeux au regard du projet issu de la décision ministérielle ;
5. Suites et clôture de la réunion

### 3. ATTENTES DU GT GÉOGRAPHIQUE

La Ville de Grans, représentée par M. PERONNET, adjoint au Maire, souhaite davantage d'informations sur les modalités de travail qui permettront de comparer les variantes et réaffirme son positionnement en faveur de la variante A.

M. VIGOUROUX, Maire de Miramas, et Mme. TRAMONTIN, présidente du SYMCRAU attendent essentiellement de ce groupe de travail du pragmatisme pour faire avancer ce projet de liaison routière entre Fos et Salon.

### 4. ÉCHANGES SUR LES OBJECTIFS FONCTIONNELS DU PROJET

#### 4.1. La dénivellation du point d'échange de Toupiguières

Quelle que soit la variante retenue (A ou C), la **DREAL PACA** explique que le carrefour plan de Toupiguières fera l'objet d'une dénivellation afin de permettre distinctement la desserte de Clé Sud, de Miramas et de la route nationale.

Ce carrefour étant en entrée de ville de Miramas, **M. VIGOUROUX** souligne la nécessité de le concevoir simplement.

#### 4.2. L'adossement de la section nord

La **DREAL PACA** indique que l'adossement de la section nord à la portion de voie d'Autoroutes du Sud de France sera étudié quelle que soit la variante (A ou C) :

- Concernant la variante C, tronçon de voie nouvelle, l'adossement n'a pas encore été étudié à ce stade ;
- Concernant la variante A, les premières réflexions sur son adossement soulèvent des questions concernant la connexion au Nord sur la commune d'Eyguières. En effet, la mise à péage de cette section pourrait contraindre des usagers de la RN569 à un report sur la RD19.

Des demandes de précisions sur le périmètre de la section à péage, notamment sur l'intégration de la desserte de Clé Sud dans ce périmètre, ont été demandées au maître d'ouvrage.

- **La DREAL PACA** explique que le périmètre concerné par l'adossement est à l'étude. La reconfiguration de la gare de péage existante est également envisagée.

#### 4.3. La variante A

##### Les questionnements sur les caractéristiques de la variante A ont porté sur :

- L'axe pris pour référence sur le tracé de la variante A.
  - **La DREAL PACA** explique qu'à date le tracé est centré sur l'axe de l'actuelle RN 569 et s'étend de part et d'autre de cette dernière. L'objet des études à venir sera, entre autres, de décentrer ce tracé pour trouver la solution la moins impactante, notamment sur la réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir
- La largeur de foncier supplémentaire nécessaire à la mise à 2x2 voies de la route actuelle
  - **La DREAL PACA** indique qu'une largeur supplémentaire de l'ordre de 15 mètres sera nécessaire pour élargir la route actuelle (hors ouvrage d'art).
- La longueur du tracé de la variante A
  - **La DREAL PACA** indique que le tracé de la variante A s'étend sur 4 km.

##### Interventions concernant la variante A et l'enjeu de la ressource en eau :

- **Le SYMCRAU** explique que la variante A, parce qu'elle offre l'opportunité de réaménager et protéger l'actuelle RN569, peut être une solution pour sécuriser les besoins en eau potable de la partie est de la Crau. En effet, une étude menée par le SYMCRAU pour la Métropole Aix-Marseille Provence montre que l'implantation d'un nouveau captage au nord de Clé Sud n'est, en l'état, pas envisageable du fait la présence de la route nationale non protégée dans le périmètre de protection rapproché de la nappe.
  - **La DREAL PACA** indique qu'au-delà du projet de liaison Fos-Salon ; la DIRMED, exploitant de la RN569, étudie un projet visant à reprendre l'assainissement et réaliser des bas-côtés stabilisés pour renforcer sa sécurité. Ce projet est en cours d'étude, et pourrait être accéléré pour rendre la route compatible avec le projet de nouveau captage au vu des échéances du projet de liaison Fos-Salon.
- **M. VIGOUROUX** ajoute que la variante A pourrait être privilégiée pour des raisons de santé publique.

#### 4.4. La variante C

**La DREAL PACA** explique que la variante C s'étend sur un linéaire de 6km avec une connexion à l'A54 via la création d'un nouvel échangeur.

##### Les points d'attention mentionnés par les participants :

- Le nouvel échangeur prévu dans le cadre de la variante C remettrait en cause deux nouveaux échangeurs : celui assurant la desserte de Clé Sud et celui assurant la desserte de Salon-de-Provence et la base aérienne ;
- Le tracé de la variante C prévoit un raccordement à l'A54 en zone fortement inondable ;
- La variante C est localisée dans un secteur où se trouve un gazoduc, dont il est important de tenir compte
  - **La DREAL** indique avoir prévu une mission spécifique visant à identifier et intégrer les contraintes liées au transport d'hydrocarbures sur le secteur.

### **Les impacts de la variante C identifiés par les participants :**

- En comparaison à la variante A, la variante C impacterait davantage de zones agricoles et prairies d'alimentation de la nappe de Crau. Aussi, d'un point de vue quantitatif, la variante C impacte davantage la ressource en eau que la variante A. **Le SYMCRAU** rappelle que la préservation de la ressource en eau de la nappe de Crau est un enjeu majeur pour le territoire inscrit dans le nouveau SDAGE 2022-2027 voté à l'unanimité le 18 mars.
- Sa réalisation sera davantage polluante du fait de la création de nouveaux ouvrages d'art et des 2 km de route supplémentaires à construire.
- L'emprise foncière nécessaire à la réalisation de la variante C sera plus importante que celle de la variante A du fait de la nécessité de respecter les distances réglementaires imposées avec l'infrastructure ferroviaire.
- La variante C rendra difficile la création de liaisons douces au niveau des chemins ruraux au sud de la voie ferrée.

## **5. PROJETS D'AMENAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES A PRENDRE EN COMPTE POUR LA SUITE**

L'ensemble des projets d'aménagement et d'infrastructures d'ores et déjà identifiés par le maître d'ouvrage sont recensés sur la carte de la diapositive 25 du support de présentation.

### **Sur ce secteur la DREAL PACA a identifié les projets suivants :**

- Le développement de l'hôpital de Salon-de-Provence
- Le développement de la zone d'activité des Molières Nord
- Le développement de Clé Sud susceptible d'influencer le trafic de poids-lourds (terminaux, Grans développement et tertiaire Clé Sud Village)
- L'amélioration à courts termes de l'accès à Clé Sud par l'EPAD Ouest Provence pour répondre aux enjeux de développement de la zone d'activité à l'horizon 2023-2024

### **Modifications/compléments par les participants :**

- L'arrêt d'activité sur le circuit de Fontange, zone essentiellement de Crau sèche, qui pourrait être une opportunité foncière pour les mesures compensatoires
- La voie ferrée, qu'il est nécessaire de faire apparaître, car axe essentiel de développement
- Le viaduc de la déviation de Miramas construit pour permettre une future réalisation du projet ferroviaire de « voies longues » ainsi qu'un embranchement ferroviaire d'accès à Clé Sud.
- Le développement du Village des marques
- La réalisation du barreau de Sulauze

## **6. LES PRINCIPAUX ENJEUX TERRITORIAUX A PRENDRE EN COMPTE POUR LA SUITE DU PROJET**

L'ensemble des enjeux territoriaux identifiés par la DREAL PACA sont recensés sur la carte diapositive 28 du support de présentation. La carte ajustée avec les remarques des participants est présentée en annexe du présent compte-rendu.

4 grands enjeux ont été identifiés par le maître d'ouvrage sur le secteur Nord :

- Préserver la biodiversité
- Préserver la ressource en eau
- Améliorer la desserte des pôles économiques
- Préserver l'activité agricole

Les participants ont ajouté 3 enjeux :

- Le renforcement et développement des mobilités douces
- La désartificialisation des sols
- Les besoins fonciers pour la mise en œuvre des mesures compensatoires

### 6.1. Préserver la biodiversité

**M. VIGOUROUX** interroge le maître d'ouvrage sur la possibilité de conserver les chênes remarquables présents sur le tracé de la variante A.

### 6.2. Préserver la ressource en eau

**M. VIGOUROUX** indique qu'il est important d'ajouter l'enjeu relatif à l'alimentation des populations du bassin de vie en eau potable.

**M. PERONNET** insiste sur l'importance d'assurer la continuité hydraulique, notamment dans le cas de la variante C, où se trouvent au sud des prairies d'alimentation de la nappe de Crau.

### 6.3. Préserver l'activité agricole

**Mme TRAMONTIN** alerte sur le fait que morceler des exploitations agricoles (notamment le cas pour la variante C) peut ouvrir une brèche à l'urbanisation.

### 6.4. Renforcer et développer les modes doux

**M. VIGOUROUX** indique l'existence d'un projet mode doux Grans-Miramas qui ne pourra se faire qu'au sud de la voie.

### 6.5. La désartificialisation des sols

**M. PERONNET** indique qu'il peut être intéressant d'avoir une réflexion de désartificialisation des sols dans le cadre du projet.

**M. VIGOUROUX** complète en rappelant que cette réflexion doit être combinée avec la réflexion inverse à savoir : densifier l'aménagement des terrains d'ores et déjà artificialisés pour ne pas impacter davantage de zones naturelles.

### 6.6. Les besoins fonciers pour la mise en œuvre des mesures compensatoires

**M. VIGOUROUX** rappelle que s'il est du ressort de l'État de trouver le foncier nécessaire à la mise en place de mesures compensatoires, il est important au vu de la rareté des terrains que les maires des communes concernées anticipent leur identification au sein de leur propre patrimoine naturel et agricole afin de ne pas en faire un point bloquant du projet.

## 7. ÉCHANGES SUR LE CHOIX DES VARIANTES

**M. PERONNET**, adjoint au maire de Grans, interroge la DREAL PACA sur le niveau administratif auquel sera validé le choix de la variante.

- Fin 2022, la **DREAL PACA** disposera de l'ensemble des études permettant la comparaison des variantes. Ces études seront validées par la Direction des infrastructures de Transport (DIT). La décision sur la variante préférentielle reviendra ensuite au Comité des du projet.

## 8. ÉCHANGES SUR LA CONCERTATION

**M. PERONNET** interroge le maître d'ouvrage sur l'association d'Autoroutes du Sud de France au processus de travail

- La **DREAL PACA** indique échanger avec ASF pour étudier les conditions de l'opportunité et la faisabilité d'un adossement de la section nord.

**M. PERONNET** suggère que soit réuni un Comité des élus à l'issue de la séquence n°1, afin de maintenir l'alignement des élus sur le projet.

- La **DREAL PACA** indique qu'à date il n'est pas prévu d'organiser un Comité des élus sans avancement assez approfondi des études pour leur soumettre des éléments à validation. Cette possibilité pourra toutefois être étudiée.

**M. VIGOUROUX**, maire de Miramas, indique mettre son magazine municipal à disposition du maître d'ouvrage si celui-ci souhaite communiquer et inviter les habitants à participer à la présente concertation.

## 9. ÉCHANGES SUR LES ETUDES

**M. VIGOUROUX**, maire de Miramas, interroge le maître d'ouvrage sur la possibilité de réaliser l'étude financière des variantes en parallèle de l'étude d'impact des deux variantes, le coût étant un élément d'appréciation extrêmement important pour la prise de décision finale.

- La **DREAL PACA** indique que les études d'opportunité de phase 2 ont vocation à dégager l'ensemble des éléments techniques, financiers et environnementaux des différentes variantes pour permettre la comparaison puis le choix de la variante préférentielle. Le maître d'ouvrage précise qu'en vue de la comparaison des variantes, l'impact environnemental des deux solutions sera étudié, toutefois seule la variante préférentielle fera l'objet d'une étude d'impact approfondie.

**M. PERONNET**, adjoint au maire de Grans, demande si les études d'opportunité de phase 2 prévoient l'étude des besoins de compensation de la part de l'État pour chacune des variantes

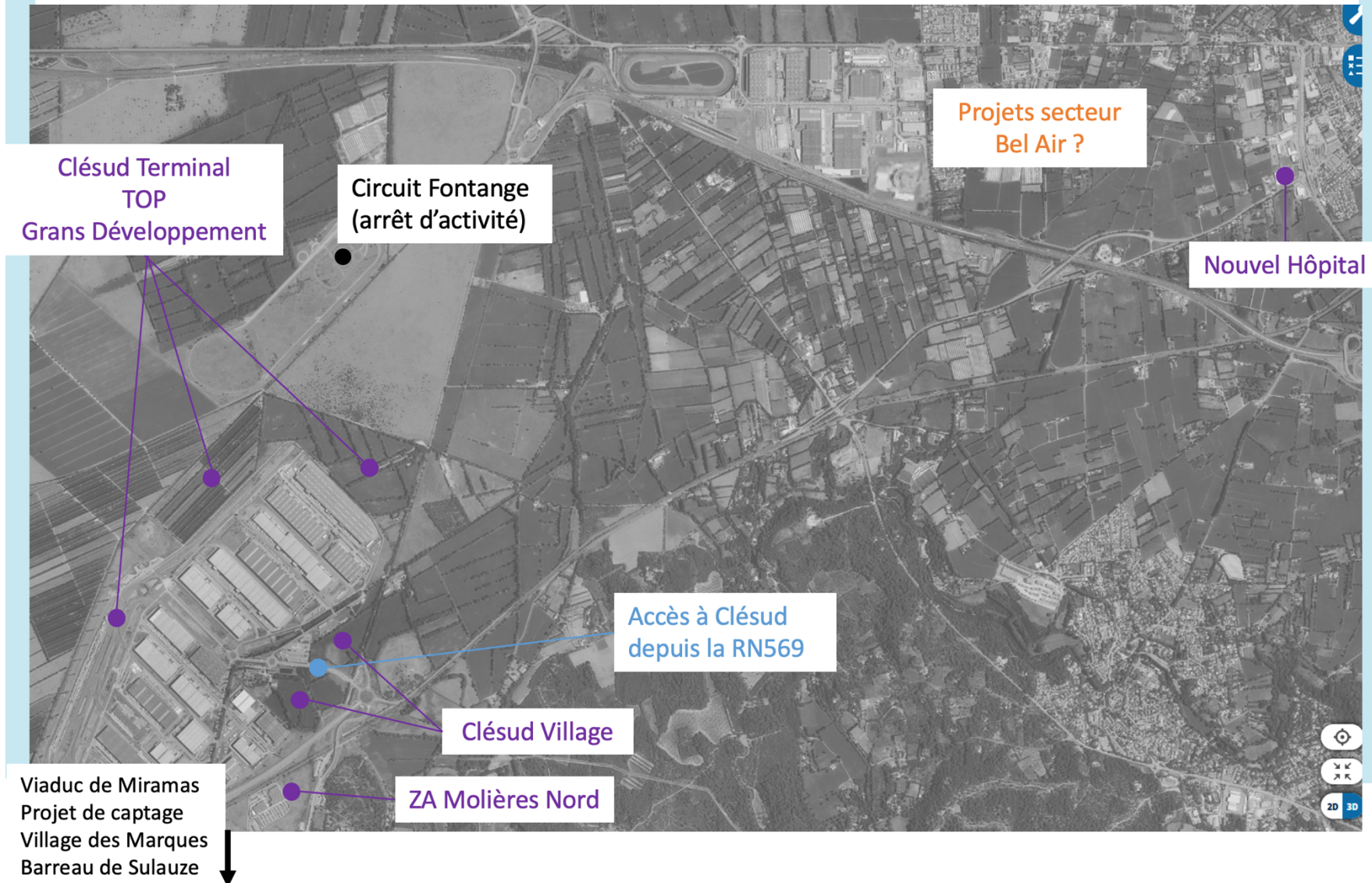
- **La DREAL PACA** explique que les besoins de compensation des impacts de chacune des variantes, éléments d'appréciation important, ainsi que leur coût seront étudiés dans le cadre des études d'opportunité de phase 2.

## **10. SUITES DU GROUPE DE TRAVAIL**

Suite à la 1<sup>ère</sup> séance des groupes géographiques :

- Avril-Mai : Tenue de différents groupes de travail thématiques
- Courant mai/juin :
  - Tenue du comité de concertation n°1 et mobilisation du public jeune et/ou éloigné
  - Séance n°1 du GT sur le contournement de Fos
- Juin : Retour vers le public (si possible au regard de la réserve électorale)
- Été 2022 : Séance n°2 des GT géographiques

# Projets d'aménagement et d'infrastructures Secteur Miramas – Grans – Salon de Provence



## ANNEXE – LISTE MAITRE D’OUVRAGE

Nom	Prénom	Organisme
CEREA	Xavier	Responsable d’opération DREAL PACA
GHOUIEL	Nejmeddine	Adjoint au responsable d’opération
MARY	Cédric	Adjoint au chef de l’UMO DREAL PACA

## ANNEXE – LISTE MAITRISE D’OEUVRE

Nom	Prénom	Organisme
GIRON	Arnaud	Bureau d’étude Egis
MONTANO	Marie-Christine	Bureau d’étude Egis
NAKHLE	Marc	Bureau d’étude Egis

## ANNEXE – LISTE ANIMATION/FACILITATION

Nom	Prénom	Organisme
BARRES	Anaëlle	Cabinet de conseil Nicaya
BOUVET	Camille	Cabinet de conseil Nicaya
PERICHON	Blandine	Cabinet de conseil Nicaya

## ANNEXE – LISTE DES PARTICIPANTS

Nom	Prénom	
ALCAZAR	Charlotte	SYMCRAU
ARANDA	Stéphane	EPAD
BERNARDINI	Anne-lise	Métropole Aix-Marseille Provence
CONTE	Brigitte	Mairie de Miramas
COLOMINA	Angel	Mairie de Miramas
FOURNIER	Patrice	Métropole Aix-Marseille Provence
GOTAS	Bastien	Mairie de Miramas
HIGLI	Daniel	Mairie de Miramas / SYMCRAU
MONNIER	Isabelle	Sous-Préfecture d’Istres
PERONNET	Michel	Adjoint au Maire Ville de Grans
PLANQUE	Géraldine	Port de Marseille
PRADAL	Charlotte	Mairie de Grans
TASSONE	Carmelo	Mairie de Miramas
TRAMONTIN	Céline	SYMCRAU
VIGOUROUX	Frédéric	Maire de Miramas