

Compte-rendu de l'atelier « Contournement de Fos »

Date de réunion : 07/06/2022 de 18h à 20h
Lieu : Maison des Sports et de la Mer, Fos-sur-Mer
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 11 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 a démarré en mars avec les groupes de travail géographiques constitués essentiellement d'institutionnels, et se poursuit jusqu'à l'été 2022 avec la réunion de groupes de travail thématiques ouverts au grand public.

Ces groupes de travail se réuniront à trois reprises courant 2022 dans le but de :

- **Séance n°1 (mars-juillet 2022)** : Partager les connaissances sur la situation territoriale, les enjeux et dynamiques d'évolution à prendre en compte pour le projet.
- **Séance n°2 (fin 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 7 juin 2022, la DREAL a organisé à Fos-sur-Mer un atelier public dédié au contournement de Fos-sur-Mer. Le présent compte-rendu propose une restitution synthétique des présentations et échanges.

NB : Le support de présentation est joint au présent document. Il est disponible sur le site internet du projet [« documents et études »](#)

2. DÉROULÉ DE L'ATELIER

L'atelier s'est déroulé en 5 temps :

1. Accueil des participants et introduction par M. HETSCH, Maire de Fos-sur-Mer ;
2. Rappels généraux sur le processus d'élaboration du projet, le dispositif de concertation et les objectifs des groupes de travail thématiques ;
3. Présentation :
 - Des variantes du contournement de Fos-sur-Mer
 - Du périmètre des enjeux identifiés (risques industriels, enjeux de conception, enjeux environnementaux)
4. Temps d'échange avec les participants
5. Suites et clôture de la séance

3. LES RAPPELS INTRODUCTIFS

(Diapositives 6 à 12 du support de présentation)

La **DREAL PACA** rappelle :

- Les objectifs du présent atelier ;
- Le processus d'élaboration du projet et le calendrier ;
- Le dispositif, les objectifs et le calendrier et de la concertation continue en cours.

Elle rappelle que 3 variantes de tracé entre Istres et Fos (partie nord du contournement) et 3 variantes de tracé du contournement ont été présentées au débat public :

- Le barreau des étangs ;
- L'aménagement sur place de la voirie actuelle RN568 ;
- L'aménagement des voies portuaires.

Les enseignements du débat public et les recommandations de la CNDP ont conduit la DREAL PACA à :

- **Retenir un nombre resserré de variantes sur le secteur Istres-Fos** : seules les variantes 2 et 3 ont été retenues pour la suite des études, la variante 1 ayant été écartée au titre de l'évitement de la séquence Éviter Réduire Compenser (ERC).
- **Partiellement modifier les variantes du contournement à étudier** :
 - Le tracé du barreau des étangs demeure fidèle à celui initialement envisagé par le maître d'ouvrage avec une configuration de voie express 2x2 voies
 - Les voies portuaires ont été modifiées suivant leur tracé actuel avec une configuration de voie express 2x2 voies

LES VARIANTES DU CONTOURNEMENT DE FOS

La DREAL PACA présente les hypothèses d'aménagement du contournement avec :

- Variante n°2 + variante du barreau des étangs (diapo. 16)
- Variante n°2 + variante d'aménagement des voies portuaires (diapo. 17)

Remarques et demandes de précisions de la part des participants

- **Un participant** demande des précisions sur la localisation et les modalités envisagées pour raccorder la variante du barreau des étangs et la variante n°2 :
 - **La DREAL PACA** explique qu'il devrait s'agir d'un échangeur dénivelé localisé au sud du giratoire de Dassault actuel (à confirmer avec les études en cours menées par le bureau d'études Egis). L'implantation précise dépendra des contraintes précises déterminées par le maître d'ouvrage lors de ses études.
- **Le Président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement** partage son point de vue sur les variantes de tracé du contournement qu'il estime pour deux d'entre elles (aménagement sur place de la voie existante et aménagement des voies portuaires) comme ne pas être des contournements puisqu'elles proposent une traversée de la ville de Fos-sur-Mer. Seul le « barreau des étangs » pourrait selon lui correspondre à un contournement.
- **M. PERONNET**, adjoint au Maire de Grans, se positionne en faveur de la variante du barreau des étangs qu'il considère comme l'itinéraire le plus simple et « naturel » pour les actifs reliant quotidiennement Grans, Istres, Miramas, Salon (bassins de vie) à Fos (bassin d'emploi). Retenir cette variante permettrait d'éviter un report des usagers sur les chemins ruraux tel que cela se fait actuellement.
 - **La DREAL PACA** explique que la problématique soulevée sera investiguée lors des études de trafic (actuel et à l'horizon du projet). Un groupe de travail spécifique au trafic sera organisé lors de la séquence n°2 de la concertation continue.
- **M. PERONNET** interroge la DREAL PACA sur la différence de longueur de parcours pour rejoindre Istres à Martigues avec la variante des voies portuaires et la variante du barreau des étangs
 - **La DREAL PACA** indique que le tracé par les voies portuaires implique l'aménagement d'un itinéraire de 2 km supplémentaires par rapport à la variante du barreau des étangs.

4. ANALYSE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES IMPACTANT LES TRACES

4.1. PRESENTATION DES RISQUES DU TRACE DES ROUTES PORTUAIRES PAR LA VILLE DE FOS-SUR-MER

M. HETSCH, maire de Fos-sur-Mer présente avec l'appui de cartes issues du PPRT (plan de prévention des risques technologiques), les dangers et risques du tracé des routes portuaires.

Il présente les risques associés à chaque activité présente le long du tracé des voies portuaires (1 raffinerie et 3 sites de stockage pétrolier). *Le support de présentation de la Ville de Fos-sur-Mer est joint au présent compte-rendu.*

M. le Maire explique que le tracé actuel traverse des zones à forts risques où tout problème avec une entreprise du secteur impliquerait d'activer un PPI (plan particulier d'intervention) et de bloquer l'ensemble des routes. D'après lui, de meilleures solutions de contournement peuvent donc être trouvées pour rejoindre Martigues Port de Bouc à La Fossette.

Remarques et demandes de précisions de la part des participants

- Un participant demande si le tracé des voies portuaires mis en évidence dans la présentation correspond au tracé existant :
 - **M. le Maire de Fos** indique qu'il s'agit bien des risques industriels et technologiques associés au tracé existant de la voie portuaire 2x1 voie.

4.2. PRÉSENTATION DE LA DREAL PACA SUR LA DEMARCHE D'ANALYSE DU RISQUE INDUSTRIEL

L'INERIS (Institut national de l'environnement industriel et des risques) réalise actuellement une étude du risque sur la RN568, les voies portuaires, la variante n°2 et l'aménagement sur place.

Cette étude en deux phases (phase d'analyse et phase de proposition de solution) poursuit un double objectif :

- **Identifier les tracés susceptibles d'apporter la meilleure protection vis-à-vis du risque technologique**
- **Fournir des éléments d'aide à la décision pour une solution de réduction du risque sur chaque tracé en cohérence avec le règlement PPRT.**

Sur la base des données fournies par l'INERIS, le maître d'ouvrage présente :

- **Le contexte et le risque industriel** auquel est soumise la variante portuaire 2x2 voies du projet de liaison Fos-Salon (diapositives 23 à 25)
- **La démarche d'étude** de l'INERIS (diapositives 26 à 29)
- **Les phénomènes dangereux présents** liés à la présence de la raffinerie et des 3 sites de stockage pétroliers (diapositives 30 à 32)

- **Le premier diagnostic-exposition** aux phénomènes dangereux de la variante des voies portuaires (diapositives 33 à 38)

La DREAL PACA explique que le premier diagnostic réalisé confirme une exposition plus importante du projet de tracé face aux différents phénomènes dangereux.

Par la suite, l'INERIS :

- **Établira la vulnérabilité des véhicules** circulant sur les voies en intégrant le diagnostic fonctionnel (temps de passage dans les zones d'effet) et la protection/vulnérabilité des usagers des voies.
- **Étudiera des mesures organisationnelles ou structurelles** visant à réduire les risques pour les usagers dans un **objectif de risque équivalent ou réduit** par rapport à l'existant, que le maître d'ouvrage intégrera dans les éléments de comparaison des variantes.

Remarques et demandes de précisions de la part des participants

- **Un participant** interroge la DREAL PACA sur la prise en compte dans l'étude menée par l'INERIS des dangers et risques liés à la circulation de poids-lourds transportant des marchandises dangereuses sur la RN568 :
 - Le transport de marchandises dangereuses est un enjeu d'importance sur le secteur. Cette problématique, qui n'est pas du ressort du PPRT, sera investiguée spécifiquement (hors de l'étude menée par l'INERIS).
 - **La DREAL PACA** rappelle que la variante passant par la RN568 a été écartée, il n'est donc pas prévu d'augmenter la capacité de la RN 568 entre Saint-Gervais et la Fossette.
- **Le MCTB Golfe de Fos Environnement** partage ses doutes sur la pertinence de l'étude menée par l'INERIS dont l'un des objectifs est de déterminer les modifications de tracé envisageables pour réduire l'exposition des usagers aux risques technologiques alors que la variante des voies portuaires consiste à réaménager la route existante dont le tracé est non modifiable dans son axe.
 - **La DREAL PACA** explique qu'optimiser le tracé de la variante des voies portuaires pour minimiser l'augmentation de l'exposition des usagers aux risques technologiques n'implique pas un déplacement de la route actuelle.
 - L'étude de l'INERIS vise à étudier les différentes options d'élargissement (élargissement à droite, à gauche ou de part et d'autre de la voie existante) pour déterminer d'emblée le tracé des voies portuaires minimisant l'augmentation du risque à prendre en compte par Egis dans ses études de conception.
- **Le MCTB Golfe de Fos Environnement** s'étonne que les voies portuaires actuelles, situées dans un périmètre PPRT, puissent être élargies. À titre d'exemple, la création d'une nouvelle piste cyclable longeant la RD 268 (périmètre du PPRT Fos-Ouest) n'a pas été autorisée du fait de l'interdiction réglementaire de réaliser une nouvelle voie sur un périmètre PPRT.
 - **La DREAL PACA** explique que chaque PPRT fait l'objet d'un règlement spécifique. Les voies portuaires sont concernées par le PPRT Fos-Est.

- Par ailleurs ici, il s'agit d'un réaménagement de voies existantes et non d'un tracé neuf. Le PPRT Fos-Est autorise l'aménagement de routes existantes à condition de maintenir l'exposition des usagers à un risque équivalent voire réduit par rapport à l'existant.
- **Le MCTB Golfe de Fos Environnement** émet des doutes quant à la capacité du maître d'ouvrage à élargir les voies portuaires tout en maintenant un risque similaire voire réduit par rapport à la situation actuelle. En effet, il suppose que l'élargissement des voies entrainera un rapprochement des zones à forts risques et donc une augmentation du niveau d'exposition des usagers aux risques technologiques.
 - **La DREAL PACA** confirme que l'élargissement des voies portuaires induit une augmentation de l'exposition de l'infrastructure routière aux risques technologiques. L'enjeu de l'étude est donc de déterminer si, malgré l'augmentation du risque, il est possible de mettre en place des protections permettant de maintenir le niveau de risque actuel voire le réduire.
- **Un participant** s'interroge sur la nécessité d'étudier la variante par les voies portuaires au vu des dangers et risques présentés.
 - **La DREAL PACA** explique que le maître d'ouvrage doit démontrer que toutes les solutions alternatives ont été étudiées et donner les raisons pour lesquelles elles ont été écartées.
- **Un participant** s'interroge sur l'éventuel « effet entonnoir » que pourrait générer le passage de la 2x2 voies à 2x1 voie au niveau de la jonction entre la ZIP et la RN568.
 - **La DREAL PACA** précise que la variante des voies portuaires, si elle était retenue, inclura l'aménagement à 2x2 voies des voies portuaires, de la section Istres-Fos et de la section sud de la RN568.
 - Dans cette variante, l'actuel carrefour de Saint-Gervais serait réaménagé en échangeur potentiellement dénivelé pour favoriser les cheminements directs de la RN568 en provenance de Saint-Gervais vers les voies portuaires et desservir la RN568 depuis Saint-Gervais vers le Nord. Au quotidien, il ne devrait donc pas y avoir « d'effet entonnoir ».
- **M. PERONNET**, adjoint au maire de Grans, identifie deux manques dans l'étude de l'INERIS : l'absence de mention d'ArcelorMittal pourtant dans le périmètre du PPRT Fos-Est et source de risques importants ainsi que la concentration de pipelines et voies ferrées le long de la voie portuaire.
 - **La DREAL PACA** indique qu'ArcelorMittal a été pris en compte. Toutefois sa zone d'influence n'inclut pas la route d'où le fait qu'il n'y soit pas fait mention dans la présentation.
 - **La DREAL PACA** a connaissance de la présence de pipes sur le secteur et investigate cette problématique par ailleurs. Celle-ci sera intégrée dans la comparaison des variantes.

5. ENJEUX DE CONCEPTION

La DREAL PACA rappelle les enjeux de conception qui seront investigués spécifiquement et intégrés dans l'étude comparative des variantes. À ce stade, sont identifiés :

- **Des enjeux généraux** : prise en compte de nombreux réseaux : pipelines, transports, électricité...
- **Des enjeux spécifiques au barreau des étangs** qui seront investigués par le maître d'œuvre, notamment les questions de :
 - réalisation de remblais de grande hauteur pour élever la route au-dessus du niveau de la mer, sur des sols compressibles (investigations géotechniques...);
 - préservation du fonctionnement des stockages stratégiques de carburants : maintenir le volume d'eau de saumure des étangs de l'Engrenier et Lavalduc exploités, et le cas échéant gérer les volumes creusés dans les étangs et la réutilisation des matériaux prélevés
 - l'adossement à la voie ferrée qui impose des contraintes fortes voire très forte en matière de conception

Elle rappelle que la **maîtrise du coût global du projet** est également un enjeu important.

Remarques et demandes de précisions de la part des participants

- **Un participant** interroge le maître d'ouvrage sur la localisation des remblais mentionnés dans la présentation :
 - **La DREAL PACA** indique que le remblai serait réalisé sur les berges avec une partie dans les étangs. Pour compenser la perte de volume des étangs liée au remblayage, il est prévu de creuser les berges pour en agrandir la surface ou d'en creuser le fond.
- **M. le Maire de Fos** indique qu'une solution alternative à la réalisation des remblais serait de créer un ouvrage d'art longeant la voie ferrée. Cette solution permettrait de maintenir le volume des étangs identique à l'actuel.
 - **La DREAL PACA** indique qu'il s'agit d'une des dispositions qu'investiguera Egis. Le maître d'œuvre comparera le volume de remblais aux mètres linéaires d'ouvrage d'art nécessaires pour juger de la faisabilité de cette solution.
 - Cette solution permettrait par ailleurs de s'affranchir que partiellement de la contrainte de préservation du volume d'eau puisqu'il y aura tout de même des piles de pont à réaliser.

6. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La DREAL PACA présente les principaux enjeux environnementaux identifiés :

- **L'enjeu de qualité de l'air / bruit / santé** (exposition des populations aux émissions de polluants et au bruit routiers le long de la RN568 et de la RN569) qui induit un enjeu **d'éloignement du trafic**.
- **L'enjeu d'artificialisation des sols et de préservation des milieux naturels** (tracés neufs/élargissement) avec un fort enjeu **d'éviter, réduire et compenser les impacts du projet** avec notamment :
 - Barreau des étangs : enjeux liés aux zones humides et zones Natura 2000 à proximité des étangs, enjeux liés à la construction des remblais...
 - Voies portuaires : enjeux liés à la présence de nombreux espaces naturels de part et d'autre de la route existante
 - Section sud RN569 : coussouls de Crau, autres espaces naturels et boisés

Remarques et demandes de précisions de la part des participants

- **Le Collectif Cistude** regrette la faiblesse de l'analyse des enjeux environnementaux. Il rappelle que le tracé du barreau des étangs traverse une zone Natura 2000, une ZNIEFF de type 1 et de type 2 où vivent 18 espèces protégées nationalement, 3 espèces protégées régionalement, 3 espèces déterminantes des ZNIEFF.
 - **La DREAL PACA** rappelle que l'identification précise des enjeux environnementaux a été présentée lors d'un groupe de travail spécifique le 28 avril dernier. La synthèse de ce groupe de travail est accessible au lien suivant : [lien vers la synthese](#)
 - Elle rappelle que le maître d'ouvrage a réalisé un diagnostic environnemental complet ainsi qu'une identification des pré-incidences du projet sur les zones Natura 2000 lors des études d'opportunité de phase 1. Le rapport est disponible sur le site du projet au lien suivant ([lien vers le document](#)). Dans le cadre des études d'opportunités de phase 2, le bureau d'étude Egis réalise de nouveaux inventaires faune/flore qui permettront d'actualiser les enjeux environnementaux.
- **Le MCTB Golfe de Fos Environnement** partage que sur les Bouches-du-Rhône, en 10 ans, l'artificialisation des sols a été réduite de 75% (étude du CEREMA)
 - **Le Collectif Cistude** indique que ce chiffre est à relativiser puisqu'il s'agit d'un ralentissement de la progression de l'artificialisation des sols. Le taux d'artificialisation des sols est de l'ordre de 18-19% sur les 10 dernières années.

7. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LE MOA

Synthèse des principaux enjeux



8. PRÉSENTATION PAR DES ASSOCIATIONS PRESENTES

Les parties ci-après synthétisent les présentations faites par deux associations indépendantes du maître d'ouvrage au cours de la réunion sur le contournement de Fos.

8.1. PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION EVE – EAU ET VIE POUR L'ENVIRONNEMENT

L'association EVE, en charge de la gestion l'étang de l'Estomac, présente un reportage photographique des paysages des étangs de de l'Engrenier et Lavalduc (diapositives 45 à 49) en mettant en avant :

- Les blocs de sels cristallisés sur les berges
- Le bois mort
- Le taux de salinité 10 fois supérieur à celui de la mer

Par ce reportage photographique, l'association souhaite montrer que ces étangs sont les deux milieux du secteur offrant les conditions les moins favorables à la vie faunistique, floristique et aquatique.

Le Collectif Cistude indique que malgré les caractéristiques des étangs présentées par l'association EVE, leurs berges abritent des espèces protégées.

8.1. PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION MCTB GOLFE DE FOS ENVIRONNEMENT

Le MCTB Golfe de Fos environnement est une association visant à sensibiliser à la protection et la mise en valeur de l'environnement et à mettre en œuvre toute action tendant à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

Le document présenté par l'association est joint au présent compte-rendu.

La présentation du MCTB Golfe de Fos Environnement a fait l'objet de remarques de la part du maître d'ouvrage et des participants présents. Les remarques sont présentées ci-après en lien avec les extraits de présentation commentés.

Remarques du maître d'ouvrage et des participants sur la présentation du MCTB Golfe de Fos Environnement

- **Le MCTB Golfe de Fos Environnement** regrette que la variante n°1 ait été écartée par l'État suite au débat public au titre d'une possible future extension de la réserve naturelle du Coussoul alors que cette dernière présentait un coût 25% inférieur à celui des deux autres variantes et des impacts sur le milieu physique similaire aux deux autres variantes.
 - **La DREAL PACA** précise que la procédure administrative visant à étendre la réserve naturelle a démarré.
 - L'État a écarté cette variante au titre de la démarche « **Éviter, Réduire et Compenser** » qui a débuté lors des études d'opportunité de phase 1 (2015) et en cohérence avec la politique portée avec le schéma national pour les aires protégées visant à étendre les surfaces nationales d'aires protégées. C'est notamment cette mesure qui a permis la signature de la décision ministérielle conjointement par le ministre de l'Écologie et le ministre des Transports.
 - La variante n°1 ne se situait effectivement pas dans un périmètre d'alimentation en eau potable ni sur une prairie irriguée. **La DREAL PACA** indique que l'absence d'enjeux liés à un périmètre AEP ne signifie pas que la zone ne présente pas d'autres enjeux environnementaux. La variante n°1 traversait notamment une zone à de Crau sèche à enjeux exceptionnels.
- D'après le **MCTB Golfe de Fos Environnement**, les études réalisées jusqu'à aujourd'hui sont faussées par la prise en compte de mauvaises données de trafic (imprécisions et incohérences entre les données CEREMA et les données DIRMED)
 - Le graphique présenté à la page 2 du document du MCTB propose une addition des données de trafic collectées sur les 11 points de la RN568, chaque année.
 - **La DREAL PACA** explique que les données de trafic brutes ne s'additionnent pas telles que présentées par l'association.
 - La DREAL propose une séance spécifique du groupe déplacements et mobilité, pour échanger sur les données de trafic et leurs évolutions lors d'une séance dédiée au trafic.
- **Le MCTB Golfe de Fos Environnement** regrette que l'étude qui se devait être comparative se réduise finalement à la justification d'un choix porté sur la variante n°2 (la variante n°1 ayant été écartée par l'État et la variante n°3 étant étudiée pour justifier l'impossibilité de sa réalisation).
 - La variante n°1 a été écartée par l'État pour les raisons précédemment mentionnées.

- **La DREAL PACA** rappelle que la décision ministérielle positionne la variante 2 comme variante de référence que le maître d'ouvrage devra comparer à l'aménagement de la route existante. Elle explique que tout projet proposant un tracé neuf doit à minima le comparer avec l'aménagement de l'axe existant pour être en mesure de justifier de la pertinence et l'efficacité du projet et mettre en évidence ses impacts aussi bien positifs et négatifs.
- **Le MCTB Golfe de Fos Environnement** reproche au maître d'ouvrage de n'avoir évalué l'émission des gaz à effet de serre (GES) que de deux des variantes : l'aménagement des voies portuaires et l'aménagement sur place
 - **La DREAL PACA** rappelle son choix lors du débat public de réaliser une étude sur les GES et une étude d'incidence des variantes sur la qualité de l'air non pas sur toutes les variantes mais sur les variantes les plus contrastées, c'est-à-dire celles qui présentent les écarts les plus importants.
 - Elle précise que la comparaison a été faite à un scénario A2BE¹ qui a l'avantage de présenter les effets de réduction les plus importants, notamment sur la qualité de l'air, au droit de Fos.
- **Le MCTB Golfe de Fos Environnement** met en évidence le fait que la variante des voies portuaires traverse une zone multi PPRT qui imposeront des contraintes réglementaires dans sa conception (PPRT Fos Ouest et PPRT Fos Est qui se confondent au niveau d'ArcelorMittal)
 - **La DREAL PACA** précise que les voies portuaires ne sont pas comprises dans le périmètre du PPRT d'ArcelorMittal, ni celui du périmètre du PPRT de Fos Ouest.

¹ Variante A au nord, variante 2 au sud et contournement par le barreau des étangs.

9. REMARQUES DIVERSES SUR LE PROJET (SECTEUR DE FOS)

- **Un participant** souligne la nécessité de définir un schéma de circulation pour garantir la fluidité sur l'infrastructure même en cas d'évènement ponctuel.
 - **La DREAL PACA** indique que ce point pourra faire l'objet d'investigation dans un groupe de travail spécifique lors de la séquence n°2 de la concertation continue.
- **Un participant** regrette le manque de solutions alternatives à la voiture sur le secteur, notamment de transports en commun
 - **La DREAL PACA** indique que la complémentarité de l'infrastructure routière avec le projet de mobilité développé par la Métropole est étudiée. Toutefois, pour que ces transports en commun puissent être utilisés et pertinents il est indispensable qu'ils puissent circuler sur un itinéraire fluide.
 - **Les participants** ont débattu sur la pertinence de remettre en place des bus affrétés par les entreprises pour les déplacements quotidiens de leurs salariés.
- **Le collectif Cistude** partage le résultat d'études montrant que le développement d'infrastructures routières induit une augmentation de trafic qui entraîne souvent une rapide saturation de ces axes nouveaux La création de la 2x2 voies n'apparaît pas comme une solution pour fluidifier le trafic de manière pérenne sur le secteur. D'après le collectif, seul un changement de comportement des usagers pourra permettre d'y parvenir.
 - Concernant le trafic, **la DREAL PACA** explique qu'un scénario de référence et un scénario prospectif incluant l'ensemble des projets de développement économique, de mobilité, d'aménagement ainsi que le phénomène de trafic induit, sont étudiés et pris en compte dans l'élaboration du projet.
 - Par ailleurs, le projet de liaison Fos-Salon s'inscrit dans la stratégie nationale bas carbone portée par l'Etat. Les hypothèses d'évolution du trafic sont donc basées sur ce cadrage national.
 - **M. le Maire de Fos** souligne les difficultés de développer les modes doux dans la zone industrialo-portuaire de Fos au vu des distances à parcourir entre la RD268 et les différentes entreprises.
 - **M. le Maire de Fos** explique que par ailleurs le développement de modes alternatifs à la route sur le secteur est rendu difficile par certaines réglementations. Par exemple, il existe un projet de ferroutage des matières dangereuses sur la zone industrialo-portuaire qui ne peut voir le jour du fait de la présence d'une zone Natura 2000 dans le prolongement de la zone identifiée pour la réalisation de la gare et l'entrepôt.

10. SUITES DU GROUPE DE TRAVAIL

Suite à l'atelier sur le contournement de Fos :

- Courant juin : Envoi de la synthèse aux participants présent atelier
- 23 juin : groupe de travail agriculture et nappe de Crau
- 12 juillet : réunion publique
- Fin été 2022 : séances n°2 des GT géographiques et thématiques

11. ANNEXES

11.1. Documents supports

Le [site internet du projet](#) regroupe l'ensemble des informations relatives au projet

L'ensemble des études réalisées lors du Débat Public sont disponible sur la page *Documents et études* du site internet du projet :

- <https://www.liaison-fos-salon.com/copie-de-documents-et-etudes>

Vous retrouverez, les documents présentés en séance :

- [Le support de présentation de la DREAL](#)
- [Le support de M. le maire de Fos](#)
- [La présentation de l'association MCTB](#)

11.2. Liste des participants

MAITRE D'OUVRAGE – DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
CEREA	Xavier	Responsable d'opération DREAL PACA
MARY	Cédric	Adjoint au chef de l'UMO DREAL PACA

PRESTATAIRES DE LA DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
MEYER	Eric	Bureau d'étude Egis - MOE
NAKHLE	Marc	Bureau d'étude Egis - MOE
BOUVET	Camille	Cabinet de conseil Nicaya
PERICHON	Blandine	Cabinet de conseil Nicaya

GARANT

Nom	Prénom	Organisme
RICHARD-FERROUDJI	Audrey	CNDP - Garante

PARTICIPANTS

Nom	Prénom	
ANKA	Meriem	Vinci Autoroutes
ARAGNEAU	Alain	Adjoint au Maire d'Istres
BALLARO	Xavier	Grand Port Maritime de Marseille
BARDEM	Franck	
BERNEX	Jean-Luc	Métropole Aix-Marseille Provence
CASADO	Éric	Adjoint au Maire d'Istres
CHAMARET	Philippe	Institut Eco-Citoyen
CLARET	René	Habitant de Saint-Chamas
DAL COL	Gilbert	MCTB Golfe de Fos Environnement
DORNE	Rémi	Région Provence-Alpes Côte d'Azur
DUFRAIGNE	Michel	
FABRE	Marie-Claude	Collectif Cistude
FIGUIERE	Emmanuelle	Ville de Fos-sur-Mer
FOURNIER	Serge	Association EVE – Eau et Vie pour l'Environnement
GIRE	Eleonore	Habitante de Grans
HIGLI	Daniel	Ville de Miramas
HETSCH	Jean	Adjoint au Maire de Fos-sur-Mer
LECOLE	Daphné	Grand Port Maritime de Marseille
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MEUNIER	Romuald	MCTB Golfe de Fos Environnement
MONNIER	Isabelle	Sous-Préfecture d'Istres
MUTEL	Vincent	Grand Port Maritime de Marseille
PASZKIER	Kathleen	Ville de Fos-sur-Mer
PERONNET	Michel	Adjoint au Maire de Grans
POIROT	Mathis	
RODRIGUEZ	Emile	Habitant
ROUBENNE	Jérémy	Sous-Préfecture d'Istres