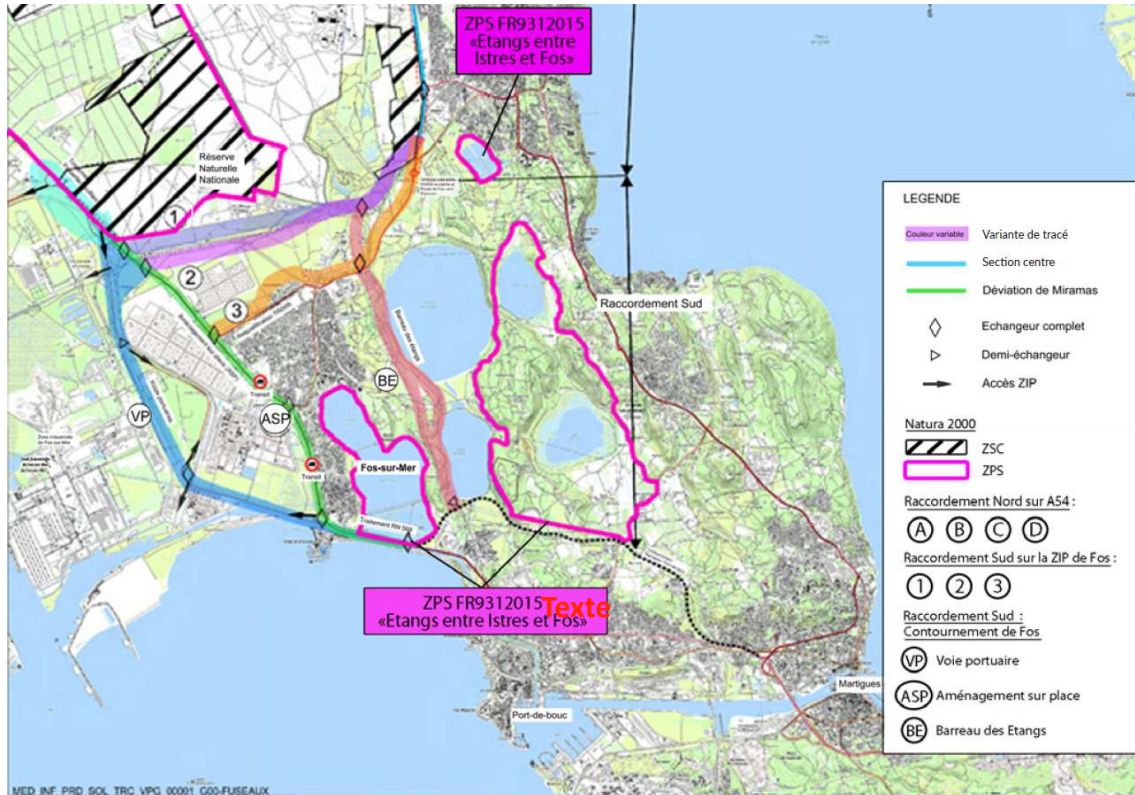


Document MCTB sur les contournements possibles de Fos-sur-Mer

MàJ du 07/06/2022

Extrait de la carte du Diagnostic Environnemental, page 3, réalisée par INGEROP

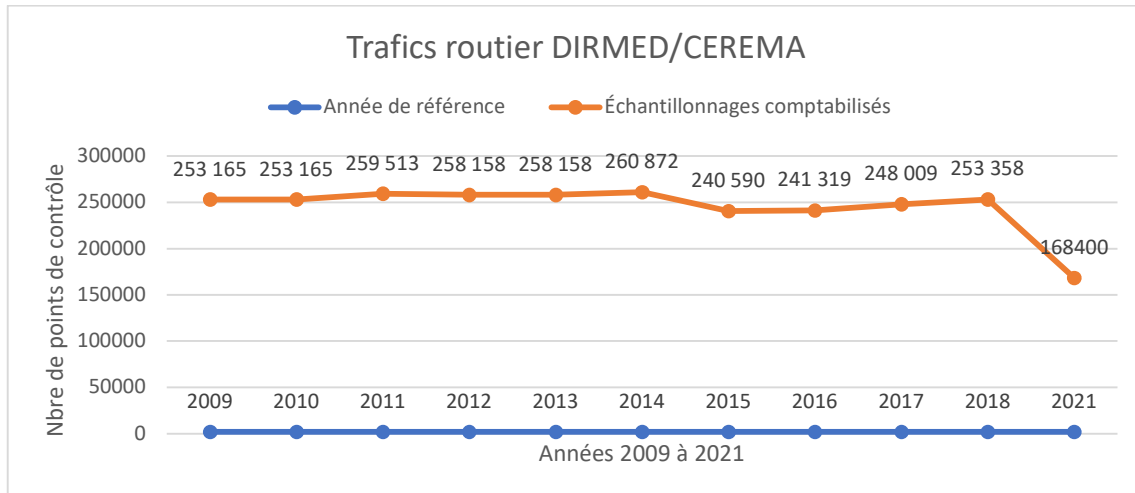


On note bien sur cette carte que la variante n°1 est en dehors de la Réserve Naturelle Nationale (ZSC) et en dehors de la Réserve Naturelle des Coussouls.

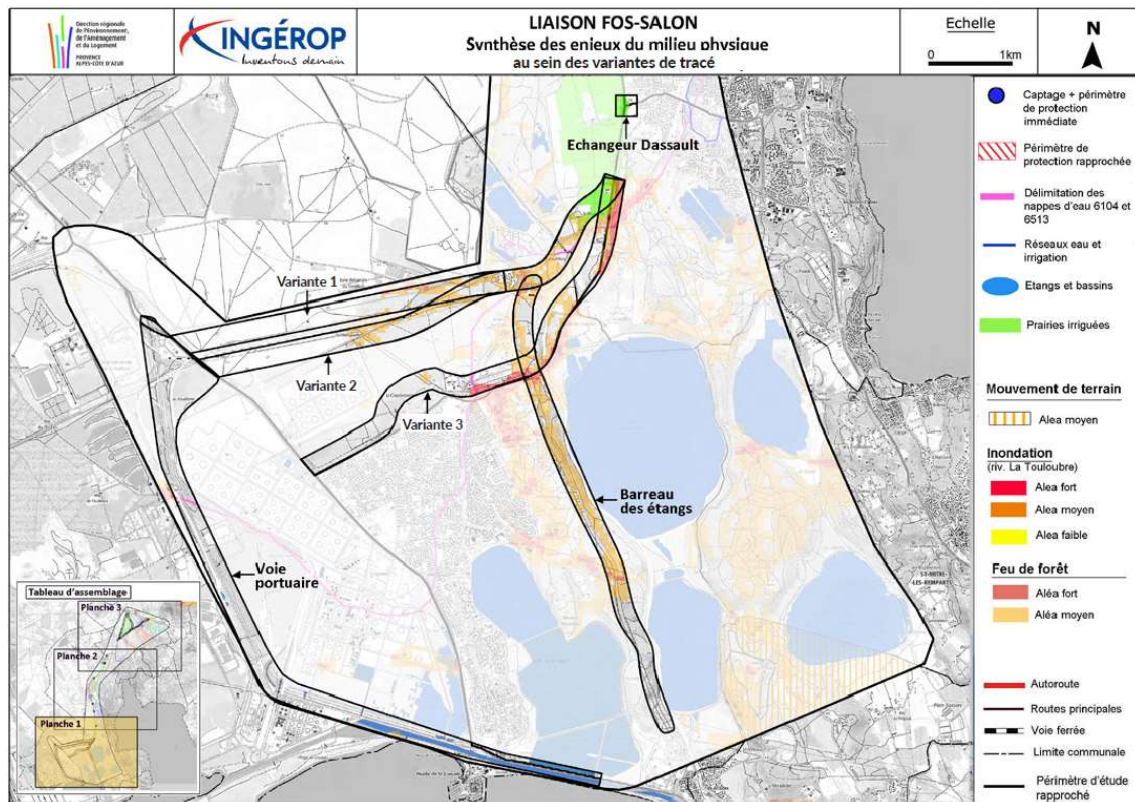
Sur la base des éléments présentés dans la Note de Synthèse de l'évaluation des émissions de Gaz à Effets de Serre, **'les scénarios proposés permettent une diminution des émissions de gaz à effet de serre d'environ 600 000 de tonnes équivalent CO2'** (LFS_évaluation des émissions de gaz à effet de serre.pdf, page 4).

L'étude n'a porté que sur le Scénario A2ASP et le Scénario R2, ignorant tous les autres comme la variante n° 1 ou le contournement par le Barreau des Étangs (pages 9 et 12) ; il n'y a donc aucune comparaison entre les différents tracés.

Il est nécessaire de préciser que cette étude du CEREMA sur l'évaluation des GES, qui de son propre aveu **'présente de nombreuses imprécisions'**, n'a pas intégré les éclairages sur ces tracés, notamment la diminution par rapport à l'existant, tout en s'établissant sur des chiffres de trafic routier de 2015 qui sont contestés (page 9). L'étude ne comporte aucune précision sur la provenance des TMJA VL et PL (Traffics Moyens Journaliers) ni sur les 360 brins de la zone d'étude.



Extrait de la carte du Diagnostic Environnemental, page 14, réalisée par INGEROP



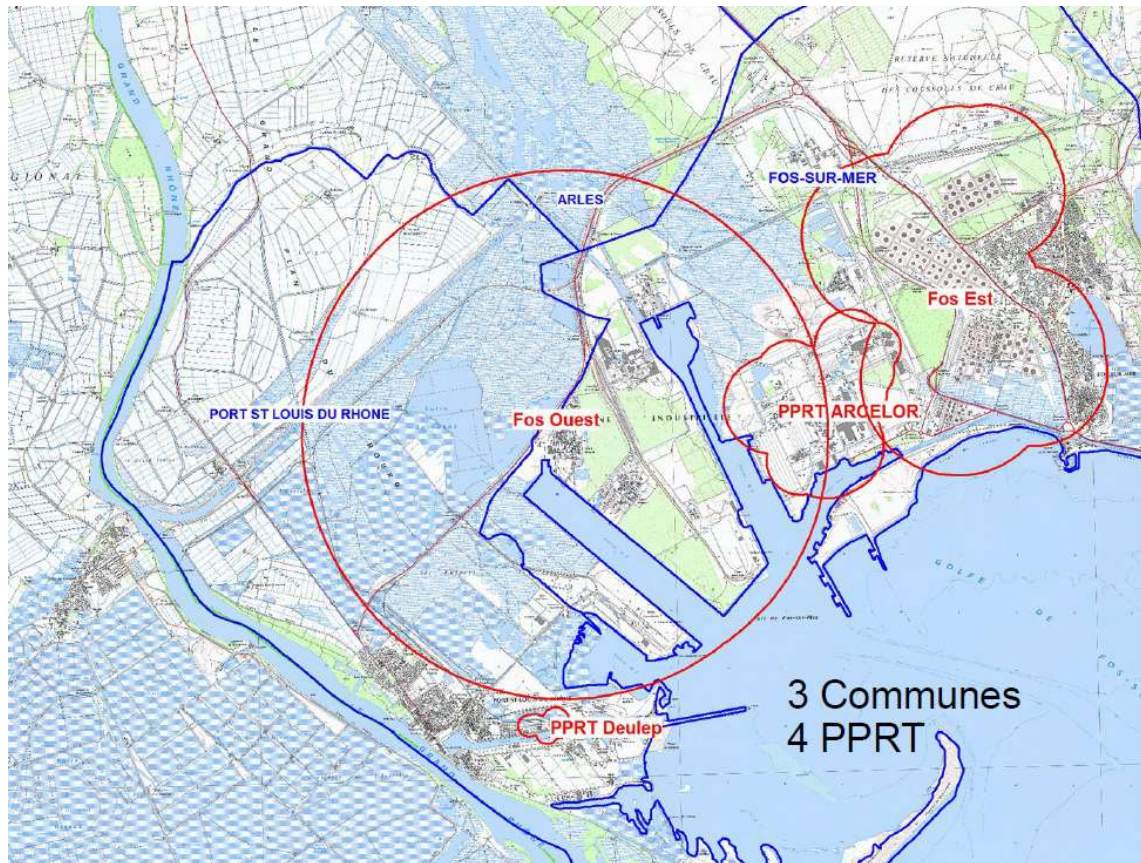
De cette synthèse il ressort que **'Du point de vue milieu physique, les trois tracés sont équivalents en terme d'impact sur le milieu physique : ils sont en dehors des périmètres de protection de captage AEP et n'impactent pas de prairies irriguées.'** (page 14).

Du point de vue du milieu naturel, les tracés 1 et 2 longent la voie ferrée située au Nord du stockage terminal d'hydrocarbure de Fos Est, ils ont un impact équivalent.

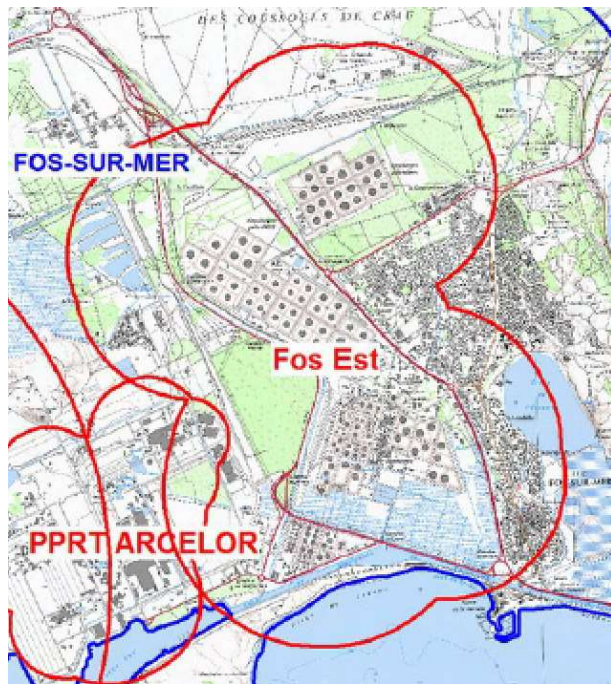
Deux espèces ont un enjeu exceptionnel : Outarde canepetière (nicheur / hivernant) et Ganga cata (nicheur / hivernant)

- Sur 9185 d'observations en PACA de l'Outarde, seules 153 ont été faites sur la commune de Fos-sur-Mer, ce qui n'implique pas qu'elles aient été faites sur les tracés du projet. (sources LPO PACA <https://biodivpaca-lpo.org/atlas/commune/13039> et SILENE NATURE <https://nature.silene.eu/espece/3089>)
- Le Ganga cata a été observé plus de 58 000 fois sur le territoire national et remarqué seulement 257 fois à Fos-sur-Mer bien que cela ne soit pas confirmé par la LPO qui ne note aucune observation de cette espèce sur Fos-sur-Mer.

Carte des zonages des PPRT de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône



Focus sur les zones à risques



Ici on peut remarquer la variante de contournement dite des 'voies portuaires' qui rapprochera les usagers de risques technologiques plus nombreux.

La seconde variante dite des ASP, coupe toujours Fos en deux et ne réduit en rien les nuisances actuelles que connaissent déjà les Fosséens.

Seule subsiste le passage par le Barreau des Étangs qui permettra de sauvegarder et mettre en valeur l'attrait paysager qu'est l'espace naturel de Lavalduc.

Concernant le contournement de Fos par le Nord, on peut observer que seules les variantes 1 et 2 éloignent les usagers des risques industriels et écartent de ceux-ci les nuisances sonores qu'ils subissent au quotidien. D'ailleurs le Diagnostic Environnemental est très précis à ce sujet '*L'ambiance sonore constitue un enjeu majeur pour le projet*' (page 7).

Plus loin, en page 16, chapitre Milieu humain, le diagnostic environnemental précise que '**Concernant les risques technologiques, les tracés 2 et 3 traversent les zones d'aléas forts et très forts du plan de prévention des risques technologiques (PPRt) de Fos Est. Mais ces zones peuvent être évitées. Le tracé 1 n'intercepte aucune de ces zones... Le tracé 1 constitue ainsi la meilleure réponse du point de vue du milieu humain et du développement urbain de Fos-sur-Mer.**'

Extrait de la SUP Air Liquide sur le tracé de la variante 2

Servitudes d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses

