

Compte-rendu de réunion

Objet : Groupe de travail « Air, santé et acoustique »

Date de réunion : Lundi 15 janvier 2024

Lieu : Maison de la Mer et de la Méditerranée – Fos-sur-Mer

Rédacteur du CR : DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Intervenants	Participants	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

1. Rappel du contexte

La réunion du groupe de travail sur la thématique « Air, santé et acoustique » s'est tenue le 15 janvier 2024. Elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon.

Le projet vise à :

- Améliorer et sécuriser la mobilité quotidienne ;
- Réduire les nuisances pour la population et améliorer le cadre de vie ;
- Contribuer au développement économique des pôles urbains et économiques de la région, notamment de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans, et Salon-de-Provence ;
- Accompagner la dynamique industrielle de la ZIP ;
- Contribuer à la compétitivité du Port en améliorant la chaîne logistique ;
- Minimiser les impacts sur l'environnement.

Le projet a fait l'objet de divers échanges depuis le débat public organisé en 2020-2021 et lors de la concertation continue mise en place depuis 2022.

Le présent compte-rendu propose une restitution synthétique des échanges de ce groupe de travail ainsi que des précisions apportées par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur en réponse aux questions posées lors de la réunion.

Le support de présentation de la réunion, de même que les synthèses et présentations des réunions antérieures sont accessibles sur le site internet du projet : <https://www.liaison-fos-salon.com/documents-et-etudes>

2. Introduction du groupe de travail

M. Mathieu GICQUEL, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage au sein du service transport, infrastructures, mobilités de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, ouvre la séance en remerciant les participants pour leur présence. Il présente ensuite les représentants des bureaux d'études ÉGIS et ACOUSTB, ainsi que le cabinet Nicaya.

M. Jean-Michel FOURNIAU, garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) rappelle que la CNDP est garante du droit à l'information et à la participation du public. Il encourage l'ensemble des participants à s'exprimer pendant la réunion et à solliciter si nécessaire la CNDP afin que des recommandations puissent être formulées au Maître d'Ouvrage concernant le contenu et le déroulement de la concertation continue.

3. Déroulé du groupe de travail

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

- Accueil et introduction de la séance ;
- Rappel du processus d'élaboration du projet ;
- Présentation de l'étude sur la qualité de l'air et mise en regard avec les variantes d'aménagements ;
- Présentation du diagnostic acoustique et mise en regard avec les variantes d'aménagements ;
- Suite et clôture de la séance.

4. Rappel du processus d'élaboration du projet

Mme Blandine PÉRICHON du cabinet Nicaya, rappelle aux participants l'historique et le processus d'avancement du projet (études et concertation) ainsi que les instances de gouvernance mobilisées sur le projet. Un précédent groupe de travail sur la même thématique s'était tenu le 12/05/2022¹.

Le travail réalisé au sein de l'ensemble des groupes thématiques a permis de renforcer les critères d'analyse et d'évaluation des variantes à partir de l'examen exhaustif de l'ensemble des thématiques traitées.

¹ La synthèse et support de présentation sont disponibles sur le site du projet : <https://www.liaison-fos-salon.com/documents-et-etudes>

La concertation se poursuit et une prochaine séquence, axée sur la comparaison des variantes, se tiendra au 1^{er} semestre 2024 et donnera lieu à une proposition d'un tracé préférentiel pour le projet.

M. Xavier CEREAL, responsable d'opérations du projet de liaison Fos-Salon à la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur rappelle les grands objectifs du projet et partage l'objectif spécifique de ce groupe de travail :

- Partager les diagnostics acoustiques et de qualité de l'air
- Partager la modélisation prospective à l'horizon 2030
- Partager les critères d'évaluation des variantes

5. Présentation des scénarios mixtes à l'étude et de leurs impacts à l'horizon 2030 et 2050

Pour faciliter la compréhension des présentations et afin de favoriser les échanges, la DREAL a transmis un document support aux participants, comprenant :

- Un rappel de l'ensemble des variantes étudiées par secteur ;
- Un tableau présentant les cinq scénarios mixtes (SMI) évalués aux horizons 2030 et 2050 (avec mise en service du projet) en comparaison avec l'option de référence (sans projet) aux mêmes horizons ;
- Une représentation cartographique de chaque scénario (SMI1, SMI2, SMI3, SMI4 et SMI5), accompagné d'un descriptif par secteur des options d'aménagements envisagées ;
- Une carte du différentiel de trafic (tous véhicules) pour chaque scénario mixte et l'option de référence avec mesures supplémentaires (AMS 2030²).

Clarifications et précisions sur les différents scénarios

M. Daniel MOUTET, président de l'association ADPLGF, est critique vis-à-vis des cartes et des données présentées. Il estime que l'étude présentée ne prend pas en compte les réalités vécues sur le territoire.

- La DREAL répond que la carte du CEREMA présentant le différentiel de trafic AMS 2030 n'est pas liée aux données relatives à la qualité de l'air, l'étude montre les différences d'exposition des populations.

² Scénario AMS : est un scénario prospectif énergie-climat-air. Le scénario AMS illustre une neutralité carbone atteinte à l'horizon 2050. Cf. <https://www.ecologie.gouv.fr/scenarios-prospectifs-energie-climat-air>

M. Romuald MEUNIER, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, demande des précisions sur les codes couleurs utilisées.

- La DREAL indique que la carte des trafics présente les axes routiers qui verront une augmentation du trafic en vert, tandis que ceux qui verront une diminution figurent en rouge.
 - Les chiffres correspondent aux nombres de véhicules supplémentaires avec le pourcentage de la part de poids lourds ;
 - Les lignes plus épaisses indiquent une variation de trafic plus significative ;
 - Par exemple, la réalisation du barreau des étangs (infrastructure nouvelle) entrainera une augmentation du trafic (en vert) qui déléstera par conséquent la RN 568 (en rouge).

Concernant le scénario AMS 2030 et les données de trafic

M. MEUNIER demande de définir et de préciser les objectifs du scénario « AMS 2030 ».

- La DREAL rappelle que le scénario AMS 2030, est inscrit dans la stratégie nationale bas carbone de l'État qui vise à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Le scénario AMS 2030 se focalise spécifiquement sur le secteur des transports, qui est un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre.

Mme Mariama KOULOUBALY-ABELLO, élue de la commune de Fos-Sur-Mer, interroge la DREAL sur les critères utilisés pour l'évaluation du trafic routier et les bases des projections pour 2030 et 2050.

- La DREAL précise que l'analyse commence avec les données actuelles de trafic. L'année 2030 a été choisie comme horizon initial pour le projet, en tenant compte de différents facteurs d'évolution du territoire, tels que le développement de la base aérienne d'Istres, la Z.I.P de Fos, les perspectives d'évolution démographiques et les restrictions écologiques. Une modélisation a ensuite été produite évaluer la situation et l'impact du trafic.

M. MEUNIER, évoque certaines contradictions des données de trafic routier produites par les différents services de l'État de plusieurs organismes concernant le trafic (entre 36 000 à 46 000 véhicules). Il demande à la DREAL de corriger les incohérences et les contradictions afin de pouvoir travailler sur des bases objectives et stabilisées. Il souligne également que des données semblent être contradictoires entre les scénarios mixtes SMI3 et SMI5 présentés. Il interroge la DREAL sur l'impact moindre du SMI5 malgré sa plus grande proximité avec les populations riveraines du tracé.

- La DREAL explique que ces différences sont dues notamment à la spécificité des raccordements et des limitations de vitesse

différentes selon les secteurs. L'ensemble de ces variables sur les scénarios influencent les résultats.

- La DREAL précise qu'une nouvelle comparaison sera effectuée afin de rendre plus explicite ce différentiel de données (⇒ après vérification la différence d'impact sur la qualité de l'air présentée entre SMI3 et SMI5 était minime et non significative. Si on ne considère comme évolution de scénario que le passage de la variante 1 à la variante 2 sur la section Sud et toutes choses égales par ailleurs, il n'y a pas d'écart significatif en termes d'impact sur la qualité de l'air).

Mme KOULOUBALY-ABELLO, souligne que les cartes présentées sont difficilement compréhensibles et que le passage d'une variante à l'autre n'est pas aisé. Elle suggère, pour les prochains échanges, de réaliser des présentations dynamiques, qui permettraient de visualiser plus facilement les différences entre les options de tracés envisagés.

6. Étude Air & Santé : Analyse et Impacts de la pollution routière sur la qualité de l'air

Mme Géraldine DEIBER, en charge de l'étude air et santé du bureau d'étude ÉGIS, introduit la présentation en précisant aux participants le cadre réglementaire et la méthodologie de travail (cf. support de présentation).

Présentation de la campagne de mesures in situ de la qualité de l'air

Dans le cadre du plan d'échantillonnage pour les campagnes de mesures, 51 sites ont été équipés de capteurs passifs pour surveiller la qualité de l'air : 28 sites situés à proximité d'axes routiers importants, tels que la RD568, la RD5 et la RN69, afin de fournir des données représentatives sur la qualité de l'air dans les zones proches des routes et 23 sites répartis sur des zones éloignées de sources directes de pollution. Ces derniers sont destinés à évaluer les niveaux moyens de pollution dans des contextes moins influencés par le trafic routier.

Interrogations et réponses sur la méthodologie d'évaluation

Mme Éléonore GIRE, association *Grans en transition*, demande des précisions sur les cartes présentées et la signification des points rouges y figurant.

- Mme DEIBER explique que ces points correspondent aux zones où la qualité de l'air doit être améliorée pour les populations résidentes.

M. Jean-Philippe MURRU, élu de la commune de Fos-sur-Mer, demande des précisions sur la méthodologie de mesure de *l'Indice Pollution Population* (IPP)

- Mme DEIBER répond qu'à ce stade, en amont de l'étude d'impact l'indice est calculé à partir des niveaux de dioxyde d'azote. La prochaine phase d'étude, plus détaillée, intégrera une gamme plus large de polluants.
- La DREAL précise que la méthodologie est orientée principalement par l'objectif principal de comparer différentes variantes. Actuellement, ce sont les données du trafic routier qui sont évaluées pour déterminer si les options du projet présentent des différences significatives.

M. MEUNIER exprime sa déception sur le fait que la méthode actuelle se concentre uniquement sur les traceurs liés au trafic routier, alors qu'il existe d'autres traceurs importants tels que les poussières et leurs retombées. Il souligne l'absence de marquage significatif autour de la RN 569 du côté de Fos-sur-Mer, là où les habitations sont très proches de la route.

- Mme DEIBER explique que ce qui a été présenté représente l'état initial, où l'impact du trafic routier est pris en compte. L'analyse actuelle couvre la période de mai 2022 à janvier 2023 et se base sur des données factuelles.

Un participant précise que la concentration moyenne de pollution de l'air dans un espace donné n'est pas un indicateur suffisant pour mesurer son impact sur la population. Il suggère à la DREAL de préciser le taux d'occupation des sols à proximité des axes routiers pour avoir plus de lisibilité quant au nombre de personnes affectées par la pollution de l'air dans un secteur de 300m.

- La DREAL confirme que ceci sera réalisé lors de l'étude d'impact, une fois que la variante préférentielle sera déterminée, l'analyse sera donc élargie à l'ensemble des polluants pertinents et précisément localisés.

M. Gilbert DAL COL, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, ajoute en complément que les pollutions issues des sites comme le dépôt de la Crau et des sites industriels doivent figurer dans l'étude. Il estime par ailleurs que sur cette thématique il est indispensable qu'un représentant de l'Agence Régionale de Santé (ARS) soit présent.

- La DREAL répond que l'ARS a bien été sollicitée et qu'ils seront présents lors de la phase de comparaison des variantes.

Mme Émilie RODRIGUEZ, habitante, souhaite savoir si les conditions météorologiques ont bien été prises en compte pour garantir la fiabilité des données de l'étude.

- Mme DEIBER confirme que l'aspect météorologique a été intégré dans l'analyse, avec une représentativité calculée sur les 30 dernières années.

Plusieurs participants s'interrogent sur la zone d'investigation prise en compte par l'étude air & santé.

Mme GIRE, questionne la pertinence de la zone de 300 mètres étudiée, et exprime sa crainte que la pollution et le caractère volatile des particules ne soient pas limités à cette zone. Elle demande si le cumul des expositions quotidiennes est intégré dans les données recueillies.

M. MOUTET, souligne que les études sur la qualité de l'air se concentrent généralement sur une bande de 300 mètres autour d'une zone spécifique. Il exprime son incompréhension de prendre en compte toute la ville d'Istres dans l'étude, et la pertinence de réaliser des études jusqu'au niveau de l'Étang de Berre, car l'impact est principalement concentré aux abords des routes actuelles et envisagées.

- Mme DEIBER confirme que les étapes ultérieures de l'étude se concentrent bien sur la bande des 300 mètres autour des tracés. La présentation actuelle a pour vocation d'être plus générale et étendue afin de fournir une information plus exhaustive à ce stade de l'étude.
- La DREAL ajoute que la comparaison avec un scénario au « fil de l'Eau » (sans projet) permet de mesurer ensuite l'effet du projet.

Impact de l'évolution des véhicules et de l'intermodalité sur la pollution de l'air

M. MEUNIER demande si l'augmentation de la population et des véhicules liée au projet a été prise en compte dans l'étude.

- Mme DEIBER explique que la modélisation utilise les données fournies par CEREMA à l'horizon 2030, confirmant ainsi la prise en compte de la croissance démographique et du parc automobile.

Un participant demande pourquoi on observe une diminution de la pollution malgré l'augmentation significative du trafic. Il souhaite savoir si le passage progressif à un parc automobile majoritairement composé de voitures électriques a été correctement intégré dans l'étude.

- Mme DEIBER répond que la réduction de la pollution est attribuable aux avancées technologiques dans l'industrie automobile et à l'amélioration des performances des moteurs. Elle précise que cette conclusion s'appuie sur les recherches menées par l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR – fin 2022).

M. Jérôme DRUILHE, du mouvement pour le climat et la justice sociale Alternatiba, interroge la DREAL sur la prise en compte de l'intermodalité dans le projet.

- La DREAL répond en indiquant que l'intermodalité est intégrée dans les nouveaux projets, suivi de près par le Comité intermodal Ouest Étang de Berre, présidé par le Préfet de Région.

7. Présentation du diagnostic acoustique et échanges sur les mesures sonores

M. Benoit BAUTHIAN, d'ACOUSTB à présenter l'étude sur l'acoustique en précisant que :

- 21 points de mesure fixes ont été établis sur une période de 24 heures pour évaluer les émissions sonores.
- Les mesures incluent également :
 - Le repérage des bâtiments afin de comprendre la nature des zones avoisinantes, qu'elles soient à usage résidentiel, industriel, ou logistique ;
 - L'identification des nouvelles constructions et des protections acoustiques existantes.
- L'étude a permis de comparer les variantes et les options d'aménagements à partir du prisme de l'acoustique :

Échanges suite à la présentation de l'étude acoustique

M. DALCOL demande des précisions sur le positionnement des points de mesures et leur distance par rapport aux voies étudiées.

- M. BAUTHIAN répond que ces points sont situés à proximité des routes dans un périmètre assurant une représentativité adéquate.

M. MEUNIER s'interroge sur la cohérence entre les mesures effectuées et les modélisations.

- M. BAUTHIAN répond que dans le cadre de la réalisation de l'étude, le bureau d'étude est attentif aux différents éléments qui pourraient influencer les mesures, comme par exemple dans le cas spécifique de cette étude, la présence de containers qui auraient pu influencer certaines mesures.

M. Yvon FONTAINE, habitant, demande des précisions sur la signification des couleurs. Il demande par ailleurs si des contrôles routiers

(interdiction de circulation des PL en transit sur la déviation par les voies portuaires) plus fréquents seront réalisés par les forces de l'ordre.

- M.BAUTHIAN répond que les couleurs représentent des augmentations de décibels (dB), chaque augmentation étant significative et sont étudiés finement pour la phase de comparaison.

M. DAL COL souligne la nécessité de mettre en place des murs antibruit et demande de prendre en compte des protections à l'Ouest du quartier Saint-Gervais.

- La DREAL précise que les solutions les moins bruyantes seront retenues. Les protections seront réalisées en fonction des résultats des études acoustiques.

M. MEUNIER, regrette que de nombreux éléments dans la présentation (études air santé et acoustique) n'aient pas été suffisamment clairs pour être compris totalement. Il insiste sur l'importance d'inclure des résultats détaillés, des clarifications et des réponses précises aux questions qui ont été soulevés en séance dans le support de présentation et le compte rendu.

8. Suites et clôture de la séance

La DREAL partage qu'elle examinera attentivement les différentes interrogations concernant les éléments présentés et veillera à expliquer et clarifier les données présentées en complétant le support présenté en séance.

La synthèse des échanges de ce jour et le support de présentation seront mis en ligne sur le site internet du projet.

La DREAL conclut la réunion, remercie les participants et rappelle les prochaines étapes d'élaboration du projet et de concertation avec la 3^{ème} séquence de concertation qui présentera la comparaison des variantes sur les différents secteurs.

Les dates et formats des prochaines rencontres seront arrêtés prochainement. L'ensemble des informations seront également disponibles sur le site du projet : <https://www.liaison-fos-salon.com/>

Pour toute question ou information relative au projet n'hésitez pas solliciter la DREAL : [\[Contribuer\]](#)

9. ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS*

Maître d'ouvrage

Nom	Prénom	Organisme
CEREA	Xavier	Responsable d'opérations d'infrastructures routières
GICQUEL	Mathieu	Chef du service transport infrastructure et mobilité

Garant de la concertation

Nom	Prénom	Organisme
FOURNIAU	Jean-Michel	Commission Nationale du Débat Public – Garant de la concertation sur le projet de Liaison Fos Salon

Prestataire de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Nom	Prénom	Organisme
BAUTHIAN	Benoît	ACOUSTB
DEIBER	Géraldine	Bureau d'étude Egis – MOE
MEYER	Éric	Bureau d'étude Egis – MOE
MONTANO	Marie-Christine	Bureau d'étude Egis – MOE
PERICHON	Blandine	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
LAURENT	Sacha	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
VOJTA	Aline	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA

Participants

Nom	Prénom	Organisme
ABDALLAH	Nadia	Mairie d'Istres
ARAGNEAU	Alain	Mairie d'Istres
BALLARO	Xavier	GPM
BELANGER	Pascale	Radio Fossa FM
BERARDI	Laurent	Habitant
BREMOND	Pascale	Mairie de Fos-sur-Maire
CARTON	Christine	Mairie de Fos-sur-Mer
CLARET	René	Collectif Cistude
DAL COL	Gilbert	MCTB Golfe de Fos Environnement
DRUILHE	Jérôme	Association Alternatiba
FABRE	Marie-Claude	Collectif Cistude
FERAUD	Nicole	Mairie de Fos-sur-Mer
FONTAINE	Yvon	Habitant
FRACHAT	Stéphane	VINCI Autoroutes
GELY	Fabrice	Agence D-Habitat
GIRE	Eléonore	Grans en transition

HETSCH	Nathalie	Mairie de Fos-sur-Mer
HUGUES	Michèle	Mairie de Fos-sur-Mer
KOULOUBALY-ABELLO	Mariama	Mairie de Fos-sur-Mer
LAURANS	Cécile	Métropole Aix-Marseille-Provence
LE BIAN	Laurence	Mairie de Fos-sur-Mer
MEUNIER	Romuald	MCTB Golfe de Fos Environnement
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude
MOUTET	Daniel	Président Association ADPLGF
MOREL	Shirley	Entreprise
MURRU	Jean-Philippe	Mairie de Fos-sur-Mer
POTIN	Monique	Mairie de Fos-sur-Mer
RODRIGUEZ	Emilie	Habitante
WOLFF	Axel	CEN PACA

**Ayant renseigné la feuille d'émargement*