



Le Collectif Cistude est une association ayant pour objectifs la protection de l'environnement, la protection de la biodiversité et notamment de la faune et de la flore, la protection des habitats des espèces animales et végétales, la lutte contre les pollutions de l'air, de l'eau et des sols, la dépollution et la restauration respectueuse des équilibres écologiques des environnements naturels dégradés par l'anthropisation, la promotion et la mise en œuvre de comportements respectueux des équilibres écologiques et du vivant, et notamment l'agriculture biologique et les circuits courts de production-consommation, l'éducation à l'environnement.

Collectif Cistude
BP 60049
13142 MIRAMAS CEDEX
collectif-cistude@laposte.net

Miramas, le 12 juin 2026

Objet : contribution du collectif Cistude au projet d'autoroute Salon-Fos

Le collectif Cistude a participé activement à toutes les réunions de concertation publique sur le projet de liaison Salon-Fos depuis 2021.

La présente contribution s'inscrit dans la « concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de la liaison Fos-Salon ». Cette phase de concertation a été organisée sur une durée très brève, du 15 juin 2026 au 15 juillet 2026, en début d'été, pendant la période des examens scolaires et universitaires puis au début des vacances d'été. Quatre réunions ont été programmées sur une période de 11 jours, du 23 juin 2026 au 8 juillet 2026.

Cette **précipitation** a évidemment entravé la participation citoyenne. Elle laisse un **goût amer** à celles et ceux qui, pendant cinq ans, ont passé tant de temps à réfléchir collectivement à ce projet pour, en définitive, devoir se prononcer à la va-vite dans le cadre d'une procédure expéditive, sur une **proposition en totale rupture avec les phases de concertation l'ayant précédée** et, sur bien des aspects, inacceptable.

Résumé

- 1. Ce projet autoroutier est en rupture avec la décision ministérielle du 29 juin 2021. Le collectif Cistude demande une nouvelle saisine de la CNDP.
- 2. Le choix consistant à placer le mode de financement en amont des modalités de mise en œuvre du projet substitue la confrontation à la concertation, la conflictualité au débat.
- 3. Le mode de financement infligerait une double peine aux habitants de ce territoire : pollués et payeurs.
- 4. Le péage, dont le coût a été minimisé dans le dossier, ferait peser un poids insupportable sur les usagers, notamment les salariés de la ZIP.
- 5. Sur toute la longueur de son parcours, l'autoroute impacterait irrémédiablement les écosystèmes exceptionnels que sont la Crau sèche et la Crau humide.
- 6. Ce projet anachronique est dépassé. De nos jours, il n'est plus possible d'ignorer les conclusions du GIEC et le fait que le transport des passagers et des marchandises par la route génère un tiers des émissions de gaz à effet de serre.
- 7. Les bénéfices annoncés pour les usagers sont illusoire. À terme, le réseau sera de nouveau saturé.
- 8. Développer massivement, sur notre territoire, d'autres formes de mobilité que le transport par la route est une urgence écologique et sanitaire mais aussi économique

1. Un projet autoroutier en rupture avec la décision ministérielle du 29 juin 2021

La décision ministérielle du 29 juin 2021, confirmée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) en 2023, a fixé le cadre du projet.

- Statut de route express : autoroute écartée sur l'ensemble du tracé.
- Mise à péage écartée.
- Mise en concession de l'intégralité de la liaison écartée.
- Maîtrise d'ouvrage publique.

Le nouveau projet présenté dans le cadre de la « concertation sur le choix des variantes préférentielles et les modalités de financement de liaison Fos-Salon » ne respecte pas cette décision ministérielle : il s'agit d'une autoroute sur l'ensemble du tracé, payante, et sur la base d'une concession à une société autoroutière. Cette rupture majeure traduit une modification substantielle du projet qui ne peut donc plus être considéré comme le prolongement de la concertation continue engagée en 2021.

En conséquence, le collectif Cistude demande une nouvelle saisine de la CNDP.

2. Un projet autoroutier déterminé par le mode de financement et non par les études d'impact

Le choix d'une autoroute 2x2 voies sur l'ensemble du trajet est uniquement motivé par le mode de financement. La concession à une société autoroutière enferme le projet dans cette seule alternative et écarte toute possibilité de réflexion sur une solution générant moins de nuisances et impactant moins l'environnement.

Cette soudaine inflexion est d'autant plus regrettable que la concertation continue qui l'a précédée s'était révélée satisfaisante. Elle avait permis de dégager une alternative fondée sur l'aménagement rationnel de l'actuel, limitant les impacts environnementaux et susceptible d'être acceptée par la majorité des acteurs de ce territoire.

Le choix consistant à placer le mode de financement en amont des modalités de mise en œuvre du projet substitue la confrontation à la concertation, la conflictualité au débat.

3. Un mode de financement pénalisant doublement les usagers

Si ce projet d'autoroute à péage était mis en œuvre, les habitants de ce territoire contribueraient au financement des nuisances et de la pollution générées par l'augmentation du trafic routier : les pollués seraient les payeurs ! Non seulement les riverains devraient s'acquitter du péage pour leurs déplacements du quotidien, mais aussi, en tant que contribuables des collectivités territoriales, prendre en charge le surcoût de la maintenance des voies secondaires généré par le trafic induit.

4. Un impact financier minimisé dans le dossier mais insupportable pour les salariés empruntant régulièrement l'autoroute à péage

Le dossier fait état d'un coût annuel variant de 630 euros à 735 euros pour un trajet domicile-travail Miramas-ZIP Fos, ce qui est déjà considérable. Toutefois, le calcul du coût annuel pour un trajet domicile-travail sur l'ensemble du parcours n'est pas précisé. Cette présentation masque le fait que les scénarios envisagés n'ont alors strictement aucun impact sur le coût, par ailleurs bien plus élevé qu'annoncé. Le tableau ci-dessous rétablit la réalité du coût, telle qu'elle aurait dû être honnêtement présentée pendant les réunions de concertation.

Profil d'usage	Scénario 1 (péage unique)	Scénario 2 (section centre libre de péage)
Coût annuel du trajet complet domicile-travail (par exemple pour une personne résidant à Eyguières, 210 jours, A/R)	1008 €	1008 €

Le SMIC net mensuel 2026 est estimé à 1 477,93 € pour un temps plein à 35 heures.

Le coût annuel du trajet représenterait donc 68 % d'un SMIC mensuel.

Une telle charge financière, disproportionnée, n'est pas supportable.

5. Du pire des financements aux pires des impacts environnementaux

Les coussouls de Crau, caractéristiques de la Crau sèche, constituent un habitat prioritaire au titre de la directive CEE 92/43. Toute dégradation de cet habitat est irréversible, notamment par la difficulté à se régénérer du Brachypode rameux, *Brachypodium retusum* : la destruction des coussouls est incompensable. Or les coussouls abritent une faune exceptionnelle comprenant des espèces protégées comme le Ganga cata, l'Outarde canepetière, l'Oedicnème criard, l'Alouette calandre, le Léopard ocellé, ainsi qu'un insecte endémique menacé de disparition, le Criquet de Crau.

La Crau humide, formée de prairies permanentes à foin de Crau et de haies bocagères abrite une faune remarquable et, grâce à l'irrigation gravitaire, permet la recharge de la nappe phréatique dont dépendent les 300 000 habitants du territoire.

La Crau sèche et la Crau humide sont particulièrement menacées par l'activité de la Zone portuaire de Fos-sur-Mer, les projets industriels, l'urbanisation croissante, la conversion agricole, le développement de la logistique et l'implantation d'entrepôts à Saint-Martin-de-Crau et à Grans, la prolifération continue du réseau routier et autoroutier. Ainsi, en dix ans, 986 ha de pelouses sèches ont été perdues (Source : Projet de révision du décret n°2001-943 du 8 octobre 2001 portant création de la réserve naturelle des coussouls de Crau, annexe C2, carte 2).

Dans sa partie nord, l'autoroute aurait pour conséquence la destruction directe de 2,2 ha de coussouls et de 10 hectares de prairies à foin de Crau. Elle perforerait notamment la Réserve

naturelle régionale (RNR) de la Poitevine-Regarde-Venir. L'intérêt biologique de cette RNR est d'autant plus exceptionnel qu'il réunit en une même entité, les deux écosystèmes patrimoniaux que sont la Crau sèche et la Crau humide. Cette autoroute aurait pour conséquence leur dégradation simultanée sur une bande parallèle à l'autoroute large de plusieurs centaines de mètres. Elle scinderait la réserve en deux espaces disjoints rompant irrémédiablement la continuité écologique.

Dans sa partie centre, l'autoroute traverserait, à Istres, une zone urbaine très dense, augmentant les nuisances sonores et la pollution atmosphérique, notamment les émissions de particules fines particulièrement nocives pour la santé (maladies respiratoires, maladies cardiovasculaires, cancers). En outre, 6,3 ha de prairie à foin de Crau et 14 ha de coussouls seraient détruits entre Miramas et Istres.

Dans sa partie sud, le choix de la variante 1 est une aberration du point de vue des impacts environnementaux. L'autoroute traverserait la zone du Ventillon, écartée de la concertation continue par la décision ministérielle du 29 juin 2021 en raison de son exceptionnelle biodiversité justifiant son inclusion dans l'extension du périmètre de la Réserve naturelle nationale (RNN) des coussouls de Crau. Suite au lobbying de l'ancien maire de Fos, la zone du Ventillon a été réintégrée dans la concertation continue mais sa biodiversité n'en est pas moins riche.

Outre la destruction directe de 17,9 ha de coussouls et de 1 ha de zone humide, l'autoroute longerait la RNN et l'impact sur la réserve, présenté à tort comme « indirect », serait considérable, à la fois pour la faune et pour la flore. Par exemple, pour ne s'en tenir qu'à l'avifaune, le domaine vital de l'outarde canepetière (classée EN, en danger d'extinction, sur la liste rouge des espèces menacées en France de l'UICN) et du Ganga cata (classé CR, en danger critique d'extinction, sur la même liste rouge) serait repoussé de plusieurs centaines de mètres à l'intérieur de la RNN.

Sur toute la longueur de son parcours, l'autoroute impacterait donc irrémédiablement les écosystèmes exceptionnels que sont la Crau sèche et la Crau humide.

6. Un projet anachronique et dépassé

Ce projet a été conçu dans les années 70, à une époque où les ressources fossiles paraissaient inépuisables et où les conséquences de leur utilisation sur le climat étaient méconnues. **De nos jours, il n'est plus possible d'ignorer les conclusions du GIEC et le fait que le transport des passagers et des marchandises par la route génère un tiers des émissions de gaz à effet de serre.** Or cette autoroute, si elle était mise en service, favoriserait le transport routier.

Construire une nouvelle autoroute engagerait le territoire pour plusieurs décennies dans un modèle de mobilité à fortes émissions, alors que les scénarios climatiques recommandent l'inverse.

7. Des bénéfices illusoires

Si les inconvénients pour les habitants de ce territoire sont bien prévisibles, les bénéfices attendus sont illusoires : une augmentation de la fluidité du trafic entraînerait mécaniquement une augmentation du trafic. À terme, les gains de fluidité seraient annulés et les axes principaux de

nouveau saturés. En outre, si cette autoroute était mise en service, le péage inciterait les usagers à emprunter le réseau secondaire, ce qui ne ferait que multiplier les embouteillages, augmentant ainsi les risques d'accidents.

8. L'urgence à diversifier l'offre de mobilité

L'État, lui-même, fait ce constat accablant : « Les lignes de bus, cars et TER sont saturées et les usagers rencontrent des difficultés de stationnement dans les gares. Les impacts négatifs sont amplifiés et aggravés : pollution, nuisances sonores, perte de temps pour les usagers, insécurité routière... La ligne ferroviaire littorale construite en 1860, alors que la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui, est en limite de capacité : les trains du quotidien sont saturés de passagers et les taux de retards et d'annulations sont les plus élevés de France.

Le réseau ferroviaire vieillissant est désormais confronté à l'enjeu suivant : concilier les circulations ferroviaires avec les nombreux travaux à effectuer sur le réseau.

La voiture particulière constitue le mode de transport prédominant, elle est utilisée pour 94 % des déplacements de plus de 7 km, alors même qu'elle ne transporte en moyenne que 1,2 passager. Un habitant de la métropole AMP effectue en moyenne 110 voyages par an en transports collectifs contre 323 voyages pour un habitant du Grand Lyon » (Dire de l'État pour la métropole AMP, 2018, p. 39).

En ce qui concerne le transport des marchandises, 16 % des conteneurs transitant par le GPMM sont transportés par le fer, 5 % par la voie fluviale et 79 % par la route.

Développer massivement, sur notre territoire, d'autres formes de mobilité que le transport par la route est une urgence écologique et sanitaire mais aussi économique : « La prédominance de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien constitue progressivement un frein à l'attractivité de la métropole » (*Ibid.*, p. 39).

Conclusion

Le collectif Cistude estime que l'objectif d'améliorer les conditions de déplacement entre Salon-de-Provence et Fos-sur-Mer peut et doit être atteints par des solutions plus compatibles avec la décision ministérielle de 2021, les enjeux climatiques, la préservation des milieux naturels et de la santé des habitants.

En conséquence, le collectif Cistude émet un avis défavorable au projet d'autoroute Salon-Fos

Christian Marquis
Coprésident du collectif Cistude

