

Marseille, le 13 octobre 2025

Monsieur Gilles DOUCE  
Commissaire enquêteur  
Mairie de Martigues  
Avenue Louis Sammut  
13692 MARTIGUES Cedex

Objet : Avis défavorable au projet de contournement routier de Martigues - Port-de-Bouc

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Ainsi que nous en avons informé, depuis plusieurs années, le Préfet et les collectivités locales, notre fédération agréée d'associations de protection de la nature et de l'environnement est farouchement opposée à la construction de cette infrastructure.

Vous trouverez ci-jointes nos observations, formulées dans le cadre de l'enquête publique. Nous nous tenons à votre disposition pour tout échange.

Nous vous remercions par avance de tenir le grand compte de nos observations dans votre avis motivé.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de nos sentiments distingués.

Richard HARDOUIN, Président FNE13

## Observations FNE13 à l'enquête publique sur le projet de contournement autoroutier de Martigues - Port-de-Bouc

### 1 - Des arguments fallacieux pour motiver le projet

Le dossier est présenté comme répondant à des "**raisons impératives d'intérêt public majeur**". Or les arguments pour l'affirmer sont fallacieux :

- **La fonction de liaison routière est déjà assurée**, au plus court, 7j/7, 24h/24, par la RN 568 existante entre d'une part les pôles urbains de Marseille, Aix, Vitrolles-Marignane et Martigues, d'autre part le pôle industriel de Fos-sur-Mer et les agglomérations d'Istres et d'Arles.

Rappelons que **les itinéraires structurants** sont par ailleurs :

- **l'A7 et l'A54** pour relier Marseille à Arles
- **la RN 569** pour relier Fos à l'A7 (dont l'amélioration est prévue dans le cadre du projet Fos-Salon).

Signalons également **la RD 4**, aménagée majoritairement à 2x2 voies, non saturée, entre Martigues et Istres.

- **La vitesse sur la RN 568 est limitée à 90 km/h**, et à 70 km/h dans la traversée de Port-de-Bouc (4 km), soit 4 mn de temps de parcours nominal. Le maintien d'un feu tricolore au carrefour de Mérindole, à l'extrémité ouest, contribue au respect de la vitesse sur l'itinéraire. Il provoque un ralentissement de 1 à parfois 5 mn en heures de pointe. De plus, son report sur le rond-point Thorez-Grimau pourrait aisément être envisagé si l'objectif de fluidité devait primer sur la limitation des flux automobiles.
- **Les statistiques d'accidentologie présentées** dans le dossier pour justifier le projet englobent, en majorité, des zones d'accumulation des accidents corporels (ZAAC) **extérieures à la zone d'étude** (carrefour St-Gervais à Fos-sur-Mer notamment) donc non directement concernées par le projet.
- **Les niveaux de trafic sont compatibles** avec la fonction et l'aménagement de la RN 568. Le trafic moyen journalier de 48 000 véhicules par jour, stable, est en lien avec la capacité du carrefour de Mérindole qui contribue à limiter le flux automobile sur cet axe.
- **La part de poids-lourds, de 14%, est également stable**, en lien avec l'activité économique des territoires desservis. Comme pour les véhicules particuliers, le volume de trafic dénote une absence de volonté des acteurs, privés et institutionnels, de favoriser l'utilisation de modes de transports alternatifs au mode routier. En perspective, la part du transport d'hydrocarbures est amenée à baisser notablement, en lien avec la baisse de la production de la consommation (aucun véhicule à moteur thermique ne sera vendu en Europe à partir de 2035).
- **Les nuisances subies par la population riveraine** de l'infrastructure actuelle sont localisées, pour l'essentiel, sur deux portions d'un kilomètre, non isolées par des murs anti-bruit, bordées côté nord par un habitat pavillonnaire et côté sud par trois ensembles de collectifs, un collège et des centres commerciaux.

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône

Fédération départementale d'Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement

Cité des Associations - Boite n° 340 - 93 La Canebière - 13001 Marseille

06 87 77 35 63 - [www.fne13.fr](http://www.fne13.fr)

Non seulement les "raisons impératives d'intérêt public majeur" ne peuvent être invoquées, mais, de plus, la création d'une 3<sup>è</sup> infrastructure routière structurante dans ce secteur, constituera un **"appel d'air" pour la circulation automobile** dans un secteur où, déjà, celle-ci est omniprésente, faute de développement d'alternatives plus respectueuses de l'environnement et de la santé des citoyens.

## 2 - L'absence d'étude de vraies solutions alternatives

### La présentation des alternatives fait l'impasse sur deux éléments majeurs :

- la variante '0' de réaménagement de la RN568 n'intègre pas :
  - la mise en place possible de murs anti-bruit
  - la suppression du carrefour de Mérindole, dont le faible trafic transversal peut être reporté sur les carrefours dénivelés adjacents (Maurice Thorez et Pont-du-Roy)
  - l'amélioration de la liaison Fos-Salon, dont un des objectifs est de reporter une partie du trafic poids lourds vers l'autoroute A7
  - l'évolution, de plus en plus rapide, de la motorisation des véhicules vers l'électrique.
- l'alternative d'aménagement sur place, par dénivellation et couverture du flux routier principal (à l'image du carrefour Thorez-Grimau), en ne laissant en surface que les flux de desserte locale (dont cyclables).

L'alternative ferroviaire n'est pas étudiée ; et la note complémentaire sur le sujet, bien tardive, fait l'impasse sur deux points essentiels :

- **la double voie ferrée parallèle à la RN568 est notoirement sous-utilisée**, alors qu'elle peut être le support d'une bonne partie du trafic de véhicules particuliers, notamment dans la traversée de Port-de-Bouc (cf. note jointe sur la desserte ferroviaire cadencée, en correspondance avec les bus urbains et des cars rapides vers la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer) ; la référence au "projet" de SERM est erronée puis que celui-ci ne porte, dans ce secteur, que sur l'aspect routier
- **le report du transport de marchandises vers la voie ferrée** sera prochainement accéléré par la mise en œuvre de service public de fret ferroviaire métropolitain, tel que préconisé depuis 10 ans par la Régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône (RDT13, désormais fusionnée avec la Régie des Transports Métropolitains), reliant pluri-quotidiennement le pôle de Miramas à l'ensemble des entreprises et plates-formes embranchées fer ; ce service ré-étend le domaine de pertinence du ferroviaire aux flux plus ou moins massifiés de courte et moyenne distance, en relais des flux de longue distance ; ce projet est désormais soutenu par l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels et devrait voir le jour dès 2026.

La DREAL affirme sans ciller que ce projet est cohérent avec les politiques en vigueur (stratégie bas carbone, priorité au fret ferroviaire ...) en omettant de mentionner que **toute infrastructure nouvelle induit un encouragement à l'utilisation du mode routier** et met à mal les politiques publiques en faveur des modes alternatifs à la route.

**France Nature Environnement Bouches-du-Rhône**

Fédération départementale d'Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement

Cité des Associations - Boîte n° 340 - 93 La Canebière - 13001 Marseille

06 87 77 35 63 - [www.fne13.fr](http://www.fne13.fr)

L'exemple est ici d'autant plus frappant que ce projet s'affiche clairement comme l'**amorce d'un futur contournement est de Fos-sur-Mer** ("barreau des étangs") dans des espaces naturels préservés de toute urbanisation, et où les velléités récentes d'implanter une installation d'électricité et d'hydrogène viennent d'être massivement rejetées par la population.

Non seulement les communes de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer se verront, si un tel projet se réalise, **ceinturées d'infrastructures à fort trafic**, mais en même temps, **aucun engagement formel n'est pris**, dans le cadre de ce projet, **pour que la RN568 soit requalifiée** en boulevard urbain. L'insertion évoquée de voies bus sur un tel boulevard interpelle, alors même que la voie ferrée dessert mieux le centre de Port-de-Bouc que la RN 568. *"L'Ae remarque que les objectifs du projet ne peuvent être atteints sans la requalification de la RN 568 qui ne fait pas partie du dossier présenté (qui n'est traité qu'au niveau des grands principes qui la sous-tendent). Les objectifs et effets associés à cette requalification ne peuvent donc pas être portés au crédit du projet (le contournement) mais bien du programme. Elle souligne que les effets bénéfiques du programme ne seront perceptibles à la population que lorsque le projet de requalification de la RN 568 aura été réalisé."*

Concernant enfin le choix des variantes de tracé routier, nous notons que **la sous-variante choisie, dite 2bis, est celle qui a le plus fort impact sur les milieux naturels et la biodiversité.**

### 3 - La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

Ce projet, s'il se réalise, consomme 84 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers, et ce **en complète contradiction avec l'objectif d'une réduction drastique de l'artificialisation des sols**. Rappelons que 709 ha sont déjà visés par une artificialisation des sols dans la ZIP de Fos au titre des "projets d'envergure nationale ou européenne" (PENE), dérogeant ainsi, de fait, à l'objectif global.

Le risque est grand également que, comme toute infrastructure nouvelle, ce projet ne soit générateur d'un nouvel étalement urbain. *"L'Ae rappelle que les documents d'urbanisme des communes concernées doivent tenir compte de la DTA et confirmer dans la durée que le projet ne créera pas d'urbanisation supplémentaire dans les communes concernées."*

Parmi les espaces naturels, on notera tout particulièrement les parcours sub-steppiques de graminées et annuelles (2,1 ha), les pelouses à thérophytes méditerranéennes (3,2 ha), les steppes salées méditerranéennes (0,7 ha), les prairies humides méditerranéennes (10,7 ha) et les prés salés méditerranéens (0,4 ha).

### 4 - L'impact sur le biodiversité

La zone impactée comporte une grande diversité d'habitats naturels dont certains sont à fort ou très fort enjeu de conservation :

- Groupements méditerranéens annuels des sols superficiels (code CORINE Biotopes : 34.513).
- Gazons du *Brachypodium retusi* (code CORINE Biotopes : 34.511).
- Steppes salées méditerranéennes (code CORINE Biotopes : 15.8).
- Prés salés méditerranéens (code CORINE Biotopes : 15.5) .

**France Nature Environnement Bouches-du-Rhône**

Fédération départementale d'Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement

Cité des Associations - Boite n° 340 - 93 La Canebière - 13001 Marseille

06 87 77 35 63 - [www.fne13.fr](http://www.fne13.fr)

La demande de dérogation à l'interdiction de **destruction d'espèces protégées** concerne **105 espèces** :

- 9 espèces végétales
- 66 oiseaux (et non 48)
- 15 mammifères dont 13 chiroptères
- 9 reptiles
- 5 amphibiens
- 1 insecte.

Toutes subiraient une destruction/altération de leur habitat. 23 d'entre elles seraient impactées par la destruction directes d'individus (9 espèces végétales, 9 reptiles, 4 amphibiens, 1 insecte).

A ces espèces protégées s'ajoutent 27 espèces de plantes vasculaires qui ne bénéficient pas d'une protection nationale ou régionale mais possédant un enjeu notoire de conservation.

Les enjeux et impacts concernant la flore sont pointés en annexe.

Concernant la faune :

- Pour les oiseaux, le risque de mortalité par collision est présenté à la fois comme « non quantifiable » et « faible » . Cette double affirmation contient une contradiction. On ne peut savoir qu'un risque est « faible » si on n'est pas capable de le quantifier ! De même, le risque de collision pour les oiseaux serait, si on en croit l'étude, « fortement limité par la mise en place d'un dispositif anticollision ». Comment définit-on les limites d'un risque non quantifiable ?
- En ce qui concerne les chiroptères, les reptiles et les amphibiens, aucun dispositif anticollision n'est présenté. Or les aménagements routiers impactent fortement ces groupes taxonomiques en cumulant le morcellement des habitats et la mortalité directe par collision. Les chiroptères, notamment, de par les trajets routiniers de leurs gîtes à leurs territoires de chasse, sont très sensibles aux modifications de leur environnement (effet « barrière ») et très exposés aux collisions avec les véhicules.

Rappelons enfin que **le Conseil National de Protection de la Nature a émis le 20 février 2025 un avis défavorable à la réalisation de ce projet**, considérant que "*la raison impérative d'intérêt public majeur est fragile et basée sur des documents très anciens*", que "*l'absence de solutions alternatives de moindre impact sur la biodiversité n'est pas démontrée*", et que "*les alternatives ferroviaires sont insuffisamment recherchées*".

## **5 - L'impact sur le bruit, l'air, le climat**

Tant la construction que l'exploitation de l'infrastructure envisagée auront des conséquences importantes sur l'environnement direct de cette infrastructure (riverains, espèces animales, zone humide de l'étang du Pourra ...) mais aussi, à plus grande échelle, sur le trafic routier (accroissement), les émissions de gaz à effet de serre et le climat, sans que les avantages attendus par les riverains de la RN568 actuelle soient garantis.

**France Nature Environnement Bouches-du-Rhône**

Fédération départementale d'Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement

Cité des Associations - Boite n° 340 - 93 La Canebière - 13001 Marseille

06 87 77 35 63 - [www.fne13.fr](http://www.fne13.fr)

Très justement :

- *"L'Ae recommande de mieux évaluer l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre et de préciser la contribution du projet aux objectifs du SRCAE dans ce domaine"*
- *"L'Ae recommande d'étudier des mesures de réduction des impacts sur la qualité de l'air de la nouvelle infrastructure"*
- *"L'Ae recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec ceux des projets de développement, en particulier ceux du grand port maritime de Marseille".*

Sur ce dernier point, on notera le paradoxe que les objectifs visés de décarbonation de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer se traduiront surtout par la construction de nouvelles infrastructures préjudiciables au climat et à la protection de l'environnement.

A titre de comparaison, et pour illustrer l'absence de recherche de vraies alternatives, on citera les objectifs assignés dans le cadre de la décarbonation du port de Dunkerque : *"Ces futures usines n'auront pas de parking, de nouveaux moyens de transports seront créés pour y accéder. Et il n'y a pas que la voiture dans la vie. D'ici 2029, le réseau cyclable du port, reliant Gravelines à Dunkerque en traversant les zones industrielles passera de 10 à 40km".*

A quand un véritable changement de paradigme sur notre territoire ?

## Conclusion

Pour toutes les raisons ci-avant évoquées, FNE13 émet un **avis très défavorable** au projet de contournement routier de Martigues - Port-de-Bouc, et engagera toutes procédures utiles pour en empêcher la construction.

## ANNEXE aux observations FNE13 : Enjeux et impacts sur la flore

Les enjeux locaux pour les espèces protégées ont été classées selon une typologie à 5 niveaux (Majeur – Fort – Modéré – Faible - Négligeable).

Il est regrettable que la typologie à 4 niveaux (Très fort – Fort – Moyen – Faible) proposée par le Conservatoire Botanique National méditerranéen (CBNMED) dans le document *Hiérarchisation des enjeux de conservation de la flore en région PACA* (2017) n'ait pas été utilisée. Toutefois il est possible de comparer ces typologies en considérant que le niveau « Négligeable » n'est jamais mentionné pour les espèces protégées.

Étude d'impact : Majeur = 4, Fort = 3, Modéré = 2, Faible = 1 (Négligeable = 0).

CBNMED : Très fort = 4, Fort = 3, Moyen = 2, Faible = 1.

Alors qu'une seule espèce (*Allium chamaemoly*) est surévaluée par l'étude d'impact, 4 espèces (*Convolvulus lineatus*, *Ophrys bertolonii*, *Ophrys provincialis* et *Serapias parviflora*) sont sous-évaluées (cf. tableau 1).

**Tableau 1:** Comparaison des enjeux écologiques locaux selon l'étude d'impact et des enjeux écologiques régionaux selon le CBNMED (DD : données insuffisantes).

| Nom vernaculaire               | Nom scientifique               | Enjeu local selon l'étude d'impact | Enjeu régional selon le CBNMED |
|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Gagée des Pouilles             | <i>Gagea apulica</i>           | 4                                  | 4                              |
| Statice de Provence            | <i>Limonium cuspidatum</i>     | 4                                  | 4                              |
| Ophrys miroir                  | <i>Ophrys speculum</i>         | 3                                  | 3                              |
| Bugrane sans épines            | <i>Ononis mitissima</i>        | 3                                  | 3                              |
| Bugrane pubescent              | <i>Ononis pubescens</i>        | 3                                  | 3                              |
| Alpiste paradoxal              | <i>Phalaris paradoxa</i>       | 3                                  | 3                              |
| Hélianthème à feuille de marum | <i>Helianthemum marifolium</i> | 3                                  | 3                              |
| Ail petit Moly                 | <i>Allium chamaemoly</i>       | 3                                  | 2                              |
| Hélianthème à feuille de lédu  | <i>Helianthemum ledifolium</i> | 3                                  | 3                              |
| Zannichellie des marais        | <i>Zannichellia palustris</i>  | 3                                  | DD                             |
| Sérapias à petites fleurs      | <i>Serapias parviflora</i>     | 2                                  | 3                              |
| Liseron rayé                   | <i>Convolvulus lineatus</i>    | 2                                  | 3                              |

|                     |                            |   |   |
|---------------------|----------------------------|---|---|
| Ophrys de Bertoloni | <i>Ophrys bertolonii</i>   | 2 | 3 |
| Ophrys de Provence  | <i>Ophrys provincialis</i> | 2 | 3 |

Après les mesures E et R, les impacts résiduels restent forts pour *Ononis mitissima*, *Ononis pubescens*, *Phalaris paradoxa*, *Helianthemum marifolium*, *Helianthemum ledifolium*.

### **Destruction de plusieurs milliers d'individus de l'espèce *Ononis mitissima***

Le porteur de projet demande une dérogation pour détruire plusieurs milliers d'individus de l'espèce protégée *Ononis mitissima*. Or le secteur entre Istres et Fos-sur-Mer constitue « le cœur de la population française » pour cette espèce (document de saisine du CNPN, pages 30 et 161).

*Ononis mitissima* s'exprime de façon intermittente en de rares lieux de Provence et du Languedoc-Roussillon qui lui sont favorables, uniquement lorsque des conditions édaphiques précises, notamment en ce qui concerne l'humidité du sol, sont réunies. Lorsqu'elle est présente, *Ononis mitissima* peut déborder les milieux ouverts aux sols lourds qu'elle affectionne. Par exemple, les années favorables, cette espèce parvient à pénétrer la garrigue à Cistes et Romarins et les pinèdes environnant l'étang du Pourra, plusieurs dizaines de mètres au-dessus des pelouses aux sols humides en hiver proches de l'étang (sources : base de données Silene + fiche ZNIEFF 930020180 ).

Soit les conditions écologiques pour que cette espèce s'exprime sont réunies, ne serait-ce qu'épisodiquement, et la banque de graines présente naturellement dans le sol permet alors qu'elle prospère, soit les conditions écologiques sont inadaptées, et les graines ne germent pas.

Dans ces conditions, la mesure MC01-*Mise en gestion des milieux ouverts ou semi-ouverts* qui repose sur la réouverture des milieux par action mécanique ou leur entretien par pâturage est illusoire.

Hormis dans le secteur du Vallon du Pauvre Homme, aucun contact avec l'espèce *Ononis mitissima* n'a jamais été mentionné sur les parcelles concernées par la mesure MC01, que ce soit dans le cadre de l'étude d'impact ou dans la base de données Silene

La mesure MC01 présente d'ailleurs souvent, pour la même parcelle, des objectifs de compensation pour des espèces aux exigences écologiques incompatibles (par exemple *Ononis mitissima* et *Helianthemum marifolium*) .

Les photos des parcelles dédiées à la mesure MC01 figurant dans le document de saisine du CNPN sont très significatives. On y voit un ensemble hétéroclite de milieux pour la plupart bien éloignés des exigences d'*Ononis mitissima*. L'ouverture de ces milieux et leur « gestion » ne pourraient en rien garantir la compensation de la destruction massive de milliers d'individus d'une espèce aussi sélective.

### **Destruction d'une centaine d'individus d'*Ononis pubescens***

Cette espèce, très rare en France, est classée en liste rouge UICN « Quasi menacée ».

L'affirmation selon laquelle la mesure MC01 permettra de « favoriser cette espèce » ainsi que « la préservation de la population locale » est une pétition de principe qu'aucun retour d'expérience ne vient étayer. Le risque d'une perte nette non compensée est grand.