

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON

Forum territorial d'Istres

16 septembre 2020



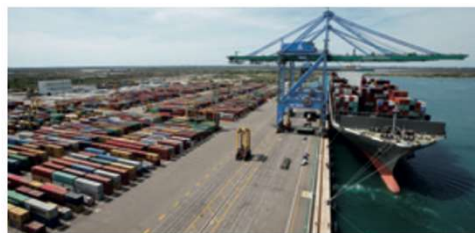
SOMMAIRE

L'ouest Etang de Berre : un territoire de vie et d'emploi dynamique

Des enjeux de mobilités et de déplacements

Une stratégie de mobilité durable

Le projet de liaison Fos-Salon

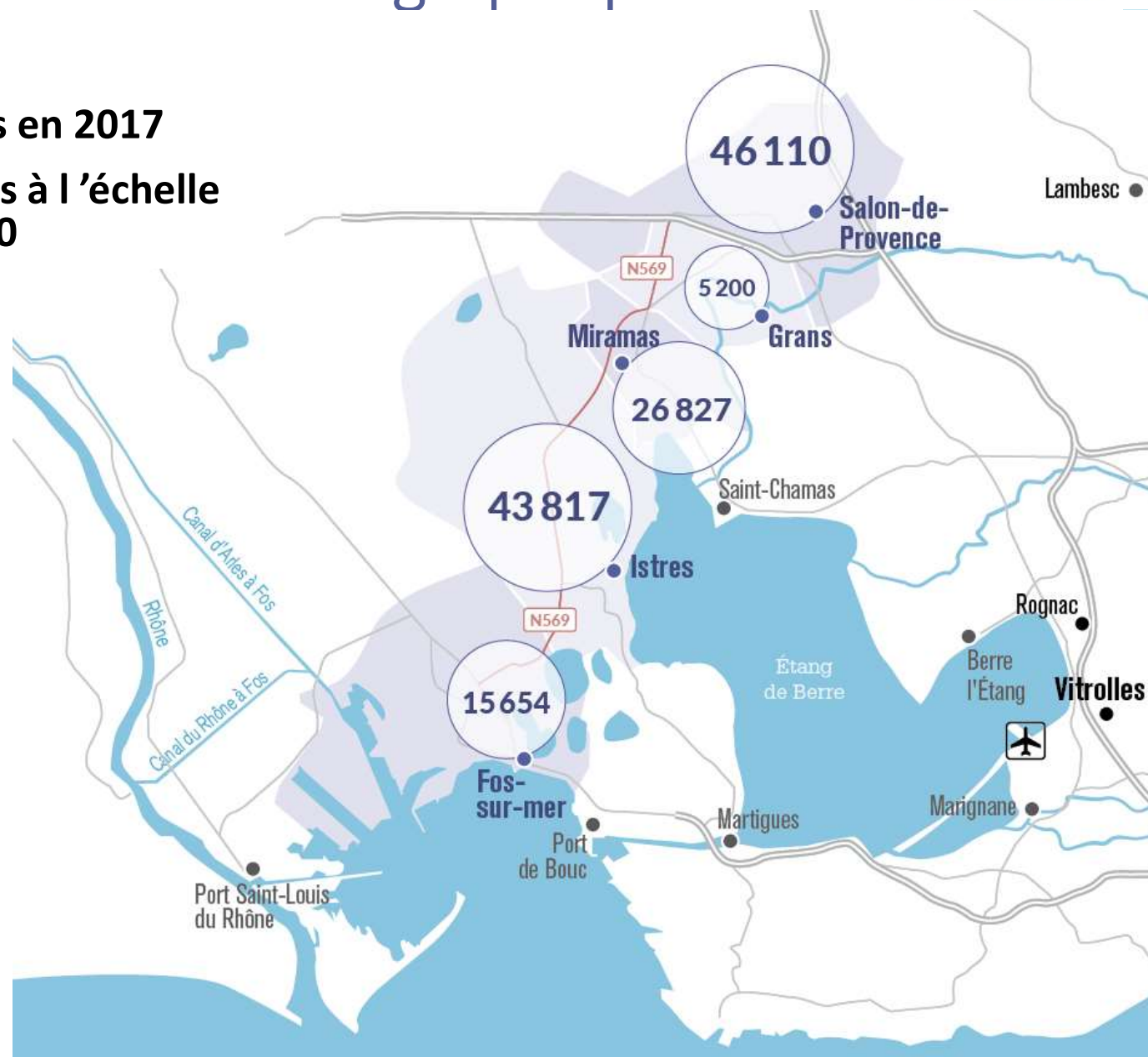


L'ouest Etang de Berre : un territoire de vie et d'emploi dynamique



Une forte croissance démographique

- **137 000 habitants en 2017**
- **+ 22 000 habitants à l'échelle du SCOT d'ici 2030**

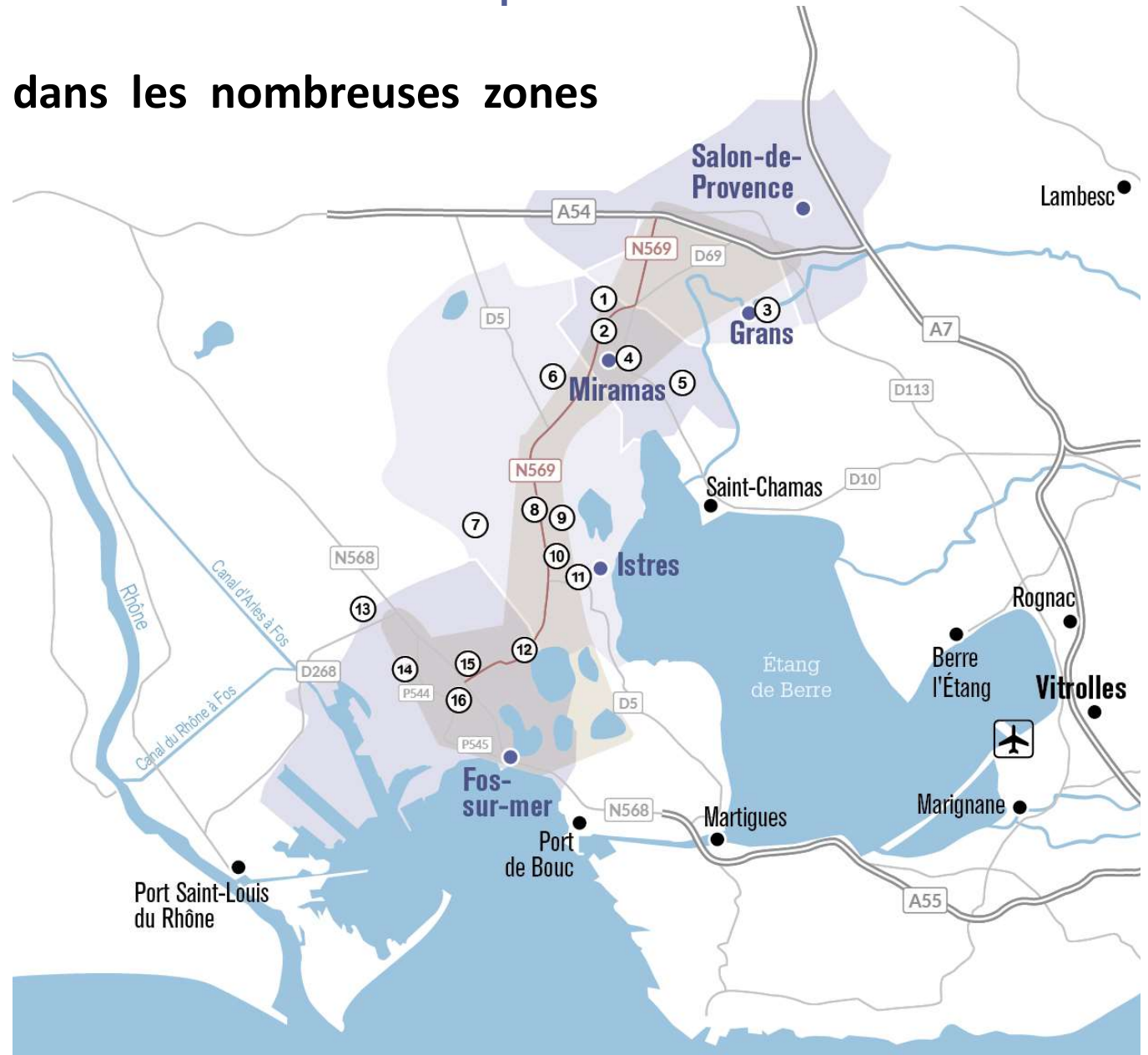


Une forte attractivité économique

- **56 000 emplois dans les nombreuses zones d'activité**

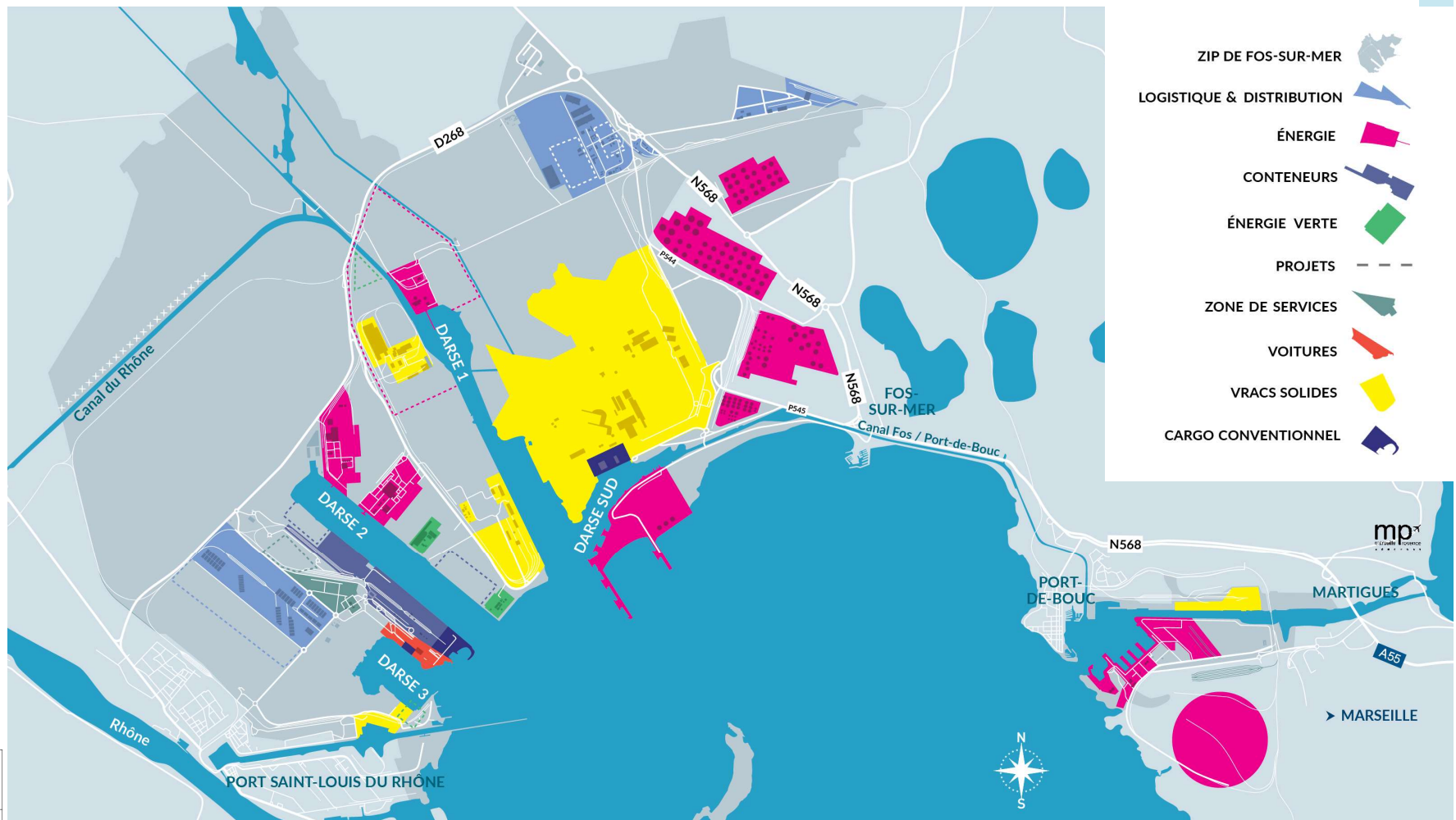
Zones d'Activités Économiques

1. Plateforme Clésud
2. ZA des Molières
3. Parc d'activités de Camp Jouven
4. ZA de la Carraire
5. ZA du centre Carnot
6. Zone du Négron
7. Basse aérienne 125
8. Tubé
9. Zone des Craux
10. Zone de Trigance
11. Zone de Cognets
12. Zone de Lavalduc
13. ZA la Fossette
14. ZA la Feuillane
15. ZA le Ventillon
16. ZA du Guignonnet



La ZIP et les bassins ouest du port de Marseille à Fos-sur-Mer

- **1^{er} site industriel régional : 400 entreprises, 12 560 emplois directs**
- **1^{er} port de France, 5^e européen**



L'activité agricole, enjeux économique et environnemental

- Terres arables
- Rizières
- Vignobles
- Vergers
- Prairies
- Cultures annuelles diversifiées
- Surfaces agro-naturelles



Variantes de tracés

Du fait de son réseau d'irrigation unique en termes de dimension, de maillage et de fonctionnement, l'agriculture et notamment le foin de Crau contribuent à l'alimentation de la nappe phréatique.



Un patrimoine naturel exceptionnel

- **Des zones naturelles protégées :**

- ZNIEFF de la « Crau » et de la « Crau sèche »
- Réserve Naturelle Nationale de « Coussouls de Crau »
- ZPS des Etangs de Istres-Fos
- Réserve Naturelle Régionale de « Poitevine Regarde Venir »



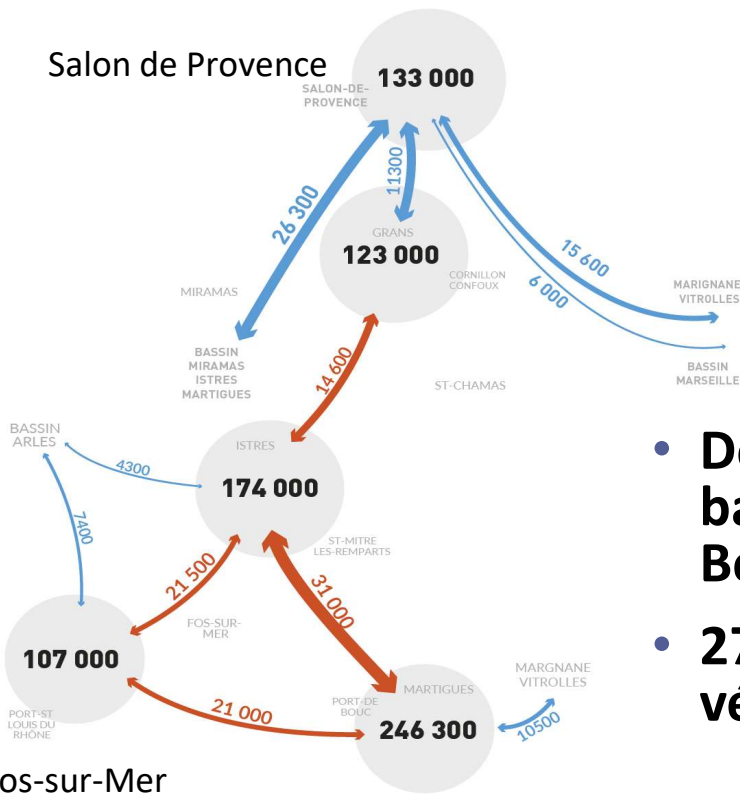


Des enjeux de mobilités et de déplacements



Des déplacements qui augmentent

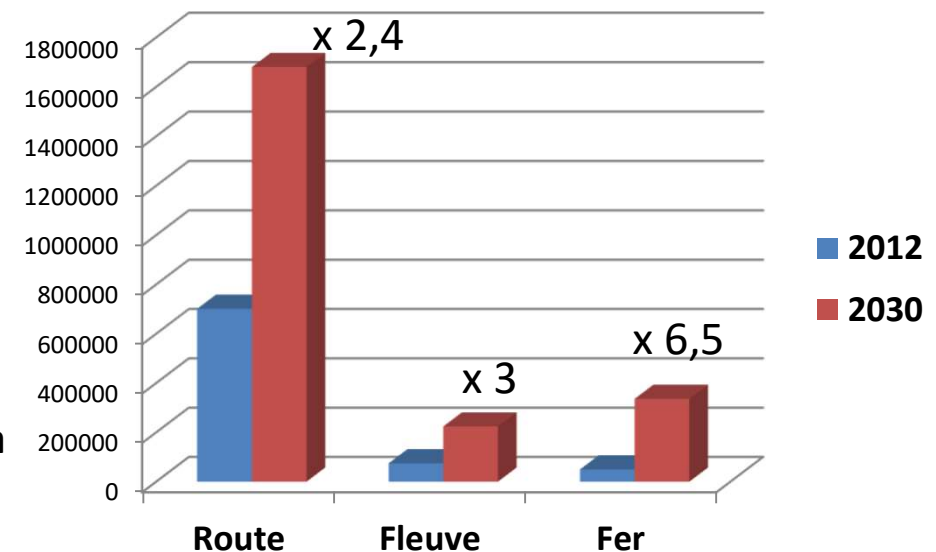
- 650 000 déplacements quotidiens d'échelle métropolitaine (>7kms) effectués à 96% en voiture



- Des déplacements à l'intérieur du bassin de vie de l'ouest Etang de Berre en augmentation
- 27% des déplacements marche et vélo

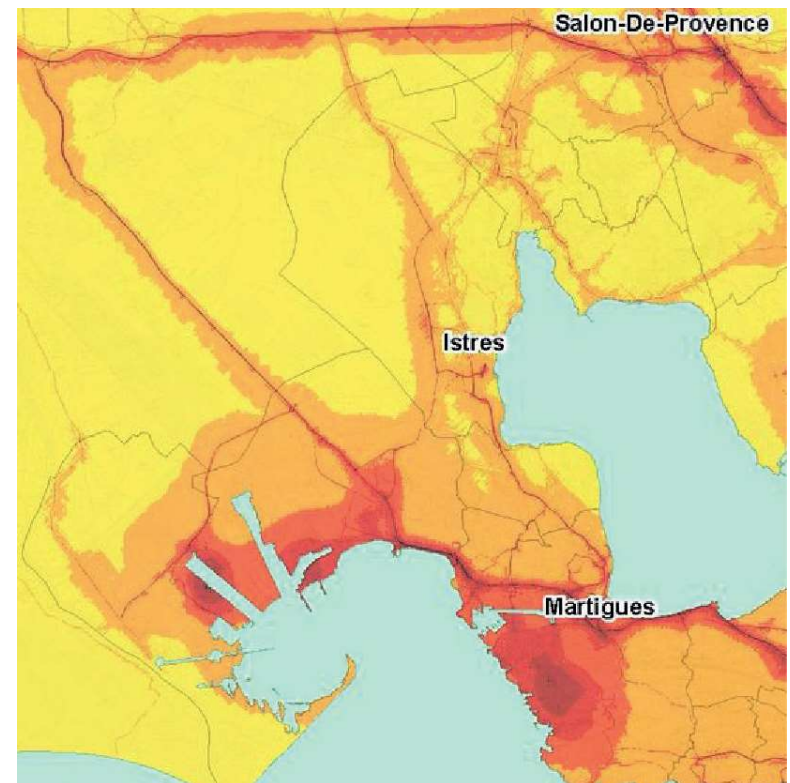
Un fort développement du fret routier et non routier

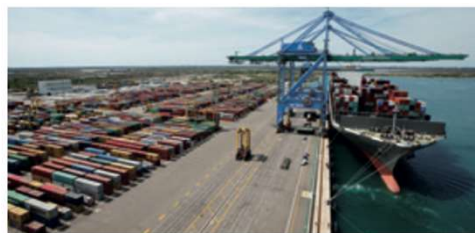
- Au niveau de la ZIP, 73% du volume des marchandises (et 85% des conteneurs) évacués par camions
→ 6 800 poids-lourds quotidiens
- Fortes perspectives de croissance des activités industrialo-portuaires et volonté du GPM de réduire la part modale de la route
- Mise en œuvre des conditions pour tripler la part du fer et donc multiplier par 6 les volumes traités
- Etre en mesure de traiter un flux d'environ 3600 poids-lourds supplémentaires par jour sur la RN 569



Un trafic routier dense qui impacte le territoire

- Une congestion des RN568 et RN569 aux heures de pointe qui entraîne un allongement important des temps de parcours :
 - Sur l'itinéraire de Salon-de-Provence jusqu'au carrefour de La Fossette, le temps de parcours en heure de pointe s'élève à **33 minutes** contre **18 minutes** en condition de trafic fluide
- Une insécurité routière préoccupante :
La RN569 présente un niveau d'insécurité **2 fois supérieur** au niveau moyen de sa catégorie
- Une pollution de l'air toujours prégnante :
 - **4 000 habitants** de la zone de l'Etang de Berre exposés à des dépassements de valeurs limites des polluants réglementés (oxydes d'azote et particules fines)
 - Le trafic routier est responsable de **57% des émissions de NO2, 30% des PM2.5 et 27% des PM10**
- Des pollutions sonores élevées :
 - **16 points noirs de bruit** avérés sur la RN568 et la RN569





Une stratégie de mobilité durable pour répondre aux besoins de déplacements et aux enjeux environnementaux et de préservation du cadre de vie



La complémentarité des modes de déplacement

- **Des politiques publiques volontaristes**

- en faveur du covoiturage
- des transports en commun, des mobilités actives

→ **afin d'offrir des solutions de déplacement alternatives à la route**

→ **afin de limiter l'augmentation du trafic routier**

- **Des projets d'aménagements routiers**

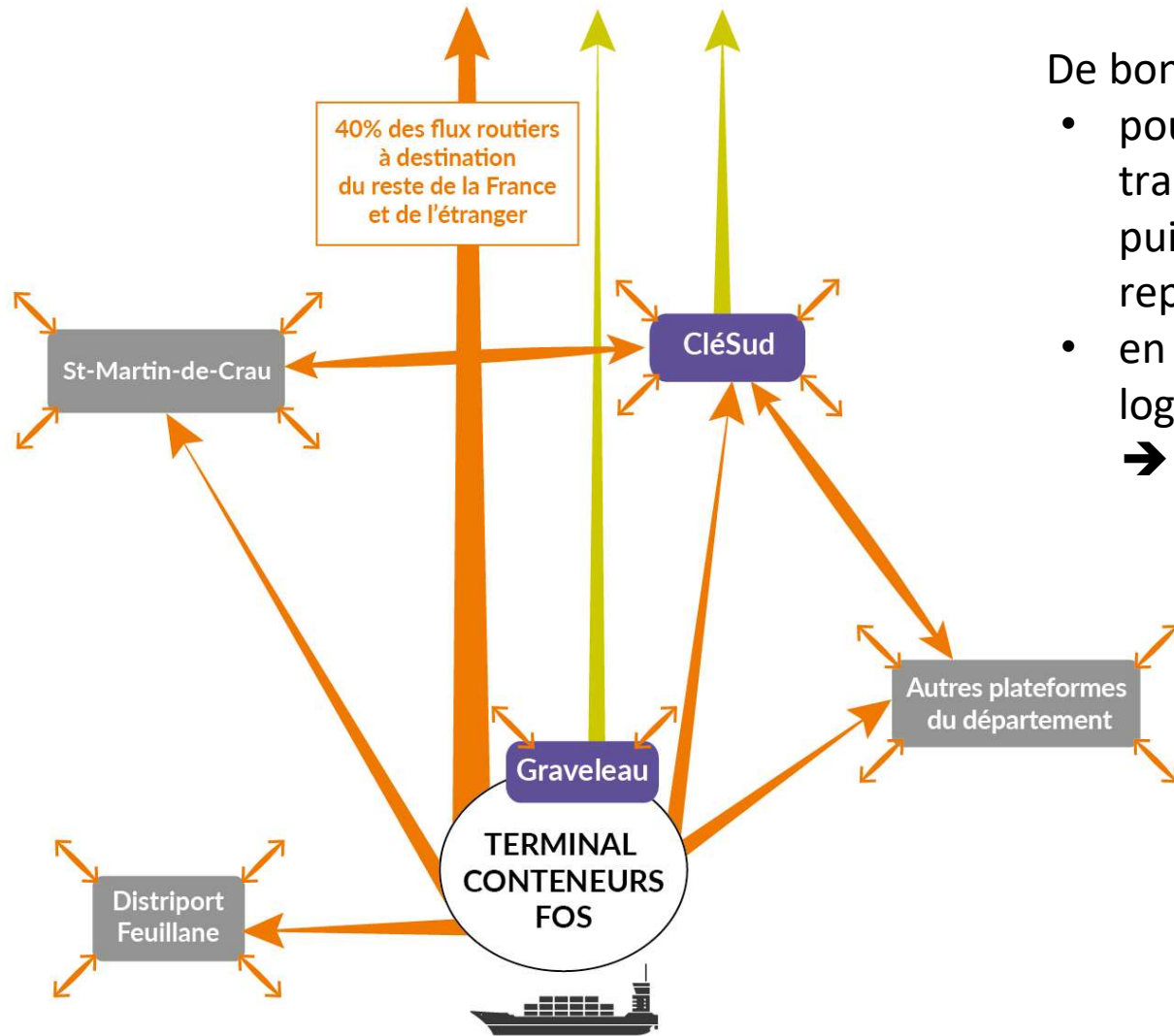
- tels que la déviation de Miramas, le contournement Martigues Port-de-Bouc
- ou la liaison Fos-Salon

→ **pour sécuriser la circulation**

→ **pour optimiser la desserte du territoire**





→ **pour servir de support aux transports en commun**

La complémentarité des modes de transports de marchandises



De bonnes conditions de desserte :

- pour que les activités de transport et de logistique puissent concourir à un meilleur report modal vers le fer
- en alimentant la couronne logistique du port
→ pour qu'elle favorise la massification des flux et le transport combiné route-rail

-  Flux ferroviaire
-  Flux routier
-  Plateforme logistique de massification
-  Plateforme logistique de distribution locale

Les projets de mobilité du territoire












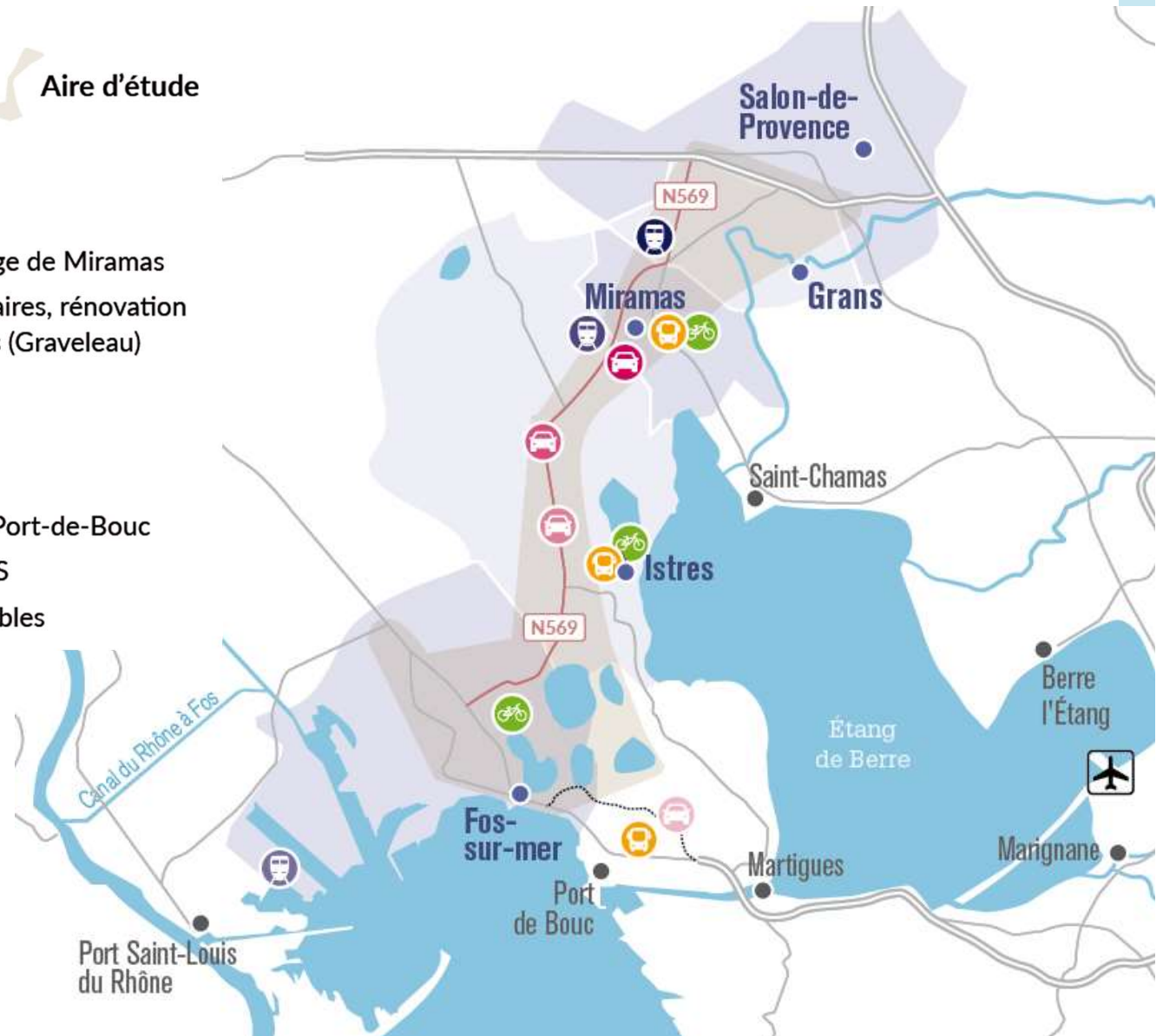
Ouest étang de Berre

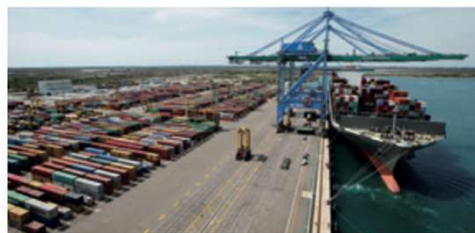


Aire d'étude

Projets

-  Développement de CléSud
-  Modernisation de la gare de triage de Miramas
-  Déploiement de services ferroviaires, rénovation et modernisation des infrastructures (Graveleau)
-  Création du barreau de Sulauze
-  Liaison Fos-Salon
-  Projet d'échangeur dénivelé
-  Contournement de Martigues - Port-de-Bouc
-  Création de lignes CHNS et BHNS
-  Aménagement d'itinéraires cyclables





Le projet de liaison Fos-Salon

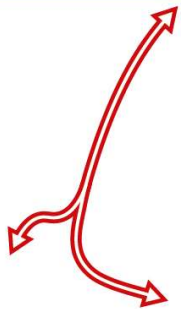


Les objectifs du projet

- **Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains**, en offrant une desserte des pôles « générateurs de déplacements » via de nombreux échangeurs
- **Développer l'intermodalité** en proposant des points de connexions avec les différents **transports en commun**
- **Contribuer à accroître la compétitivité du GPM et accompagner le développement de la ZIP** en leur assurant une desserte performante (et en améliorant les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland)
- **Améliorer la sécurité de la circulation** sur l'axe majeur de la RN569
- **Réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement**



Trois options d'aménagement étudiées



AUTOROUTIÈRE

- Aménagement de la RN569
 - En autoroute urbaine à 2x2 voies
 - Une vitesse de 110 km/h, abaissée à 90 km/h au droit des zones urbaines
- Nouveau contournement à 2x2 voies de Fos-sur-Mer



AUTOROUTIÈRE
INTERMÉDIAIRE

- Aménagement de la RN569
 - En infrastructure de type autoroutier à 2x2 voies avec des échangeurs dénivelés entre l'A54 et l'échangeur Dassault d'Istres sud
- Amélioration du contournement existant de Fos-sur-Mer

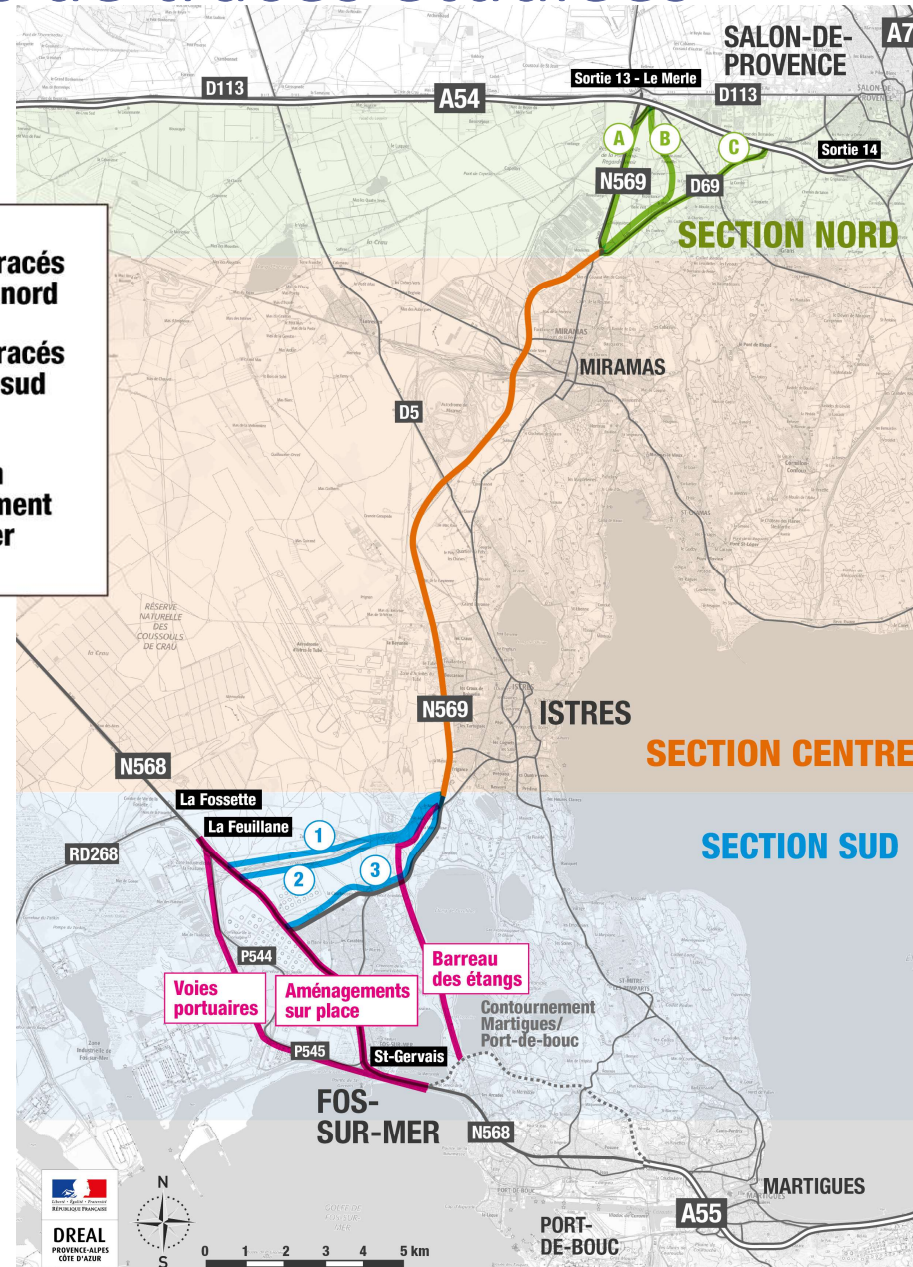


VOIE EXPRESS

- Aménagement de la RN569
 - En voie express à 2x1 voie, avec des créneaux de dépassement
 - Avec des échangeurs dénivelés au droit des secteurs présentant les plus forts trafics
- Amélioration du contournement existant de Fos-sur-Mer

Les variantes de tracés étudiées

- A B C** Variantes de tracés sur la section nord
- 1 2 3** Variantes de tracés sur la section sud
- Voies portuaires
- Aménagements sur place
- Barreau des étangs
- Variantes d'amélioration du contournement de Fos-sur-Mer



Les effets du projet

- **Déplacements**

- + **Congestions supprimées → fluidification et gains de temps de parcours**
- + **Amélioration de la sécurité routière du réseau pour les usagers**

- **Cadre de vie**

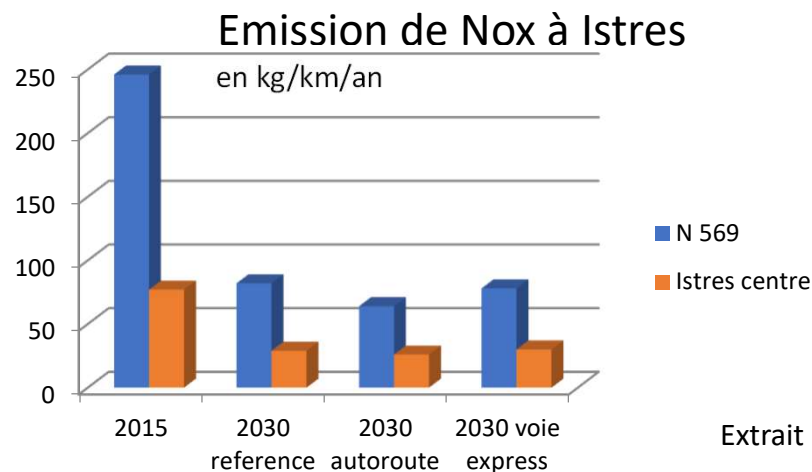
- + **Réduction de l'exposition des riverains aux nuisances : pollutions de l'air et sonore, vibrations**

- **Environnement**

- **Consommation d'espaces naturels et agricoles et de bâtis**
- + / - **Sensibilité de la nappe phréatique de la Crau**
- + / - **Mise en place et respect des corridors biologiques**

- **Développement économique**

- + **Attractivité renforcée de la ZIP, des infrastructures portuaires et des pôles d'activité du territoire**
- + **Report modal du transport de marchandises favorisé**



Extrait étude LFS/évaluation Qair Atmosud 2020

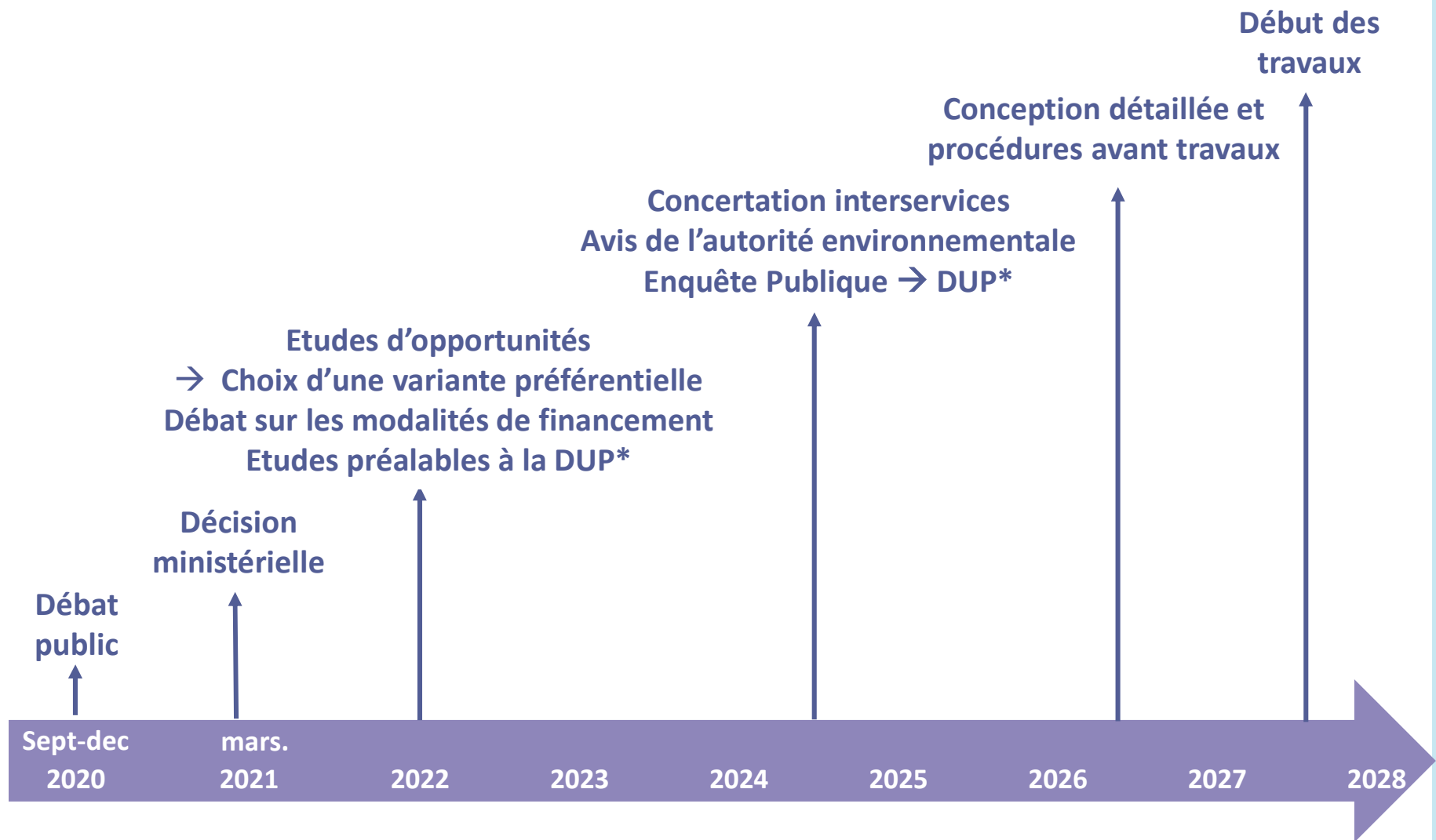
Les coûts et le financement du projet

- **Un coût compris entre 272 M€ TTC et 533 M€ TTC, aux conditions économiques de 2015, selon l'option d'aménagement considérée**

Coût en M€ TTC	Option autoroutière Voies portuaires	Option autoroutière Barreau des Étangs	Option autoroutière Aménagement sur place	Option autoroutière intermédiaire	Option Voie express
Liaison Fos-Salon	385	386	385	328	203
Contournement de Fos-sur-Mer	148	138	88	69	69
Total	533	524	473	397	272

- **Un financement par voie de concession envisageable pour les sections autoroutières**

Les prochaines échéances



* DUP : Déclaration d'Utilité Publique



Merci de votre attention





Annexes



Les effets des différentes variantes et options

Niveaux de trafic (veh/j) – 2030	Référence sans le projet	Option autoroutière A2-Barreau des Étangs	Option autoroutière A2-Voies portuaires	Option autoroutière intermédiaire	Option voie express
1 Section nord entre les échangeurs Toupiguières et A54	11 900 (27 % de PL)	13 300 (24 % de PL)	13 400 (24 % de PL)	15 000 (25 % de PL)	13 200 (27 % de PL)
2 Section Centre au nord de l'échangeur Dassault	39 500 (11 % de PL)	31 900 (12 % de PL)	29 100 (14 % de PL)	33 300 (12 % de PL)	41 000 (10 % de PL)
3 Voie parallèle de raccordement Guynemer – Dassault		11 200 (3 % de PL)	10 200 (3 % de PL)	6 800 (3 % de PL)	
4 Section sud entre les échangeurs Rassuen et Feuillane (ou entre Rassuen et av. Pompidou en Référence)	31 500 (13 % de PL)	31 100 (18 % de PL)	10 500 (28 % de PL)	9 800 (30 % de PL)	10 500 (28 % de PL)
6 RN569 au nord de Fos (section entre RN568 et av. Pompidou)	16 100 (20 % de PL)	Trafic local	Trafic local	5 700 (2 % de PL)	5 800 (2 % de PL)
Contournement de Fos		40 500 (9 % de PL)	33 800 (12 % de PL)		
7 RD5 (Section au nord de St-Mitre)	30 500 (3 % de PL)	19 300 (1 % de PL)	34 400 (3 % de PL)	32 000 (3 % de PL)	32 200 (3 % de PL)
8 RN568 à l'Ouest de Fos	31 400 (4 % de PL)	2 300 (10 % de PL)	2 300 (10 % de PL)	29 900 (1 % de PL)	30 100 (1 % de PL)
9 Route Portuaire	8 800 (43 % de PL)	11 800 (18 % de PL)	Trafic local	11 700 (42 % de PL)	11 700 (42 % de PL)
10 RN568 Bord de mer	46 700 (12 % de PL)	21 400 (15 % de PL)	46 700 (12 % de PL)	48 900 (12 % de PL)	49 100 (12 % de PL)
11 Contournement de Martigues / Port-de-Bouc – Section Ouest	34 800 (13 % de PL)	55 500 (11 % de PL)	36 400 (14 % de PL)	37 100 (13 % de PL)	37 100 (13 % de PL)

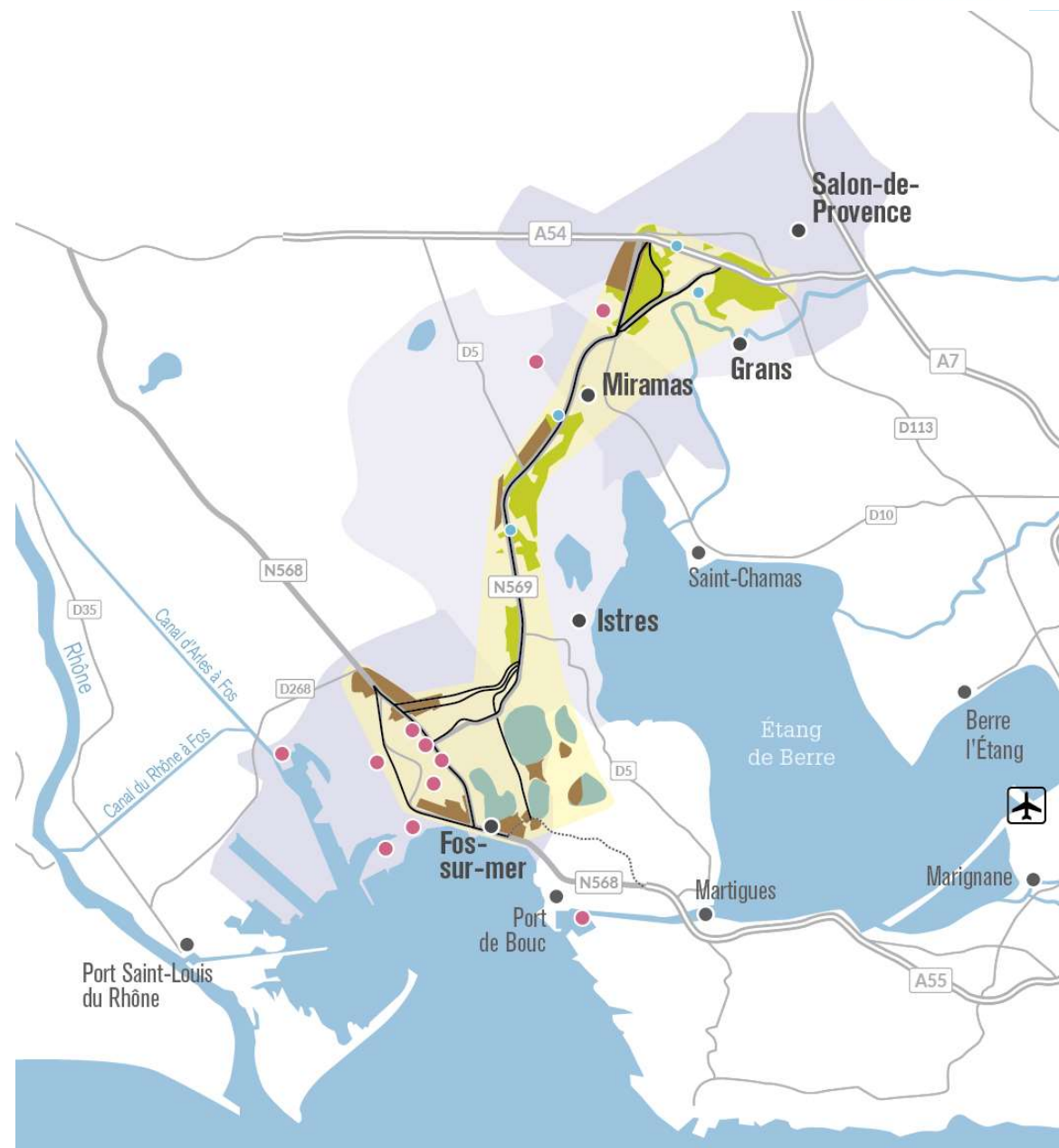
■ Trafic très fluide
 ■ Trafic fluide
 ■ Trafic dense
 ■ Trafic congestionné - Source : Étude de trafic - DREAL PACA

Le coût des variantes

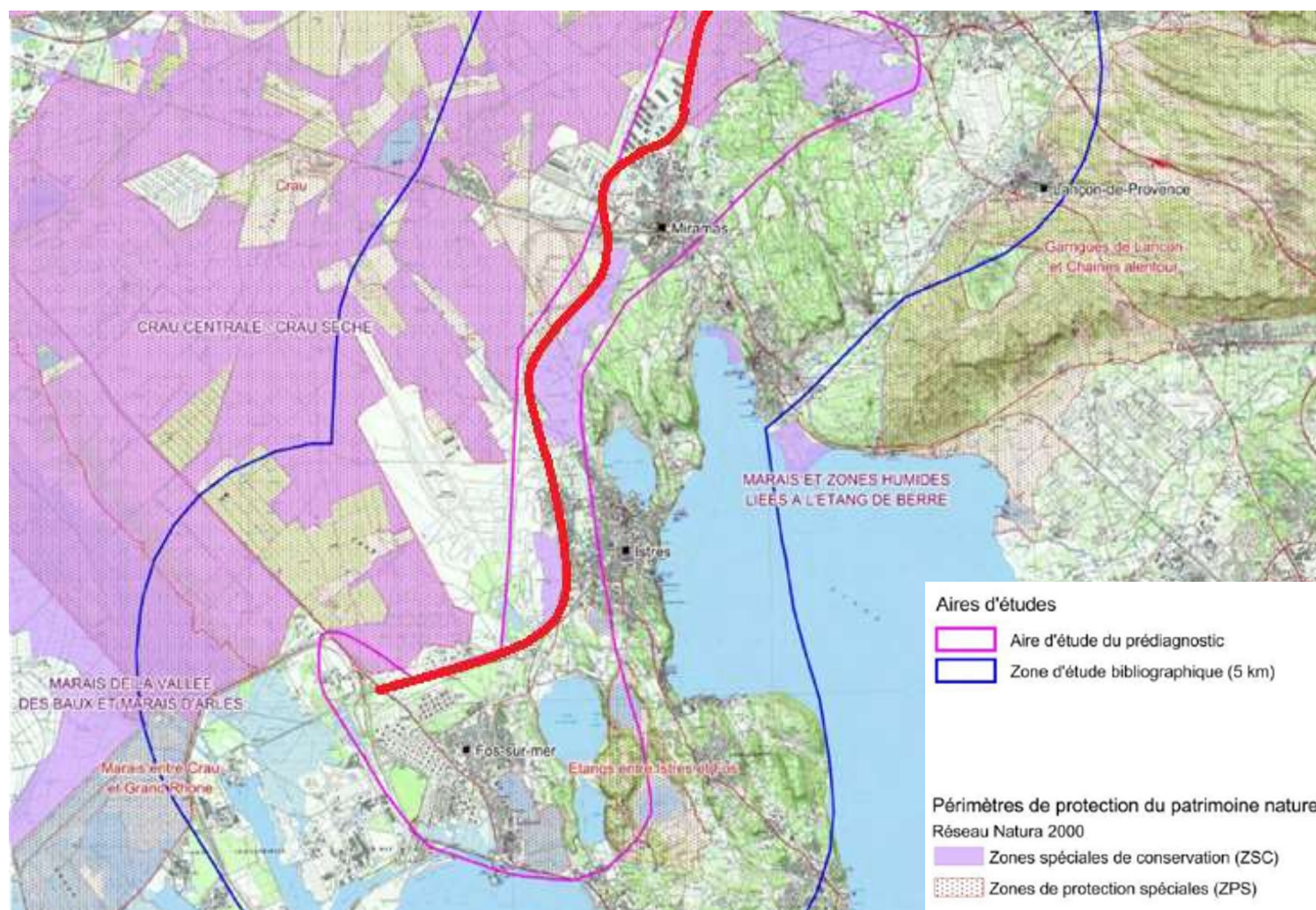
	variante nord A	variante nord B	variante nord C	section centrale	variante sud1	variante sud2	variante sud3	deviation ASP	deviation BE	deviation VP	Total suivant A2
Autoroutière	81,22	88,38	93,82	180,7	103,68	123,58	130,8	88	138	148	473-524-533
Autoroutière intermédiaire	80			176		72		44		25	397
voie expresse	16			114		72		44		25	272

Les incidences sur les espaces sensibles et l'environnement

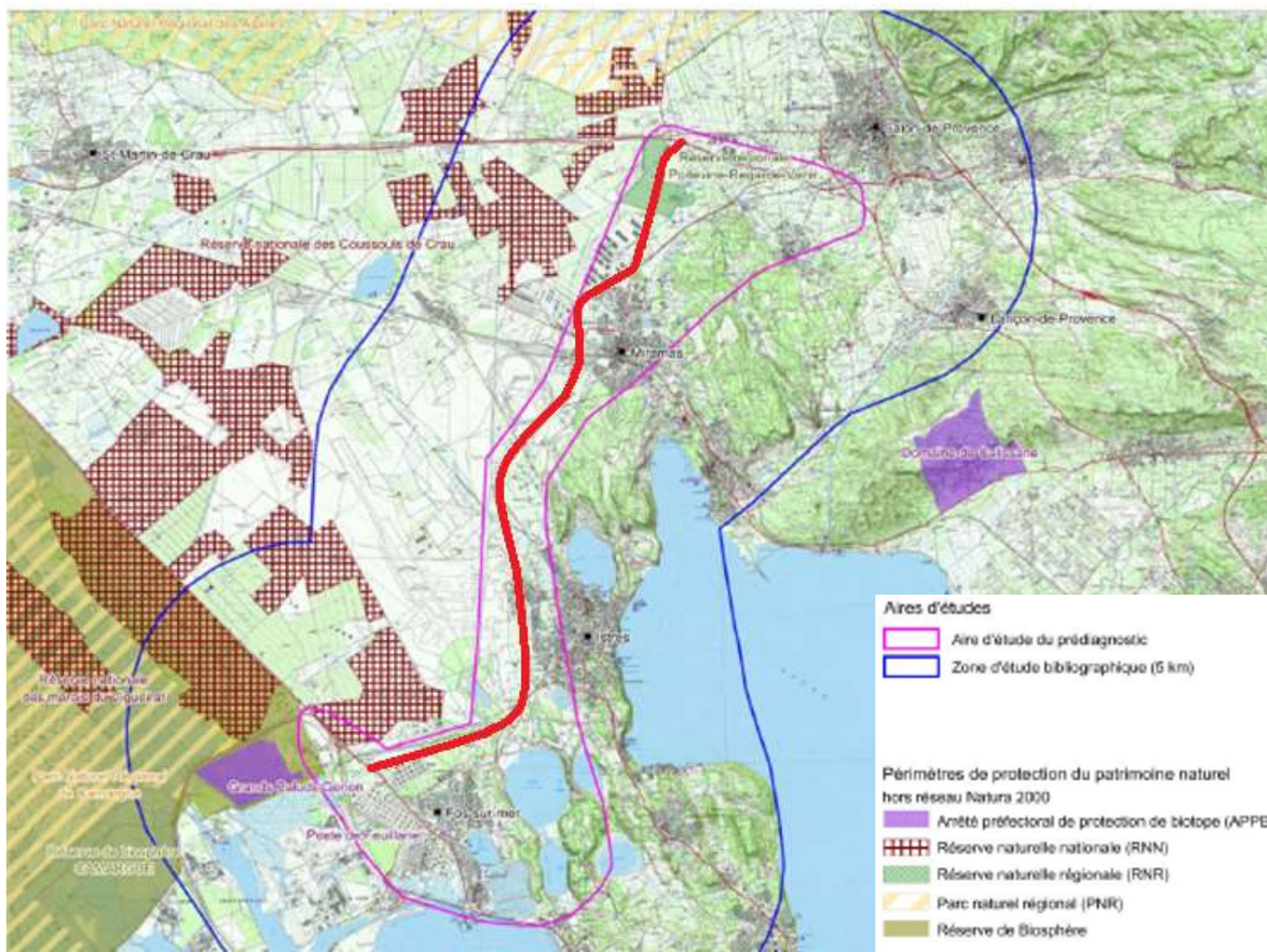
- Ouest étang de Berre
- Aire d'étude
- Prairies irriguées
- Captages
- Sensibilité écologique majeure
- Site SEVESO
- Variantes de tracés



PERIMETRES DE PROTECTION NATURA 2000



PERIMETRES DE PROTECTION ET PARCS NATURELS





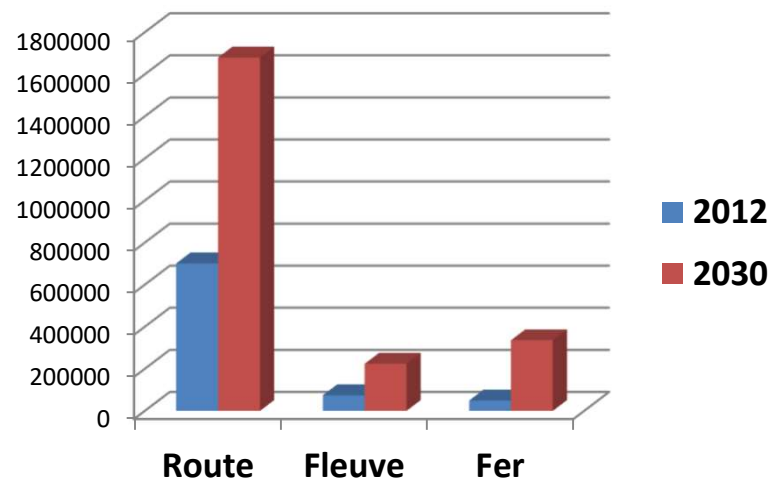
Les projets d'infrastructure ferroviaire

- Extension Rail/Route à Clésud (projet privé)
- Modernisation de la gare de triage de Miramas (étude SNCF Réseau)
- Doublement de la voie de liaison interne ZIP jusqu'au réseau SNCF Réseau (GPMM)
- Construction d'une nouvelle cours ferroviaire Rail/Route dans la ZIP (GPMM)
- Réaménagement du môle Graveleau (optimisation des circulations ferroviaires sur les terminaux conteneurs - GPMM)

Les projets de transports en commun

- Création BHNS Istres/Miramas
- Création CHNS Istres

EVOLUTION DES VOLUMES D'EVP ET PART MODALE

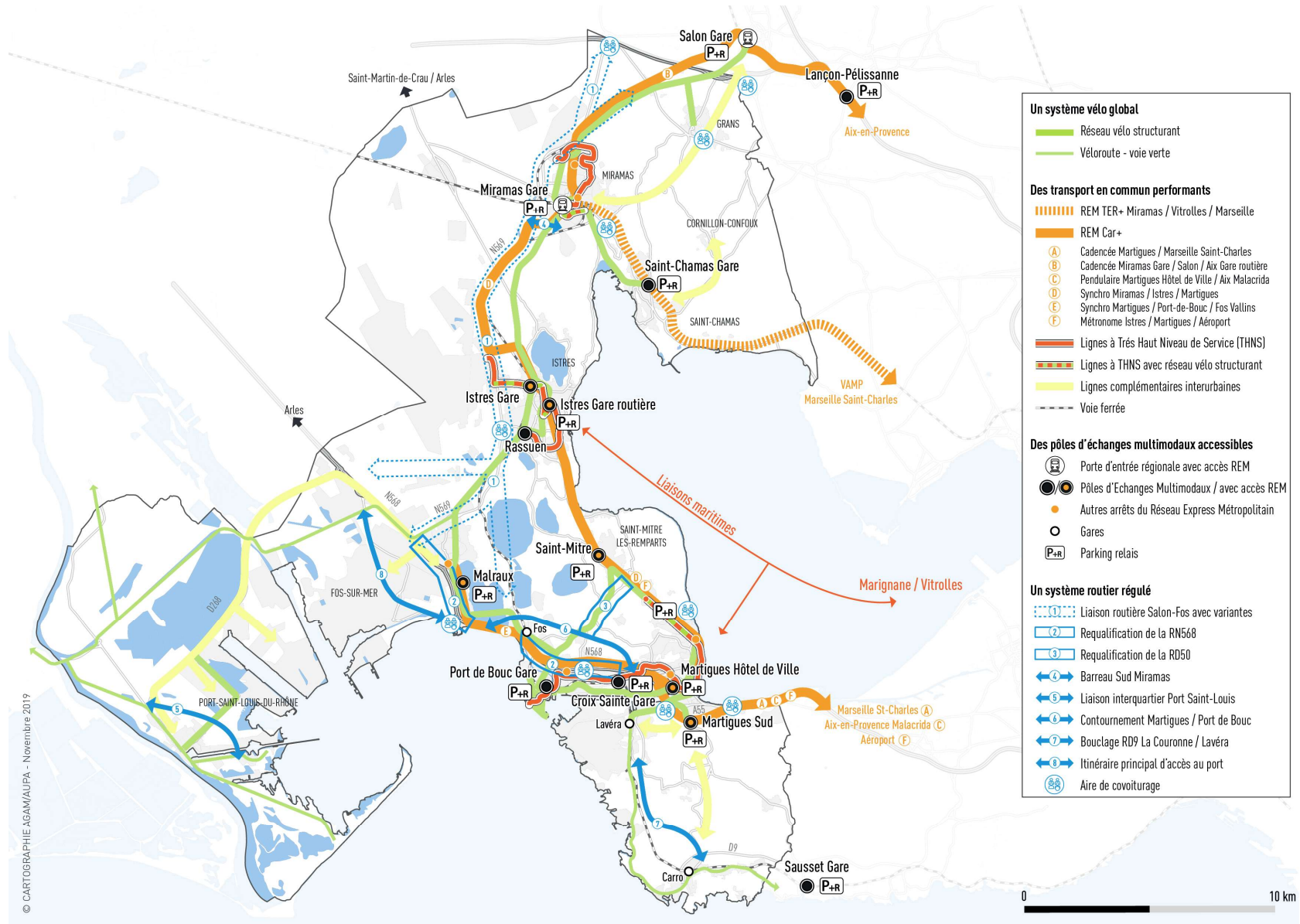


- Le projet stratégique du GPMM prévoit de passer de 825 000 EVP en 2012 à 2 240 000 EVP en 2030 (Scénario de croissance central)

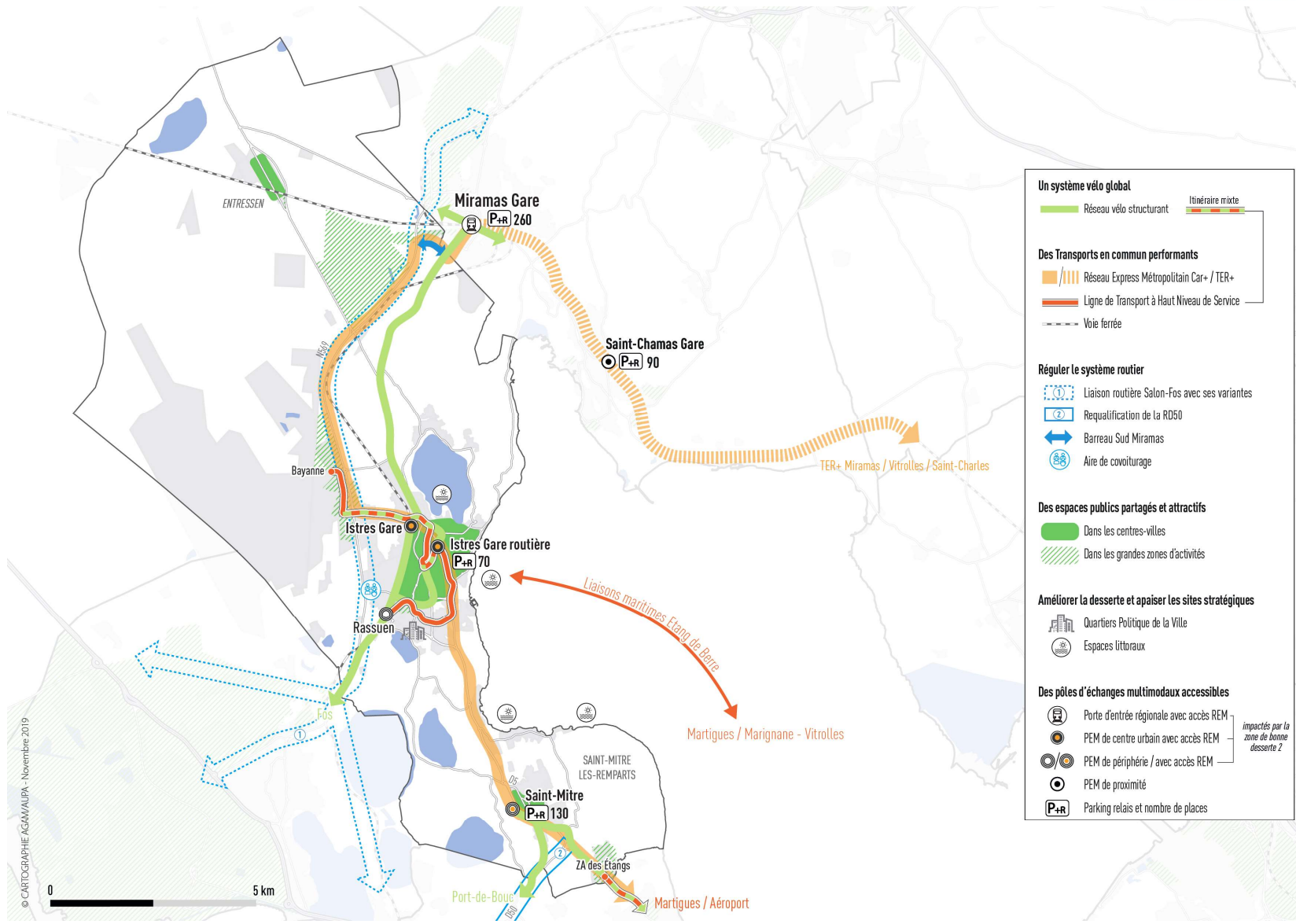
- En 2018 le GPMM a traité 1 400 000 EVP, ce qui confirme le scénario central

TRAFICS SUPPLEMENTAIRES INDUITS

	ZIP	Hors ZIP	Total
Trafic supplémentaire PL par jour	3 600	2 700	6 300
Trafic supplémentaire VL par jour	3 800	21 700	25 500
Nombre de véhicules supplémentaires par jour	7 400	24 400	31 800



© CARTOGRAPHIE AGAM/ALIPA - Novembre 2019



Un système vélo global

- Réseau vélo structurant
- Itinéraire mixte

Des Transports en commun performants

- Réseau Express Métropolitain Car+ / TER+
- Ligne de Transport à Haut Niveau de Service
- Voie ferrée

Réguler le système routier

- Liaison routière Salon-Fos avec ses variantes
- Requalification de la RD50
- Barreau Sud Miramas
- Aire de covotage

Des espaces publics partagés et attractifs

- Dans les centres-villes
- Dans les grandes zones d'activités

Améliorer la desserte et apaiser les sites stratégiques

- Quartiers Politique de la Ville
- Espaces littoraux

Des pôles d'échanges multimodaux accessibles

- Porte d'entrée régionale avec accès REM
- PEM de centre urbain avec accès REM
- PEM de périphérie / avec accès REM
- PEM de proximité
- Parking relais et nombre de places

Impactés par la zone de bonne desserte 2

© CARTOGRAPHIE AGAMA/UPA - Novembre 2019

