



PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON

Forum en ligne

22 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



Un territoire 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'activités
- **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

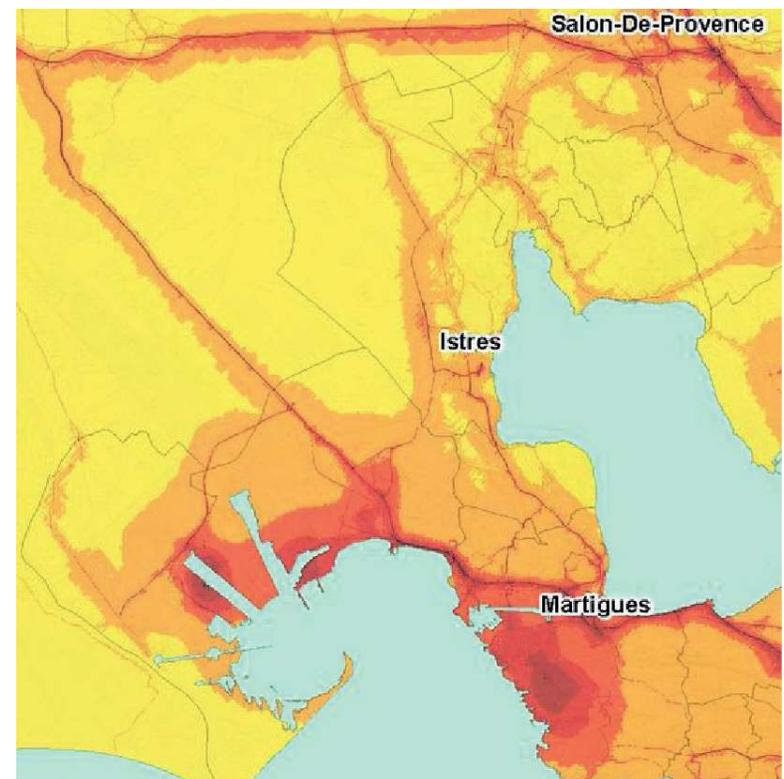


Une mobilité croissante

- **Des déplacements de personnes 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
- **Un fort développement de 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 de réduire la part modale de la route
 - Mettre en œuvre les 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 et de transport de marchandises

- **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
- **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

Les projets de mobilité du territoire



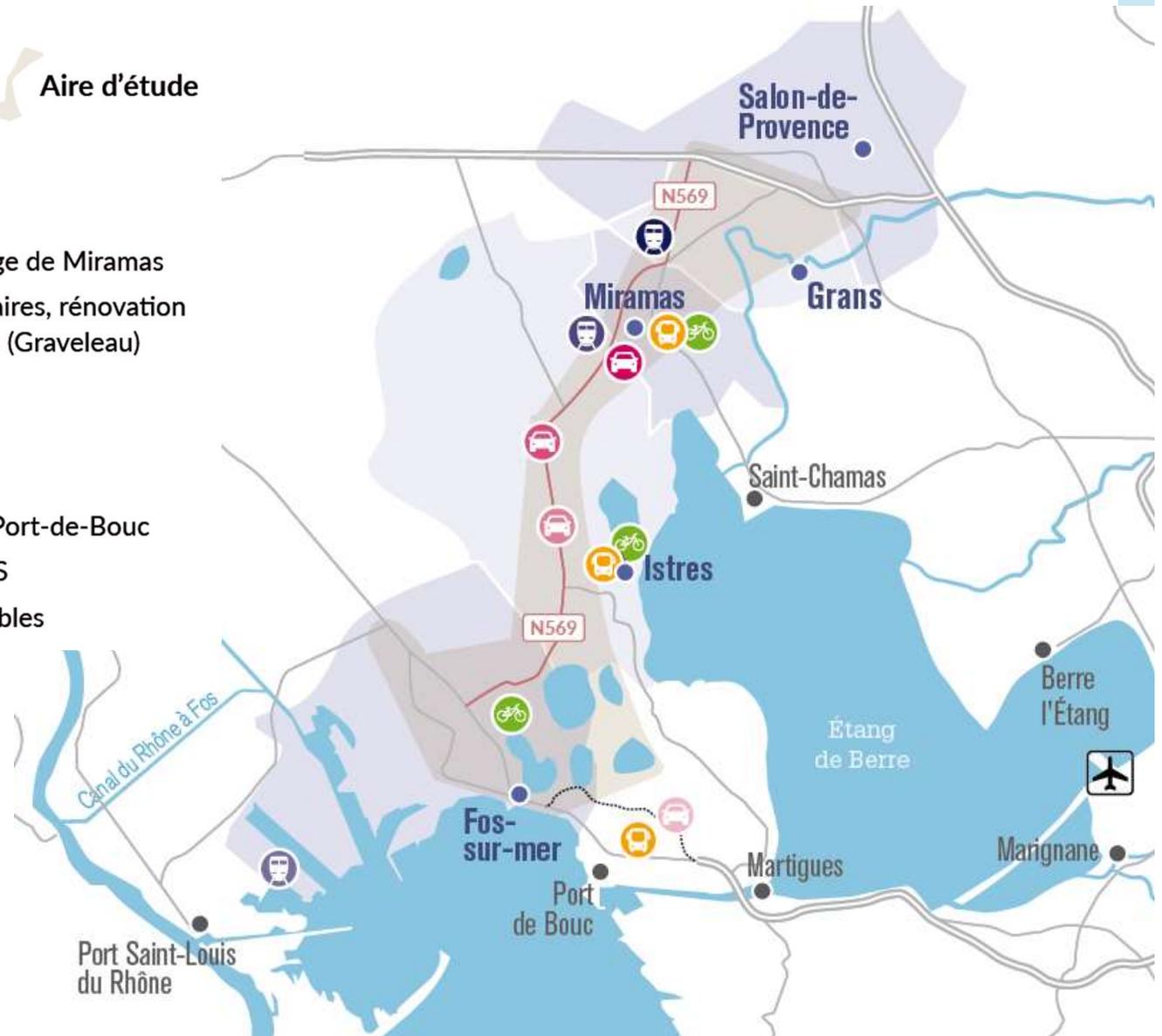
Ouest étang de Berre



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

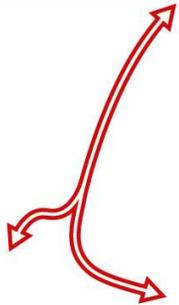


Les objectifs du projet

- **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**

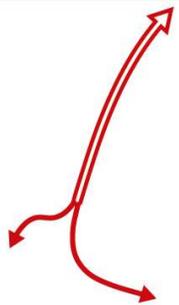


Trois options d'aménagement étudiées



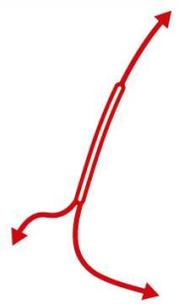
AUTOROUTIÈRE

- 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

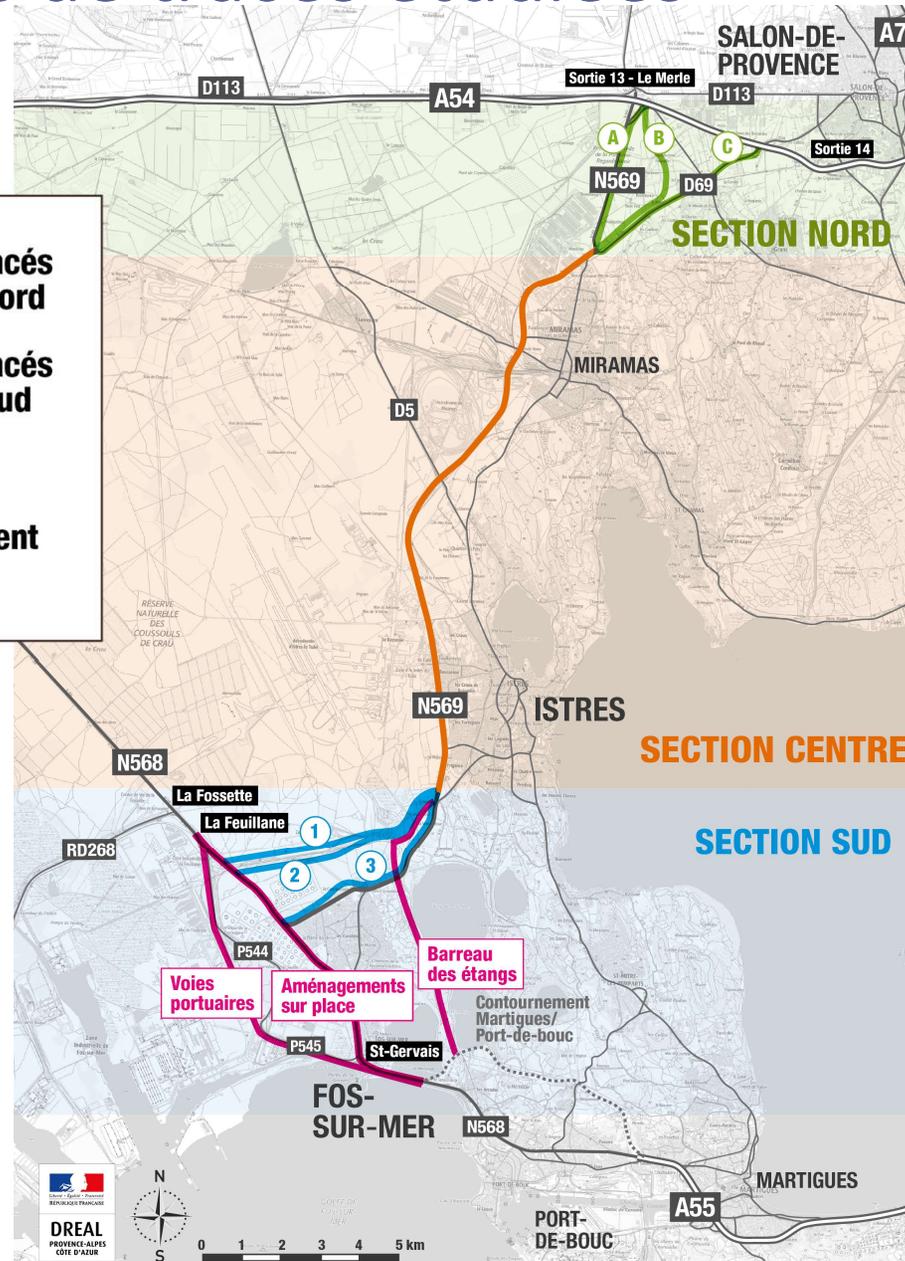
Les variantes de tracés étudiées

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**

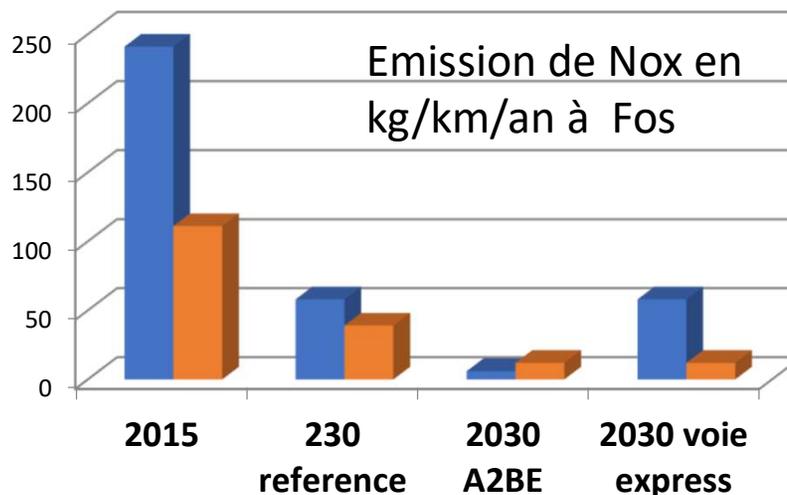
- + **Réduction de l'exposition des riverains aux nuisances : pollutions de l'air et sonore, vibrations**

- **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**



■ RN 568
■ RN 569

Extrait étude LFS/évaluation Qair Atmosud 2020

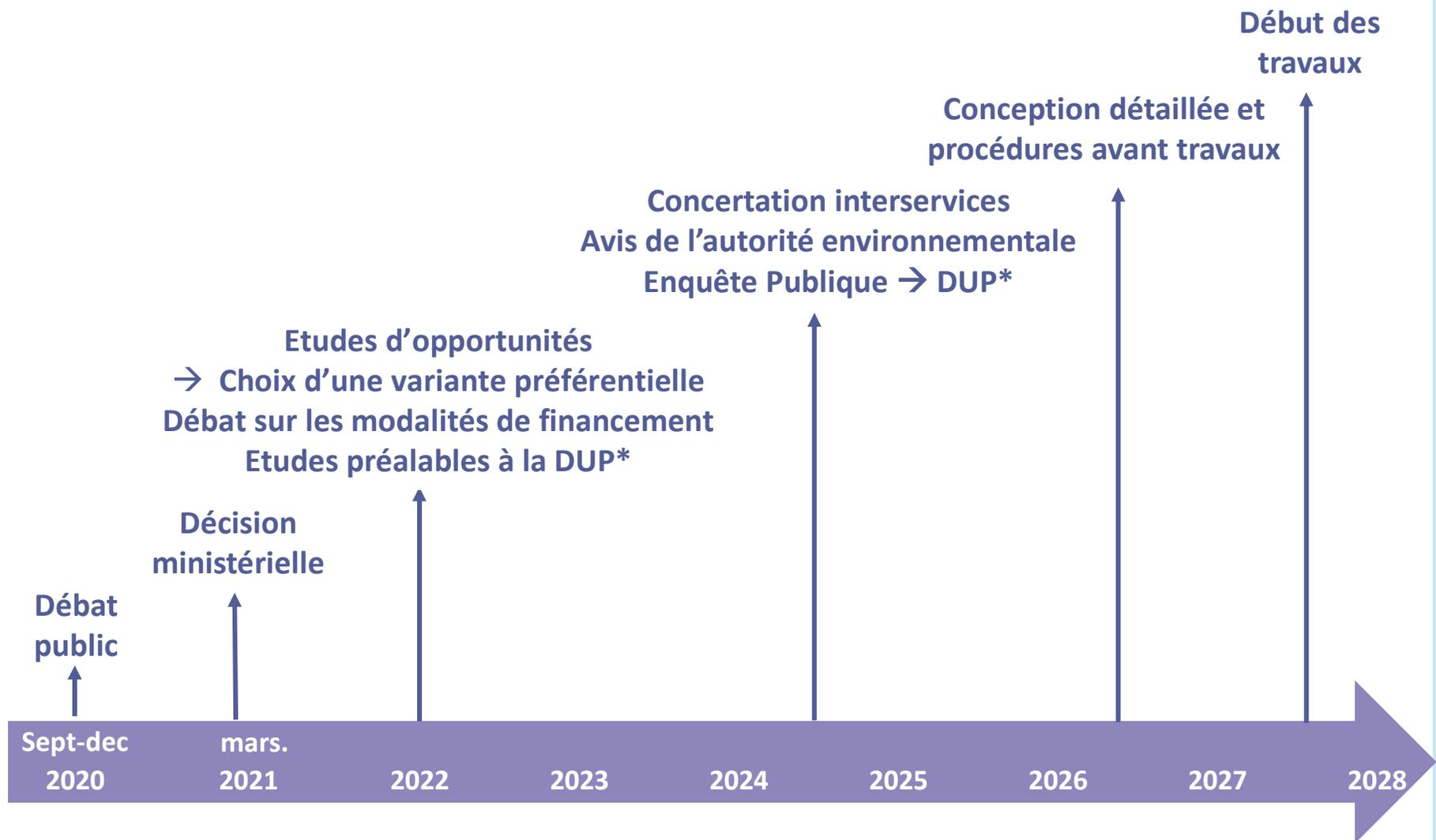
Les coûts et le financement du projet

- **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



Pour rester informé

<https://fos-salon.debatpublic.fr/>

→ Projet

→ Descriptif du projet

→ Dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse

→ Compléments : fiches techniques, annexes et études complémentaires

Téléchargez le dossier
du maître d'ouvrage





Annexes



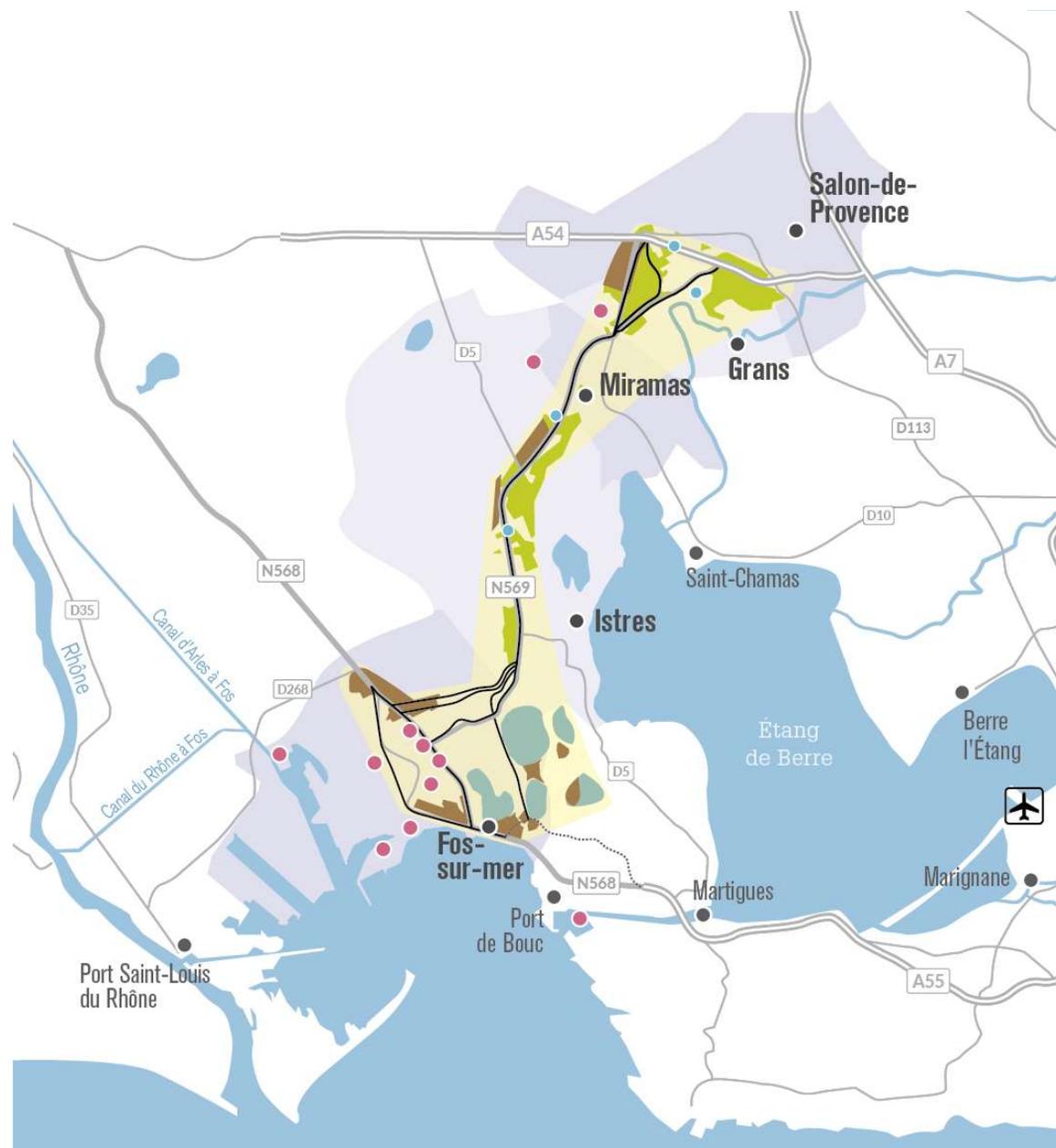
Les effets des différentes variantes et options

| | 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) |
| 5 | | | | | | |
| 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) |

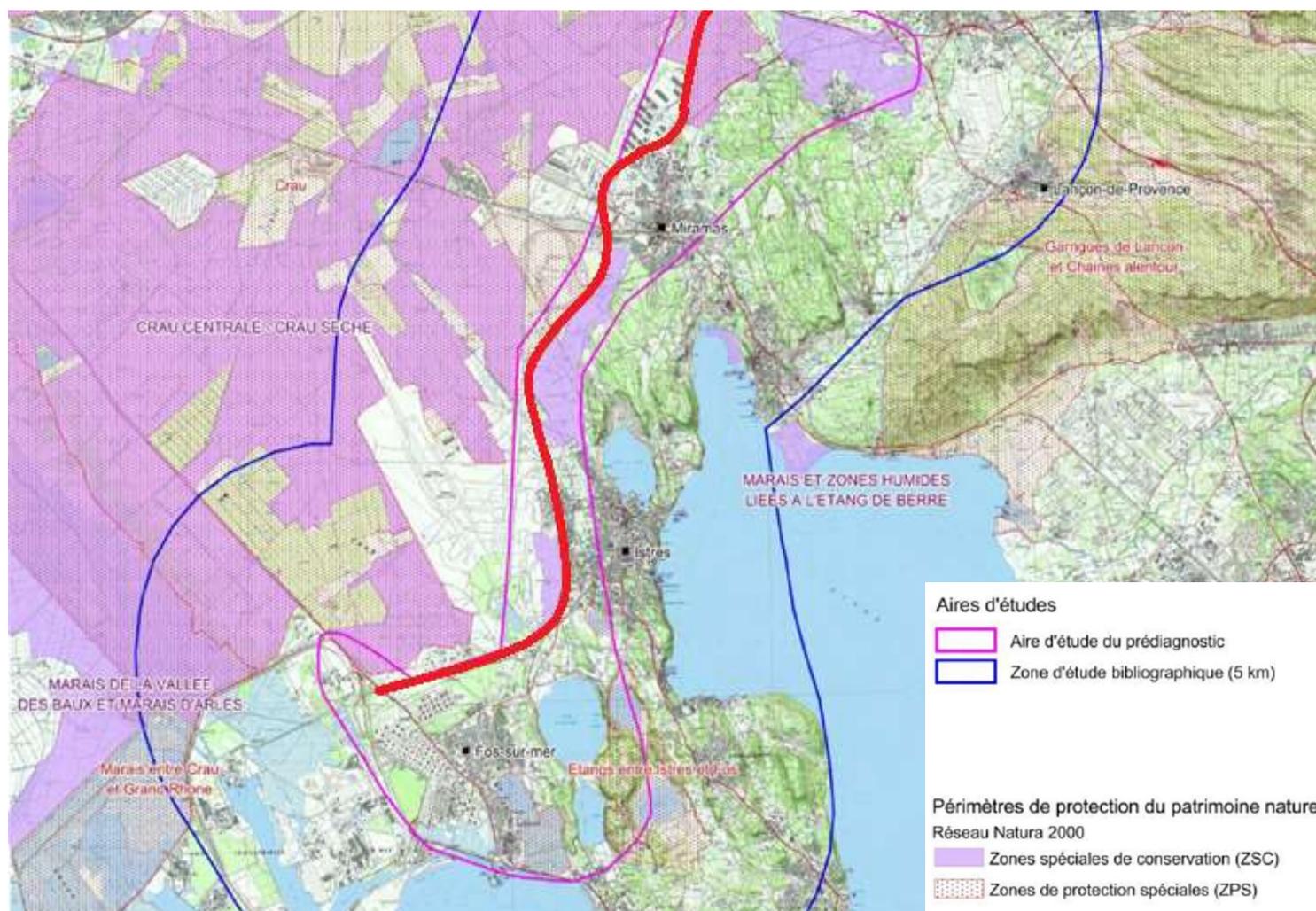
■ Trafic très fluide
 ■ Trafic fluide
 ■ Trafic dense
 ■ Trafic congestionné - Source : Étude de trafic - DREAL PACA

Les incidences sur les espaces sensibles et l'environnement

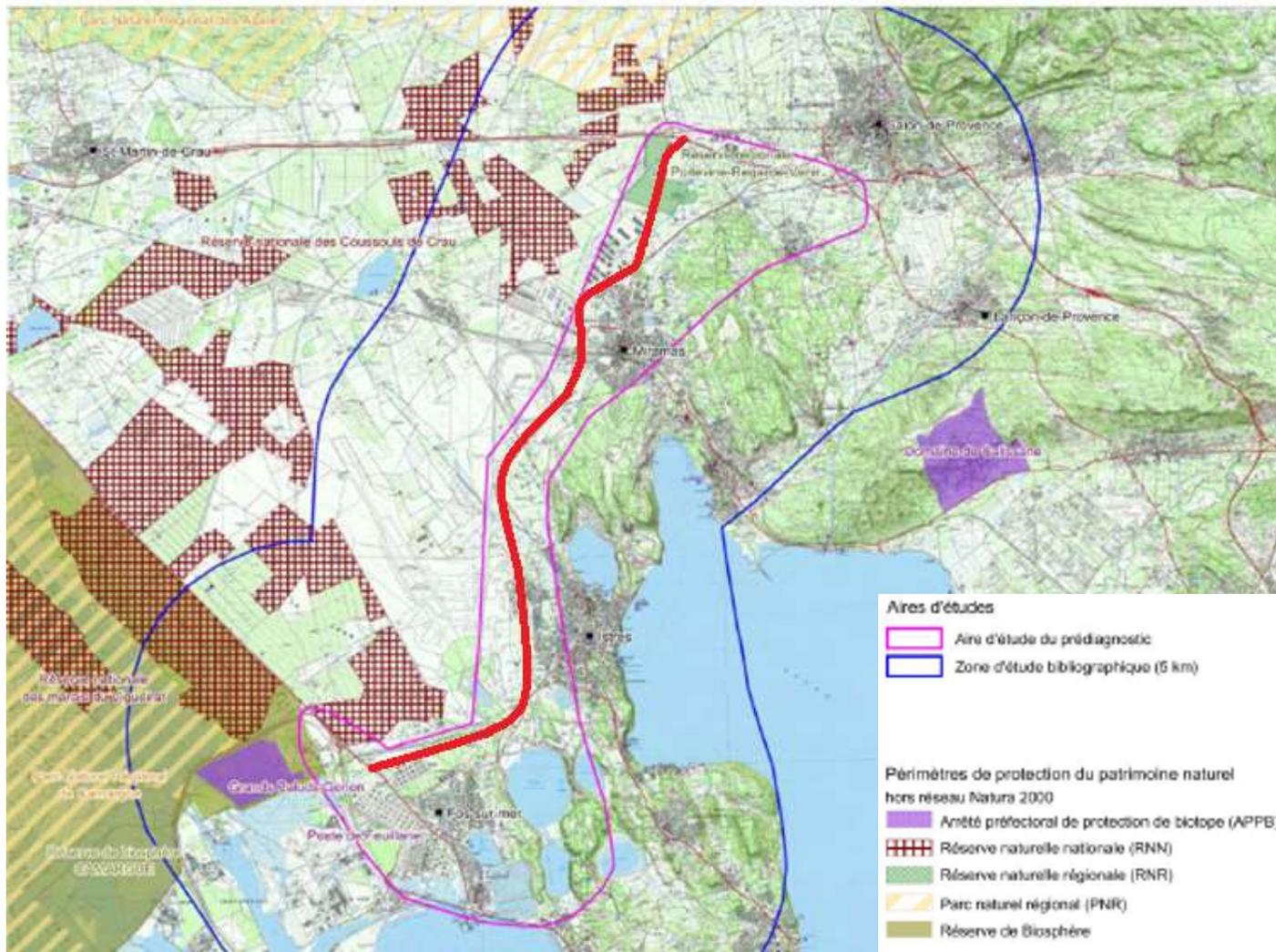
-  Ouest étang de Berre
-  Aire d'étude
-  Prairies irriguées
-  Captages
-  Sensibilité écologique majeure
-  Site SEVESO
-  Variantes de tracés



PERIMETRES DE PROTECTION NATURA 2000



PERIMETRES DE PROTECTION ET PARCS NATURELS





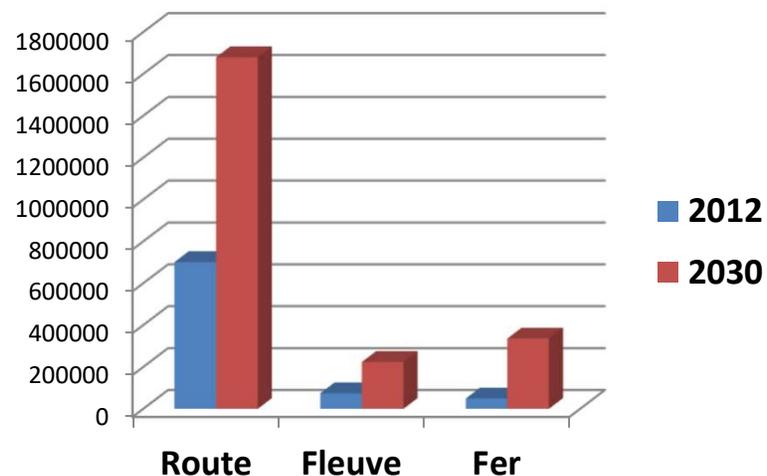
Les projets d'infrastructure ferroviaire

- 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



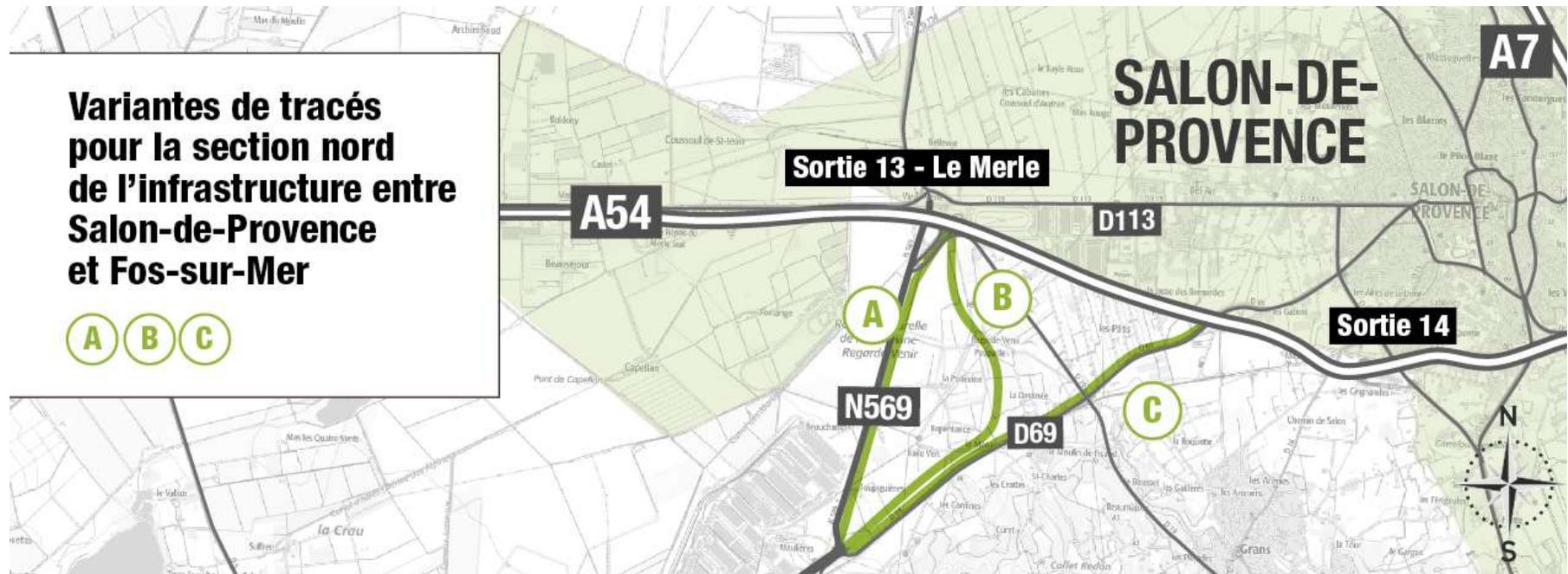
- Le projet stratégique du GPMM prévoit de passer de 825 000 EVP en 2012 à 2 240 000 EVP en 2030 (Scénario de croissance central)

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

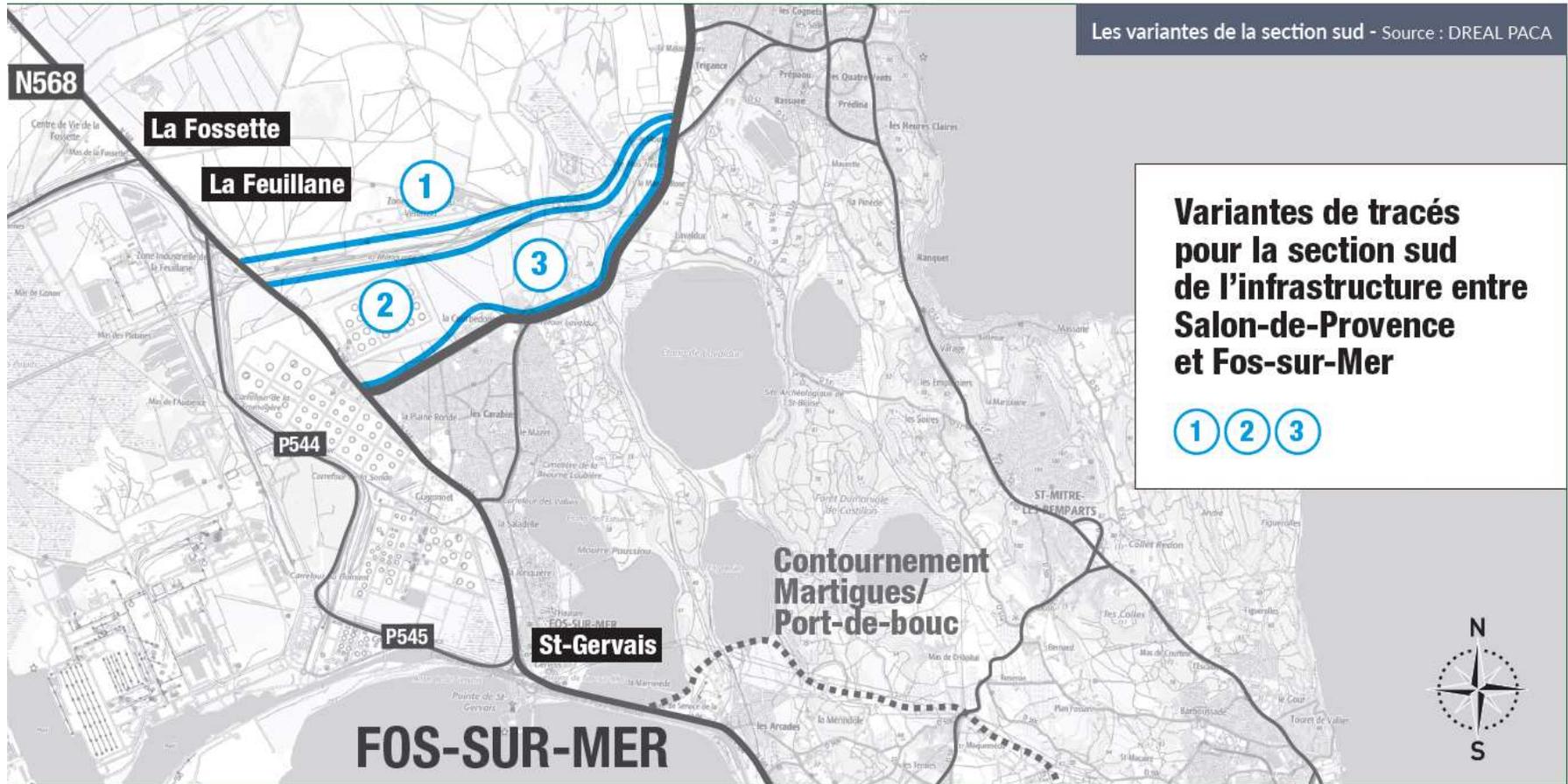
TRAFICS SUPPLEMENTAIRES INDUITS

| | 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 |

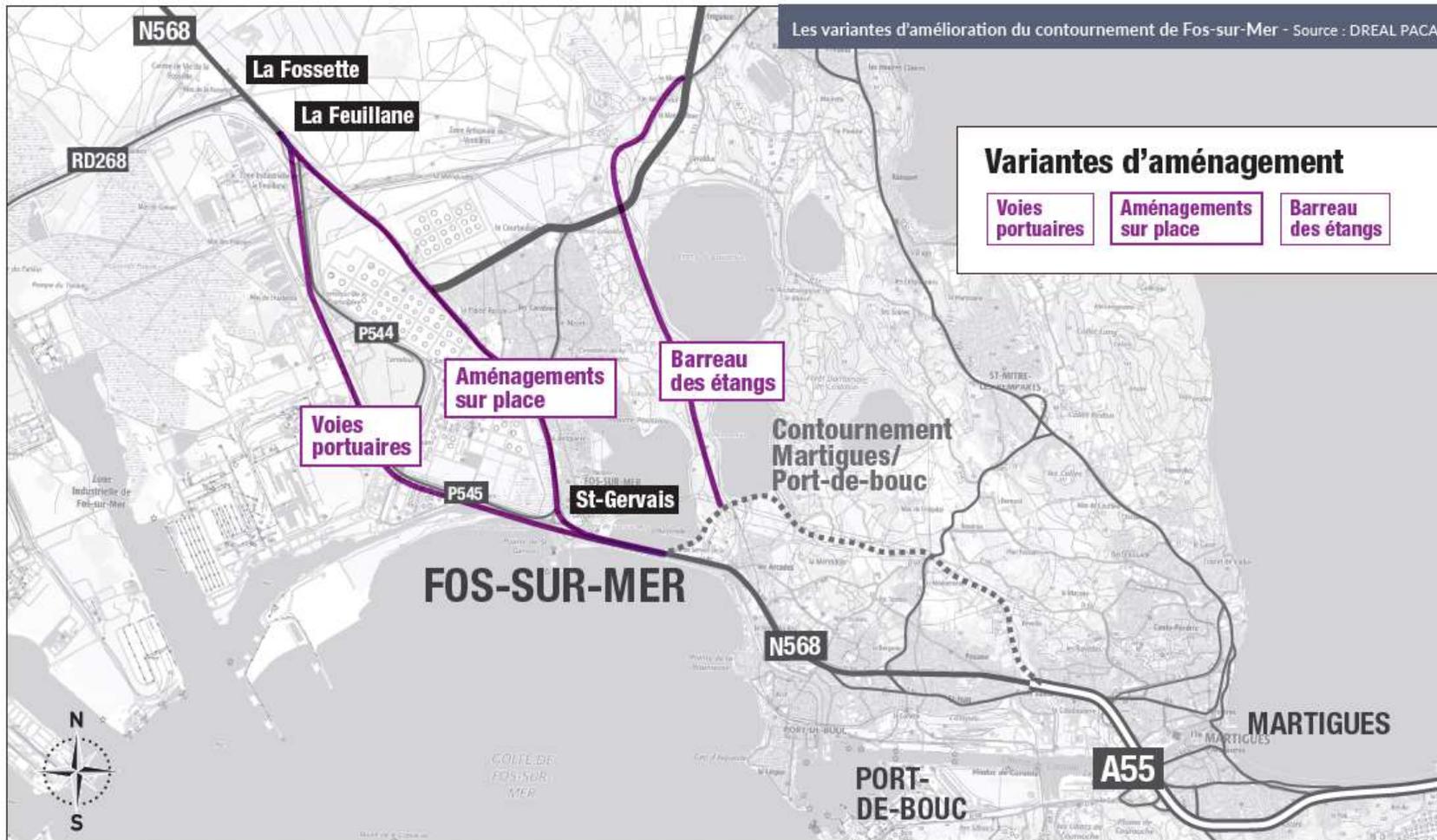
Section Nord

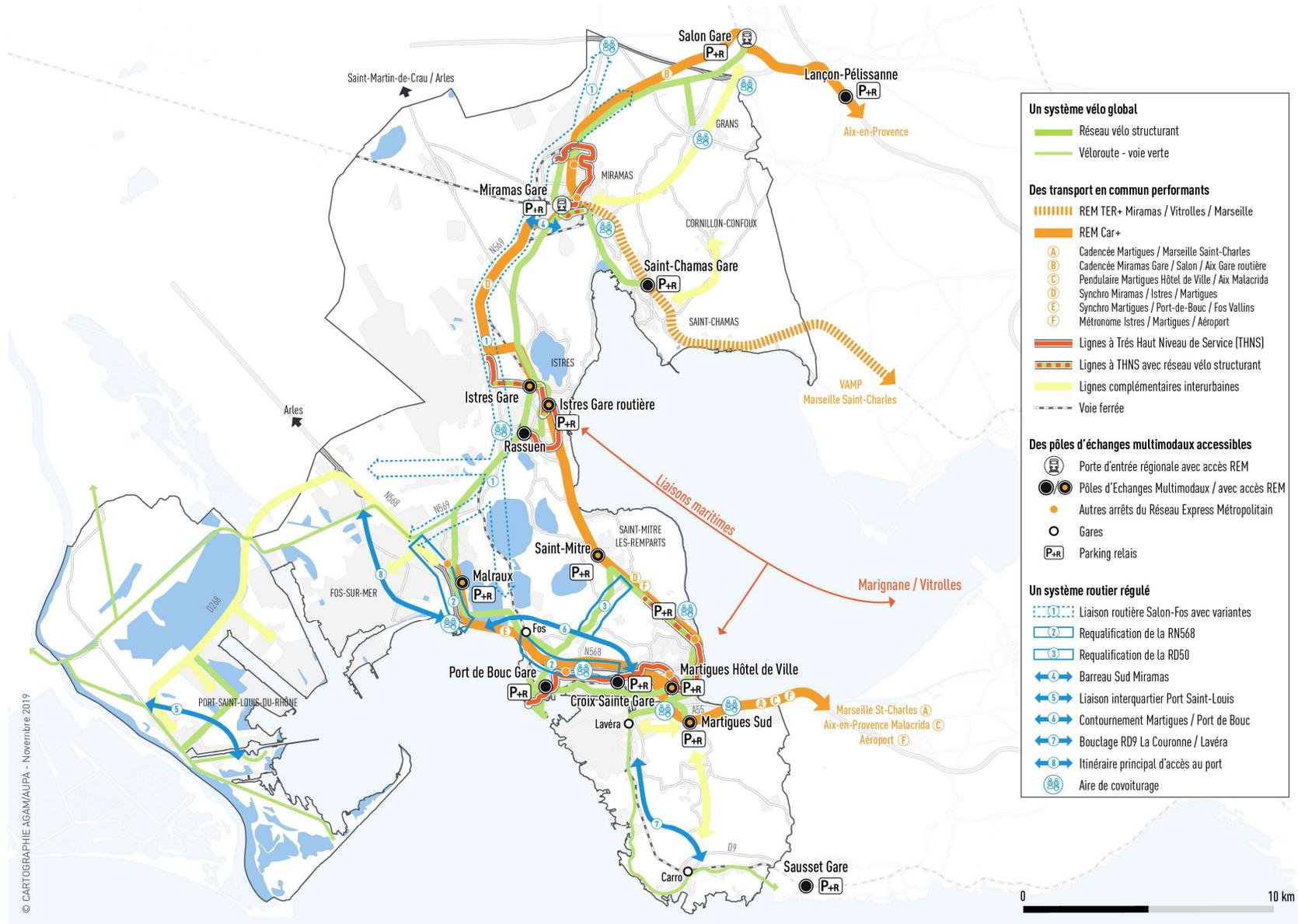


Section Centrale

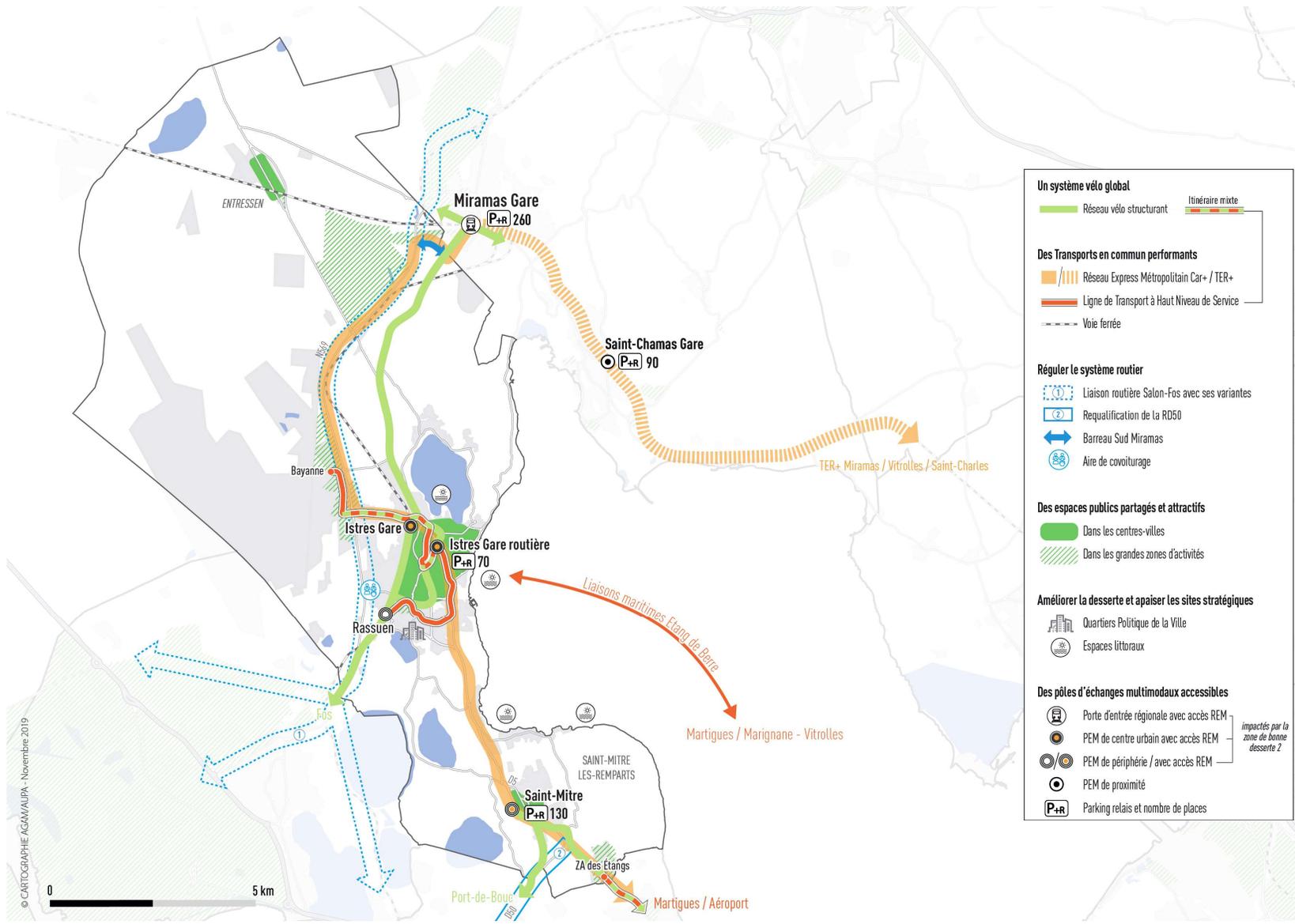


Section Sud – Amélioration contournement de Fos-sur-Mer





© 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

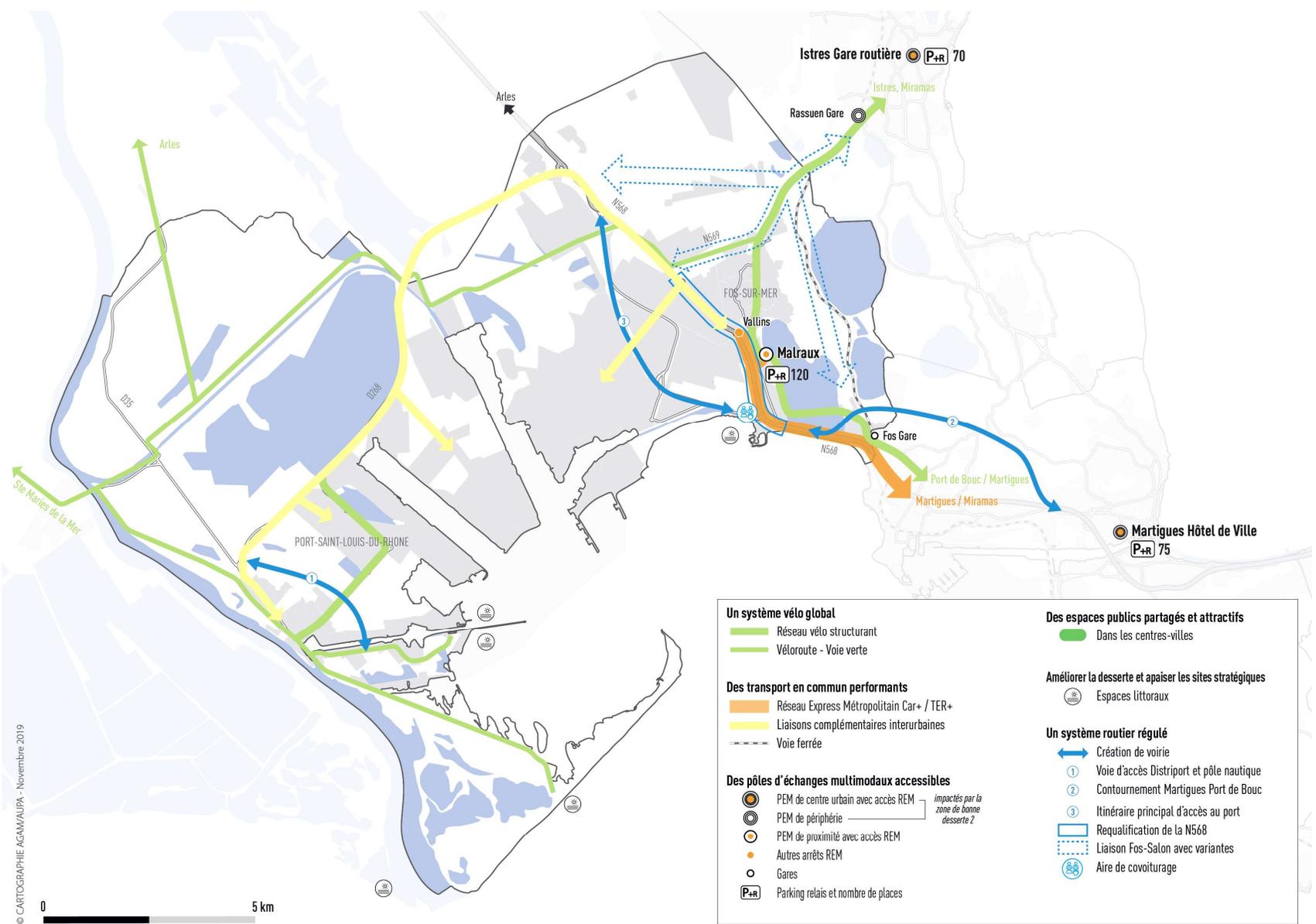
- Quartiers Politique de la Ville
- Espaces littoraux

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



© CARTOGRAPHIE AGAM/AUPA - Novembre 2019