

Liaison Routière Fos Salon

Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre, quelles perspectives ?

Cahier d'acteur N°17 - Novembre 2020

CAHIER DE LA METROPOLE AIX- MARSEILLE-PROVENCE



La Métropole Aix-Marseille-Provence regroupe 92 communes et 1,8 million d'habitants.

Elle exerce des compétences stratégiques qui orientent le développement du territoire dans toutes ses dimensions dont notamment celles du développement économique, social et culturel, de l'aménagement de l'espace, ou encore de la protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie.

Coordonnées :

Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Pharo - 58, boulevard Charles
Livon - 13007 Marseille
Tél : 04 91 99 99 00
www.ampmetropole.fr

Une liaison majeure indispensable

Par ses compétences, la Métropole Aix-Marseille-Provence répond aux grands enjeux de son territoire en favorisant un développement économique soutenable tout en préservant la qualité et le cadre de vie des habitants.

La liaison Fos-Salon s'inscrit pleinement dans ce cadre. Résolument complémentaire au report modal vers le fret ferroviaire et fluvial, qui a vocation à absorber une part croissante des trafics, la liaison Fos-Salon est un support du développement économique et industriel d'un territoire à très fort potentiel. Elle accompagnera et favorisera l'essor maîtrisé du trafic portuaire et confortera la place du Grand Port Maritime (GPM) et de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) dans un contexte extrêmement concurrentiel. Cette infrastructure contribuera à la mobilité durable de l'Ouest de l'étang de Berre, améliorera la qualité du cadre de vie de ses habitants et intégrera une haute exigence de protection environnementale et agricole.

Depuis près de 45 ans, l'inadaptation de l'infrastructure actuelle entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence n'a cessé de s'aggraver, la congestion est une réalité quotidienne pour des milliers d'usagers et les impacts environnementaux et sociaux deviennent insupportables. La Métropole ne peut donc qu'appeler à une réalisation rapide et pleinement efficace de ce projet.

Il s'agit aujourd'hui de finaliser cet axe routier au cœur de l'Ouest métropolitain, en anticipant et en respectant les besoins des générations futures

UNE LIAISON ROUTIERE VITALE POUR L'OUEST METROPOLITAIN

Un réseau actuel incompatible avec les perspectives de développement économique et industriel...

La ZIP et le GPMM constituent un atout économique de premier plan pour l'aire métropolitaine ainsi qu'un pôle stratégique de développement pour la France et l'Europe. Ils constituent la principale porte d'entrée multimodale en Europe depuis la Méditerranée.

Contrairement à la plupart des autres grands ports internationaux, la ZIP et le GPMM ne bénéficient pas d'une connexion directe de type autoroutier vers les plateformes logistiques proches et en direction de l'hinterland national et européen.

Constituant aujourd'hui un véritable verrou, le réseau actuel ne répond pas correctement aux besoins existants, a fortiori aux besoins de développement des activités des différentes filières économiques, ni à l'ambition de positionnement de la ZIP et du GPMM en Europe et dans le monde.

...et source de nuisances multiples

Le réseau routier desservant la ZIP, avec des carrefours plans non dénivelés, sans dissociation des trafics de transit et de desserte, est à l'origine de congestions importantes et de nuisances fortes pour les habitants, avec du bruit, de la pollution, des transports de matières dangereuses proches de zones habitées et une forte insécurité routière



Source : dossier du maître d'ouvrage

Un projet complémentaire au développement du fret ferroviaire et fluvial, en cohérence avec les projets du territoire

Le développement portuaire est conditionné par la qualité et l'efficacité des dessertes multimodales, conditions d'une croissance durable. C'est pourquoi, l'augmentation de la part modale du fret ferroviaire et fluvial massifié, avec un objectif avoisinant 25% en 2030, fait partie intégrante de la stratégie de développement du GPMM.

L'amplification du report modal est également fortement **soutenue par la Métropole Aix-Marseille-Provence**, qui souhaite le **maintien de la gare de triage de Miramas** et porte un projet ambitieux et innovant de **service public de fret ferroviaire**.

Le **développement de la plateforme multimodale de Miramas-Grans** (extension du terminal Clésud, création du terminal Ouest Provence, nouvelles voies ferroviaires...) permettra à terme de multiplier par 2 le nombre d'unités de transport intermodal au bénéfice du mode ferroviaire et d'accueillir les flux actuellement traités sur le site du Canet voué à fermer.

Néanmoins, le développement attendu du trafic portuaire est tel que, même avec une **politique très volontariste et efficace de report modal vers le ferroviaire et le fluvial**, engendrant une forte diminution de la part du trafic routier, les volumes à acheminer par la route vont continuer de croître en volume.

De plus, **la proximité du port et la disponibilité de foncier à vocation économique dynamisent l'ensemble des activités du territoire** soutenues par la métropole (filiales énergétiques, économie circulaire, éolien offshore, mobilités décarbonées, aéronautique mécanique...). Ainsi, **les nombreux projets de développement des zones industrielles, logistiques, d'activités** (comme le développement de la Base aérienne) **et urbaines** (futurs quartiers du Golf, de la Marronède...) **engendreront une augmentation du trafic routier local venant s'ajouter à la croissance du trafic routier portuaire**.

Il est évident que le transport combiné ne va pas sans infrastructures performantes complémentaires, qu'elles soient routières (Fos-Salon), ferroviaire (trilage de Miramas) ou fluviale.

En conclusion, **l'axe Fos-Salon, actuellement saturé, insuffisant en capacité et en qualité, doit pouvoir être mis à niveau afin d'absorber la croissance des trafics, de favoriser l'essor socio-économique de la Métropole et de développer le report modal du fret en intégrant les enjeux de fiabilité, de fluidité, de sécurité et de réduction des nuisances environnementales.**

Un projet pour améliorer la sécurité routière et la fluidité du trafic

Rendre le trafic plus sûr

Les nombreuses intersections et accès directs sur la voirie font que l'axe Fos-Salon présente des **taux d'accidents deux fois (RN 569) à trois fois (RN568) plus élevés que les moyennes nationales** sur les mêmes types de routes. **Sur la RN 569, au droit d'Istres, les taux de gravité sont élevés puisque les accidents mortels sont plus de 2 fois supérieurs à la moyenne nationale.**

Fluidifier les flux

Ce faisceau routier et le réseau adjacent sont chroniquement saturés par une coïncidence entre les heures de pointe des véhicules particuliers, des transports en commun et des poids lourds. **Les phénomènes de congestion s'observent en heure de pointe au niveau de tous les carrefours non dénivelés** hors agglomération et en traversée des agglomérations de Port-de-Bouc, de Fos-sur-Mer et

d'Istres.

Les temps d'attente à l'heure de pointe du matin sont extrêmement élevés aux carrefours : 20 minutes à La Fossette et à la « Transhumance » (principale porte d'entrée de la base aérienne) et de 10 à 15 minutes pour les autres carrefours.

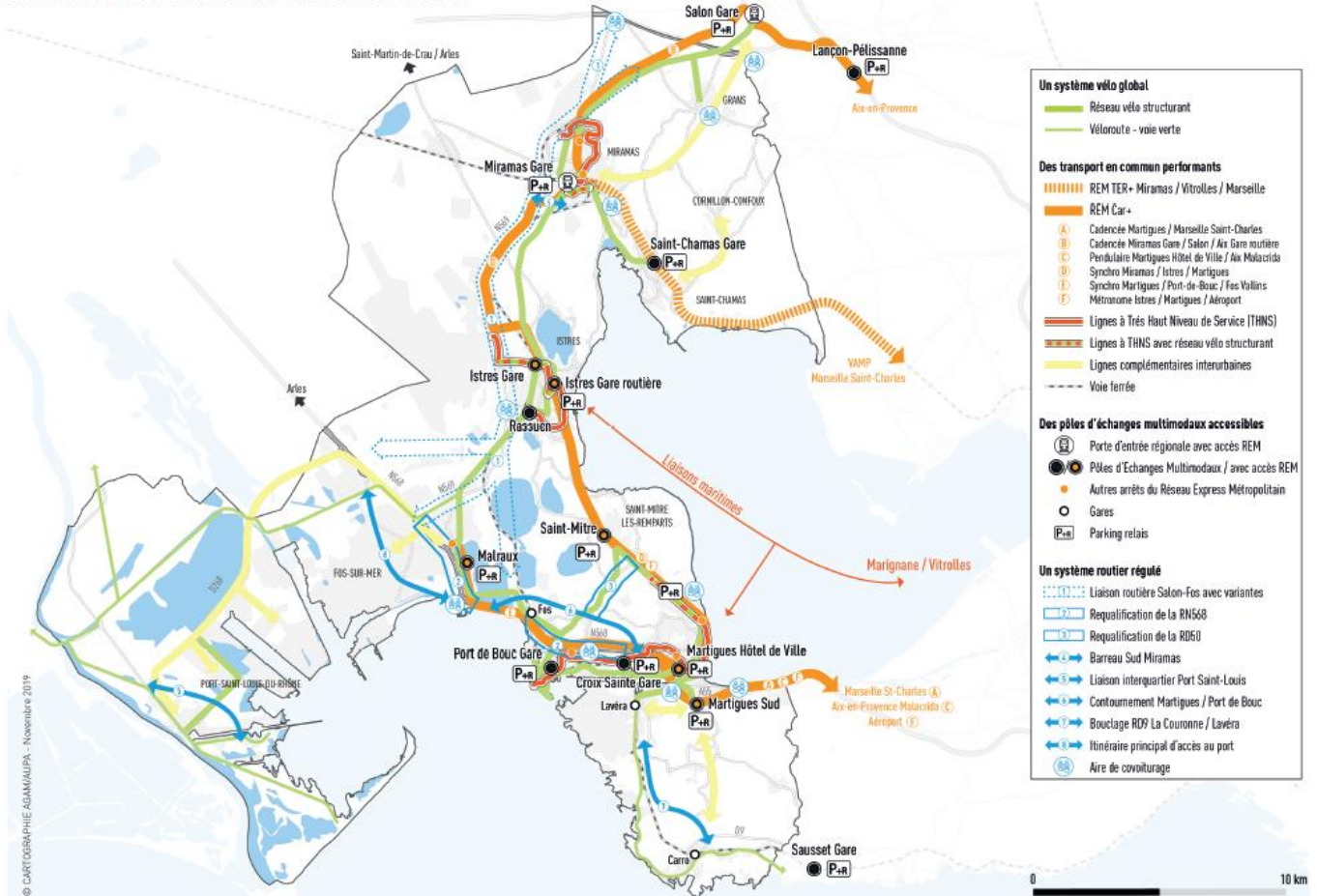
La réalisation de la liaison à 2x2 voies accompagnée de carrefours dénivelés permettra d'améliorer la sécurité routière et la fluidité du trafic. Ainsi, la circulation sera maintenue en cas d'accident, ce qui n'est pas possible actuellement avec un profil à 2x1 voie. Cette amélioration bénéficiera également à tous les axes transversaux.

Une opportunité pour le développement des mobilités alternatives à la voiture

Permettre le développement des mobilités durables

La liaison Fos-Salon est en résonance avec les préconisations et objectifs du projet arrêté de Plan de Déplacement Urbain qui prévoit de faire des voiries structurantes les supports de la multimodalité, de soulager le réseau secondaire, de développer les transports collectifs à haut niveau de service et de favoriser l'usage collectif de la voiture.

BASSIN DE MOBILITÉ OUEST-ÉTANG-DE-BERRE



Source : PDU Métropolitain

Favoriser les mobilités actives et la requalification urbaine des voies routières

Cette liaison s'articule étroitement avec d'autres projets tels que le réaménagement de la RD268 indispensable à l'accès de Port-Saint-Louis-du-Rhône et la desserte du GPMM qui constituera un itinéraire cohérent à 2x2 voies avec la liaison Fos-Salon, le **contournement de Martigues-Port-de-Bouc** au bénéfice de ces deux communes, de la ZIP, du GPMM et du développement local ou encore la création du **barreau de Sulauze**, améliorant l'accessibilité des quartiers sud de la commune de Miramas.

Ce projet est **parfaitement compatible et complémentaire** avec le plan vélo métropolitain et les projets **cyclables des communes** en cours de déploiement.

La liaison Fos-Salon rendra également possible la **requalification de la RN 568** en boulevard urbain multimodal dans le périmètre d'agglomération de Fos-sur-Mer. La **réduction notable des trafics de transit** permettra un meilleur partage de la voirie urbaine au profit des **mobilités actives et du cadre de vie**.

Ces infrastructures requalifiées seront le **support principal du Réseau Express Métropolitain** et **amélioreront les connexions** entre les **polarités urbaines** et leurs liens avec les **pôles d'emplois**.

Un projet devant intégrer une haute exigence de protection environnementale et agricole

Le projet se situe au sein d'une **zone écologique** riche et à la fonctionnalité préservée. La Métropole Aix-Marseille-Provence souhaite que la liaison Fos-Salon réponde aux **exigences de préservation de cette biodiversité remarquable**.

Les zones de **captage hydraulique** et les **zones agricoles** adjacentes, comportant des réseaux d'irrigation, forment un capital qu'il est nécessaire de **protéger** et de **valoriser** conformément aux engagements métropolitains

De fortes réductions des nuisances pour les populations riveraines

La réalisation de la liaison Fos-Salon s'accompagnera d'une **réduction des trafics à l'intérieur des agglomérations**. Cette réduction de trafic permettra une **réduction de l'exposition des riverains aux nuisances sonores et aux polluants** générés par la circulation.

Toutes les variantes de tracés apportent des **fonctionnalités bénéfiques** au projet de liaison. Aujourd'hui, dans le cadre du débat public et de par la **connaissance fine** de leur territoire, **les communes sont les plus à même de se prononcer sur les choix de tracés**.

Des typologies d'infrastructures routières indispensables

La réalisation de la liaison Fos-Salon ne sera efficace qu'en intégrant un **profil à 2x2 voies** sur l'ensemble de son tracé. Le contournement de Miramas comporte déjà un profil similaire.

La **généralisation des échangeurs dénivelés**, comme celui des Bellons en cours de réalisation par la Métropole, sera le gage de déplacements efficaces, sécurisés et permettant le développement des transports collectifs et des mobilités actives.

Les **échangeurs réalisés devront être complets**, positionnés pour répondre aux besoins futures (écoquartier du Golf, Clesud), et les échangeurs existants devront être complétés (notamment en réponse au développement des activités de la base aérienne).