

CAHIER DE LA DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES ROUTES MEDITERRANEE



La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée est un service déconcentré du Ministère de la Transition Écologique qui assure l'entretien et l'exploitation de la RN569, itinéraire routier existant de la liaison Fos-Salon.

Sécurité des usagers et de ses agents, préservation de l'environnement et facilitation des déplacements du quotidien sont ses plus grandes priorités.

Coordonnées :

relations-
usagers.dirmed@developpement-
durable.gouv.fr

04 88 44 52 60

<http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/>

16 rue Antoine Zattara

CS 70248

13331 MARSEILLE CEDEX 3

Cette liaison Fos-Salon mérite de faire l'objet d'un aménagement global

La RN569, support actuel de la liaison Fos-Salon, a fait l'objet au fil du temps de multiples aménagements constituant à ce jour un véritable patchwork d'objets routiers :

- 3 km de route à 2 voies étroites sans accotements entre l'A54 et Miramas,
- 3 km de route à 2x2 voies pour contourner Miramas,
- 14 km de route à 2 voies intégrable à terme en 2x2 voies avec tantôt des carrefours plans, tantôt des carrefours dénivelés entre Miramas et Fos-sur-Mer,
- 3 km de route à 2 voies en secteur urbanisé avec de multiples accès riverains et carrefours plans avec la voirie locale.

Cette hétérogénéité de l'itinéraire ne le rend pas lisible pour l'utilisateur et nuit grandement à sa sécurité : la densité d'accidents sur la RN569 est 5 fois plus élevée que le niveau national sur ce type de route (0,58 contre 0,11).

De part ces caractéristiques géométriques disparates, cet itinéraire n'est plus adapté au trafic qui y circule :

- ni au transit des poids-lourds desservant les zones logistiques et industrielles,
- ni au trafic lié aux déplacements du quotidien avec de nombreux points de congestion aux heures de pointe du matin et du soir aux principaux points d'échanges.

De par son ancienneté, cet itinéraire n'a pas bénéficié des évolutions en matière d'insertion environnementale, de protection des ressources et de maîtrise des nuisances notamment au regard des milieux traversés (milieux naturels protégés, ressources en eau potable, zones urbanisées,)

La DIR souhaite donc ardemment un projet d'aménagement global de l'itinéraire qui permette d'en améliorer la sécurité, la fluidité et l'insertion environnementale.

Un projet global d'aménagement pour améliorer la sécurité, la fluidité et l'insertion environnementale de la liaison

Améliorer la sécurité routière

La densité d'accidents corporels sur la RN 569 est de 0,58 pour 0,11 au niveau national sur ce type de route. Plus des trois quarts des accidents corporels sont des accidents graves, l'enjeu de sécurité routière sur cet axe est majeur.

Entre 2014 et 2019, on dénombre 47 accidents ayant entraîné 16 décès, 35 blessés hospitalisés et 31 blessés légers. Un quart des accidents étaient des collisions latérales suite à des dépassements et un autre quart des collisions frontales. Ces scénarii d'accidents traduisent le problème de lisibilité de l'infrastructure : les usagers considèrent être sur une route en rase campagne réalisent des manœuvres de demi-tour et entrent en collision avec d'autres véhicules, souvent des poids lourds ou des deux-roues motorisés. Cette dernière catégorie d'usagers est impliquée dans près d'un accident corporel sur quatre (23%) alors que leur part au niveau national sur ce type de route n'est que de 17 %.



Source : DirMéditerranée

Les multiples aménagements de configurations diverses tout au long de cet axe nuisent à la bonne perception de l'infrastructure, les projets à venir, qui tiennent compte de la future liaison autoroutière Fos – Salon, sont dans la continuité de cette hétérogénéité d'infrastructures (route à chaussées séparées, bidirectionnelle sans séparateur ni surlargeur pouvant servir de bande d'arrêt d'urgence, carrefours plans, échangeurs dénivelés...) : réaménagement du giratoire de la Transhumance en échangeur dénivelé, création d'un giratoire pour raccorder le barreau de connexion de la RD 569N à la RN 569, dit barreau de Sulauze.

Sur la période de juillet 2019 à novembre 2020, la Dir Méditerranée est intervenue sur 24 accidents (matériels et corporels), 140 pertes de chargement et 35 autres événements soit environ 15 interventions par mois. Le profil en travers de la RN 569 expose toute intervention des agents de la DIR Méditerranée à un fort risque routier, notamment du fait du trafic PL conséquent.

LEXIQUE & SOURCES

Densité d'accidents : nombre moyen d'accidents par an et par kilomètre

Accident corporel : accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Accident matériel : accident avec dommage au véhicule et à l'infrastructure mais sans blessé ou tué

Route à chaussées séparées : route avec séparation physique entre les 2 sens de circulation

Route bidirectionnelle : route à 2 voies de circulation sans séparation physique entre les 2 sens de circulation

Sources des données d'accidentologie :

- Portail TRAxY recensant les accidents corporels constatés par les forces de l'ordre (Ministère de l'Intérieur)
- Rapport CEREMA Avril 2018 – Indicateurs nationaux d'accidents – période 2013-2015

Améliorer la fluidité pour tous

Trafic pendulaire

L'itinéraire de la RN569 entre Salon et Fos subit trois points permanents de congestion :

- Au niveau du carrefour giratoire de Toupiquières

Le trafic en entrée et sortie de Clésud est très élevé avec 10 100 véhicules/jour dont 3 700 PL/jour (données 2019). Ce carrefour est saturé en heure de pointe, les PL dégradant fortement le fonctionnement du carrefour, du fait de leur inertie dans les insertions sur l'anneau.

Des remontées de files d'attente sont observées en heure de pointe du matin, notamment depuis la RN569 Nord (80 véhicules) pouvant causer des ralentissements jusqu'à 1300 mètres en amont du carrefour et la RD69 (30 véhicules). En heure de pointe du soir, des remontées sont observées en sortie de Miramas avec 110 véhicules au maximum.

- Au giratoire de la Transhumance à Istres Nord (RN569 et le chemin des Bellons permettant d'accéder à la RD69)

A l'approche d'Istres, le giratoire de la Transhumance enregistre en heure de pointe du matin une remontée de congestion pouvant atteindre jusqu'à 5km dans le sens Salon - Fos et 1.2km sur la branche Chemin des Bellons en provenance de la RD69. En heure de pointe du soir une remontée de congestion sur 1km est observée sur la RN569 dans le sens Fos - Salon.

- Au giratoire de la Fenouillère (RN569 x RN568 à Fos-sur-Mer)

En heure de pointe du matin, on observe près d'un km de congestion en amont de la RN569 (sens Salon vers Fos) et de 800 m au sud de la RN568. On constate une remontée sur 1,6 km sur la RN568 au nord du giratoire en heure de pointe du soir.

Trafic en cas de crise

Classée route à grande circulation, la RN569 au-delà de sa vocation d'itinéraire de transit poids-lourds pour la desserte du Grand Port Maritime de Fos et des industries implantées dans la région, constitue un maillage indispensable entre la RN568 et la RN113-A54. En cas d'événements sur ces itinéraires, l'activation des plans de gestion de trafic déleste ainsi régulièrement le trafic de ces RN sur la RN569.

Une requalification environnementale indispensable

Pour la DIR Méditerranée, quelque-soit l'aménagement retenu au final, il devra prendre en compte au moins les 3 enjeux suivants .

Enjeu eau

La RN 569 n'a jamais fait l'objet d'une mise au norme vis-à-vis de la loi sur l'eau hormis sur la section récente de 3km constituée par la déviation de Miramas.

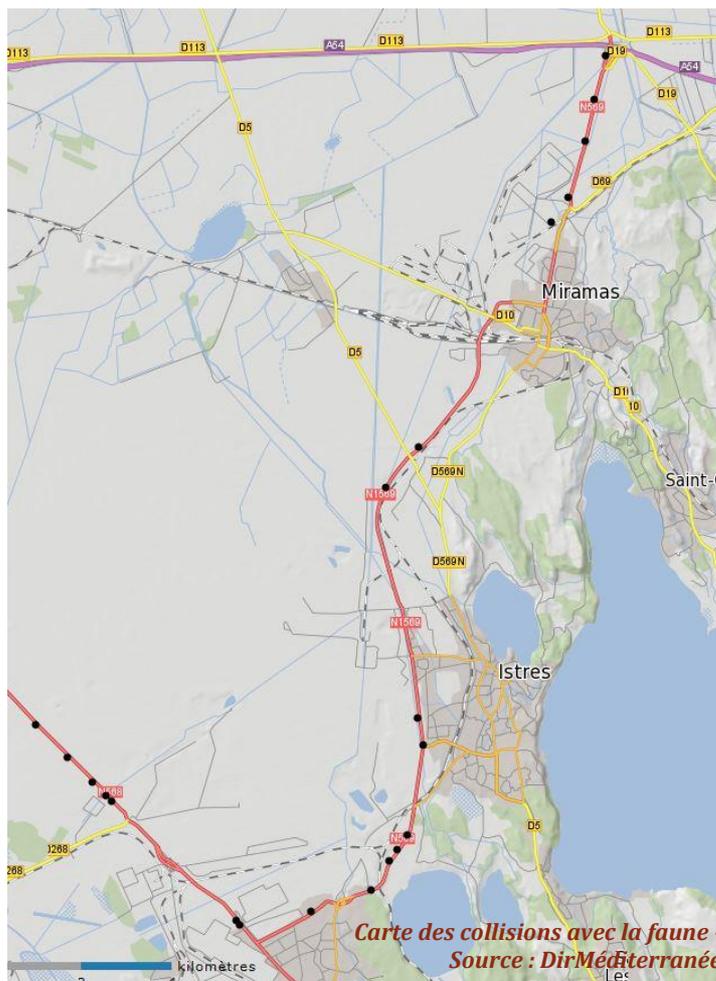
Elle ne dispose donc pas d'ouvrages de rétention et de traitement de la pollution chronique ou de la pollution accidentelle alors que le trafic PL est très important (jusqu'à 27 % de PL sur la section entre l'A54 et le giratoire de Toupigières) dont une part non négligeable de transports de matières dangereuses.

L'enjeu est pourtant considérable compte-tenu de la présence de la nappe de la Crau située entre 4 et 10m de profondeur et très vulnérable à la pollution de surface. Deux captages d'eau potable (Sulauze et Caspienne) ont de plus des périmètres de protection rapprochée traversés par la RN569.

Enjeux trame verte et bleue

Depuis 2017, la DIR Méditerranée recense grâce à ses équipes de patrouille les collisions avec la faune sauvage, dans le cadre d'une convention signée avec le Muséum national d'Histoire naturelle.

La carte ci-contre montre les collisions recensées avec la faune sauvage (points noirs) de 2017 à 2019. Les enjeux attenants aux corridors écologiques à rétablir se situent principalement au nord et au sud de l'itinéraire.



Enjeu bruit

La section sud de la RN 569 sur la commune de Fos-sur-Mer, particulièrement concernée par des nuisances sonores liées au trafic routier devra faire l'objet d'aménagements tels que des murs anti-bruit pour réduire l'exposition des riverains

Conclusion

La DIR Méditerranée plaide pour un projet global d'aménagement de l'itinéraire Fos-Salon qui, si il devait être phasé, devrait commencer par la section nord puis la section sud de l'itinéraire qui posent aujourd'hui le plus de problèmes d'entretien et d'exploitation de cet itinéraire.

Quelle que soit l'issue donnée au projet, des aménagements indispensables seront nécessaires au niveau de la RN569 pour la mettre en conformité avec les normes actuelles et futures en matière de sécurité des usagers, de services aux usagers, de protection des ressources, d'insertion environnementale.