DEBAT PUBLIC

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°37 - Janvier 2021

CAHIER ASF (AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE)

ASF

Premier opérateur d'auto-routes en concession en Europe, VINCI Autoroutes notamment via sa filiale Autoroutes du Sud de la France (ASF) accueille chaque jour plus de 2 millions d'usagers sur ses 4 443 km de réseau.

Partenaire de l'État et des collectivités territoriales, VINCI Autoroutes dessert en France 10 régions, 45 départements, 14 métropoles, plus d'une centaine de villes de plus de 10 000 habitants et des milliers de communes rurales.

Coordonnées :
12 rue Louis Blériot
92506 RUEIL-MALMAISON
+33 4 90 11 35 11
www.vinci-autoroutes.com

UN PROJET POUR FACILITER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN ET LES DÉPLACEMENTS MÉTROPOLITAINS

Prévu dans les objectifs 2030 de la Commission Mobilité´21 et cité dans l'exposé des motifs de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM), le projet de liaison Fos-Salon améliorera sensiblement les déplacements du quotidien à l'ouest de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

L'actuel axe routier est en effet déjà congestionné, en particulier aux heures de pointe, et la situation continuera de se tendre sous l'effet de la croissance démographique et du dynamisme économique du territoire. Attaché au développement d'une mobilité propre, connectée et sûre, facteur de cohésion économique et sociale, ASF note que la liaison nouvelle Fos-Salon, d'autant plus si elle est portée à 2*2 voies, fluidifiera le trafic et favorisera le développement des transports en commun et du co-voiturage, le long d'un axe peu desservi par le mode ferroviaire pour le transport de voyageurs. Les pôles urbains de Fos, Istres, Miramas et Salon-de-Provence, seront mieux desservis via des points d'échanges, offrant de ce fait des solutions nouvelles de mobilité par des accès rapides et performants.
Le projet, intégrant l'objectif de neutralité carbone, réduira les nuisances, tout en constituant une réponse efficiente à l'insécurité routière devenue préoccupante sur l'axe actuel. La protection de l'environnement, des milieux naturels et des espaces agricoles est également prise en compte.

Très présent sur le territoire des Bouches-du-Rhône et de l'Étang de Berre en étant concessionnaire des autoroutes A7, A8, A9 et A54, ASF soutient le projet du maitre d'ouvrage et pourrait accompagner sa réalisation en fonction des choix d'aménagement retenus.
ASF estime pertinentes les options autoroutière et autoroutière intermédiaire, ainsi que la variante A de la section Nord. Il pourrait par ailleurs être étudié l'intégration à la concession ASF d'une partie du tracé, notamment cette section. De cette manière, les usagers bénéficieraient d'une continuité de service avec l'A54 ; ASF pourrait contribuer au financement de la liaison Fos-Salon et lui apporterait son expérience d'exploitant de réseau autoroutier.

Les propos tenus dans ce cahier d'acteur n'engagent que leur auteur. La CPDP n'entend ni les approuver ni les désapprouver.
Contact : CPDP Fos-Salon fos-salon@debat-cndp.fr https://fos-salon.debatpublic.fr

UN PROJET NÉCESSAIRE POUR AMÉLIORER LA CIRCULATION ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS

FLUIDIFIER DES AXES SATURÉS OU EN VOIE DE SATURATION

L'axe routier actuel est par endroits déjà saturé et à d'autres en voie de saturation avec plus de 20 000 véhicules chaque jour sur la section la plus chargée de la RN569, entre les échangeurs Dassault et Guynemer sur la commune d'Istres.

Les poids lourds représentent une part importante de ce trafic. La section la plus chargée de la RN569 en accueille environ 2 100 chaque jour, dont une part importante de camions de transports de matières dangereuses.

Sous l'effet d'une part de la poussée de la croissance démographique dans les cinq communes de l'ouest de l'Étang de Berre et d'autre part, de la dynamique économique du territoire avec notamment les ambitions de développement du port, le trafic devrait atteindre, selon le maître d'ouvrage, 39 500 véhicules/jour d'ici 2030 sur la RN569 à hauteur d'Istres.

Compte tenu des trafics actuels et à venir, le projet de liaison Fos-Salon devrait permettre d'augmenter la capacité de l'axe pour fluidifier la circulation.

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES ITINÉRAIRES AUJOURD'HUI ACCIDENTOGÈNES

Sur l'axe actuel, l'insécurité routière est assez préoccupante. Outre les comportements à risque des usagers, sont en cause l'hétérogénéité de traitement des itinéraires, la densité et la diversité des trafics mêlant voitures et poids lourds, à quoi s'ajoutent des possibilités de dépassement limitées.

Dans une configuration adaptée aux trafics actuels et à venir, le projet de liaison Fos-Salon devrait permettre de diminuer de moitié la gravité des accidents routiers.

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET LE REPORT MODAL

Le projet pourrait assurer une meilleure desserte des pôles urbains en permettant notamment le développement des transports en commun et des nouvelles mobilités. **Il devrait permettre la création d'infrastructures intermodales (pôles d'échanges multimodaux, parkings-relais, parkings de covoiturage, etc.) et renforcer l'accessibilité des infrastructures existantes.**

Pour cela, l'interconnexion avec le réseau métropolitain d'Aix-Marseille Provence apparaît comme nécessaire par la création d'arrêts aux échangeurs ou d'arrêts intégrés à la section autoroutière.
La complémentarité de la liaison avec les modes doux comme le vélo pourrait également être intégrée.

En outre, **le projet permettrait, dans une configuration adaptée aux trafics actuels et à venir, de mieux desservir les infrastructures ferroviaires et fluviales de fret de l'axe Fos-Lyon situées à proximité du grand port maritime de Marseille (GPMM) appelé à se développer**. Il accompagne, entre autres, la modernisation de la gare de triage de Miramas pour renforcer la complémentarité des modes de transport de marchandises.

Face au constat de ces besoins, les deux options « Autoroutière » et «Autoroutière intermédiaire » apparaissent comme les solutions les plus appropriées pour les raisons suivantes :

- Un trafic plus fluide et plus sûr, grâce aux sections à 2x2 voies séparées par terre-plein central, la dénivellation de points d'échanges et la suppression des accès riverains directs.
- Des pôles d'échanges multimodaux existants mieux desservis, accompagnés de nouveaux aménagements (parkings de covoiturage, parkings-relais, hubs multimodaux) pour accompagner le développement des transports en commun et des nouvelles mobilités.
- Des plateformes de fret plus accessibles pour renforcer la complémentarité et l'attractivité des modes de transport de marchandises alternatifs à la route.

UN PROJET POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS ET L'INSERTION ENVIRONNEMENTALE

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET LE REPORT MODAL

Marquée sur les RN568 et RN569 aux heures de pointe, la saturation du trafic entraîne un allongement important des temps de parcours pour les déplacements du quotidien domicile-travail.

Avec la suppression de certains points de ralentissement (giratoires) et une connexion autoroutière à l'A54, **la liaison Fos-Salon devrait permettre des gains de temps importants (de l'ordre de 15 minutes par rapport à la situation sans projet selon le maitre d'ouvrage) et d'améliorer la régularité des temps de déplacement domicile-travail.**

Les pôles urbains de Fos, Istres, Miramas et Salon-de-Provence seraient desservis via de nombreux échangeurs, offrant de ce fait des solutions nouvelles de déplacement par des accès rapides et performants depuis et vers les zones urbanisées.

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET RÉDUIRE LES NUISANCES AUX RIVERAINS

L'importance du trafic sur la RN569 et la RN568, localisées toutes deux à proximité des zones urbaines, dégrade fortement la qualité du cadre de vie des habitants du territoire. Selon les cartes de bruit stratégiques, approuvées par arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône, entre 1000 et 2000 logements dépassent les seuils sonores réglementaires.

La liaison Fos-Salon permettrait de réduire sensiblement l'exposition des habitants à ces nuisances en déplaçant du trafic à l'extérieur des centres-villes, en fluidifiant la circulation sur la RN569, mais aussi grâce à la pose d'écrans acoustiques.

RENFORCER LES MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DES MILIEUX NATURELS

Sur ce territoire fortement industrialisé, le projet de liaison intègre les dispositions nécessaires à la protection de l'environnement, des milieux naturels et des espaces agricoles. Il s'inscrit en cohérence avec la Stratégie nationale pour la biodiversité, concrétisation de l'engagement français au titre de la convention sur la diversité biologique. **Il intègre des mesures d'atténuation de fractionnement et de rétablissement de la transparence écologique et prend en compte les enjeux fonciers, paysagers, agricoles et écologiques du territoire**, ainsi qu'il met en place des actions en faveur des activités agricoles et du patrimoine humain.

LA POSITION D'ASF SUR LES MODALITÉS DE RÉALISATION ET LES FONCTIONNALITÉS DU PROJET

UN EQUILIBRE A TROUVER POUR UNE SECTION EN MILIEU URBAIN

Le projet s'inscrit en faveur du développement des mobilités métropolitaines et de l'amélioration des déplacements domicile-travail en particulier.

Au regard de ces spécificités et pour le choix de l'option d'aménagement à retenir, **ASF considère comme essentielle la prise en compte fine de l'acceptabilité locale d'une éventuelle mise à péage, et de sa tarification, de l'intégralité de la liaison Fos-Salon. Des solutions laissant des sections autoroutières en milieu urbain (comme l'antenne de Miramas) libres de péage pourraient ainsi être étudiées.**

DES AVANTAGES D'UNE POSSIBILITE D'INTÉGRATION À UNE CONCESSION EXISTANTE, POUR LA SECTION NORD EN PARTICULIER

En fonction du parti d'aménagement retenu à l'issue du débat public et à la demande le cas échéant de l'Etat concédant, **il pourrait être étudié le principe d'intégration d'une partie de la liaison Fos-Salon à la concession ASF**, par exemple la section nord (4 km) qui se raccorde directement à l'autoroute A54.

De cette manière, et selon des modalités qui seraient déterminées conjointement entre ASF et l'Etat concédant,

- **les usagers bénéficieraient d'une continuité de service entre l'A54 et la liaison Fos-Salon,**
- **le recours à des options alternatives de financement (mobilisation des ressources du péage avec la possibilité que la section concernée soit libre de péage) serait permis** par le cadre juridique et contractuel de la concession ASF, ce qui aurait pour avantage de réduire le recours aux crédits publics et d'accélérer l'affectation de ressources financières au projet.

ASF pourrait apporter son expérience d'exploitant de réseau autoroutier, habitué aux flux d'importants de trafics poids-lourd, ainsi que sa connaissance du territoire afin d'assurer un haut niveau de service continu aux usagers et mobiliser ses ressources et son expérience en cas de crise.