



# PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON

## Concertation continue

### Groupe de travail déplacements, services et climat

3 juillet 2023

  
**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement





# Accueil mairie de Miramas





# Introduction et accueil des participants

DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur



# Charte de vie de groupe

- **Règle de base**

Tout le monde a raison...  
... Partiellement !!!



- *Interaction constructive : pratiquer le « Oui ... et »*
- *Pas de jugement*
- *Écoute entre participants*
- *Bienveillance*
- *Travailler de manière décontractée*
- *Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes en fin de réunion*



# Présentation des intervenants/prestataires

## **DREAL PACA – STIM**

- Lionel PATTE

## **CEREMA**

- Anaëlle PITOISET
- Olivier TROULLILOUD

## **EGIS**

- Éric MEYER

## **NICAYA conseil**

- Blandine PERICHON
- Jordan FLEURUS
- Sacha LAURENT



# Garants de la concertation continue

## 2 garants qui **veillent** :

- à la **qualité, à la sincérité et à l'intelligibilité des informations** diffusées au public
- au **bon déroulement de la concertation**

## Leur rôle : **Prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte** en s'appuyant sur :

- Les recommandations faites dans le compte rendu du débat public ;
- Les engagements pris par le maître d'ouvrage ;
- L'avis de la CNDP sur la qualité des réponses du maître d'ouvrage

## Garants :

- Jean-Michel FOURNIAU
- Audrey RICHARD-FERROUDJI

# Ordre du jour

18h



20h

Durée	Séquence du groupe de travail
10 min	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accueil des participants</li> <li>• Introduction du groupe de travail</li> </ul>
5 min	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rappel du processus d'élaboration du projet</li> </ul>
75 min	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats de trafics en projet – 1<sup>ers</sup> enseignements sur les variantes et échanges</li> </ul>
10 min	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suites et clôture de la séance</li> </ul>



1

# Rappel du processus d'élaboration du projet



Durée : 5 mn





# Rappel de réunions de concertation

Février

2023

Etudes

Concertation

Date

Caractérisation de l'état initial

Définition et étude des variantes d'aménagement

Agriculture / Nappe de Crau

Risques technologiques et réseaux

Groupe de travail géographique Sud :  
Conception des variantes

Milieus naturels et  
Démarche ERC territorialisée

Déplacement, services et climat

28 février

21 mars

16 mai

23 mai  
+4 juillet

30 mai  
+ 3 juillet

Juin  
2023

# Objectifs du groupe de travail de ce jour

- Poursuivre le partage des modélisations de trafic réalisées par le CEREMA suite au groupe de travail du 30 mai





2

# Résultats de trafic en projet

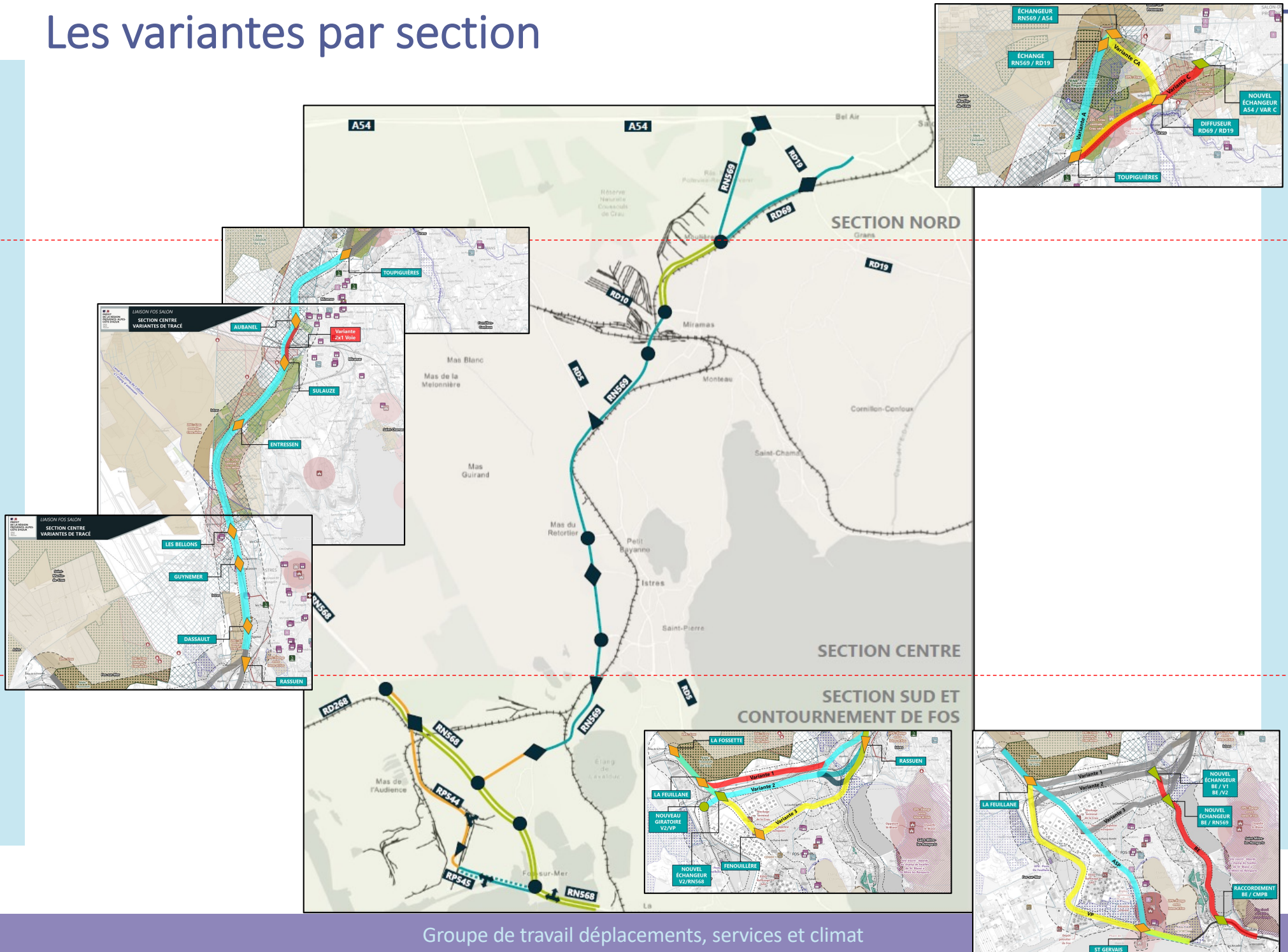
## 1<sup>ers</sup> enseignements sur les variantes



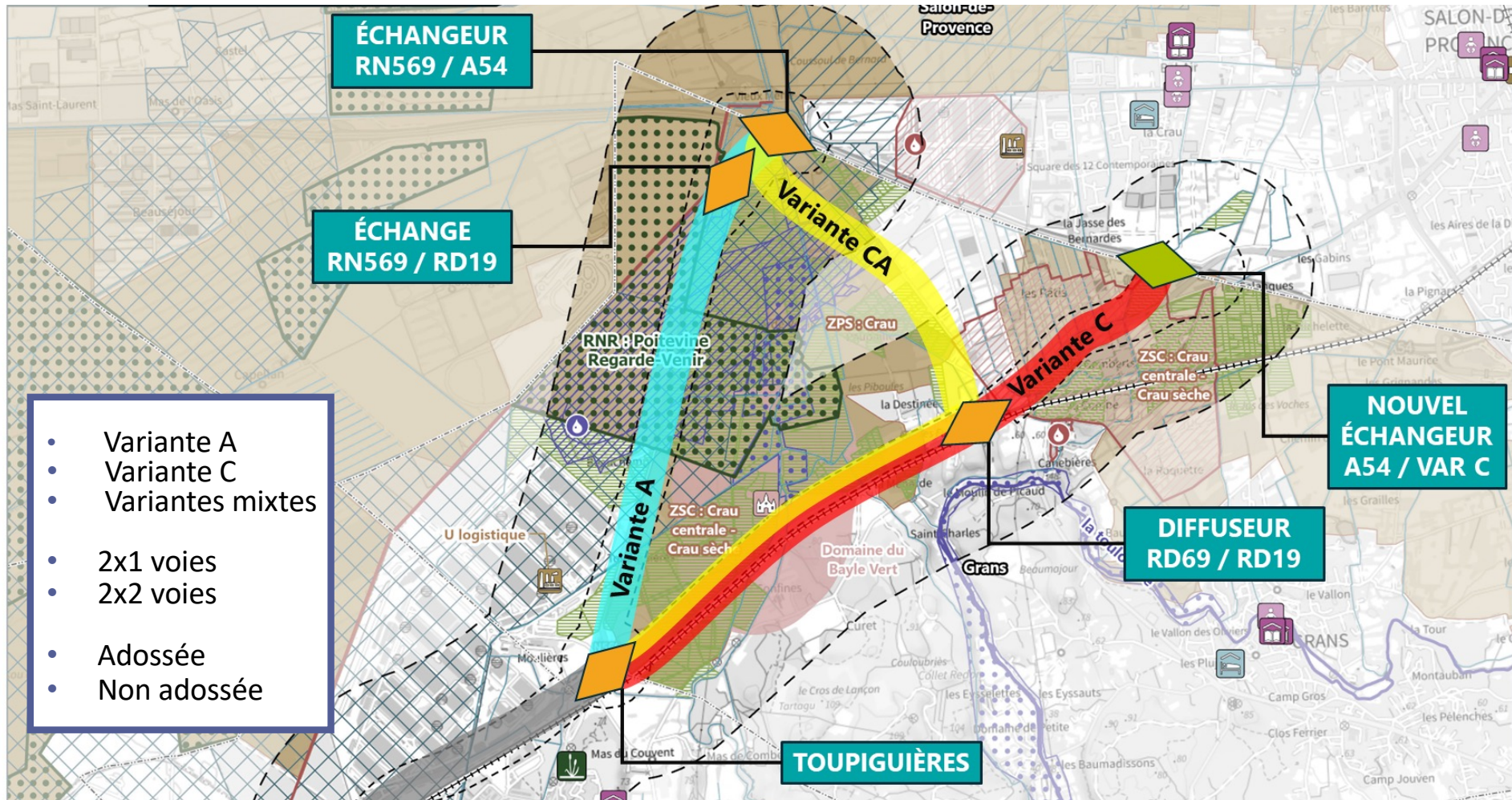
Durée : 75 mn



# Les variantes par section



# Variantes d'aménagement pour la section Nord

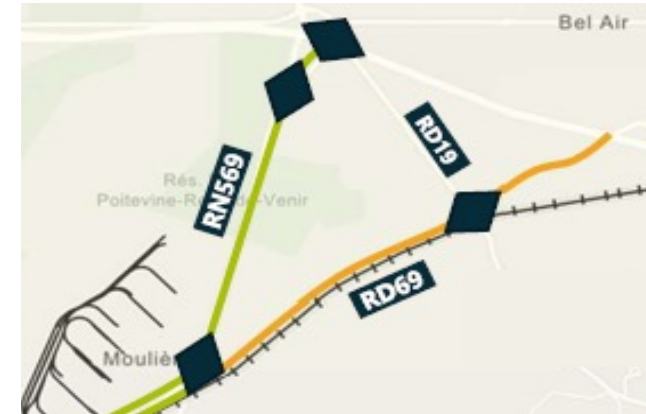


- Variante A
- Variante C
- Variantes mixtes
- 2x1 voies
- 2x2 voies
- Adossée
- Non adossée

# Section Nord – Variante A

- Selon les scénarios, entre 18 000 et 20 000 véh/j sur la variante A, dont 3 500 à 4 000 PL
  - Vérification avec les trafics en heure de pointe
    - Capacité horaire d'environ 1700 uvp\*/h/sens pour une 2x1 voie
    - 1 000 à 1 200 uvp\* par sens à l'heure de pointe du matin et 900 à 1 100 uvp\* l'heure de pointe du soir
    - Vérification faite avec un scénario AME
    - Modélisation en cours avec ensemble des projets de développement de la ZIP
  - Cette variante conforte les fonctions respectives de la RN569 et de la RD69
  - Niveaux de trafic peu sensibles à un éventuel adossement au réseau ASF
- Variante A compatible à 2x1 voie
- Variante A à 2x2 voies également prise en considération pour la suite (variante de référence dans la décision ministérielle)

Variante A à 2x1 voies



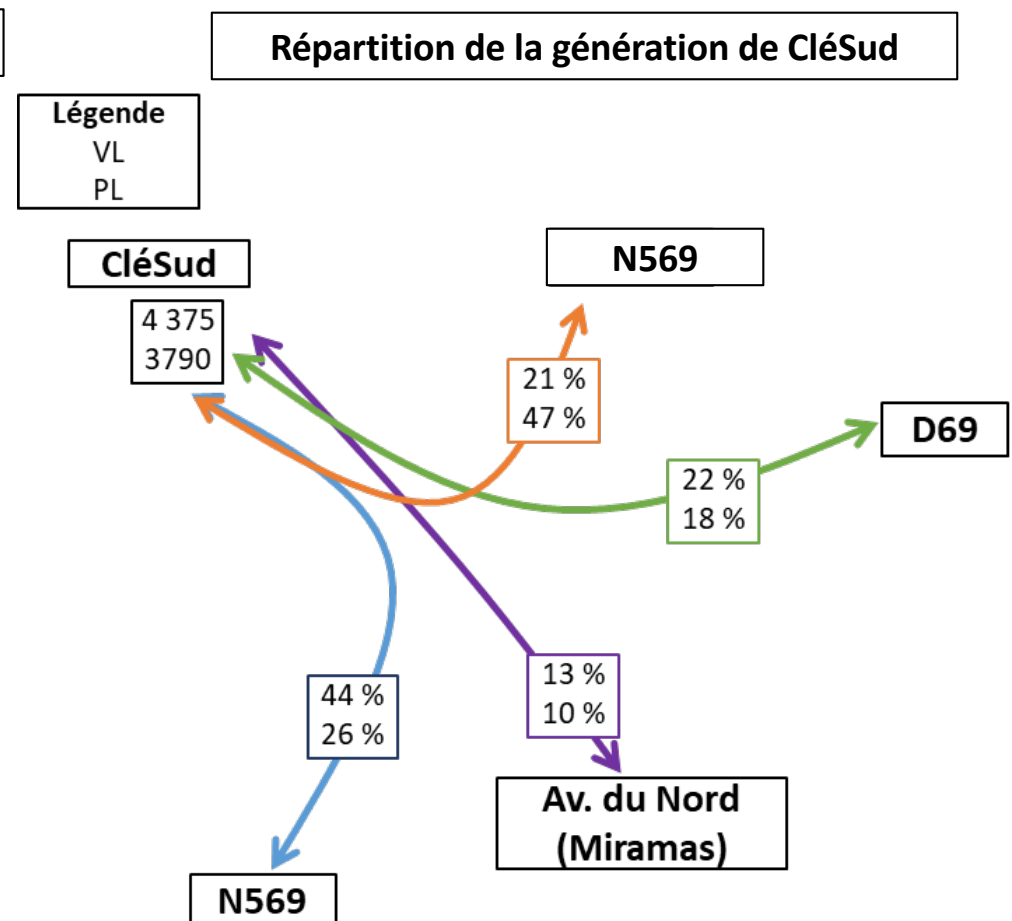
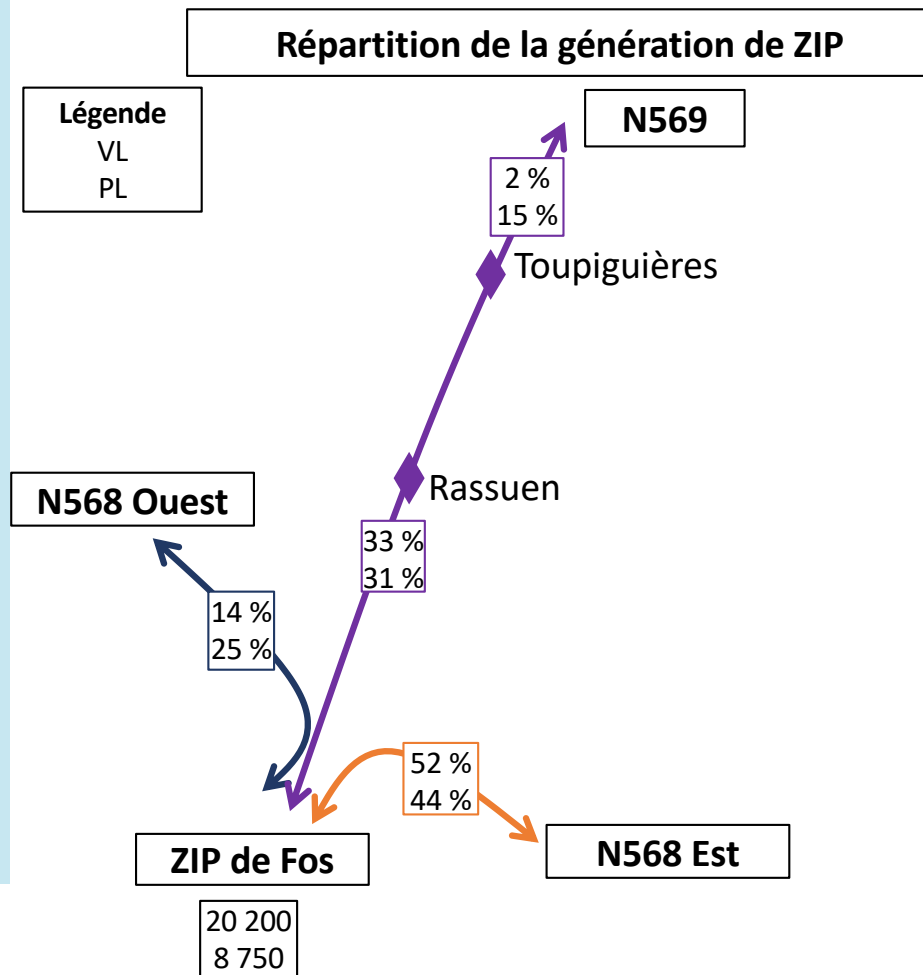
Variante A à 2x2 voies



\* uvp : unité de véhicule particulier (1PL=2VL)

# Section Nord – Variante A

- 350 VL (2 % de la génération de la ZIP de Fos) et 1 250 (15 %) PL générés par la ZIP de Fos emprunteraient la variante A à horizon 2050
- 900 VL (21 % de la génération de CléSud) et 1 750 PL (47 %) générés par CléSud emprunteraient la variante A à horizon 2050



# Section Nord – Variante C

- Quel que soit le scénario considéré, environ 30 000 véh/j sur la variante C, dont 4 500 PL
  - L'essentiel de la fonction d'échange entre l'A54 et le sud (de Clésud à la ZIP de Fos-sur-Mer) est transférée sur le nouvel échangeur et la variante C
- Environ 6 000 véh/ dont 650 PL sur la RN569
  - Essentiellement les flux locaux de VL (Nord Ouest de Salon – Eyguières) et de PL (zone logistique et industrielle de Salon) et une faible part des échanges autoroutiers
- Niveaux de trafic peu sensibles à un éventuel adossement au réseau ASF



➔ Variante C à 2x2 voies à étudier

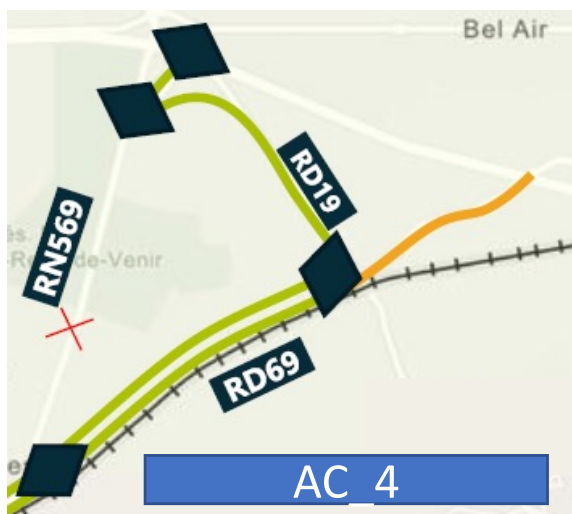
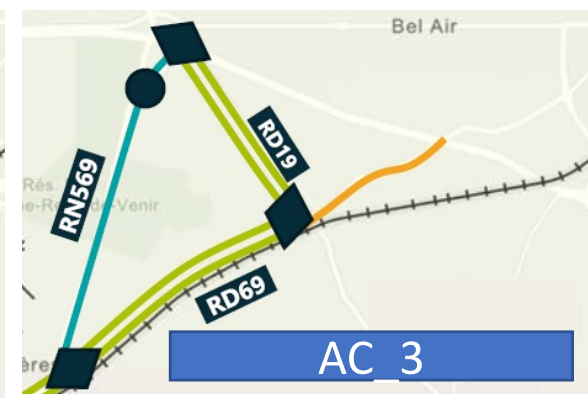
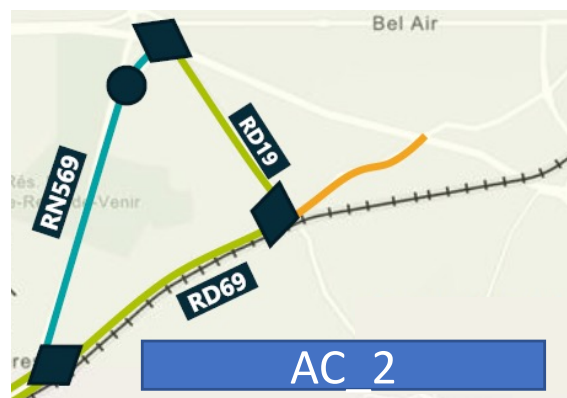




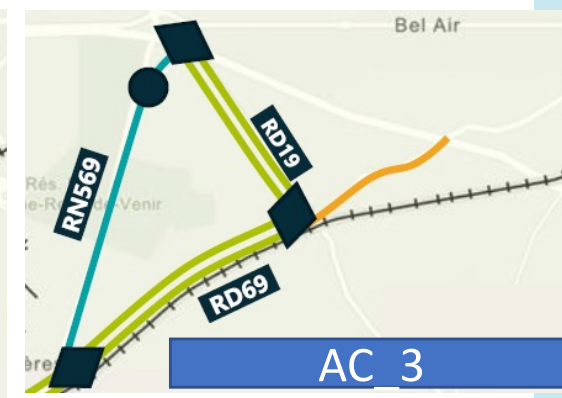
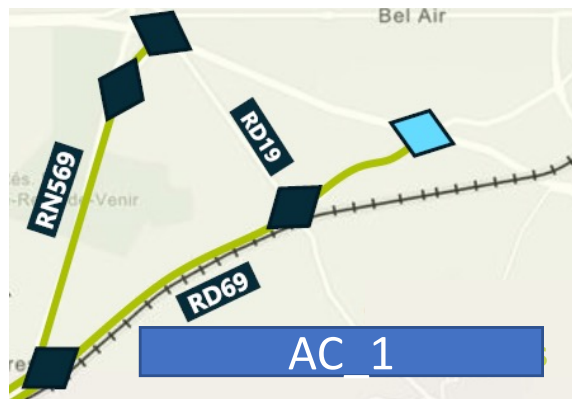
# Questions ou clarifications ?

# Section Nord – Variantes mixtes supplémentaires

- Mise à 2x1 voies de la RN569 et de RD69 avec création d'un nouvel échangeur A54/D69 (AC\_1)
- Mise à 2x1 voie ou à 2x2 voies des sections de RD69 et RD19 sans contrainte sur la RN569 (AC\_2 et AC\_3) ou en supprimant la RN569 (AC\_4)
- Mise à 2 voies de la RN569 dans un sens et la RD19 (et RD69) à 2 voies dans l'autre sens (AC\_5 et AC\_6)



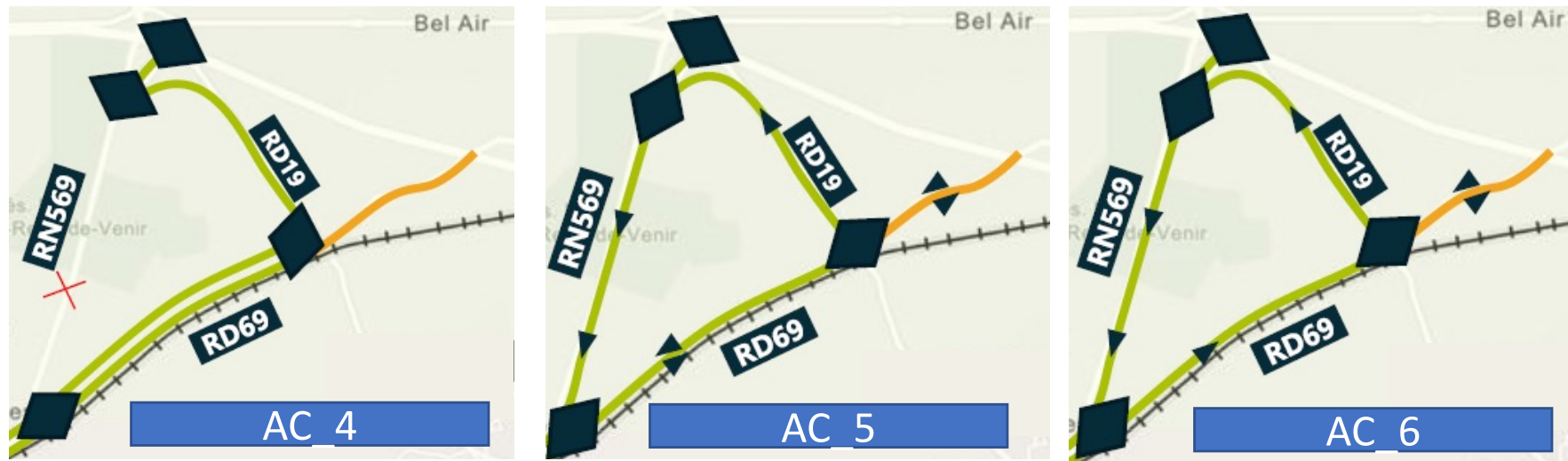
# Section Nord – Variantes mixtes supplémentaires



- La RD69, aménagée à 2x1 voies dans le cadre de la variante **AC\_1**, a le même fonctionnement que la variante C (D69 à 2x2v) du fait de la création du nouvel échangeur D69/A54 mais sa capacité est atteinte (30 000 véh/j)

- Pas de nouvel échangeur autoroutier : utiliser D69/D19 pour rejoindre l'A54
- En l'absence de contrainte sur la section de la RN569 : la réalisation de ces variantes ne permet pas de report de trafic depuis la RN569 (3km supplémentaires à parcourir)

# Section Nord – Variantes mixtes supplémentaires

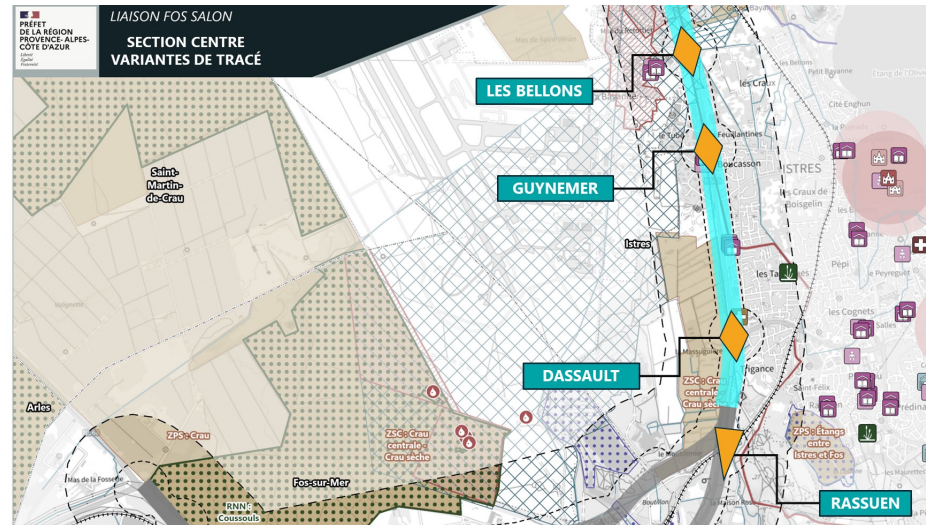
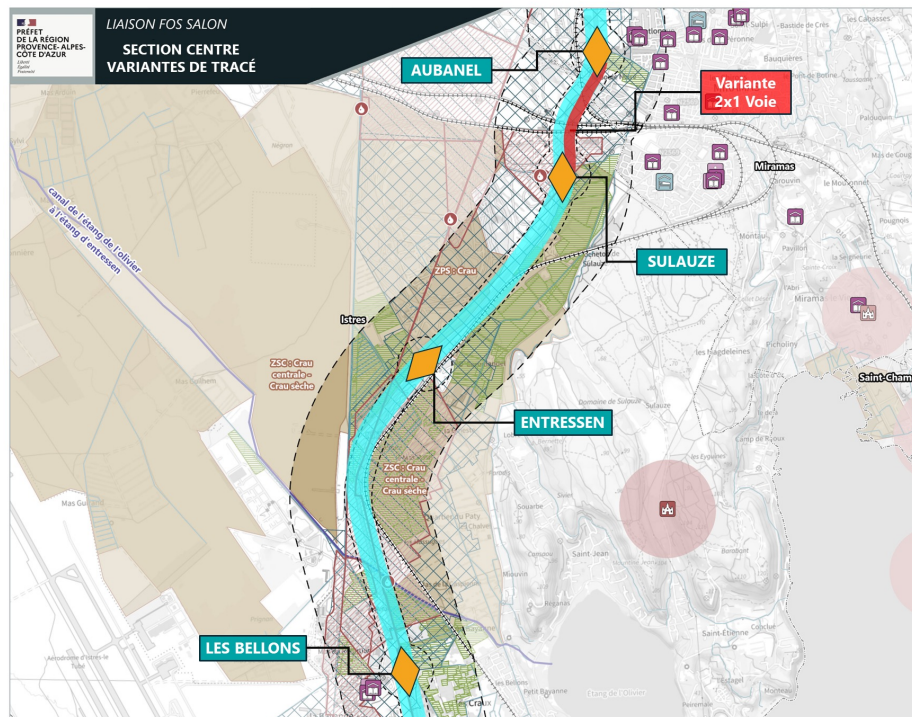
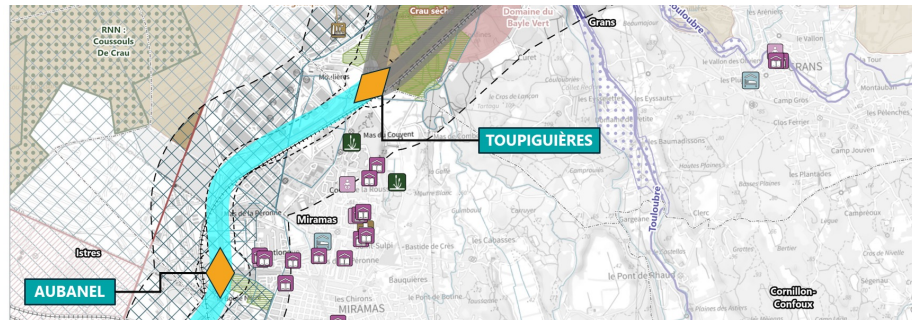


- Pas de nouvel échangeur autoroutier : utiliser D69/D19 pour rejoindre l'A54
- Lorsque la RN569 est contrainte, les flux d'échanges autoroutiers sur la RD69 empruntent principalement le réseau local salonais pour rejoindre l'échangeur n°14 de l'A54 (D69-D113) plutôt que de récupérer l'A54 à l'échangeur n°13 (Salon Ouest) via la RD19.
- Impact sur le réseau local :
  - ➔ Aménagements complémentaires sur la voirie locale à envisager pour les variantes **AC\_4** et **AC\_5** ?
- Faisabilité technique de ces aménagements contraignant la circulation des N569, D69, D19 à étudier



# Questions ou clarifications ?

# Variantes d'aménagement pour la section Centre FOS ↔ SALON

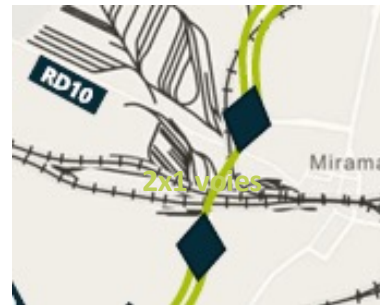


- 2x2 voies sur toute la section
- 2x1 voies entre Aubanel et Sulauze
- Dénivellation de tous les points d'échange
- Points d'échange à niveau à Aubanel et Sulauze

# Section Centre



ou



**2x1 voies entre  
Aubanel et Sulauze**

**Avec dénivellation des  
points d'échange**

**Aménagement sur place,  
avec échangeurs dénivelés,  
à 2x2 voies entre  
Toupigières et Rassuen**

Selon les scénarios,

- de 28 000 à 34 000 véh/j d'Aubanel à Guynemer, 39 000 à 45 000 véh/j de Guynemer à Dassault, dont 2 800 à 3 100 PL
- Ces niveaux de trafic s'expliquent par un report des VL depuis le réseau routier secondaire (D569N en particulier, RD5)
- Le niveau de trafic justifie la dénivellation des points d'échange et la mise à 2x2 voies de la route

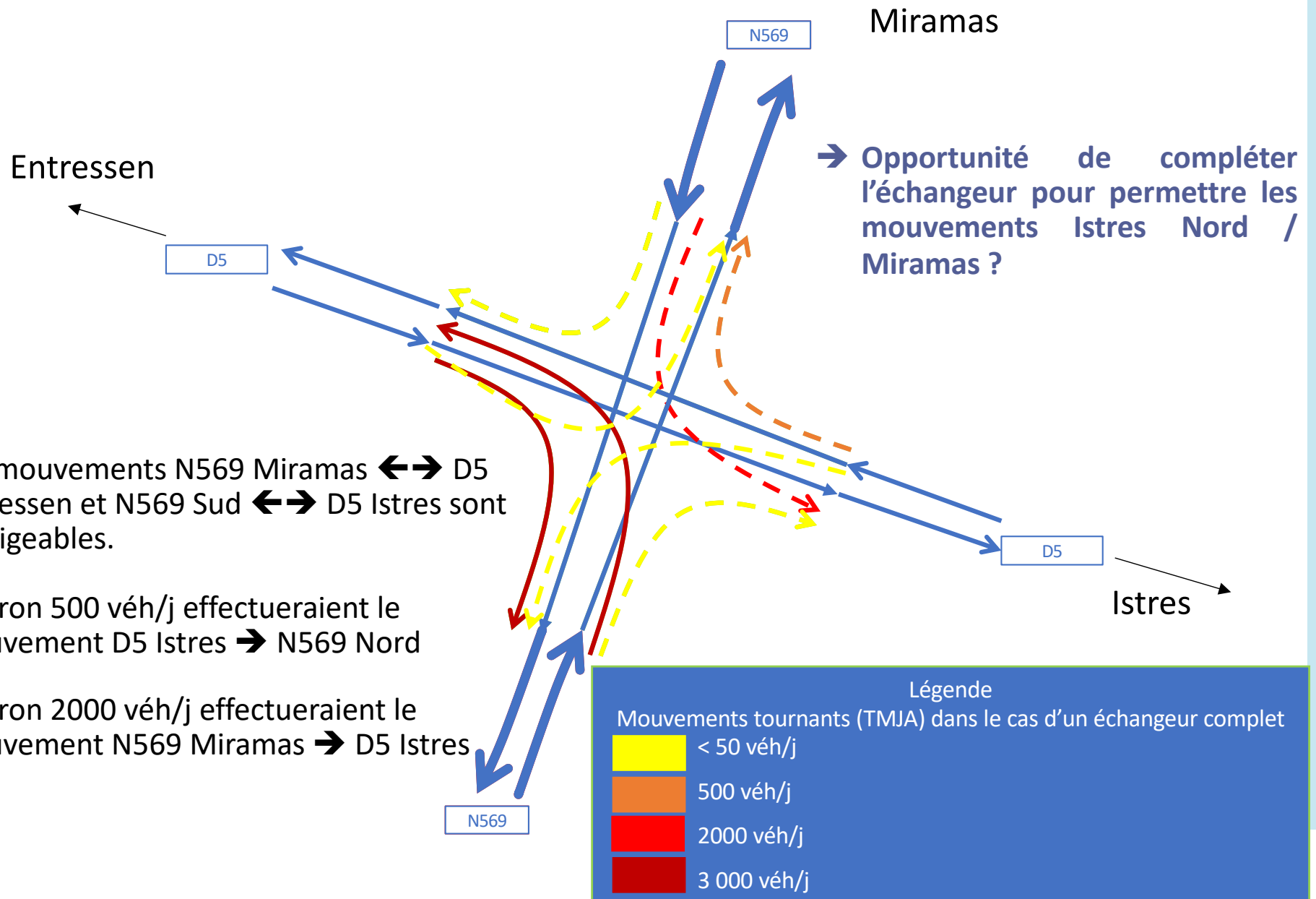
Section Sulauze-Aubanel : 27 000 véh/j

- Approche de la limite de capacité d'une 2x1 voie
- L'analyse aux heures de pointe entre Aubanel et Sulauze confirme la nécessité de déniveler les points d'échange

➔ **La variante à 2x2 voies sera étudiée**

➔ **Pour Aubanel-Sulauze, la variante à 2x1 voie et échangeurs dénivelés sera également étudiée**

# Section Centre – Echangeur d'Entressen

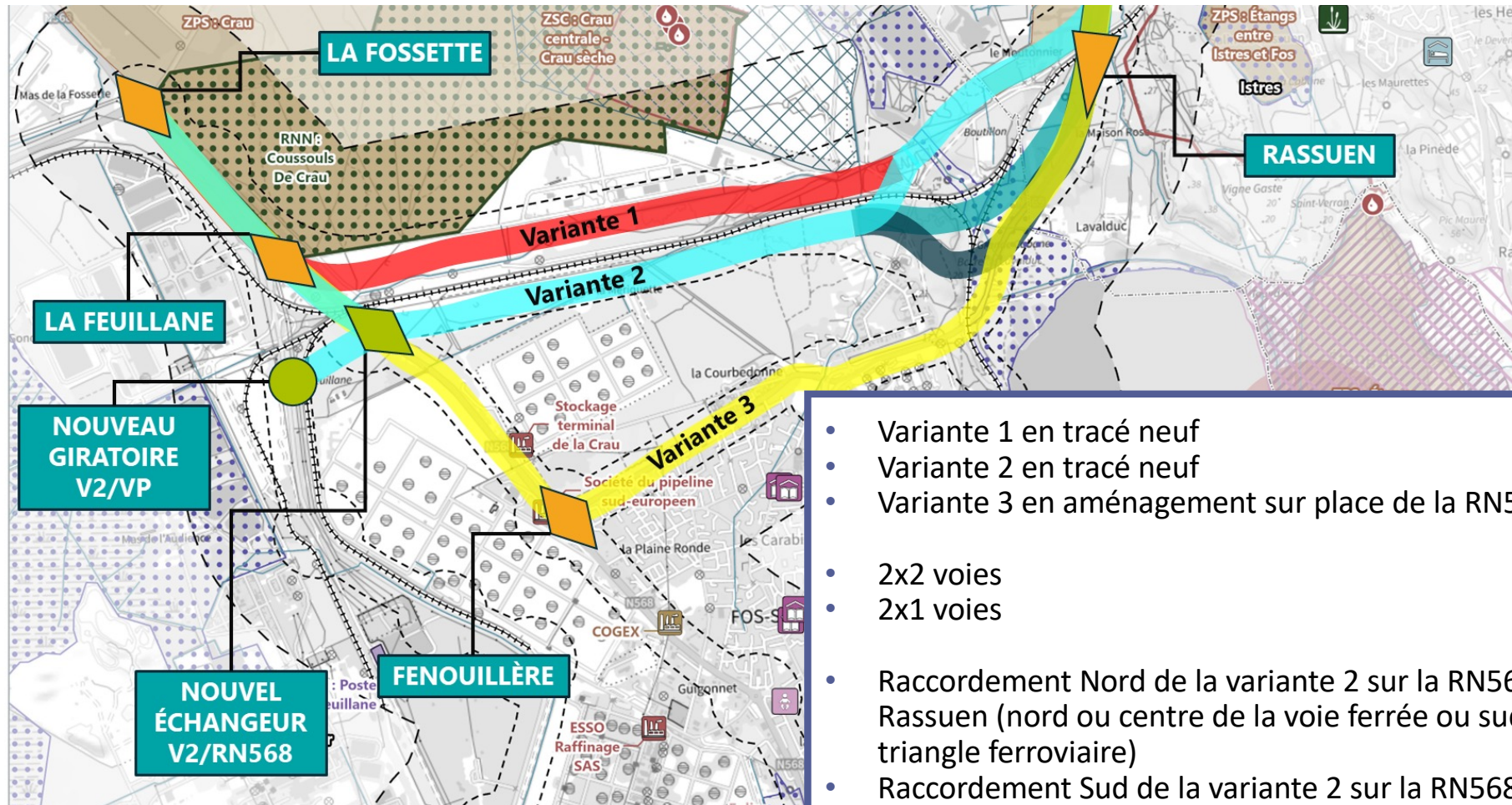






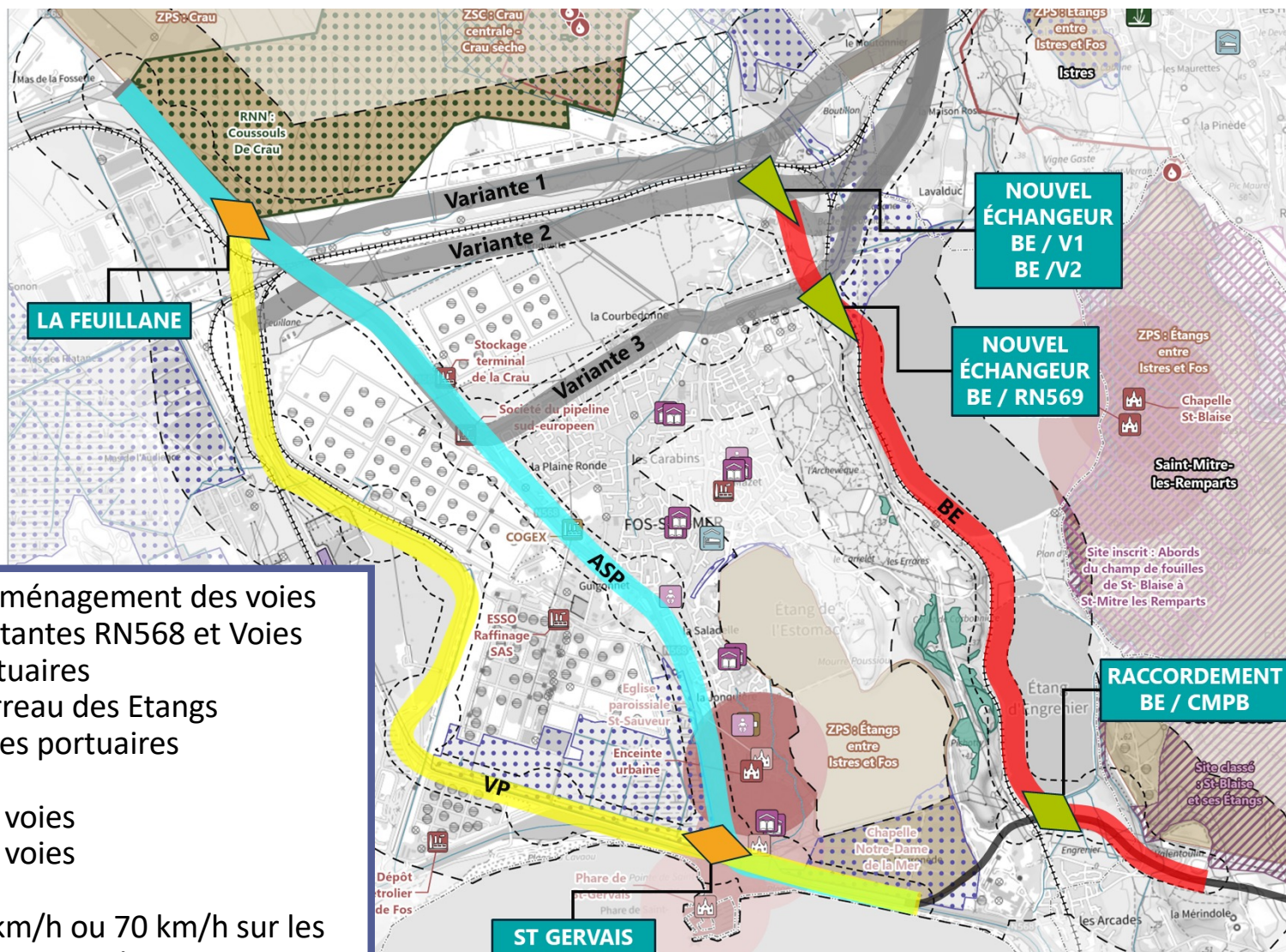
# Questions ou clarifications ?

# Variantes d'aménagement section Sud



- Variante 1 en tracé neuf
- Variante 2 en tracé neuf
- Variante 3 en aménagement sur place de la RN569
  
- 2x2 voies
- 2x1 voies
  
- Raccordement Nord de la variante 2 sur la RN569 à Rassuen (nord ou centre de la voie ferrée ou sud du triangle ferroviaire)
- Raccordement Sud de la variante 2 sur la RN568 ou sur les voies portuaires
  
- Demi-échangeur ou échangeur complet à Rassuen
  
- 90 km/h ou 70 km/h sur la variante 3

# Variantes d'aménagement contournement de Fos



- Réaménagement des voies existantes RN568 et Voies portuaires
- Barreau des Etangs
- Voies portuaires
- 2x2 voies
- 2x1 voies
- 90 km/h ou 70 km/h sur les voies portuaires

# Section Sud - Avec réaménagement des routes existantes pour le contournement de Fos-sur-Mer

## Variante 1 et 2

- Environ 10 000 véh/j sur les variantes 1 et 2, dont 2 000 PL
- Resterait sur la RN569 : autour de 22 000 véh/de Rassuen à Lavalduc, et de 14 000 véh/j de Lavalduc à la RN568
- La localisation des points de raccordements de la section Sud sur la RN569 (au nord) et sur la RN568 et les voies portuaires (au sud) a peu d'incidence sur les trafics

→ Les variantes 1 et 2 sont compatibles avec une 2x1 voie

## Variante 3

- 32 000 à 34 000 véh/j de Rassuen à Lavalduc, et 24 000 à 26 000 véh/j de Lavalduc à la RN568, dont 2 200 à 2 700 PL

→ La variante 3 à 2x2 voies de type artère urbaine, limitée à 70 km/h, adaptée à sa localisation, sera étudiée

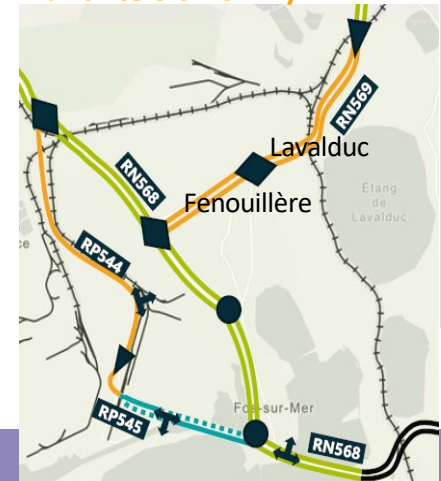
Variante 1



Variante 2



Variante 3 à 70 km/h



## Variante Voies Portuaires à 2x2v et 90km/h

- de 21 000 à 25 000 véh/j, dont 3 500 à 4500 PL selon les sections
- Impact sur la RN568 :
  - Environ 44 000 véh/j (dont 4 500 PL) à l'est de St-Gervais,
  - Environ 18 000 véh/j (dont 400 PL) entre St-Gervais et Guignonnet
  - Environ 9 500 véh/j (dont 200 PL) entre Guignonnet la RN569

=> variante testée qui décharge le plus la N568

- **Effet sur la RN569** : L'aménagement des voies portuaires n'a pas d'effet sur le trafic de la N569 (autour de 20 000 véh/j de Rassuen à Lavalduc et 12 000 véh/j de Lavalduc à la RN568)
- **Effet sur le section sud** : L'aménagement des voies portuaires n'a pas d'effet sur le trafic de la section sud (autour de 12000 véh/j)

→ La variante voies portuaires nécessite une 2x2 voies à 90 km/h



Voies portuaires à 2x2 voies, de type VSA à 90 km/h

# Contournement de Fos par le Barreau des Etangs

## Selon le profil en travers du barreau des étangs

- entre 31 000 et 37 000 véh/j sur la barreau des étangs, dont 3 800 à 4 000 PL
- **Effet sur la RN568 :**
  - 22 000 à 24 000 véh/j (dont 1 200 PL) à l'est de St-Gervais,
  - 14 000 à 16 000 véh/j (dont 400 PL) entre St-Gervais et Guignonnet
  - 5 000 à 7000 véh/j (dont 200 PL) entre Guignonnet la RN569
- **Effet sur la RN569 :** 14 000 véh/j de Rassuen à Lavalduc et 7 000 véh/j de Lavalduc à la RN568 -> **décharge importante de l'axe**
- **Fort effet sur la section sud :** 24 000 à 27 000 véh/j (dont 4 800 à 5 300 PL) sur les variantes 1 ou 2



Barreau des Etangs à 2x2 voies,  
de type VSA à 90 km/h

- ➔ La variante barreau des étangs nécessite une 2x2 voies
- ➔ La réalisation du barreau des étangs implique de réaliser la section sud à 2x2 voies



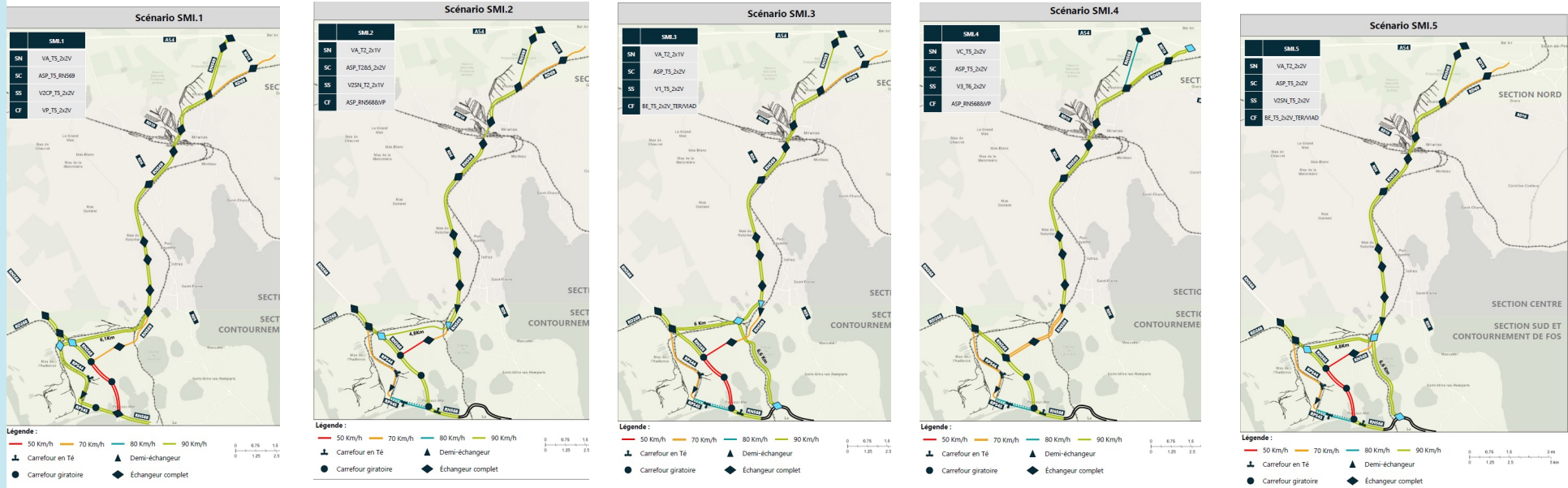
# Questions ou clarifications ?

# En résumé, principaux enseignements

- Transformer les carrefours giratoires en échangeurs dénivelés est prioritaire
- **Section Nord**
  - **Variante A** compatible avec un aménagement à 2x1 voie (vérification en cours modélisations trafic évolution ZIP)
  - **Variante C** nécessite une mise à 2x2 voies
  - **Variantes mixtes (A+C)** présentent peu d'intérêt du point de vue de la circulation (en // impacts milieu naturel, agricole et bâtis en cours d'évaluation)
  - L'adossement ou non au réseau ASF a peu d'influence sur les trafics
- **Section Centre**
  - Mise à 2x2 voies nécessaire, y compris franchissement du faisceau ferroviaire de Miramas
  - Compléter le demi-échangeur d'Entressen et de Rassuen présente un intérêt à confirmer
- **Section Sud et contournement de Fos-sur-Mer**
  - Variantes 1 et 2 compatibles avec un aménagement à 2x1 voie, dans le cas d'un contournement de Fos par les voies portuaires ou réaménagement des routes existantes
  - Le barreau des étangs nécessite un aménagement à 2x2 voies, implique également la mise en 2x2 voies des variantes 1 ou 2



# 5 scénarios mixtes étudiés



- ➔ Analyse multicritère à mener au regard des objectifs auquel doit répondre le projet LFS
- ➔ Vision globale du projet sur les trafics
- ➔ 5 modélisations seront présentées dans une prochaine séance



6

## Suites et clôture de la séance



Durée : 5 mn



# Prochaines échéances

## **Groupe de travail déplacement et services**

- Transmission du support et de la synthèse de la séance de ce jour
- Programmation d'une nouvelle séance de ce groupe de travail :
  - Analyse des effets du projet sur les trafics
    - Report d'itinéraire locaux et longues distances
    - Gains de temps,
    - Gains de sécurité routière
  - Modélisation des 5 scénarios mixtes
  - Comparaison des variantes

## **Poursuite des études et de la concertation sur l'ensemble des thématiques**

- Groupe de travail milieu naturel 4 juillet à Miramas
- Prochains groupes de travail : automne 2023



Retrouvez toute l'actualité du projet sur le site internet

<https://www.liaison-fos-salon.com>



Merci de votre attention

