

ACCOMPAGNEMENT DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE L'OUEST ÉTANG DE BERRE

Diagnostic flash sur la saturation routière de l'Ouest étang de Berre

Synthèse du diagnostic

17/11/25 – V6

1 Objet du document

Ce document présente des éléments issus du diagnostic réalisé par le CEREMA sur la saturation actuelle et prospective des itinéraires routiers desservant la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos.

Elle a vocation à éclairer les enjeux de desserte routière du territoire, à objectiver les congestions existantes et à anticiper les besoins à venir dans un contexte de développement industriel accéléré.

2 Contexte : une desserte routière de la ZIP mise sous pression par une dynamique industrielle exceptionnelle

Le port de Marseille-Fos, premier port français et troisième de Méditerranée en tonnage, est un équipement stratégique pour le commerce français et européen. La zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, couvrant 10 000 hectares accueille des industries de pointe (raffinage, sidérurgie, chimie) et des plateformes logistiques d'envergure internationale. Au-delà de la ZIP, le territoire s'appuie aussi sur un tissu commercial et artisanal, avec 329 établissements.

La ZIP de Fos couvre un espace très étendu, d'une superficie aussi étendue que celle de la ville de Marseille, organisé autour de darses et de sites parfois éloignés les uns des autres. Cette configuration, combinée à une accessibilité en mode alternatif hétérogène selon les secteurs (transports collectifs, logistique massifiée) et aux horaires de travail en 3x8, favorise l'usage du véhicule individuel et du transport routier.

À ces flux de personnes s'ajoutent des flux logistiques importants : les marchandises à destination de l'est du territoire empruntent majoritairement la route, plus compétitive sur les courtes distances que le rail ou le fluvial. Ce recours massif au transport routier engendre une forte congestion des infrastructures routières existantes, en particulier aux heures de pointe et sur les axes de transit.

Aujourd'hui, la ZIP de Fos-sur-Mer connaît une dynamique soutenue de transformation industrielle et énergétique. Plus de 30 projets industriels nouveaux ou de décarbonation des industries existantes sont annoncés, dans des domaines tels que l'hydrogène et les énergies renouvelables, positionnant ainsi la ZIP de Fos-sur-Mer comme un hub stratégique pour les filières bas carbone.

Cette dynamique va se traduire par la création de plus de 10 000 emplois qui entraîneront une augmentation significative des besoins de déplacements des personnes et des marchandises.

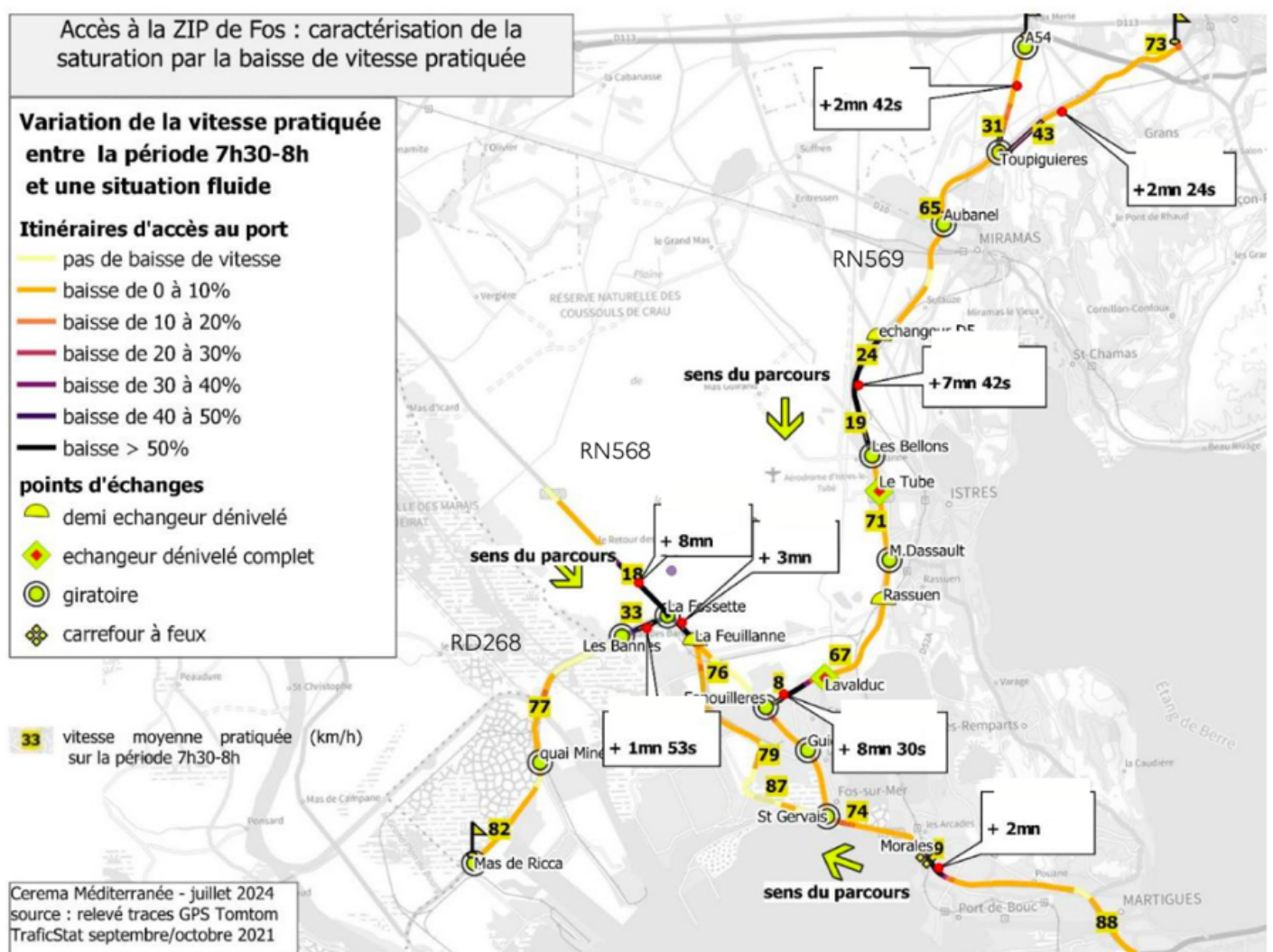
Pour anticiper cette évolution, l'État et les collectivités territoriales ont décidé de mettre en place un groupe de travail « mobilité » composé des services de l'État, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Grand Port Maritime de Marseille, du conseil régional, du conseil départemental des Bouches-du-Rhône, de la métropole Aix-Marseille-Provence, des collectivités concernées et des opérateurs de transports (SNCF Réseau, ..).

Afin de caractériser la situation actuelle de la desserte de la ZIP et d'identifier les évolutions possibles des conditions de mobilité pour desservir la ZIP, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a commandé au CEREMA un diagnostic rapide de la situation, dit « flash ».

3 Le diagnostic « flash » du CEREMA : méthode et hypothèses

3.1 Diagnostic de la situation actuelle

L'étude, réalisée à partir de données GPS collectées en 2021, s'est concentrée sur les heures de pointe, du matin et du soir, afin d'évaluer l'augmentation des temps de trajets par rapport à des conditions de circulation en journée considérées comme une base de référence pour la comparaison.



Il ressort de cette analyse que la congestion sur les réseaux routiers d'accès à la ZIP de Fos-sur-Mer est particulièrement marquée à l'heure de pointe du matin, notamment aux giratoires suivants :

- Giratoire de la Fossette (RN 568 – RD 268) ;
- Giratoire de la Fenouillère (RN 568 – RN 569) ;
- Giratoire des Bellons (RN 569).

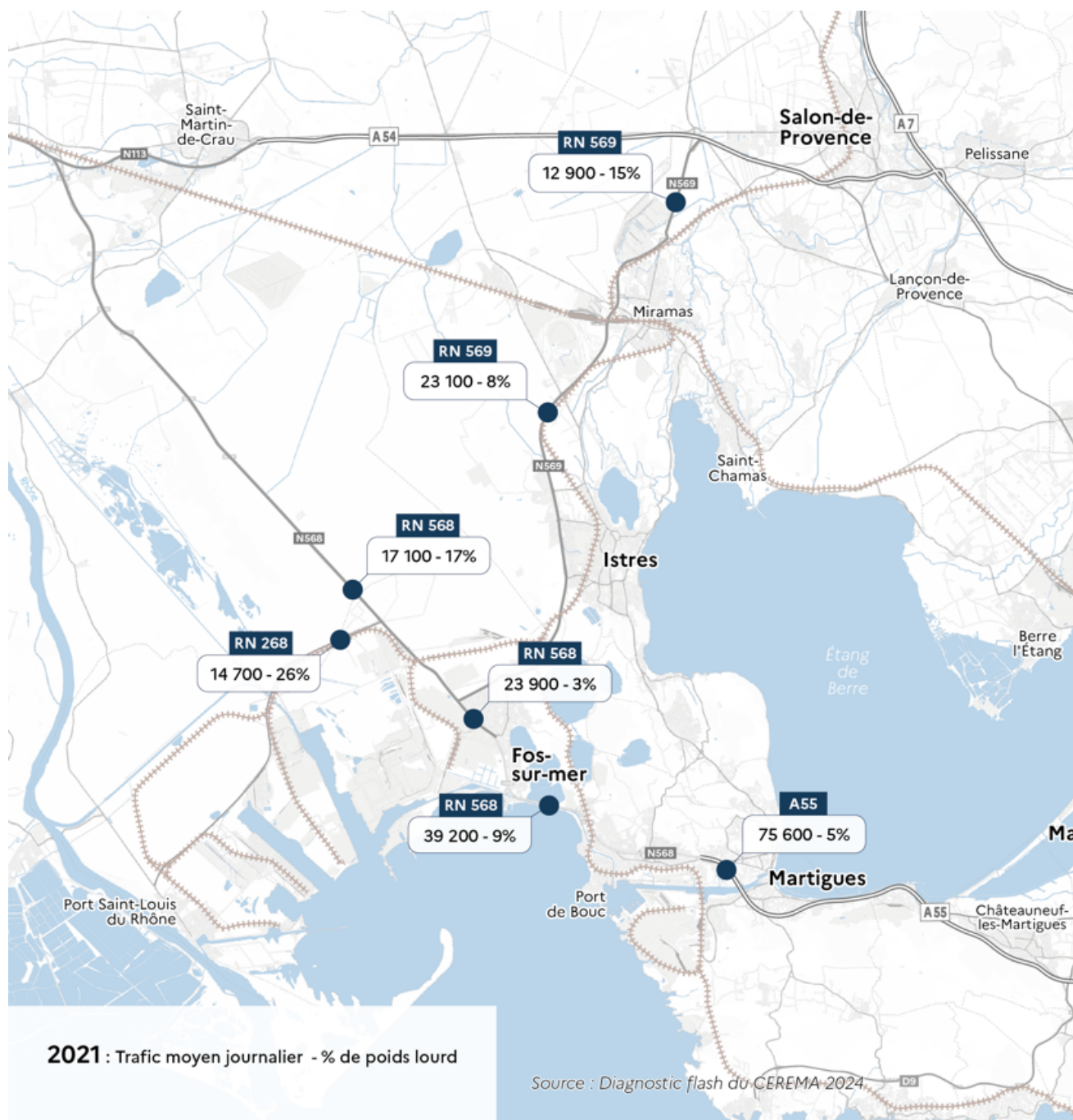
Les conséquences de cette situation sont fortes, avec par exemple :

- Un trajet entre Miramas et la ZIP de Fos-sur-Mer peut atteindre 48 minutes aux heures de pointe, contre 28 minutes en temps normal (+20 minutes).
- Un trajet entre Martigues et Miramas passe de 33 à 53 minutes (+20 minutes).

Le soir, la situation est un peu moins congestionnée, bien que certaines sections le restent significativement, notamment sur le secteur de l'échangeur de Lavalduc. L'amélioration de la situation en soirée s'explique par des flux plus divergents, générant moins de croisements, contrairement au matin où les flux convergents entraînent davantage de conflits aux points d'échange.

Plusieurs phénomènes contribuent à l'aggravation de la saturation du réseau routier :

- Le taux de poids lourds sur les axes structurants des itinéraires d'accès à la ZIP est très élevé, jusqu'à 26 % sur la RD 268.
- L'absence d'itinéraire de délestage sur l'accès final à la ZIP via la RD 268 rend la situation plus complexe, notamment dès qu'un incident se produit.
- Certains comportements de conduite peuvent aggraver les ralentissements, notamment : insertions tardives, changements de file fréquents à l'approche des giratoires, non-respect des priorités et des distances de sécurité, ou arrêts perturbateurs à l'approche des carrefours..
- L'axe Marseille–Arles par la RN 568, parfois plus compétitif que l'itinéraire autoroutier A7/A54, joue également un rôle d'axe de transit interrégional gratuit, ce qui augmente encore les flux de circulation sur des voies déjà saturées.



3.2 Modélisations prospectives

Comme pour toute simulation, les résultats produits par le modèle sont directement dépendants des hypothèses retenues.

Les modélisations réalisées :

- Permettent d'anticiper des futurs plausibles – même si incertains – pour mesurer les besoins de mobilité face à des dynamiques de développement économique et de mobilité plus ou moins soutenues
- Ne peuvent être utilisées ou appliquées à un projet en particulier : elles fournissent des ordres de grandeur et des tendances à l'échelle du périmètre d'étude
- S'appuient sur un scénario de référence construit selon les règles du référentiel national d'évaluation des projets de transport (RNE), avec une projection à horizon 2030, 2040 et 2050.¹

3.2.1 Le modèle et les hypothèses utilisées

Les projections reposent sur des exploitations du modèle de trafic routier développé dans le cadre des études d'opportunité (phase 2) de la liaison Fos–Salon. Il s'agit d'un modèle de circulation/affectation routière : il permet d'estimer des trafics moyens (exprimés en TMJA) et d'éclairer des tendances à l'échelle du réseau ; Les hypothèses de report modal sont intégrées sous forme de paramètres agrégés et non via une simulation multimodale fine. En particulier, ses résultats sont moins adaptés pour estimer finement les trafics à l'heure de pointe ou conduire des analyses fines de congestion aux points d'échanges, ce qui justifie le recours à des diagnostics complémentaires sur les carrefours les plus contraints.

Ce modèle simule les déplacements quotidiens des voitures et des poids lourds, en se basant sur les conditions de circulation et les trafics observés en 2021.

Pour formuler des hypothèses sur l'évolution du trafic, l'étude croise deux facteurs principaux :

- L'évolution de l'offre routière, selon les aménagements prévus à court, moyen et long terme (aménagement de la RD268 à 2x2 voies, dénivellation du giratoire de la Fossette ...) ;
- La demande de déplacements, en fonction des différents scénarios de développement économique.

Ces modélisations doivent être interprétées avec prudence, car elles reposent sur des hypothèses susceptibles d'évoluer.

Trois scénarios ont été modélisés avec des hypothèses d'évolution entre 2021 et 2040.

Scénario 1 : « Croissance soutenue de l'emploi »

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/evaluation-projets-transport>

Ce scénario prévoit un développement volontariste de la ZIP générant, sur l'Ouest étang de Berre :

- + 3 500 emplois ;
- + 3 500 véhicules légers par jour ;
- + 2 300 poids lourds par jour.

Scénario 2 : « Choc de croissance d'emplois »

Ce scénario prend en compte la réalisation des projets industriels majeurs annoncés dans la ZIP en faisant l'hypothèse d'une décarbonation ambitieuse des moyens de transport (scénario « Avec mesures supplémentaires », dit AMS de la stratégie nationale bas carbone cf en fin de document). Ce scénario génère sur l'ensemble du périmètre d'étude :

- + 10 100 emplois ;
- + 14 800 véhicules légers par jour ;
- + 7 800 poids lourds par jour.

Scénario 3 : « Non-atteinte de la politique de décarbonation des mobilités »

Ce scénario fait l'hypothèse à la fois :

- d'une augmentation très forte de la demande routière liée à une non-atteinte des objectifs de report modal (scénario « avec mesures existantes » dit AME de la stratégie nationale bas carbone » cf en fin de document).
- d'un développement très fort sur la ZIP :

Ce scénario génère sur l'Ouest étang de Berre :

- + 13 700 emplois ;
- + 27 300 véhicules légers par jour ;
- + 8 700 poids lourds par jour.

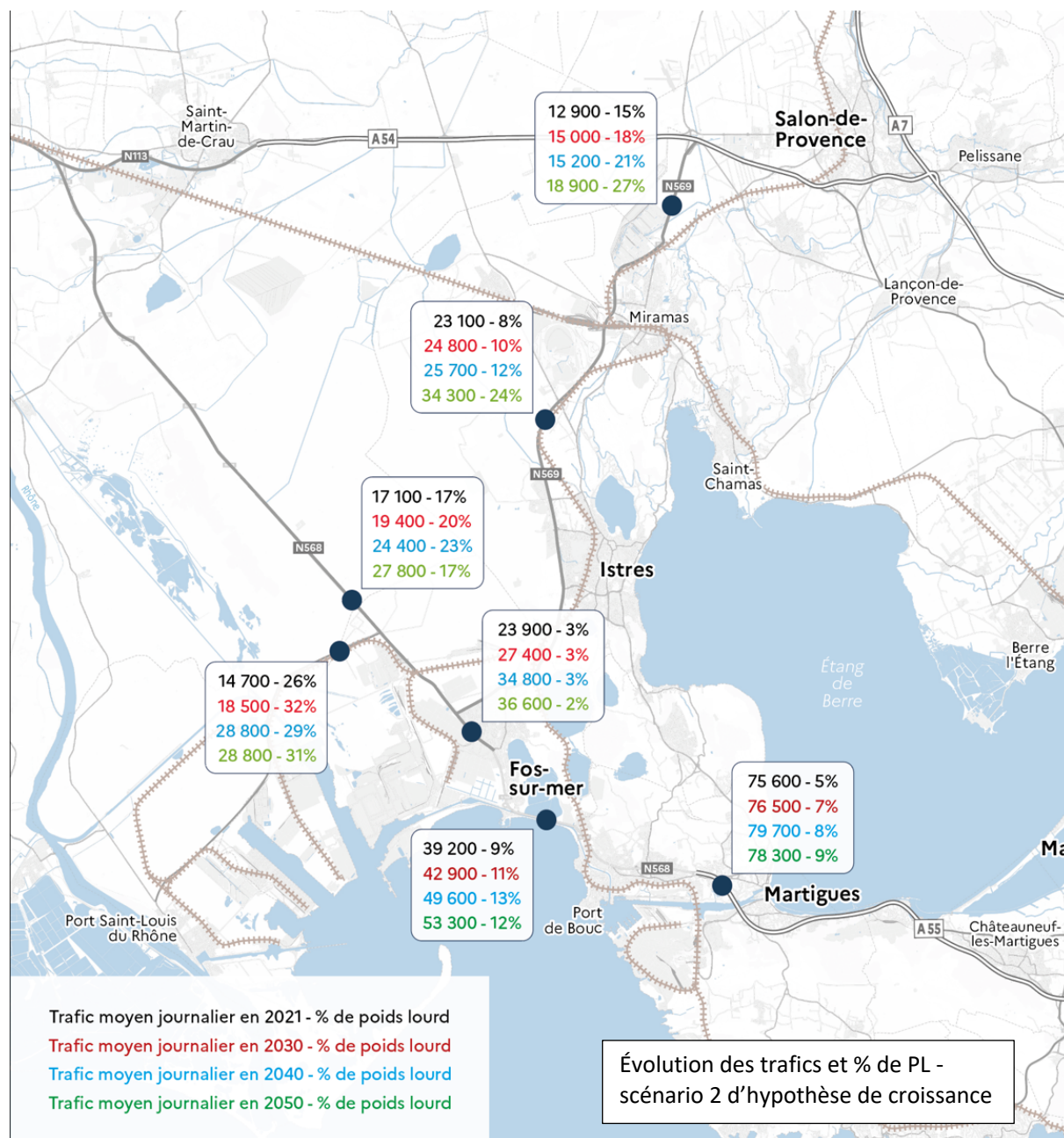
NB sur les scénarios AMS / AME :

Les hypothèses "AMS/AME" mobilisées ici renvoient à des cadres nationaux utilisés par le référentiel français d'évaluation des projets de transport : AMS correspond à une trajectoire plus volontariste (notamment en matière de report modal), tandis que AME encadre une transition plus lente. Ces cadres servent à paramétrer l'évolution globale des comportements et de l'offre, mais ne préjugent pas à eux seuls du calendrier réel de réalisation des projets locaux et de report modal.

3.2.2 Présentation des résultats des modélisations pour le scénario 2

Le groupe de travail « mobilité » a retenu le **scénario 2**, jugé comme le plus plausible. Le scénario 1 n'a pas été approfondi, **car il n'est pas cohérent avec la dynamique d'implantation actuelle des grands projets industriels**. Le scénario 3 a été approfondi uniquement sur le long

terme pour estimer l'atteinte de neutralité carbone (mais peu compatible avec les situations de court terme et de moyen terme).



À l'horizon 2030 (scénario 2) :

Dans le scénario « Choc de croissance d'emplois », des premières dégradations de la circulation seraient à prévoir dès la mise en service des projets Carbon, H2V et GravitHy sur la zone du terminal Minéralier (+ 1 500 véh/j) et la montée en puissance du terminal Conteneur (+ 3 000 véh/j). Ces projets engendreraient une hausse du trafic moyen journalier sur la RD 268, les voies portuaires et la RN 568. Cette hausse pourrait globalement être absorbée par les infrastructures existantes, et sur certaines sections, les conditions de circulation se dégraderaient légèrement, tout en demeurant fluides à correctes.

En revanche, à certains points d'échange, comme les giratoires de la Fossette et de la Fenouillère, les conditions de circulation pourraient être fortement dégradées en heure de pointe du matin, avec des temps d'attente moyens par véhicule d'environ 23 minutes sur la branche RN 568 Nord et 9 minutes sur la branche RN 568 Fos.

À l'horizon 2040 (scenario2):

Dans ce scénario, le trafic sur la RD 268 et sur les voies portuaires doublerait par rapport à la situation de 2021 (avec un taux PL de 29%).

Les conditions de circulation moyennes sur la RD 268 deviendraient très denses et se dégraderaient significativement.

Le trafic sur la RN 568 pourrait atteindre environ 45 000 véh/j entre Fenouillère et la Fossette.

À l'horizon 2050 :

Dans ce scénario, le trafic moyen journalier sur la RD 268 se stabiliserait par rapport au moyen terme, mais le taux PL augmenterait à 31 %. Cependant, les voies portuaires (à l'ouest de Fos-sur-Mer) et la RN 568 continueraient de jouer un rôle clé en tant qu'axes de transit, ce qui conduirait à une hausse du trafic routier de longue distance sur ces routes. Cela entraînerait une dégradation des conditions de circulation, notamment sur la RN 568 à l'entrée de Port-de-Bouc, où le trafic atteindrait 55 300 véh/j dont 6 600 PL/j, soit près de 12 %.

3.2.3 Présentation des résultats des modélisations pour le scénario 3

Dans le scénario 3 « Non-atteinte de la politique de décarbonation des mobilités », la situation deviendrait encore plus critique, avec une explosion du trafic routier. Les conditions de circulation moyennes se détérioreraient fortement, avec un niveau de trafic de 68 400 véh/j sur la RN 568 entre Fos sur mer et Port de Bouc. Les niveaux de trafic projetés sur la RD 268 et la RN 568 correspondent à des niveaux de trafics observés sur des axes autoroutiers. De tels chiffres interrogent par rapport à la capacité d'écoulement de ces axes.

4 Principaux enseignements du diagnostic flash

Le diagnostic « flash » confirme que le réseau routier actuel est déjà fortement sollicité, avec une congestion marquée aux heures de pointe, en particulier sur les principaux giratoires d'accès à la ZIP de Fos.

Cette situation rend les conditions de circulation très sensibles au moindre aléa.

Avec l'implantation attendue des grands projets industriels (H2V, Carbon, GravitHy...), les flux de véhicules légers et de poids lourds devraient augmenter de façon rapide et durable. Les modélisations prospectives montrent qu'en dépit des hypothèses ambitieuses de report modal vers d'autres moyens de transport (transport en commun et covoiturage pour domicile-travail ; alternatives ferroviaires/fluviales pour une part des marchandises) intégrées de manière agrégée (non ventilées finement par section), les infrastructures routières atteindront leurs limites dès le moyen terme.

Dans ce contexte, et à la lumière des modélisations du diagnostic « flash », le groupe de travail mobilité a élaboré une feuille de route composée d'actions multimodales à mettre en œuvre pour répondre à l'évolution des besoins de mobilité identifiés.

Cette feuille de route ambitionne un report modal significatif des flux de voyageurs et de marchandises, notamment par le renforcement de l'offre transport en commun (ferroviaire et bus), le covoiturage, les mobilités actives, et par le développement des alternatives ferroviaires pour la logistique. Plus de détails dans le document ci-après : <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-07/DebatFBP-Besoin-nouveaux-mobilite-Fos-berre.pdf>²

Elle comprend également des mises à niveau et optimisations ciblées du réseau routier, afin de soulager les points de congestion à court terme.

Elle confirme enfin la nécessité de renforcer la résilience globale du système de mobilité à moyen et long terme par la mise en œuvre des actions routières structurantes (Contournement de Martigues Port de Bouc, aménagement de la liaison Fos-Salon, Contournement d'Arles, aménagement de la RD 268).

Enfin, ces constats ont conduit l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille Provence et le Grand Port Maritime de Marseille à réaffirmer leur engagement commun en faveur d'une amélioration durable de la desserte du territoire. Cette dynamique partenariale s'est concrétisée par la signature du protocole de desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer, qui fixe un cadre partagé pour programmer, coordonner et financer les premiers aménagements nécessaires.³

Ce protocole prévoit ainsi le financement d'actions opérationnelles, destiné à améliorer rapidement les conditions de circulation et à accompagner la montée en puissance des projets industriels. Il inclut notamment :

- les deux grands projets structurants de desserte routière :
 - le contournement de Martigues–Port-de-Bouc ;
 - la liaison Fos–Salon, comprenant le financement des études, des aménagements anticipés de sécurisation et de fluidification des trafics (notamment la dénivellation de l'échangeur des Bellons, de la Fossette et de Toupiguières).

² <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-07/DebatFBP-Besoin-nouveaux-mobilite-Fos-berre.pdf>

³ <https://www.liaison-fos-salon.com/protocole-de-financement>

- des travaux d'amélioration du fonctionnement immédiat du réseau, pour réduire les congestions avant la mise en service des projets : shunt RN 568/RD 268, reconfiguration de carrefours stratégiques, sécurisation des points d'entrée de la ZIP.

Annexe

Le scénario AMS (Avec Mesures Supplémentaires) est le scénario principal de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), dont les hypothèses permettent d'atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Il constitue le scénario de référence du référentiel français d'évaluation des projets de transports.

À noter que dans le cadre de la 3ème version de la Stratégie National qui vient d'être publiée, un nouveau référentiel d'évaluation des projets de transports devrait être disponible prochainement. L'étude a été conduite sur le dernier référentiel connu.

Le scénario AME (Avec Mesures Existantes) tient compte d'une transition du secteur des transport. Il est recommandé par le référentiel d'évaluation des projets de transport d'effectuer un test de sensibilité avec ce scénario, qui permet ainsi d'encadrer l'incertitude sur l'atteinte des objectifs fixés par la SNBC.

Tableau 4 – Principales hypothèses relatives au cadrage macro-économique, à l'évolution des coûts de circulation, à l'offre de transport et taux de croissance annuels moyens des trafics routiers VL et PL des scénarios AMS et AMS
Source : Référentiel d'évaluation des projets de transport, DGITM

Variable		Période/ Horizon	Scénario AMS		Scénario AME	
Cadrage macroéconomique	TCAM PIB	2015-2070	+1,5%			
	TCAM Population		+0,3%			
	TCAM PIB/Population		+1,2%			
Evolution des coûts de circulation	TCAM Entretien et dépréciation	2015-2070	VL : 1 %	PL : 0%	VL : 1 %	PL : 0%
	TCAM Carburant	2015-2030	VL : 2%	PL : 3,9%	VL : 2,1 %	PL : 5,3 %
		2030-2050	VL : -3,4%	PL : -0,2%	VL : -0,8 %	PL : -0,1 %
		2050-2070	VL : -0,7%	PL : -0,1%	VL : -3,2 %	PL : -1,1 %
Evolution de l'offre de transport	Parc roulant	2050	VL : 100 % électriques	PL : 30 % électriques, 50 % GNV et 20 % diesel	VL : 100 % électriques	PL : 100 % diesel
	Report modal		Passagers : + 60 % de l'offre TCU ; + 30 % de l'offre TER ; Quintuplement de la part modale vélo (15 %)	Marchandises : Aide au transport combiné	Passagers : + 30 % de l'offre TCU ; part modale vélo : 3 %	Marchandises : Suppression de l'aide au transport combiné
	Taux d'occupation		VL : + 20 %	PL : + 24 %	VL : stable	PL : + 8 %
	Mesures de maîtrise de la demande		Passagers : Développement du télétravail et du covoiturage courte distance	Marchandises : - 25 % t.km (circuits courts, économie circulaire, ...)	-	-
Trafics routiers	TCAM	2015-2070	VL > 100 km : 1,10 % VL < 100 km : -0.70 %	PL : 0,40 %	VL > 100 km : 0,90 % VL < 100 km : 0.50 %	PL : 1,50 %