



PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON

Concertation continue Groupe de travail déplacements et services – 4 décembre 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



DREAL PACA – STIM

- Mathieu GICQUEL
- Xavier CEREAS

EGIS

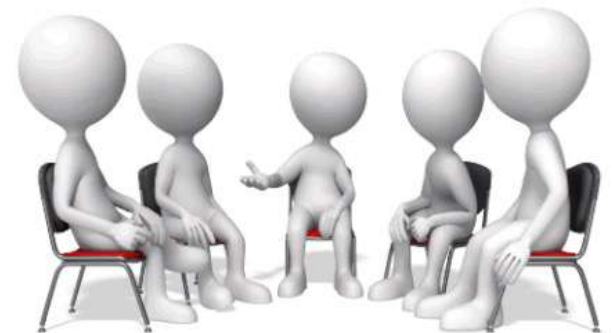
- Eric MEYER
- Edgar PANEK

CEREMA

- Anaëlle PITOISET
- Olivier TROULLILOUD

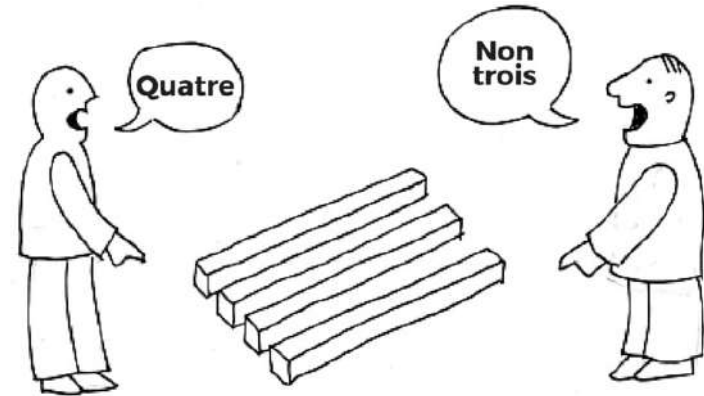
Nicaya conseil

- Jordan FLEURUS
- Sacha LAURENT
- Camille RICHE



- **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*



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

Publication du 2eme rapport annuel des garant·es

Principaux constats :

- La liaison Fos-Salon au centre de l'attention des acteurs du territoire - une **mobilisation** maintenue dans la concertation continue
- Un nouveau contexte avec des annonces de **grands projets industriels** qui alimentent le débat sur l'opportunité du projet routier
- Un glissement du **calendrier**
- Une réaffirmation d'attentes de coordination du projet avec les projets en faveur de la **multimodalité voyageurs et marchandises.**
- De nombreuses questions et arguments exprimés et des **attentes sur les critères de choix des variantes**

Publication du 2eme rapport annuel des garant·es


Recommandations pour la séquence 3 :

- Permettre une discussion ouverte sur les critères de choix de la variante préférentielle
- Aller vers un plus large public
- Préciser l'interaction entre les différentes concertations en cours

> [lien vers le rapport sur www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

Ordre du jour

18h



Durée	Séquence du groupe de travail
5 min	<ul style="list-style-type: none"> • Accueil des participants • Introduction du groupe de travail
10 min	<ul style="list-style-type: none"> • Rappel du processus d'élaboration du projet et point d'actualité
5 min	<ul style="list-style-type: none"> • Rappel des niveaux de trafic en option de référence
50 min	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation des résultats de trafic par option de projet
10 min	<ul style="list-style-type: none"> • Zoom sur les variantes mixtes supplémentaires de la Section Nord
10 min	<ul style="list-style-type: none"> • Test de sensibilité : prise en compte du développement de la ZIP de Fos-sur-Mer
5 min	<ul style="list-style-type: none"> • Suites et clôture de la séance

20h



1

Rappel du processus d'élaboration du projet et point d'actualité



Durée : 10 mn



Poursuite de la concertation et engagement de la séquence 3

Novembre
2023

Présentation des diagnostics, des variantes et évaluation par thématique

Etudes

Concertation

Date

Etude des variantes
d'aménagement et
analyses multicritères

Groupe de travail
Milieux naturels – Section Nord et Centre

23
novembre

Groupe de travail Agriculture

29
novembre

Groupe de travail Déplacements,
services et climat

4 décembre

Groupe de travail Milieux naturels
– Section Sud

21
décembre

Groupe de travail
Air, santé et acoustique

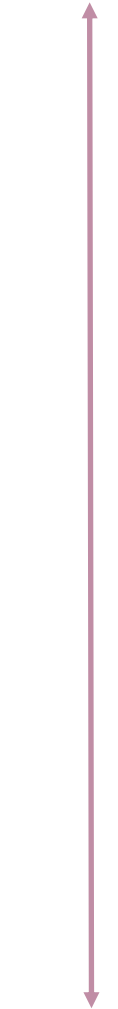
Janvier
2024

Début
2024

Etudes

Concertation

Début
2024



Présentation et comparaison des variantes

Campagne d'information et de présentation du projet :
 Cartographies, dépliant, vidéo d'animation de présentation du projet, rapport et résumé synthétique des études ...

Proposition du maître d'ouvrage sur des variantes préférentielles

Groupes de travail par secteurs géographiques : Nord, Centre, Sud

Réunions publiques sur la comparaison des variantes

Permanences avec le maître d'ouvrage

Réunion publique de restitution des contributions sur la comparaison des variantes

Finalisation du dossier d'études d'opportunité du projet

- Objectifs des groupes de travail et des réunions :
- *Présenter et partager la comparaison des variantes*
 - *Présenter la comparaison technique des variantes et les modalités de contributions sur le choix des variantes*
 - *Présenter le projet et répondre aux questions individuelles*
 - *Restituer les contributions sur le choix des variantes et présenter la proposition du maître d'ouvrage*

Printemps
2024

→ + réunions des instances de gouvernance du projet

Instances de gouvernance

DREAL
PACA

Maître d'ouvrage
de l'opération

Comité des élus

Instance décisionnelle et d'arbitrage

Présidé par le Préfet de région

Participants : élus des collectivités

Comité technique

Instance de préparation des décisions

Organisé par la DREAL PACA

Participants : techniciens des collectivités

**Comité de suivi
intermodal Ouest
Étang de Berre**

Instance de concertation institutionnelle

Partage et d'information sur les démarches intermodales

Présidé par le préfet de région

Participants : élus et techniciens des collectivités, les institutions

Les grandes étapes du projet

- 2020/2021 – Débat public
- 2022/2023 – Concertation continue et conduite des études d'opportunité de phase 2
- 2024 :
 - Comparaison des variantes et choix des variantes préférentielles
 - Études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique
- 2024/2025 – Enquête d'Utilité Publique pour :
 - Recueillir les opinions et préoccupations du grand public sur le projet en lien avec son intérêt général

En interaction avec

- Les évolutions législatives :
 - L'application de la loi « 3 DS »*
 - Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)
- Les projets d'aménagement et autres concertations sur le territoire :
 - Projet Carbon : sept/oct 2023
 - Gravithy : nov 2023/janv 2024
 - H2V : oct /déc 2023
 - ...
- Le comité de suivi intermodal pour :
 - Assurer une approche intégratrice et multimodal des projets sur le territoire et suivre leurs effets en matière de report modal
- La démarche ERC territorialisée

**Loi 3 DS – février 2022 : différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification*

- Partager et enrichir les modélisations de trafics complémentaires
 - Présenter les scénarios prospectifs
-
- NB: Les enjeux relatifs aux milieux naturels, à l'agriculture, à la qualité de l'air et aux nuisances sonores sont traités dans des groupes de travail spécifiques à ces thématiques



Rappel des objectifs du projet

- **Améliorer et sécuriser la mobilité du quotidien et contribuer au développement économique des pôles urbains et économiques de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans et Salon- de-Provence**
- **Contribuer à la compétitivité du Port en améliorant la chaîne logistique et accompagner la dynamique industrielle de la ZIP (réindustrialisation, décarbonation)**
- Réduire les nuisances aux populations et améliorer le cadre de vie
- Réduire les impacts sur l'environnement
- Conditions de réussite technique et économique du projet et maîtrise des risques



2

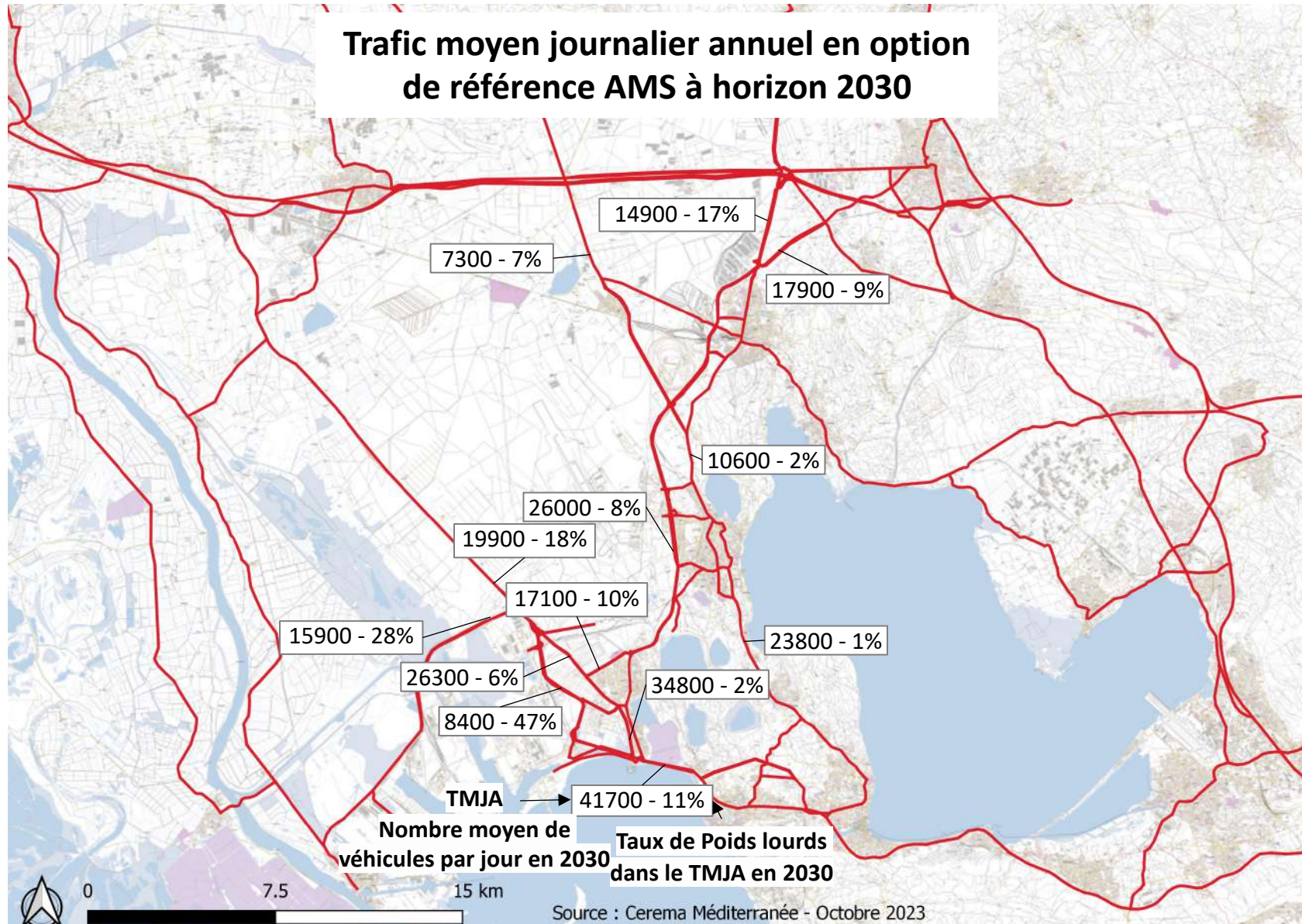
Rappel des niveaux de trafic en option de référence



Durée : 5 mn



Niveaux de trafic en option de référence





3

Présentation des résultats de trafic par option de projet



Durée : 50 mn



4 options de projet envisagées

- Option de projet SMI 2
- Option de projet SMI 4
- Option de projet SMI 1
- Option de projet SMI 5

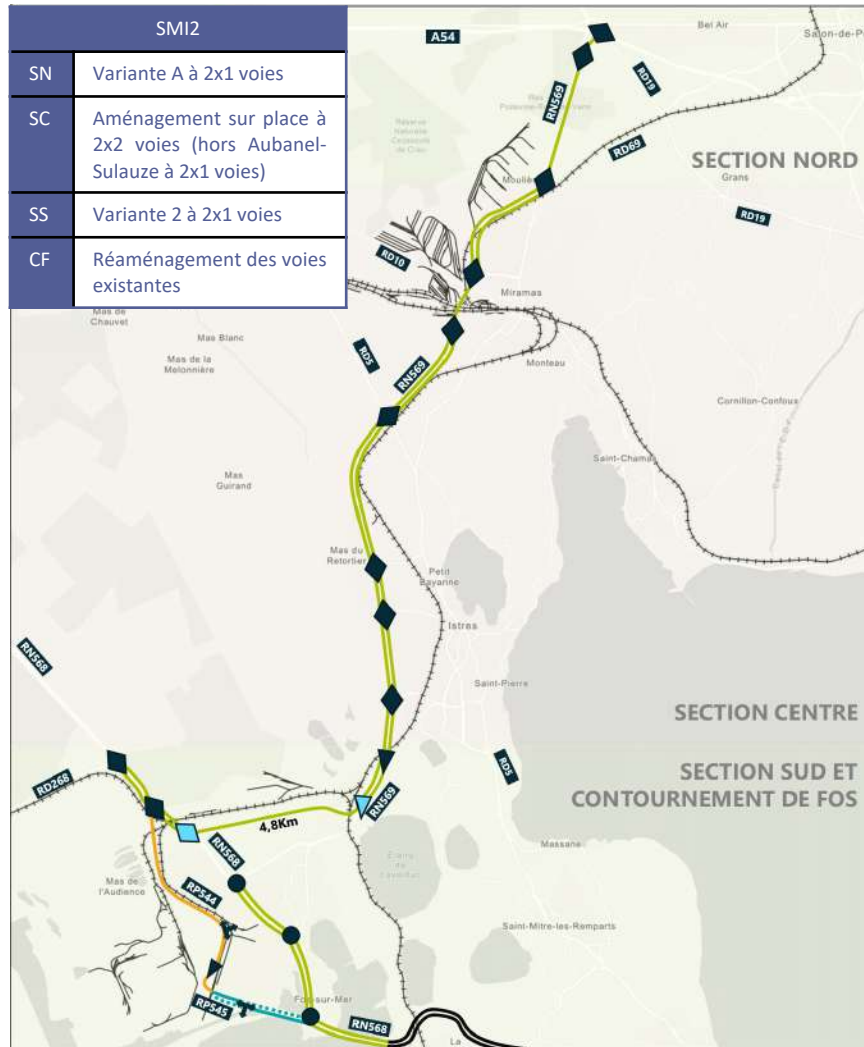
SMI2	
SN	Variante A à 2x1 voies
SC	Aménagement sur place à 2x2 voies (hors Aubanel-Sulauze à 2x1 voies)
SS	Variante 2 à 2x1 voies
CF	Réaménagement des voies existantes

SMI1	
SN	Variante A à 2x2 voies
SC	Aménagement sur place à 2x2 voies
SS	Variante 2 à 2x2 voies
CF	Aménagement des voies portuaires à 2x2 voies

SMI4	
SN	Variante C à 2x2 voies
SC	Aménagement sur place à 2x2 voies
SS	Variante 3 à 2x2 voies
CF	Réaménagement des voies existantes

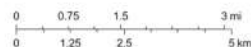
SMI5	
SN	Variante A à 2x1 voies
SC	Aménagement sur place à 2x2 voies
SS	Variante 2 à 2x2 voies
CF	Barreau des Etangs à 2x2 voies

Description de l'option de projet – SMI2



Légende :

- 50 Km/h
- 70 Km/h
- 80 Km/h
- 90 Km/h
- Carrefour en T
- Carrefour giratoire
- Demi-échangeur
- Échangeur complet



Section Nord :

- ✓ Variante A à 2x1 voies

Section Centre :

- ✓ Aménagement à 2x2 voies, à l'exception de la section entre Aubanel et Sulauze à 2x1 voies

Section Sud :

- ✓ Variante 2 à 2x1 voies

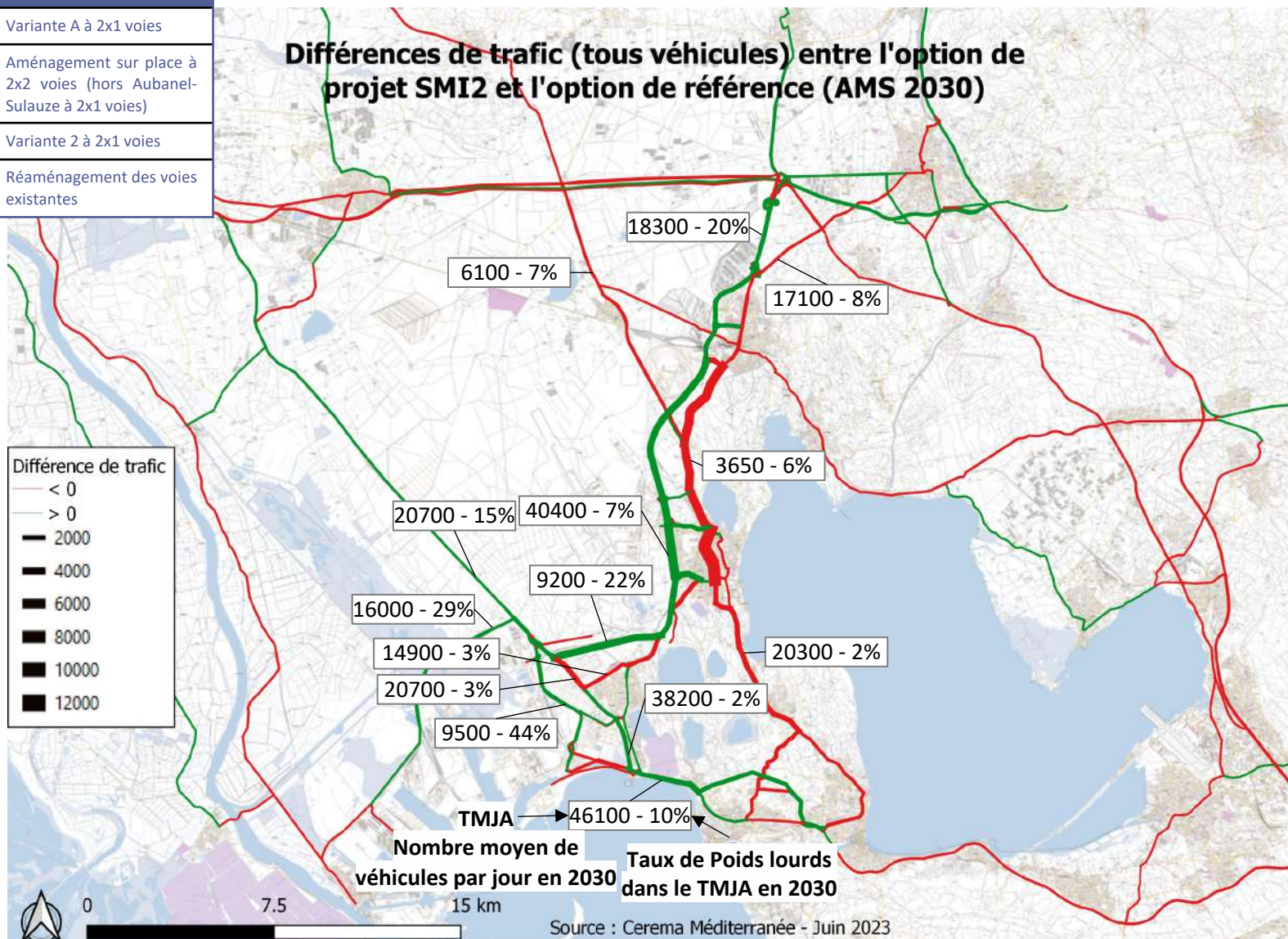
Contournement de Fos :

- ✓ Réaménagement des voies existantes (RN568 et VP)

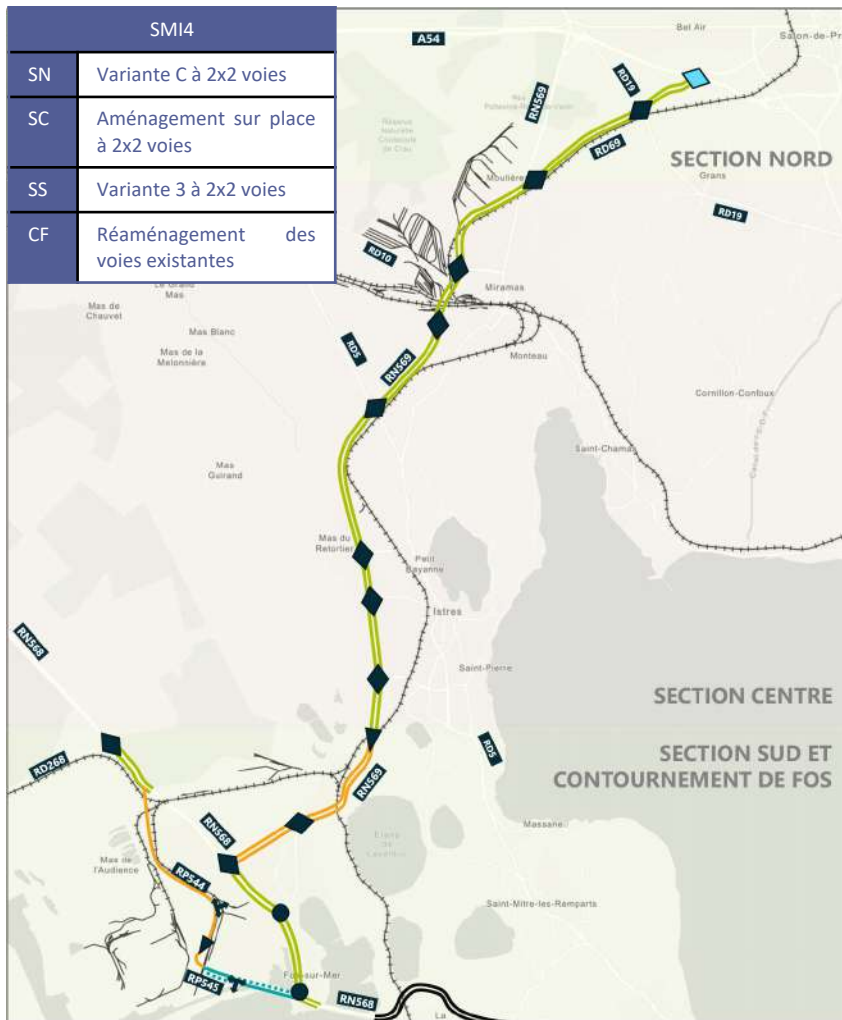
Les résultats de trafic – SMI2

SMI2	
SN	Variante A à 2x1 voies
SC	Aménagement sur place à 2x2 voies (hors Aubanel-Sulauze à 2x1 voies)
SS	Variante 2 à 2x1 voies
CF	Réaménagement des voies existantes

Différences de trafic (tous véhicules) entre l'option de projet SMI2 et l'option de référence (AMS 2030)



Description de l'option de projet – SMI4



Légende :

- 50 Km/h
- 70 Km/h
- 80 Km/h
- 90 Km/h
- Carrefour en T
- Demi-échangeur
- Carrefour giratoire
- Échangeur complet



Section Nord :

✓ Variante C à 2x2 voies

Section Centre :

✓ Aménagement sur place à 2x2 voies

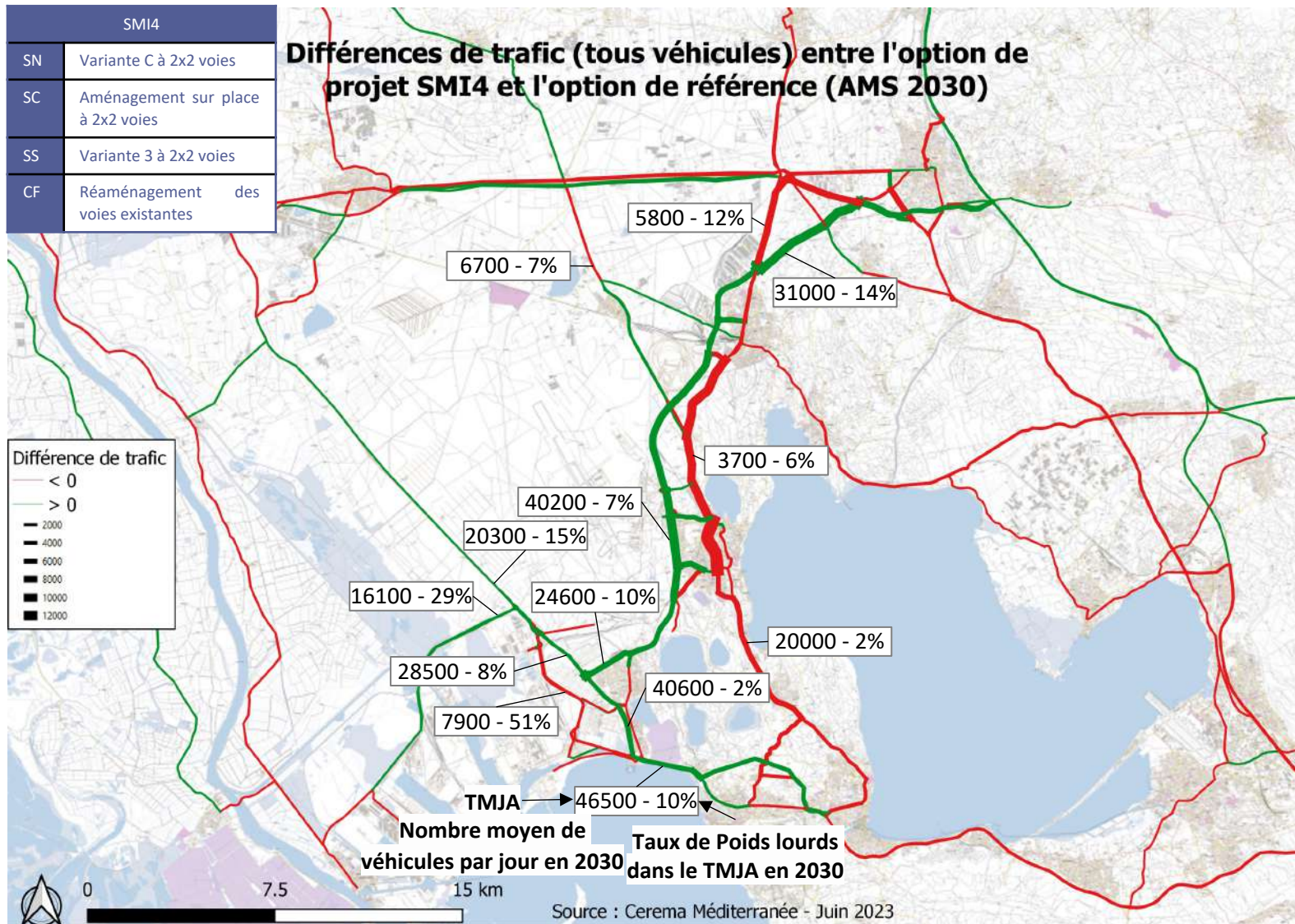
Section Sud :

✓ Variante 3 (aménagement sur place à 2x2 voies)

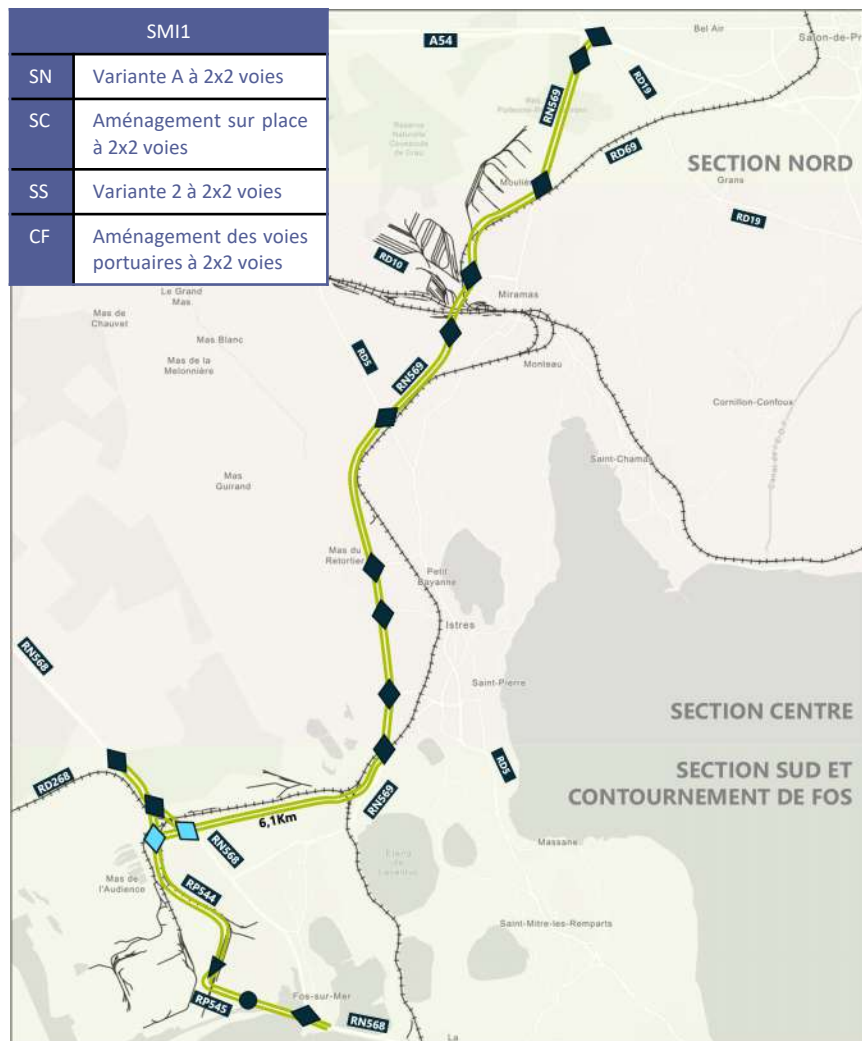
Contournement de Fos :

✓ Réaménagement des voies existantes (RN568 et VP)

Les résultats de trafic – SMI4

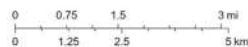


Description de l'option de projet - SMI1



Légende :

- 50 Km/h
- 70 Km/h
- 80 Km/h
- 90 Km/h
- Carrefour en T
- Demi-échangeur
- Carrefour giratoire
- Échangeur complet



Section Nord :

- ✓ Variante A à 2x2 voies

Section Centre :

- ✓ Aménagement sur place à 2x2 voies

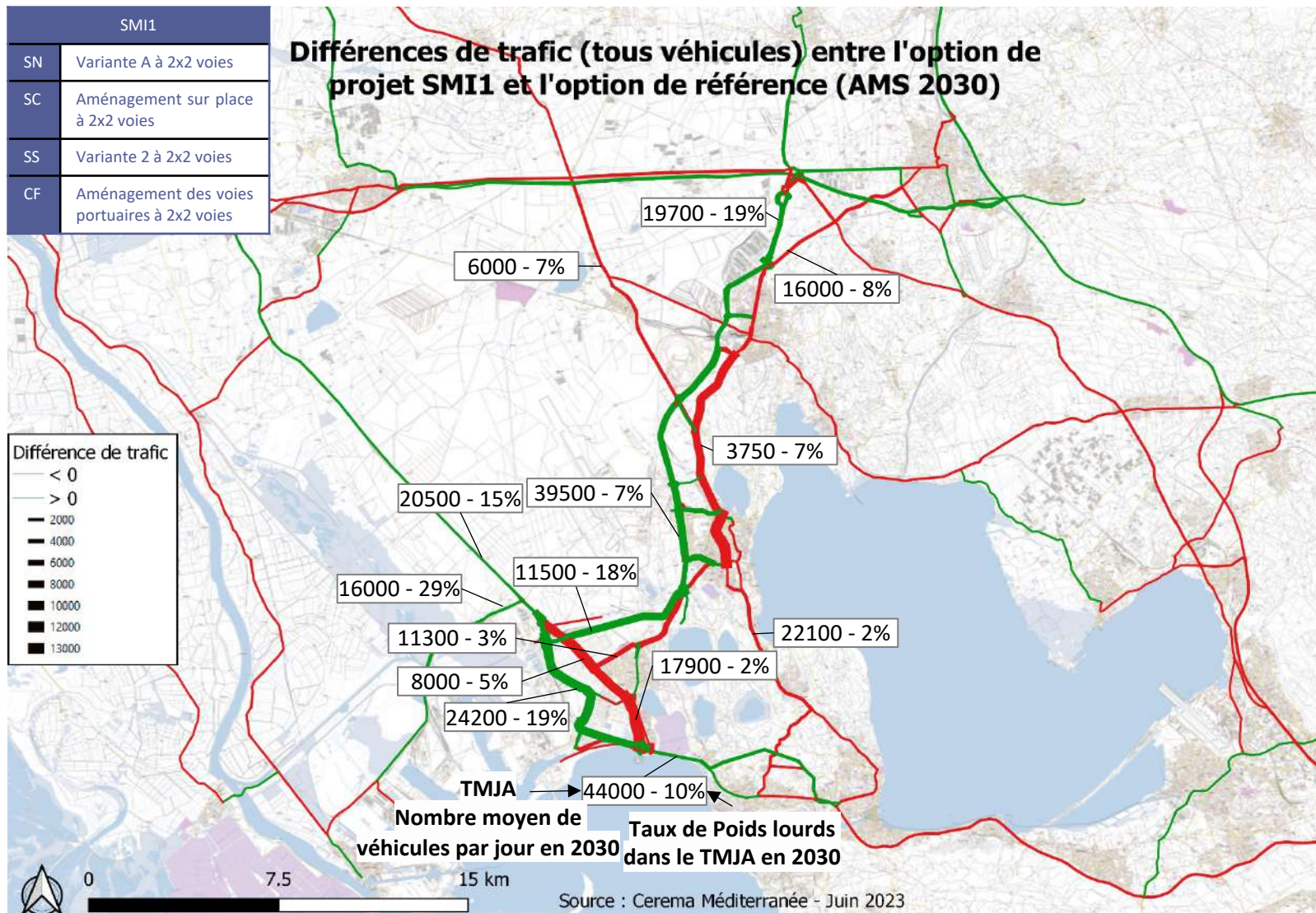
Section Sud :

- ✓ Variante 2 à 2x2 voies

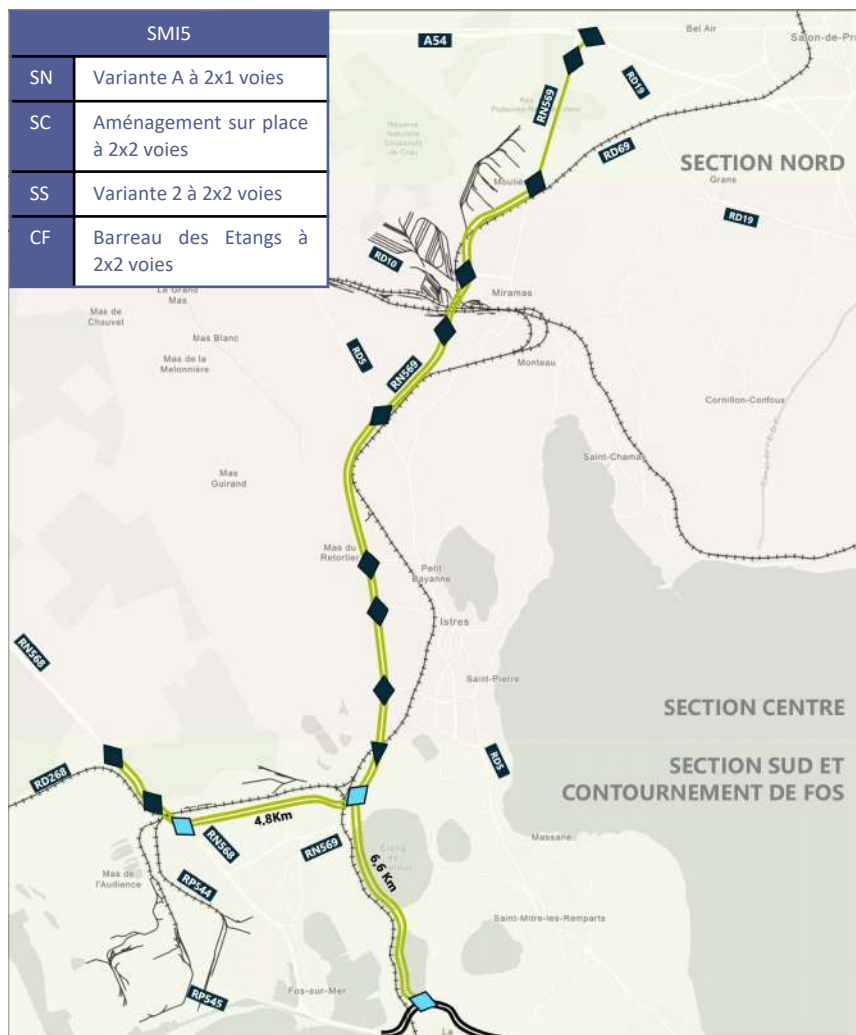
Contournement de Fos :

- ✓ Aménagement des voies portuaires à 2x2 voies

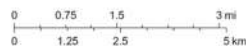
Les résultats de trafic – SMI1



Description de l'option de projet – SMI5



Légende :



Section Nord :

✓ Variante A à 2x1 voies

Section Centre :

✓ Aménagement sur place à 2x2 voies

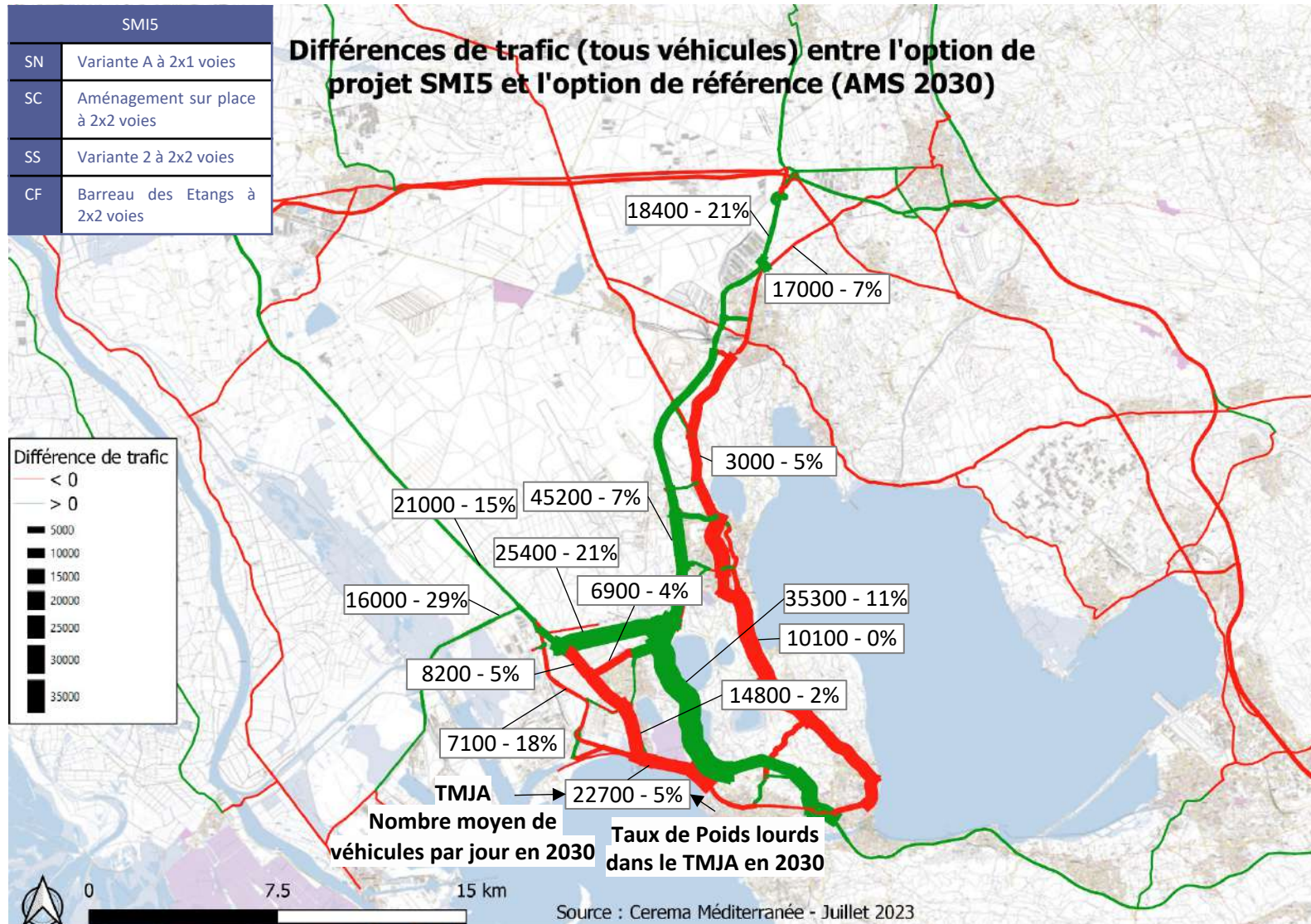
Section Sud :

✓ Variante 2 à 2x2 voies

Contournement de Fos :

✓ Barreau des Etangs à 2x2 voies

Les résultats de trafic – SMI5



3

Zoom sur les variantes mixtes de la Section Nord



Durée : 10 mn

Description des variantes mixtes supplémentaires



AC 4



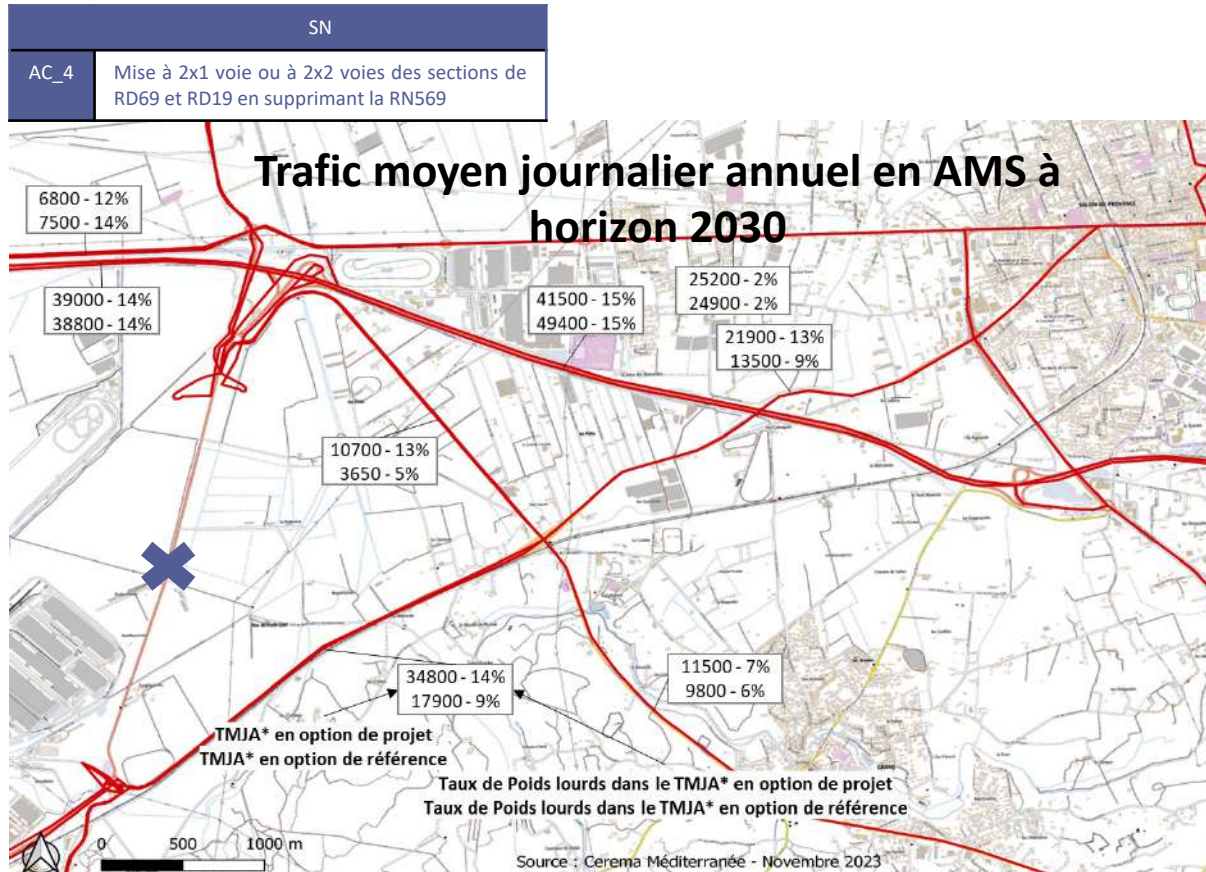
AC 5

AC 6

Section Nord :

- ✓ Mise à 2x1 voie ou à 2x2 voies des sections de RD69 et RD19 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)

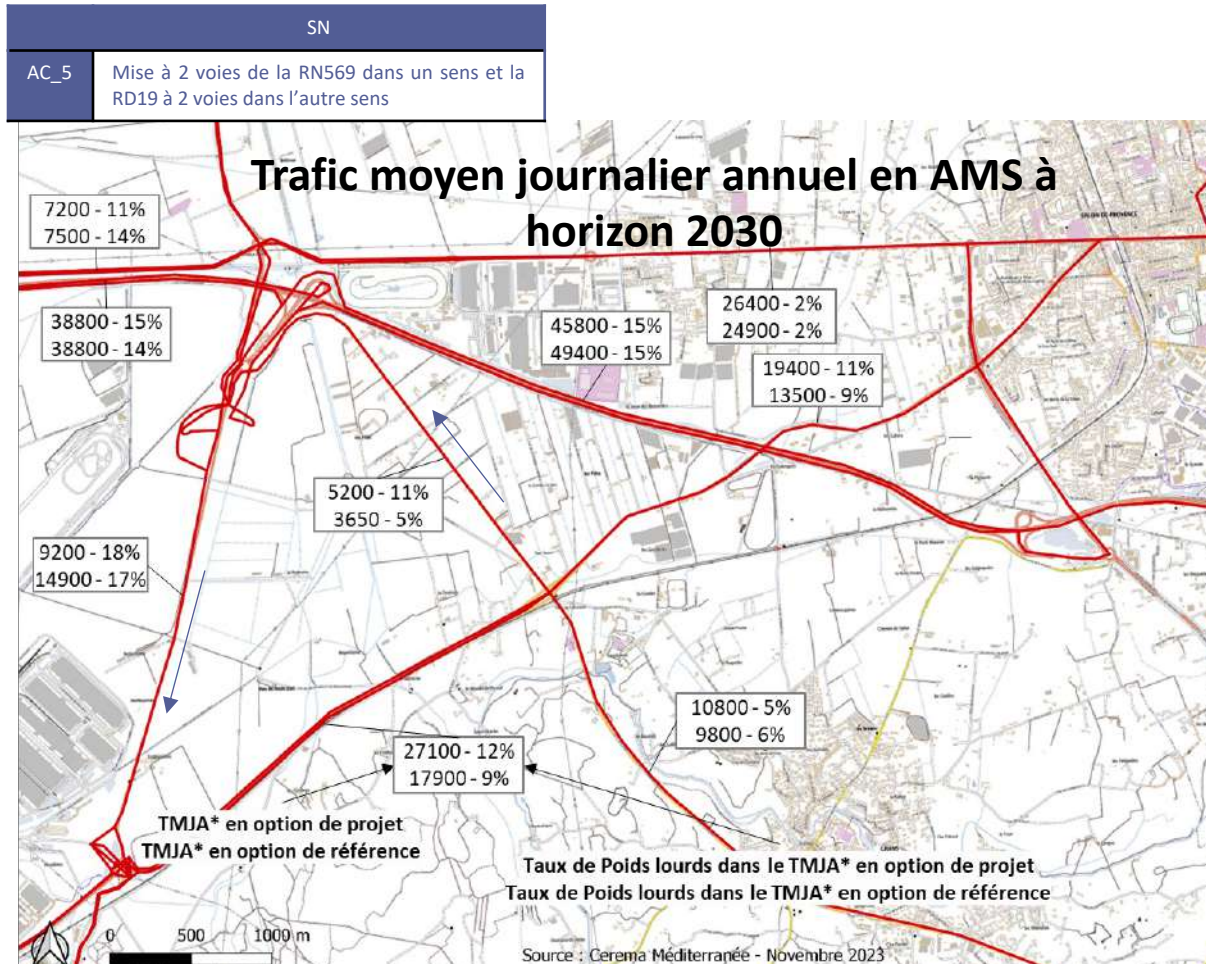
SN	
AC_4	Mise à 2x1 voie ou à 2x2 voies des sections de RD69 et RD19 en supprimant la RN569
AC_5	Mise à 2 voies de la RN569 dans un sens et la RD19 à 2 voies dans l'autre sens
AC_6	Mise à 2 voies de la RN569 dans un sens et la RD19 et RD69 à 2 voies dans l'autre sens



*TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) : Nombre moyen sur l'année de véhicules par jour

Le report de trafic

- ✓ Report des flux d'échanges autoroutiers sur le réseau local salonnais 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
- ✓ Seulement 1650 véh/j empruntent la variante AC_4 (RD69-RD19) pour le trajet Toupiguières ↔ A54 Salon Ouest
- ✓ Hausse de la distance à parcourir en passant par la variante AC_4 : + 3,5 km (7,5 km au total contre 3,9 km par la RN569)

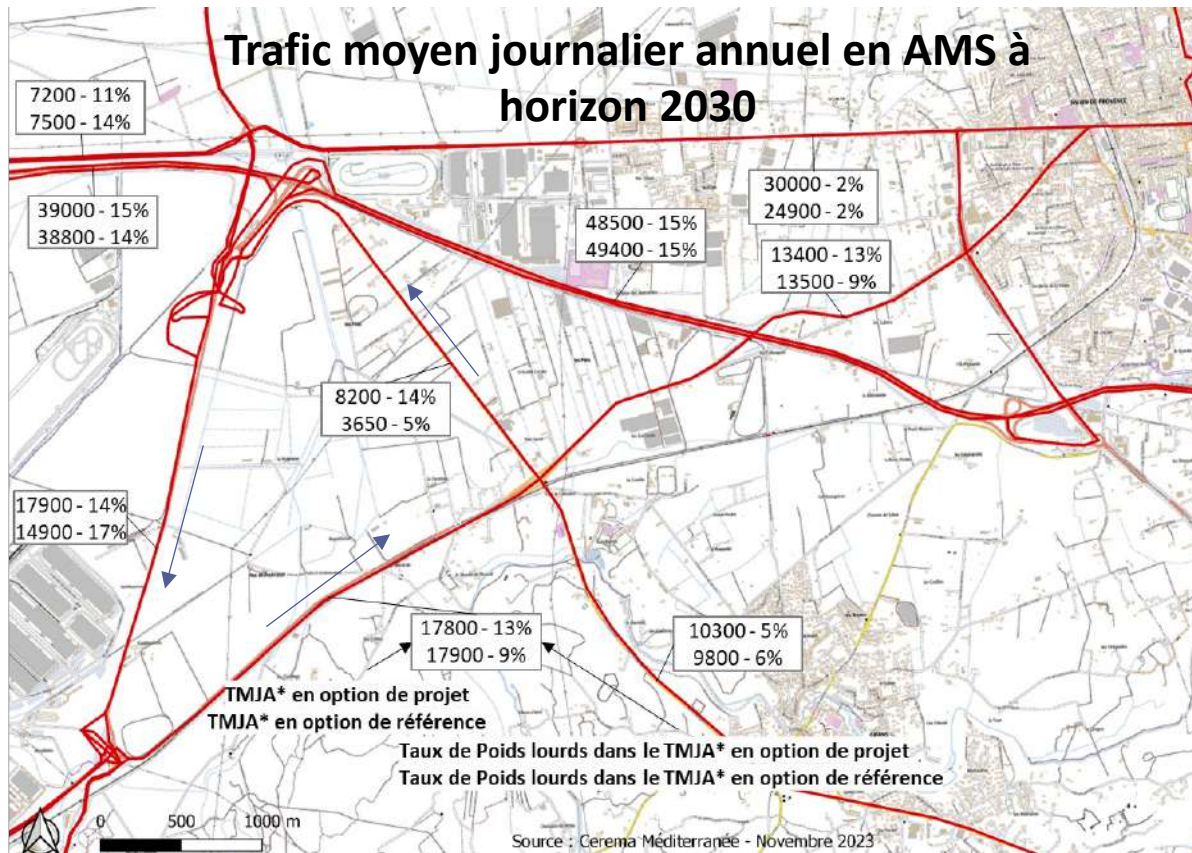


*TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) : Nombre moyen sur l'année de véhicules par jour

Le report de trafic

- ✓ Report des flux d'échanges autoroutiers sur 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
- ✓ Seulement 350 véh/j empruntent la RN569 – RD69 pour le trajet Salon giratoire A54/N569/D19 → Grans échangeur D19/D69
- ✓ Hausse de la distance à parcourir en passant par la RN569 – RD69 (par rapport à la RD19) : + 3 km

SN	
AC_6	Mise à 2 voies de la RN569 dans un sens et la RD19 et RD69 à 2 voies dans l'autre sens



*TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) : Nombre moyen sur l'année de véhicules par jour

Le report de trafic

- ✓ Report des flux d'échanges autoroutiers sur 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
- ✓ Seulement 300 véh/j empruntent la RD19 – RN569 pour le trajet Grans échangeur D19/D69 → Toupiquières
- ✓ Hausse de la distance à parcourir en passant par la RD19 – RN569 : + 2,5 km



4

Prise en compte du développement de la Zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer



Durée : 10 mn



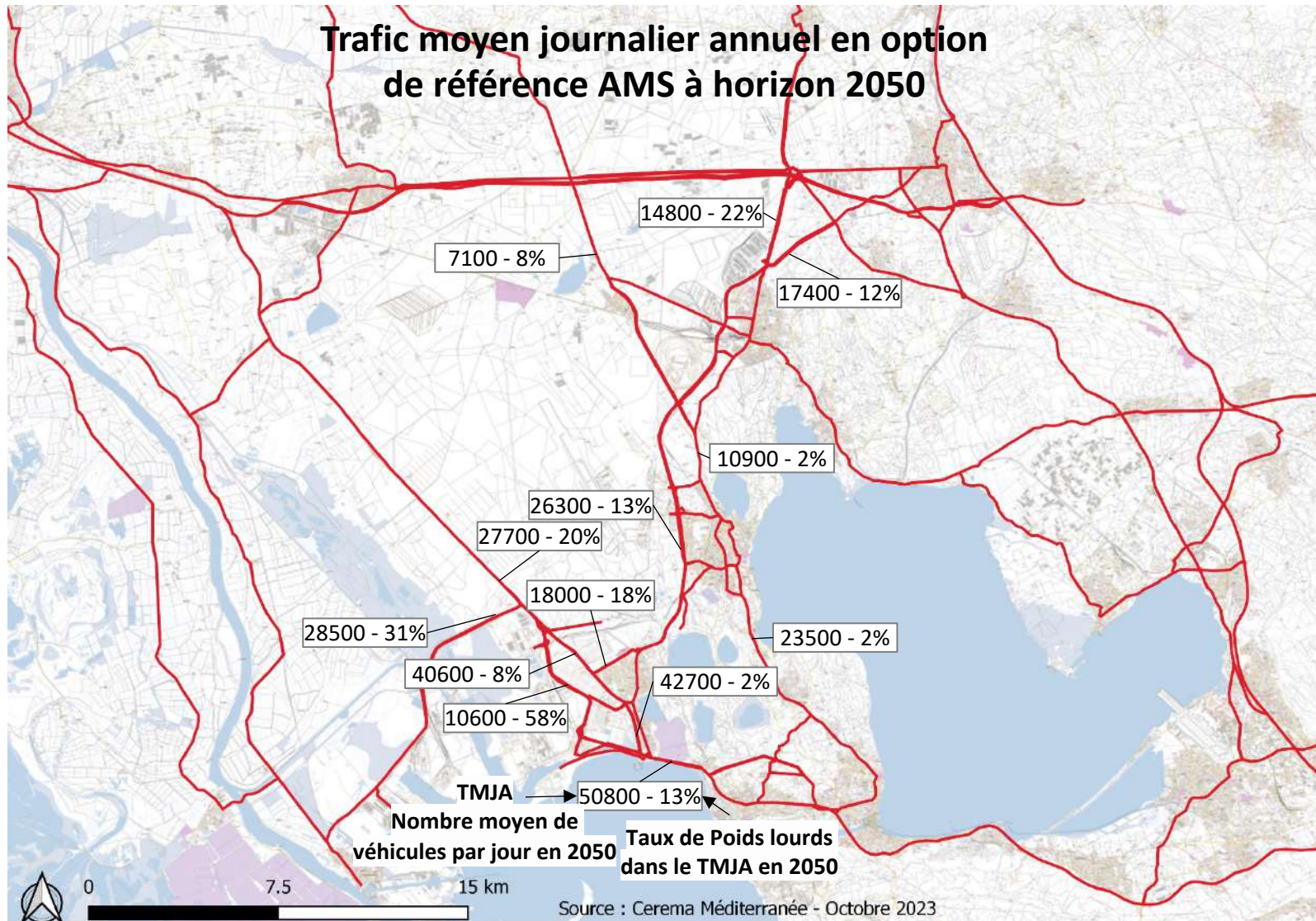
Le développement de la ZIP – Hypothèses

- Des hypothèses de développement de la ZIP plus ambitieuses

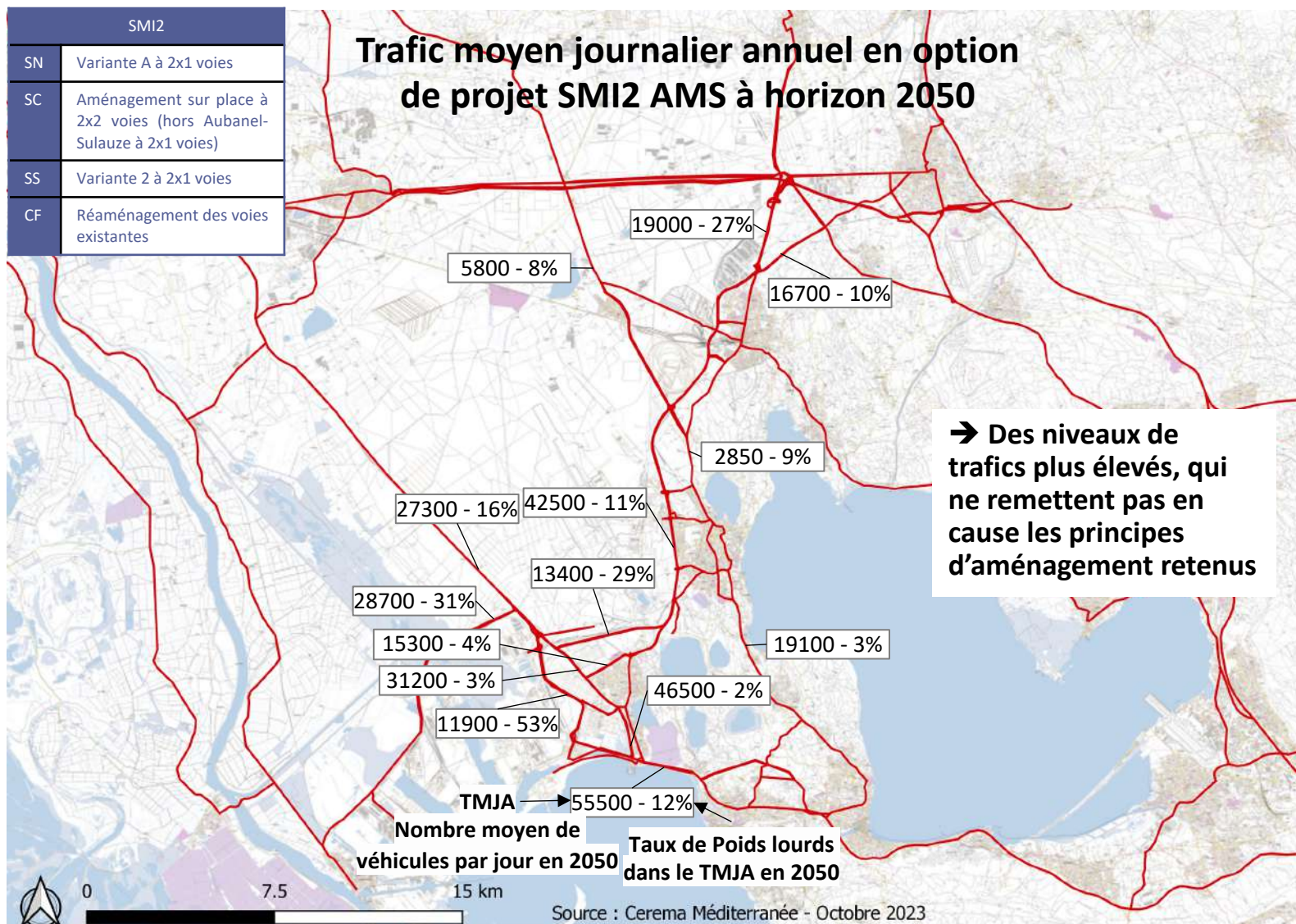
Hypothèses à horizon 2040	Scénario de base	Test de sensibilité
Emplois supplémentaires	3 500	10 100

- Qui s'accompagnent par le développement de l'offre de transport en commun sur la zone

Le développement de la ZIP – Trafics en option de référence



Le développement de la ZIP – Trafics en option de projet



Les hypothèses générales du scénario de référence

- Objectif de la **Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)** : Neutralité carbone en 2050 dans les transports
- Déclinaison de la SNBC pour l'évaluation des projets de transport : **Scénario AMS** (avec mesures supplémentaires)

Sur la période 2015-2070, il combine des hypothèses sur différents volets :

- Produit Intérieur Brut (PIB) et évolution démographique
- Evolution de l'offre de transport : évolution du parc roulant (électrification des véhicules), report modal, développement du covoiturage
- Evolution des coûts de circulation : coûts de l'énergie, d'entretien des véhicules, de péage
- Maîtrise de la demande en déplacement : développement du télétravail, diminution des distances parcourues (diminution de l'étalement urbain), diminution de la consommation et développement des circuits courts

→ Taux de croissance annuel moyen (TCAM) des trafics VL / PL par classe de distance

- **Scénario AME** (avec mesures existantes) : Test de sensibilité pour apprécier la contribution du projet aux objectifs climatiques dans un cadrage moins favorable à la diminution des émissions de GES

TCAM 2015-2070	AMS	AME
VL<100km	-0,7 %	+0,5 %
VL>100km	+1,1 %	+0,9%
PL	+0,4 %	+1,5%



5 Suites et clôture de la séance



Durée : 5 mn



Les suites

Date	Prochaines étapes
<p>21 décembre 2023 à 18h</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Groupe de travail « Milieux naturels – Section Sud » <ul style="list-style-type: none"> • Salle Polyvalente de la Maison de la Mer de Fos-sur-Mer • Avenue du sablé d’Or
<p>Janvier 2024</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Groupe de travail « Air, santé et acoustique »

Si vous souhaitez formuler une contribution suite à cet atelier ou posez vos questions au maître d’ouvrage sur le site internet du projet :
<https://www.liaison-fos-salon.com>



**Retrouvez toute l'actualité
du projet sur le site internet**

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



Merci de votre attention

