

Dossier de concertation

24 janvier / 24 février 2012



Contournement de **Martigues / Port-de-Bouc** et desserte de **Fos-sur-Mer**

Sommaire

Editorial	4		
1/ La Concertation Publique	5		
1/1 Objet de la concertation publique.....	5		
1/2 Cadre réglementaire de la concertation	6		
1/3 La place de la concertation réglementaire dans le processus de réalisation d'une opération routière	6		
1/4 Les modalités de la concertation publique	7		
1/5 Suites de la concertation publique.....	8		
2/ Pourquoi un contournement de Martigues / Port-de-Bouc et une desserte améliorée de Fos-sur-Mer ?	9		
2/1 Présentation du territoire de l'Ouest de l'Etang de Berre	9		
2/1/1 Positionnement stratégique à l'échelle nationale et internationale	9		
2/1/2 Caractéristiques du territoire	9		
2/1/3 L'intercommunalité CAPM et SAN Ouest-Provence.....	16		
2/1/4 La commune de Martigues	18		
2/1/5 La commune de Port-de-Bouc.....	19		
2/1/6 La commune de Fos-sur-Mer	20		
2/1/7 La ZIP de Fos-sur-Mer	21		
2/2 Déplacements et infrastructures	21		
2/2/1 Infrastructures de transport existantes.....	21		
2/2/2 La RN 568.....	22		
2/2/3 Perspectives d'évolution du trafic.....	24		
2/2/4 La politique routière de l'Etat	26		
2/3 En synthèse	27		
3/ Présentation des projets	28		
3/1 Objectifs	28		
3/1/1 Améliorer le cadre de vie des habitants.....	28		
3/1/2 Améliorer la sécurité des usagers de la RN 568	28		
3/1/3 Améliorer la desserte du GPMM (ZIP de Fos-sur-Mer) depuis l'agglomération marseillaise	28		
3/1/4 Contribuer au développement socio-économique local	28		
3/2 Historique	29		
3/2/1 Quelques dates	29		
3/2/2 Concertation avec les communes.....	29		
3/3 Fonctionnalités et caractéristiques	30		
3/3/1 Grandes caractéristiques des projets	30		
3/3/2 Conditions d'exploitation.....	30		
3/3/3 Les échangeurs	30		
3/3/4 La requalification de la RN 568	31		
3/3/5 Les autres projets locaux liés à l'opération	31		
4/ Les variantes soumises à concertation	33		
4/1 Pourquoi étudier plusieurs variantes ?.....	33		
4/2 Le contournement de Martigues / Port-de-Bouc	34		
4/2/1 Les variantes de tracé	34		
4/2/2 Les fonctions d'échanges sur le contournement	42		
4/3 Réaménagement du dispositif d'échanges des carrefours « Ma Campagne » et « Saint-Gervais »	45		
4/3/1 Eléments de constat	45		
4/3/2 Enjeux et objectifs du réaménagement	45		
4/3/3 Variantes de réaménagement proposées	46		
4/3/4 Eléments de comparaison	48		
5/ Eviter, réduire ou compenser les impacts des projets	49		
5/1 Milieu humain	49		
5/1/1 Cadre de vie	49		
5/1/2 Pollutions atmosphériques	49		
5/1/3 Acoustique	49		
5/1/4 Activités agricoles	51		
5/1/5 Patrimoine bâti et paysager	53		
5/1/6 Réseaux techniques	54		
5/1/7 Hydraulique	56		
5/2 Milieu naturel	57		
5/2/1 Les grandes entités naturelles	57		
5/2/2 La flore	59		
5/2/3 La faune	59		
6/ Conditions de réalisation de l'opération	61		
6/1 Principaux acteurs des projets	61		
6/2 Acquisitions foncières	61		
6/3 Coût et financement de l'opération	61		
6/4 Prochaines étapes de l'opération	62		
6/4/1 La poursuite de la concertation.....	62		
6/4/2 Les prochaines échéances	62		
Glossaire	63		

Editorial

Les projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et d'amélioration de la desserte de Fos-sur-Mer sont aujourd'hui proposés à la concertation publique.

Attendus depuis longtemps, ils ont vocation à améliorer le cadre de vie des riverains de la RN568 et la sécurité des usagers. Ces projets visent également à renforcer la desserte des bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille (ZIP de Fos-sur-Mer) depuis l'agglomération de Marseille et à contribuer ainsi au développement socio-économique local.

Ils s'inscrivent dans un territoire densément peuplé et qui bénéficie à la fois d'un fort potentiel de développement et de nombreuses richesses naturelles. Ils ont fait l'objet d'un important processus d'études et d'échanges afin de prendre en considération les enjeux de développement des trois communes concernées, ainsi que ceux de l'Etat et du Grand Port Maritime de Marseille : enjeux socio-économiques, enjeux environnementaux et enjeux techniques.

Le travail approfondi ainsi réalisé permet aujourd'hui de présenter plusieurs partis d'aménagement, dont un tracé préférentiel pour le contournement de Martigues / Port-de-Bouc parmi différentes variantes étudiées et comparées.

La concertation publique réglementaire, au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, est engagée sur cette base pour permettre au public de prendre connaissance des projets et faire part de son avis.

Dans ce cadre, la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Provence Alpes Côte d'Azur, représentant de l'Etat, maître d'ouvrage de l'opération, vous invite à vous exprimer sur les différentes variantes de tracé étudiées ainsi que sur les fonctions d'échanges associées.

À l'issue de la présente concertation, un bilan sera établi. Il permettra au maître d'ouvrage d'effectuer le choix des partis d'aménagement à retenir pour la suite des études et d'ajuster, le cas échéant, le contenu des projets en fonction des points de vue exprimés.

Les orientations ainsi retenues feront ensuite l'objet d'études complémentaires avant d'être soumises à la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Ce dossier de présentation est entièrement consacré à votre information. Je souhaite que cette démarche, par l'implication et la contribution de chacun d'entre vous, soit l'occasion d'enrichir ces projets pour la meilleure satisfaction de tous, dans le respect des principes du développement durable.



**Le Directeur Régional
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement**

Laurent Roy

La concertation publique

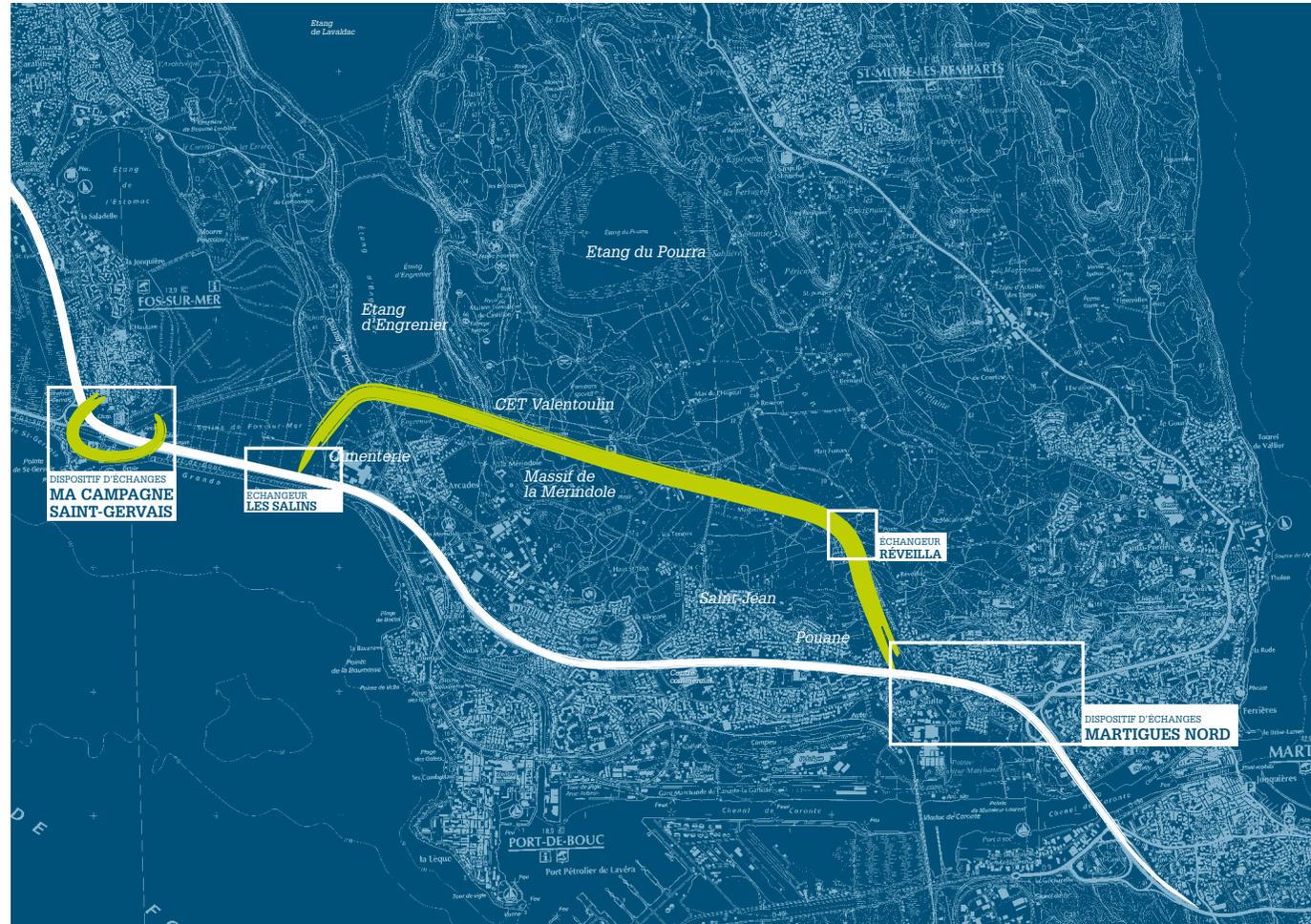
1/1

Objet de la concertation publique

La présente concertation publique porte sur les projets de contournement de Martigues et de Port-de-Bouc et d'amélioration de la desserte de Fos-sur-Mer. Deux aménagements fonctionnellement et géométriquement disjoints, mais intéressant la même infrastructure (la RN 568), sont ainsi présentés :

- la création d'un contournement routier des zones urbaines des communes de Martigues et de Port-de-Bouc sur l'itinéraire entre l'A55 et la ZIP de Fos-sur-Mer ;
- le réaménagement de l'actuel dispositif d'échanges de « Ma Campagne » / « Saint-Gervais » sur la commune de Fos-sur-Mer.

Les études déjà conduites ont permis d'étudier différents scénarii d'aménagements. Chacune de ces hypothèses a été examinée au regard de critères techniques, économiques, environnementaux et patrimoniaux afin de pouvoir envisager les variantes les mieux adaptées aux territoires concernés. À ce stade, toutes les options d'aménagement ne sont pas encore arrêtées ; elles le seront à l'issue de cette démarche d'association du public.



Au-delà de ces choix restant à faire et pour lesquels il peut formuler ses préférences, le public est invité à exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur l'ensemble des composantes des projets ainsi exposées.

Les questions soumises à la concertation portent donc, entre autres, sur :

- les caractéristiques du projet de contournement de Martigues / Port-de-Bouc (choix de tracé et d'aménagement des échangeurs) ;
- l'opportunité et les caractéristiques du projet d'amélioration de la desserte de Fos-sur-Mer.

Le contournement de Martigues / Port-de-Bouc permettra aussi une requalification de la RN568 en boulevard urbain dans la traversée des villes, après la mise en service de la future route. Ce réaménagement permettra notamment de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN568. Il sera porté par les collectivités locales et ne fait pas l'objet de la présente concertation.

1/2

Cadre réglementaire de la concertation

La concertation publique a pour objectifs d'informer le public, de recueillir son avis, et de répondre à ses interrogations sur les projets, leurs caractéristiques et les conditions de leur réalisation telles que définies à ce stade. Elle vise également à identifier parmi les variantes d'aménagement proposées par le maître d'ouvrage celles qui seraient les plus appropriées et les voies d'améliorations possibles des projets.

Cette concertation s'inscrit dans un cadre légal réglementaire qui est celui introduit dans les textes (articles L300-2 du code de l'urbanisme) par la loi n°85-729 du 18 juillet 1985, relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

Elle a pour objet d'associer le public à l'élaboration des projets d'infrastructure afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation.

Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi. Ce sont les responsables du projet qui ont la charge de les concevoir et de les mettre en œuvre en répondant aux objectifs suivants :

- assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, avec une présentation de l'ensemble de ses caractéristiques et des réponses aux questionnements qu'il peut susciter ;
- permettre au public de donner son avis sur les projets en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions.

1/3

La place de la concertation réglementaire dans le processus de réalisation d'une opération routière

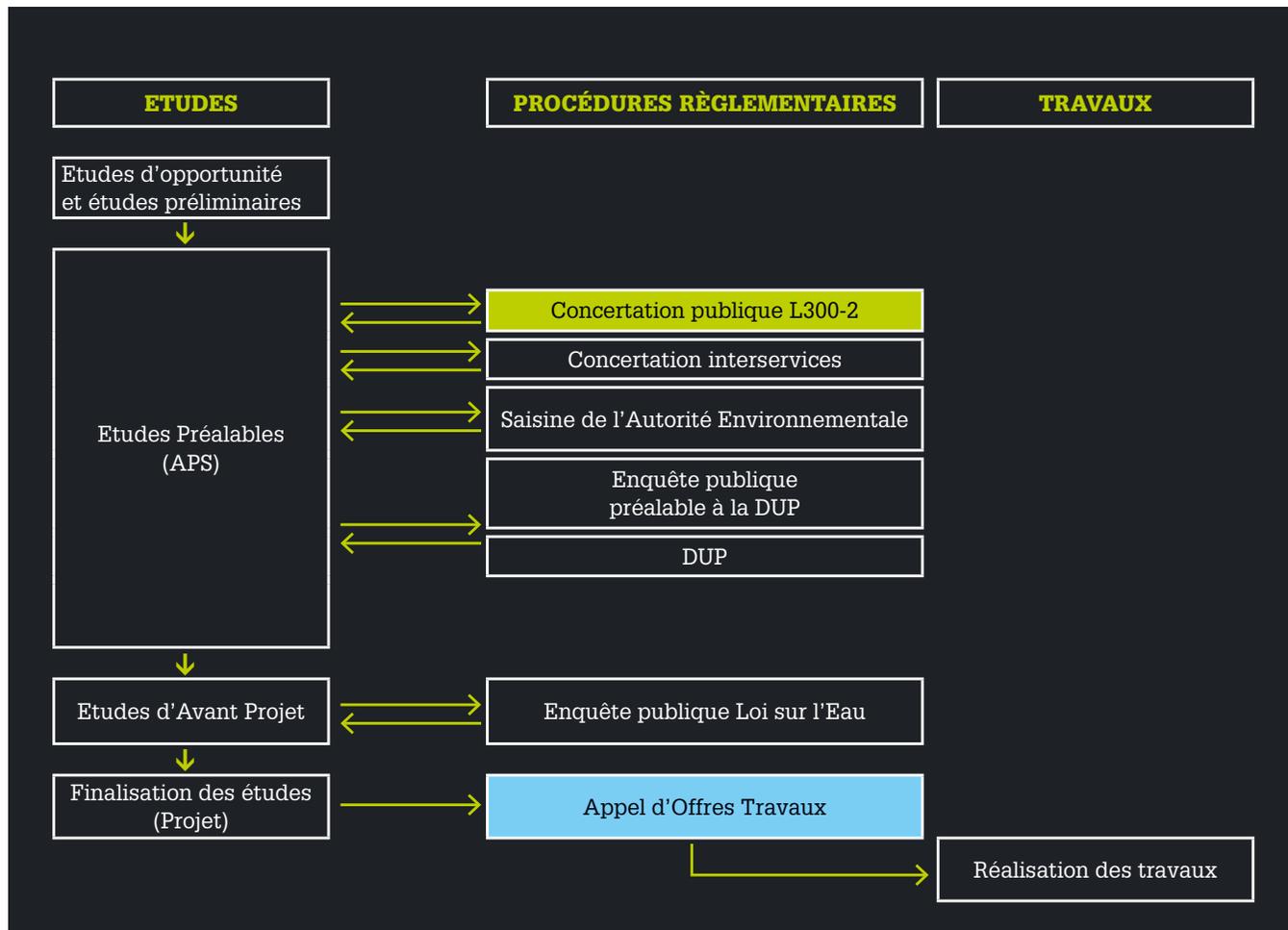
La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes de réalisation.

La phase d'études occupe une part importante dans le déroulement du projet. Différents types d'études sont nécessaires :

- **les études d'opportunité** qui permettent d'évaluer la nécessité et l'intérêt même du projet ;
- **les études préalables** qui ont pour but d'explicitier les principales caractéristiques du projet ;
- **les études de conception** détaillée (Avant-Projet et Projet) qui visent à affiner la définition du projet et à appréhender les différentes possibilités de sa réalisation.

Ces différentes étapes s'accompagnent de périodes d'échanges avec le public afin d'assurer une bonne prise en considération des points de vue des différentes parties prenantes et de nourrir ainsi la définition du projet.

C'est notamment le cas avec la concertation publique réglementaire (au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme) qui précède l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).



C'est à l'issue de la période de concertation publique et à partir du bilan qui en sera fait que le programme de l'opération pourra être précisé et les études préalables être finalisées en vue de la préparation du dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

1/4

Les modalités de la concertation publique

Afin d'assurer l'information du public et de recueillir ses points de vue, il a été décidé, de concert avec les communes de Martigues, de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer, de mettre en place les modalités de concertation suivantes :

- la concertation publique se déroulera du 24 janvier au 24 février 2012 ;
- elle comprendra notamment :
 - **3 réunions publiques :**
 - le 7 février 2012 à 18h00, salle Gagarine à **Port-de-Bouc**,
 - le 9 février 2012 à 18h00, salle des conférences de l'Hôtel de ville de **Martigues**,
 - le 13 février 2012 à 18h00, Maison de la Mer à **Fos-sur-Mer**.
 - **3 expositions publiques :**
 - au centre culturel Elsa Triolet, à **Port-de-Bouc** de 10h00 à 12h00 et de 14h00 à 19h00 du lundi au vendredi et de 9h00 à 12h00 le samedi,

- dans le hall de l'Hôtel de ville de **Martigues** de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 du lundi au vendredi,
- à l'Hôtel de ville, avenue René Cassin à **Fos-sur-Mer**, de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 du lundi au vendredi.

Sur chaque lieu d'exposition, un registre sera mis à la disposition du public pour qu'il puisse y consigner ses interrogations, observations ou propositions.

Par ailleurs, le Maître d'Ouvrage assurera des permanences pour répondre aux questions de la population sur les projets.

- Un **site internet** disposant d'un forum où les internautes pourront exprimer leurs interrogations, observations ou propositions (adresse : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>),
- Le présent **dossier de concertation** qui présente les données de l'opération telles que définies à ce stade,
- Un **dossier de synthèse** de présentation de l'opération qui résume les informations contenues dans le présent dossier de concertation.



1/5 Suites de la concertation publique

Le Maître d'Ouvrage prévoit de rendre public, sur le site internet de la DREAL PACA, le bilan de la concertation pour le printemps 2012. Il précisera dans ce cadre les orientations qui seront données aux projets compte tenu des avis exprimés, notamment les tracés ou options d'aménagement retenus pour la suite des études.



Pourquoi un contournement de Martigues / Port-de-Bouc et une desserte améliorée de Fos-sur-Mer ?

2/1

Présentation du territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre

2/1/1

Positionnement stratégique à l'échelle nationale et internationale

Le territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre constitue une véritable entité économique et sociale proche de l'aire Métropolitaine Marseillaise. Situé au cœur de liaisons routières structurantes, il est essentiellement desservi par les axes autoroutiers A7, A8, A54, A55 et par les routes nationales 113, 568, 1569, et 569. Ces infrastructures traitent essentiellement des flux de transit Est-Ouest et Nord- Sud de grand échange.

Idéalement situé sur l'axe Espagne-France-Italie, il bénéficie d'une ouverture sur la Méditerranée, de l'influence de la Zone Industrielle et Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer et de ses développements en cours (Fos 2XL, 3XL, 4XL...), ainsi que de sa proximité avec les pôles urbains proches comme Salon-de-Provence, Aix-en-Provence, Arles et Marseille.

Depuis les années 1970, il est au cœur d'une stratégie nationale d'aménagement du territoire et bénéficie jusque dans les années 1980 d'un afflux de population massif et très dynamique en lien avec le

développement de la Zone Industrielle et Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer.

Sa position est stratégique tant à l'échelle nationale qu'internationale, cependant, certains de ces pôles d'activités restent insuffisamment desservis, c'est notamment le cas de la ZIP de Fos-sur-Mer. Certaines de ses infrastructures ne sont plus adaptés aux enjeux de transport, c'est le cas notamment de la RN 568 en traversée de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer.



2/1/2

Caractéristiques du territoire

Historique

Ouvertes sur la Méditerranée, bordées par l'Étang de Berre, les trois communes de Martigues, de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer ont bénéficié pendant des siècles d'une activité économique florissante grâce aux activités maritimes (pêche, commerce). A la fin du 19^e siècle, l'État entreprend

la construction de grands ouvrages pour attirer de nouvelles activités sur ce territoire aux vastes disponibilités foncières et confronté au déclin des activités maritimes.

Au début du 20^e siècle, la Provence est une terre d'industrie. Dans les Bouches-du-Rhône s'épanouissent la métallurgie (hauts-fourneaux et forges à Saint-Louis, industrie du plomb à l'Escalette à Marseille, nickel aux Pennes-Mirabeau), les chantiers navals, la construction mécanique, la chimie, l'industrie alimentaire et le négoce.

Entre les deux guerres mondiales, en dehors de l'industrie pétrolière qui connaît un développement remarquable autour de l'Étang de Berre, le négoce devient prépondérant et l'activité se concentre autour du portuaire.

Les « Bassins Est » du port de Marseille n'étant guère extensibles, entre 1953 et 1957, les premières esquisses situent le nouveau pôle industriel à l'Avéra (actuelle Lavéra). On crée alors le port du Bassin de Lavéra qui constituera avec le port de Marseille le réseau portuaire régional désigné plus communément par l'expression « Bassins Ouest et Est ».

Au début des années 1960, l'extension des échanges mondiaux pousse à l'équipement des littoraux : seuls les transports maritimes semblent en mesure de soutenir les déplacements de masse considérés comme inéluctables.

Les besoins de cette expansion, en réponse à la demande de plus en plus forte en produits sidérurgiques et chimiques, appellent à développer un autre site que les bassins Est du port de Marseille et le site de Lavéra. Les raffineries de pétrole se multiplient, et l'on parie sur la « sidérurgie sur l'eau » avec l'industrialisation de l'Étang de Berre. Afin de l'étendre, les pouvoirs publics adoptent, dans les années 1970, le projet de ZIP de Fos-sur-Mer et prévoient grâce à lui de faire de Marseille et de son agglomération l'une des portes de l'Europe.

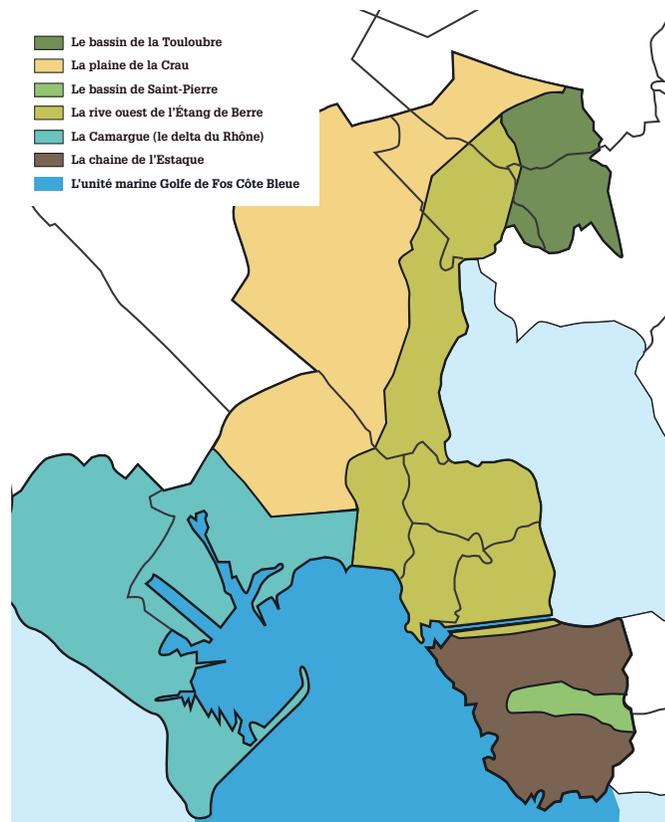
Caractéristiques environnementales

Le territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre est un territoire composé d'entités très contrastées :

- à l'Ouest, la Camargue et la Crau forment une mosaïque de paysages humides et d'immensités planes et caillouteuses qui se prolongent vers le Sud-Ouest. Cette zone se caractérise notamment par un fonctionnement hydraulique très complexe qui repose tant sur les eaux de surfaces (Canal d'Arles, du Vigueirat, Rhône et Méditerranée) que sur les eaux souterraines (nappe de la Crau et nappe alluviale du Rhône) ;
- à l'Est, entre la Méditerranée et l'Étang de Berre, un relief collinaire avec des étangs et des espaces boisés. Ces reliefs dominent le paysage au même titre que les falaises de calcarénite qui surplombent les rives Ouest de l'Étang de Berre.

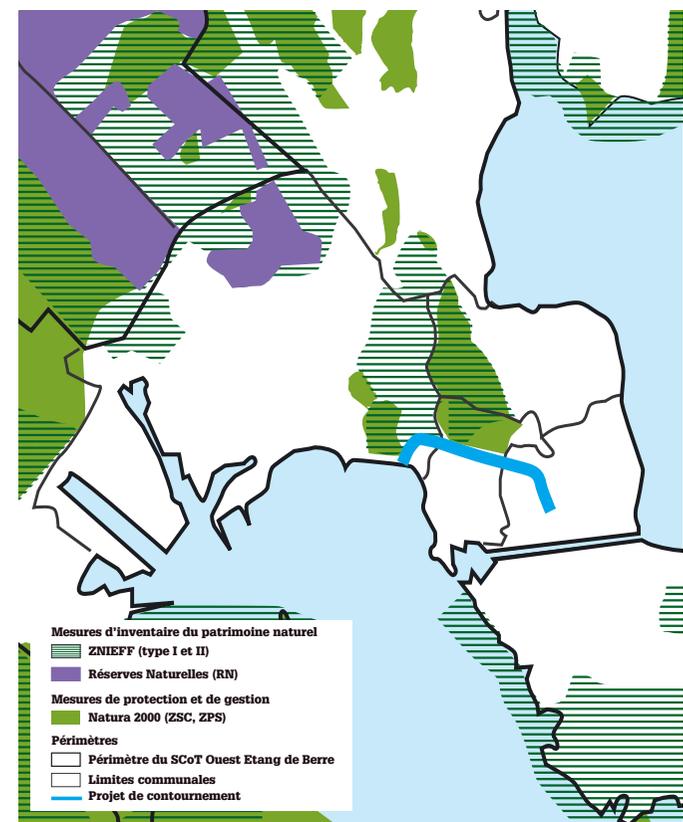
Avec ses 155 km², l'Étang de Berre forme, à mi-chemin entre le delta du Rhône et Marseille, une très vaste étendue d'eau saumâtre, véritable mer intérieure. Point de rencontre d'eaux douces grâce à l'approvisionnement de quelques rivières et ruisseaux (l'Arc, la Touloubre, la Cadière) et d'eaux salées, l'Étang de Berre et surtout la passe de Caronte, sa vallée exutoire vers le golfe de Fos, forment des espaces palustres et maritimes très favorables au développement de la faune aquatique, poissons comme coquillages, mais aussi à l'exploitation et à la collecte du sel.

Le territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre offre ainsi une diversité d'entités naturelles qui sont autant de milieux fragiles (notamment le plateau du Castillon avec sa forêt, les étangs intérieurs, les salins de Fos-sur-Mer) et très différents, faisant l'objet de mesures de protections spécifiques¹. Ainsi sur le pourtour de l'Étang de Berre sont répertoriés des Zones d'Intérêts Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de types I et II, des zones Natura 2000 (Zones de Protection Spéciale - ZPS) et des Espaces Remarquables du Littoral précisés dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône.



//// Les 7 unités paysagères du territoire ////

Source : SCoT Ouest Étang de Berre, p.23



//// Les mesures de protections des milieux naturels ////

¹ Cf infra chapitre 5.2.1 Les grandes entités naturelles

Caractéristiques socio-économiques et démographiques

La population

Le bassin d'emploi d'Istres - Martigues a enregistré une très forte croissance démographique depuis le milieu des années 1960. Cependant, l'ensemble des communes du bassin de vie n'a pas connu les mêmes destins : population multipliée par 5 à Fos-sur-Mer de 1968 à 2008 (2 869 habitants² en 1968 pour 15 448 habitants en 2008), gain de 18 000 habitants à Martigues sur la même période (27 945 habitants en 1968 pour 46 471 habitants en 2008). En revanche, Port-de-Bouc a connu une diminution du nombre d'habitants de 1970 à 2000 (21 424 habitants en 1975 pour 17 207 habitants en 2008), du fait de la fermeture des chantiers navals à la fin des années 1960 et d'un cadre de vie moins attractif (quartiers résidentiels à proximité des sites industriels et de la RN 568).

La Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues (Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts) compte 69 050 habitants³ et le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence (Fos-sur-Mer, Istres, Miramas Grans, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Cornillon-Confoux), constitue un bassin de vie de 97 716 habitants³. Au total c'est donc une population de 166 766 habitants qui est répartie de façon inégale sur ce territoire avec une densité forte autour de l'Etang de Berre.

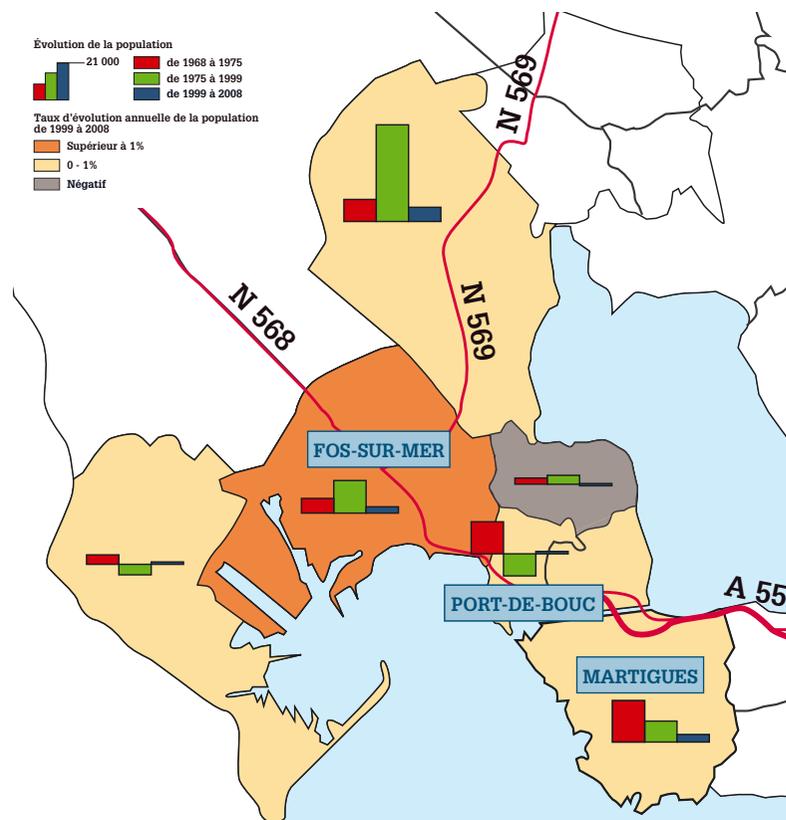
Une part importante de cette population (54,5%) se situe dans la tranche 20 à 60 ans (population active), notamment autour des principaux pôles de l'armature urbaine. Le territoire affiche actuellement une croissance démographique annuelle moyenne depuis 1999 de 0,8% (calcul basé sur le recensement de la population de 2008) alors que la moyenne nationale est de 0,58%.

Les migrations pendulaires

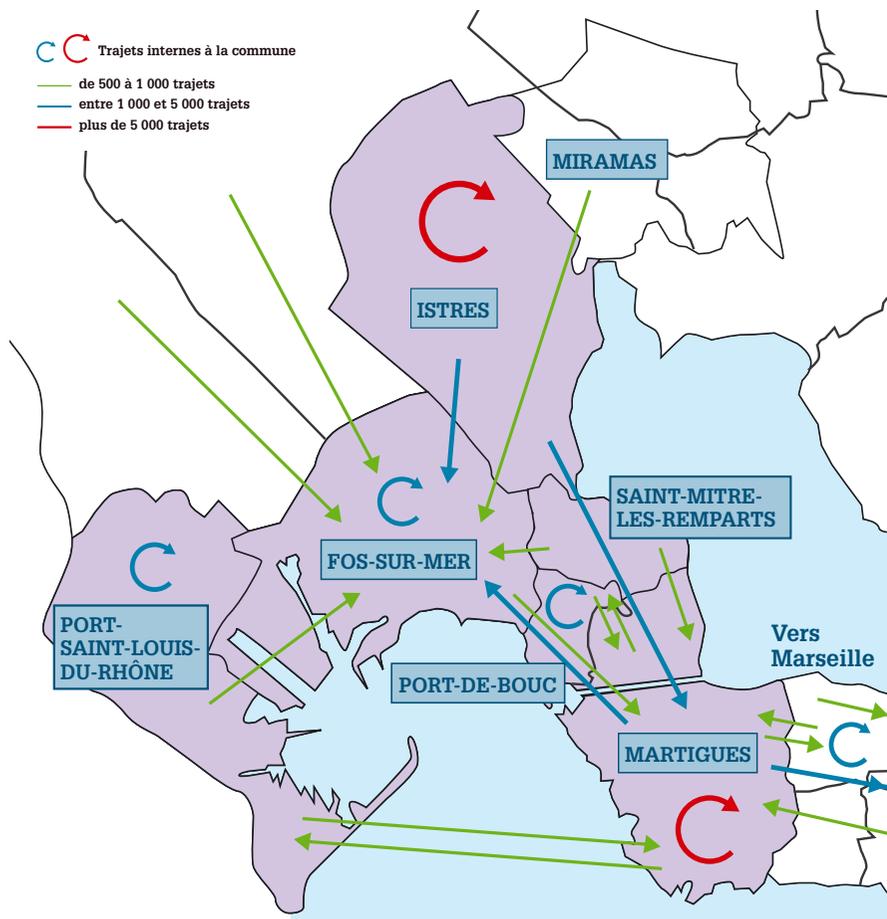
La moitié des actifs ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Les migrations domicile-travail se font essentiellement dans un triangle Istres – Fos – Martigues. Un phénomène qui s'explique par le fort taux d'emploi concentré sur cette zone (58 500 emplois pour 56 000 actifs). La voiture est le mode prédominant pour les déplacements domicile – travail : 72% des actifs résidant et travaillant dans la même commune utilisent la voiture pour se rendre à leur travail, cette proportion étant encore plus importante pour les actifs résidant dans une autre commune que leur commune de travail.

² Données SAN Ouest Provence

³ Données INSEE 2008 mises à jour du 18 octobre 2011



//// Evolution de la population de la zone d'emploi d'Istres-Martigues de 1968 à 2008 ////



//// Déplacements domicile-travail de la zone d'emploi d'Istres-Martignes ////

Le logement

Le parc de logements de Martignes et de Port-de-Bouc se caractérise par une forte proportion de logements collectifs et par un parc immobilier essentiellement construit lors de la période d'industrialisation du secteur (années 1950 et 1960). En revanche, les communes voisines ont une part plus

importante d'habitat pavillonnaire. Sur l'ensemble des 6 communes du SAN, l'évolution du parc de logements est plus importante que celle de la population. De nombreux grands ensembles résidentiels ont été construits en bordure de la RN568, sur les communes de Port-de-Bouc et de Martignes.

COMMUNE	POPULATION EN 2008	ÉVOLUTION POPULATION 1999-2008	LOGEMENTS 2008	ÉVOLUTION LOGEMENTS 1999-2008
Bouches-du-Rhône	1 966 005	7%	927 825	10%
Fos-sur-Mer	15 448	10%	6 329	17%
Istres	42 603	9%	18 025	16%
Martignes	46 471	7%	22 679	9%
Port-de-Bouc	17 207	1%	7 385	2%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	8 535	5%	4 199	8%
Saint-Mitre-Les-Remparts	5 372	-1%	2 496	7%
Total bassin d'emploi d'Istres	135 636	7%	61 113	11%

L'emploi

Le taux de chômage sur le territoire était en 2008 de 13%, soit une valeur inférieure d'un point à la moyenne départementale.

Le bassin d'emploi d'Istres – Martigues a gagné plus de 7 000 emplois entre 1999 et 2008. L'évolution de l'emploi, de 1999 à 2008, a été différente selon les secteurs d'activité :

- forte baisse des emplois dans l'industrie ;
- forte hausse des emplois dans l'administration, la santé, l'action sociale ;
- pour les autres secteurs d'activité,

évolution conforme à la moyenne départementale.

Activités économiques

L'industrie et le tertiaire

Le territoire de l'Ouest de l'Etang de Berre occupe une position de leader dans les domaines de la pétrochimie et de la sidérurgie tant au niveau national qu'international. L'essentiel de l'activité industrielle se concentre sur les zones d'emplois de Fos-sur-Mer avec en particulier la ZIP de Fos-Lavéra qui génère environ 10 000 emplois directs incluant un important

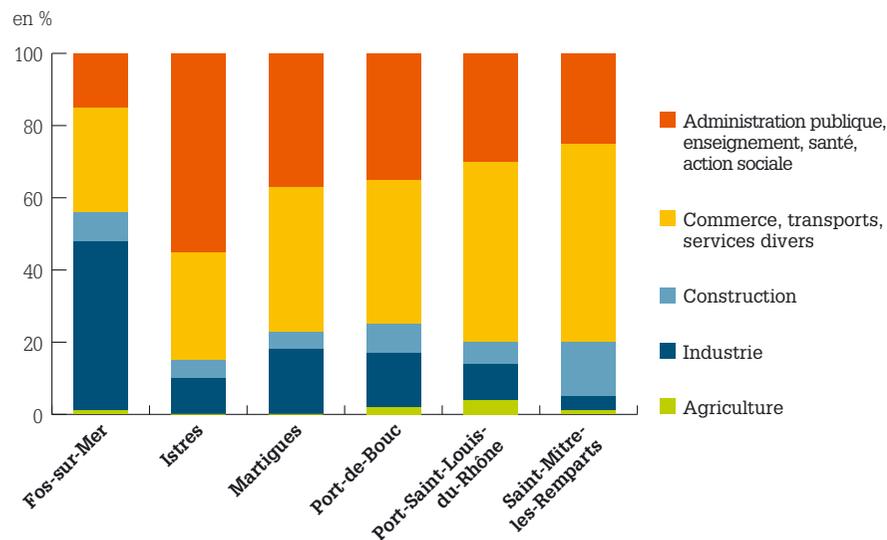
tissu de sous-traitants, cotraitants et services aux entreprises localisées sur les Zones Industrielles (Ecopolis Sud à Martigues et Grand' Colle à Port-de-Bouc par exemple).

Deux autres secteurs sont également représentés sur le territoire : l'avionique localisée sur Istres (qui génère environ 5 000 emplois) et la logistique avec la plateforme CLESUD de Grans-Miramas et Distriport-Feuillane à Fos-PSL.

Le secteur tertiaire est quant à lui le secteur d'activité moteur de l'économie

dans la région. Il représente plus de 80% de l'emploi dans les Bouches-du-Rhône et connaît une croissance constante. Cette prospérité repose en grande partie sur une forte urbanisation génératrice de demande de services et sur des activités de tourisme (22 000 emplois directs créés, 50 000 induits). Les services occupent une place de plus en plus importante voire prépondérante dans certaines communes.

C'est le cas de Martigues avec plus de 51,3% de part d'emplois dans ce secteur en 2003.



//// Le bassin d'emploi d'Istres – Martigues (2008) ////



Le commerce et l'artisanat

L'activité commerciale est dynamique sur le territoire qui forme une zone de chalandise commune à la CAPM et au SAN Ouest Provence.

Les pôles d'échelle régionale sont pour la plupart localisés sur l'agglomération marseillaise. On compte toutefois les pôles des Craux-Tubé-Cognets (Istres) et de Canto Perdrix (Martigues) - les Etangs (St Mitre) qui s'affirment à l'échelle de l'agglomération. Le centre ville de Martigues tient aussi une place importante avec 20 à 30% de surface de vente comme à Marseille, Marignane ou Salon-de-Provence. Le projet de développement du centre-ville d'Istres dénommé « Forum des Carmes » vise à rééquilibrer l'offre commerciale.

Le commerce de détail, également dynamique, occupe une place non négligeable dans la création d'emplois et d'entreprises, de même que l'artisanat qui compte près de 2 000 entreprises, principalement dans le secteur du bâtiment (759 entreprises). 52,2% des entreprises artisanales sont dédiées à des activités de transport, ou de réparation.

L'agriculture et la pêche

L'agriculture est une activité non négligeable sur le territoire (présence de 4 AOC et 1 IGP « riz de Camargue »). Les cultures principales présentent sont des

vignes du périmètre AOC des coteaux d'Aix et des oliviers.

- Le port de Carro, situé au Sud de Martigues, est le premier port régional mais cette activité reste traditionnelle. Au Sud, sur les communes de Fos-sur-Mer, de Saint-Mitre-les-Remparts, de Port-de-Bouc et de Martigues, une agriculture viticole et maraîchère occupe une faible portion du territoire communal.
- Au Nord Ouest, sur les communes d'Istres, de Miramas et de Grans, l'agriculture se caractérise par de grandes parcelles de terres labourables, AOC Foin de Crau ou vergers.
- Au Nord Est, sur Grans, l'agriculture maraîchère et l'arboriculture dominant avec un parcellaire plus morcelé.

L'agriculture occupe un quart de la surface du territoire du SCoT. En tant qu'activité économique l'agriculture tient un rôle majeur dans la valorisation paysagère et la structuration spatiale. Un rôle d'autant plus important que le territoire connaît une forte pression foncière.

On constate à l'échelle du territoire une diminution significative du nombre d'exploitations (294 sièges d'exploitation ont disparu entre 1988 et 2000) qui va de pair avec une augmentation de la superficie agricole moyenne des exploitations (entre 10 et 12 ha).

La filière fruits, légumes et viticulture regroupe le plus grand nombre d'exploitations. La filière animale avec 104 exploitations et plus particulièrement l'élevage bovin (autour de 14 exploitations) vient ensuite. L'exploitation de grandes cultures mobilise 3 197 ha.

Enfin, l'agriculture joue un rôle primordial dans l'équilibre socio-économique du territoire. En effet, l'exploitation du foin de Crau, par l'irrigation gravitaire, permet l'alimentation de la nappe phréatique de la Crau qui alimente en eau potable le territoire et sert également à l'agriculture et à l'économie locale.

Sur Martigues, le quartier de pêche s'étend de la côte bleue au golfe des Saintes-Maries-de-la-Mer ainsi que sur l'Etang de Berre. Cela représente 160 km de littoral dont 90 km de rivages et 200 km de fleuve et canaux maritimes. La majeure partie des navires et des équipages des Bouches-du-Rhône se concentre dans ce quartier de pêche. La production du quartier des affaires maritimes de Martigues est d'environ 12 000 tonnes soit plus de la moitié de la production du département.

La criée de Port-de-Bouc, seule criée publique de la région Provence Alpes Côte D'azur, permet à la commune de tenir un rôle de première importance dans l'ancrage de la pêche sur le territoire de l'Ouest de

l'Etang de Berre. La commune est un pôle de vente et d'exportation privilégié en Méditerranée. L'activité de transformation y est importante.

Le tourisme et les loisirs

Le tourisme constitue une filière économique à part entière avec une fréquentation touristique sur le territoire essentiellement estivale⁴. C'est un secteur dont le potentiel est d'autant plus fort que le territoire offre une riche diversité d'espaces, de patrimoines (bâti, archéologiques, industriels, naturels...) et de pratiques possibles (tourisme vert, industriel, nautique, culturel, loisirs de plein air...).

Le secteur de Fos - Martigues dispose d'un fort potentiel touristique (important linéaire de littoral méditerranéen : plages de la Couronne, port du Carro, plage de Fos ; mais aussi un riche patrimoine historique...), que les communes valorisent à travers une politique de requalification et l'offre d'hébergements touristiques et de protection des sites naturels.

L'offre d'hébergements touristiques est principalement concentrée dans le Sud de la commune de Martigues.

La volonté des acteurs locaux est de développer cette filière et d'améliorer la capacité d'accueil (hôtels, campings, projet de thalassothérapie à Martigues...).

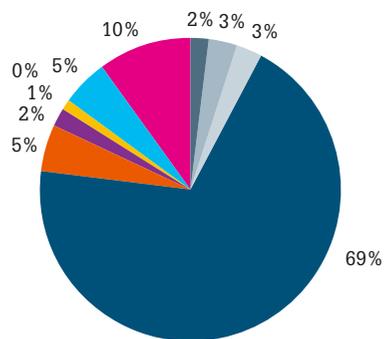
⁴ 10 264 personnes entre 2000 et 2004 enregistrées par l'Office de tourisme de Martigues

Les activités portuaires

L'activité économique du territoire est liée à la présence des terminaux marchandises des bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) à Fos-sur-Mer.

Le Grand Port Maritime de Marseille (gestionnaire de la ZIP de Fos-sur-Mer) s'étend sur deux sites. Les bassins Est sont localisés dans la ville de Marseille et les bassins Ouest sur le Golfe de Fos implantés sur les communes de Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Plus de 41 300 emplois sont générés par l'activité portuaire. En 2008, le Grand Port Maritime de Marseille, connaît un trafic de 96 millions de tonnes de marchandises et le trafic passager a dépassé les 2 millions avec une augmentation exceptionnelle

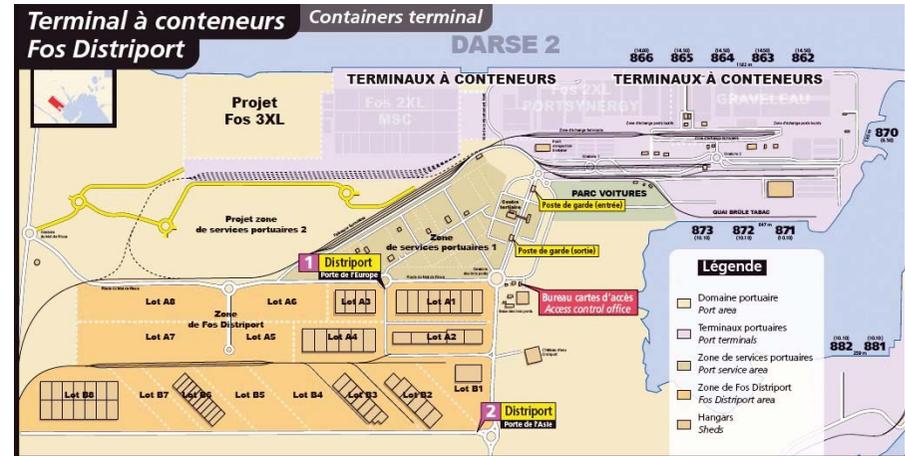
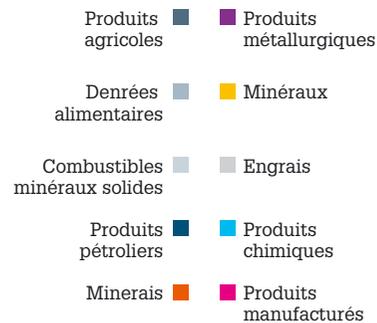


//// Trafics marchandises du GPMM (données 2009 en tonnage) ////

du nombre de croisières (+25%). Le GPMM est le premier port français pour l'activité marchandises. Les bassins Ouest accueillent 92% des marchandises du GPMM.

Historiquement spécialisé dans le trafic d'hydrocarbures, le GPMM diversifie ces activités, en développant notamment ses terminaux conteneurs grâce aux projets Fos 2XL, 3XL et 4 XL dans un objectif de doublement du trafic de conteneurs à l'horizon 2017.

Les importations d'hydrocarbures et de matières premières sont utilisées dans les industries de la filière énergie ou chimie du territoire : raffineries, sidérurgies, transformations chimiques...



//// Terminal à conteneurs Fos Distriport ////

Les activités industrielles

L'industrie a un poids important dans l'économie de ces communes, et ce malgré les baisses d'effectifs observées au cours de ces dernières années : dans la zone d'emploi d'Istres – Martigues, plus d'un emploi sur 5 est dans le secteur industriel (contre un emploi sur 10 au niveau départemental).

Les principaux secteurs industriels présents dans la zone d'emploi de Fos-sur-Mer sont :

- la métallurgie : présence de deux aciéries à Fos-sur-Mer ;
- l'industrie chimique : de gros employeurs industriels sont installés à Fos-sur-Mer

(Elf Atochem, Lyondell) et à Lavéra (Naphtachimie, BP Amoco Chemicols...);

- le secteur énergétique : trois des quatre raffineries de la région Provence Alpes Côte D'azur sont présentes sur ces communes (Esso à Fos-sur-Mer, BP à Lavéra et Total à la Mède) ; une centrale thermique est présente à Martigues et des terminaux méthanières sur la ZIP de Fos-sur-Mer ;
- l'aéronautique : secteur représenté par l'entreprise Dassault Aviation, implantée à Istres (615 emplois salariés à Istres).

et, d'autre part de mettre en place une logique de localisation des entreprises en fonction de leurs caractéristiques et de leurs besoins,
 - de développer une offre de formations adaptée aux besoins des entreprises.

▪ **Les mobilités sur le territoire**

Il s'agit avant tout de répondre à des enjeux à la fois sécuritaires, économiques mais également à une volonté de développer une offre inscrite dans une démarche de développement durable. Répondre aux problématiques posées à l'échelle du territoire permettrait aujourd'hui d'accompagner l'essor économique annoncé autour des pôles de dynamisme du territoire mais également de rattraper un retard en matière de desserte, en particulier sur le territoire industriel.

Divers projets sont ou ont été proposés dans ce sens, incluant la déviation de Miramas, le contournement de Martigues/Port-de-Bouc, des échangeurs sur l'axe A55-RN 568, la desserte d'un futur pôle d'échange Rassuen-Lavalduc, la déviation de la RD5 au Nord de Martigues, le prolongement de la RD 9 jusqu'au complexe de Lavéra, l'amélioration de la RD 268 vers Port-St-Louis-du-Rhône...

▪ **La mise en valeur de la situation du patrimoine naturel** du territoire avec notamment la prise en compte de l'environnement dans l'activité industrielle

et les activités du GPMM, la mise en place de plans d'action et de gestion et d'une couronne verte.

Divers projets entrent dans cette réflexion, notamment la mise en place d'un contrat de l'Etang de Berre qui est l'une des priorités du SCoT pour permettre la réhabilitation du patrimoine paysager du territoire, et la mise en valeur des étangs intérieurs, la valorisation de la ressource en eau et des déchets ménagers.

▪ **Le rayonnement du territoire, notamment par le tourisme, grâce au développement de modes de circulation doux et à une opération de communication visant à faire mieux connaître les randonnées et manifestations sur l'ensemble du territoire.**

La nécessité de développer aussi bien le tourisme portuaire (pavillons bleus, développement de l'accueil portuaire, mise en valeur des traditions maritimes) que le tourisme vert, tourisme culturel (tourisme gastronomique, archéologique, festif...), ou industriel avec la création d'un musée de l'industrie sur les anciennes friches, permettrait de concilier au mieux chaque aspect de l'identité du territoire sans en nier aucun. Cette démarche s'accompagnera d'un développement de l'offre d'hébergement, et des opérations d'information et de communication. (Guide Bleu, Guide Vert, site internet,...).

▪ **La place du patrimoine agri-environnemental comme élément structurant du territoire.**

Les espaces agricoles et naturels jouent un rôle déterminant non seulement dans la structuration du territoire mais aussi en termes d'économie et d'attractivité.

L'objectif est ici de préserver ces espaces agri-naturels à forte valeur patrimoniale (notamment de la pression liée à l'expansion urbaine), de préserver les ressources en eau et de réduire les risques et les nuisances.



//// **Le SCoT en chiffres** ////
 Source : CAPM, SCoT



//// Les enjeux de la commune de Martigues ////

- Espaces naturels**
- Espaces agricoles**
- Espaces urbains**
- Espaces industriels**
- Infrastructures / Coupures**
- Zones urbaines à protéger des nuisances**
- Nature à protéger**

2/1/4

La commune de Martigues

Forte d'une activité industrielle principalement axée autour des activités de raffinage du pétrole et de la pétrochimie qui ont impulsé le développement de PME/PMI dans de nombreux secteurs de l'industrie et des services et grâce à son réseau de communication très diversifié, Martigues, 4^e ville du département, occupe une place stratégique à l'Ouest de l'Étang de Berre d'une part, et d'autre part sur la

façade méditerranéenne du Sud de l'Europe. Classée « station balnéaire et de tourisme », Martigues développe son secteur touristique grâce à un contexte Méditerranéen favorable.

Martigues se distingue par la qualité environnementale, paysagère et écologique de son territoire. Riveraine de l'Étang-de-Berre ainsi que du chenal de Caronte, qui relie cet étang saumâtre à la Méditerranée, la commune dispose d'un territoire qui s'étend sur plus de 7 000 ha et qui se partage entre ville moderne,

sites industriels, plaine agricole, espaces naturels préservés (notamment littoraux) et patrimoines historiques ou naturels.

Lieu de passage obligé sur la route du littoral, entre Marseille et le Rhône, Martigues est desservie par des réseaux de transport contraignants. La RN568 traverse actuellement la ville de part en part, accueillant un fort trafic et une part importante de transport de matières dangereuses au cœur des zones urbanisées.

Depuis l'implantation des raffineries de pétrole avant et après-guerre et de la pétrochimie dans les années 1950, l'économie de la ville de Martigues est caractérisée par une forte présence de l'industrie avec ces deux filières prédominantes. Cette implantation industrielle impose au territoire de fortes contraintes sur le plan de la gestion des risques (installations classées, SEVESO...).

Projets de développement de la ville de Martigues

Après un développement conditionné par les logiques industrielles, la commune de Martigues recherche aujourd'hui les voies d'un développement durable plus endogène. Cette démarche se traduit notamment au niveau des réflexions engagées à l'échelle communale (PLU) mais aussi intercommunale (SCoT). La commune a de longue date engagé une politique foncière

de maîtrise du sol (espaces naturels, espaces agricoles...). Cette politique de préservation de l'environnement et du littoral s'inscrit dans une volonté de favoriser :

- **le développement équilibré et durable compatible** avec la création d'un espace de « bien-vivre » ensemble :
 - avec une maîtrise de l'aménagement urbain qui privilégie la mise en valeur des paysages :
 - qualité architecturale de l'espace urbain,
 - création ou réaménagement d'espaces de verdure et de loisirs à proximité des sites d'habitat, de liaisons douces pour connecter les quartiers existants et futurs ;
 - développement des moyens de déplacements et mobilités :
 - amélioration des réseaux de transport,
 - développement des transports collectifs ;
 - protection des milieux naturels :
 - lutte contre le mitage périurbain,
 - préservation du littoral,
 - recherche d'une plus grande maîtrise de la fréquentation touristique des espaces littoraux à forts enjeux patrimoniaux.
- **la politique communale d'aménagement du territoire** œuvre en ce sens et a pour projet :
 - le désengorgement du boulevard Francis Turcan,
 - la requalification de la RN568 en boulevard urbain,
 - le développement de la dimension balnéaire

de la commune via des projets touristiques (thalasso, aménagement du littoral, port...),

- l'augmentation de la part des surfaces agricoles et des espaces naturels (soutien communal à l'agriculture et à l'installation d'agriculteurs...),
- le développement des plans de gestions des milieux naturels.

2/1/5

La commune de Port-de-Bouc

Véritable ville de bord de mer, entre Marseille et les Saintes-Maries-de-la-Mer, Port-de-Bouc possède une façade littorale significative. La ville est cependant peu étendue (11,5 km²) avec une situation contrastée. Port-de-Bouc, possède un littoral remarquable avec un centre ville en bord de mer et d'importants espaces verts (la forêt de Castillon, véritable poumon de la commune).

La commune est très contrainte par les activités et infrastructures industrielles exogènes qui ont asservi certains de ses espaces littoraux, une partie de son centre ville ainsi que son sous-sol :

- rond point, voie ferrée, canal qui coupent la ville d'Est en Ouest ;
- impasses de nombreuses rues en centre ville ;
- présence dans son sous-sol de pipelines ;
- passage de poids lourds en centre ville.

Grands enjeux et projets

Port-de-Bouc se situe au cœur d'un territoire à forts enjeux tant d'un point de vue régional que national. Un important processus de requalification urbaine et sociale a été engagé depuis plusieurs années dans le cadre de la politique de la ville. Port-de-Bouc a mis notamment en place un projet global de restructuration urbaine, de développement économique et d'amélioration des conditions de vie de la population en plusieurs étapes :

▪ renforcer la qualité urbaine et associer la mixité sociale :

- reconquête du centre ville et réaménagement des quartiers engagés dans le projet urbain global (contrat de ville),
- réhabilitation du parc locatif social (Les Comtes, Les Aigues Douces),
- opérations de recomposition urbaine (La Lèque),
- lutte contre l'habitat indigne,
- aménagements des espaces extérieurs (La Provence, La Tranchée, Jules Guesde, presqu'île de La Lèque),
- amélioration de l'offre d'équipement (centre cinématographique, centre des arts plastiques, gendarmerie, pompiers, cimetière),
- aménagement d'un quartier en développement (Les Hauts de Saint-Jean) ;

▪ créer les conditions d'un redéploiement économique avec :

- une zone de développement économique en continuité avec la commune de

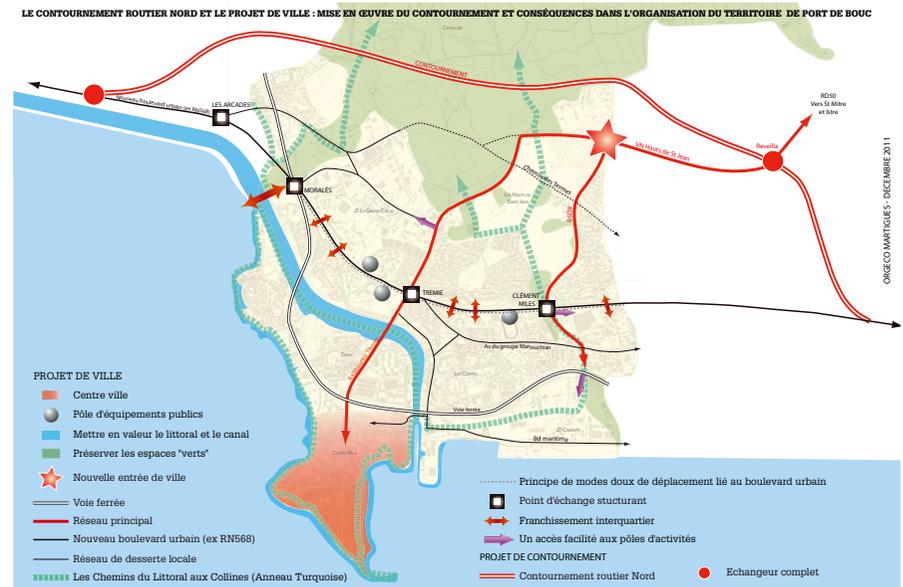
Martigues au Nord du chenal de Caronte,

- une zone industrielle mixte (la Grand Colle),
- la requalification de l'ancienne RN 568,
- la requalification du centre ville et de la Presqu'île de la Lèque,
- la préservation des espaces agricoles,
- le développement du tissu économique lié aux loisirs ;

▪ révéler et valoriser la qualité paysagère et le cadre de vie :

- aménagements engagés sur le littoral : port de plaisance, base nautique, aménagements des plages, promenade littorale jusqu'aux collines de la Mérindole, aménagement du GR 13 ;

- mise en valeur du patrimoine : canal de Martigues, trame verte, anneau turquoise...



//// Le contournement routier Nord et le projet de ville : mise en œuvre du contournement et conséquences dans l'organisation du territoire de Port-de-Bouc //// Source : RGECCO Martigues

La commune de Fos-sur-Mer

Située au carrefour de la Crau et de la Camargue, la commune de Fos-sur-Mer fait face à la Méditerranée. D'une superficie de 9 230 ha dont 7 000 dévolus à la ZIP et 370 de collines, la ville possède un littoral de 10 km. Elle est bordée au Sud par la mer et son golfe, à l'Ouest par la colline et les étangs, à l'Est par la ZIP et au Nord par la plaine de la Crau.

Le territoire de la commune est très contrasté puisqu'il conjugue des qualités paysagères et naturelles remarquables (marais, étangs, salins, plages...) et une zone industrialo-portuaire parmi les plus vastes du monde avec :

- 7 000 ha de la ZIP concentrés sur la seule cité fosséenne soit 15 usines (sidérurgie, raffinage, pétrochimie, énergie et gaz industriels...), 6 terminaux maritimes spécialisés et une zone logistique. Elle génère environ 7 000 emplois directs ;
- une industrie lourde avec de grands secteurs industriels : pétrochimie

(raffinage et stockage de pétrole : Esso, Dépôts Pétroliers de Fos-sur-mer), chimie (Lyondelbasel, Société du Polyéthylène de Fos...), sidérurgie (Sollac, Arcelor Mittal et Ascométal), fabrication de ciment et de granulats (Kernéos), métallurgie...

Cependant, le développement de Fos-sur-Mer est soumis à de très fortes contraintes physiques (étangs, RN 568) et réglementaires (Plans de Prévention des Risques Technologiques – PPRT – en cours, zones naturelles protégées, loi littoral, risque industriel...), et par le couloir aérien de la base aérienne d'Istres.

Grands enjeux et projets

En matière de projet, la commune de Fos-sur-Mer et les communes faisant partie de sa zone d'emploi se sont engagées dans une politique volontariste en matière de logements et d'accueil de nouveaux habitants.

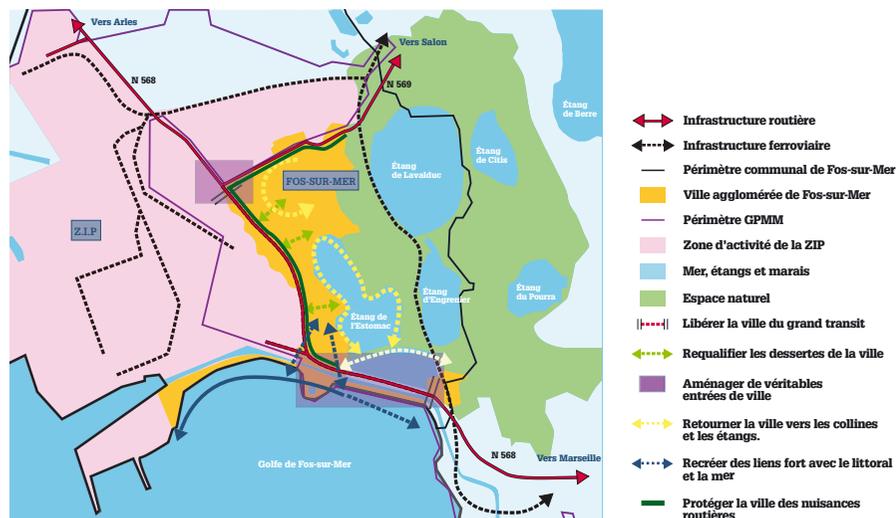
La commune, très contrainte, développe des projets d'aménagement notamment sur le secteur Sud de la ville avec le projet de création de logements dont un partie de logements individuels sur la ZAC des Portes de la Mer et un projet d'envergure sur le secteur de la Marronède consistant à créer environ 200 et 300 logements, 15 000 m² environ de bureaux et de surfaces commerciales et de grands équipements publics tels qu'une Maison des Arts.

Afin de conserver une unité du territoire communal en termes de liens sociaux et de maîtrise des risques d'isolement de certains quartiers, la ville a aménagé en 2011 une liaison piétonnière et cyclable entre le centre ville et le quartier de Pont du Roy.

La commune a pour objectif de recréer un lien fort avec la mer, de s'orienter vers l'étang intérieur et de se protéger des nuisances générées par la ZIP.

L'augmentation du trafic généré par le développement économique de la ZIP de Fos-sur-Mer impacte fortement la ville en générant des discontinuités autoroutières et des coupures urbaines. La commune souhaite se libérer du grand transit routier qui la traverse et rendre cohérent le projet de desserte de la ZIP avec les enjeux portés par la ville.

Cela pourra se traduire notamment en adossant au projet de desserte une démarche de requalification de l'entrée Sud de la ville et des mesures permettant l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants, en particulier des riverains de la RN 568 qui génère à la fois une forte coupure dans un secteur au potentiel touristique balnéaire conséquent mais également une forte insécurité routière.



//// Les enjeux de la commune de Fos-sur-Mer ////

2/1/7

La ZIP de Fos-sur-Mer

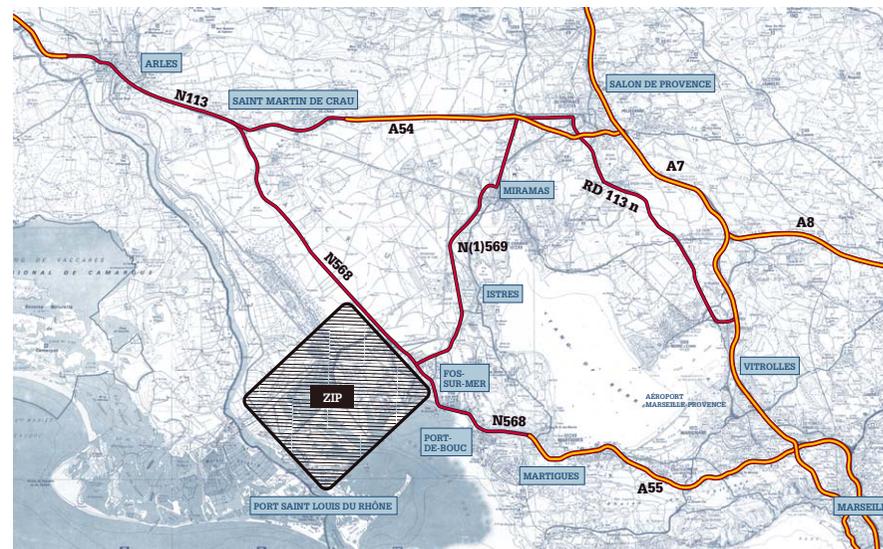
L'espace industriel français traditionnellement basé sur les vieilles régions minières de l'Est de la France va être remis en cause dans les années 1960. La littoralisation des zones industrielles marque un tournant dans les choix de localisation de l'implantation industrielle sur le territoire national, justifiée par la volonté de l'Etat de faire face à la concurrence internationale et de bénéficier de la baisse des coûts des matières premières.

Afin d'étendre l'industrialisation de l'Etang de Berre, les pouvoirs publics adoptent en 1962, le projet de création de la ZIP de Fos-sur-Mer. La plaine de la Crau sur la commune de Fos-sur-Mer est choisie comme emplacement définitif de la nouvelle Zone Industrielle Portuaire, alors intégrée à la circonscription du Port Autonome de Marseille (PAM), depuis devenu le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). L'ambition à long terme du GPMM Marseille est de s'affirmer en tant que port euro-méditerranéen.

Avec la montée en puissance des terminaux conteneurs (FOS 2XL, FOS 3XL : augmentation du trafic de 941 000 EVP supplémentaires, FOS 4XL : augmentation probable du trafic de 1 million d'EVP – Equivalents Vingt Pieds - supplémentaires),

le GPMM vise l'augmentation de ses capacités afin de développer son attractivité. Pour y parvenir, le GPMM doit pouvoir bénéficier de conditions optimales de desserte et d'acheminement des marchandises : maritime, fluvial, ferroviaire, autoroutier.

Il est important pour le GPMM d'assurer une desserte routière performante notamment au niveau des bassins Ouest sur les axes de l'hinterland du port en direction du couloir rhodanien, en direction du Sud-Est et en direction de la vallée du Rhône.



2/2

Déplacements et infrastructures

2/2/1

Infrastructures de transport existantes

Le territoire est desservi, depuis le réseau structurant national, par les autoroutes suivantes :

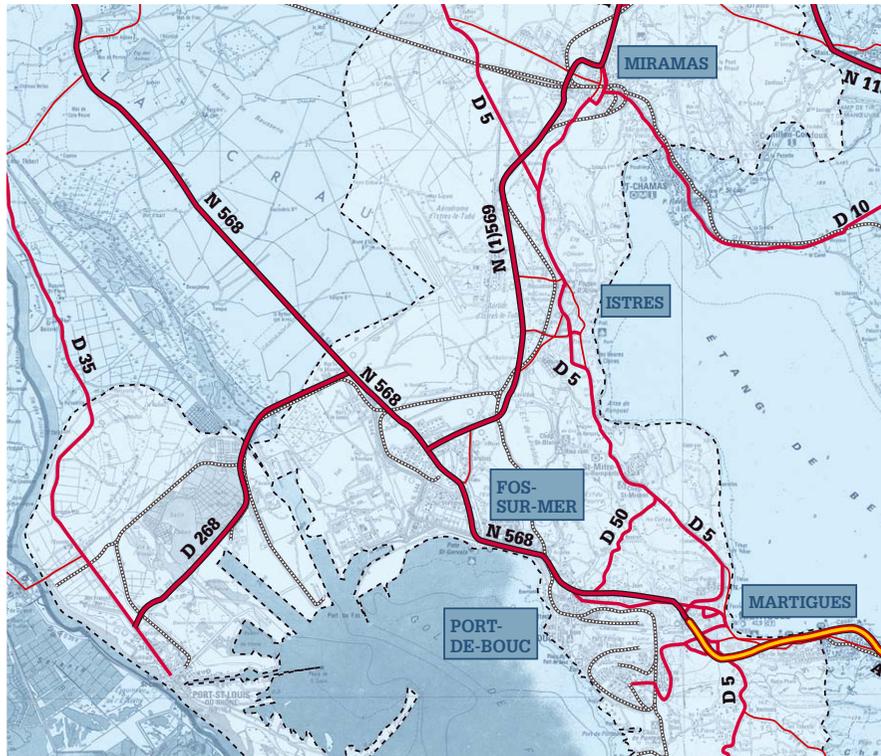
- l'A7 qui assure, à partir de Salon-de-Provence, la liaison avec le couloir rhodanien ;

- l'A55 qui assure, depuis Martigues, la liaison avec l'agglomération marseillaise et, d'une façon générale, le Sud-Est ;
- l'A54 qui assure, à partir de Salon-de-Provence, la liaison avec l'arc languedocien.

A noter qu'aucune de ces autoroutes n'est actuellement directement connectée à la ZIP de Fos-sur-Mer, pourtant très important pôle générateur de trafic, notamment de poids lourds.

Sur l'Ouest du territoire, en cohérence avec les différentes entités paysagères, la trame routière est peu dense. Elle est constituée de la RN 113, la RN 568, la RD 35, la RN(1) 569 et la RD 268, infrastructures qui traversent en lignes droites les paysages de steppe ou de

vergers industriels de la Crau. Autour du chenal de Caronte et de l'Etang de Berre, la trame routière change et se densifie. Les infrastructures, après avoir longé ou traversé Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc et Martigues convergent au niveau



du viaduc de Martigues sur l'A55 avant de franchir le chenal. L'ensemble des principaux réseaux de transport (incluant le réseau ferré), les espaces agricoles, les coupures vertes, les étangs et les villes les plus peuplées de la CAPM se concentrent dans un couloir de moins de 5 km entre l'Etang de Berre et la Crau.

Un seul itinéraire routier relie la ZIP de Fos-sur-Mer à l'agglomération marseillaise : il s'agit de l'axe RN 568-A55. Cet axe concentre un trafic de desserte locale, de desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer et de grand transit Est-Ouest.

Concernant les flux Nord- Sud, la RD5 relie Istres à Martigues. Elle représente le lien direct entre les deux communes les plus peuplées du SCoT. Une partie de ces flux se reporte également sur la RN(1) 569 et la RN 568.

Le territoire dispose aussi :

- d'une offre de transports collectifs urbains et non urbains peu développée avec 6 lignes départementales (aucune ligne régionale ne dessert le territoire) ;
- d'un réseau de transports collectifs ferroviaire (8 gares SNCF réparties sur les communes de Miramas, Istres, Rassuen, Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Croix-Sainte, Lavéra et La Couronne) ;
- des bassins Ouest du GPMM au niveau de la ZIP de Fos-sur-Mer ;

- de 14 ports de plaisances dont un à Fos-sur-Mer, un à Istres, deux à Port-Saint-Louis-du-Rhône, un à Port-de-Bouc, sept à Martigues...

2/2/2

La RN 568

La RN 568, route à 2x2 voies, fait partie de l'itinéraire Est-Ouest entre Marseille et Nîmes constitué par l'A55, la RN 568, la RN 113 et l'A54. Elle assure la continuité de l'écoulement du trafic de l'A55, et supporte le trafic le plus important de la zone d'étude avec plus de 50 000 véhicules/jour (Trafic Moyen Journalier Annuel – TMJA) au niveau de Martigues. C'est également l'axe qui concentre les principaux enjeux de sécurité.



Cette nationale prend en charge à la fois :

- les flux d'échanges internes au territoire Ouest Etang de Berre, et de desserte des quartiers Nord-Est de Martigues, de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer ;
- les flux de desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer en direction de l'agglomération marseillaise et le Sud-Est ;
- les flux de grand transit Est-Ouest.

Elle cumule sur la section concernée un certain nombre de difficultés.

▪ **En termes de risques pour les personnes**

La RN 568 présente un risque d'accident deux fois supérieur à la référence nationale et une densité d'accidents quatre fois supérieure. Ce niveau d'accidentologie est dû à une configuration de l'infrastructure inadaptée aux usages et aux niveaux de trafic qu'elle supporte : mélange de trafic de desserte locale avec du trafic de transit, voire de grand transit, présence de très nombreux accès directs sur la route (entrées charretières, traversées de voies cyclables et piétonnes, accès directs depuis les résidences ou les zones d'activités commerciales riveraines), présence de carrefours à feux... Ce constat est aggravé par une proportion importante de poids lourds et notamment de camions transportant des matières dangereuses : le transport de matières dangereuses sur la RN 568 est très supérieur à la moyenne nationale en

raison, notamment, de la proximité des pôles de productions ou de stockage de produits pétroliers ou chimiques (Fos-sur-Mer, Martigues, Lavéra, Châteauneuf-les-Martigues).

▪ **En termes de qualité de vie des riverains**

La RN 568 est source de nuisances (points noirs bruits) et de pollution (atmosphérique) dans un secteur très urbanisé dans lequel elle constitue par ailleurs une coupure forte. La réappropriation de la RN 568 est un réel enjeu de cohésion sociale et de valorisation pour les communes de Port-de-Bouc et de Martigues traversées d'Est en Ouest. L'amélioration des conditions de desserte urbaine et du rapport à l'infrastructure est un enjeu essentiel pour la ville de Fos-sur-Mer.

▪ **En termes de niveau de service**

Elle présente un niveau de service inadapté aux fonctions qu'elle doit assurer, notamment en termes de desserte : présence de deux carrefours à feux sur l'itinéraire (carrefours Moralès à Port-de-Bouc et Ma Campagne à Fos-sur-Mer) incompatibles, compte tenu des niveaux de trafic, avec un écoulement fluide de la circulation aux heures de pointes.

Étude d'une solution partielle et provisoire

Afin d'apporter une première réponse aux difficultés que représente la circulation des poids lourds sur la RN 568 entre les carrefours Saint-Gervais et La Feuillière à Fos-sur-Mer (pollution, renversement des véhicules dans les giratoires, stationnement sauvage en bordure de voie...) l'Etat a décidé d'engager, en collaboration avec le GPMM et de concert avec les collectivités locales, l'étude d'une déviation du trafic poids lourds circulant sur cette section de la RN 568 sur les voies portuaires existantes qui traversent la ZIP (RP 545 et 544 entre les carrefours Saint-Gervais et La Feuillière). Cette solution « court terme », conçue pour ne pas entraîner d'importants travaux, devrait conduire à une interdiction des poids lourds sur cette section de la RN 568 et pourrait être mise en place en 2013-2014.

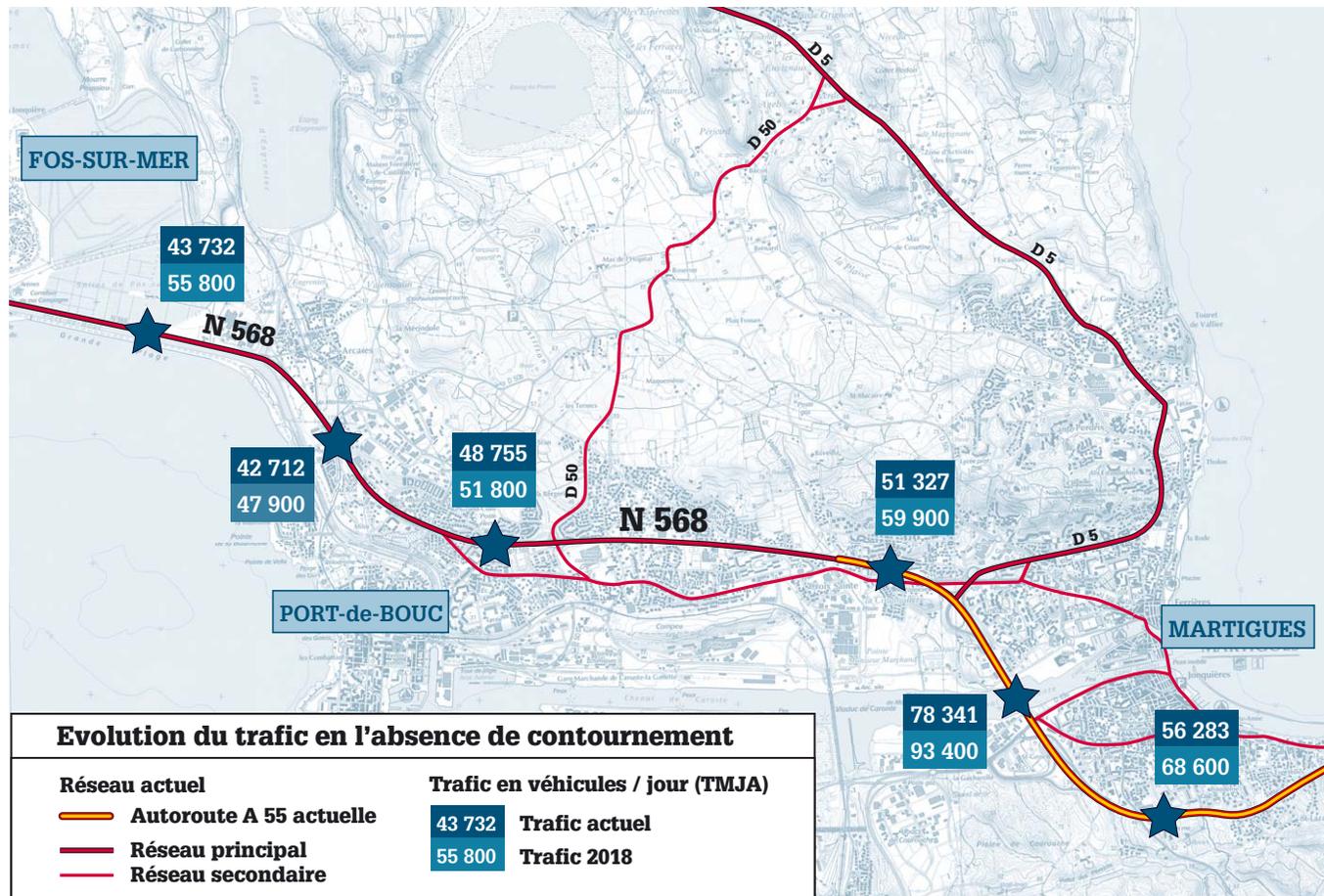


//// Variante voies portuaires provisoire « court terme » ////

Perspectives d'évolution du trafic

Le trafic sur le territoire de l'Ouest de l'Etang de Berre connaît une augmentation régulière de l'ordre de 2 à 2,5% depuis 1996. Cette croissance s'explique du fait des relations de ce secteur avec des communes de proximité comme Arles, Aix-en-Provence, Salon-de-Provence ou Marseille mais également avec de forts générateurs de trafics et de pôles d'emplois du territoire que sont la ZIP de Fos-sur-Mer, Ecopolis Lavéra, Clé Sud, et les centres de Martigues et d'Istres. Cette évolution devrait s'accélérer dans les années à venir avec les projets annoncés sur la ZIP de Fos-sur-Mer, notamment les équipements FOS 2XL, 3XL et 4XL.

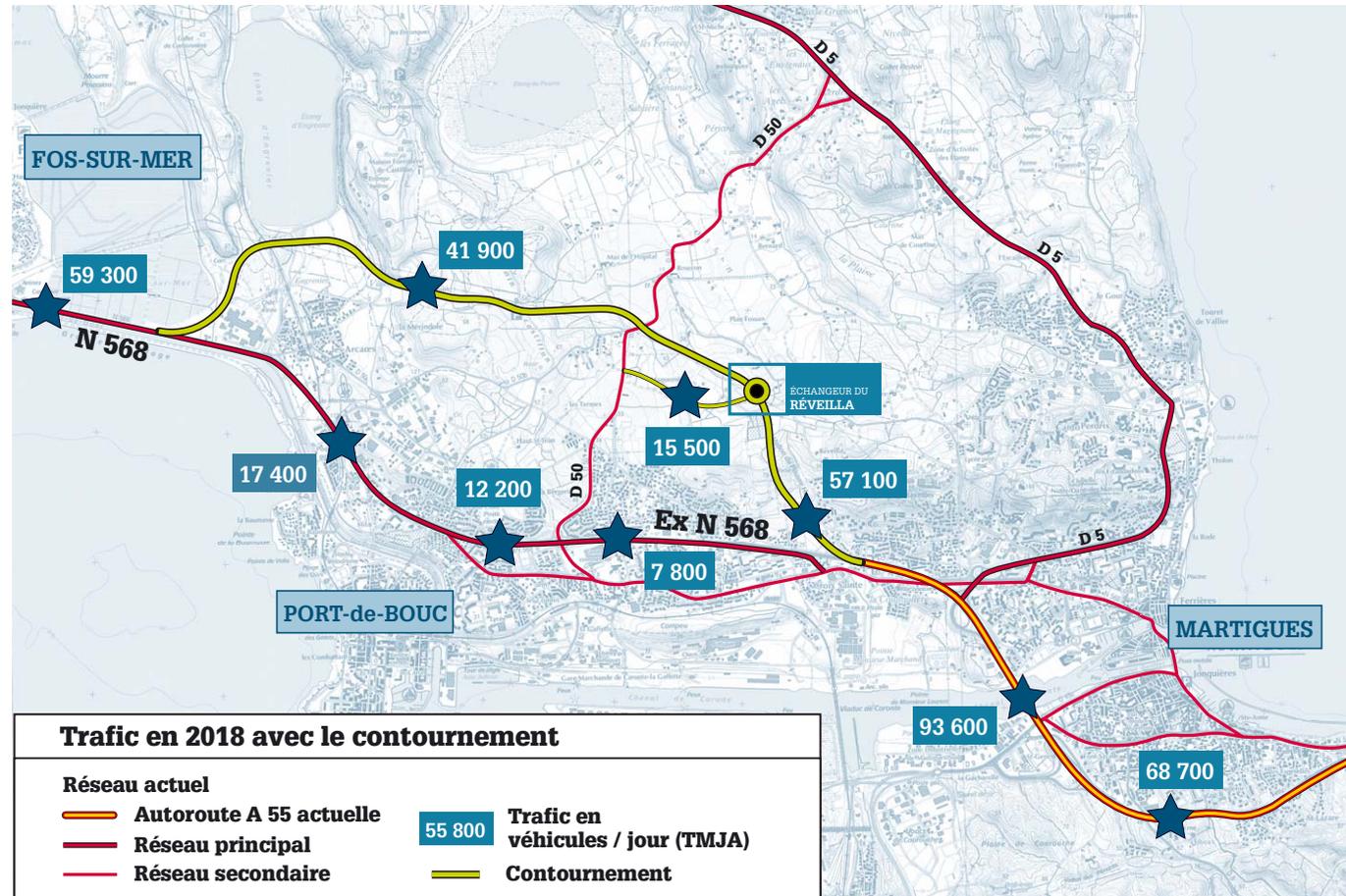
Les derniers chiffres connus (comptages 2008) font état d'un trafic de l'ordre de 50 000 véhicules par jour (Trafic Moyen Journalier Annuel – TMJA) sur la RN568 en traversée de Martigues et Port-de-Bouc et d'un trafic d'environ 75 000 v/j sur l'A55 au droit de Martigues.



Le trafic de transit occupe une part très importante de ce trafic (plus de 60%) alors que le trafic de desserte des villes traversées représente une proportion très minoritaire (de l'ordre de 25%). Si aucun aménagement n'est réalisé, compte tenu des développements attendus, notamment sur la ZIP de Fos-sur-Mer, ce trafic est susceptible de croître significativement pour atteindre environ 60 000 v/j (TMJA) sur la RN 568 en traversée de Martigues, 55 000 v/j (TMJA) en traversée de Port-de-Bouc et le long de Fos-sur-Mer et de l'ordre de 90 000 v/j sur l'A55 au droit de Martigues.

La mise en service du contournement en 2018 permettrait de reporter une part très importante de ce trafic sur la nouvelle route qui accueillerait un trafic variant de 57 100 v/j entre le secteur du Pauvre Homme et l'échangeur du Réveilla à 41 900 v/j entre l'échangeur du Réveilla et celui de Fos-sur-Mer.

Selon les sections, le trafic sur l'actuelle RN 568 en traversée de Martigues à Port-de-Bouc varierait alors de 7 800 à 17 400 v/j au lieu des 60 000 v/j sans le contournement.



La part de poids lourds sur l'ensemble du flux actuel est estimée à 10% sur la RN568 entre Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc. Cette part est portée à plus de 15% dans la tranche horaire 5h/20h et est essentiellement due à l'activité industrialo-portuaire. Il est à noter que 55% du trafic poids lourds sur le territoire est lié au pourtour de l'Etang de Berre. En outre, les projections de trafic poids lourds à l'horizon de la mise en service des prochaines installations sur la ZIP de Fos-sur-Mer sont estimées à +25%.

Par ailleurs, en 2007, 11 200 véhicules légers et 1 340 poids lourds par jour choisissaient l'itinéraire A55/RN568, gratuit, pour des mouvements de grand transit Est-Ouest, au lieu d'emprunter l'axe autoroutier A7/A54.

2/2/4

La politique routière de l'Etat

Afin de répondre aux enjeux et aux principes du développement durable définis par le Grenelle Environnement, l'Etat soutient une politique multimodale de déplacement et de transports terrestres.

Cette politique nécessite notamment :

- de favoriser le report modal vers des modes de transports respectueux de l'environnement comme les autoroutes ferroviaires et maritimes, la voie

fluviale et le ferroutage, afin d'offrir des alternatives au fret routier ;

- de développer l'intermodalité, particulièrement entre les trafics routier, aérien et ferroviaire ;
- de créer des offres de transports plus durables et plus compétitifs, à travers l'amélioration des transports collectifs ;
- d'intégrer les transports dans une vision globale de l'aménagement du territoire. Urbanisme et habitat doivent être aujourd'hui pensés en fonction des questions de déplacement au sein des agglomérations et de desserte des métropoles et des centres économiques ;
- de favoriser le report au Nord (sur l'axe A54/A7) du trafic de grand transit Est-Ouest qui aujourd'hui emprunte l'itinéraire A55/RN568. Ce choix est en cohérence avec la nécessité d'améliorer la qualité de l'air à l'Ouest de l'Etang de Berre, territoire fortement impacté par les activités industrielles. La mise en place, en 2013, d'une éco-taxe que devront acquitter les poids lourds pour l'utilisation du réseau routier national non concédé fera que l'itinéraire A55-RN568, aujourd'hui majoritairement emprunté en raison de sa gratuité, n'aura plus cette attractivité et devrait donc être abandonné au profit de l'itinéraire A7-A54, présentant un meilleur niveau de service. Une refonte du schéma de signalisation modifiera enfin les panneaux de direction, invitant les usagers en

transit entre l'Est (Marseille, par exemple) et l'Ouest (Montpellier par exemple) à emprunter l'A7 et l'A54.

L'objectif est d'assurer une cohérence d'ensemble pour les infrastructures de transports, qu'elles soient de voyageurs ou de marchandises, et de les adapter aux défis énergétiques et écologiques actuels.

La mise en œuvre de cette politique s'est traduite depuis 2007 par la mise en place de deux nouveaux dispositifs de programmation des projets routiers de l'Etat : au niveau national, le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) et, au niveau régional, les Programmes de Modernisation Des Itinéraires (PDMI).

Le SNIT a pour objectif de fixer les orientations de l'Etat en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures (tous modes confondus) ainsi que de réduction des impacts sur l'environnement. Il précise les grands projets d'infrastructures (tous modes confondus) susceptibles d'être réalisés, compte tenu des engagements de la France en matière environnementale, mais aussi en matière budgétaire. Il indique également la façon dont l'Etat entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs propres réseaux.

C'est dans ce cadre qu'est évaluée l'opportunité des projets de :

- contournement autoroutier d'Arles ;
- liaison autoroutière Fos-Salon ;
- développement portuaire et fluvial autour de Fos 3XL et 4XL.

Ces projets figurent au Projet de SNIT dans sa dernière version d'octobre 2011.

Les PDMI, outils de programmation déclinés à l'échelle régionale, ciblent les opérations sur le réseau routier national visant à améliorer les conditions de sécurité, l'insertion dans l'environnement et les niveaux de service (en traitant notamment les problèmes de congestion) des itinéraires existants.

Au titre de l'actuel PDMI de la région Provence Alpes Côte d'Azur, quatre projets concernant l'Ouest de l'Etang de Berre et la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer font l'objet d'un financement afin :

- d'apporter des réponses aux risques et nuisances générés par les infrastructures routières existantes ;
- d'améliorer la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer ;
- d'accompagner le développement socio-économique du territoire.

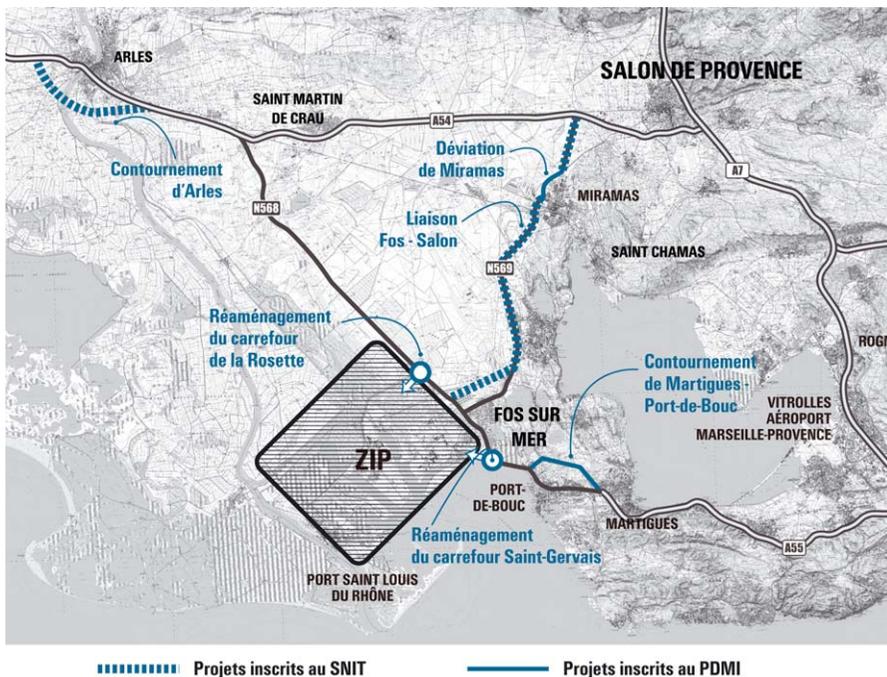
Il s'agit :

- du projet de déviation de Miramas qui a fait l'objet d'une concertation publique

en 2010 et qui fera l'objet d'une enquête publique début 2012 ;

- des présents projets de contournement de Martigues/Port-de-Bouc et d'amélioration de la desserte de Fos-sur-Mer incluant :
 - la création d'un contournement des villes de Martigues et de Port-de-Bouc,

- le réaménagement de l'actuel dispositif d'échange de Ma Campagne/Saint-Gervais sur la commune de Fos-sur-Mer ;
- du projet de réaménagement du carrefour de la Fossette à Fos-sur-Mer.



//// Dispositif de programmation des projets routiers de l'Etat ////

2/3

En synthèse

Compte tenu des perspectives d'évolution du territoire et notamment celles de la ZIP de Fos-sur-Mer, important générateur de trafic, les infrastructures actuelles ne semblent plus adaptées. Elles constituent un frein aux projets de développement respectifs des communes de Martigues, de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer ainsi qu'au développement économique de la ZIP de Fos-sur-Mer.

Aujourd'hui la RN 568 génère des difficultés en termes de :

- **sécurité** : avec une accidentologie élevée et un trafic important de poids lourds dont certains assurent le transport de matières dangereuses ;
- **nuisances** : puisque l'infrastructure traverse ou longe les zones urbaines avec un trafic très important et crée un effet de coupure urbaine ;
- **niveau de service** : avec deux carrefours à feux au niveau de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer dont la configuration ne permet ni une bonne lisibilité de la route pour les usagers, ni une circulation fluide du trafic.

Le positionnement stratégique du territoire tant au niveau national que sur le pourtour Méditerranéen et à l'échelle internationale, a ouvert des perspectives de développement prometteuses pour l'Ouest de l'Etang de Berre mais les conditions insuffisantes de desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer ne permettent pas de mettre en valeur les atouts du territoire, que ce soit d'un point de vue économique ou social. D'autant moins qu'elles engendrent aussi pour les riverains de la RN 568 des nuisances très importantes qui doivent être prises en considération.

Présentation des projets

3/1

Objectifs

Les projets de contournement Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer répondent à quatre objectifs prioritaires et concordants :

- améliorer le cadre de vie des riverains de la RN568 sur la section concernée ;
- améliorer la sécurité des usagers de la RN568 sur la section concernée ;
- améliorer la desserte des bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille (ZIP de Fos-sur-Mer) depuis l'agglomération de Marseille ;
- contribuer au développement socio-économique local.

A ces objectifs, il convient d'ajouter un enjeu important lié à la qualité et à la sensibilité des espaces naturels où s'inscriront les projets : les partis d'aménagement à retenir viseront à minimiser les impacts sur l'environnement, par des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des effets des infrastructures sur le milieu naturel.

3/1/1

Améliorer le cadre de vie des habitants

Aujourd'hui, la RN568 mêle à la fois trafic d'échanges locaux internes au territoire, trafic de transit lié à la ZIP du Fos-sur-Mer et aux activités du GPMM ainsi que trafic

de grand transit.

On constate aujourd'hui un trafic de l'ordre de 50 000 véhicules par jour. Les projections de trafic montrent que d'ici 2018 ce chiffre sera d'environ 60 000 véhicules/jours si aucun aménagement n'est réalisé. La RN568 génère aujourd'hui déjà une coupure dans le continuum urbain qu'elle traverse induisant à la fois une limite aux pratiques urbaines et des nuisances fortes pour les riverains.

Diminuer la capacité de la nationale sur la section concernée, qui serait alors déclassée dans le réseau local en boulevard urbain, permettra :

- de restaurer, maintenir et améliorer la qualité de vie des habitants et, en particulier, des riverains de l'actuelle infrastructure ;
- de favoriser un processus de développement urbain plus qualitatif (aménagement paysagers, liaisons douces, mise en valeur du patrimoine, réouverture de quartiers vers la mer, accessibilité facilitée aux pôles de transport...) ;
- de réduire les nuisances liées au trafic routier (pollution, bruit, risque, insécurité routière).

3/1/2

Améliorer la sécurité des usagers de la RN568

La RN568 présente aujourd'hui un certain nombre de dysfonctionnements qui en

font un axe routier accidentogène. La vitesse pratiquée actuellement sur cet axe ainsi que les perspectives d'évolution du trafic laissent présager une aggravation mécanique de la situation actuelle.

Le déclasser de la voie permettra d'opérer une séparation des trafics de transit et d'échanges et s'accompagnera de réaménagements qui, combinés à la diminution de l'importance des flux sur la nationale à la traversée de Martigues et de Port-de-Bouc, offriront des conditions optimisées de confort et de sécurité aux usagers de la RN568 sur la section concernée.

3/1/3

Améliorer la desserte du GPMM (ZIP de Fos-sur-Mer) depuis l'agglomération marseillaise

Le Grand Port Maritime de Marseille est un atout majeur pour le territoire, avec une implantation géographique exceptionnelle et un potentiel foncier important. Il est générateur de dynamisme économique et porteur de nombreux projets avec l'ambition de devenir à terme la « Porte d'entrée du trafic méditerranéen de l'Europe ».

Pour soutenir le développement économique du GPMM et de la ZIP de Fos-sur-Mer qui aujourd'hui n'est desservie par aucune infrastructure autoroutière complète, il convient de mettre en place

une desserte plus pertinente, qui puisse être à la fois performante et cohérente avec le contexte territorial dans lequel elle s'inscrit (projets et besoins de communes, infrastructures déjà existantes, projections de trafic, perspective d'évolution...).

3/1/4

Contribuer au développement socio-économique local

Les projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer s'inscrivent sur un territoire dont l'économie est étroitement liée aux implantations industrielles, logistiques et portuaires, lesquelles nécessitent de bonnes conditions de desserte et des infrastructures performantes puisque la part de routier dans le trafic lié à ces activités reste encore très majoritaire comparativement aux autres alternatives de transports (fluvial, ferroviaire, ferroutage...).

De plus, les communes du territoire se sont engagées dans des démarches de mise en valeur de leurs patrimoines naturel, culturel et bâti. Un travail sur l'image perçue a été initié afin de raviver le potentiel d'attractivité des communes et leur dynamisme. Ces initiatives sont aujourd'hui entravées par les problématiques liées à la présence de la RN568 et du trafic important qu'elle supporte à la traversée et aux entrées de Martigues, de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer.

3/2

Historique

3/2/1

Quelques dates

1996 / 1997	Dossier de Voirie d'Agglomération Ouest Etang de Berre (étude sur le maillage du réseau routier au Nord de Martigues et de Port-de-Bouc).
2000	Engagement des études du contournement de Martigues / Port-de-Bouc (études d'opportunité).
2002	Etablissement du dossier d'Avant Projet Sommaire (APS) phases 1 et 2 (diagnostic, choix d'un parti d'aménagement, identification, analyse et comparaison de 4 variantes de tracé : V1, V2, V3 et V4) du contournement de Martigues / Port-de-Bouc.
2003	Décision ministérielle de poursuivre et d'approfondir les études sur la variante V2.
2005 / 2006	Etablissement du dossier d'APS phase 3 (Etude de la variante V2) du contournement de Martigues / Port-de-Bouc.
2009	Inscription des projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de réaménagement du carrefour Saint-Gervais au PDMI PACA. Reprise des études du contournement de Martigues / Port-de-Bouc, pour amender et préciser le projet.
2009 / 2011	Concertation avec les communes concernées par le projet (Fos-sur-Mer / Martigues / Port-de-Bouc). Choix d'élargir le projet de réaménagement du carrefour Saint-Gervais à la problématique d'entrée de ville de Fos-sur-Mer en y intégrant la question du carrefour Ma Campagne. Décision de conduire simultanément la concertation publique pour les deux projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer.

3/2/2

Concertation avec les communes

Afin de favoriser l'appropriation des projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer, et de préparer la concertation publique, la DREAL PACA a mené un processus spécifique de concertation et d'échanges avec les communes de Martigues, de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer.

Cette démarche, conduite d'octobre 2010 à février 2011, a eu pour objectifs :

- de favoriser l'émergence d'une vision partagée des enjeux de développement des communes et des enjeux de l'État sur le territoire ;
- de rechercher un projet de desserte qui soit compatible avec les enjeux de développement des communes et du GPMM ;
- d'établir un projet de contournement et de desserte cohérent avec ces enjeux et partagé par les responsables territoriaux et les responsables de l'État ;
- d'identifier les problématiques spécifiques à la question de la desserte de la ZIP au droit de Fos-sur-Mer nécessitant des études et des démarches complémentaires.

Les différents séminaires et séances de travail organisés dans ce cadre ont notamment permis de préciser les différents enjeux portés par les communes :

- pour les 3 communes, il est impératif de poursuivre la politique d'amélioration de

la qualité de vie des habitants :

- développement des services,
- externalisation des nuisances,
- maîtrise des risques,
- qualité de l'environnement,
- dynamisme économique ;

- pour Martigues :
 - améliorer les conditions de desserte de Martigues Centre et des espaces économiques et de transport situés à proximité du chenal de Caronte,
 - désengorger le boulevard Francis Turcan,
 - requalifier la RN 568 en boulevard urbain ;
- pour Port-de-Bouc :
 - permettre la requalification de l'actuelle RN 568 en boulevard urbain,
 - restructurer la ville selon un axe Nord-Sud et aménager une nouvelle entrée de ville au Nord,
 - valoriser les usages récréatifs de la forêt du Castillon.
- pour Fos-sur-Mer :
 - restaurer le bien être de la population,
 - réduire la pollution générée par le trafic routier,
 - améliorer les conditions de circulation (réduire l'encombrement),
 - sécuriser et améliorer la praticabilité des routes (création de voies dédiées, aire de stationnement camions),
 - dissocier la desserte de la ZIP, indispensable au développement de l'activité portuaire, et l'accès à la ville,

- articuler la déviation Martigues / Port-de-Bouc à une entrée de ville cohérente pour la commune de Fos-sur-Mer.

Cette démarche a permis l'identification en commun de solutions élémentaires, d'un tracé préférentiel et de conditions de réalisation des fonctions d'échanges pour assurer la meilleure cohérence entre les caractéristiques des projets et les enjeux respectifs de l'État et des communes. Le résultat de ce travail constitue le contenu des partis d'aménagement présentés dans le présent dossier et proposés à la concertation publique.

3/3

Fonctionnalités et caractéristiques

3/3/1

Grandes caractéristiques des projets

Les projets ont pour objet de reporter une part du trafic de la RN 568 à l'extérieur des espaces urbains de Martigues, de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer et d'améliorer la desserte de Fos-sur-Mer.

Les projets soumis à la présente concertation correspondent :

- au contournement de Martigues / Port-de-Bouc qui s'étend sur un linéaire de 7,7 km composé :

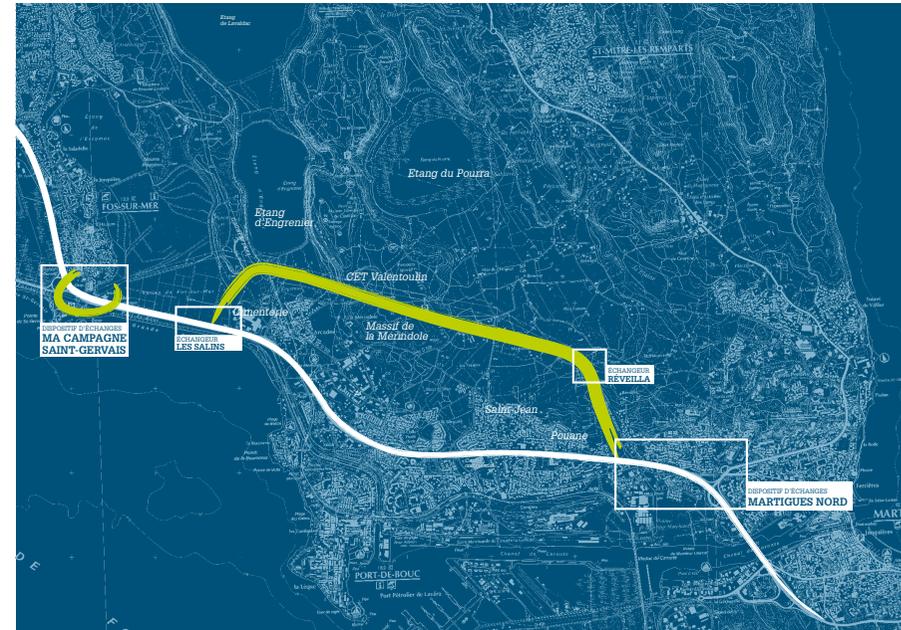
- d'une section en tracé neuf à 2x2 voies qui aura le statut de voie express (6,4 km),
- d'une section déjà existante (actuelle A55) qui sera modifiée pour satisfaire aux normes autoroutières (0,3 km),
- d'une section déjà existante de l'A55 qui ne sera pas modifiée dans sa structure (1 km) ;
- au réaménagement de l'actuel dispositif d'échanges « Ma Campagne » / « Saint-Gervais » sur la commune de Fos-sur-Mer composé :
 - de la reconfiguration de l'entrée de ville de Fos-sur-Mer par l'avenue Jean Jaurès au niveau du carrefour « Ma Campagne »,
 - du réaménagement de l'entrée Sud de la ZIP de Fos-sur-Mer au niveau du carrefour « Saint-Gervais ».

Une fois réalisés, ces projets permettront d'assurer le contournement de Martigues et de Port-de-Bouc et d'améliorer les conditions de desserte de Fos-sur-Mer.

3/3/2

Conditions d'exploitation

Le contournement de Martigues / Port-de-Bouc aura le statut d'une voie express avec une vitesse autorisée à 110 km/h entre l'échangeur à créer à l'Est de la commune de Fos-sur-Mer (raccordement du futur contournement avec la RN 568) et l'échangeur de Martigues Nord existant.



Le contournement de Martigues / Port-de-Bouc fera partie du réseau routier national et il restera sous la gestion directe de l'Etat par l'intermédiaire de la DIR Méditerranée. Il en ira de même pour les aménagements spécifiquement routiers qui seront réalisés au niveau des carrefours « Ma Campagne » et « Saint-Gervais ».

3/3/3

Les échangeurs

Afin d'assurer ou d'améliorer les connexions nécessaires entre la route nationale et le réseau local, il est prévu le réaménagement de certains échangeurs existants et la création de nouveaux :

- un réaménagement du dispositif d'échanges des carrefours

« Ma Campagne » et « Saint-Gervais » sur la commune de Fos-sur-Mer ;

- à la jonction du futur contournement et de la RN 568 sur la commune de Fos-sur-Mer, un échangeur complet à créer ;
- au niveau du Réveilla, un échangeur complet à créer avec une route à aménager entre cet échangeur et le réseau local (RD50). Ce barreau routier sera implanté sur les emplacements réservés à cet effet dans les documents d'urbanisme de Martigues et de Port-de-Bouc. Les conditions de réalisation de cette jonction seront précisées ultérieurement ;
- en extrémité Est du projet de contournement, un échangeur complet selon deux variantes de dispositifs d'échanges :
 - soit le maintien en l'état des fonctionnalités de l'échangeur complet de « Martigues-Nord » existant sur l'A55,
 - soit deux échangeurs partiels : création d'un demi échangeur au Vallon du Pauvre Homme et réaménagement de l'échangeur existant « Martigues Nord » sur l'A55 par la suppression d'un mouvement (sortie en direction de Martigues depuis Fos-sur-Mer).

Leur conception doit répondre à des spécifications techniques selon le statut de la route sur laquelle ils se trouvent. Ces spécifications techniques intègrent des critères de sécurité, d'inter-distance, de visibilité et de niveau de services.

3/3/4

La requalification de la RN 568

Le projet de requalification de la RN 568 s'inscrira dans la continuité de l'opération de contournement de Martigues / Port-de-Bouc.

Le tronçon neuf du futur contournement sera classé dans le réseau routier national et aura le statut de voie express tandis que l'actuelle RN 568 sera déclassée, transférée aux collectivités locales et requalifiée en boulevard urbain.

Cette requalification est essentielle au projet de revalorisation urbaine de Martigues et de Port-de-Bouc. Aujourd'hui la RN 568 crée une fracture entre les quartiers Nord et Sud de Martigues et de Port-de-Bouc d'une part et les quartiers et les équipements publics d'autre part. Elle ne valorise en rien l'image des deux communes.

L'objectif de ce réaménagement sera donc à la fois de permettre :

- l'amélioration de la sécurité sur cet axe ;
- l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN 568 ;
- une réunification des quartiers en organisant une recomposition urbaine autour d'un boulevard urbain ;
- l'éviction du transport de matières dangereuses du centre ville de Port-de-Bouc.

L'Etat pourra accompagner les collectivités

locales dans ce projet à travers une participation financière aux études et aux travaux. Il n'en assumera cependant pas la maîtrise d'ouvrage et la présente concertation ne porte pas sur ce projet, qui sera ultérieurement présenté et expliqué à la population directement par les communes.

3/3/5

Les autres projets locaux liés à l'opération

Plusieurs projets, outre la requalification de la RN 568, sont liés à la réalisation des projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer. Les communes concernées sont engagées dans des stratégies de développement économique liées à la réalisation d'aménagements spécifiques ainsi que le montrent leurs PLU et leur SCoT.

Politique de la ville et développement durable des territoires

Les villes de Martigues et de Port-de-Bouc sont concernées par la politique mise en œuvre sur les agglomérations et les villes dont la population présente des difficultés économiques et sociales. Le point central de cette politique est l'intégration des habitants, la qualité du lien social dans la ville. Il s'agit par exemple de développer la mixité sociale et urbaine par l'habitat en poursuivant la requalification du parc social (HLM), des quartiers sensibles, des centres anciens et des

copropriétés en difficulté. Cette requalification sera accompagnée de dispositifs de gestion urbaine de proximité nécessaires à la pérennisation des actions menées.

La réalisation du projet de contournement de Martigues / Port-de-Bouc est une condition nécessaire de la requalification des quartiers traversés par la RN 568 actuelle et est cohérente avec les objectifs poursuivis par le Contrat de Plan en terme de Politique de la Ville.

Consolidation du pôle pétrochimique de la région

C'est un projet qui entre dans le cadre du Plan Etat Région. Le contrat contribuera à consolider le pôle pétrochimique et à en faire le principal pôle de développement de ce secteur au niveau national. Ce projet se fera dans un souci de respect et de protection de l'environnement.

Il s'agit également d'aider à l'implantation et à la création de petites et moyennes entreprises qui constituent à l'heure actuelle une source d'emploi dynamique.

Le contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer participera au développement de ces activités par l'amélioration des conditions de transport entre les grands pôles économiques locaux et nationaux. Il permettra aussi d'écarter de la traversée urbaine de Port-de-

Bouc le transport de matières dangereuses lié au transport de produits chimiques.

Le projet de déviation de la RD5

Sans qu'aucune décision n'ait été à ce jour prise, le Département des Bouches-du-Rhône envisage de réaliser une déviation de la RD5 qui traverse actuellement la ville de Martigues avec un trafic conséquent.

Ce projet consisterait à aménager un barreau routier entre le futur contournement de Martigues / Port-de-Bouc au niveau du site du Réveilla et l'actuel RD5 au niveau de Saint-Mitre-les-Remparts, permettant ainsi de rejeter au Nord de la zone urbaine de Martigues le trafic de transit Nord- Sud.

Cet aménagement pourrait se connecter à l'échangeur prévu sur le contournement de Martigues / Port-de-Bouc sur le site du Réveilla, conçu dénivelé et complet. Cependant, ce projet dont l'Etat n'assure pas la maîtrise d'ouvrage et dont l'objet ne concourt pas directement à la desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer ne fait pas partie de l'opération proposée à la concertation.

De manière plus générale

Pour la majeure partie des acteurs locaux, il y a convergence entre les projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer et leurs propres stratégies de développement et projets que ce soit en termes de transports, de développement économique, ou d'organisation de l'espace.

Les principaux points de convergences mis en évidence sont :

- l'amélioration de la sécurité des usagers et des riverains de la route ;
- l'amélioration de l'accessibilité aux zones d'activités locales ;
- l'amélioration des conditions de transport entre les grands pôles économiques régionaux et nationaux ;
- l'amélioration du cadre de vie des riverains et la lutte contre la ségrégation urbaine par l'habitat ;
- la possibilité de requalification urbaine et de redynamisation locale.



Les variantes soumises à concertation

4/1

Pourquoi étudier plusieurs variantes ?

Les projets de contournement de Martigues et de Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer s'inscrivent dans un territoire où différentes contraintes et enjeux ont pu être identifiés tels que :

- l'occupation actuelle et future des espaces, en particulier en termes d'urbanisation ;
- la préservation des espaces naturels riches et sensibles, notamment ceux faisant l'objet de dispositions réglementaires de protection auxquelles les projets devront être parfaitement conformes (zones Natura 2000, espaces remarquables...) :
 - secteur des étangs, dont l'étang du Pourra,
 - forêt de Castillon,
 - espaces remarquables du littoral,
 - mais aussi ceux liés à la nature ordinaire, compléments indissociables du bon fonctionnement écologique de la nature patrimoniale identifiée par la réglementation ;

- les fonctions d'échanges qui font l'objet de réflexions menées avec les collectivités locales. Il s'agit de prendre en compte les projets de développement et les besoins locaux sans pour autant remettre en cause la fonction des projets de contournement de Martigues et de Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer et du GPMM ;
- l'importance de limiter les impacts des projets sur les activités industrielles

existantes sur le site :

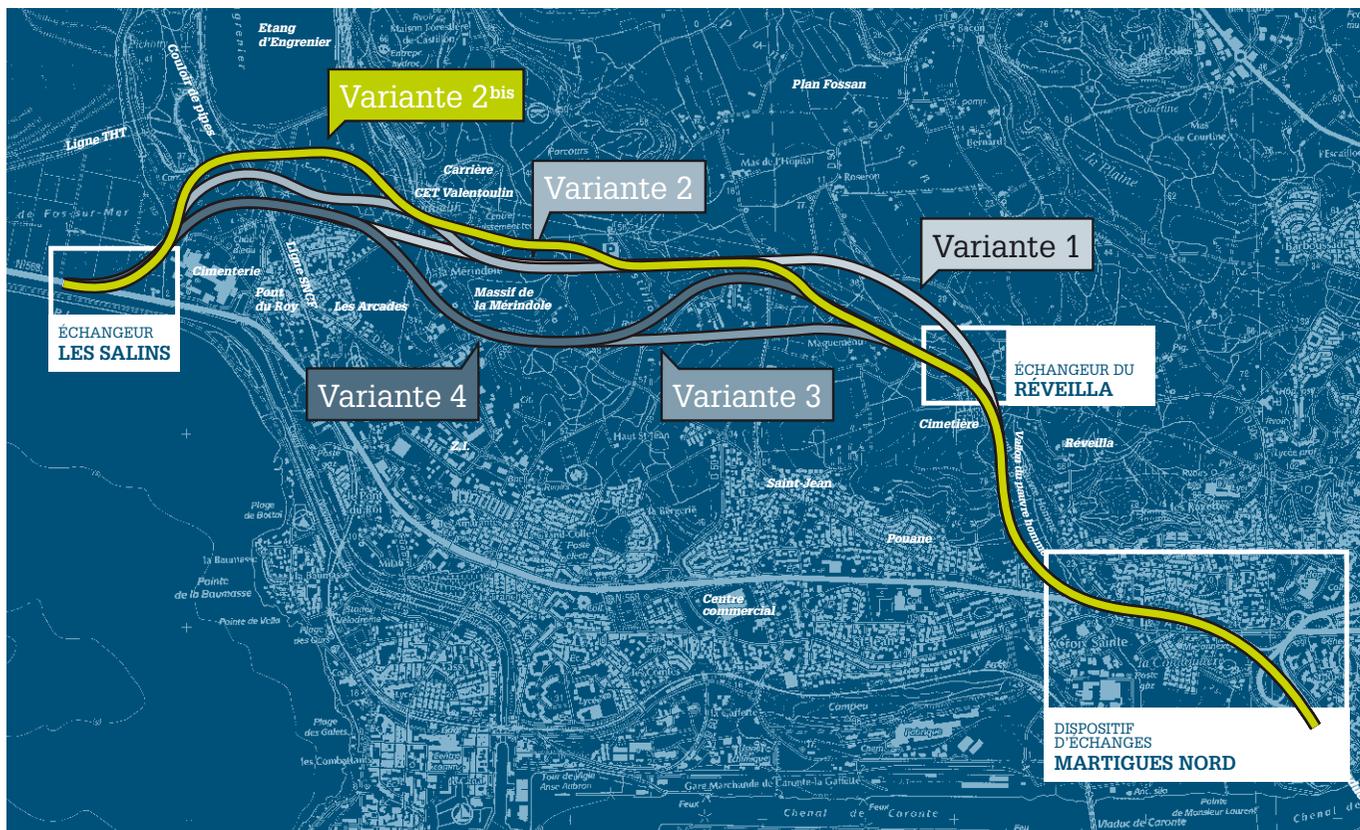
- cimenterie Kernéos à Fos-sur-Mer,
- couloir des pipelines liés à l'exploitation de la ZIP de Fos-sur-Mer,
- lignes de transport d'électricité,
- ex-Centre d'Enfouissement Technique (CET) du Valentoulin.

Depuis 2000, de nombreuses études ont été menées et ont permis de dégager

plusieurs variantes d'aménagement (en termes notamment de tracé et de dispositifs d'échanges), chacune étudiée au regard des contraintes et enjeux cités ci-dessus mais également comparées selon :

- des critères de sécurité ;
- des critères socio-économiques ;
- des critères environnementaux ;
- des critères de conditions de réalisation ;
- des critères de coût.





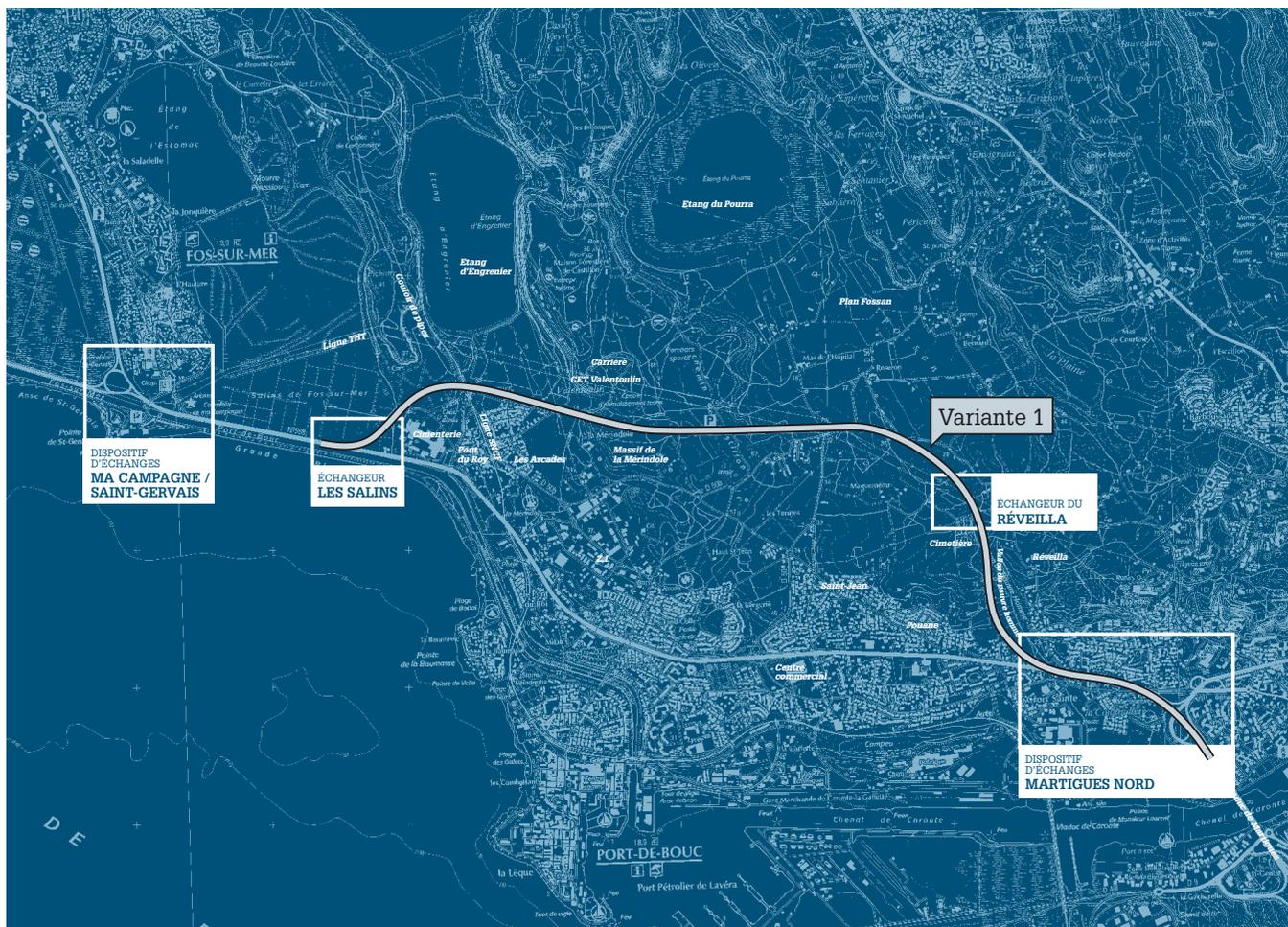
4/2 Le contournement de Martigues / Port-de-Bouc

4/2/1 Les variantes de tracé

Description

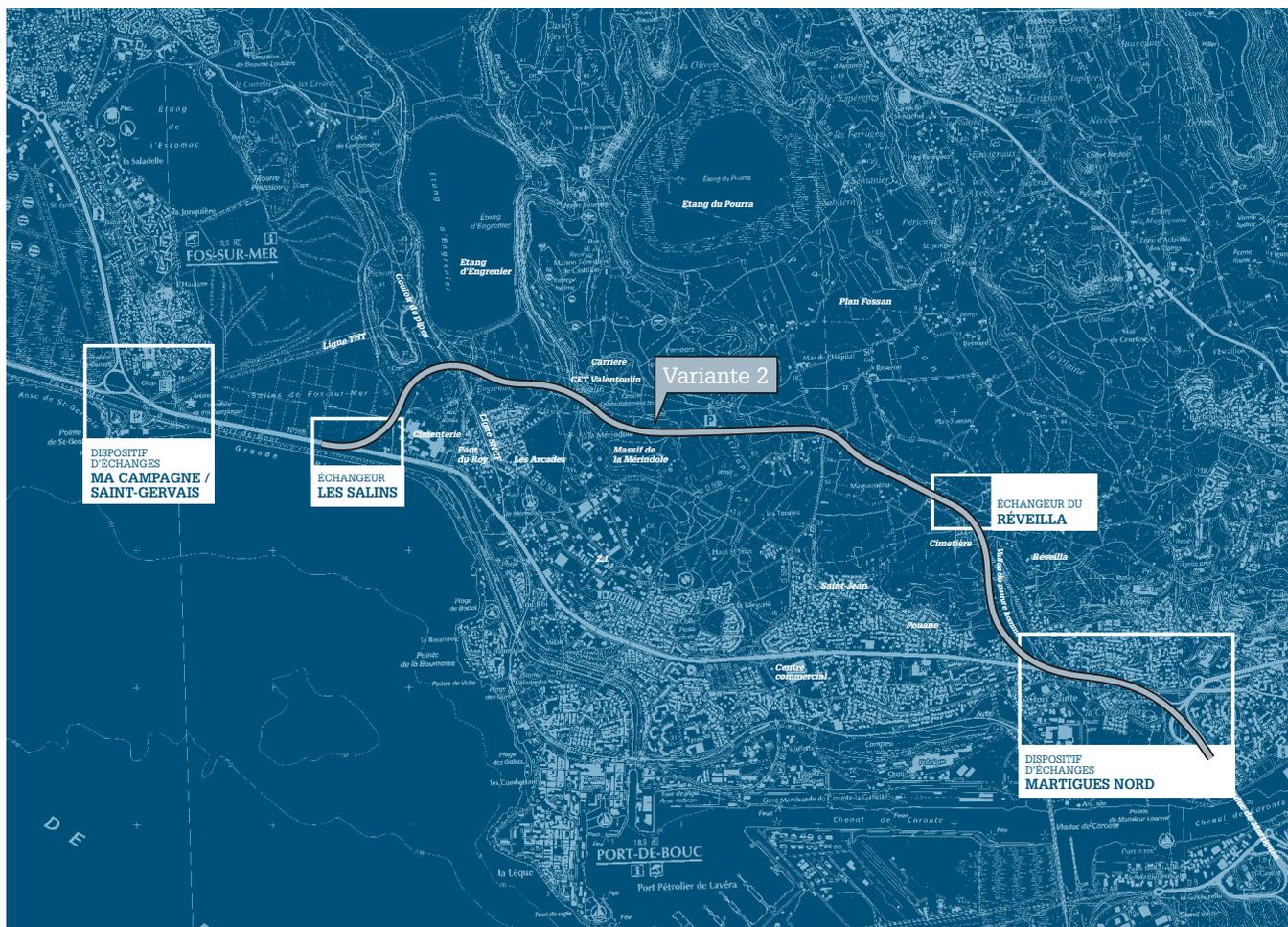
Quatre variantes de contournement (1, 2, 3 et 4) ont été étudiées entre 2001 et 2003, dans le cadre de la phase 2 de l'Avant Projet Sommaire. A partir de 2003, des études complémentaires menées sur la variante 2, jugée alors comme la plus satisfaisante, ont permis d'identifier une cinquième sous-variante 2bis correspondant à une optimisation de la variante 2 de 2003.

Une variante dite variante 0 a également été étudiée. Cette variante proposait un aménagement sur place de la RN 568. Après études, elle a été abandonnée en raison de son incapacité à répondre aux enjeux définis (amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie des riverains de la nationale, lutte contre la ségrégation urbaine, éviction des transports de matières dangereuses du centre ville de Port-de-Bouc).



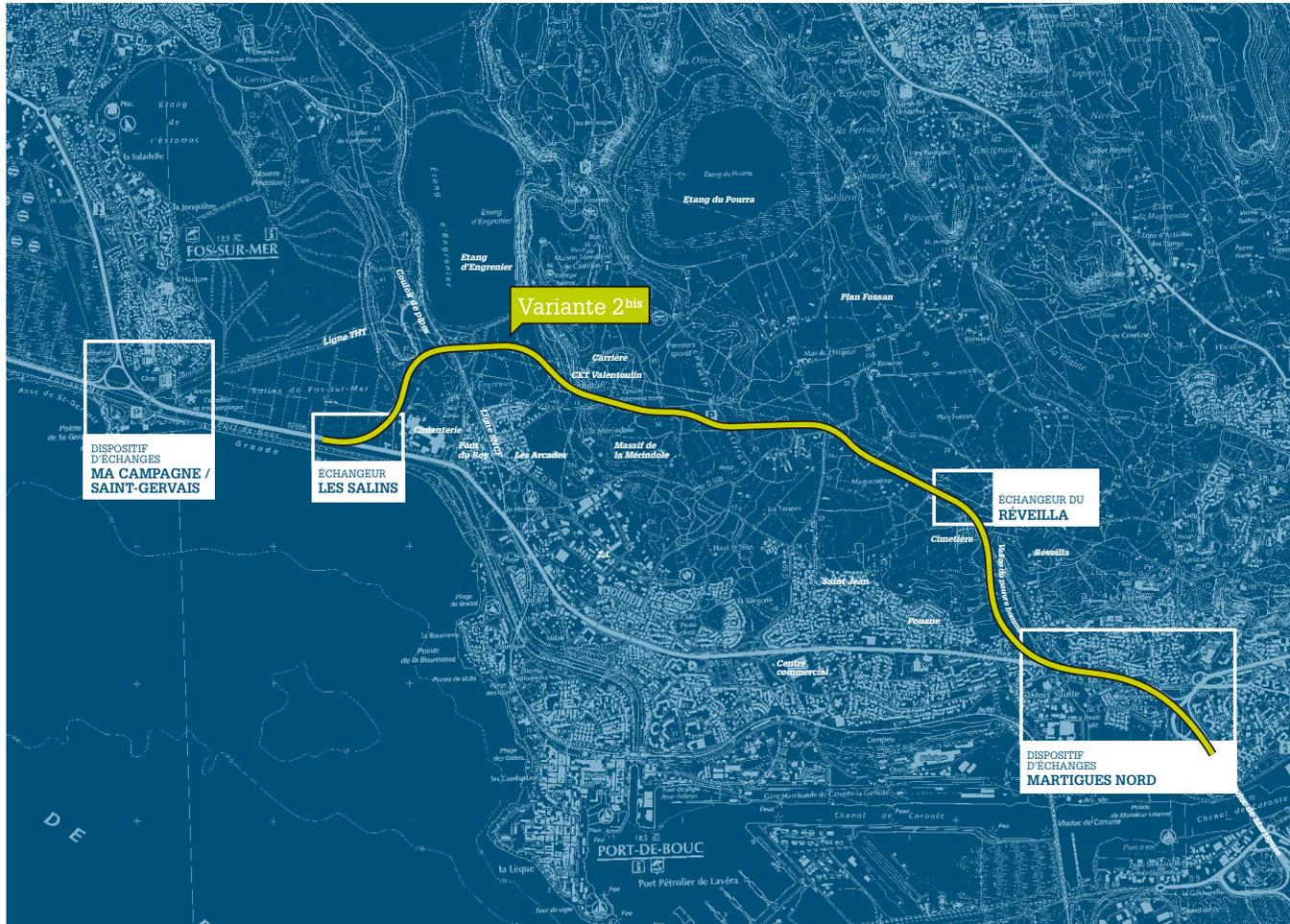
▪ **La variante 1**

Son origine se trouve sur la RN 568, au niveau de la cimenterie Kernéos, sur l'emplacement actuel de la station service présente dans le sens Marseille Fos. Elle contourne ensuite la cimenterie par le Nord, en empiétant sur les zones de stockage des matériaux. Elle franchit la voie ferrée et se dirige vers le plateau du Castillon, en traversant la partie Sud des pelouses de l'étang de l'Engrenier. Elle entame sur une longueur importante la bordure Nord du plateau boisé de la Méridole, à proximité du couloir de pipelines. Elle intègre une tranchée couverte au niveau de l'accès au plateau du Castillon, permettant une transparence à ce niveau. Elle traverse d'Ouest en Est la zone agricole du Plan Fossan et s'infléchit vers la RN 568 au Nord du cimetière pour descendre le long du vallon du « Pauvre Homme » jusqu'à la RN 568 et l'A55.

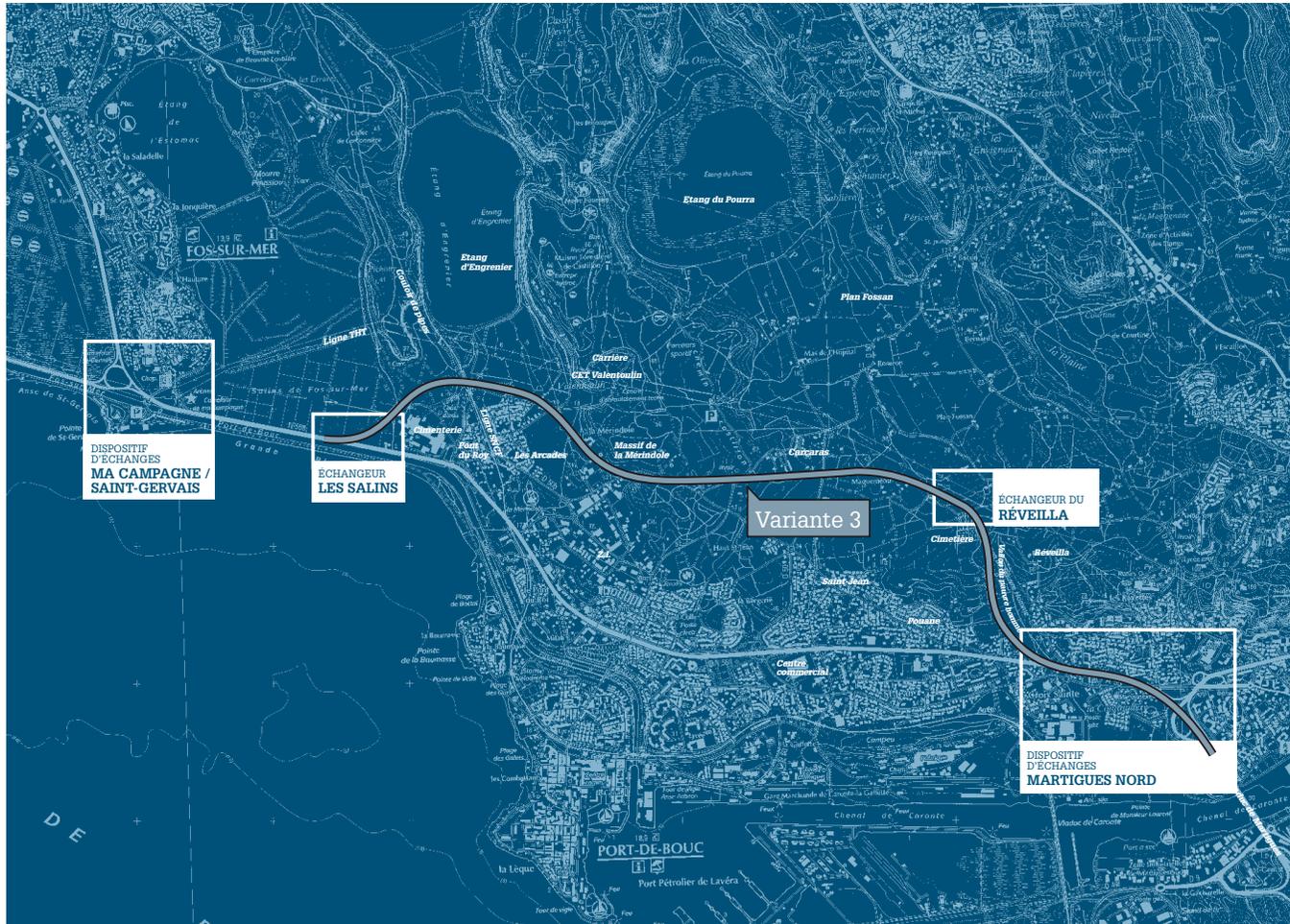


▪ **La variante 2**

Son origine est identique à la variante 1, puis son tracé se dirige plus au Nord pour franchir la voie ferrée et traverser de part en part les pelouses de l'étang de l'Engrenier, avant de longer la frange Sud de la décharge du Valentoulin. Elle intègre également une tranchée ouverte au niveau du Castellon comme pour la variante 1. Le tracé s'infléchit ensuite vers le Vallon du Pauvre Homme, au niveau du croisement des RD 50 et RD 50c, restant ainsi cantonné au Sud des lignes électriques et ne pénétrant pas le Plan Fossan. Elle contourne le cimetière du Réveilla par l'Est et rejoint la variante 1 à ce niveau.

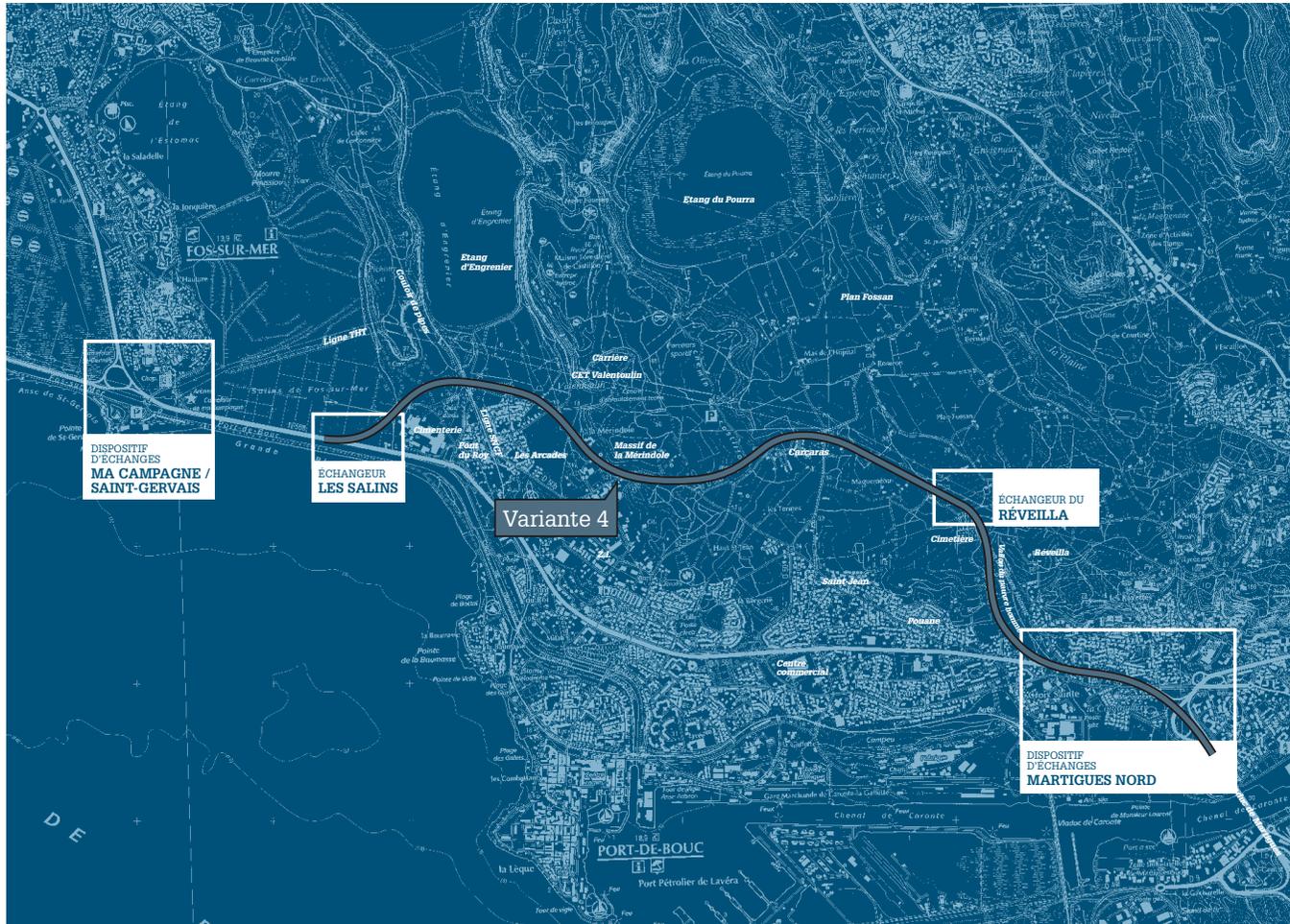


- La variante 2 bis**
 Basée sur le tracé de la variante 2, son tracé se décale plus au Nord sur la moitié Ouest de l'itinéraire ; de ce fait elle s'approche des rives de l'étang de l'Engrenier et traverse le dôme Sud du CET du Valentoulin.



▪ **La variante 3**

Bien qu'ayant une origine et un parcours similaire à la variante 1 pendant son premier kilomètre, elle adopte un tracé en plan très différent ensuite en contournant par le Sud le plateau du Castillon et de la Méridole. Elle longe la RD50b sur quelques centaines de mètres. Son tracé emprunte au niveau du plateau du Castillon et de la Méridole, la trouée naturelle déjà occupée par la RD50b en évitant ainsi des déblais importants dans ce plateau boisé. Elle passe ensuite au Sud de Carcaras pour rejoindre la variante 2 à l'Ouest du cimetière.



■ **La variante 4**

Similaire à la variante 3, elle continue de longer la RD50b pour contourner Carcaras par le Nord et rejoindre à ce niveau la variante 2.

Comparaison des variantes

La comparaison thématique des 4 variantes historiques (1, 2, 3 et 4) a été menée à partir des critères « sécurité », « socio-économie », « environnement », « conditions de réalisation » et « coût ». Compte tenu des enjeux relevés, un poids plus important a été donné dans la comparaison aux critères « sécurité » et « environnement », alors que les critères « conditions de réalisation » et « coût » ont été considérés comme moins déterminants.

▪ Sécurité

Vis à vis du risque accidentologique couru par les usagers de la route, les 4 variantes de contournement sont équivalentes. Vis à vis du risque accidentologique global, incluant le risque spécifique que fait peser sur les riverains de la route le transport de matières dangereuses, ce sont les variantes 1 et 2, les plus au Nord, donc les plus éloignées des zones urbanisées, qui sont les plus satisfaisantes, les variantes 3 et 4 étant, au contraire, les moins performantes sur ce plan.

▪ Socio-économie

Hors impacts sur les activités agricoles, les variantes 1, 2, 3 et 4 sont globalement équivalentes sur le plan socio économique. Du point de vue agricole, aussi bien par rapport aux consommations d'espaces générées par les emprises que par les effets de déstructuration sur le parcellaire et les exploitations, les variantes 1 et 2, les plus à l'intérieur des terres exploitées, présentent une insertion dans le

milieu plus difficile. Cependant, la variante 2, dans sa section Est, passe au Sud du Plan Fossan et épargne ainsi cette entité agricole caractéristique et emblématique du territoire.

▪ Environnement

Pour le critère « environnement », trois thèmes principaux ont permis de comparer les variantes et de faire ressortir les avantages et inconvénients de chacune.

Eaux superficielles et souterraines

Du point de vue des eaux superficielles et souterraines la variante 3 offre le meilleur compromis avec un bilan hydraulique largement positif par rapport aux autres solutions. En effet, les débits interceptés sont faibles et l'évacuation des eaux vers le Sud, en sortie des bassins de traitement ne présente pas de difficulté technique. Les variantes 2 et 4 sont également intéressantes alors que la variante 1, présente une réelle difficulté technique pour éviter le rejet des eaux de ruissellement dans le bassin versant du Pourra. Compte tenu du tracé et du profil en long de cette variante au niveau du Plan Fossan, une évacuation en gravitaire des eaux vers le chenal de Caronte est difficilement envisageable (nécessiterait d'enfouir une canalisation d'évacuation des eaux vers le Sud à 18 mètres de profondeur).

Milieu naturel

Du point de vue de la flore et de la faune, une évaluation de terrain a été réalisée au

début des années 2000 par secteur (Salins de Fos, Kernéos, Engrenier – la Mérindole, Forêt de Castillon, Le plan Fossan, Mas de l'hôpital, Maqueméou, Vallon du Pauvre Homme). Les inventaires ainsi menés ont permis d'identifier les espèces (flore et faune) présentes sur l'emprise du projet, ainsi que les habitats spécifiques à la faune. Au vu de cette évaluation, il est apparu que toutes les variantes présentaient des impacts assez élevés sur le milieu naturel, sans qu'une variante ne se distingue particulièrement des autres, en positif ou en négatif, par ses effets sur l'environnement naturel. Il a été simplement noté que la variante 3 était a priori moins destructrice du patrimoine faunistique local car elle s'éloigne le plus du bassin versant du Pourra et évite toute consommation d'espace dans ce secteur sensible au plan environnemental.

Urbanisme et développement local

Les variantes 1 et 2 en passant au plus loin des zones urbanisées permettent de maintenir une unité urbaine cohérente, qu'elle soit construite ou projetée. Les variantes 3 et 4 se calent au plus juste ou traversent des zones d'aménagement futures de Port-de-Bouc et, de ce point de vue, ne sont pas en cohérence avec les projets urbains du territoire.

▪ Conditions de réalisation

Toutes les variantes franchissent le couloir

de pipelines. En se tenant au plus près des réseaux techniques en place (pipelines et lignes électriques) les variantes 1 et 2 sont soumises à de plus fortes contraintes de réalisation que les variantes 3 et 4, plus à l'écart de ces réseaux. La variante 2bis, en passant à travers le CET du Valentoulin, évite deux croisements avec le réseau de pipelines, mais la réalisation de la route sur la décharge nécessitera des aménagements spécifiques avec des risques de réalisation accrus.

▪ Coûts

En termes de coût, les quatre variantes sont comparables, la variante 3 ; la moins longue, étant cependant la moins coûteuse et la variante 1 la plus coûteuse.

	Coût valeur (TTC) 2011
Variante 1	140 M€
Variante 2	125 M€
Variante 3	120 M€
Variante 4	135 M€

Compte tenu de ces éléments d'appréciation, il a été jugé que la variante 2, parmi les quatre variantes étudiées entre 2001 et 2003, était celle qui offrait le meilleur compromis entre les enjeux, parfois contradictoires, auquel doit répondre le projet de contournement.

En s'inscrivant dans une bande déjà occupée par des réseaux techniques (pipelines, lignes électriques), à une distance suffisante des zones urbaines existantes et futures, sans pour autant trop pénétrer dans les entités agricoles et naturelles à préserver (notamment au niveau du plan Fossan), la variante 2 s'insère dans le territoire en cohérence avec un parti d'aménagement qui se décline selon un séquençement Sud Nord, depuis les zones urbaines existantes au Sud, jusqu'aux espaces naturels au Nord, en passant par une zone intermédiaire traversée par le rempart à toute extension de l'urbanisation que constitue la zone de concentration des réseaux techniques et routiers.

L'étude détaillée de la solution retenue réalisée dans le cadre de la Phase 3 des études d'Avant Projet Sommaire de conception a mis en évidence l'intérêt de procéder à un certain nombre d'adaptations technique vis à vis de la variante 2 envisagée au départ.

Ce travail a conduit à l'établissement d'une sous-variante 2 bis par optimisation de la variante 2 - notamment sur la partie Ouest du tracé - et globalement équivalente à cette dernière au regard de la comparaison faite en 2002-2003.

Les ajustements apportés ont consisté à écarter vers le Nord le tracé pour améliorer

le projet :

- en termes d'impact sonore sur les habitants du quartier de Pont-du-Roy : la variante 2 bis a été décalée d'environ 200 mètres supplémentaires du lotissement par rapport à la variante 2 ;
- en termes d'impact sur les espaces boisés : en franchissant le CET du Valentoulin, la variante 2 bis évite un espace boisé et permet de préserver environ 6 ha de forêt ;
- en termes d'impact sur l'exploitation de la cimenterie Kernéos : en passant plus au Nord, le tracé de la variante 2 bis ménage une plus grande zone de stockage de matériaux au contact de l'usine que la variante 2 et réduit ainsi l'impact du projet sur les conditions d'exploitation de la cimenterie.
- en termes d'impact sur la nappe de

pipelines présents sur le site : en passant à travers le CET du Valentoulin, le tracé échappe à deux croisements avec le réseau de canalisations, dont un particulièrement délicat car présentant un biais réduit.

A contrario, cette évolution conduit à rapprocher le projet de l'Etang de l'Engrenier et à augmenter légèrement le linéaire de la route. Par ailleurs, le principe de faire passer la future infrastructure à travers l'ancienne décharge du Valentoulin présente des risques techniques qui seront appréhendés plus finement dans le cadre des études de Projet et qui pourraient, par conséquent, conduire, à terme, à devoir adapter cette solution. Le coût de cette variante a été évalué à **130 M d'euros TTC**.

Proposition d'une variante de tracé préférentielle

Au vu de l'analyse des différentes variantes de tracé proposées, le maître d'ouvrage estime qu'une de ces variantes apparaît comme conciliant au mieux l'ensemble des critères sur les différents secteurs du tracé. Cette variante préférentielle du maître d'ouvrage est la variante V 2 bis.

Elle a été jugée préférentielle en raison de sa capacité à répondre de façon plus satisfaisante que les autres variantes étudiées aux différents enjeux portés par l'Etat et les collectivités locales, qu'ils soient humains, environnementaux ou socio-économiques.

La présente concertation publique porte notamment sur l'appréciation du public sur cette variante préférentielle, parmi les autres variantes étudiées.

	Variante 1	Variante 2	Variante 2 bis	Variante 3	Variante 4
Sécurité	■	■	■	■	■
Socio-économie	■	■	■	■	■
Environnement	■	■	■	■	■
Conditions de réalisation	■	■	■	■	■
Coût	■	■	■	■	■

Appréciation de la variante :
 ■ Très favorable ■ Favorable
 ■ Défavorable ■ Très défavorable

Importance des enjeux :
 □ Faible □ Moyen □ Fort

4/2/2

Les fonctions d'échanges sur le contournement

Lors des différentes séances de travail menées avec les communes de Fos-sur-Mer, de Martigues et de Port-de-Bouc, des orientations de développement du territoire ont été partagées et ont notamment permis de préciser les objectifs à satisfaire par les fonctions d'échanges déjà présentes ou à créer sur le tracé. Des orientations fortes ont ainsi été dégagées :

- créer une nouvelle entrée à la ville de Port-de-Bouc par le Nord ;
- améliorer des conditions de desserte de Martigues Centre et des espaces économiques et de transport situé à proximité du chenal de Caronte ;

Des solutions élémentaires ainsi que les conditions de réalisation des fonctions d'échanges ont été collégalement étudiées afin d'assurer la meilleure cohérence entre les caractéristiques du projet de contournement et les enjeux respectifs de l'État et des communes.

Il résulte de ce travail les dispositions suivantes en termes de fonction d'échanges.

- **Deux nouveaux échangeurs complets à créer**

A l'Ouest du contournement : échangeur « Les Salins »

Un échangeur dénivelé complet sera aménagé pour assurer la connexion entre le

futur contournement et l'actuelle RN568. Ce dispositif permettra tous les mouvements entre le réseau local et la future nationale, en provenance ou destination de Port-de-Bouc (quartier « Les Arcades ») / Fos-sur-Mer (quartier « Pont-du-Roy ») et en provenance ou destination de Marseille ou Fos-sur-Mer centre ville.

Sur le site du Réveilla

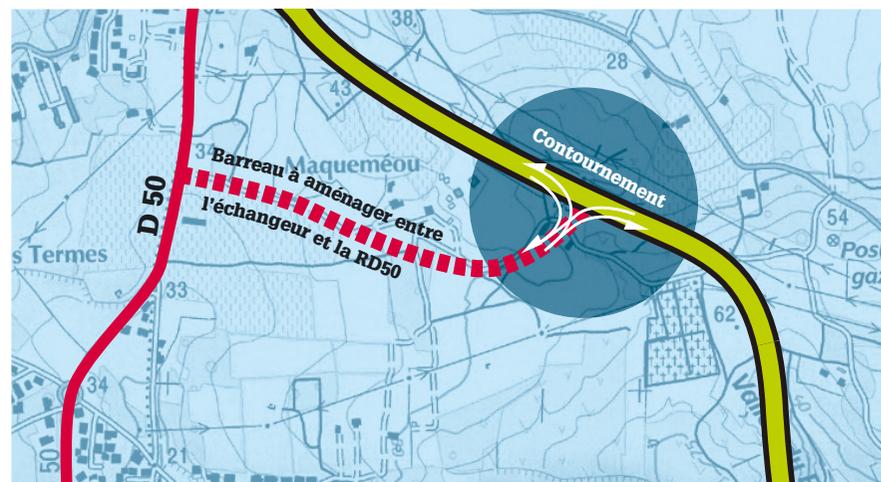
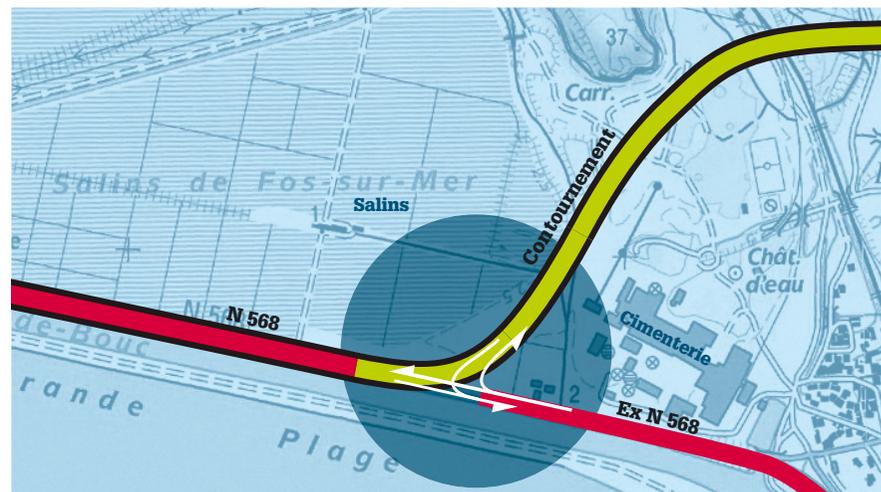
En conformité avec les enjeux et les projets de la commune de Port-de-Bouc, cet échangeur sera le futur accès à la ville et constituera l'aboutissement de l'axe de recomposition urbaine Nord- Sud voulu par la municipalité.

Il s'agira d'un échangeur dénivelé complet, configuré de façon à permettre la desserte de Martigues et de Port-de-Bouc depuis la future nationale et ce, quelles que soient les origines et les destinations.

Afin de connecter cet échangeur avec le réseau local, une voie de rétablissement devra être aménagée jusqu'à la RD50 sur les emplacements réservés à cet effet dans les documents d'urbanisme des communes de Martigues et de Port-de-Bouc.

Un projet de barreau routier (porté par le Département des Bouches-du-Rhône) entre le site du Réveilla et Saint-Mitre-les-Remparts, pour réaliser une déviation de la RD5 qui traverse actuellement la zone urbaine de Martigues, pourrait être raccordé à terme à cet échangeur.

//// Echangeur « Les Salins » ////



//// Echangeur du Réveilla ////

▪ Un dispositif d'échanges existant à réaménager

Afin d'assurer la desserte des quartiers de Martigues au Nord du chenal de Caronte, le projet prévoit un dispositif d'échanges selon deux variantes d'aménagement.

Ces solutions ont été envisagées avec les collectivités locales en fonction des enjeux de fonctionnement et de développement urbains, mais aussi des règles de conception à respecter pour assurer la sécurité des usagers de la future route, notamment les distances minimales entre les voies d'insertion et les voies de sortie sur la nationale.

Le principe retenu est d'avoir un dispositif d'échanges dénivelé qui permette tous les mouvements entre le réseau local et la future nationale.

Compte tenu de la présence d'un échangeur complet sur le site du Réveilla, les contraintes géométriques évoquées précédemment conduisent à retenir deux hypothèses :

Variante a : Echangeur complet

« Martigues Nord » maintenu

Dans cette variante, l'échangeur existant « Martigues Nord » en extrémité de l'A55 est conservé en l'état en termes de fonctionnalités ; tous les mouvements actuellement possibles sur cet échangeur sont maintenus, des aménagements pourront cependant être envisagés pour améliorer la sécurité et la fluidité du dispositif, notamment pour les mouvements

entre la nationale et les quartiers Est de Martigues via la route de Port-de-Bouc.

Variante b : Deux échangeurs partiels répartis entre le Vallon du Pauvre Homme et le chenal de Caronte

Afin de connecter la future nationale avec l'actuelle RN568 destinée à être requalifiée en boulevard urbain, dans cette variante un demi-échangeur est prévu au niveau du Vallon du Pauvre Homme, permettant les mouvements suivants :

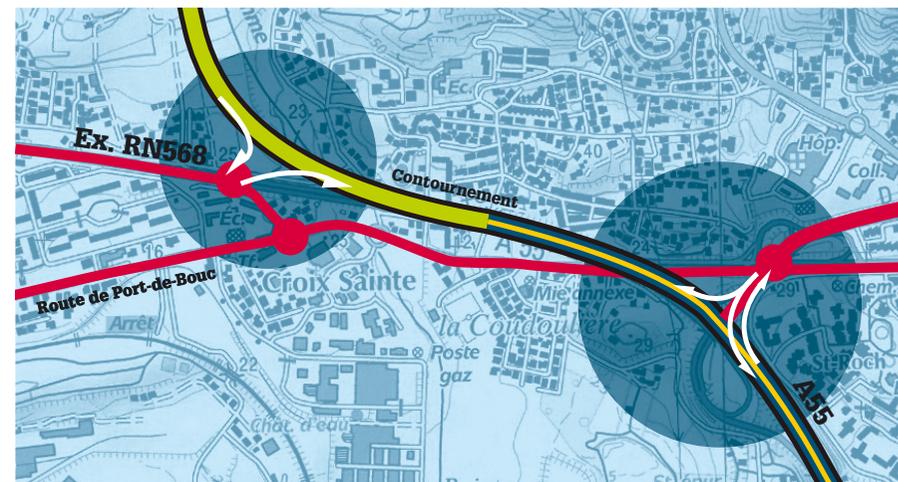
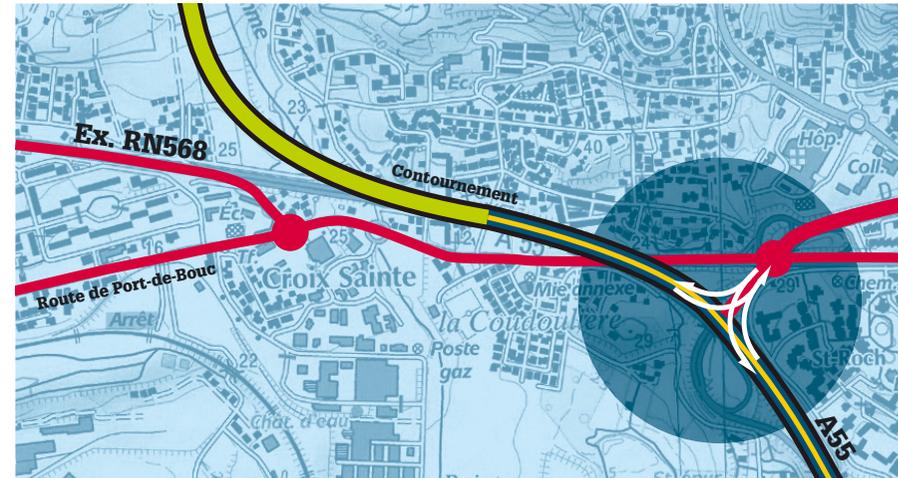
- sortie de la nationale en provenance de Fos-sur-Mer et à destination de Martigues ;
- entrée sur la nationale en provenance de Martigues et à destination de Marseille.

L'intégration sur ce site d'autres mouvements n'aurait pas permis de respecter certaines règles d'entrecroisement entre entrées et sorties et aurait été soumise à de très lourdes contraintes de réalisation liées à la présence de la nappe de pipelines, la topographie des lieux et leur occupation par des constructions existantes.

Compte tenu des règles d'éloignement, la création d'une voie d'entrée sur la nationale au niveau du Vallon du Pauvre Homme nécessite la suppression de la sortie en provenance de Fos-sur-Mer et à destination de Martigues au niveau de l'échangeur de « Martigues Nord ».

Dans ce scénario l'échangeur actuel de « Martigues Nord » est donc réduit dans ses fonctionnalités.

//// Variante a ////



//// Variante b ////

Éléments de comparaison des deux variantes

Sans que le Maître d'Ouvrage privilégie une variante, les éléments de comparaison retenus à ce stade et qui sont soumis à concertation sont les suivants :

Critères de comparaison	Variante a (1 échangeur complet)	Variante b (2 échangeurs partiels)
Qualité de la desserte des zones urbaines ou d'activités	Pour les quartiers Est de Martigues, la zone d'activités du chenal de Caronte et le futur centre multimodal de Croix Sainte, l'accès à la nationale se fait via la route de Port-de-Bouc au niveau de l'échangeur existant de « Martigues Nord »	Pour certains mouvements, l'accès à la nationale est plus direct pour les quartiers Est de Martigues, la zone d'activités du chenal de Caronte et le futur centre multimodal de Croix Sainte
Incidences sur les conditions de circulation sur le réseau local	Trafic en 2018 sur la route de Port-de-Bouc estimé à 19 400 v/j (TMJA)	Trafic en 2018 sur la route de Port-de-Bouc estimé à 17 900 v/j (TMJA)
Conditions de fluidité et de sécurité du trafic sur la nationale	Les conditions de fluidité et de sécurité ne sont pas modifiées	Dégradation des conditions de fluidité et de sécurité sur la nationale
Environnement - Hydraulique	Cette variante n'apporte pas de contrainte supplémentaire au regard des enjeux liés au risque d'inondation	L'aménagement des deux bretelles de raccordement dans le vallon du Pauvre Homme est soumis aux contraintes liées au risque d'inondation
Coût	Cette variante est la moins coûteuse	Avec l'aménagement de deux bretelles pour créer l'échangeur partiel du Vallon du Pauvre Homme, cette variante est plus coûteuse que la variante a. Cependant l'écart de coût (de l'ordre d'1 M€) est mineur à l'échelle du projet



4/3

Réaménagement du dispositif d'échanges des carrefours « Ma Campagne » et « Saint-Gervais »

4/3/1

Éléments de constat

Le dispositif d'échanges existant sur la RN 568 au Sud de la ville de Fos-sur-Mer est constitué de deux échangeurs séparés d'environ 500 mètres et qui présentent les caractéristiques et inconvénients suivants :

- Le carrefour « Ma Campagne » est un carrefour non dénivelé à feux avec une voie de tourne à gauche. Situé dans l'alignement de l'avenue Jean Jaurès, il constitue l'entrée de ville Sud de Fos-sur-Mer. Cependant, il ne permet pas le mouvement de Fos-sur-Mer vers Marseille et les usagers qui veulent réaliser cet itinéraire sont obligés de partir vers l'Ouest en quittant Fos-sur-Mer pour aller faire un demi-tour sur le giratoire « Saint-Gervais », augmentant ainsi les mouvements sur ce dernier et contribuant à sa dangerosité. Par ailleurs, le feu tricolore constitue une importante rupture de fluidité pour le trafic et un point particulièrement accidentogène.

- Le carrefour « Saint-Gervais » est constitué d'un giratoire situé à l'extrémité de l'itinéraire permettant l'accès à la zone portuaire. Il est surdimensionné et présente des branches désaxées qui encouragent des vitesses excessives sur l'anneau.

Deux mouvements ont été identifiés comme particulièrement risqués sur ce carrefour :

- les véhicules venant de la ZIP et se dirigeant vers Arles au Nord. Ce mouvement se révèle dangereux compte tenu de :
 - la vitesse pratiquée trop élevée,
 - la longueur de la voie d'insertion (50 m) depuis la zone portuaire qui est souvent empruntée par les poids lourds,
 - l'insertion sur la voie de gauche qui se fait soit via un cédez-le-passage soit par la voie d'entrecroisement qui augmente le risque de cisaillement des flux ;
- les véhicules en provenance de l'Est et désirant se rendre sur la ZIP à l'Ouest sont contraints à un mouvement difficile compte tenu de :
 - la voie d'entrecroisement citée précédemment qui est majoritairement empruntée par des poids lourds,
 - une signalisation et une morphologie qui ne permet pas d'anticiper certains mouvements,
 - un aménagement peu lisible pour les usagers occasionnels.

4/3/2

Enjeux et objectifs du réaménagement

Dans le cadre du travail de concertation mené avec la Ville de Fos-sur-Mer, un certain nombre d'enjeux et d'objectifs ont pu être définis, comme autant de fondements du projet de réaménagement à envisager pour apporter une réponse aux difficultés présentées précédemment :

- améliorer les conditions de sécurité et de fluidité sur cette section de la RN 568 ;
- améliorer la desserte Sud de la ville de Fos-sur-Mer depuis la RN 568, tout en conservant un accès dans l'axe historique

du boulevard Jean Jaurès ;

- être en cohérence avec les projets de développement de la ville envisagés sur le secteur : ZAC des portes de la mer, ZAC de la Marronède et assurer la protection des futurs habitants vis-à-vis des nuisances routières ;
- améliorer la relation entre la ville et la mer, en termes d'accès (notamment en lien avec le projet d'aménager de nouvelles plages) mais aussi de visibilité de la Méditerranée depuis la ville ;
- maintenir la visibilité de la vieille ville (rocher de l'Hauture) depuis la nationale.



4/3/3

Variantes de réaménagement proposées

En réponse aux enjeux et objectifs définis avec la commune, 3 grandes familles de solutions ont été envisagées. A ce stade des études, il s'agit de grands principes d'aménagements qui devront par la suite être précisés, voire amendés, et étudiés plus en avant. S'agissant d'un projet à l'interface entre la route nationale et la ville existante et à venir, le (ou les) parti(s) qui pourrai(en)t être retenu(s) à l'issue de la concertation publique pour la suite des études, comportera (comporteront) vraisemblablement des aménagements

relevant de la compétence de l'Etat, en qualité de responsable de la RN568, mais aussi des collectivités locales (Ville de Fos-sur-Mer et/ou SAN Ouest Provence) pour ce qui relève du projet de ville. La définition précise du périmètre d'intervention des différents acteurs ne pourra être détaillée qu'ultérieurement sur la base d'un projet d'aménagement urbain global porté par les collectivités locales.

VARIANTE A

Cette variante consiste à réaménager le carrefour « Saint-Gervais » en giratoire plan à trois branches, comme actuellement mais avec une géométrie et un dimensionnement

conformes aux règles de l'art et adaptés aux trafics. Par ailleurs, afin d'améliorer la fluidité de l'échangeur, deux « shunts » (voies d'évitement du giratoire) pourraient être aménagés pour les mouvements de Fos-sur-Mer vers Arles et de la ZIP vers Fos-sur-Mer.

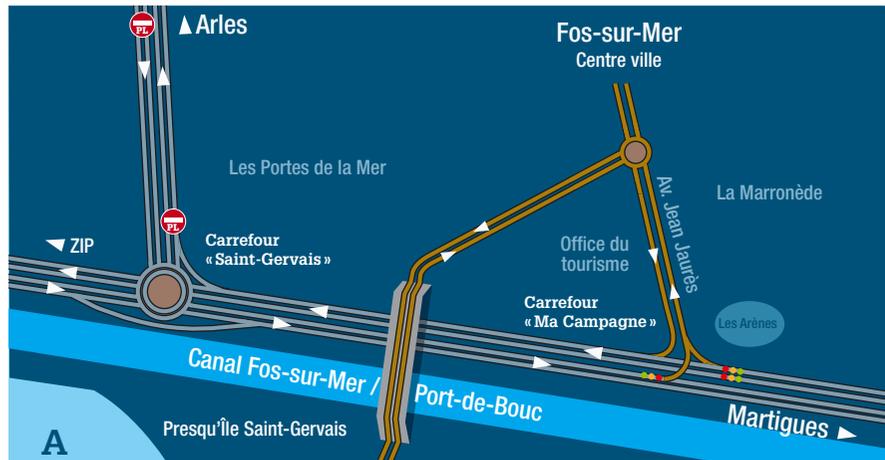
Dans cette variante, le carrefour « Ma Campagne » est maintenu en l'état.

VARIANTE B

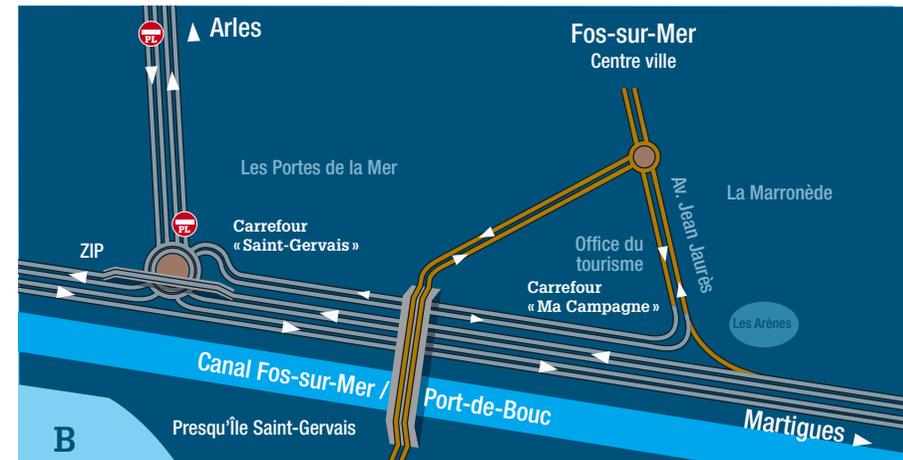
Cette variante consiste à supprimer le carrefour à feu de « Ma Campagne » et à créer un nouvel accès à la ville de Fos-sur-Mer par une voie bi-directionnelle

aménagée le long de la nationale entre le carrefour Saint-Gervais et l'avenue Jean Jaurès. En provenance de Marseille, l'accès actuel à la ville est cependant maintenu en l'état.

Le carrefour Saint-Gervais est réaménagé en giratoire à trois branches configuré et dimensionné en respectant les règles de l'art et en adéquation avec les trafics. De façon à faciliter et à fluidifier l'accès à la ZIP, notamment pour les poids lourds, il est prévu de déniveler par un pont sur le giratoire le mouvement de Fos-sur-Mer vers la ZIP et d'aménager un shunt pour le mouvement de la ZIP vers Fos-sur-Mer.



//// Variante A ////



//// Variante B ////

VARIANTES C

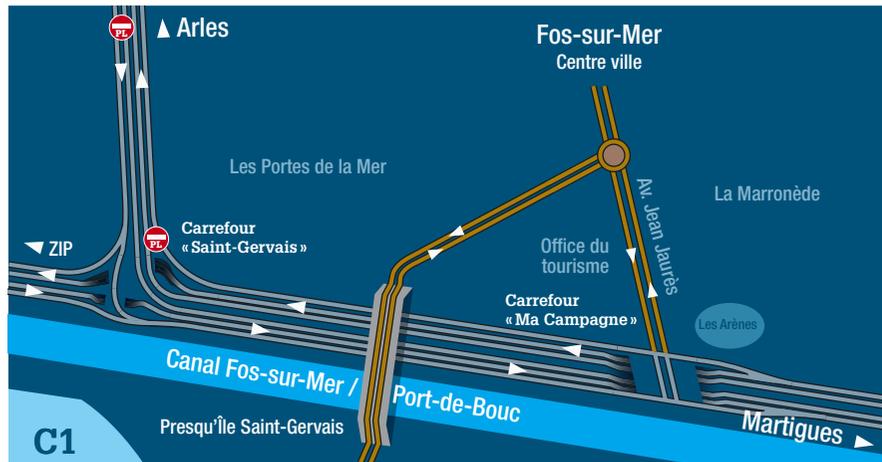
Les variantes C (C1 et C2) correspondent à des solutions de dénivellation des deux carrefours «Ma Campagne» et «Saint-Gervais» de façon à rendre possibles tous les mouvements d'échanges, sans feu ni giratoire, et à fluidifier le trafic.

Au niveau du carrefour « Ma Campagne », le principe est de créer un ouvrage qui permette de faire passer le réseau local (notamment l'avenue Jean Jaurès prolongée) au dessus de la nationale et de le connecter à cette dernière par des rampes permettant tous les mouvements. Dans la variante C1 la nationale est enfoncée sous

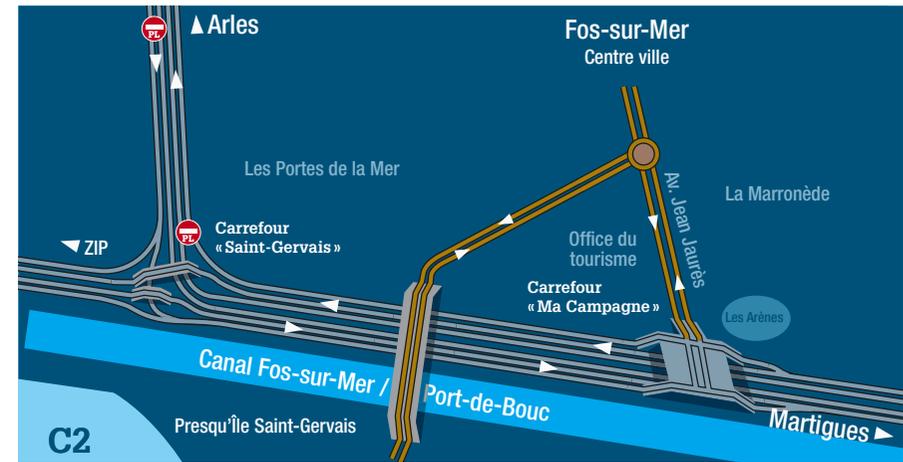
le terrain naturel au niveau d'une trémie supportant le réseau local. Dans la variante C2, la nationale est maintenue au niveau actuel et un ouvrage est construit par-dessus pour permettre les échanges. Les caractéristiques géométriques, notamment dimensionnelles, de cet ouvrage de franchissement de la RN 568 au niveau du carrefour « Ma Campagne », devront être envisagées au regard des fonctionnalités routières d'échanges, mais aussi des projets urbains dont il pourrait être le prolongement, voire le support.

Au niveau du carrefour « Saint-Gervais », afin de faciliter les mouvements les plus

importants, notamment ceux entre Arles et Fos-sur-Mer et ceux entre la ZIP et Fos-sur-Mer des ouvrages permettent de déniveler les croisements. Dans la solution C1, les voies d'entrée dans la ZIP depuis Fos-sur-Mer et de sortie de la ZIP en direction de Fos-sur-Mer passent sous les voies entre Fos-sur-Mer et Arles au niveau de trémies aménagées à cet effet. Dans la solution C2, ces mêmes croisements se font par le dessus, au niveau de ponts aménagés au dessus des voies entre Arles et Fos-sur-Mer.



//// Variante C1 ////



//// Variante C2 ////

4/3/4

Éléments de comparaison

Sans que le Maître d'Ouvrage privilégie une variante, les éléments de comparaison qui peuvent être retenus à ce stade et qui sont soumis à concertation sont les suivants :

		Variante A	Variante B	Variante C1	Variante C2
Cadre et qualité de vie des habitants	Impact visuel	Inchangé	Dégradation de certaines perspectives visuelles	Amélioration significative des perspectives	Dégradation de certaines perspectives visuelles
	Impact acoustique	Inchangé	Aggravé en raison de la surélévation de certaines voies	Amélioration significative liée à l'enfouissement de certaines voies	Aggravé en raison de la surélévation de certaines voies
	Qualité de l'entrée de ville	Inchangée	Inchangée depuis Marseille. Accès à la ville depuis Arles et la ZIP déplacé sur le carrefour Saint-Gervais	Amélioration : entrée de ville maintenue dans l'axe historique et rétablissement de tous les mouvements possibles, sans feu	
Compatibilité avec les projets urbains		Compatible	Consommation d'espace au détriment des projets urbains	Valorise et offre des perspectives nouvelles pour les projets urbains	Consommation d'espace et impact visuel sur les projets urbains
Sécurité		Amélioration relative (carrefour St-Gervais)	Amélioration significative au niveau des carrefours « Ma Campagne » et « Saint-Gervais »		
Conditions d'accès à la ZIP		Amélioration relative : mise aux normes du carrefour Saint-Gervais et aménagement de deux shunts	Amélioration significative : accès direct dans les deux sens pour les PL sans rupture ni conflit de priorité		
Conditions de réalisation	Coût estimatif	De l'ordre de 2 M€	De l'ordre de 15 M€	De l'ordre de 70 M€	De l'ordre de 45 M€
	Délais de réalisation	Aménagement pouvant être réalisé à courte ou moyenne échéance	Aménagement pouvant être réalisé à moyenne ou longue échéance	Compte tenu de l'importance et du coût des aménagements, délais de réalisation très importants	Compte tenu de l'importance et du coût des aménagements, délais de réalisation importants

Eviter, réduire ou compenser les impacts des projets

La réalisation d'une nouvelle route ou le réaménagement de carrefours impactent nécessairement, et parfois de façon significative, le territoire concerné, qu'il s'agisse de l'environnement humain ou de l'environnement naturel.

L'identification et l'évaluation de ces impacts sont indispensables à la construction de projets qui assurent le meilleur compromis possible entre la satisfaction des besoins de transports auxquels ils doivent répondre et la préservation de l'environnement traversé.

Cette approche est déterminante dans la conception des infrastructures puisqu'elle peut conduire à choisir une variante d'aménagement parmi celles envisageables et à intégrer aux projets des équipements ou aménagements complémentaires permettant d'éviter, réduire ou compenser certains impacts négatifs.

Les principaux impacts des projets, ainsi que les mesures envisagées pour les contenir sont explicités ci-après. Cependant, compte tenu du niveau d'avancement actuel des études, cette approche n'est ni exhaustive, ni finalisée.

Au terme des études préalables et sur la base des choix que le maître d'ouvrage aura

faits à la suite de la concertation publique, des études spécifiques seront conduites pour traiter l'ensemble de ces sujets.

Elles conduiront à la production d'un (de) dossier(s) d'étude d'impact qui sera (seront) porté(s) à la connaissance de tous dans le cadre de (des) l'enquête(s) publique(s) préalable(s) à la DUP.

5/1 Milieu humain

5/1/1 Cadre de vie

Le projet de contournement veillera à maintenir les pratiques ou usages attachés aux espaces naturels et récréatifs du territoire (forêt de Castillon sur Port-de-Bouc⁵, projet de chemin de Grande Randonnée GR 13), ainsi qu'aux aménagements réalisés pour les modes doux de déplacement (liaison piétonnière et cyclable entre le quartier « Pont du Roy » et le centre ville de Fos-sur-Mer). La future route sera conçue de façon à conserver toutes les circulations correspondantes, notamment par l'intégration au projet des ouvrages de franchissement nécessaires (passages sous la route, par exemple).

5/1/2

Pollutions atmosphériques

L'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air est obligatoire pour tout projet de création ou de réaménagement de route.

Cette analyse commence par une étude de l'état initial, grâce à des mesures in situ de pollution réalisées en périodes estivales et hivernales (quelle est la qualité de l'air avant la mise en service des projets ?) et, à partir d'outils informatiques de simulation qui estime la pollution que générera le trafic attendu sur les nouvelles infrastructures. L'impact sanitaire de la pollution induite est ensuite évalué dans les zones les plus exposées.

Dans le cas du contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer, les mesures d'état initial période estivale ont été réalisées en 2011. Les mesures en période hivernale sont programmées pour février 2012.

Compte tenu du contexte local fortement industrialisé, le rapport sur l'état initial s'appuiera sur les données de mesures précises et périodiques déjà existantes fournies par l'association de surveillance de la qualité de l'air au niveau de l'Etang de Berre, AIRFOBEP.

Il est à noter que cette approche mettra en balance les gains qui pourront être obtenus aux centres des villes actuellement traversées par la RN568 par la suppression du trafic de transit aux aggravations de la qualité de l'air et qui seront vraisemblablement identifiées à proximité des nouveaux aménagements. L'ensemble des éléments sur la qualité de l'air sera présenté dans le(s) dossier(s) d'étude(s) d'impact soumis à (aux) l'enquête(s) publique(s) préalable(s) à la DUP.

5/1/3

Acoustique

Principes généraux

Les projets sont conçus et seront réalisés conformément aux prescriptions réglementaires en matière de prise en compte des nuisances sonores dans les projets d'infrastructures.

En cas de construction d'une route nouvelle ou de modification significative d'une route existante, les bâtiments riverains antérieurs à l'aménagement ont droit à une protection acoustique, si nécessaire.

⁵ Cf.infra chapitre 5.2 paragraphe « espaces boisés »

Lorsqu'une route nouvelle est construite, les principes ci-après s'appliquent.

Les projets doivent être conçus de façon à ce que leur contribution sonore ne dépasse pas des niveaux fixés par la réglementation et exprimés par un indicateur spécifique, le LAeq⁶, envisagé le jour (de 06h00 à 22h00) et la nuit (de 22h00 à 06h00). Ces niveaux sont appréhendés à long terme (c'est à dire 20 ans après la mise en service de la route) et en tenant compte des perspectives de croissance du trafic sur la période.

Ces niveaux réglementaires dépendent de deux éléments :

- **de l'ambiance sonore extérieure initiale**, c'est-à-dire du niveau de bruit constaté avant la réalisation des projets, qui pourra être qualifiée de « modérée » ou « non modérée » selon des critères établis ;
- **de la nature de la construction** (logement, établissement de santé, établissement d'enseignement bureau,...).

Échelle du bruit (en dB)



Niveaux sonores maximum à respecter

Caractéristiques des constructions	Si ambiance sonore initiale modérée		Si ambiance sonore initiale non-modérée	
	Jour (06h00 - 22h00)	Nuit (22h00 - 06h00)	Jour (06h00 - 22h00)	Nuit (22h00 - 06h00)
Établissements de santé, de soin et d'action sociale sauf salles de soins et de repos	60 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)
Salles de soins et de repos	57 dB(A)	55 dB(A)	57 dB(A)	55 dB(A)
Établissements d'enseignement	60 dB(A)		60 dB(A)	
Logements	60 dB(A)	55 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
Bâtiments à usage de bureaux	65 dB(A)			

Pour qualifier l'ambiance sonore initiale, des mesures in situ sont réalisées à 2 mètres en avant de la façade des constructions et permettent de caractériser le niveau de bruit (exprimé par le LAeq) :

- Si le LAeq jour < 65 dB(A) ou LAeq nuit < 60 dB(A), on dit que l'ambiance est modérée;
- Si le LAeq jour ≥ 65 dB(A) ou LAeq nuit ≥ 60 dB(A), on dit que l'ambiance est non modérée.

A noter que l'appréciation de ce critère d'ambiance sonore modérée ou non modérée

est recherchée pour des zones homogènes du point de vue de l'occupation du sol et non bâtiment par bâtiment.

Dans le cadre de l'étude d'impact des projets, une modélisation numérique de la contribution sonore de la future route sera réalisée en retenant le trafic estimé 20 ans après sa mise en service, soit en 2038. Chaque fois que les niveaux sonores ainsi calculés au niveau des constructions dépasseront les seuils réglementaires (Cf. tableau), des protections acoustiques devront

⁶ De l'anglais Level Acoustique Équivalent

être intégrées aux projets de façon à ce que cette contribution soit abaissée en dessous des dits seuils.

Ces protections peuvent être soit des protections dites « à la source » (écrans anti-bruit, murs anti-bruit, merlons, traitement paysager...), soit des protections en façade des constructions quand les protections « à la source » sont techniquement ou économiquement difficiles à mettre en œuvre, voire encore des protections mixtes (c'est-à-dire des protections en façade en complément de protections à la source).

Le coût de ces dispositifs de protections, quelle que soit leur nature, est intégré au montant des opérations et sera pris en charge par le maître d'ouvrage de la route.

Notion d'antériorité

La mise en œuvre de protections acoustiques sur un projet routier n'est réglementairement obligatoire que pour des constructions antérieures à l'aménagement de la route. Il est prévu pour les autres bâtiments que la protection soit laissée à la charge et à la responsabilité du constructeur du bâtiment et non au gestionnaire de l'infrastructure en cause. Dès lors que la voie était prévue ou classée voie bruyante au moment de l'obtention de l'autorisation de construire

Mise en œuvre sur les projets

Des premières investigations ont été conduites en 2005 dans la zone d'étude et ont permis de qualifier les ambiances sonores actuelles. Il a alors été relevé que sur la totalité de l'emprise de contournement, deux secteurs très contrastés se distinguent avec en milieu rural au Nord des niveaux sonores modérés y compris en zone d'habitation, et à l'Est dans la majeure partie des zones d'habitation une ambiance sonore non modérée de jour comme de nuit avec une vingtaine de bâtiments éligibles en termes de Points Noirs Bruit. Ces investigations seront poursuivies une fois qu'une variante de tracé aura été retenue.

5/1/4

Activités agricoles

Les impacts directs ou indirects des futurs aménagements ainsi que les impacts spécifiques à leur réalisation (phase travaux) seront pris en compte pour éviter, réduire ou compenser les effets d'emprise, de coupure et de destruction sur les exploitations agricoles et leurs dépendances.

Les mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :

- restructuration foncière afin de revaloriser au maximum les reliquats de parcelles rendues inexploitable et de rendre une cohérence aux exploitations ;

- remaillage des fossés et haies agricoles ;
- rétablissement des cheminements par des ouvrages (accès aux exploitations, ouvrages hydrauliques, canaux, cours d'eau...) ;
- par ailleurs des prélèvements devront être faits après la réalisation des projets sur les parcelles en zones AOC afin d'évaluer les éventuelles pollutions engendrées par les futurs aménagements.

La mise en œuvre d'une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) dans le secteur ne semble pas indispensable, à ce stade, compte tenu du faible nombre d'exploitants concernés par le projet de contournement. En revanche, l'Etat et le Département, avec le concours de la SAFER (organisme qui peut procéder à l'achat et à la réservation de terrains), pourront accompagner des échanges parcellaires pour permettre une meilleure réorganisation du secteur et une meilleure intégration de la route dans les zones agricoles. Cette démarche nécessitera l'adhésion de l'ensemble des agriculteurs et propriétaires locaux (collectivités ou privés).

Les emprises acquises par le maître d'ouvrage du projet de contournement feront l'objet d'indemnisation pour compenser tous les préjudices subis par les exploitants.



Une identification de solutions partagées de maîtrise de l'occupation du sol

Les communes de Martigues et de Port-de-Bouc ont de longue date engagé une politique foncière de maîtrise du sol (espaces naturels,

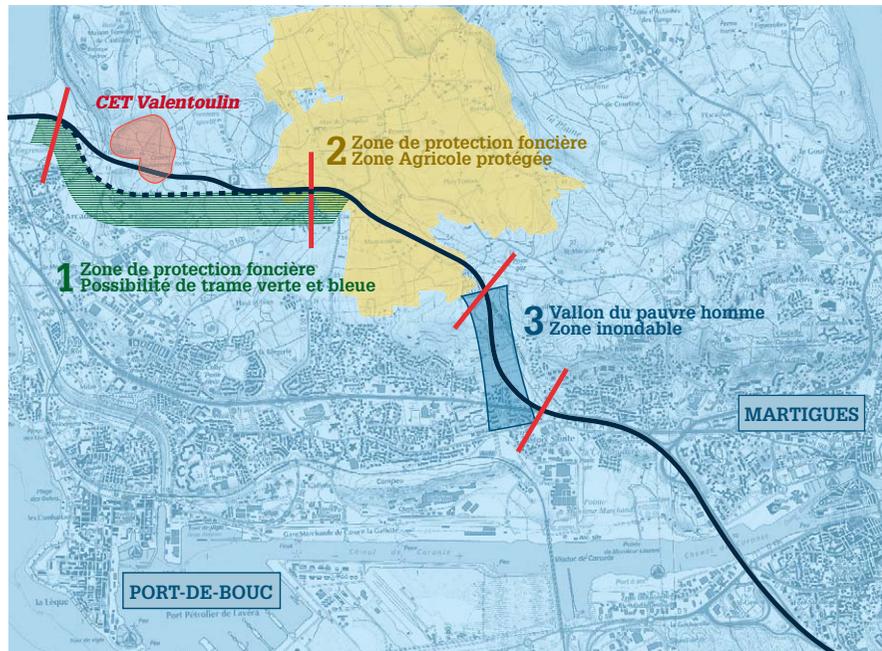
espaces agricoles...). Elles partagent l'intérêt et la pertinence de mesures de maîtrise de l'occupation du sol au droit des fonctions d'échanges étudiées (Réveilla notamment). Sur le linéaire concerné par

le projet de contournement (tel que défini aujourd'hui), il n'existe que peu d'espaces dont la maîtrise foncière n'est pas assurée par l'Etat ou les communes. Sur les espaces résiduels non maîtrisés, les communes sont prêtes à prendre des initiatives *ad hoc* pour assurer la pérennisation des espaces agricoles qui seront potentiellement soumis à une pression foncière forte en lien avec la création de l'échangeur du Réveilla.

Le long de l'itinéraire et notamment au droit de l'échangeur du Réveilla, des mesures spécifiques de protections agricoles seront mises en oeuvre conformément aux volontés affirmées dans les PLU des villes de Martigues et de Port-de-Bouc de préserver les espaces agricoles et naturels. Il s'agit de la mise en place :

- d'une zone de protection qui constituera une zone non-urbanisable. Actuellement la bande de pipelines (techniquement et juridiquement inconstructible) crée une zone de protection de fait au Sud du tracé, mais en cas de modification du tracé vers le Sud (pour éviter notamment le CET du Valentoulin), une trame verte et bleue pourrait être mise en place pour assurer une maîtrise environnementale. Ces mesures seront portées par les communes ;
- d'une Zone Agricole Protégée (ZAP) pour préserver la zone agricole de toute pression foncière. C'est là encore une mesure qui sera portée par les communes.

Il est à noter par ailleurs que le Vallon du Pauvre Homme, soumis au risque d'inondation, ne peut pas accueillir de nouvelle urbanisation, ce qui garantit de fait sa vocation actuelle d'espace agricole et naturel.



//// Maîtrise de l'occupation du sol à proximité de la future route ////

- Outils de protection foncière :**
- Possibilité de trame verte et bleue
 - Zone de protection agricole
 - Zone inondable

5/1/5

Patrimoine bâti et paysager

Le patrimoine bâti (monuments historiques par exemple) et le paysage sont également des enjeux importants des projets. Il s'agira d'éviter autant que possible de porter préjudice au patrimoine emblématique de l'Ouest de l'Etang de Berre, notamment :

- 3 vestiges archéologiques sur les communes de Fos-sur-Mer et de Port-de-Bouc identifiés à proximité du projets ;
- l'unité paysagère du Plan Fossan – Etang du Pourra ;
- les monuments historiques sur Fos-sur-Mer mais à distance des projets : le rocher de l'Hauture, les remparts, l'église ;
- la Chapelle Notre-Dame-de-la-Mer,

inscrite au Monuments Historiques, à proximité du carrefour Saint-Gervais sur la commune de Fos-sur-Mer.

Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront étudiées pour tenir compte de ces différents enjeux.

Un diagnostic archéologique sera réalisé sur l'ensemble des emprises des projets. Selon les résultats de ces investigations, des fouilles préventives pourraient être décidées par les services compétents (Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie).

Un projet paysager accompagnera la conception de l'infrastructure afin de

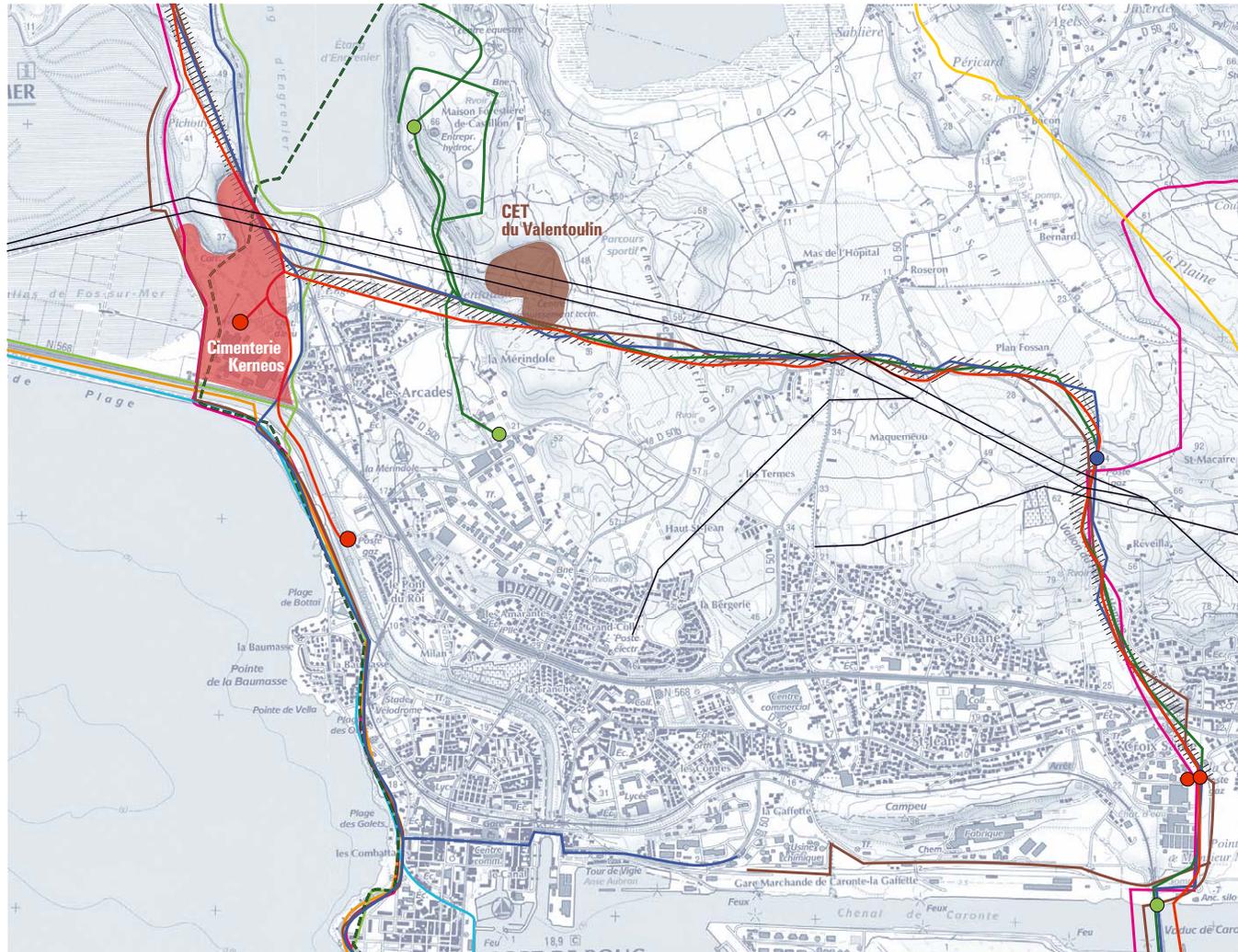
l'inscrire de façon harmonieuse dans son environnement et de respecter les principales caractéristiques et qualités des sites traversés.

Ce travail intégrera les contraintes actuelles liées à la topographie des lieux et à la présence d'ouvrages industriels ou techniques (lignes électriques, pipelines, décharge...) ; il s'intéressera à toutes les composantes des projets depuis son tracé en plan et son profil en long avec les remblais et déblais, jusqu'aux équipements (murs anti-bruit, panneaux de signalisation), en passant par les bassins de traitement des eaux de ruissellement. Une approche spécifique sera conduite vis-à-vis des enjeux de co-visibilité avec des sites ou les constructions remarquables.

Si la solution de passage à travers le CET du Valentoulin est confirmée, une démarche particulière sera conduite sur ce site, compte tenu de l'impact visuel qu'aura alors le projet de contournement : remodelage des volumes du CET et traitement paysager d'accompagnement à la mesure des enjeux de visibilité et d'insertion dans l'environnement.



//// Activités industrielles et réseaux techniques ////



5/1/6

Réseaux techniques

La zone d'étude traverse un territoire fortement contraint par l'activité industrielle et la présence d'un certain nombre de réseaux techniques.

Le couloir de pipelines

L'emprise du projet de contournement longe un couloir de pipelines liés à l'exploitation de certains sites industriels de la ZIP de Fos-sur-Mer. Ce couloir passe par Lavéra à l'Est de Martigues puis traverse le chenal de Caronte et le Vallon du Pauvre Homme avant d'aller longer les lignes à très haute tension de La Feuillane-Lavéra, puis il franchit la voie ferrée Marseille-Miramas au Nord-Est de la cimenterie Kernéos et continue au Nord en longeant la rive Ouest de l'Etang de l'Engrenier.

Équipements - exploitants

- GDF
- Réseau principal
- Réseau secondaire

Pipelines - exploitants

- ▨ Emplacement réservé GPM
- Air liquide
- ESSO
- GDF
- - - Géosel-Manosques
- NAPHTACHIMIE
- TRAPIL
- SHELL
- Société du pipeline sud-e
- SPMR
- TOTAL
- Lignes à haute tension

Compte tenu de contraintes techniques, liées notamment à la sécurité d'exploitation de ces canalisations, l'implantation de la future route devra respecter certaines dispositions constructives quant à sa géométrie et à la conception de ses ouvrages d'art.

Dans le cadre d'une étude menée avec les industriels concernés, les mesures nécessaires à la mise en compatibilité du projet routier avec ce réseau de pipelines ont pu être identifiées : il s'est agi de réduire au maximum les superpositions route sur canalisations et, quand ces croisements étaient géométriquement inévitables, les prévoir avec un biais suffisant et des ouvrages de franchissement adéquats.

Lors des études du projet, ces dispositions seront précisées et finalisées, toujours en collaboration avec les industriels.

À noter que l'implantation des dernières canalisations GRTgaz et ESSO, mises en place courant 2011 dans la bande de pipelines, a été étudiée pour ne pas constituer d'obstacle important à la réalisation de la future route.

Les lignes de transport d'électricité

Entre le haut du Vallon du Pauvre Homme et le Nord de la cimenterie Kernéos, l'emprise du projet est survolée par deux lignes de transports d'électricité haute tension exploitées par RTE et totalisant un

circuit 400 kVA et trois circuits 225 kVA. D'autres lignes, cette fois de moyenne tension (63 kVA), traversent par ailleurs perpendiculairement l'emprise.

Comme pour le réseau de pipelines, la présence de ces lignes électriques génère des contraintes particulières pour la conception de la future route : distance minimale entre les ouvrages et les pylônes électriques, biais minimal entre route et lignes électriques en cas de survol, hauteur minimale entre la chaussée et les conducteurs électriques...

Dans le cadre d'une étude spécifique conduite avec l'exploitant de ces réseaux, des solutions de mise en compatibilité ont pu être identifiées. Elles seront précisées et finalisées lors des études de projet, en concertation avec RTE.

Le Centre d'Enfouissement Technique du Valentoulin

Au Nord de la commune de Port-de-Bouc, l'emprise du projet de contournement traverse le Centre d'Enfouissement Technique (CET) du Valentoulin. Cette ancienne décharge de déchets, dont l'exploitation a été arrêtée fin 2009 lorsque sa capacité de stockage a été atteinte, a été créée sur le site d'une ancienne carrière.

Dans le cadre des études du contournement deux options ont été envisagées : soit la

future route évite le CET en passant au Sud de la décharge, soit la future route traverse le CET en franchissant son dôme Sud. Chacune de ces options présentent des avantages et des inconvénients exposés dans la comparaison des variantes ci-avant, cependant les études techniques à ce jour réalisées par la DREAL en collaboration avec la CAPM (exploitant du CET) ont permis de cerner les principaux enjeux :

- de prise en charge des déchets à évacuer pour permettre la réalisation de la route sur la décharge ;
- de dispositions techniques à prévoir pour réaliser la route sur la décharge ;
- de risques techniques liés à la réalisation de la route sur la décharge ;
- d'incidences économiques des différentes solutions.

À ce stade des études, si la variante 2 bis est retenue, il est notamment prévu de déplacer une partie du volume des déchets du dôme Sud vers le dôme Nord pour faire place à la future route.

Des ouvrages et dispositifs constructifs particuliers ont été envisagés pour fonder l'infrastructure sur le dôme Sud et la surélévation du dôme Nord liée à la relocalisation des déchets a été évaluée à environ 15 mètres. Ce projet entraînera donc une refonte de la volumétrie générale du site, avec un traitement paysager adapté aux enjeux.

La cimenterie Kernéos

À l'extrémité Ouest du contournement se trouve un important site industriel : la cimenterie Kernéos. Cette installation fait partie des quelques sites dans le monde de production de ciment de haute qualité. L'usine exporte hors de France la majorité de ses produits (48% hors de l'Union Européenne et 23% à l'intérieur). Elle emploie 95 salariés auxquels il faut ajouter 20 intervenants extérieurs travaillant régulièrement sur le site.

Son processus de production repose sur l'utilisation de très nombreux matériaux à stocker au plus près du bâtiment de production. Cette exigence se traduit par une zone de stockage d'environ 7 ha implantée aujourd'hui au Nord de l'usine.

Compte tenu des contraintes topographiques et environnementales, il n'a pas été possible d'envisager de tracé qui évite totalement le site de Kernéos : toutes les variantes de tracé étudiées impactent plus ou moins la zone de stockage, sans toucher les bâtiments industriels.

Dans l'étude du projet, la limitation de l'impact de la future infrastructure sur l'exploitation de la cimenterie a été une préoccupation importante. C'est pourquoi, des solutions pour ménager la plus grande zone de stockage au contact de l'usine ont été envisagées et que des solutions de

redéploiement sur le site des emprises de stockage perdues du fait de la route ont été envisagées avec l'industriel.

Ce travail sera poursuivi dans le cadre des études à venir, notamment pour préciser les aménagements à prévoir sur le site ainsi que les conditions de réalisation et d'exploitation de la future route qui pourraient interagir avec le fonctionnement de la cimenterie.

La voie ferrée Marseille-Miramas par Port-de-Bouc

Toujours en extrémité Ouest du contournement, le projet routier interceptera la ligne ferroviaire Marseille-Miramas par Port-de-Bouc. La future route franchira la voie ferrée par le dessus au niveau d'un ouvrage d'art prévu à cet effet.

5/1/7

Hydraulique

Les impacts des projets sur les eaux superficielles et les eaux souterraines sont pris en considération en deux phases : pendant les travaux et après mise en service (phase d'exploitation de la route).

Enjeux patrimoniaux et de vulnérabilité

Durant ces deux phases, les enjeux majeurs seront les enjeux patrimoniaux et les enjeux de vulnérabilité de la ressource en eau. Il s'agit avant tout de s'assurer de la compatibilité des projets avec les objectifs du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et le maintien d'un développement durable.

Les zones de vulnérabilités identifiées sur le secteur d'étude sont :

- la zone humide de l'Etang du Pourra identifiée comme très vulnérable à la pollution, car, notamment, le bassin versant de ce plan d'eau ne dispose d'aucun exutoire ;
- l'Etang de l'Engrenier vulnérable aux apports d'eaux de ruissellement qui pourraient diminuer sa salinité élevée,

indispensable à la fonction industrielle et stratégique de ce plan d'eau (il permet d'équilibrer les variations de volume des réserves stratégiques d'hydrocarbures de Manosque) ;

- le vallon du Pauvre Homme au niveau de la RN568 dont le remblai constitue un barrage à l'écoulement des eaux, facteur de risque d'inondation.

Dispositions intégrées aux projets

Les projets intégreront des mesures visant à réduire au maximum les effets qu'ils induiront directement ou indirectement sur cet environnement. Les aménagements hydrauliques seront déterminés en fonction des enjeux suivants :

- l'absence de tous rejets en direction du bassin versant du Pourra ;
- la préservation de la salinité des eaux de l'Etang de l'Engrenier ;
- les risques d'inondation au fond du Vallon du Pauvre Homme ;
- le maintien des circulations existantes.

Dans ce sens, les projets présenteront notamment les caractéristiques suivantes :

- les ouvrages routiers auront une transparence hydraulique de façon à

maintenir toutes les circulations d'eau existantes (rivières et canaux) et à ne pas aggraver les risques d'inondation ;

- aucun rejet direct ne sera effectué dans les milieux naturels : toutes les eaux de ruissellement sur la chaussée seront collectées et traitées avant rejet grâce à un réseau longitudinal de caniveaux et des bassins de traitement des pollutions accidentelles et chroniques (ces bassins auront également une fonction d'écêtement des débits de crue) ;
- aucun rejet, même après traitement, ne sera réalisé dans le bassin versant du Pourra (les eaux collectées seront dirigées, via des ouvrages spécifiques, vers le bassin versant du chenal de Caronte).

Les projets feront par ailleurs l'objet de dossiers « Loi sur l'eau » qui exposeront en détail les impacts sur les eaux souterraines et superficielles, ainsi que les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs. Ces dossiers feront l'objet d'enquêtes publiques préalables à des autorisations spécifiques qui devront être délivrées par le Préfet.

5/2

Milieu naturel

5/2/1

Les grandes entités naturelles

Les projets s'inscrivent sur un territoire soumis à des conditions géologiques et climatiques particulières qui sont à l'origine de la diversité des entités naturelles que l'on peut observer à l'Ouest de l'Etang de Berre.

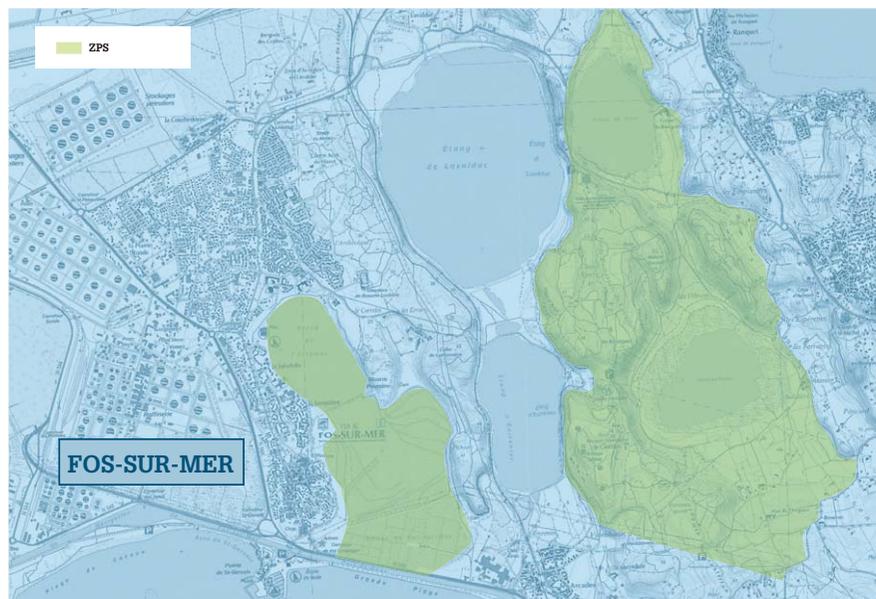
Le plateau du Castillon, les étangs intérieurs, les salins sont autant de milieux fragiles et très différents qui feront l'objet d'une attention particulière.

Un certain nombre de réglementations et programmes de protection ont été pris en compte dans les études déjà menées sur les incidences des projets. Ainsi on a pu établir que les projets pourraient impacter :

Des zones classées Natura 2000

▪ **La ZPS « Etangs entre Istres et Fos »**
Compte tenu de ses caractéristiques naturelles et de la faune (notamment des oiseaux) et de la flore qu'il accueille le secteur des étangs au Nord du projet de contournement fait l'objet, depuis 2006, d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS) : la ZPS « FR9312015 - Etangs entre Istres et Fos » représentée sur la carte ci-contre.

//// ZPS « Etangs entre Istres et Fos » ////



Du fait de sa situation littorale, entre la mer et l'Etang de Berre, ce secteur est en effet fréquenté par de nombreuses espèces patrimoniales, notamment des oiseaux inféodés aux zones humides. Malgré le caractère industriel de ses abords, le site accueille ainsi près de 200 espèces d'oiseaux, dont 44 espèces d'intérêt communautaire. La présence de divers types d'habitats, secs ou humides, complémentaires et agencés

en mosaïque, permet la coexistence d'une avifaune aquatique et d'une avifaune méditerranéenne xérophile. Le site présente un intérêt marqué pour l'hivernage des oiseaux d'eau. Il constitue un secteur majeur au sein du complexe de zones humides liées à l'Etang de Berre, qui accueille chaque hiver des milliers d'oiseaux d'eau. Ce sont les étangs de Citis, Pourra, l'Estomac/salins de Fos qui recueillent l'essentiel du peuplement

(environ 97 % des effectifs) composé principalement de grèbes (huppés et castagneux), de flamants roses, de canards plongeurs, de foulques et de Laridés.

C'est aussi un espace de repos relais pour les oiseaux migrateurs avant la traversée de la Méditerranée.

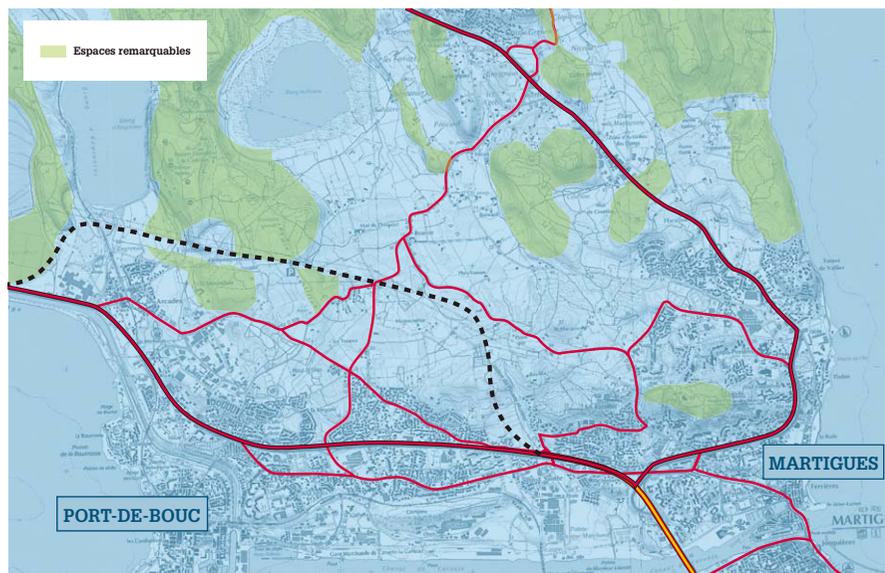
Certaines espèces nichent hors périmètre mais fréquentent le site pour s'alimenter, notamment en période de reproduction : Nette rousse, Autour des palombes, Hirondelle rousseline, Huppe fasciée.

▪ **Les milieux visés par la Directive Habitat** : les jonçailles des prés salés méditerranéens, les steppes salées à Limonium, les fourrés halophiles méditerranéens, la forêt du Castillon, le secteur du Plan Fossan.

Dans le cadre des études qui seront conduites après la concertation publique et en vue de la préparation de l'enquête publique préalable à la DUP, une étude d'incidence des effets des projets sur les zones NATURA 2000 sera réalisée et portée au dossier d'enquête. Cette étude s'appuiera sur la mise à jour qui sera réalisée des données faunistiques et floristiques.

//// Espaces remarquables ////

Source : Carte « Modalités d'application de la loi littoral » de la DTA des Bouches-du-Rhône



Des espaces remarquables relevant de la Directive Territoriale D'aménagement (DTA)

Le site des étangs est également identifié dans la DTA des Bouches-du-Rhône comme un espace remarquable au sens de la loi Littoral.

Cependant, la DTA identifie positivement le projet de contournement de Martigues /

Port-de-Bouc, dont le tracé à travers ces espaces remarquables apparaît sur la carte « Modalité d'application de la loi Littoral » et est donc compatible avec leur définition.

Le projet de contournement fera par ailleurs l'objet d'un dossier de saisine de la commission départementale des sites et des paysages dont l'avis sera recueilli avant l'enquête publique préalable à la DUP.

Des espaces boisés

Le projet de contournement intercepte, sur la commune de Port-de-Bouc, la forêt de Castillon. Des mesures seront envisagées afin d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts du projet sur les secteurs les plus sensibles. Elles prendront en considération les enjeux :

- de maintien de l'intégrité des habitats ;
- de transparence de l'ouvrage vis à vis des mouvements de la faune et d'atténuation des effets de fragmentation du paysage.

C'est pourquoi, au niveau de l'actuelle route d'accès au domaine de Castillon depuis

Port-de-Bouc, la future route sera réalisée en tranchée couverte. Cet ouvrage assurera les fonctions suivantes :

- maintien de l'accès au domaine du Castillon depuis Port-de-Bouc pour les véhicules (notamment ceux des pompiers), mais aussi les modes doux et les piétons ;
- constitution d'un corridor écologique Nord-Sud pour la faune ;
- effacement de la route dans le paysage.

Par ailleurs, la définition de l'infrastructure fera l'objet d'un projet paysager pour la meilleure insertion possible dans le territoire traversé.



5/2/2

La flore

Différentes formations végétales ont été inventoriées dans la zone d'étude. Les plus remarquables sont identifiées au niveau européen comme formations dont la conservation est importante. Il s'agit d'habitats naturels d'intérêt communautaire en danger ou ayant une aire de répartition réduite ou d'habitats naturels d'intérêt communautaire prioritaire en danger de disparition sur le territoire européen.

Il s'agit des habitats littoraux et halophiles, des landes, fruticées et prairies qui comptent notamment le groupement de chênes vert et de chênes kermès, des pelouses à brachypode rameux des bois et forêts avec la pinède de Pins d'Alep et les Fourrés de Tamaris, des marais, des

terres agricoles et paysages artificiels (anciennes oliveraies, haies...) et des très nombreuses orchidées observées dans la zone d'étude (aucune ne bénéficie de protection particulière en France ou en région Provence Alpes Côte D'azur).

A ce stade, 3 espèces végétales protégées ont pu être identifiées dans la zone d'étude : la Bugrane sans épine, l'Hélianthème à feuille marum et l'Ail petit Moly.

Cependant, les inventaires et les études qui ont été menés dans la zone d'étude seront actualisés afin de pouvoir rendre compte plus précisément de l'état initial avant la réalisation des projets.

Certaines espèces protégées (flore ou faune) qui resteraient, malgré les mesures d'évitement ou de réduction envisagées,

impactées par la réalisation des projets, feront l'objet d'un dossier de demande de dérogation qui sera soumis à la commission « Flore » du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN). Ce dossier évaluera précisément l'impact de ces éventuelles destructions sur les populations en place et en détaillera les mesures pour réduire et compenser ces effets.

5/2/3

La faune

La richesse et la diversité des milieux recensés dans la zone d'étude du plus sec au plus humide, salé, doux ou boisé, est favorable à l'implantation d'une faune diversifiée ce qui justifie la désignation en site Natura 2000 au titre de la directive Oiseaux.

L'Etang de Berre accueille plus de 12 000 oiseaux dont 74% se rassemblent au Nord de l'étang. On recense environ 3 165 individus sur les Salins de Berre et 1 700 sur la plage de Jai.

Avec en tout près de 50 000 oiseaux d'eau comptabilisés pour l'hiver 2000 / 2001 l'Etang de Berre forme un complexe fonctionnel et surtout l'un des 10 sites majeurs d'hivernage en France. Parmi les espèces les plus remarquables : le Busard des roseaux, le Tadorne de Belon, l'Echasse blanche mais aussi le Balbuzard pêcheur, le Milan noir, l'Aigrette garzette, le Grèbe à cou noir ou encore le Grèbe castagneux.

Les Etangs intérieurs sont aussi une zone d'accueil importante avec près de 10 000 oiseaux au mois de janvier.



Hélianthème à feuille marum



Bugrane sans épine



Pin d'Alep



Lézard ocellé



Lapin de Garenne



Epervier d'Europe

Sur le secteur des salins de Fos-sur-Mer, bien connu des ornithologues, 107 espèces ont pu être observées dont 11 nichent régulièrement au Sud des salins.

La Forêt de Castillon est aussi un lieu propice à l'observation des oiseaux et notamment des rapaces et des passereaux typique des milieux boisés parmi lesquels on peut compter : l'Epervier d'Europe, le Faucon crécerelle, le Circaète Jean le Blanc, le Milan noir, le Hibou Petit Duc et Grand Duc, la Chouette chevêche, la Chouette Hulotte, la Perdrix rouge, le faisan, ou encore le Coucou geai.

Enfin, les secteurs du plan de Fossan et de l'Étang de l'Engrenier sont également des habitats très intéressants du point de vue de l'avifaune puisqu'on y rencontre des espèces remarquables et sensibles telle que l'Outarde canepetière, le Busard

des roseaux, la Chouette chevêche, la Pie grièche écorcheur ou encore l'Hirondelle rousseline.

Outre l'avifaune, la zone d'étude accueille aussi des espèces de batraciens (Crapaud commun, Rainette méridionale, Grenouille de Perez), de reptiles (le Lézard ocellé, le Lézard des murailles, la Couleuvre de Montpellier...) et des mammifères (Lapin de Garenne, Rat surmulot, Hérisson...). Deux espèces ont été identifiées comme « à surveiller » dans la zone d'étude : la pipistrelle de Kuhl et l'Oreillard gris qui figurent sur la liste rouge des espèces menacées en France et figure à l'annexe IV de la directive Habitat.

Afin de compenser l'impact du défrichement une végétalisation des talus sera réalisée à l'aide d'espèces locales capables de s'implanter dans des milieux difficiles.

Afin d'assurer la continuité écologique et fonctionnelle du domaine du Castillon, traversé au Sud par l'infrastructure, un ouvrage spécifique sera aménagé en trémie supportera l'accès actuel au bois du Castillon et la reconstitution d'un milieu de garrigue.

D'autres mesures de protection seront mises en place afin de prendre en compte le maintien de la qualité biologique de l'étang du Pourra et les risques incendies y compris pendant la phase de travaux. Il s'agira par exemple de plan de gestion des végétaux issus du défrichage, et de la planification des périodes de travaux hors périodes critiques pour le risque incendie.

Comme pour la flore, un inventaire précis des espèces potentiellement impactées par le tracé qui sera retenu après la concertation sera actualisé et finalisé.

Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des dommages causés par l'insertion de la route sur le milieu naturel seront définies. Dès lors que des destructions d'habitats ou d'espèces protégées ne pourront être évitées, un dossier de demande de dérogation sera établi et soumis à l'avis de la commission faune du CNPN.

Conditions de réalisation de l'opération

6/1

Principaux acteurs des projets

Les projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et de desserte de Fos-sur-Mer sont des projets dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat – Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence Alpes Côte d'Azur. Le maître d'ouvrage s'est entouré, pour la réalisation de cette opération, de différentes compétences techniques dont celles du CETE Méditerranée pour les études techniques ainsi que de cabinets d'études et intervenants privés.

La conduite des projets a été menée et sera poursuivie en mobilisant des instances de concertation locales (comités de pilotages, comités de travail...) permettant d'enrichir le contenu de l'opération de l'expertise et du point de vue des acteurs du territoire, qu'ils soient institutionnels, consulaires ou associatifs.

6/2

Acquisitions foncières

Pour pouvoir réaliser le contournement de Martigues / Port-de-Bouc et la desserte améliorée de Fos-sur-Mer, l'ensemble des emprises des projets n'appartenant pas déjà à l'Etat, devra être acheté par le maître d'ouvrage, par voie amiable ou par voie d'expropriation, préalablement aux travaux. Ces emprises comprennent la surface de la route, mais également celle de tous les aménagements ou équipements connexes, comme, par exemple les bassins de traitement des eaux. A ce stade de définition des projets on estime que ces emprises représenteront de l'ordre de 40 ha.

Procédures d'expropriation et d'indemnisation

La procédure d'expropriation est régie par le Code de l'Expropriation et repose notamment sur l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 :

« La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité. »

Les acquisitions foncières seront conduites selon la procédure réglementaire d'expropriation pour cause d'utilité publique qui définit les différentes étapes et démarches conduisant au transfert de propriété de l'exproprié à l'expropriant.

Deux temps se distinguent dans cette procédure :

- la phase administrative : cette phase a pour objet de démontrer l'utilité publique de l'opération (à travers une Déclaration d'Utilité Publique qui sera prononcée par un arrêté ministériel ou préfectoral précédé d'une enquête publique préalable) et de délimiter les biens immobiliers susceptibles d'être expropriés pour permettre la réalisation de l'opération ;
- la phase judiciaire : cette phase a pour objet d'obtenir le transfert de propriété des biens immobiliers nécessaires à la réalisation de l'opération (à travers une ordonnance d'expropriation prononcée par le juge de l'expropriation) et, à défaut d'accord amiable entre les parties, de fixer les indemnités d'expropriation. Ces indemnités feront l'objet d'une estimation préalable par le service des domaines territorialement compétent, estimation à partir de laquelle l'expropriant établira et notifiera à l'exproprié son offre d'indemnisation. L'exproprié aura alors un délai d'un mois pour faire connaître son accord ou son désaccord sur cette

proposition. À défaut d'accord, les indemnités seront fixées par le juge.

La mise en œuvre de cette procédure n'interdit pas, qu'à tout moment, des acquisitions à l'amiable soient réalisées par le maître d'ouvrage, dans la mesure où les propriétaires concernés souhaitent vendre leur terrain et qu'ils acceptent l'offre de prix établi à partir de l'estimation du service des domaines territorialement compétents.

6/3

Coût et financement de l'opération

La réalisation d'un projet routier, même si elle est conduite par un maître d'ouvrage unique, ici l'Etat représenté par la DREAL PACA, nécessite un financement important, le plus souvent dans le cadre d'un co-financement associant les collectivités publiques concernées ou intéressées par l'opération.

Le financement du contournement de Martigues / Port-de-Bouc, estimé à 130 M€ TTC (valeur 2011), sera assuré par un cofinancement. 29,59 M€ ont été retenus à ce jour à travers deux outils de programmation que sont le Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2000-2006 et le Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI).

Sur chacun de ces programmes, plusieurs acteurs publics ont apporté leur contribution selon une répartition détaillée dans le tableau ci-après.

	Financement apporté en M€	en %
ETAT	8,81	29,8
Région Provence Alpes Côte d'Azur	8,81	29,8
Département des Bouches-du-Rhône	3,86	13,1
CAPM	4,05	13,7
GPMM	4,05	13,7
TOTAL	29,59 M€	100 %

Le projet de desserte de Fos-sur-Mer fait actuellement l'objet d'une inscription au PDMI PACA au titre du réaménagement du carrefour « Saint-Gervais » pour un montant de 4 M€. Le tour de table financier sur ce projet n'est pas encore finalisé et ne pourra l'être qu'à partir des orientations qui seront données à cet aménagement à l'issue de la concertation publique. D'ores et déjà, le SAN Ouest Provence et le GPMM ont manifesté leurs intentions de participer financièrement avec l'État à ce projet.

6/4

Prochaines étapes de l'opération

6/4/1

La poursuite de la concertation

Au terme de la période de concertation publique, un bilan sera établi par l'Etat (représenté par la DREAL PACA), maître d'ouvrage, à l'horizon du printemps 2012. Ce bilan sera rendu public et fera l'objet d'une diffusion, notamment par sa mise en ligne sur le site internet de la DREAL PACA.

Il permettra d'améliorer les projets avant les études qui seront réalisées en vue de (ou des) l'enquête(s) publique(s) préalable(s) à la déclaration d'utilité publique. Ces études seront conduites dans le cadre d'une concertation continue avec les acteurs concernés, sur certaines thématiques particulièrement sensibles.

Le tracé et les options aménagement retenus et les conclusions de la concertation publique seront pris en considération pour l'élaboration du (ou des) dossier(s) d'enquête(s) préalable(s) à la (aux) déclaration(s) d'utilité publique.

Ce n'est qu'après l'obtention de la (ou des) DUP que les différentes étapes de réalisation des opérations (acquisitions foncières, définition précise des travaux à réaliser...)

pourront commencer en vue d'une mise en service des aménagements attendue en 2018, sous réserve de l'obtention des lignes de crédits nécessaires.

6/4/2

Les prochaines échéances

Les étapes clés qui suivront la période de concertation et le choix des partis d'aménagement qui seront retenus pour la suite des études sont les suivantes :

- **2012 - 2013 : Enquête(s) préalable(s) à la DUP** : elle(s) se tiendra (tiendront) sur la base du dossier d'études préalables portant sur les partis d'aménagement retenus suite à la concertation ;
- **2013 : Déclaration(s) d'utilité publique** : suite à (aux) l'enquête(s) publique(s) et sur la base du (des) rapport(s) de la (des) commission(s) d'enquête, la (les) Déclaration(s) d'Utilité Publique du Projet sera (seront) prise(s) par arrêté(s) ministériel ou préfectoral ;
- **2014-2015** : procédures complémentaires qui incluront les enquêtes parcellaires, les acquisitions foncières, la finalisation des études et la consultation des entreprises ;
- **2015** : démarrage des travaux ;
- **2018** : mise en service.

Glossaire

AFAF	Aménagement Foncier Agricole et Forestier
APS	Avant Projet Sommaire
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée (label officiel national)
CNPN	Conseil National de Protection de la Nature
CET	Centre d'Enfouissement Technique
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement
DREAL PACA	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en Provence-Alpes-Côte-d'Azur
DIR	Direction Interdépartementale des Routes
DTA	Directive Territoriale D'Aménagement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EVP	Unité de mesure de conteneur « Equivalent Vingt Pieds » (1 EVP = un conteneur de 20 pieds)
GPMM	Grand Port Maritime de Marseille
kVA	Kilovoltampère
IGP	Indication Géographique Protégée (<i>label officiel européen</i>)
PDMI	Programme de Modernisation des Itinéraires

PLU	Plan Local d'Urbanisme
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PMI	Petites et Moyennes Industries
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
RP	Route portuaire
RTE	Réseau de Transport d'Électricité
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SAN	Syndicat d'Agglomération Nouvelle
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SNIT	Schéma National des Itinéraires de Transport
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
VP	Voie portuaire
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZIP	Zone Industrielle et Portuaire
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPS	Zone de Protection Spéciale

Projets cofinancés par :



Ministère de l'écologie du développement durable, des transports et du logement

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA

Service Transports Infrastructures - Unité Maîtrise d'ouvrage

16 rue Zattara - 13332 Marseille Cedex 3 - Tél. : 04 91 28 40 40

www.paca.developpement-durable.gouv.fr