



# Opération

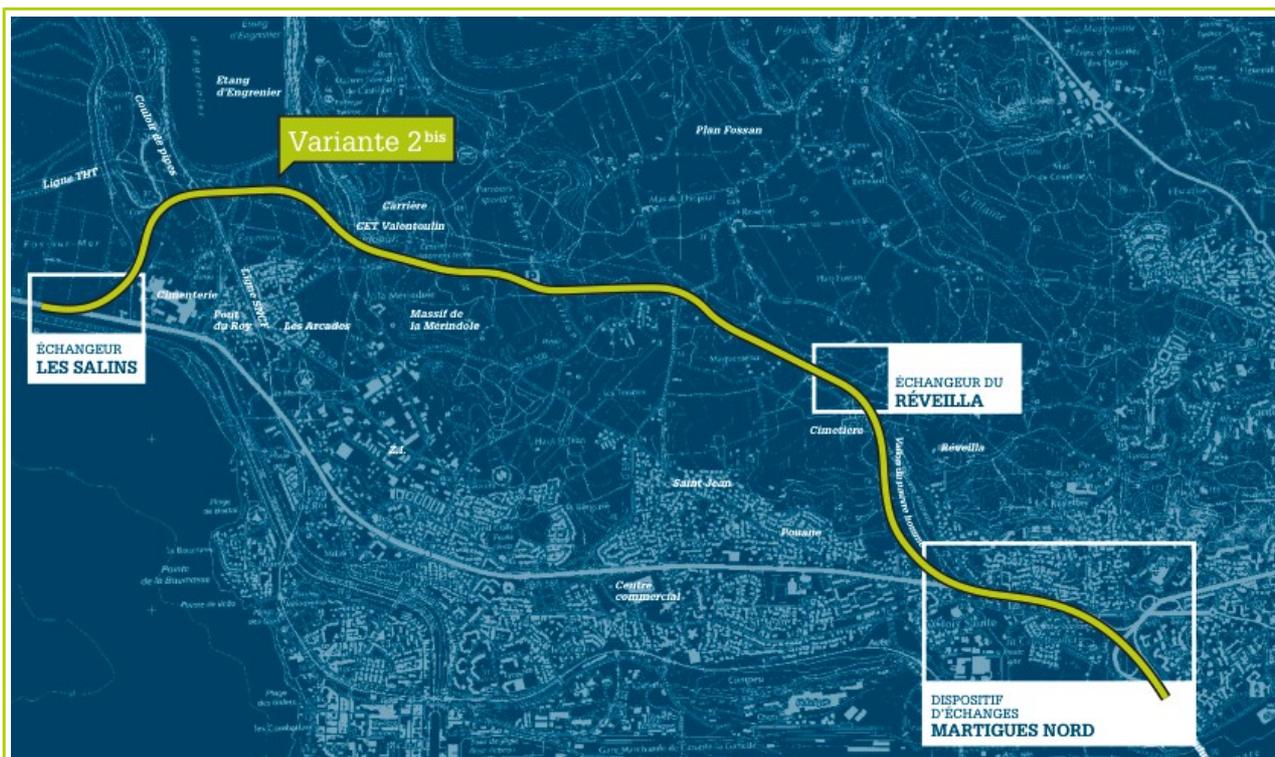
RN568

## Contournement de Martigues - Port-de-Bouc

### Sommaire

Plan de situation.....	1
Visualisation de l'environnement.....	2
Contexte territorial et enjeux socio-économiques.....	3
Objectifs et enjeux de l'opération.....	4
Description de l'opération.....	4
Caractéristiques techniques.....	5
Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles.....	5
Volet financier.....	6

### Plan de situation



Variante 2bis retenue après concertation publique pour la suite des études

Crédits de l'image : Studio Magellan

## Visualisation de l'environnement



**Martigues et le Viaduc de Caronte** — Crédits de l'image : studio Magellan ©



**Port-de-Bouc** — Crédits de l'image : studio Magellan ©



**Carrefours St Gervais (à gauche) / Ma Campagne (à droite), commune de Fos-sur-Mer** —

Crédits de l'image : studio Magellan ©

### Le territoire en chiffres \*

#### ● Un poids démographique significatif :

- Le territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre accueille près de 167 000 résidents dont :
  - 48 000 habitants à Martigues
  - 17 500 habitants à Port-de-Bouc
  - 15 500 habitants à Fos-sur-Mer

#### ● Des pôles économiques de premier plan :

- Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), dont les bassins Ouest comprennent au sein de la Zone Industrialo-Portuaire de Fos-sur-Mer :
  - 15 usines de grande envergure
  - 6 terminaux portuaires spécialisés
  - 1 zone logistique (Distriport)
- La plateforme logistique de CLESUD (Miramas)
- La plateforme Ecopole / Bois de Leuze (St Martin de Crau)
- La gare de triage de Miramas (2<sup>ème</sup> plus importante de France)

La filière portuaire et logistique représente près de 8% de l'emploi des Bouches-du-Rhône avec 25.000 emplois logistiques et 43.000 emplois portuaires dont 2/3 sont situés sur l'Ouest de l'Étang de Berre. 11.000 emplois sont directement situés au sein de la ZIP de Fos-sur-Mer.

### Les enjeux socio-économiques pris en compte dans le projet \*

Le projet s'inscrit au cœur du territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre qui bénéficie d'un positionnement stratégique à l'échelle nationale et internationale (couloir rhodanien, arc méditerranéen, grandes infrastructures de transport – rail, route, ports et aéroports). Ce territoire, au poids démographique significatif (voir *supra*), s'est développé en lien avec l'implantation des activités industrielles et portuaires qui ont connu un essor important dans les années 70.

Aujourd'hui, la ZIP de Fos-sur-Mer constitue un atout économique de premier plan pour l'aire métropolitaine marseillaise ainsi qu'un pôle stratégique de développement pour la France et l'Europe (1<sup>ère</sup> porte d'entrée en Europe depuis la Méditerranée). Ses activités en développement (notamment le trafic de conteneurs) génèrent un fort niveau de trafic de poids lourds et des flux de marchandises en constante augmentation.

Dans ce contexte, le GPMM travaille avec ses partenaires au développement d'une desserte multimodale adaptée à ses besoins pour rester compétitif par rapport aux autres grands ports européens (notamment ceux du range Nord : Anvers, Rotterdam, ...).

Ce développement nécessite d'être pensé en cohérence avec les dynamiques territoriales qui environnent la ZIP et les orientations de développement des communes proches en matière de qualité du cadre de vie, de réouverture vers la mer, d'attractivité, de développement d'un réseau de transports en commun facilitant les déplacements, de valorisation et préservation des patrimoines naturels, de requalification de l'image et l'attractivité de ce territoire.

\* sources : INSEE 2013, données DREAL

## Objectifs et enjeux de l'opération

### Objectifs

Le projet de contournement de Martigues-Port-de-Bouc est destiné à répondre aux objectifs suivants :

- **Améliorer le cadre de vie des riverains de la RN 568 sur les communes de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer ;**
- **Améliorer la sécurité des usagers de la RN 568 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 en confortant les projets économiques portés par les collectivités : tourisme, zones d'activités, ....**

### Enjeux

**En 2012, le trafic actuel sur la RN 568 représente près de 50 000 véhicules/jour TMJA (60 000 d'ici 2018 sans contournement) dont :**

- 60% de trafic de transit
- 10% de trafic poids lourds (PL)

Pour sa desserte, à moyen et long termes, le GPMM est engagé dans une démarche de report modal visant à développer l'utilisation de la voie ferrée et de la voie fluviale pour le transport des marchandises.

**En parallèle à l'effort de report modal, le trafic poids lourd devrait être multiplié par 3,5 à l'horizon 2030, compte tenu des développements attendus de la ZIP d'ici 2030 et de la structure de son hinterland routier.**

Le projet de contournement de Martigues / Port-de-Bouc permettra de **répondre aux besoins de desserte de la ZIP depuis l'agglomération marseillaise** et d'**amélioration des conditions de vie et de sécurité des habitants de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer.**

Une fois le contournement de Martigues / Port-de-Bouc réalisé, le **déclassement et la requalification de la RN 568 en boulevard urbain** pourront être engagés en cohérence avec les projets et les enjeux de urbains et de sécurité identifiés par les communes concernées (réunification des quartiers, éviction du transports de matières dangereuses du centre-ville de Port-de-Bouc, ...).

Les enjeux liés à la qualité et à la sensibilité des espaces naturels dans lesquels s'inscrivent les projets font également l'objet d'une prise en compte spécifique notamment en concertation avec les gestionnaires des sites concernés et les acteurs locaux.

## Description de l'opération

### Description générale

Sur un linéaire de 7,7 km :

- Une section en tracé neuf à 2x2 voies qui aura le statut de voie express (6,4 km) ;
- Une section déjà existante (actuelle A55) qui sera modifiée pour satisfaire aux normes autoroutières (0,3 km) ;
- Une section déjà existante de l'A55 qui ne sera pas modifiée dans sa structure (1 km).

## Caractéristiques techniques

Caractéristiques principales	
<p><b>Trafic journalier sur l'itinéraire :</b> de l'ordre de <b>50 000 v/j</b> (Trafic Moyen Journalier Annuel)</p> <p><b>Type de voies :</b> <b>2x2 voies</b></p> <p><b>Longueur du projet :</b> 7,7 km dont 6,4 km en tracé neuf</p>	<p><b>Nature de la section :</b> Voie express (vitesse limitée à 90 km/h ou 110 km/h)</p> <p><b>Echangeurs :</b> 3 dispositifs d'échanges dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 existant à réaménager : « Martigues Nord »</li> <li>• 2 à créer : échangeurs du « Réveilla » et des « Salins »</li> </ul>

## Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles

Etapas-clef	
<b>2000 à mai 2002</b>	Les études préliminaires sont engagées par la DDE 13. La présentation de l'avant-projet sommaire (phases 1 et 2) à la Direction Générale des Routes (DGR) en mai 2002 met en avant la nécessité d'un contournement de Martigues / Port-de-Bouc. Un tracé est recherché, 4 variantes sont étudiées.
<b>08/04/03</b>	Approbation des études préliminaires. La variante dite n°2 est retenue pour la suite des études.
<b>26/09/2007</b>	Après instruction par la DGR, ce dossier n'est pas approuvé pour différentes raisons : difficultés rencontrées pour la déviation des pipelines, absence de projet de requalification de la RN 568, incertitudes sur le système d'échanges.
<b>Mi 2007</b>	La DRE PACA, devenue maître d'ouvrage, reprend les études de tracé selon les orientations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• éviter autant que faire se peut d'entrer dans le bassin versant de l'étang du Pourra,</li> <li>• concentrer les nuisances dans un couloir unique (route, ligne HT, pipes),</li> <li>• rester le plus possible au Sud de la ligne HT (ZPS devenue Natura 2000 au Nord et à l'Ouest de la RD50),</li> <li>• rechercher un tracé le plus au Nord pour éviter la décharge du centre de Valentoulin et le lotissement des Arcades,</li> <li>• limiter le nombre des franchissements du couloir des pipelines (de 3 à 5).</li> </ul> <p>La conception des échangeurs d'extrémités de la déviation est étudiée.</p>
<b>2009</b>	Inscription du projet au PDMI et reprise des études.
<b>2009 – 2011</b>	Reprise des études d'avant-projet sommaire afin de compléter le dossier, principalement sur deux points : <ul style="list-style-type: none"> <li>• la <b>compatibilité du projet avec le réseau de pipelines</b> alimentant la ZIP de Fos-sur-Mer. Un comité technique, réunissant les industriels, le GPMM et la DREAL, est constitué en septembre 2009 pour identifier et définir de nouvelles solutions de mise en compatibilité. Une étude spécifique est engagée pour envisager l'opportunité d'un tracé à travers le Centre d'Enfouissement Technique (CET) du Valentoulin (solution permettant de supprimer 2 franchissements de pipelines)</li> <li>• la <b>définition du système d'échanges avec la voirie locale</b> : pour répondre aux réserves exprimées par les collectivités locales sur le dispositif d'échanges prévu dans l'APS de 2006, un comité technique est constitué pour étudier les évolutions et améliorations à apporter au projet sur ce point.</li> </ul> <p><b>Concertation avec les communes concernées par le projet : Martigues / Port-de-Bouc / Fos-sur-Mer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Choix d'élargir le projet de contournement de Martigues / Port-de-Bouc à la problématique d'entrée de ville de Fos-sur-Mer en y intégrant la question du carrefour Ma Campagne et le réaménagement du carrefour Saint-Gervais.</li> <li>• Décision de conduire simultanément la concertation publique pour les deux projets de contournement de Martigues / Port-de-Bouc et d'amélioration de la desserte de Fos-sur-Mer.</li> </ul>

<b>Janvier-février 2012</b>	Concertation publique sur les 2 projets au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme
<b>Septembre – Octobre 2012</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilan de la concertation publique</li> <li>• Choix de la variante 2 bis pour la bande de tracé du contournement de Martigues /Port-de-Bouc. La concertation ne permet pas de retenir un choix pour l'amélioration de la desserte de Fos-sur-Mer aux carrefours St-Gervais et Ma Campagne</li> <li>• Engagement des études préalables à l'enquête d'utilité publique dans le cadre d'un processus de concertation continue pour le contournement de Martigues / Port-de-Bouc.</li> </ul> <p>Mise en place de la démarche de concertation continue à travers la mobilisation de groupes de travail sur les thématiques suivantes : « acoustique », « passage sur le site de Kernéos », « réseaux industriels », « cadre de vie », « CET du Valentoulin », et « requalification de la RN 568 »</p>
<b>Fin 2012 - 2013</b>	Poursuite et finalisation des études en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.
<b>Mi 2014</b>	Concertation Inter-services
<b>Juillet - Octobre 2015</b>	Saisine et avis de l'Autorité Environnementale (CGEDD)

### Échéances prévisionnelles

<b>Fin 2015 – début 2016</b>	Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
<b>2016</b>	Déclaration d'Utilité Publique
<b>2016– 2017</b>	Procédures complémentaires (enquêtes parcellaires, acquisitions foncières, finalisation des études, consultation des entreprises)
<b>2018</b>	Démarrage des travaux
<b>2022</b>	Mise en service

## Volet financier

### Montant de l'opération

Le coût du projet de contournement de Martigues - Port-de-Bouc est estimé à **145 M€** .

### Clés de financement

- **11,585 M€** déjà inscrits au CPER 2000/2006, apportés à parts égales par l'État, la Région PACA et le Département des Bouches-du-Rhône ;
- **67,85 M€** inscrits au CPER 2015/2020 dont 50,00 M€ de part État, 9,75 M€ de part Région PACA, et 8,10 M€ de part CAPM et GPMM

Le solde du financement (65,565 M€) sera financé par le CPER 2020/2025



*Les partenaires cofinanceurs du projet de contournement de Martigues / Port-de-Bouc*