



## FICHE OPÉRATION

Objectifs de l'opération1  
Description de l'opération1  
Caractéristiques techniques1  
Plan de l'opération2  
Historique de l'opération et échéances prévisionnelles2  
Contexte territorial4  
Dispositif de concertation5  
Volet financier5

### Objectifs de l'opération

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

- Améliorer le cadre de vie des habitants
  - Requalification de la RN568
  - Restructuration et développement urbains
  - Réduction des nuisances (notamment sonores et atmosphériques)
- Améliorer la sécurité routière des usagers de la RN568
  - Séparation des trafics de transit et de desserte
  - Adaptation des infrastructures aux trafics qu'elles supportent
- Améliorer la desserte multimodale de la ZIP de Fos-sur-Mer
  - Mise en place d'une desserte pertinente depuis l'agglomération marseillaise
  - Cohérence avec les besoins et projets du territoire
- Contribuer au développement socio-économique local
  - Permettre une irrigation performante des points stratégiques du territoire en termes d'économie
  - Permettre aux communes de raviver attractivité et dynamisme

### Description de l'opération

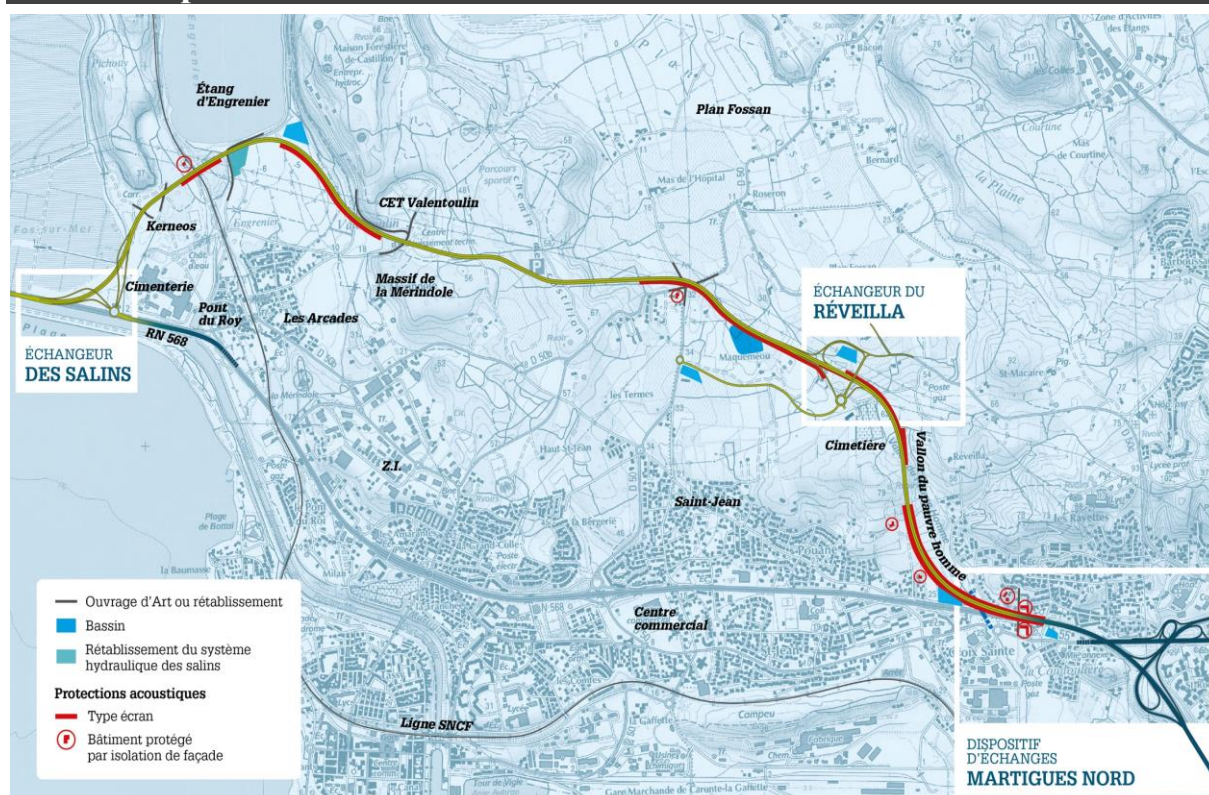
Le contournement consiste à aménager 7 km de route express avec trois échangeurs afin de desservir les villes de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer. Il permettra à terme, le déclassement de l'actuelle RN568 et sa requalification en boulevard urbain. Il sera composé de :

- La création d'une section d'environ 6 km tracé neuf à 2x2 voies
- L'aménagement sur place d'une section déjà existante de 0,3km (actuelle A55) qui sera modifiée pour satisfaire aux normes autoroutières
- L'intégration d'une section de 1km déjà existante de l'A55 qui ne sera pas modifiée dans sa structure

### Caractéristiques techniques

<b>Trafic journalier sur l'itinéraire :</b> De l'ordre de 50 000 véh/j	<b>Nature de la section :</b> voie express avec une vitesse limitée à 90km/h
<b>Types de voies :</b> 2x2 voies	<b>Longueur du projet :</b> environ 7 km
<b>Echangeurs :</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménagement de l'échangeur de Martigues nord sur l'A55, en extrémité est</li> <li>• Création de l'échangeur du Réveilla, avec une route de raccordement sur le réseau local</li> <li>• Création de l'échangeur des Salins en extrémité ouest du contournement pour permettre la jonction entre le futur contournement et la RN568</li> </ul>	

## Plan de l'opération



## Historique de l'opération et échéances prévisionnelles

### Étapes clés

<b>2000 – Mai 2002</b>	Engagement des études préliminaires par la DDE 13. Plusieurs variantes sont étudiées.
<b>8 avril 2003</b>	Approbation des études préliminaires. La variante dite n°2 est retenue pour la suite des études.
<b>Mi 2007</b>	Reprise des études par la DREAL PACA, devenue maître d'ouvrage de l'opération, selon les orientations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Éviter 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> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <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</li> </ul>
<b>2009 – 2011</b>	<p>Inscription du projet au Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI) et poursuite des études</p> <p>Le dossier est complété principalement sur deux points :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La <b>comptabilité du projet avec le réseau de pipelines</b> alimentant la ZIP de Fos-sur-Mer ;</li> <li>• La <b>définition du système d'échanges avec la voirie locale.</b></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>2012</b>	Concertation publique sur les 2 projets au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme puis 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.
<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 Interservices
<b>Juil – Oct 2015</b>	Saisine et avis de l'Autorité Environnementale (CGEDD)
<b>Jan– Fév 2016</b>	Enquête publique
<b>1<sup>er</sup> février 2017</b>	Signature de l'arrêté interministériel de Déclaration d'Utilité Publique
<b>Juin 2017</b>	Engagement des études Projet
<b>Juin – Juil 2018</b>	Enquête parcellaire
<b>31 juillet 2018</b>	Dépôt en préfecture des dossiers Loi Sur l'Eau (LSE) et Conseil National de la Protection de la Nature (CNPV)
<b>27 juillet 2020</b>	Arrêté de cessibilité signé par M. le Préfet
<b>2019-2021</b>	Compléments d'études pour dossiers LSE et CNPN suite aux avis des services instructeurs
<b>2020-2021</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôle et finalisation des Etudes de Projet (avis contrôle extérieur, exploitant et audit sécurité)</li> <li>• Acquisition foncières en cours</li> </ul>

### Échéances prévisionnelles

<b>2021-2023</b>	Dévoisement des canalisations et réseaux : poursuite des études et début des travaux.
<b>2022</b>	Contractualisation du financement complémentaire au CPER 2015-2022
<b>2023/2024</b>	Début des travaux

## Contexte territorial

### Le territoire en quelques mots

- **Un poids démographique significatif :**

Le territoire de l'Ouest de l'Étang de Berre accueille près de 167 000 résidents dont 49 400 habitants à Martigues, 17 000 à Port-de-Bouc et 15 500 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 Industriale-Portuaire de Fos de Mer 15 usines de grande envergure, 6 terminaux portuaires spécialisés et 1 zone logistique (Distriport)
- La plateforme logistique de CLESUD sur les communes de Grans et Miramas
- La plateforme Ecopole / Bois de Leuze sur 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. 10 000 emplois sont directement situés au sein de la ZIP de Fos sur Mer.

### Les enjeux socio-économiques

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.

Ce territoire, au poids démographique significatif, 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 et constitue la 1<sup>ère</sup> porte d'entrée en Europe depuis la Méditerranée.

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 d'évolution démographique, de projets de développement économique, de qualité du cadre de vie, de réouverture vers la mer, d'attractivité, de développement des réseaux de transports en commun facilitant les déplacements, de valorisation et préservation des patrimoines naturels, de requalification de l'image et l'attractivité du territoire de l'Ouest de l'étang de Berre.

### Enjeux

En réponse aux différents enjeux socio-économiques liés à la desserte des bassins ouest du GPMM et au développement du territoire de l'ouest de l'Étang de Berre, l'État (en concertation avec les collectivités locales) a engagé plusieurs opérations pour l'amélioration de la desserte des bassins Ouest du GPMM depuis Marseille :

- **Opérations réalisées :** déviation de Miramas (2017), déviation des poids lourds de la RN 568 via les voies portuaires (2018), aménagement du carrefour de La Fossette (fin 2019) ;
- **A moyen terme :** contournement de Martigues / Port-de-Bouc ;
- **A long terme :** liaison Fos-Salon y compris la réponse aux besoins de contournement de Fos-sur-Mer.

## Dispositif de concertation

La concertation réglementaire de 2012 a permis au maître d’ouvrage de retenir la variante de tracé 2<sup>bis</sup> ainsi que la variante A pour le dispositif d’échanges de Martigues Nord.

Les études préalables à l’enquête d’utilité publique ont été engagées dans le cadre d’un processus de concertation continue avec les acteurs du territoire par l’intermédiaire de groupes de travail en 2012-2013. Les thématiques étudiées par les groupes de travail étaient les suivantes : acoustique, passage sur le site industriel Kernéos, réseaux industriels, cadre de vie, Passage dans le CET du Valentoulin et requalification de la RN 568 (porté par l’ex CAPM).

En 2014, une concertation inter services a été organisée par le maître d’ouvrage en amont de l’enquête d’utilité publique qui s’est déroulée en 2016. Suite aux conclusions et aux recommandations de la commission d’enquête, plusieurs modifications ont été apportées au projet.

En 2017 deux comités de suivi des engagements de l’État, réunissant les collectivités locales concernées, les services de l’État, les représentants associatifs et économiques ont permis de partager le contenu du dossier des engagements de l’Etat détaillant la mise en œuvre et le suivi des mesures d’évitement de réduction ou de compensation (ERC) pour améliorer l’insertion du projet dans l’environnement pendant les phases de travaux et d’exploitation. Une nouvelle série de groupes de travail thématiques se sont également réunis pour approfondir certains points spécifiques.

## Volet financier

### Montant de l’opération

Le coût estimé du projet est à 180 M€ (en € courant avec l’hypothèse d’une mise en service en 2027).

### Clés de financement

- 11,58 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 répartis entre 50 M€ pour l’État, 9,75 M€ pour la Région PACA, 4,05 M€ respectivement pour la Métropole le GPM.

Le solde du financement sera à inscrire dans un prochain cadre contractuel.

