

Liaison Fos – Salon

Groupe de travail Déplacements – 11/10/2022



NOTE COMPLÉMENTAIRE AU COMPTE-RENDU DU GT

11/10/2022

NOTE COMPLEMENTAIRE AU COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL DEPLACEMENT DU 11/10/2022

Cette note s'inscrit dans le prolongement de la réunion du GT Déplacements et climat du 11 octobre 2022. Elle vise à apporter des éléments de réponse à plusieurs interrogations formulées par des participants (cf. CR de cette réunion) et à compléter l'information partagée en réunion :

- La mobilité multimodale (et non seulement routière) à l'échelle de l'Ouest Etang de Berre à partir des résultats de l'enquête de mobilité réalisée en 2020 par la Métropole,
- L'évolution des trafics sur une quinzaine d'année au niveau de l'A54 et du réseau structurant de l'Ouest Etang de Berre, à partir des données disponibles
- L'analyse des flux VL et PL au niveau des RN569 et RD69 au Nord de Clésud
- Des informations supplémentaires sur les vitesses pratiquées sur les RN568, RN569, RD5, VP544 et VP545
- Des capacités théoriques selon les différents types de voies envisageables, extraites du guide de référence du Cerema « catalogue des types de route »

1.1 Mobilité sur l'Ouest de l'Etang de Berre

En 2020, 537 700 déplacements sont effectués quotidiennement par les résidents de l'Ouest de l'Etang de Berre¹. Cela représente 3,43 déplacements par jour et par personne, ce qui rejoint le niveau de mobilité observé sur la Métropole d'Aix-Marseille-Provence. Ces chiffres sont, comme au niveau métropolitain **en baisse depuis 2009**, mais marqués par une évolution plus forte.

La part modale de la voiture sur l'Ouest de l'Etang de Berre ayant très peu évolué depuis 2009 (-1,2 % entre 2009 et 2020 contre -4,5% au niveau de la Métropole) et restant très supérieure à celle observée à l'échelle métropolitaine, le **nombre de déplacements effectués quotidiennement en voiture sur ce territoire est également en baisse par rapport à 2009** (-100 000 déplacements/ jour).

A contrario, la part modale des transports en commun et le nombre de déplacements associés à ce mode ont augmenté sur l'Ouest de l'Etang de Berre, bien que cela concerne un faible volume de déplacements.

	Ouest Etang de Berre		Métropole Aix-Marseille-Provence	
	2009	2020	2009	2020

¹ L'Ouest Etang de Berre est défini ici par les territoires suivants, deux des six territoires composant la Métropole d'Aix-Marseille-Provence :

- Le **Territoire d'Istres-Ouest-Provence**, qui comprend les six communes suivantes : Cornillon-Confoux, Fos-sur-Mer, Grans, Istres, Miramas et Port-Saint-Louis-du-Rhône
- Le **Territoire du Pays de Martigues**, regroupant les trois communes suivantes : Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts.

Nombre de déplacements par jour	679 500	537 700	6 426 000	5 833 400
Nombre de déplacements par jour et par personne	4,35	3,43	3,85	3,40
Nombre de déplacements par jour effectués en voiture	450 500	350 000	3 617 800	3 021 700
Part modale de la voiture	66,3%	65,1 %	56,3 %	51,8 %
Nombre de déplacements par jour effectués en transport en commun	25 800	32 800	571 900	630 004
Part modale des transports en commun	3,8 %	6,1 %	8,9 %	10,8 %

Figure 1 – Evolution des indicateurs de mobilité sur l'Ouest de l'Etang de Berre entre 2009 et 2020 et comparaison avec la Métropole Aix-Marseille-Provence en 2009 et 2020

Source : EMC2 Métropole Aix-Marseille-Provence 2020 et EMD Bouches-du-Rhône 2009

1.2 Evolution du trafic

1.2.1 Barrière de péage de l'A54

Tableau 1 – Evolution des trafics à la barrière de péage de St-Martin (A54)
Source : ASF

Année	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2017	2018	2019	2021
TMJA	27871	27544	27903	28656	29032	29873	30535	33540	33638	35380	35500

Sur la dernière décennie (**période 2011 – 2021**), le trafic moyen journalier annuel (TMJA) à la barrière de péage de St-Martin de l'A54 a augmenté en moyenne de **2,2 %/an**.

1.2.2 Stations SIREDO

Tableau 2 – Evolution du trafic entre 2008 et 2016/2019 sur la RN568 et la RN569
Source : cartes de trafic DIRMED 2010, 2016 et 2019

Station	TMJA 2008	TMJA 2016	TMJA 2019
N568 – Mas Thibert	18413		18376
N568 – Fos Est	42473	41340	42802
N569 – Sud rond-point Dassault	18882	17960	

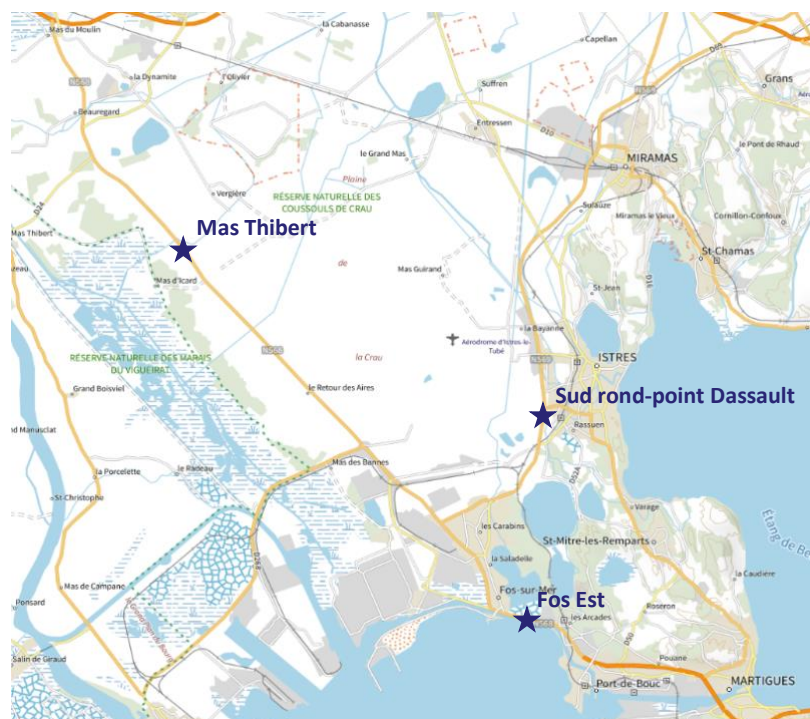


Figure 2 – Localisation des stations

1.2.3 Comptages du Département

Tableau 3 – Evolution du trafic entre 2011 et 2019/2021 sur la D5 et la D268
Source : cartes de trafic CD13 2011, 2017, 2019 et 2021

Point de comptage	TMJA 2011	TMJA 2017	TMJA 2019	TMJA 2021
D5 – Sud échange D50	25395	23430	22240	
D268 – Sud La Fossette	12462	13388		13766

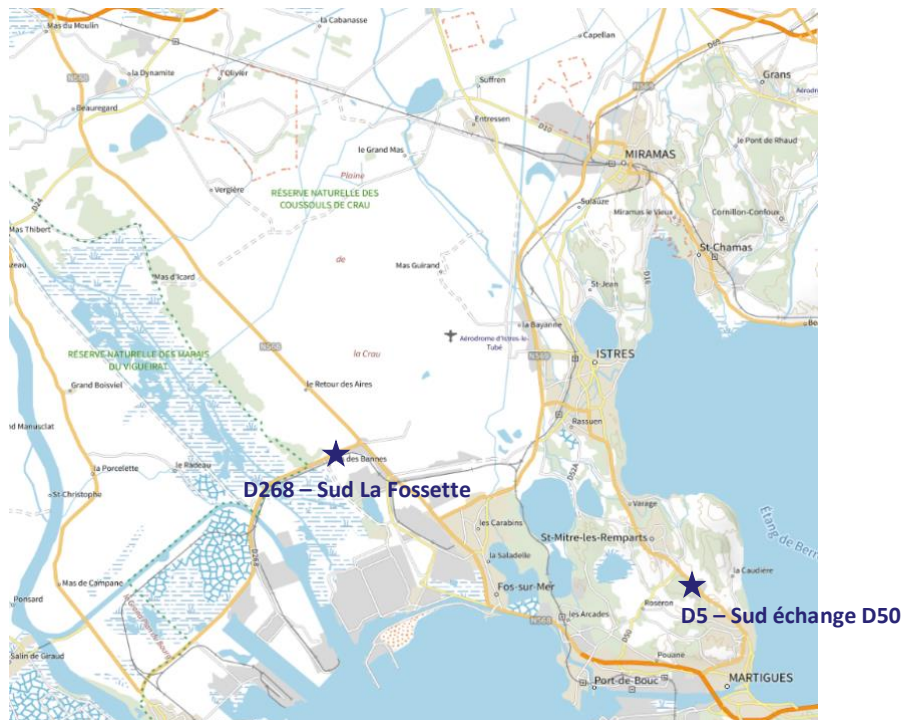


Figure 3 – Localisation des points de comptage

Alors que le trafic observé sur l’A54 croît de manière continue depuis une quinzaine d’année, le trafic observé sur le réseau structurant de l’Ouest de l’Etang de Berre (routes nationales et départementales) semble être moins dynamique sur cette même période, marquée par une certaine stabilité voire décroissance du trafic à certains points du réseau, ce qui semble toutefois cohérent avec la baisse de la mobilité observée sur l’Ouest de l’Etang de Berre (1.1).

1.3 Analyse des flux sur la section Nord de la N569 et la D69

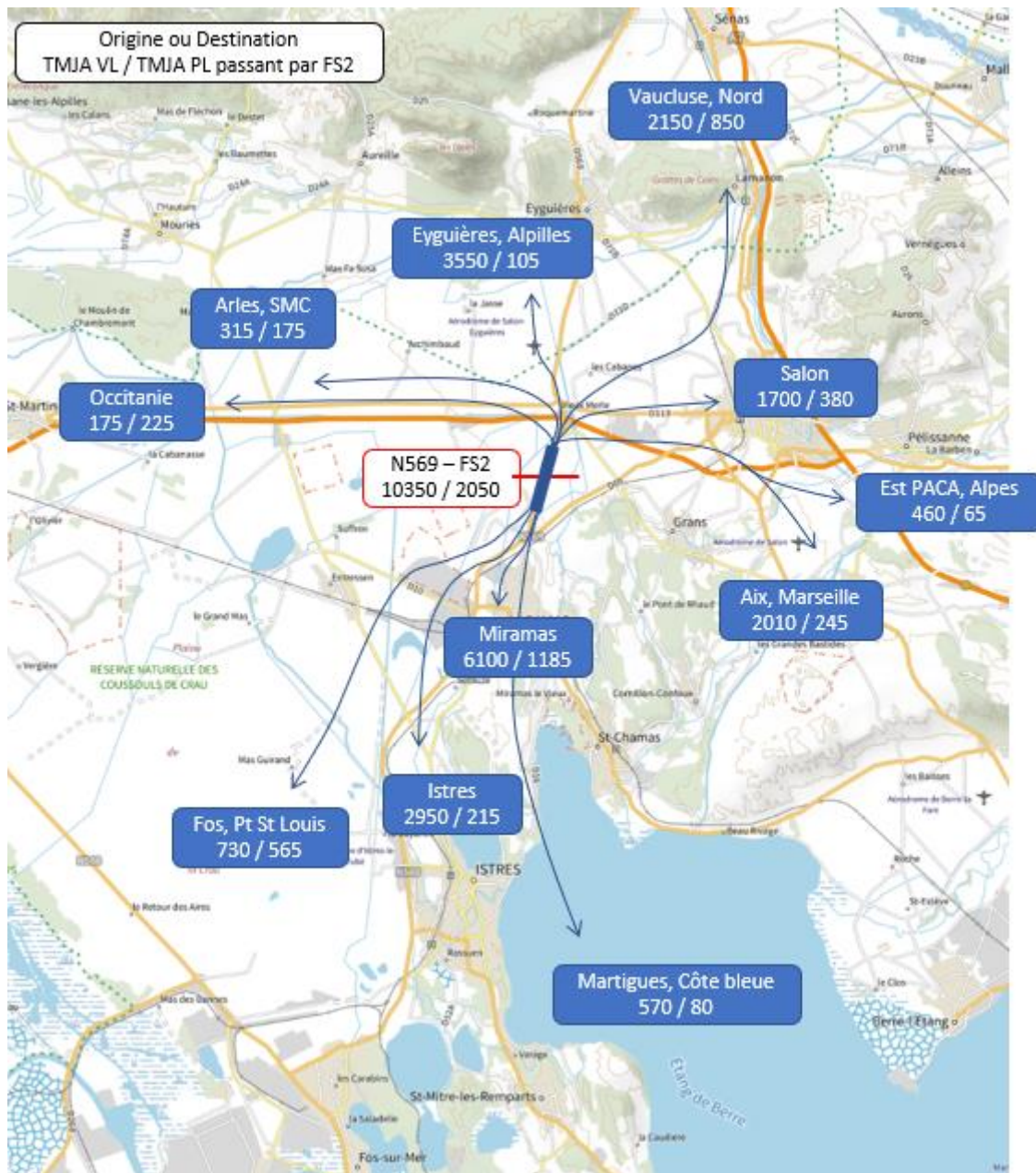


Figure 4 – Principales origines ou destinations des flux passant par FS2 (section nord de la RN569) et trafics VL et PL correspondants

Source : matrice OD 2021 – Cerema Méditerranée

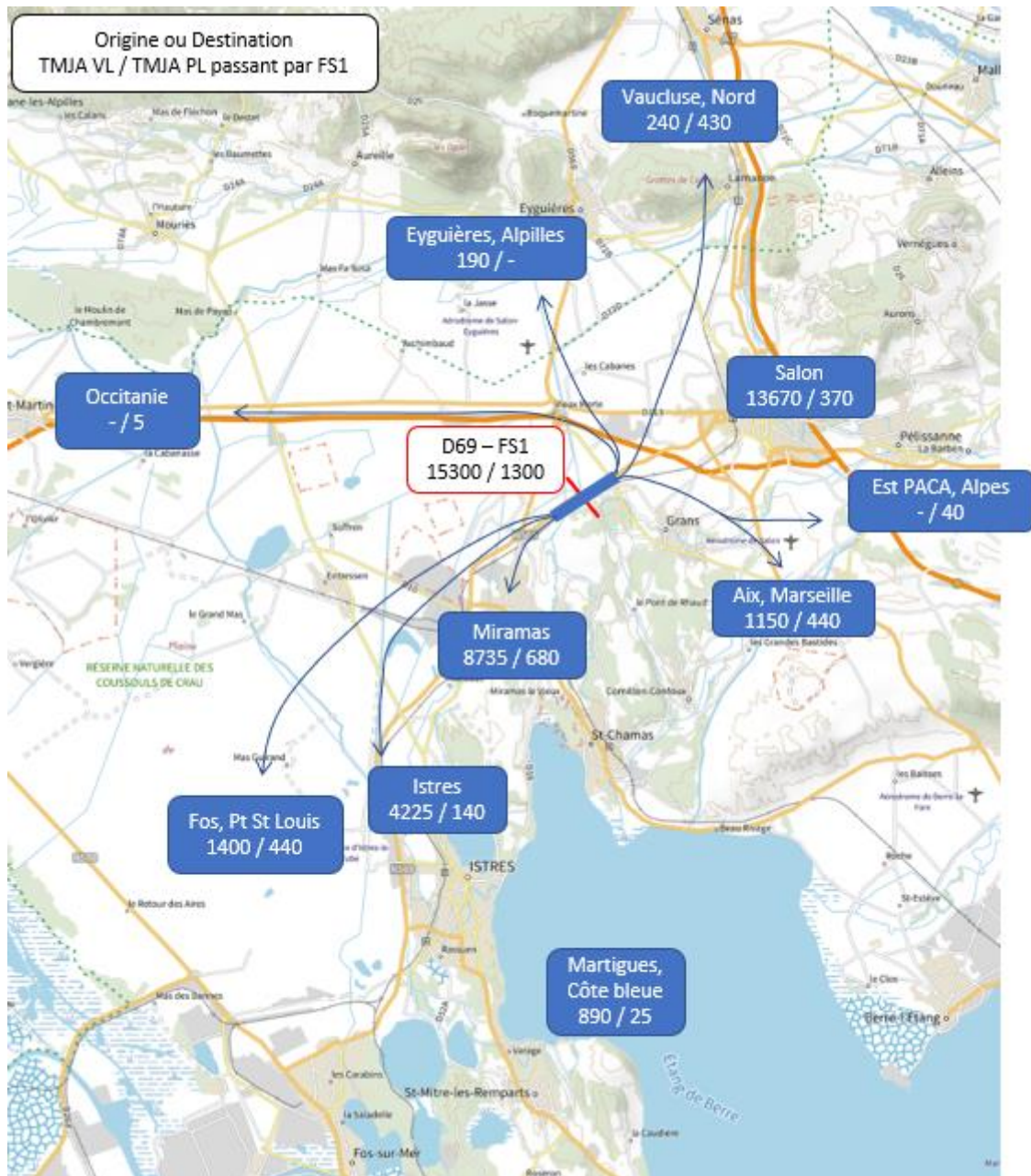


Figure 5 – Principales origines ou destinations des flux passant par FS1 (section de la D69) et trafics VL et PL correspondants

Source : matrice OD 2021 – Cerema Méditerranée

1.4 Temps de parcours

Pour appréhender au mieux les difficultés de circulation sur la RN569 et dans la traversée de Fos par la RN268, le Cerema a analysé l'historique des relevés de traces GPS sur une durée de six semaines entre le 9 septembre et le 14 octobre 2021. Cette période correspond à celle du recueil de données pour les comptages routiers et les enquête Origines-Destinations par interviews des usagers en bord de route.

Pour rendre compte des conditions de circulation d'un jour moyen, les requêtes ont été paramétrées pour obtenir les temps moyens de parcours pour les mardis et jeudis, sur un pas d'1/2h en période de pointe de l'ensemble des tronçons composant les itinéraires suivants, par sens, présentés lors du groupe de travail du 11/10/2022 :

- **ZIP de Fos** ⇔ **A54** entre le rond-point de la Fossette et l'échangeur A54, via les RN568 et RN569.
- **Martigues** ⇔ **ZIP de Fos** entre le viaduc de Caronte et le rond-point de La Fossette pour deux itinéraires :
 - Via la RN568
 - Via les Voies Portuaires ;
- **Martigues** ⇔ **Istres** entre le viaduc de Caronte et le rond-point Dassault pour deux itinéraires :
 - Via la D5
 - Via les RN568 et RN569

Pour les deux derniers itinéraires, sont localisées sur les cartes suivantes, les principales zones de ralentissement, avec les durées de retard correspondantes engendrées par la saturation du tronçon considéré (Cf support de présentation du groupe de travail du 11/10/2022 pour cette même analyse sur l'itinéraire ZIP de Fos ⇔ A54).

1.4.1 RN568 traversée de Fos : La Fossette → viaduc de Caronte

A l'heure de pointe du soir, dans le sens La Fossette → viaduc de Caronte, les retards se concentrent en approche du carrefour à feux avec l'avenue des Pins (dit carrefour Moralès) à Port-de-Bouc (+3 min), et en approche du giratoire de la Fenouillère (+ 1 min 44s), seul point de saturation pour la traversée de Fos pour cet itinéraire.

La circulation sur les voies portuaires, qui peuvent être empruntées pour ce trajet de l'échangeur de la Feuillanne au giratoire de Saint Gervais, ne présente pas de saturation.

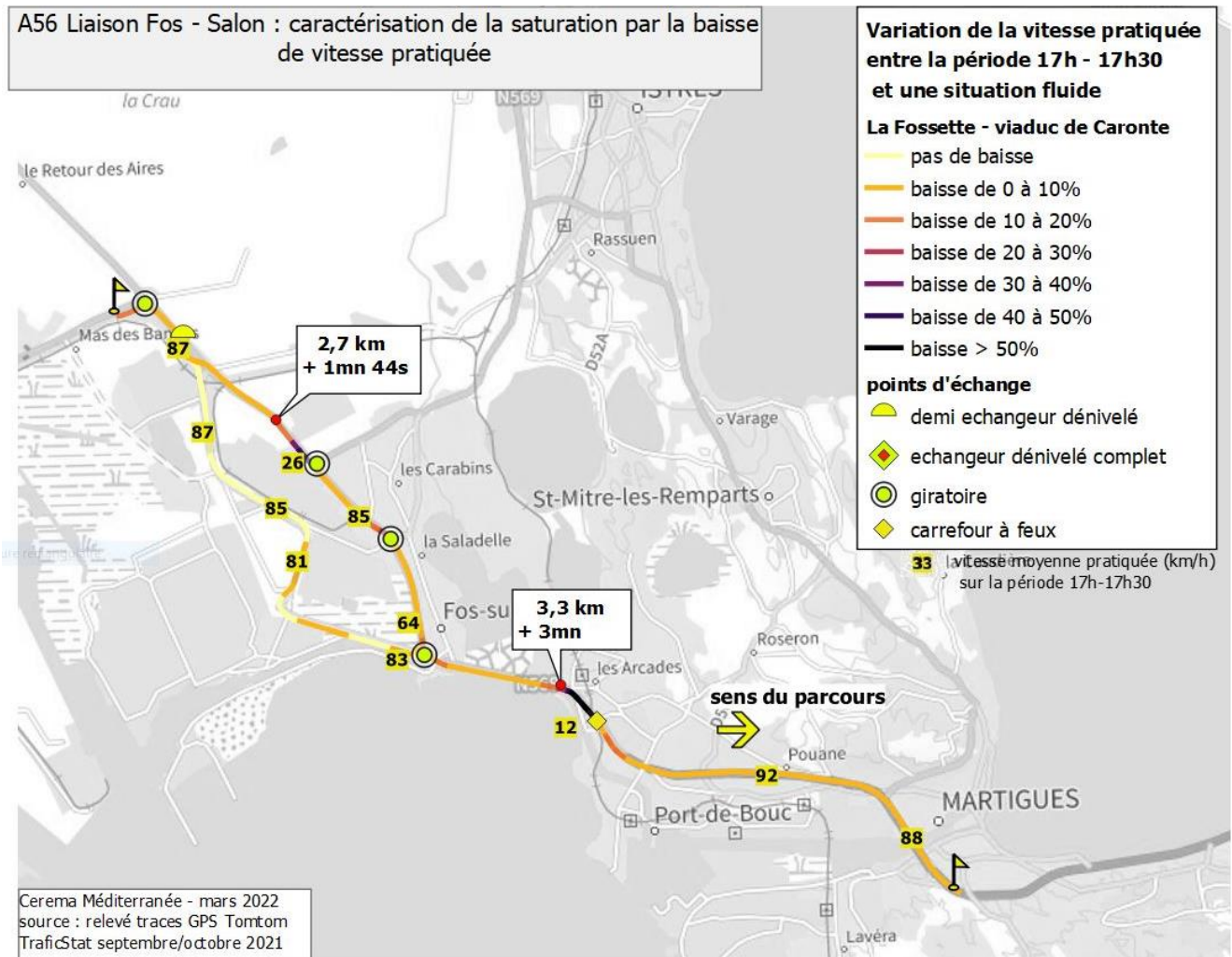


Figure 6 – Itinéraire La Fossette → Viaduc de Caronte : Vitesses pratiquées en heure de pointe du soir et augmentation des temps de parcours par rapport à une situation fluide

L'heure de pointe du matin, dans le sens La Fossette vers le viaduc de Caronte, ne connaît pas d'augmentation notable des temps de parcours, + 2 min sur l'ensemble de l'itinéraire, et la circulation y reste fluide.

1.4.2 RN568 traversée de Fos : viaduc de Caronte → La Fossette

A l'heure de pointe du matin, dans le sens viaduc de Caronte vers La Fossette, les retards se concentrent en approche du carrefour à feux avec l'avenue des Pins (dit carrefour Moralès) à Port-de-Bouc (+ 2 min), mais surtout en arrivée du giratoire de La Fossette (+ 3 min 47s).

La circulation sur les voies portuaires, qui peuvent être empruntées pour ce trajet du giratoire de Saint Gervais l'échangeur de la Feuillane, ne présente pas de saturation.

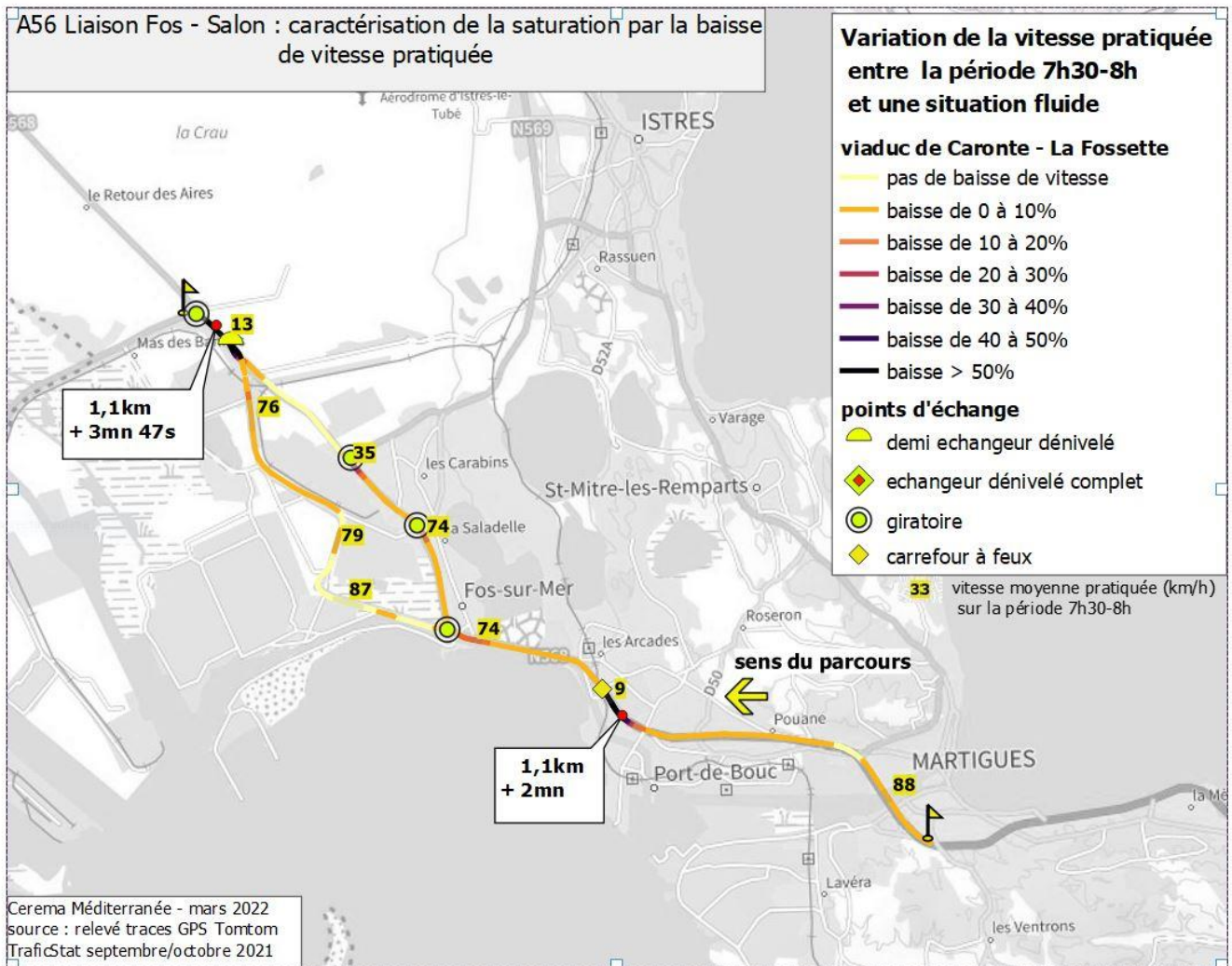


Figure 7 - Itinéraire Viaduc de Caronte → La Fossette : Vitesses pratiquées en HPM et augmentation des temps de parcours par rapport à une situation fluide

L'heure de pointe du soir, dans le sens viaduc de Caronte vers La Fossette, ne connaît pas d'augmentation notable des temps de parcours, 1 min sur l'ensemble de l'itinéraire, et la circulation y reste fluide.

1.4.3 Rond-point Dassault (Istres) → Viaduc de Caronte (Martigues)

A l'heure de pointe du matin, dans le sens rond-point Dassault vers le viaduc de Caronte, les retards se concentrent sur les arrivées sur les giratoire de Fenouillère (+8 min 30 s) et de St-Gervais (+ 2 min 12 s) pour l'itinéraire via la RN569 et la RN568. Pour l'itinéraire via la D5, les difficultés, toutefois moins importantes, concernent les traversées des avenues Radolfzell dans Istres (+ 1 min) et Francis Turcan dans Martigues (+ 40 s).

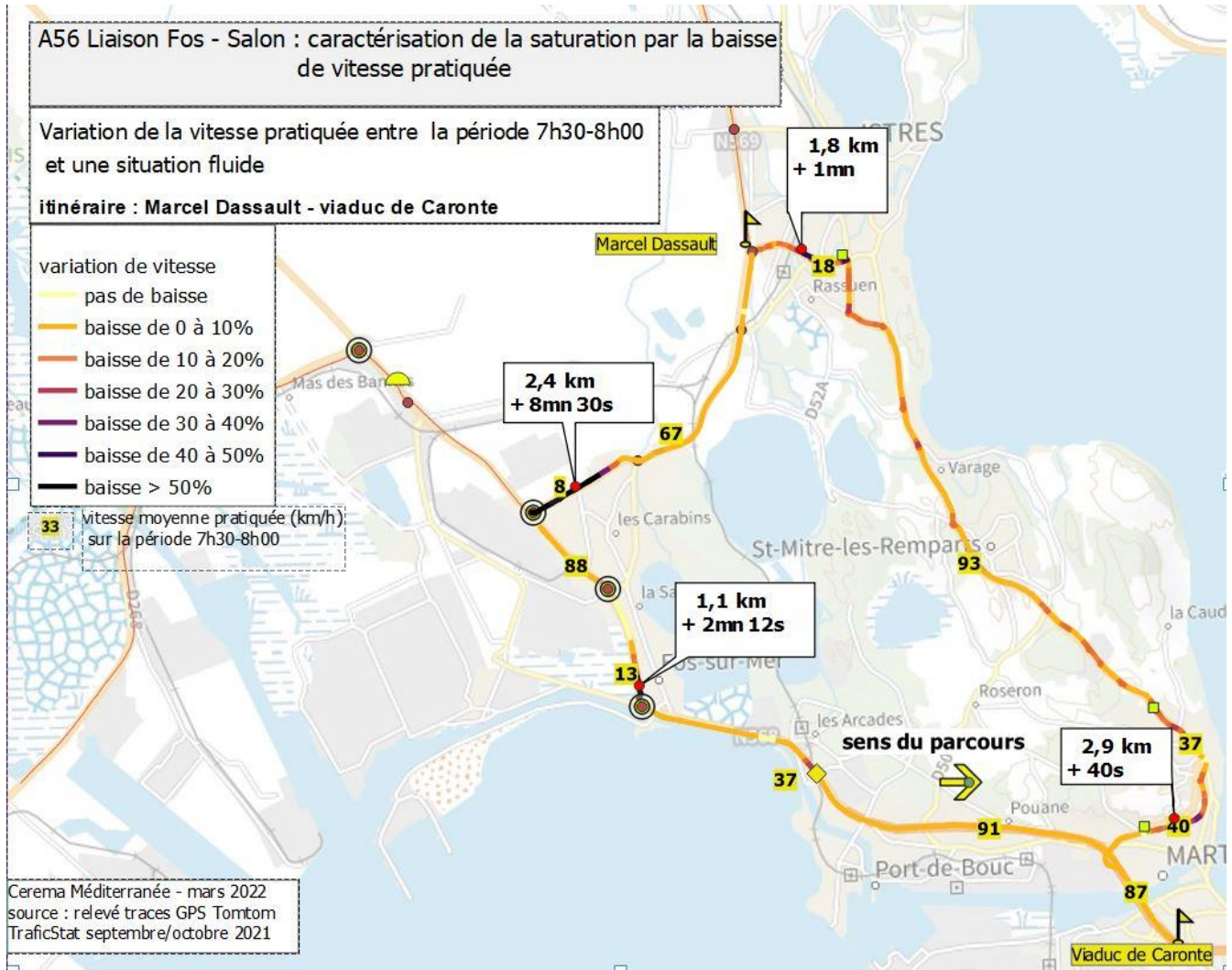


Figure 8 – Itinéraire Rond-point Dassault → Viaduc de Caronte : Vitesses pratiquées en HPM et augmentation des temps de parcours par rapport à une situation fluide

1.4.4 Viaduc de Caronte (Martigues) → Rond-point Dassault (Istres)

A l'heure de pointe du soir, dans le sens viaduc de Caronte vers le rond-point Dassault, les retards se concentrent principalement en approche du point d'échange avec l'avenue G. Pompidou (+4 min 02 s) pour l'itinéraire via la RN569 et la RN568. Pour l'itinéraire via la D5, les difficultés, toutefois moins importantes, concernent la traversée de l'avenue Radolfzell dans Istres (+ 50 s) et l'approche du carrefour à feux de l'avenue du Dr. Fleming dans Martigues (+ 1 min 14 s).

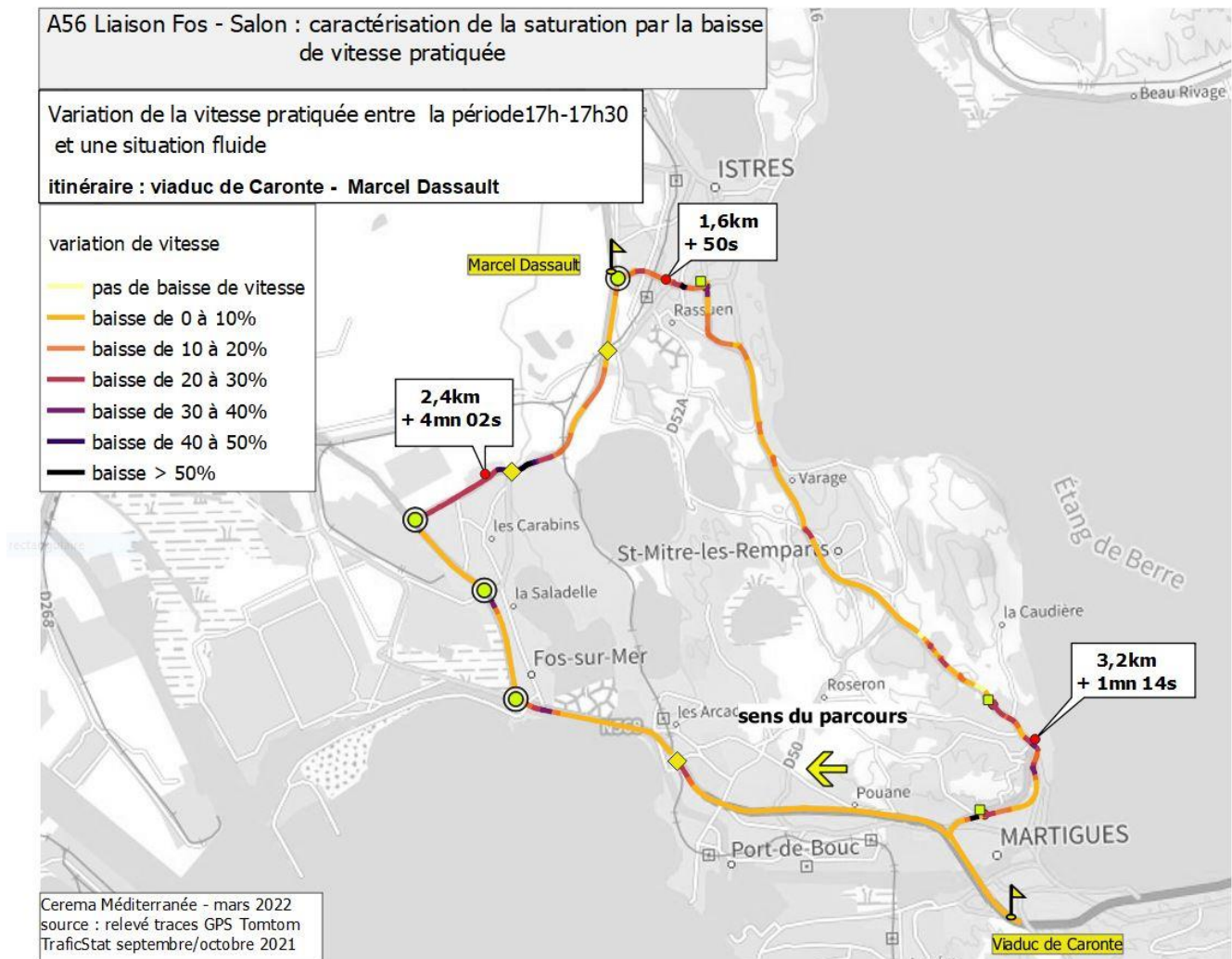


Figure 9 - Itinéraire Viaduc de Caronte → Rond-point Dassault : Vitesses pratiquées en HPS et augmentation des temps de parcours par rapport à une situation fluide

1.5 Capacités théoriques des routes

Les extraits du catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national permettent de donner des indications sur les niveaux de trafic supportés selon les grands types de route

Type 1 – Route à caractéristiques autoroutières

Caractéristiques principales : à 2x2 voies, échangeurs dénivelés, séparateur central, à statut d'autoroute ou de voie express, vitesse à 110 ou 130 km/h.

Trafic supporté : 15 000 véh/j à la mise en service, jusqu'à 40 000 véh/j

Type 2 – Route à 2x1 voie et à échangeurs dénivelés

Caractéristiques principales : statut de route express, séparateur central, vitesse de 90km/h

Trafic supporté : 10 000 à 15 000 véh/j

Type 5 – Voie structurante d'agglomération (VSA) à caractéristiques autoroutières

Caractéristiques principales : 2x2 voies, échangeurs dénivelés, séparateur central, statut d'autoroute ou de route express, vitesse à 90 ou 110 km/h

Trafic supporté : 20 000 à 80 000 véh/j



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN