



PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Observatoire Régional des Transports Provence- Alpes-Côte d'Azur

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL
DU GOLFE DE FOS-ETANG DE BERRE
ET DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE
DE FOS SUR MER

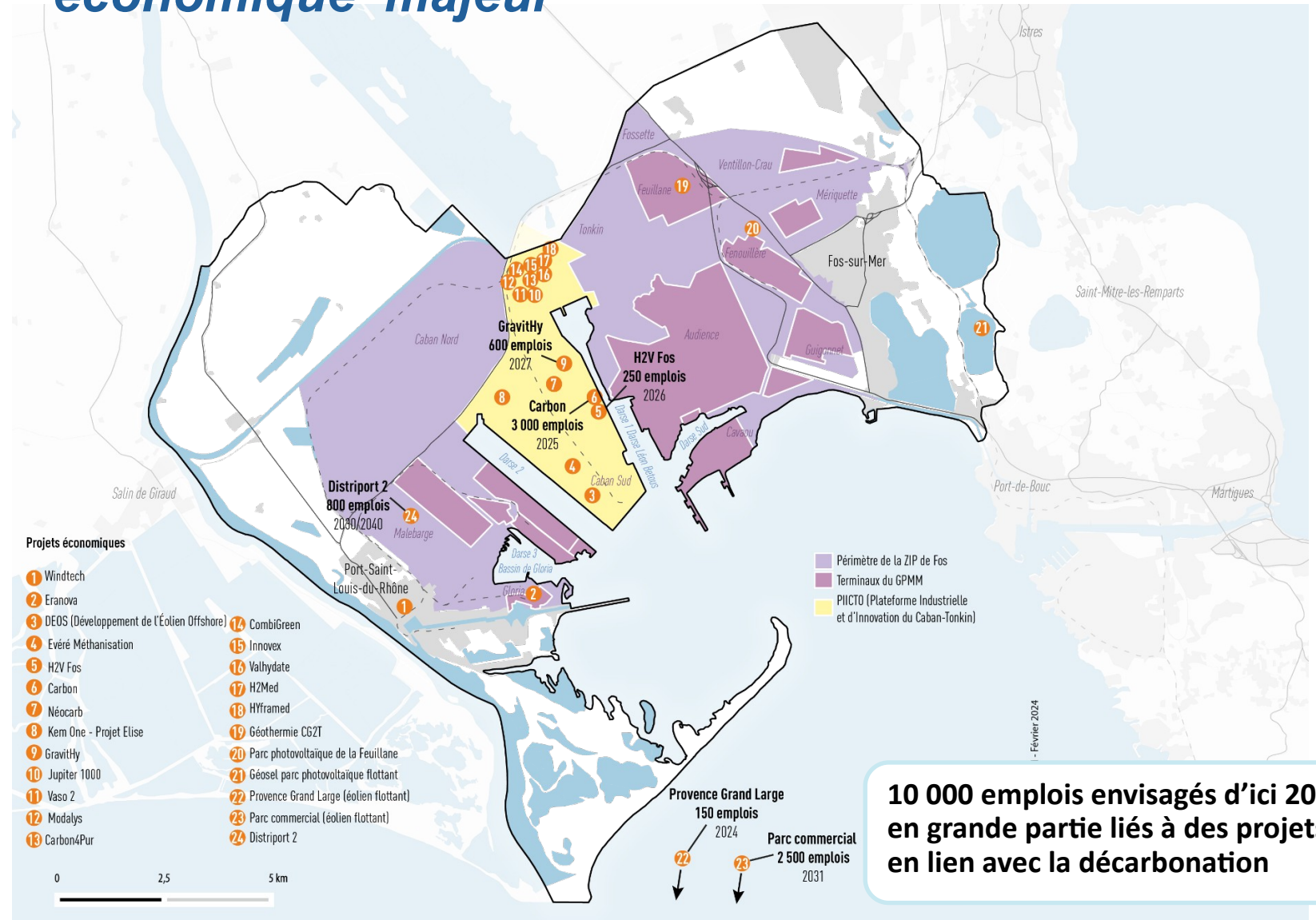
**PRESENTATION DES TRAVAUX DU GT MOBILITE
ET DE LA FEUILLE DE ROUTE**

05/12/ 2025



Contexte : une opération de développement économique majeur

- De nombreux projets de développements économiques et industriels qui vont générer **une forte demande de mobilité**
- Des projets qui font l'objet d'un accompagnement spécifique pour les aider à s'intégrer au mieux au territoire notamment dans le cadre des études de trafics et de l'optimisation des flux générés



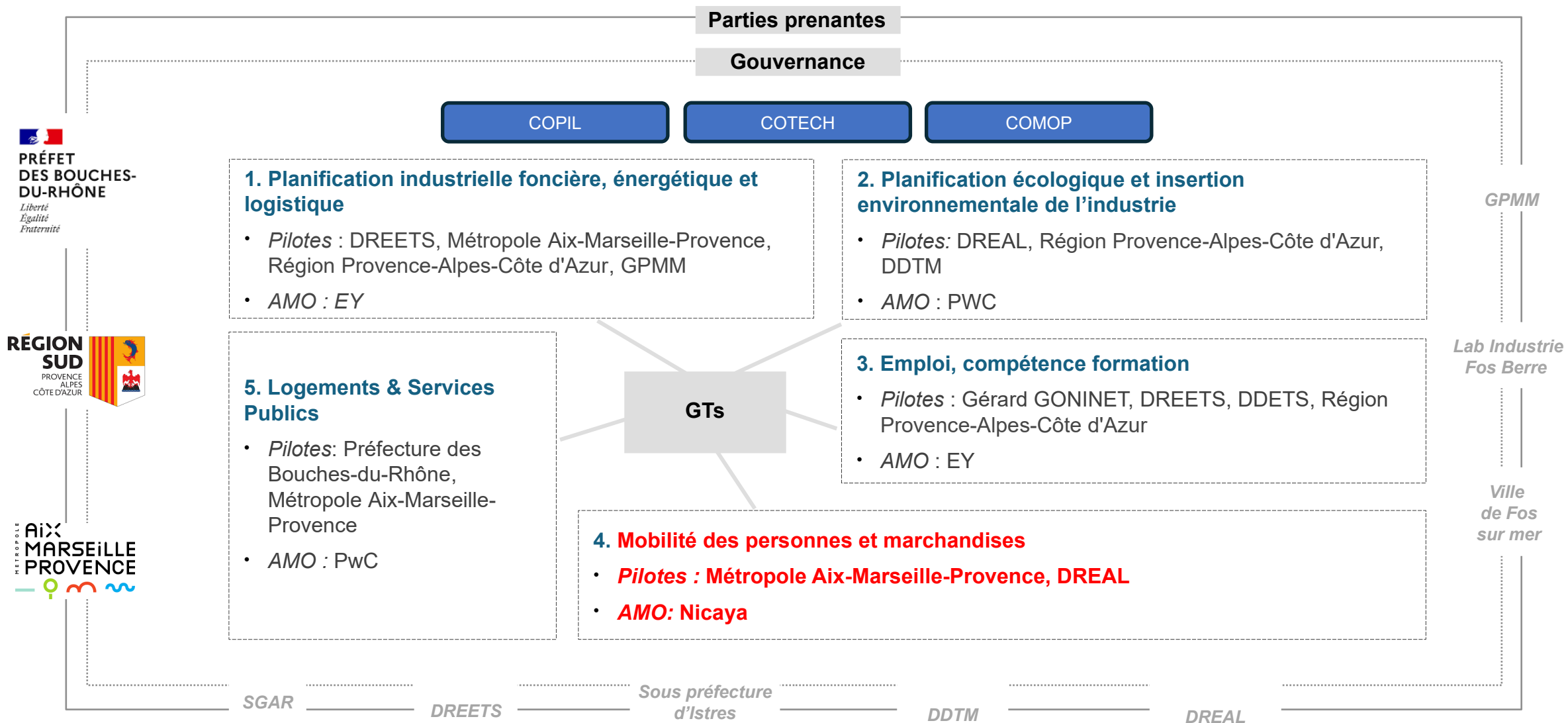
Le Golfe de Fos-Etang de Berre : un espace central et pilier de l'industrie européenne, à l'aube d'une nouvelle révolution industrielle liée à décarbonation

Un situation qui a conduit à la mise en place d'une feuille de route industrielle du Golfe Fos-Etang de Berre avec pour objectifs :

- de forger **une vision partagée de l'avenir du territoire** en lien avec son destin industriel dans le respect de ses espaces naturels remarquables
- d'organiser **les conditions de la réussite de l'implantation des projet industriels nouveaux** et de la transformation vers la décarbonation des sites industriels existants
- **d'assurer la transition globale de la plate-forme industrialo-aero-portuaire du Golfe de Fos-Etang de Berre vers une industrie décarbonée** conformément aux objectifs nationaux de stratégie bas-carbone (SNBC) et européens (Fit for 55) ainsi que ceux de la planification écologique Etat-Région
- de faire **concourir la participation de la zone aux objectifs de réindustrialisation** et aux impératifs de **souveraineté productive fixés par les autorités nationales, régionales** (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation 2022-2028) **et européennes**
- **d'assurer le respect des attentes des populations** en termes de cadre de vie et de préservation des équilibres environnementaux

La démarche de feuille de route

Une étroite collaboration Etat-Région-Métropole



Le GT mobilité de la feuille de route

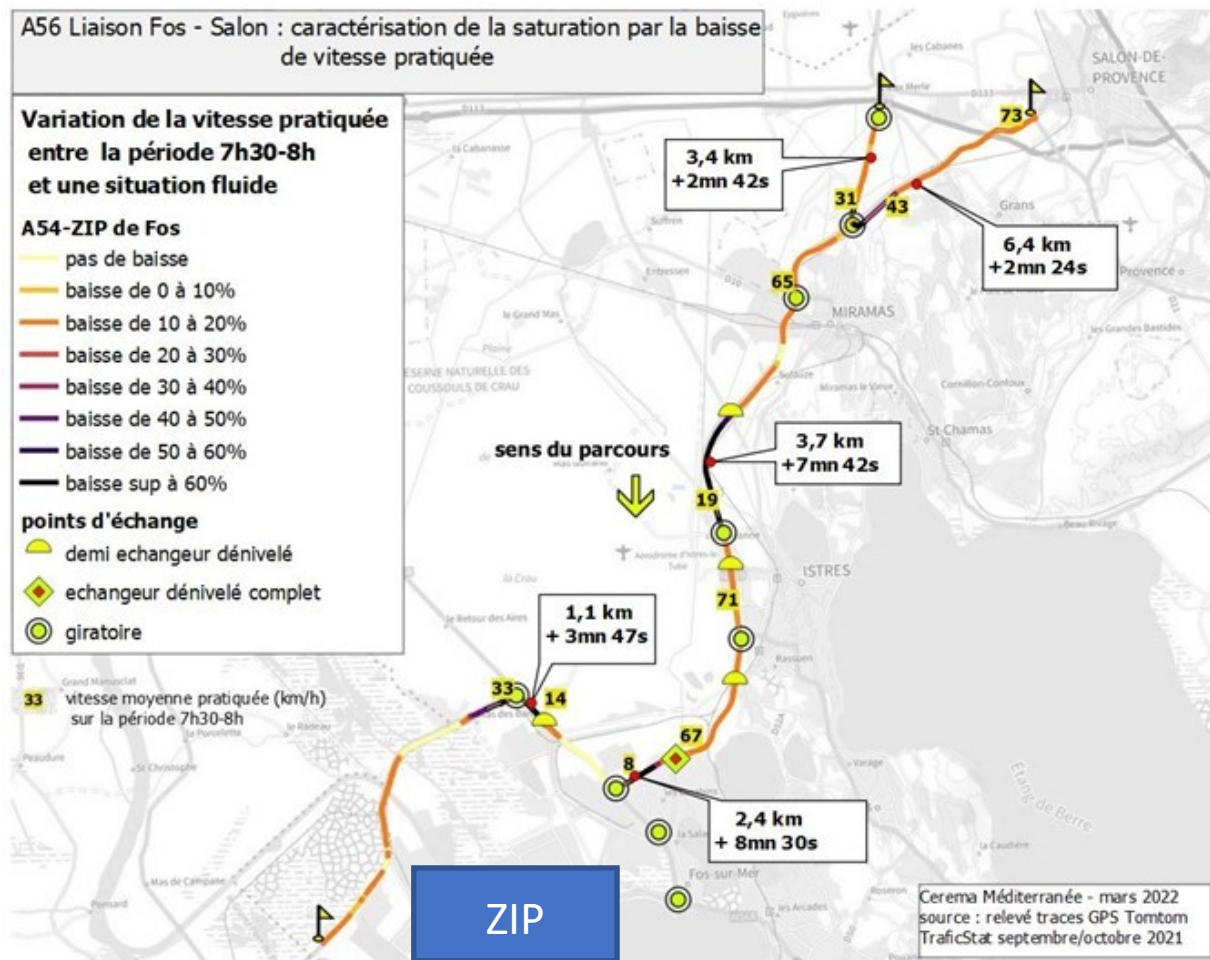
Un GT copiloté par l'État, via la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, et par la Métropole Aix-Marseille-Provence, en association étroite avec :

- La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Le Département des Bouches-du-Rhône ;
- Les collectivités locales (Arles CCM, Fos-sur-Mer, Martigues, Port-Saint-Louis du Rhône) ;
- La Chambre de Commerce et d'Industrie ;
- Le Grand Port Maritime de Marseille ;
- Les opérateurs de transports ferroviaires, maritimes et fluviaux (VNF, CNR, SNCF Réseau).

Un travail organisé en plusieurs phases

une phase de diagnostic partagé visant à objectiver les dysfonctionnement actuels du système de mobilité

- des modélisations prospectives réalisées par le CEREMA permettant d'évaluer une évolution possible des trafics
- une phase de proposition d'axes d'interventions
- une phase de définition d'une feuille de route mobilité opérationnelle fondés sur des horizons d'actions à court moyen et long termes et structurées selon 3 axes stratégiques

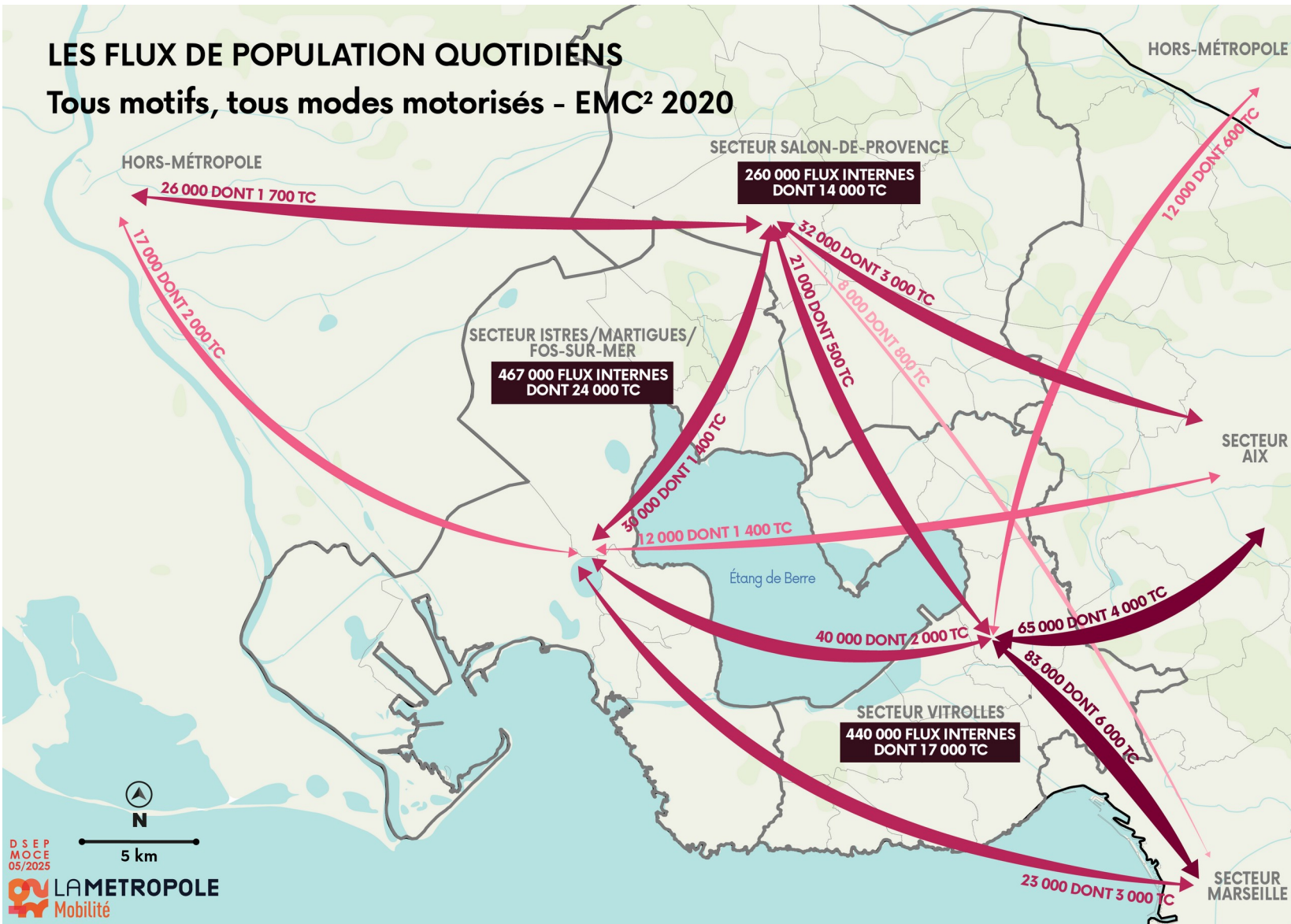


Éléments de diagnostic : une ZIP mal desservie

- Une ZIP qui ne bénéficie pas d'un niveau de desserte notamment routière adaptée à sa situation et à ses ambitions
- Une desserte qui connaît de nombreuses zones de saturation aux heures de pointe du matin et du soir
- Une trafic généré par la ZIP qui se répartit :
 - à 45 % à l'ouest en direction d'Arles par la RN 568 (projet de contournement d'Arles)
 - à 35% à l'est en direction de Martigues et Marseille via la RN 568 (projet de contournement Martigues-Port de Bouc)
 - à 20% au nord en direction de Salon de Provence via la RN 569 (projet de liaison Fos Salon)

Éléments de diagnostic : Des flux très importants, majoritairement routiers

LES FLUX DE POPULATION QUOTIDIENS Tous motifs, tous modes motorisés - EMC² 2020



71 % des trajets domicile-travail sont effectués en voiture individuelle, principalement en auto-solisme.

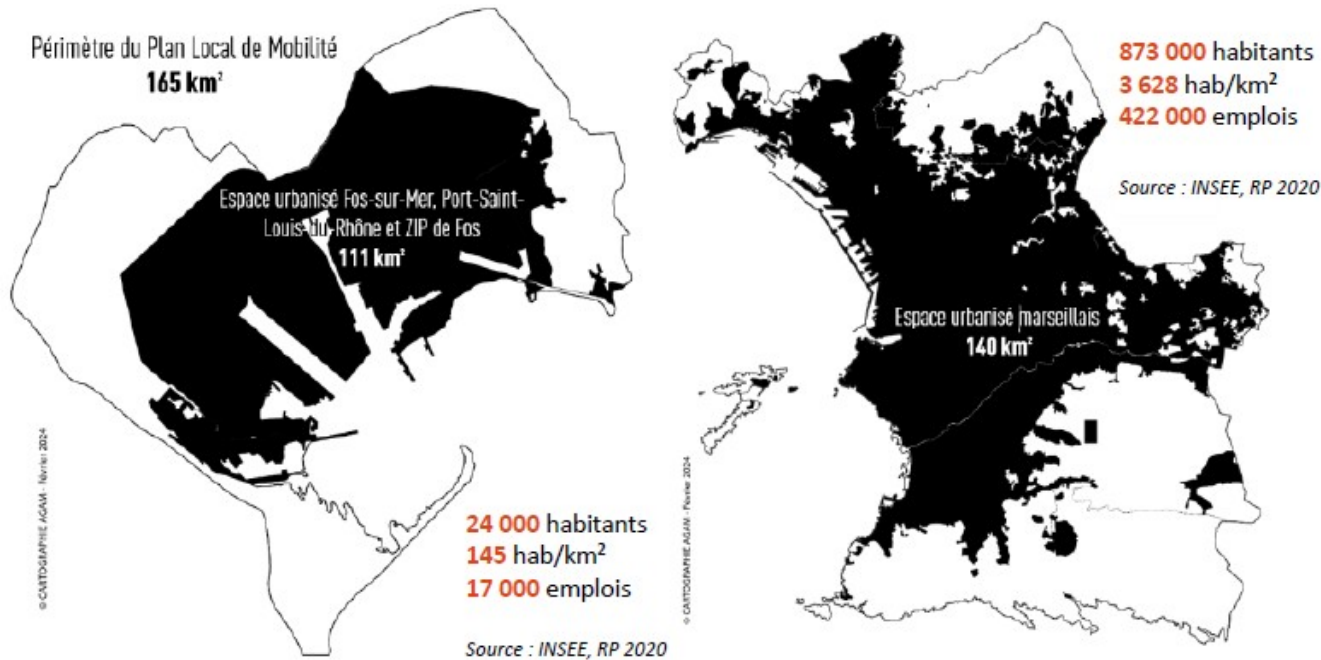
80 % pour les flux conteneurisés de transport de fret assurés par la route



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE- ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Un territoire aussi vaste que l'espace urbanisé marseillais
Comparaison d'échelles avec Marseille (cartes représentées à la même échelle)



Éléments de diagnostic

Plusieurs facteurs complexifient la desserte efficace de la ZIP :

- L'étalement qui induit des ruptures de charge supplémentaires à l'arrivée sur site en transport en commun
- La structure en horaires postés des activités industrielles (3x8)
- Le recours fréquent de certaines entreprises aux indemnités kilométriques pour certains salariés habitant loin, qui favorise l'usage de la voiture.
- Une configuration par darse, qui rend complexe la desserte et le maillage en transport en commun

Source : Plan local de
mobilité métropolitain



Éléments de diagnostics

De très forts enjeux de santé publique et environnementaux

Un territoire est particulièrement sensible aux externalités négatives liées aux industries et à la congestion routière.

Ces enjeux se manifestent principalement sous forme de risques d'accidents, de nuisances environnementales directes à court, moyen et long terme, de risques technologiques,

- **Nuisances environnementales :**

- Les trafics et la congestion routières sont responsables d'une part importante de la pollution atmosphérique et des émissions de CO2 et de particules fines, ainsi que des niveaux importants de nuisances sonores pour les riverains des infrastructures. Ces nuisances ont un impact direct sur la santé
 -

- **Risques technologiques :**

- Le transport de matières dangereuses, notamment à proximité des installations industrielles, des habitations et des établissements publics scolaires dans les zones denses traversées porte des enjeux cruciaux de sécurité et de santé publique.
-

Des modélisations de trafic pour projeter la croissance des besoins de mobilité



Hypothèses de la stratégie nationale bas carbone* (horizon 2050)

- Pour les voyageurs
 - Développement du télétravail
 - + **20%** de covoiturage sur des courtes distances
 - + **60%** de l'offre de transport collectif
 - + **30%** de l'offre TER
 - Part modale vélo **15%**
- Pour les marchandises
 - Prise en compte de l'augmentation des trafics liés aux nouveaux projets industriels connus à mi 2024
 - Augmentation du trafic poids lourds pour le reste de la ZIP contenue à **12%**



 **Emplois**
+ 10 000

* Référentiel d'évaluation des projets de transport (DGITM)

Même avec ses hypothèses élevées de report modal, une forte croissance des flux routiers



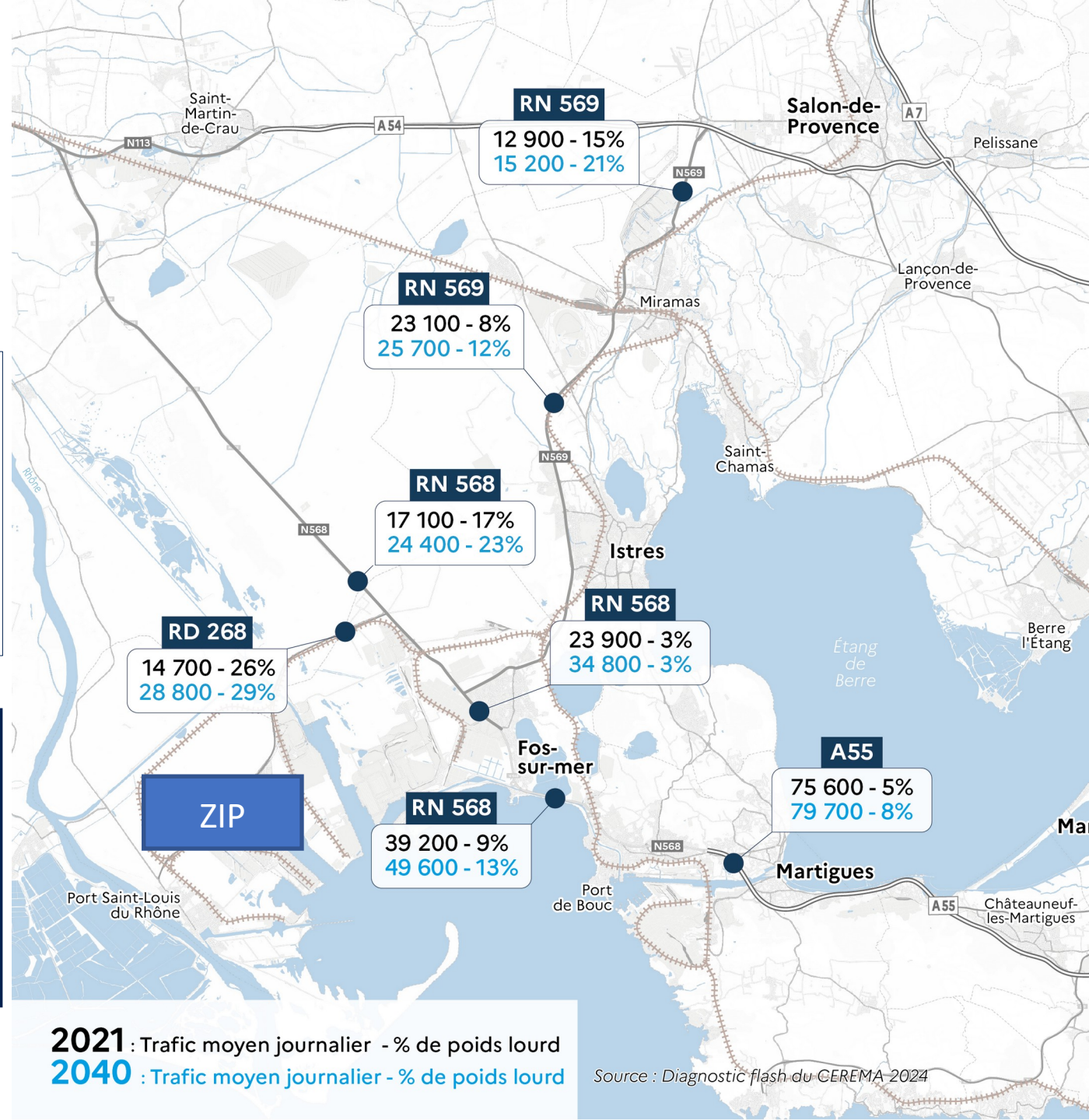
Exemple sur la RD 268

- Horizon **2030** : les conditions de circulation se dégraderaient avec jusqu'à **18 500 véhicules/jour** dont **5 800 poids lourds**
- Horizon **2040** : si la totalité des projets industriels se concrétise, le trafic pourrait atteindre **28 800 véhicules/jour**

Pour répondre à la croissance attendue des besoins de mobilité :

1. Réaliser des projets de report modal
2. Compléter par des aménagements du réseau routier

10/06/2025



Une feuille de route mobilité en 3 Axes

Axe 1 : Un socle d'actions en faveur du report modal des voyageurs

- Création de stations intermodales sur la RD 268, en lien avec la ZIP (une par darse) :
- Amélioration de la desserte par cars express, de lignes urbaines de BHNS et du réseau express métropolitain (REM)
- Développement ou création des PEM
- Création de de lignes vélo structurantes (Ex : Salon-Istres-Martigues) et de liaisons cyclables sécurisées depuis Port-Saint-Louis et les quartiers d'habitat vers les zones portuaires
- Aménagement et Modernisation de la ligne de la Côte Bleue
- Déploiement de la plateforme de covoiturage métropolitaine : «Le Covoiturage »

Des infrastructures complétées par des mesures d'accompagnement à destination des employeurs :

- Déploiement de navettes internes aux darses, de flottes de vélos et de services partagés pour le dernier kilomètre ;
- Incitations au covoiturage et à l'usage des transports collectifs, le développement du télétravail ou encore la réduction de l'offre de stationnement.

Axe 2 : Des leviers de report modal marchandises

- Création d'un nouveau terminal de transport combiné (TTC) à proximité de la ZIP
- Mise en place par la Métropole d'un service ferroviaire de proximité ;
- Adaptation du réseau ferré dans la ZIP aux flux projetés à l'horizon 2040 ;
- Dénivellation du réseau ferroviaire au niveau de Lavalduc et aménagement du plateau de voies de la gare de Miramas, pour une compatibilité fret/voyageurs accrue ;
- Études de mise en œuvre de schémas logistiques fluviaux, en lien avec le port
- Augmentation du linéaire de quai disponible pour les barges dans le cadre du projet 3XL ;
- Régénération du triage de Miramas et l'accès ferroviaire au site de Lavéra–Martigues ;
- Développement d'un second accès ferroviaire à la zone Clésud, plateforme logistique majeure pour le transport combiné ;
- Amélioration des connexions ferroviaires des entrepôts (extension de Distriport) et des zones de services portuaires (ZSP2), et amélioration de la voie « mère » ferroviaire du port.

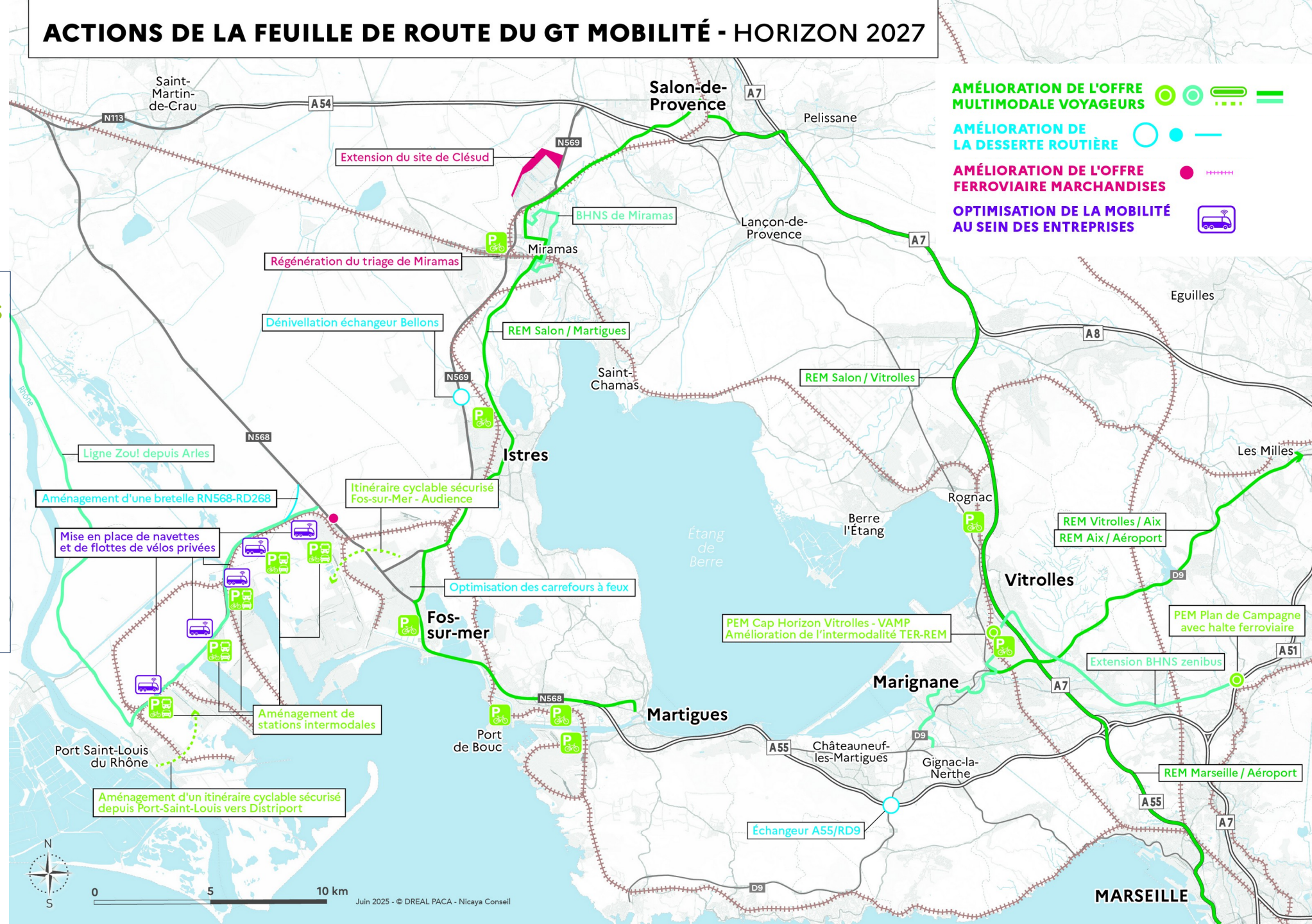
Axe 3 : Actions sur le réseau routier pour compléter les actions de report modal

- Optimisation des carrefours et giratoires à proximité des entrées de ZIP ;
- Dissuasion des trafics de transit notamment de PL, par abaissement des vitesses
- Installation d'équipements de régulation dynamique et de surveillance du trafic,
- Réalisation de contournements urbains (Arles, Martigues–Port-de-Bouc) améliorant les accès est et ouest de la ZIP de Fos
- Amélioration de la desserte routière du pôle conteneurs
- Amélioration de la desserte routière du môle central et dénivellation du carrefour du Relais ;
- Déploiement d'un système d'information routière en temps réel sur les principaux axes d'accès à la ZIP
- Aménagement de la liaison Fos–Salon, projet structurant permettant d'améliorer l'accès nord de la ZIP de Fos et du territoire traversé ;
- Requalification de la RD 268, axe identifié comme critique à horizon 2040 ;

ACTIONS DE LA FEUILLE DE ROUTE DU GT MOBILITÉ - HORIZON 2027

Exemples

- Stations intermodales
- Gare de triage de Miramas
- Extension de Clésud
- PEM VAMP
- Dénivellation des Bellons
- Optimisation des giratoires



ACTIONS DE LA FEUILLE DE ROUTE DU GT MOBILITÉ - HORIZON 2030

AMÉLIORATION DE L'OFFRE MULTIMODALE VOYAGEURS

 Services de vélo électrique urbain en libre-service

- Poursuite de la politique d'installation d'abri-vélos sécurisés dans les gares de la zone Fos-Étang de Berre
- Amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne Marseille-Miramas par la Côte Bleue après les travaux de modernisation et les travaux de la phase 1 de la LNPCA

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE ROUTIÈRE

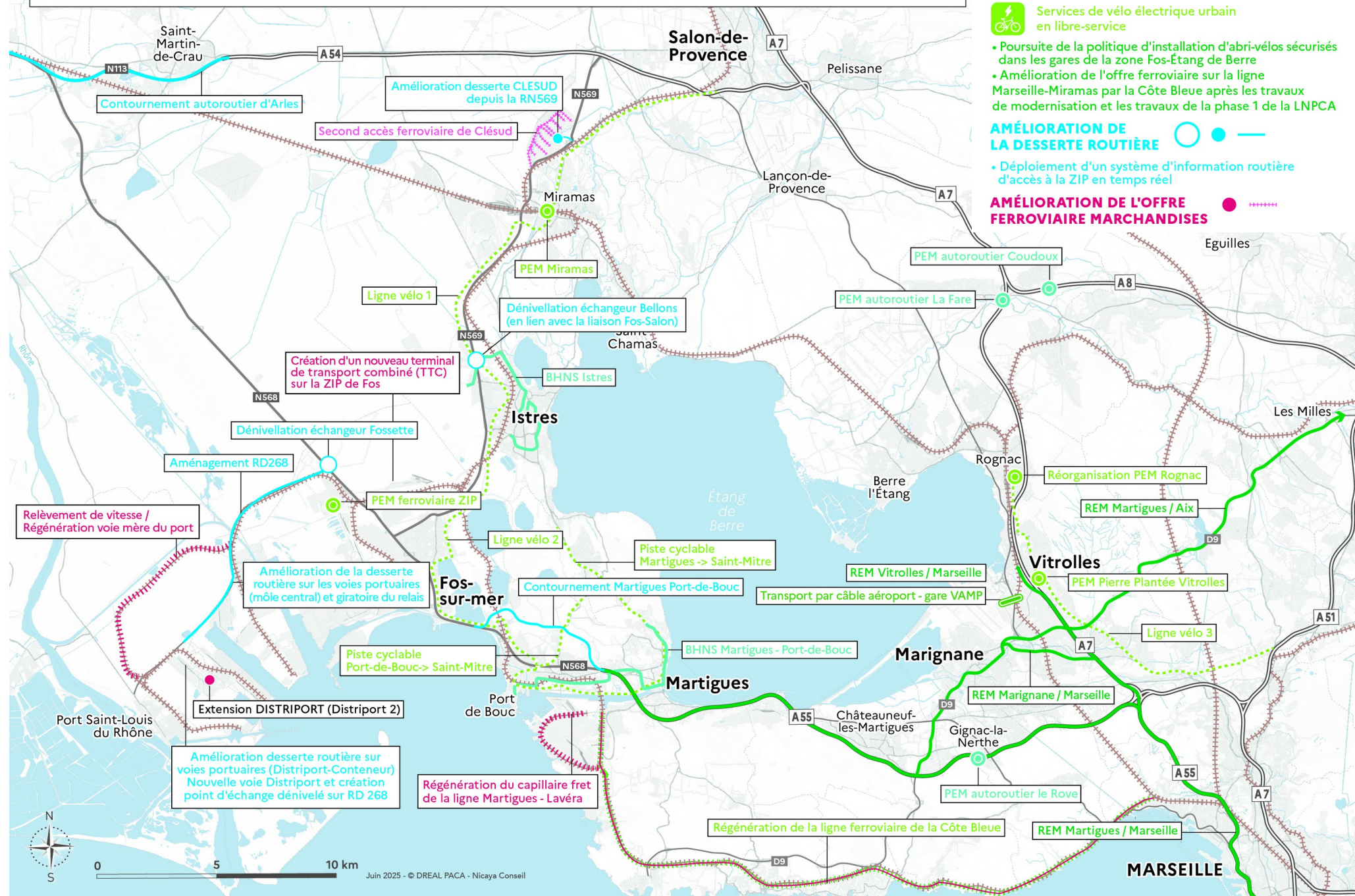
- Déploiement d'un système d'information routière d'accès à la ZIP en temps réel

AMÉLIORATION DE L'OFFRE FERROVIAIRE MARCHANDISES

 Egulles

Exemples

- Dénivellation de La Fossette
- Aménagement de la RD 268
- Contournement de Martigues Port-de-Bouc
- Second accès Clésud
- Régénération de la ligne de la côte bleue



10/06/2025



0 5 10 km

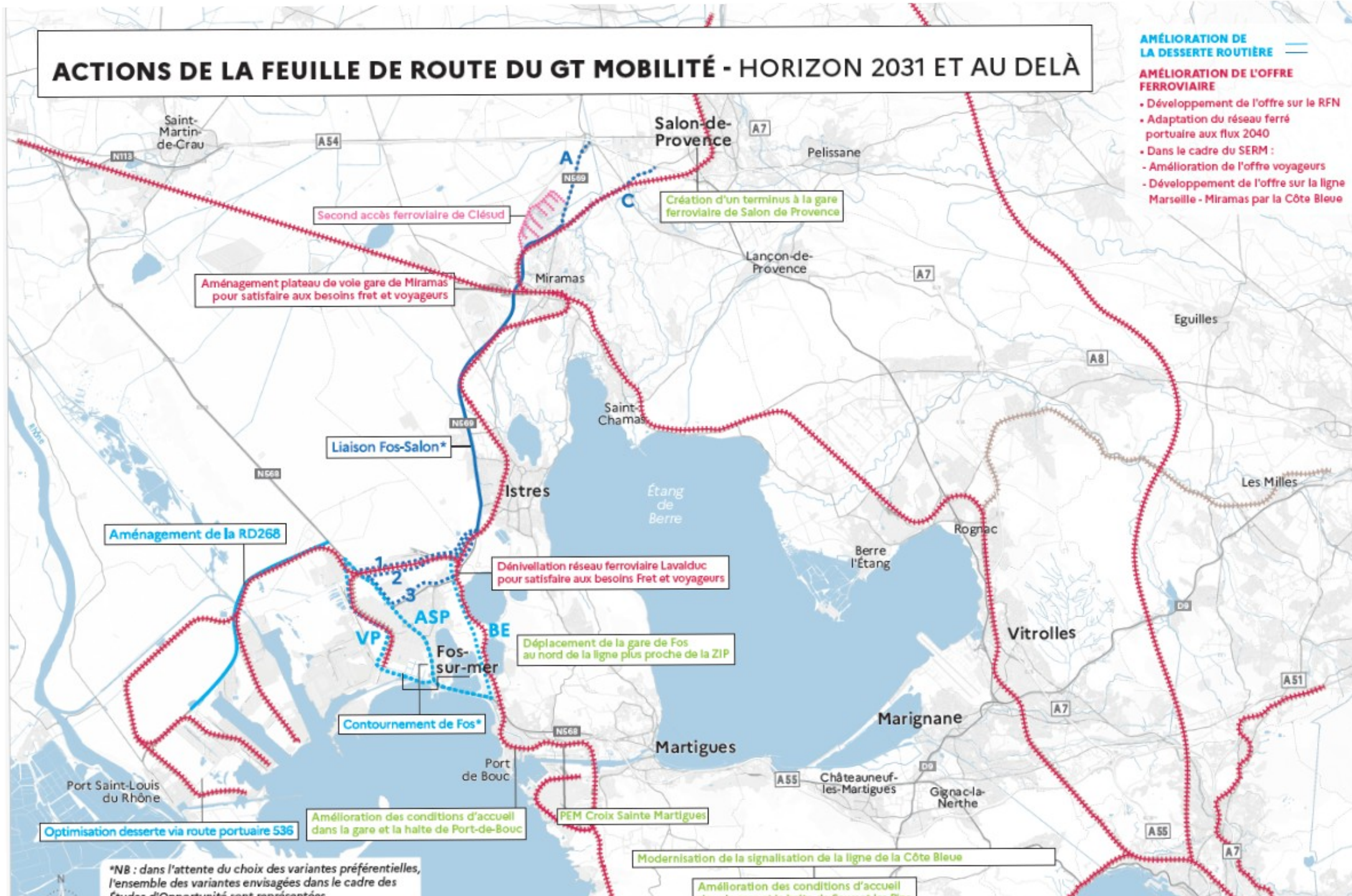
Juin 2025 - © DREAL PACA - Nicaya Conseil

ACTIONS DE LA FEUILLE DE ROUTE DU GT MOBILITÉ - HORIZON 2031 ET AU DELÀ

AMÉLIORATION DE LA DESSERTE ROUTIÈRE

AMÉLIORATION DE L'OFFRE FERROVIAIRE

- Développement de l'offre sur le RFN
- Adaptation du réseau ferré portuaire aux flux 2040
- Dans le cadre du SERM :
 - Amélioration de l'offre voyageurs
 - Développement de l'offre sur la ligne Marseille - Miramas par la Côte Bleue



*NB : dans l'attente du choix des variantes préférentielles, l'ensemble des variantes envisagées dans le cadre des études d'opportunité sont représentées.



Les enseignements et suites en cours

- Une feuille de route qui a permis de préciser l'intérêt de certaines opérations et de finaliser plusieurs conventions de cofinancement
 - Un Projet Partenarial d'Aménagement en cours de finalisation avec un volet mobilité basé sur les propositions de la feuille de route
 - Un travail partenarial qui s'est avéré riche et extrêmement fructueux face à la complexité des questions de mobilité posées et à la multitude des acteurs et des projets
 - Un GT mobilité qui a été pérennisé pour suivre la mise en œuvre de la feuille de route, partager les informations sur les projets en cours et convenir de nouvelles démarches coordonnées (modèle de trafic partenarial, Mission de coordination sur les travaux pour prendre en compte les impacts sur les voies desservant la ZIP...)
-