

RD268

Février 2020 1/4

Aménagement

entre La Fossette et Mat de Ricca

PLAN DE LOCALISATION DE L'OPERATION

Canton(s) : Istres, Arles

Commune(s) : Fos, Arles et Port Saint Louis du Rhône



DESCRIPTION DE L'OPERATION

Situation actuelle :

La RD268 relie la RN568 à Fos-sur-Mer (carrefour de La Fossette) à l'agglomération de Port Saint Louis du Rhône et assure la desserte des bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille (GPM). Classée route à grande circulation, elle supporte un taux important de poids lourds (30 %) en constante progression.

Objectifs et enjeux :

Pour permettre d'améliorer les conditions de sécurité et de fluidité de la RD268, l'accessibilité à la zone portuaire et faire face aux prévisions d'augmentation de trafic générés par les projets de développement du GPM, le projet consiste à étudier un aménagement entre La Fossette et le carrefour du Mat de Ricca, soit un linéaire d'environ 9,6 Km.

L'opération devra prendre en compte les projets connexes tels que, la future liaison Fos/Salon, l'aménagement du carrefour de la Fossette, le contournement autoroutier de Martigues / Port de Bouc, la déviation de Fos sur Mer.

DESCRIPTION DE L'OPERATION

Aménagement projeté :

Le projet consiste en un aménagement entre le giratoire de La Fossette et le carrefour du Mat de Ricca permettant de faire face aux enjeux de développement des bassins Ouest du GPMM avec :

- l'intégration et la mise en cohérence des différents carrefours existants ;
- la prise en compte du doublement de l'ouvrage de franchissement du canal d'Arles à Bouc ;
- l'intégration du projet de la future liaison fluviale Rhône-Fos (Darse 2) conduit par GPMM ;
- la prise en compte des modes doux, deux roues motorisés et transports en commun.

Le projet s'inscrit dans un espace naturel sensible en bordure de la Camargue et de la plaine de la Crau qui présente des enjeux environnementaux importants. Il devra être conçu de façon à éviter ou réduire les impacts sur le milieu.

PLAN DU PROJET

Canton(s) : Istres, Arles

Commune (s) : Fos, Arles et Port Saint Louis du Rhône



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'AMENAGEMENT

Consistance de l'opération :

Le programme comprend :

- l'aménagement de la chaussée entre le carrefour de La Fossette et Mat de Ricca.
- la création d'un dispositif de récolte et de traitement des eaux de la chaussée
- la prise en compte du franchissement du canal d'Arles à Bouc.
- la mise en cohérence des différents carrefours existants sur l'itinéraire.
- l'intégration paysagère et environnementale

De plus, outre les possibilités normales de demi-tour offertes par les giratoires, des interruptions de terre-plein central (tous les 2 kilomètres environ) doivent être prévues pour les véhicules de services, de secours et d'exploitation et pour les cas de basculement temporaire de la circulation sur une seule chaussée.

Trafic :

Attendu en 2030 : 17 600 véhicules par jour dont 5 900 poids lourds soit 35 %.

PROGRAMMATION DE L'OPERATION

ESTIMATION PREVISIONNELLE DU COUT DE L'OPERATION : 59 M€ TTC

Etudes	2 700 000 € TTC
Acquisitions foncières	1 300 000 € TTC
Travaux	55 000 000 € TTC

PLAN DE FINANCEMENT (HT)

Non déterminé à ce stade des études



RD268

Aménagement

entre La Fossette et Mat de Ricca

ECHEANCIER DE REALISATION DE L'OPERATION

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Etudes préliminaires et Avant Projet	■	■	■	■	■	■				
Concertation, dossier DUP et enquête publique					■	■	■			
Appel d'offre Marché maitrise d'œuvre post DUP							■			
Acquisitions foncières						■	■	■		
Etudes PRO DCE							■	■		
Appel d'offres travaux								■	■	
Travaux									■	■

- début des travaux : 2^{ème} semestre 2023
- mise en service prévisible : 2025

AVANCEMENT DE L'OPERATION

Procédures administratives / études :

Le maître d'œuvre a été désigné (EGIS France). L'Avant-Projet a été réalisé prenant en compte les perspectives de développement validées par le GPMM.

Dans le cadre du chantier de renforcement de la RD268 une démarche de suivi environnemental a mis en évidence des mesures de protection et de préservation qui seront prises en compte au niveau du projet.

Une étude d'impact et une note d'incidence seront établies en vue de préserver l'environnement en concertation avec des services de l'Etat (DREAL/SBEP) au titre de Natura 2000.

Des comités techniques seront constitués par le Conseil Départemental avec les différents partenaires (commune de Fos s/Mer et Port Saint Louis du Rhône, DREAL/SBEP, DREAL/STI, GPMM, Parc de Camargue...).

Ce projet est coordonné avec l'opération de réaménagement du carrefour de La Fossette et de l'aménagement de la liaison Fos/Salon pilotée par l'ETAT (DREAL/STI) ainsi que l'opération de réalisation d'une liaison fluviale entre la Darse 2 et le canal du Rhône pilotée par le GPMM.

La concertation publique réglementaire a eu lieu du 3/12/19 au 17/12/19 sur les communes traversées par le projet (Fos, Arles et Port Saint Louis du Rhône). Le bilan de cette concertation est en cours d'établissement et sera soumis à la validation de la Commission Permanente du Département.

Le dossier de DUP ainsi constitué sera ensuite transmis aux services de la Préfecture pour le lancement de l'enquête publique préalable à la DUP en fin d'année 2020.

Acquisitions foncières :

Le projet devra s'attacher à limiter les emprises nécessaires dans un secteur où les enjeux environnementaux sont forts.

Travaux :

Un démarrage des travaux est envisagé au 2^{ème} semestre 2023 selon l'échéancier ci-dessus, pour une mise en service de l'aménagement prévisible en 2025.

DIFFICULTES RENCONTREES DANS LE CADRE DES ETUDES

Sur le plan environnemental, de forts enjeux ont été identifiés au regard de la loi sur l'eau et de la protection de la biodiversité en prenant en compte désormais uniquement des échangeurs plans. De ce fait, parmi les éléments exigés par les services de l'Etat pour l'assainissement de la plateforme, il est demandé au Département de prendre en compte le traitement des eaux sur la totalité de la surface (chaussée existante et future) et la mise œuvre de l'infiltration sur tout le linéaire de la route. Ce mode de traitement des eaux pluviales n'est techniquement pas possible en raison de la présence de la nappe et cela impliquerait le recours à de nombreux bassins de rétention. Ceux-ci seraient très certainement implantés dans des zones naturelles au nord de la route, en raison de la présence de pipelines au sud, ce qui entrainerait un impact écologique supplémentaire.

Pour l'implantation des remblais en zones humides, il est demandé au Département d'appliquer un ratio de 200% pour les surfaces impactées. Cela se traduit par la recherche de 20 Ha de zones de compensation qui seront à réhabiliter et à suivre sur une durée de 30 ans. Il est en effet impératif que le Département s'engage sur ces points et que ces éléments figurent explicitement dans le dossier de demande d'Autorisation Environnementale. Par ailleurs, une compensation supplémentaire sera à prendre en compte, en lien avec l'impact sur le débordement du Rhône et la submersion marine.

En terme de biodiversité, l'application des ratios de compensation de surface à l'ensemble des habitats d'espèces directement impactés conduiraient à une compensation foncière globale de plus de 200 Ha. Plus particulièrement concernant les batraciens, l'aire d'étude se caractérise par une configuration particulière qui veut que les principaux sites de ponte se situent au nord de la RD 268 alors que les secteurs de phase terrestre se situent au sud de cette infrastructure. Cela conduit donc les différentes espèces à traverser la route lors des mouvements saisonniers, parfois en effectifs importants. Actuellement, une forte mortalité est observée à certaines périodes, notamment la nuit. La principale solution envisagée à ce stade des études, consisterait à prévoir des traversées protégées (tranchées surmontées des grilles) à intervalles réguliers. Leur mise en œuvre n'est pas réaliste tant en termes d'entretien ultérieur de la voie que de pérennité de la chaussée, en raison de la présence de la nappe phréatique et des zones de faiblesse qui seront ainsi constituées car soumises au passage des nombreux poids lourds.

Les principales difficultés rencontrées pour ce projet auront inévitablement un impact lourd sur le coût final de l'opération, estimé aujourd'hui à 55 Millions d'euros (hors prise en compte des mesures compensatoires citées ci-dessus), mais surtout vis-à-vis de l'impossibilité pour le Maître d'Ouvrage de trouver localement les surfaces compensatoires nécessaires, ce qui risque d'entraver le déroulement de cette opération, voire de remettre en cause sa réalisation.