

stationnaire du Relai

n Nord

4 - Liaison Sud

1 - Route du Quai minéralier RP541

GRAVITHY



RD268 – Port-Saint-Louis-du-Rhône

Carrefour du Relai (PR 6+640) – RD268

**CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE
(Etudes et travaux)**

L'AN DEUX MILLEet le

ENTRE LES SOUSSIGNES

Le **DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE** représenté par sa Présidente, Madame Martine VASSAL, es qualité, dûment autorisée par délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental en date du..... désigné ci-après par « **le Département** ».

D'une part

ET :

LE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE représentée par son Directeur Général Monsieur Hervé MARTEL, dûment autorisé par délibération du Conseil de Surveillance en date du désigné ci-après par « **le GPMM** ».

D'autre part

PREAMBULE

Au sein de la circonscription du Grand Port Maritime de Marseille, la zone d'activité du Môle Central connaît de fortes perspectives de développement, grâce à l'implantation de projets industriels de grande ampleur axés sur la décarbonation.

La réalisation de ces projets au sein de la zone d'activité nécessite la mise en œuvre d'un certain nombre d'aménagements, notamment pour faciliter son accès depuis l'extérieur de la circonscription du GPMM. En effet, l'installation des nouveaux opérateurs industriels va impliquer un afflux de circulation, qui portera à la fois sur l'augmentation des flux de véhicules légers, et sur l'augmentation du trafic de poids lourds.

Dans cette logique d'optimisation des flux à venir, le GPMM s'est rapproché du Département pour étudier le réaménagement du carrefour du Relai, situé sur la RD 268, sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Cet ouvrage de voirie départemental est en effet le principal point d'échange entre la RD 268 et les voies d'accès au Môle Central. Les voies d'accès au Môle Central et autres infrastructures, qui appartiennent cette fois au GPMM, vont faire l'objet de travaux de réaménagements importants.

Du fait de l'imbrication du carrefour du Relai dans cette opération de réaménagement profond des voies d'accès et infrastructures portuaires, les travaux de réaménagement de ce carrefour ne peuvent être réalisés que dans le cadre de cette opération globale portée par le GPMM.

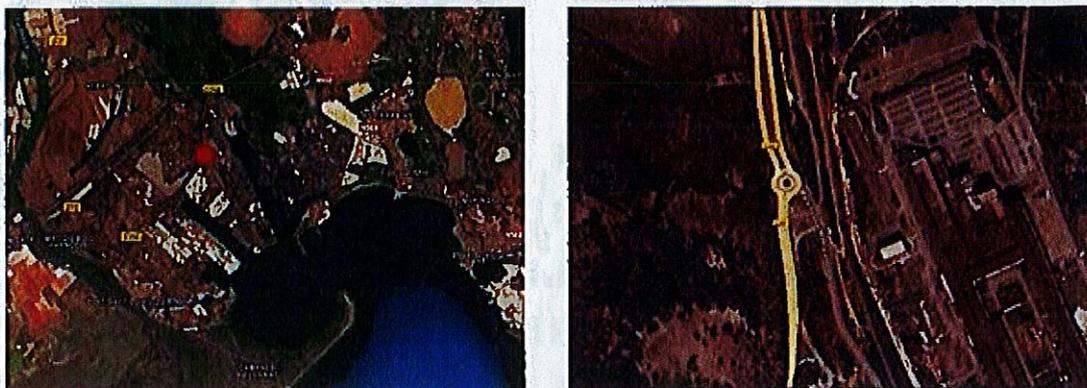


Figure 1: Localisation carrefour du Relai sur RD268

En conséquence, le GPMM et le Département ont convenu de recourir à un transfert de maîtrise d'ouvrage publique, sur le fondement de l'article L. 2422-12 du code de la commande publique, pour confier au GPMM la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération et donc la maîtrise d'ouvrage pour le réaménagement du carrefour du Relai.

Enfin, cette opération s'inscrit dans un projet global d'aménagement de la RD268 entre le carrefour de la Fossette et le Mat de Ricca, porté par le Département.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les conditions d'organisation techniques et financières de la maîtrise d'ouvrage de l'opération portant sur les études et les travaux nécessaires au réaménagement du carrefour du Relai (ci-après « l'Opération »).

En application de l'article L2422-12 du code de la commande publique disposant que « *lorsque la réalisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage mentionnés à l'article L. 2411-1 (...), ceux-ci peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe le terme.* », le Département décide de transférer temporairement au GPMM, qui l'accepte, sa qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation de l'Opération.

En conséquence, le GPMM assurera la maîtrise d'ouvrage unique de l'Opération. Le GPMM sera seul compétent pour mener l'ensemble des procédures nécessaires à la réalisation de l'opération, y compris celles nécessaires aux acquisitions foncières.

En conséquence, le GPMM aura seul la qualité de maître d'ouvrage pour l'ensemble des travaux désignés ci-dessous.

Le GPMM sera exclusivement compétent pour la passation et l'exécution des marchés de travaux en vue de la réalisation de l'ouvrage.

La commission d'appel d'offres du GPMM sera exclusivement compétente pour attribuer ces marchés.

Les projets seront soumis pour approbation au Département avant le lancement des procédures correspondantes par le GPMM.

ARTICLE 2 - ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention entrera en vigueur à compter de sa signature par les parties.

La convention prend fin à la signature de l'attestation de remise des ouvrages ou à défaut deux mois après la transmission de l'attestation d'achèvement accompagné de la demande de prise en possession.

ARTICLE 3 - DESCRIPTION DE L'OPERATION CONCERNEE

Le projet consiste en l'aménagement du carrefour du Relai (PR 6+640), principal point d'échange entre la RD268 et la desserte du Môle Central sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Ce projet répond à plusieurs objectifs:

- Développer économiquement le Môle Central.
- Améliorer la desserte du Môle Central, par la création de nouvelles voies, et fluidifier le trafic sur la RD 268.
- Sécuriser le carrefour du Relai.
- Être cohérent avec l'aménagement global de la RD 268 porté par le Département.

La date prévisionnelle de commencement des travaux est fixée à début 2028. Les travaux devraient s'échelonner sur une durée prévisionnelle de 24 mois, soit jusqu'à début 2030.

ARTICLE 4 - MISSION

Le GPMM, en tant que maître d'ouvrage unique, exerce seul toutes les attributions de la maîtrise d'ouvrage définies par l'article L 2421-1 du code de la commande publique en vue de la réalisation de l'Opération visée à l'Article 3, et ce jusqu'au terme de la présente convention, défini à l'Article 2.

4.1 Détermination du programme

Les ouvrages revenant au Département après la réalisation des travaux sous la maîtrise d'ouvrage du GPMM, l'ensemble des décisions relatives à leur définition sera pris conjointement par le GPMM et le Département selon les conditions suivantes.

Le programme prévisionnel et l'enveloppe financière prévisionnelle seront arrêtés de manière conjointe entre le Département et le GPMM.

4.2 Au titre de la « phase étude »

La « phase étude » comprend les études de diagnostic, les études d'avant-projets et les études de projets.

Le GPMM assumera seul la direction de la phase études.

Toutefois, le Département sera associé à toutes les phases études. Le GPMM recueillera l'avis du Département à l'issue de chacune de ces phases.

A cet effet, les dossiers correspondants seront adressés au Département par le GPMM par voie électronique. Le Département notifiera sa décision, dans la même forme, au GPMM ou fera connaître ses observations dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours calendaires suivants la réception des dossiers.

L'absence de réponse du Département dans le délai de 90 jours ne vaut pas accord tacite.

L'accord du Département sera formulé par voie électronique.

Le GPMM devra prendre en considération les attentes du Département et rendre cohérent son aménagement avec le projet global de la RD268.

4.3 Acquisitions foncières

Le GPMM procédera aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet décrit ci-dessus et reversera à titre gratuit le foncier acquis dans le domaine public routier du Département. De plus, le GPMM se chargera des éventuelles régularisations des parcelles privées restantes à l'issue des travaux.

4.4 Au titre de la « phase travaux »

Au titre de la réalisation des travaux, le GPMM assurera seul les missions suivantes, sans que le Département ne puisse intervenir à quelque titre que ce soit :

- ✓ Engager une consultation pour l'Opération en vue de désigner le maître d'œuvre, le conducteur d'opération, le contrôleur technique, le coordinateur de sécurité, les entreprises ainsi que tous les prestataires nécessaires à la bonne exécution des travaux et à leur suivi.
- ✓ Conclure et signer les marchés correspondants pour la réalisation de l'ouvrage.
- ✓ S'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises.

- ✓ Assurer le suivi des travaux.
- ✓ Assurer la réception de l'ouvrage.
- ✓ Engager toute action en justice et défendre dans le cadre de tout litige avec les entrepreneurs, maîtres d'œuvre et prestataires intervenant dans l'opération, et garantir le Département de toute action menée à son encontre pour les travaux entrant dans l'objet de la présente convention.

et, plus généralement, prendre toute mesure nécessaire à l'exercice de sa mission.

Toutefois, le Département sera invité aux différentes réunions de chantiers. Il adressera ses observations au GPMM (ou à son représentant) mais en aucun cas directement à l'entreprise. Le Département sera destinataire systématique des différents comptes-rendus.

Le GPMM ne sera pas lié par les avis du Département dans le cadre de ces réunions de chantier.

ARTICLE 5 - ECHANGES ENTRE LES PARTIES

Le GPMM tiendra régulièrement le Département informé de l'évolution de l'Opération, et en tout état de cause, dès que le Département en exprimera le besoin.

Lorsque le GPMM, en tant que maître d'ouvrage de l'Opération, doit recueillir l'accord préalable du Département pour réaliser les missions visées à l'article 4, et notamment sur la réalisation des études, cet accord intervient dans les conditions définies au même article.

Pour permettre au GPMM de réaliser les missions visées à l'article 4, le Département lui transmet, au plus tard à la date d'entrée en vigueur de la convention visée à l'article 2, les documents suivants :

- Etudes environnementales existantes.
- Etudes de trafic de la RD 268.
- Conventions d'occupation existantes avec les gestionnaires de réseaux.
- Levé topographique.
- Fonctionnement hydraulique actuel de la zone et la projection à terme.
- Plans disponibles du giratoire actuel.

ARTICLE 6 - OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC DEPARTEMENTAL

Le GPMM est autorisé à occuper le domaine public départemental gratuitement pour les besoins de la réalisation de l'Opération.

Le GPMM est responsable de l'obtention des autorisations nécessaires à la réalisation des travaux, notamment les autorisations de voirie et les arrêtés de circulations correspondants.

ARTICLE 7 - CONDITIONS FINANCIERES

Le GPMM exerce sa mission de maître d'ouvrage unique de l'Opération à titre gratuit.

L'enveloppe prévisionnelle maximale totale de l'Opération en 2025, couvrant les frais d'études et les travaux, s'élève à 33 000 000 € HT.

Clé de financement :

Le GPMM : 100%

Le Département : 0%

ARTICLE 8 - ASSURANCES -RESPONSABILITES

Le GPMM contractera toutes les assurances nécessaires. Il justifiera de la souscription de ces assurances sur simple demande écrite du Département.

Il devra obtenir toutes les autorisations nécessaires à la réalisation des reconnaissances, notamment les autorisations de voiries pour les sondages.

Le GPMM assumera les responsabilités inhérentes à la qualité de maître d'ouvrage depuis le début des études jusqu'à la remise complète au Département des ouvrages réalisés.

A ce titre, le GPMM est réputé gardien de l'ouvrage à compter de la réception des ouvrages et jusqu'à la remise effective des ouvrages au Département.

ARTICLE 9 - RECEPTION DES TRAVAUX

Le GPMM assurera les opérations préalables à la réception des travaux, en application des marchés qu'il aura conclus pour la réalisation de l'Opération.

Le GPMM associera le Département à ces opérations, en lui adressant par courrier électronique, au moins quinze jours avant la date fixée pour ces opérations, une invitation à y assister.

Après la tenue de ces opérations, le GPMM adressera au Département le procès-verbal des opérations préalables par voie électronique. Le Département disposera d'un délai de quinze jours pour présenter ses observations sur ce procès-verbal au GPMM.

Au regard des procès-verbaux des opérations préalables, et des éventuelles observations du Département, le GPMM décidera de prononcer la réception des ouvrages, avec ou sans réserve.

À la réception des ouvrages, le GPMM établira une attestation d'achèvement de l'ouvrage, contresignée, le cas échéant, par le maître d'œuvre.

Le GPMM assumera la garde des ouvrages à compter de leur réception, et jusqu'à leur remise au Département, en application de l'Article 10.

ARTICLE 10 - REMISE DES OUVRAGES

A l'issue de la réception sans réserve des travaux, ou à l'issue de la levée des réserves le cas échéant, et après accord du Département sur la conformité des ouvrages, le GPMM remettra les ouvrages et aménagements gratuitement au Département pour être incorporés dans le domaine public routier départemental. La nouvelle délimitation du domaine public routier départemental sera précisément reportée sur un plan contradictoirement établi par le GPMM et le Département, qui sera annexé à un arrêté départemental de délimitation.

Le Département pourra assister aux essais et à la réception des ouvrages avant leur mise en service. Il se réserve le droit de procéder à des contrôles contradictoires pour vérifier la conformité des ouvrages exécutés.

Ces formalités feront l'objet d'un procès-verbal de remise établi aux frais du GPMM.

Un dossier d'ouvrage conforme à l'exécution (version papier et informatique selon le modèle fourni par le Département) établi aux frais du GPMM, sera remis au Département (par voie dématérialisée) et joint au procès-verbal de remise.

Il comprendra au minimum :

- Un plan général de récolement de l'opération.
- Le dossier d'intervention ultérieure sur ouvrage (DIUO).
- Les pièces des marchés passés pour la réalisation de l'opération dans lesquelles figurent les délais de garantie.
- Les procès-verbaux de réception.
- Les dossiers des ouvrages exécutés (DOE).
- Les résultats des contrôles effectués et notamment ceux concernant l'adhérence de la couche de surface des chaussées.
- La liste des ouvrages sur lesquels continuent à courir des garanties ainsi que les conditions de mise en œuvre de ces garanties (périmètre, délais,...).

Le GPMM s'engage à mettre en œuvre à ses frais et sans délais les garanties éventuelles qui continueraient à courir après remise des ouvrages au Département, sur simple demande, dès constat d'un désordre.

La remise des ouvrages emporte transfert au bénéfice du Département de la garantie décennale ainsi que, le cas échéant, de la garantie de parfait achèvement.¹

ARTICLE 11 - NON VALIDITE PARTIELLE DE LA CONVENTION

Si une ou plusieurs dispositions de la convention se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions garderont toute leur portée. Les parties feront leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition valide ayant un effet équivalent.

¹Dans ce cas, il faudra formaliser vis à vis des entreprises le transfert de la garantie de parfait achèvement et de la garantie décennale au profit du Département des Bouches du Rhône.

ARTICLE 12 - MODIFICATION ET RESILIATION

La convention ne pourra être modifiée qu'en cas d'accord entre les Parties, lequel sera formalisé au moyen d'un avenant à la convention.

L'inexécution des obligations mises à la charge des Parties par la convention pourra, après l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception et après mise en demeure restée sans effet (après un délai d'un mois) entraîner la résiliation de la convention, dans les cas suivants :

- Manquement(s) par le GPMM, en tant que maître d'ouvrage unique de l'opération, à ses obligations issues de la présente convention.
- Manquement par le Département, au titre de la présente convention.
- Survenance d'un cas de force majeure empêchant la réalisation des travaux de l'opération.
- Pour tout motif d'intérêt général.

Le non-respect par l'une des parties des termes de la présente convention entraînera après discussion et désaccord persistant entre les parties (à l'expiration d'un délai de 3 mois courant à compter de la survenance du désaccord) la résiliation d'office de celle-ci.

En cas de résiliation, il est procédé à un constat contradictoire, le cas échéant, des travaux qui auront réalisés par le GPMM.

ARTICLE 13 - LITIGES

Les parties s'efforceront de résoudre à l'amiable tout différend qui pourrait s'élever entre elles à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

À défaut d'accord amiable (à compter d'un délai de 3 mois à compter de la survenance du différend), tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du Tribunal Administratif de Marseille, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires, en référé ou par requête.

La juridiction sera saisie par la partie la plus diligente.

ARTICLE 14 – ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes, et notamment la réception de tous actes extrajudiciaires, les parties font élection de domicile :

Le Département des Bouches-du-Rhône en son siège :
Hôtel du Département – 52, avenue de Saint Just
13256 MARSEILLE Cedex 20

Le Grand Port Maritime de Marseille en son siège
23 place de la Joliette – CS81965
13226 MARSEILLE Cedex 02

Fait en deux exemplaires à Marseille,

Pour le Département
La Présidente du Conseil
départemental

Mme Martine VASSAL

Pour le GPMM,
Le Directeur Général

M. Hervé MARTEL

ETUDE RELATIVE AUX TRAFICS ROUTIERS



Études pré-opérationnelles et réalisation des dossiers réglementaires relatifs au Code de l'Environnement du projet de desserte du Caban – Môle central

Étude dynamique des évolutions du secteur de Caban _ Môle central

Projet n° CXE062_13

Version	Date de révision	Objet de la Révision
V01	16/12/2024	Approfondissement du scénario retenu
Document de 26 pages		Etabli par Antoine KARTALIAN Vérifié par Antoine KARTALIAN



© CeRYX Traffic System – Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
1.1. RAPPEL DU CONTEXTE.....	3
1.2. PRESENTATION DU SCENARIO RETENU	4
1.3. DONNEES DE TRAFIC ACTUEL : COMPTAGE 2024	5
2. PRESENTATION DES HYPOTHESES ET DES DONNEES D'ENTREES	7
2.1. GÉNÉRATION DE TRAFIC AUX HORIZONS	7
2.1.1. Évolution globale du trafic.....	7
2.1.2. Implantation des nouveaux projets.....	7
2.1.3. Répartition du trafic aux heures de pointe	8
3. RESULTATS ET OBSERVATIONS DES SIMULATIONS	10
3.1. HORIZON 2028	10
3.1.1. Avant-propos.....	10
3.1.2. Trafic journalier moyen annuel	10
3.1.3. Saturation du réseau	11
3.1.4. Impact sur le giratoire du Relais.....	12
3.1.5. Conclusion sur l'horizon 2028	14
3.2. HORIZON 2030	15
3.2.1. Avant-propos.....	15
3.2.2. Trafic TMJA	15
3.2.3. Capacité des voies de circulation aux heures de pointe.....	16
3.2.4. Impact sur le giratoire du Relais.....	17
3.2.1. Réaménagement du giratoire de la RD.....	19
3.2.2. Analyse à l'horizon 2030	19
3.2.3. Conclusion sur l'horizon 2030	20
3.3. HORIZON 2048	21
3.3.1. Avant-propos.....	21
3.3.2. Trafics TMJA.....	21
3.3.3. Impact sur les autres aménagements de la zone.....	22
3.3.4. Conclusion sur l'horizon 2048	22
4. RESILIENCE DU SCENARIO RETENU	23
4.1. RESILIENCE AU NIVEAU DU PN 17.....	23
4.2. BLOCAGE DE PN 17.....	24
4.3. BLOCAGE DE LA RP 541 ENTRE L'ÉCHANGEUR CENTRE ET SUD.....	25
5. CONCLUSIONS	26
5.1. DES HYPOTHESES CONTRAIGNANTES	26
5.2. GIRATOIRE DU RELAI	26
5.3. PN 17	26
5.4. DEVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS	26
5.5. AMENAGER LES SHIFTS	26

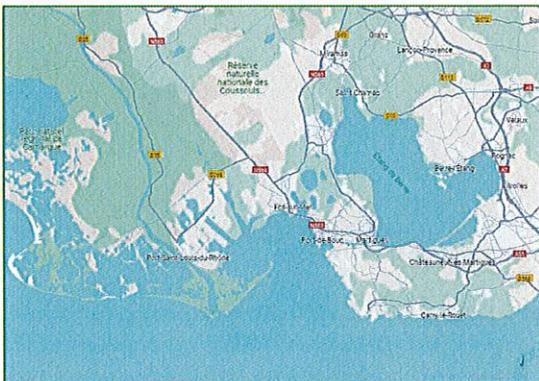


© CeRyX Traffic System – Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable

1. INTRODUCTION

1.1. Rappel du contexte

Créé en 1964, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est une infrastructure portuaire d'envergure internationale accueillant un grand nombre d'industriels sur plus de 10 000 hectares.



Parmi les industriels installés sur site, on retrouve MARCEGAGLIA (ex ASCOMETAL), KEM ONE, LYONDELL ou encore PRIMAGAZ.

Le GPMM porte une stratégie de développement des activités de sa zone industrialo-portuaire qui prévoit notamment le développement de la logistique maritime, la redynamisation industrielle et l'innovation énergétique (2020-2024). D'autres orientations sont également présentes sur le GPMM avec notamment les Orientations d'Aménagement de la ZIP (OAZIP) aux horizons 2030 et 2040.

C'est dans ce contexte de développement du GPMM et de changement de prisme, vers une industrie plus verte, que le projet du môle central ou « Caban Sud » voit le jour.

Ce dernier est notamment articulé autour de l'implantation de futurs projets industriels :

- H2V
- Carbon
- Gravithy
- Néocarb
- DEOS



Pour permettre à ces projets de voir le jour et de s'implanter sur une interface maritime à forts enjeux, le GPMM a réalisé quatre scénarii d'aménagements du futur réseau viaire. L'objectif de ces aménagements est de s'adapter aux futurs trafics et aux besoins spécifiques liés aux industriels.

Dans ce cadre, la mission de CeRyX Trafic System a été d'étudier ces différents scénarii afin de statuer sur leur performance et leur résilience dans le futur. Trois horizons ont été analysés : 2028, 2030 et 2048 qui correspondent aux implantations des entreprises et à la situation future à horizon +20 ans.

Un point d'attention a été porté sur la sécurité ferroviaire au niveau du passage à niveau 17 (PN 17). Ce passage à niveau se situe à proximité des emplacements des projets industriels. Le bon fonctionnement des aménagements autour du PN 17 est crucial de manière à limiter les remontées de file sur celui-ci.

1.2. Présentation du scénario retenu

La phase précédente a permis de retenir le scénario 2 bis qui comprend les points spécifiques suivants :

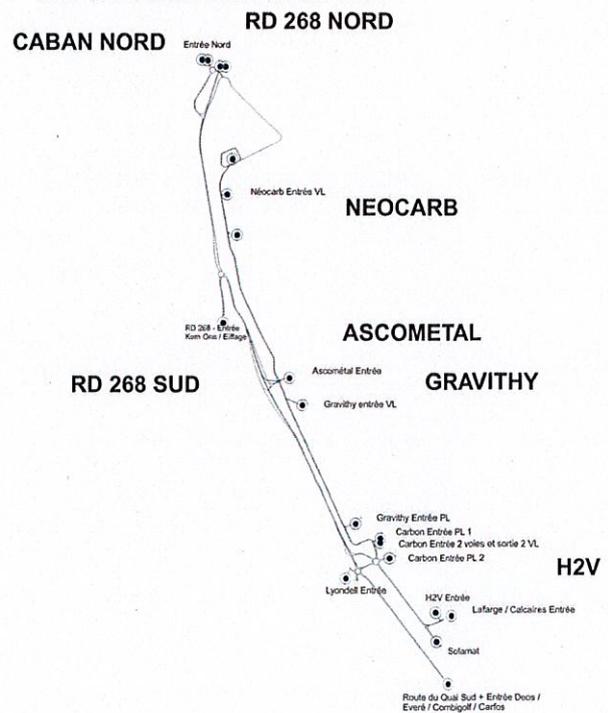
- L'aménagement de la voirie longeant le quai Minéralier pour desservir les entreprises telles que GRAVITHY ou NEOCARB ;
- La création d'une voie d'évitement du giratoire au niveau de LYONDELL et CARBON.

L'analyse a mis en avant un scénario hybride, à savoir le scénario 2 sans la création d'une voie d'évitement au niveau du giratoire.

Le scénario 2 bis inclut les éléments suivants :

- Sécurisation de l'échangeur Nord ;
- Mise à sens unique de la voie Innovex ;
- Liaison zone nord, zone centre ;
- Échangeurs zone centre dénivelée ;

- Liaison zone centre, zone sud ;
- Échangeur zone sud dénivelé ;
- Aucun aménagement spécifique est fait au niveau du giratoire pour éviter la circulation au niveau du PN 17.



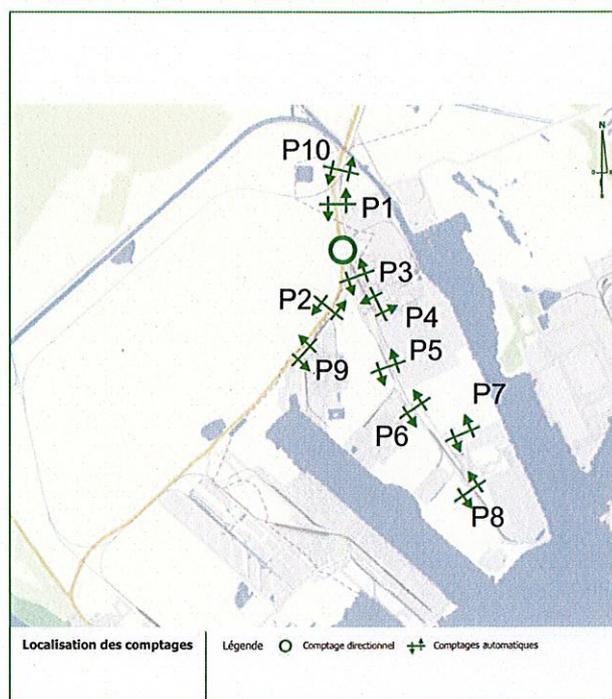
1.3. Données de trafic actuel : Comptage 2024

Une campagne de comptages a été réalisée sur le périmètre d'étude suivant les modalités suivantes :

- Comptages automatiques (10) réalisés du vendredi 14 juin au jeudi 27 juin 2024
- Comptage directionnel (1) réalisé le lundi 17 juin 2024

Le comptage directionnel a été placé au niveau du giratoire de la D268.

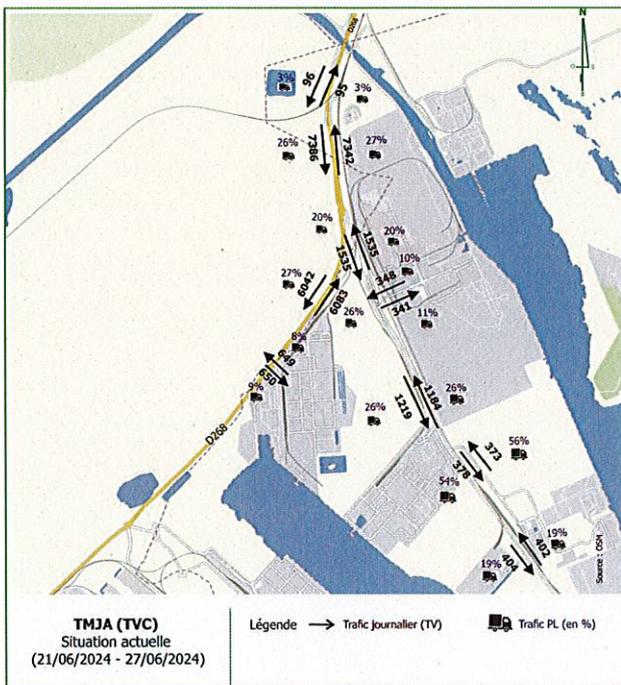
Les comptages automatiques ont été positionnés sur la D268, la route du Quai minéralier (RP 541), ainsi que sur des axes de dessertes (MARCEGAGLIA, KAUF...).



Projet n° CXE062_13 - 17 décembre 2024 - 5/26

© CeRyX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable





Les données de comptages directionnels et automatiques ont été employées pour simuler le trafic actuel aux heures de pointe. Les données utilisées sont celles du mardi 25 juin, la journée la plus chargée sur la période de comptages.



Projet n° CXE062_13 - 17 décembre 2024 - 6/26

© CeRYX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable



2. PRESENTATION DES HYPOTHESES ET DES DONNEES D'ENTREES

2.1. GÉNÉRATION DE TRAFIC AUX HORIZONS

2.1.1. Évolution globale du trafic

La simulation dynamique est réalisée pour trois horizons : **2028, 2030 et 2048**. Afin de simuler l'évolution du trafic sur la zone, il a été statué avec le Grand Port Maritime de Marseille un certain nombre d'hypothèses d'évolutions du trafic de la zone :

- Pour les véhicules légers (**VL**) : croissance de **1,9%** du trafic jusqu'en **2030**, puis **1%** jusqu'en **2040** et enfin **0,25%** jusqu'en **2048**. Cette évolution prend en compte l'augmentation du trafic sur la RD268 et le développement du terminal conteneur au Sud
- Pour les poids lourds (**PL**) la croissance du trafic est la même que pour les VL hormis les camions traversant la zone d'étude en restant uniquement sur la RD 268. Ce trafic principalement lié au pôle conteneur de la zone portuaire au sud-ouest, son évolution est une croissance de **1,5%** jusqu'en **2030** puis **2,5%** jusqu'en **2048**.
- L'évolution du trafic lié aux entreprises déjà sur la zone est incluse dans la croissance globale de la zone hormis pour l'industriel MARCEGAGLIA qui prévoit le doublement de son nombre d'employés entre **2028** et **2030**.

2.1.2. Implantation des nouveaux projets

En plus de l'évolution globale du trafic, 6 projets supplémentaires sont prévus sur la zone d'ici 2048. Quatre projets industriels sont prévus en bordure de la route du quai minéralier. Deux autres projets sont prévus en bordure de la RD 268, au nord de la zone d'étude. L'emplacement de ces différents projets est présenté sur le schéma ci-dessous.



L'implantation de ces projets suit une certaine chronologie : les industriels GRAVITHY, NEOCARB, CARBON et H2V sont attendus dès



Projet n° CXE062_13 - 17 décembre 2024 - 7/26

© CeRyX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable



l'horizon 2028, le projet DEOS sera inclus à partir de l'horizon 2030.

Les différents industriels ont communiqué des informations sur le nombre d'employés. Le nombre de PL de l'entreprise NEOCARB a été surestimé dans le cadre d'une approche sécuritaire. Dans les faits il est plutôt attendu 30 PL / jour aller/retour

Le tableau ci-dessous décrit le trafic journalier généré par les différents projets à chaque horizon.

	2028		2030		2048	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
CARBON	4951	66	5050	67	5694	76
NEOCARB	400	150	408	153	460	173
GRAVITY	960	40	979	41	1104	46
H2V	530	40	541	41	610	46
DEOS	0	0	2400	20	2400	20

Ces chiffres prennent en compte une part modale de déplacement des employés de 100% en véhicule léger (VL).

Les hypothèses prises sont contraignantes pour vérifier la bonne résilience du projet. Par exemple DEOS attend environ 1 000 salariés à termes, il a été pris 2 400 déplacements par jour à horizon 2030 pour cette entreprise, ce qui est une hypothèse haute.

L'industriel CARBON a transmis des horaires d'entrées et sorties de ses employés permettant de reconstituer le trafic VL attendu par heure de la journée. Les autres industriels n'ayant pas transmis ces données, la même répartition du trafic dans la journée que pour CARBON est prise. Les PL générés par les nouvelles entreprises sont distribués de manière linéaire entre 6h et 20h.

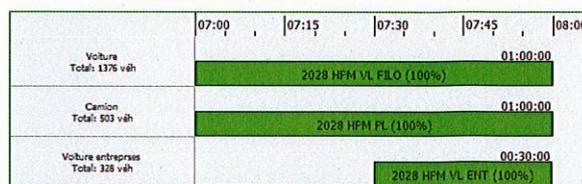
2.1.3. Répartition du trafic aux heures de pointe

En croisant les données de trafic actuel par heure et les trafics attendus des nouveaux industriels, les heures de pointe ont été identifiées et testées dans la simulation dynamique.

2.1.3.1. Heure de pointe 1 – 07h00-08h00

La première heure de pointe est le matin entre 7h00 et 8h00. Un horaire déjà chargé actuellement, où viendra s'ajouter le volume de trafic lié à l'arrivée des employés travaillant à la journée dans les industries.

Pendant l'heure, le trafic entrant est réparti dans les nouvelles entreprises entre 7h30 et 8h00.



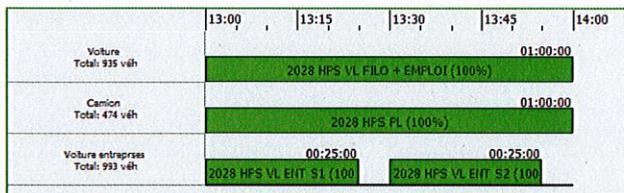
Exemple : HP1 à l'horizon 2028

- **HPM VL FILO (fil de l'eau):** Trafic actuel auquel est ajoutée l'évolution naturelle du trafic
- **HPM PL :** Trafic actuel + nouvelles industries des PL auquel est ajoutée l'évolution naturelle du trafic
- **HPM VL ENT :** Trafic des futurs employés condensé sur un créneau horaire pour prendre en compte l'arrivée des employés.

2.1.3.2. Heure de pointe 2 – 13h00-14h00

La deuxième heure de pointe se situe entre 13h00 et 14h00, cet horaire correspond au pic de sortie des nouveaux industriels. Deux sorties de shifts (13h et 13h30) sont attendues pendant cette heure ainsi que de potentielles entrées liées au retour d'employés de la pause du midi (20% des employés à la journée).

Pendant l'heure, le trafic sortant est réparti sur deux périodes, une première entre 13h et 13h25 et une seconde entre 13h30 et 13h55. Le trafic lié à la pause de midi est réparti sur l'heure complète.



Exemple : HP2 à l'horizon 2028

- **HPS VL FILO +Employ (fil de l'eau):** Trafic actuel auquel est ajoutée l'évolution naturelle du trafic et les trajets lié à la pause déjeuner.
- **HPS PL :** Trafic actuel + nouvelles industries des PL auquel est ajoutée l'évolution naturelle du trafic
- **HPS VL EN S1/S2:** Trafic des futurs employés sur deux créneaux horaires pour prendre en compte les horaires de shift prévu



3. RESULTATS ET OBSERVATIONS DES SIMULATIONS

3.1.2. Trafic journalier moyen annuel

3.1. Horizon 2028

3.1.1. Avant-propos

Cet horizon prend en compte l'arrivée des industriels GRAVITHY, CARBON, H2V et NEOCARB dont le trafic journalier fourni est, pour rappel, le suivant :

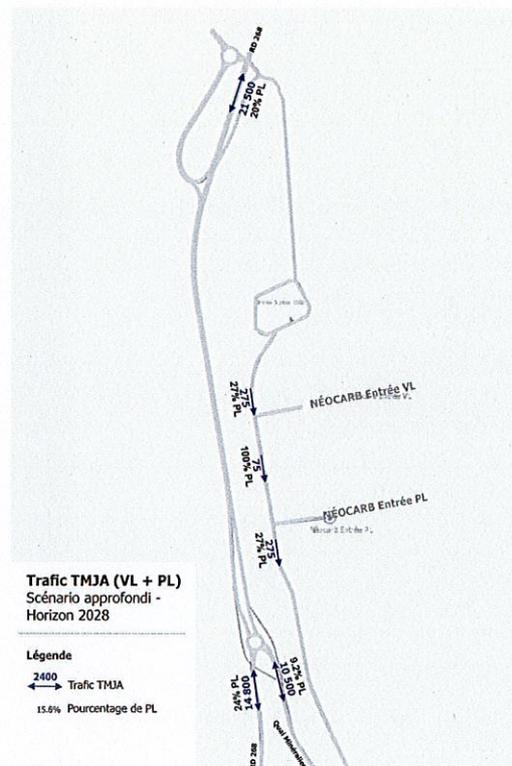
	2028		2030		2048	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
CARBON	4951	66	5050	67	5694	76
NEOCARB	400	150	408	153	460	173
GRAVITHY	960	40	979	41	1104	46
H2V	530	40	541	41	610	46

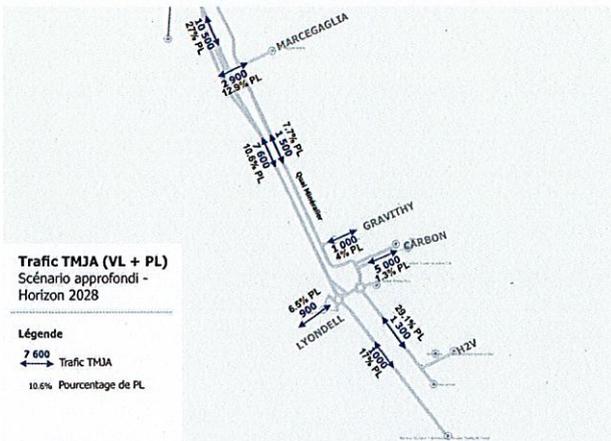
À horizon 2028 c'est ainsi près de 6 800 VL et 300 PL qui vont être générés par ces nouvelles industries.

Selon les données fournies, pour les VL la répartition des trafics générés par les entreprises est la suivante :

- CARBON : 72%
- NEOCARB : 6%
- GRAVITHY : 14%
- H2V : 8%

Pour chacun des horizons est présenté le trafic journalier moyen annuel (TMJA) sur le réseau viaire.



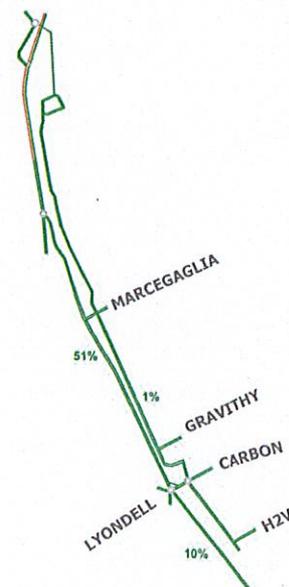


La situation 2028 génère un trafic de l'ordre de 6 300 véhicules dans les deux sens confondus entre les deux giratoires, au niveau du PN 17.

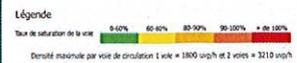
C'est plus de 8 100 véhicules qui proviennent ou vont en direction du giratoire de la RD 268 (dit giratoire du Relais). À titre de comparaison, en situation 2024, le TMJA au niveau du poste de comptage automatique 3 est de l'ordre de 3000 flux. **Le trafic en 2028 a donc presque triplé avec l'arrivée des entreprises sur le site.** Cette donnée est à relativiser compte tenu des faibles trafics en situation actuelle.

3.1.3. Saturation du réseau

L'analyse de la capacité en section courante est à prendre avec précaution car elle dépend également du bon fonctionnement des intersections.



Saturation de la voirie
Scénario approfondi
Horizon 2028 - Hp1 (07h00-08h00)



Projet n° CXE062_13 - 17 décembre 2024 - 11/26

© CeRyX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable

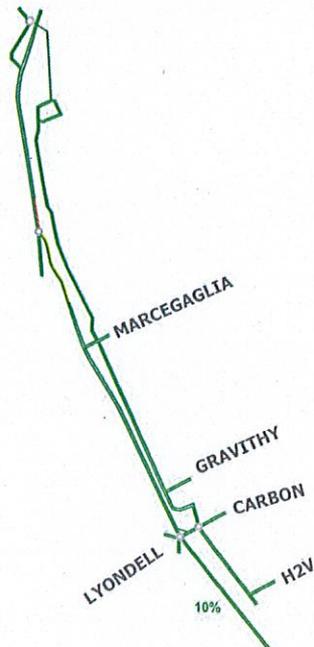


En heure de pointe du matin le trafic est très important depuis le Nord. Au Sud de la RD le trafic est assez conséquent, mais reste fluide en section courante.

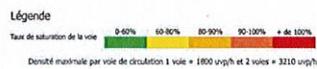
En heure de pointe du soir, le réseau commence à être contraint en direction du giratoire du Relais par la génération de trafics des entreprises s'implantant à l'horizon 2028.

3.1.4. Impact sur le giratoire du Relais

Le giratoire du Relais est le seul point de ralentissement à l'horizon 2028.



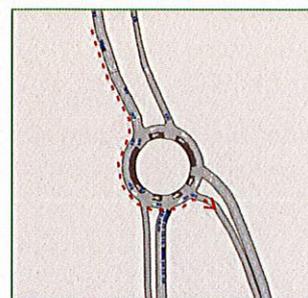
Saturation de la voirie
Scénario approfondi
Horizon 2028 - Hp2 (13h00-14h00)



Projet n° CXE062_13 - 17 décembre 2024 - 12/26

© CeRYX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable





En HP 2, entre 13h00 et 14h00, le fonctionnement du giratoire est chargé tout le long de l'heure de pointe en raison des deux sorties des nouvelles industries. Une remontée importante se forme sur la route du quai minéralier pouvant attendre 90 mètres. Comme pour l'heure de pointe 1, les remontées se résorbent rapidement.

A l'horizon 2028, les remontées de file restent cependant acceptables, avec des remontées de file impactant la RD 268 Sud en heure de pointe du matin, et la branche du quai Minéralier en heure de pointe du soir.

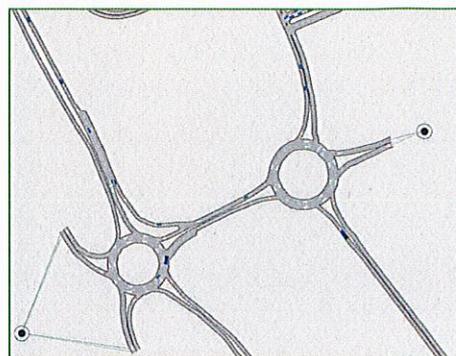
En HP 1, entre 07h00 et 08h00, le fonctionnement du giratoire est chargé entre 07h30 et 8h00, l'heure d'arrivée attendue des employés journaliers des industriels. Une remontée peut se former sur la RD 268 Sud. Ces remontées se résorbent rapidement.

Ces remontées s'expliquent par l'augmentation du mouvement depuis la RD 268 Nord vers la route du quai Minéralier qui est gênant pour l'insertion des véhicules depuis la RD 268 Sud.



3.1.5. Impact sur les autres aménagements de la zone

L'échangeur de la zone centre, au niveau de l'entrée de MARCEGAGLIA ne présente pas des remontées de file aux heures de pointe .



3.1.6. Conclusion sur l'horizon 2028

L'horizon 2028 n'est pas sujet à des dysfonctionnements majeurs. Les remontées de file sur le giratoire du relais ne sont pas problématiques à cette échéance. Cependant cet horizon est important puisque devant permettre de préparer les autres échéances et l'implantation d'entreprises génératrices de trafic très important.

L'échangeur de la zone sud ne présente pas de remontée de file aux heures de pointe à l'horizon 2028.

Dans le scénario retenu, les véhicules empruntent le barreau où se situe le PN 17. Cependant, la mise en place d'une voie de shunt depuis l'est vers le Nord sur le giratoire et le faible trafic en direction du nord permettent une insertion sans difficulté sur la route du quai Minéralier.



3.2. Horizon 2030

3.2.2. Trafic TMJA

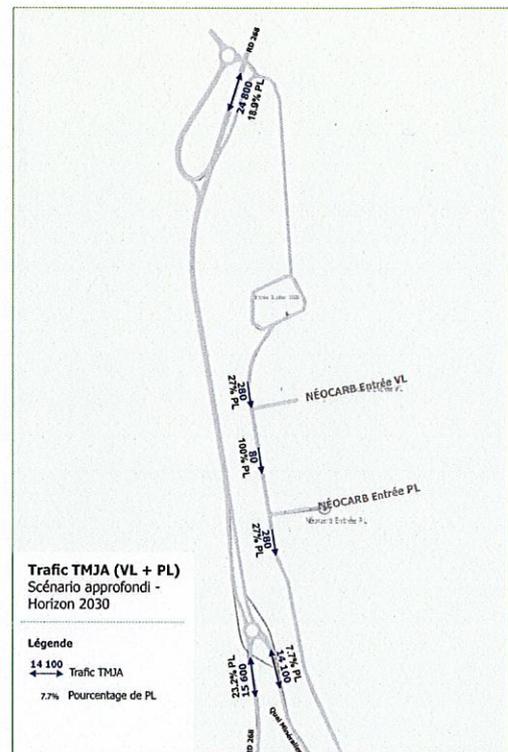
3.2.1. Avant-propos

À l'horizon 2030, le projet DEOS s'implante et se situe tout au Sud du périmètre d'étude.

Le trafic généré par DEOS est assez conséquent avec 2400 VL et 20 PL par jour.

La localisation de DEOS est très importante puisqu'elle est potentiellement génératrice d'impact pour les trafics des entreprises implantées en 2028, au niveau des deux giratoires du PN 17.

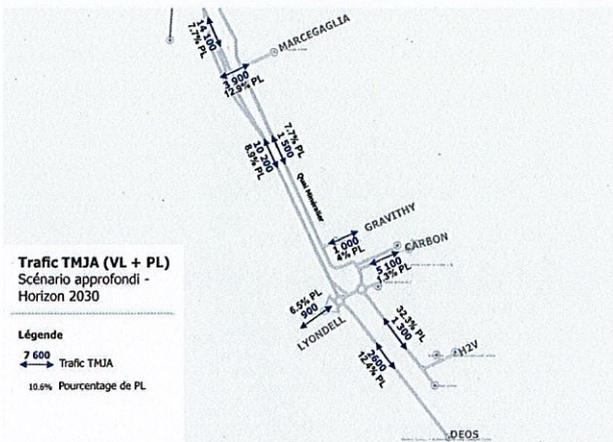
Pour rappel, entre 2028 et 2030 est prise une évolution naturelle de 1.5% par an pour les PL et de 1% par an pour les VL.



Projet n° CXE062_13 - 17 décembre 2024 - 15/26

© CeRyX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable

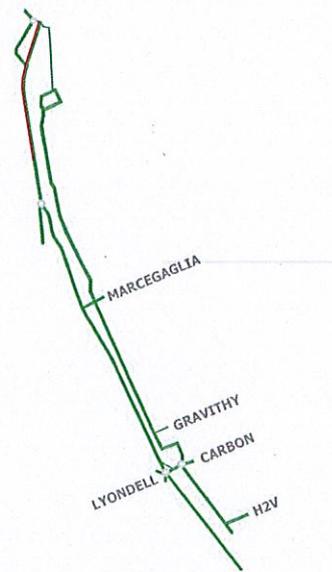




L'arrivée de DEOS n'est pas sujet à modification majeure des circulations sur le périmètre d'étude. La partie au sud des deux giratoires du PN 17 présente des trafics peu élevés avec 2 600 véhicules par jour dans les deux sens confondus contre 1 000 en situation 2028.

Cette augmentation bien que significative reste à pondérer par rapport à la situation actuelle et les très faibles trafics journaliers générés par les entreprises actuellement sur place (ENGIE COMBIGOLFE ou CARFOS).

3.2.3. Capacité des voies de circulation aux heures de pointe



Saturation de la voirie
Scénario approfondi
Horizon 2030 - Hp1 (07h00-08h00)



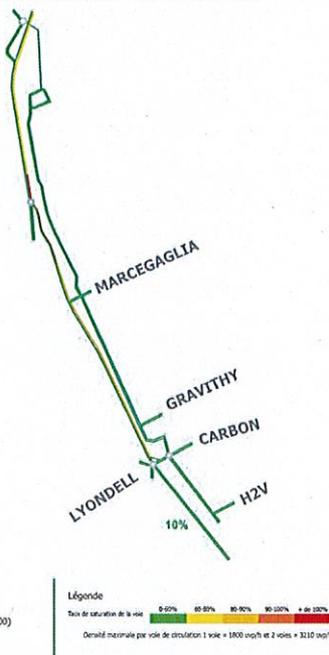
Entre 7h et 8h, il est estimé plus de **1800 véhicules circulant** sur la RD 268 dans le sens nord-sud avec une voie de circulation, la circulation risque d'être très contrainte à



certaines périodes de la journée, le passage à deux voies de circulation en amont du giratoire ne permet sans doute pas de gérer les trafics au niveau du giratoire du Relais, ce qui amène à des contraintes circulatoires sur le secteur.

3.2.4. Impact sur le giratoire du Relais

A l'horizon 2030, les impacts sur le giratoire sont importants. Les cartographies ci-dessous représentent les remontées de file pour chacune des branches aux différentes heures de pointe.



Entre 13h et 14h, la saturation des voies est assez forte sur la zone, en particulier à cause du trafic en provenance des entreprises situées le long du quai Minéralier.



Giratoire du relais - HP 1		Max
Branche 1 : R268 Nord		1 m
Branche 2 : R268 Sud		287 m
Branche 3: Route du quai minéralier		8 m

Les remontées de files observées en HP 1 à l'horizon 2028 sur la RD 268 Sud prennent des proportions beaucoup plus importantes avec une remontée maximale attendue de 287 m à l'horizon 2030.

L'entrée depuis la RD 268 Sud est très contrainte par les flux en provenance du nord vers la route du quai minéralier.



L'ajout à l'horizon 2030 des employés journaliers de DEOS à l'HP 1 dégrade grandement la fluidité du giratoire du Relais.



Giratoire du relais - HP 2	Max
Branche 1 : R268 Nord	1 m
Branche 2 : R268 Sud	17 m
Branche 3: Route du quai minéralier	573 m

À l'horizon 2030, la situation à l'heure de pointe 2 est particulièrement difficile sur le giratoire du Relais. Le volume de trafic émis par les industriels liés à la sortie des shifts ne s'écoule pas de manière fluide dans le giratoire.

La remontée de file s'accumule au fil de l'heure de pointe, avec des remontées atteignant plus de 500m. Ces remontées impactent aussi l'insertion des véhicules provenant de l'échangeur central sur la route du quai minéralier. Des remontées dépassant les 150 m sont attendues

sur la bretelle d'insertion.

Globalement, la situation aux heures de pointe à l'horizon 2030 semble particulièrement saturée sur le giratoire.

Pour montrer l'impact que pourraient avoir certaines actions, il est pris comme hypothèse dans les simulations une part de la voiture individuelle moindre (-10%) et le décalage des shifts des industries a été testé pour le scénario 2 à l'horizon 2030.

Ci-dessous deux tableaux présentant l'impact de ces mesures aux différentes heures de pointe.

Giratoire du relais - HP 1	100% VP	90% VP
Branche 1 : R268 Nord	1 m	0 m
Branche 2 : R268 Sud	287 m	78 m
Branche 3: Route du quai minéralier	8 m	8 m

Giratoire du relais - HP 2	100% Vp	90% VP + Shift
Branche 1 : R268 Nord	1 m	1 m
Branche 2 : R268 Sud	17 m	15 m
Branche 3: Route du quai minéralier	573 m	75 m

À l'HP 1, la réduction des remontées de files est très importante passant de 287 m à 78 m pour la RD 268 Sud.

À l'HP 2, le décalage des shifts industriels hormis Carbon réduit de manière importante le trafic sur le giratoire, les remontées maximales passent de 573 m à 75 m.

L'impact des mesures de réduction du trafic est particulièrement efficace en particulier en HP 2.

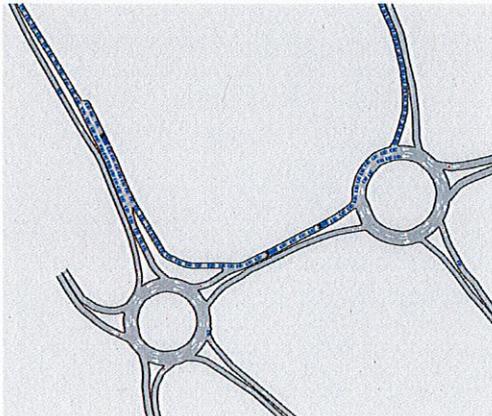
Toutefois, le giratoire est sujet à de très forts trafics, et il est quand même nécessaire de le réaménager, avec un dimensionnement plus adéquat avec les nouveaux trafics.



3.2.1. Réaménagement du giratoire de la RD

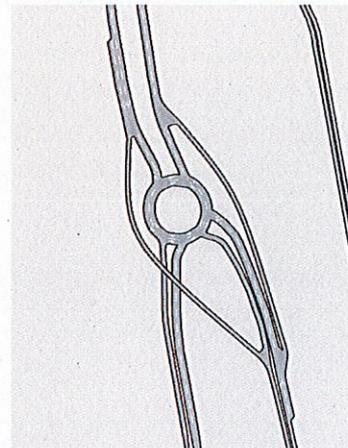
Le giratoire du Relais étant saturé, certains aménagements sont affectés par des remontées de file. L'analyse du fonctionnement de ceux-ci a été faite en dénivelant le giratoire du Relais.

En effet sans l'amélioration de ce giratoire, les remontées de file sur le quai Minéralier sont telles qu'elles impactent le trafic jusqu'au niveau des deux giratoires où se trouve le PN 17.



Capture d'écran de l'itération 7946, à 13h18, à horizon 2030 entre 13h00 et 14h00

L'aménagement futur du giratoire n'est pas connu, mais il est pris dans l'analyse un aménagement permettant le bon fonctionnement des trafics au niveau du giratoire.



L'aménagement futur doit faire l'objet d'une étude complémentaire pour déterminer le nombre de voies à prévoir pour chacune des entrées ainsi que les voies d'évitement à mettre en œuvre.

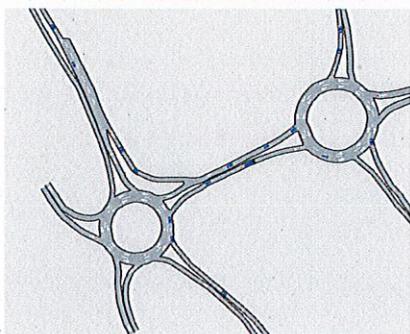
3.2.2. Analyse à l'horizon 2030

Comme à l'horizon 2028, l'échangeur de la zone centre ne présente pas de **remontées de files aux heures de pointe**.

Concernant l'échangeur Sud, malgré l'augmentation du trafic en provenance du sud avec l'installation de DEOS, le barreau où se situe le **PN 17** ne présente **aucune remontée de file** en HP 2.

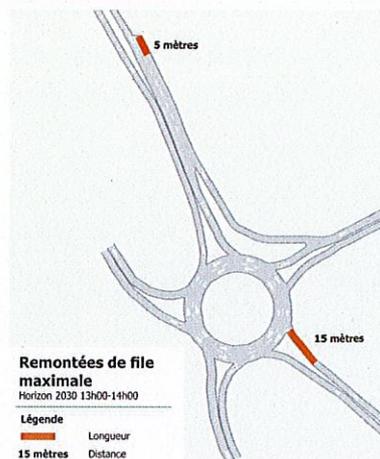
L'amélioration des trafics au niveau du giratoire du Relai permet le bon écoulement du trafic au niveau de Carbon.





Capture d'écran de l'itération 7946, à 13h18, à horizon 2030 entre 13h00 et 14h00

Quand on regarde les remontées de file au niveau du giratoire, celles-ci sont non impactante pour le réseau.



3.2.3. Conclusion sur l'horizon 2030

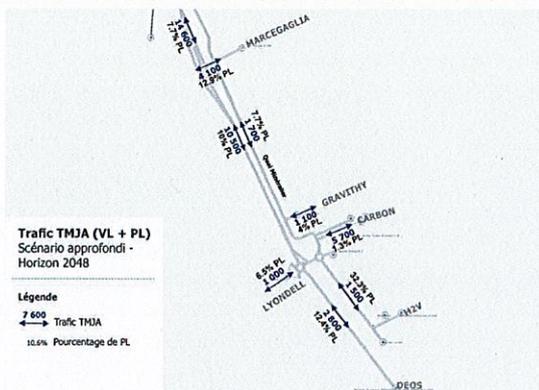
L'aménagement du giratoire du Relais est nécessaire pour éviter tout dysfonctionnement.

Les trafics générés sont tels qu'il n'est pas possible de répartir le trafic de shifts à des périodes décalées ou encore la circulation des PL en heure creuse pour corriger tout dysfonctionnement.

Si on ne génère que les trafics issus de Carbon, les résultats sont identiques sans le giratoire.

Avec un giratoire permettant l'écoulement du réseau, aucun dysfonctionnement n'est constaté malgré le fait d'avoir pris 2400 véhicules / jour pour DEOS.





3.3.4. Conclusion sur l'horizon 2048

L'horizon 2048 présente une situation particulièrement saturée sur la RD 268 en direction du sud et le giratoire du Relais. Les conclusions sont similaires à celles de 2030.

3.3.3. Impact sur les autres aménagements de la zone

Comme à l'horizon 2030, l'analyse des autres aménagements a été réalisée en excluant les problématiques liées au giratoire du Relais. De plus les données de trafic utilisées sont les valeurs sans la mise en place des mesures visant à réduire le trafic.

L'échangeur de la zone centre ne présente dans aucun des scénarii des remontées de file aux heures de pointe.

Concernant l'échangeur sud, malgré l'augmentation du trafic en provenance du sud avec l'installation de DEOS, le barreau où se situe le **PN 17** ne présente **aucune remontée de file** en HP 2.



4. RESILIENCE DU SCENARIO RETENU

4.1. Résilience au niveau du PN 17

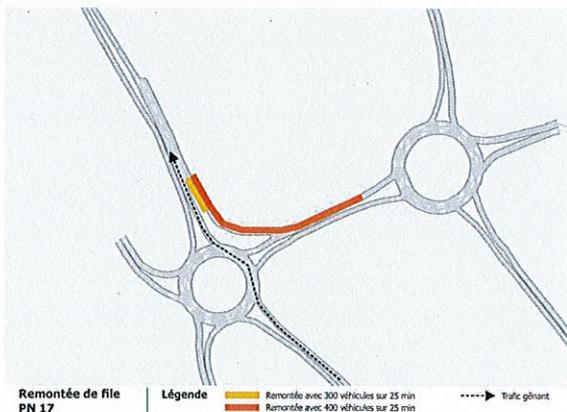
Les remontées de files sur le PN 17 étant un élément crucial dans l'orientation de l'aménagement de la zone du môle central, il est étudié la résilience du scénario dans des situations plus chargées, soit entre 13h00 et 14h00 où les trafics shiftés sortent de Carbon.

Il a ainsi été testé de manière itérative l'augmentation du trafic depuis le Sud vers le Nord sur les périodes de sortie de shift.

En 2048, en HP 2 le trafic est de 165 véhicules sur 25 minutes (entre 13h00 et 13h25) pour simuler les trafics shiftés de DEOS. Pour faire saturer la bretelle du shunt il a été testé des valeurs de trafic plus importantes.

Le risque de remontée est **très faible** avec des remontées de file maximales risquant d'atteindre le PN 17 lorsque **300 véhicules** arrivent depuis le sud sur **25 minutes** soit **plus de deux fois le trafic attendu en 2048**. Pour rappel, les hypothèses prises dans le présent rapport sont contraignantes puisqu'il est pris 2 400 déplacements / jour pour le site DEOS avec un attendu d'environ 1 000 salariés. Soit 2.4 déplacements par jour, 100% en voiture soliste.

On peut voir que le fonctionnement de l'échangeur Sud sans dénivellation peut largement accueillir le trafic attendu en 2048.



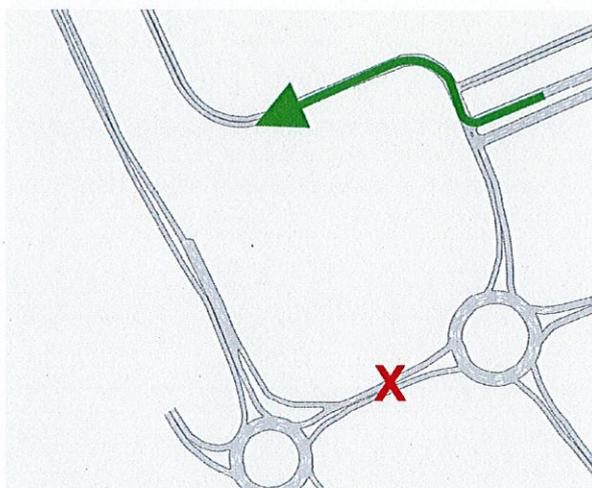
Projet n° CXE062_13 - 17 décembre 2024 - 23/26

© CeRyX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable



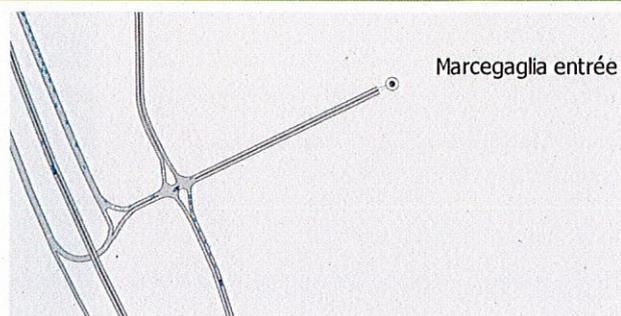
4.2. Blocage de PN 17

La mise en place d'un blocage au niveau du PN 17 n'est pas problématique dans ce scénario grâce à la voie secondaire parallèle à la route du quai minéralier.



Les trafics se reportent alors au niveau de l'intersection avec MARCEGAGLIA. Le faible trafic depuis cette entreprise ne contraint pas les trafics de CARBON.

De plus, d'éventuelles remontées de file n'impactent pas le réseau (saturation, remontée de file au niveau d'un PN, blocage...), avec une voirie de plus de 1 500 mètres entre l'entrée / sortie de CARBON et le carrefour avec MARCEGAGLIA.



Trafic en situation 2048, entre 13h00 et 14h00

Dans l'autre sens, le principe est le même avec des usagers qui vont récupérer la voie le long du quai Minéralier depuis le Nord pour accéder aux entreprises situées à l'Est du PN 17.

Dans le cas d'un blocage du PN 17 le scénario retenu est donc fonctionnel.



4.3. Blocage de la RP 541 entre les échangeurs centre et Sud

Comme pour le blocage au niveau du PN 17, un blocage au niveau de la RP 541 n'engendre pas de dysfonctionnement du réseau routier.

Dans le scénario retenu, la liaison secondaire entre l'échangeur Sud et l'échangeur central permet de pallier le blocage de la RP 541. Les véhicules se réinsèrent sur la RP 541 par les bretelles d'accès de MARCEGAGLIA. Cette voie secondaire permet de conserver la liaison entre les industriels et la RD 268.



Projet n° CXE062_13 - 17 décembre 2024 - 25/26

© CeRIX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable



5. CONCLUSIONS

5.1. Des hypothèses contraignantes

Pour vérifier le bon fonctionnement du réseau, les simulations se sont faites avec des hypothèses hautes en termes de trafics journaliers estimés des entreprises s'implantant sur la zone, mais également par le pourcentage de 100% de déplacement s'effectuant en voiture.

Ces hypothèses ont permis de vérifier en configuration contrainte que le réseau a la capacité de supporter les trafics futurs.

5.2. Giratoire du relai

L'augmentation du trafic aux horizons futurs engendre des problématiques importantes sur le giratoire du relais et la RD 268.

En effet, la simulation dynamique montre la saturation sur le réseau dès l'horizon 2030 sur le giratoire aux heures de pointe.

Un réaménagement de celui-ci est à prévoir en prévision de l'arrivée des entreprises à horizon 2028.

5.3. PN 17

Les remontées de file entre les deux giratoires au niveau du PN 17 ne sont pas sujets à créer des dysfonctionnements grâce à la voie parallèle à la RD 268 qui apporte une résilience à l'aménagement en cas de blocage du réseau au Sud du giratoire du Relais.

5.4. Développer les modes alternatifs

Pour limiter les impacts, autant que possible, de l'augmentation de la circulation sur le réseau viaire, plusieurs mesures sont possibles comme l'augmentation de la part de transport en commun ou le covoiturage.

La mise en place d'un plan de déplacement inter-entreprises dans une zone aussi dense en emploi peut être un bon moyen d'étudier les potentielles actions à mettre en place pour limiter le déplacement en voiture soliste.

5.5. Aménager les shifts

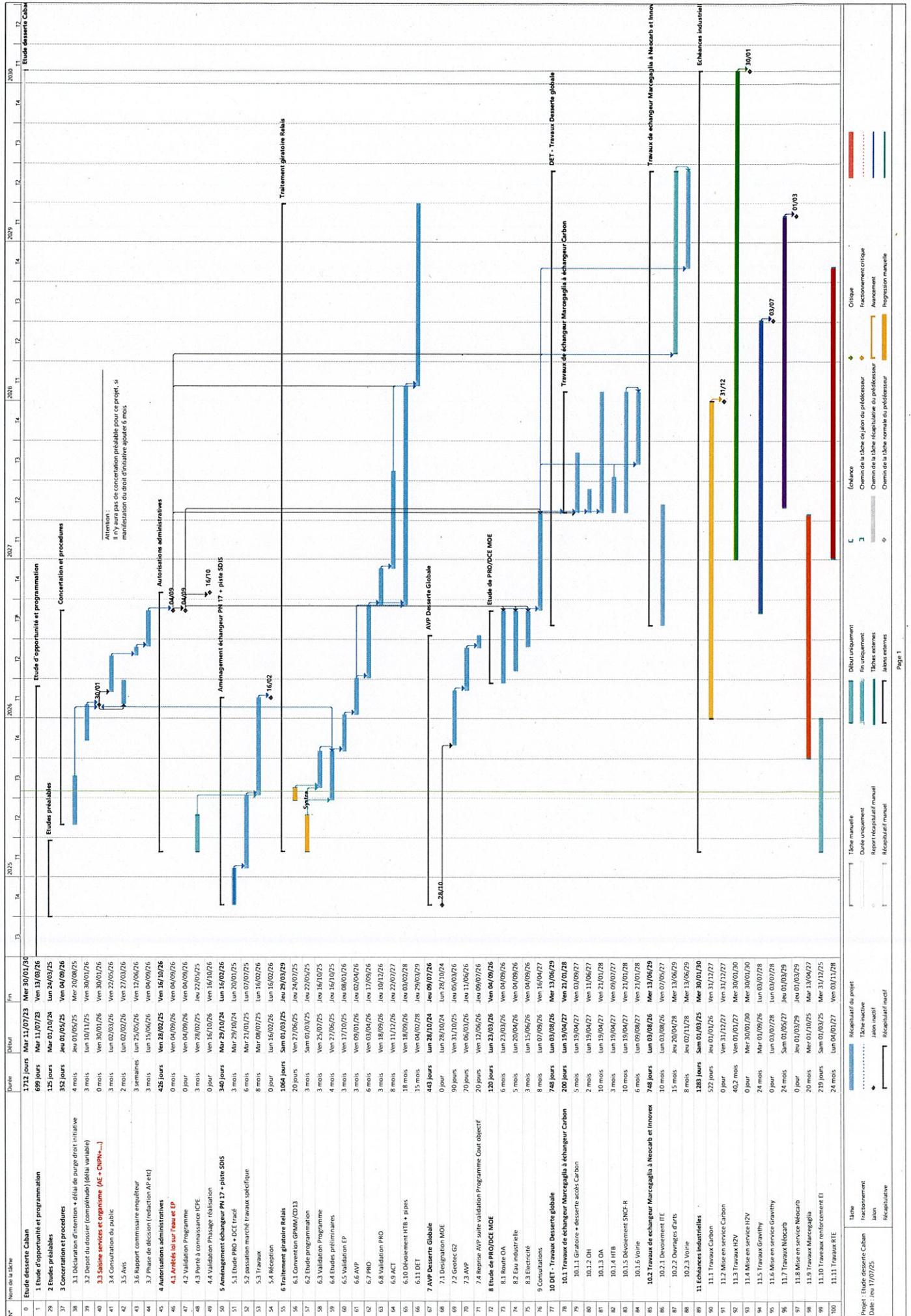
CARBON est la plus grande entreprise à s'implanter sur le secteur en matière de déplacement quotidien. Les trafics générés pendant les périodes de shift sont conséquents avec des centaines de véhicules circulant sur des périodes très restreintes.

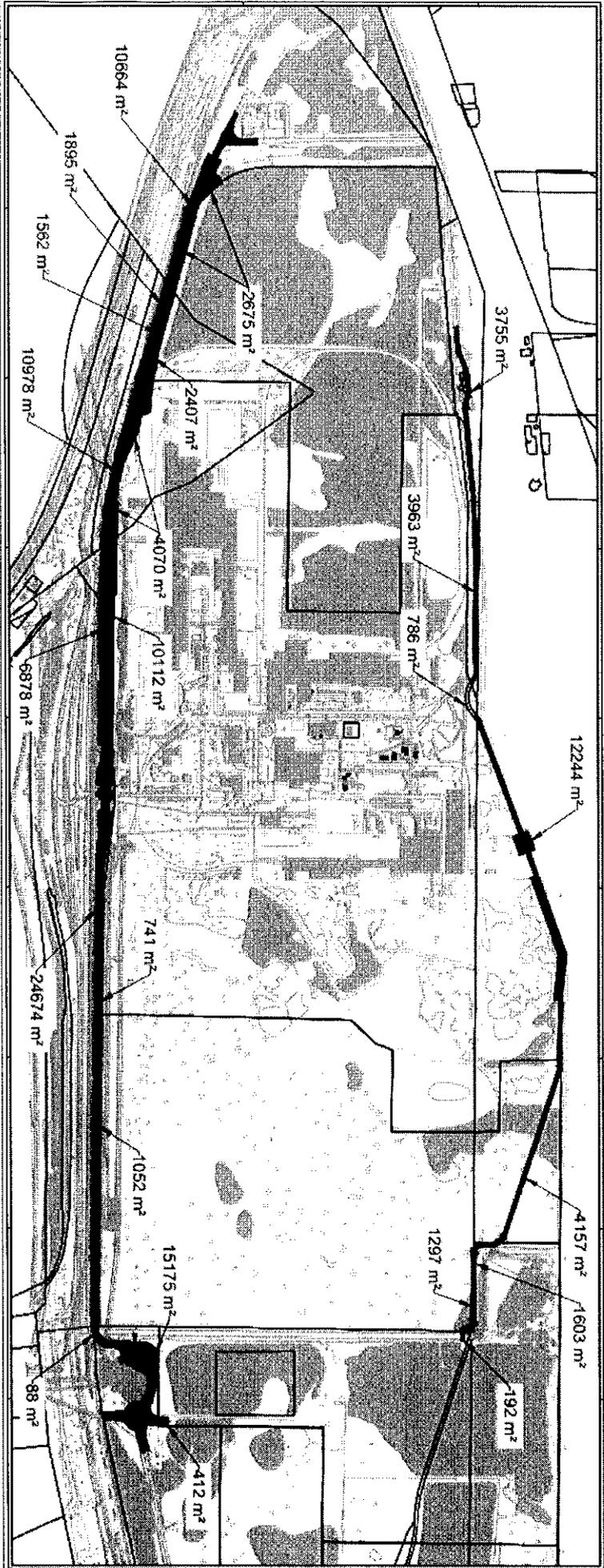
Dans la simulation dynamique, il a été pris l'hypothèse que tous les shifts se fassent aux mêmes créneaux, dans une logique de prendre des hypothèses contraignantes.

Cependant, pour limiter les hyperpointes et des dysfonctionnements ponctuels, une réflexion sur les shifts est à mener pour que toutes les entreprises ne fassent pas leurs shifts aux mêmes créneaux.



© CeRyX Traffic System - Toute reproduction interdite sans autorisation écrite préalable





République Algérienne
 Ministère de l'Énergie et des Mines
 Direction Générale des Mines et des Géosciences
 Direction des Mines et des Géosciences
 Bureau des Mines et des Géosciences de [City]
 [City], le [Date]
 [Signature]
 [Stamp]

N°	Description	Superficie (m²)
1	[Parcel 1]	10664
2	[Parcel 2]	1895
3	[Parcel 3]	1562
4	[Parcel 4]	10978
5	[Parcel 5]	2675
6	[Parcel 6]	2407
7	[Parcel 7]	4070
8	[Parcel 8]	10112
9	[Parcel 9]	6878
10	[Parcel 10]	741
11	[Parcel 11]	24674
12	[Parcel 12]	1052
13	[Parcel 13]	15175
14	[Parcel 14]	88
15	[Parcel 15]	412

N°	Description	Superficie (m²)
16	[Parcel 16]	3756
17	[Parcel 17]	3963
18	[Parcel 18]	786
19	[Parcel 19]	12244
20	[Parcel 20]	4157
21	[Parcel 21]	1603
22	[Parcel 22]	1297
23	[Parcel 23]	192

Direction Générale des Finances Publiques

Le 10/03/2025

Direction régionale des Finances Publiques de PACA et du
département des Bouches-du-Rhône

Pôle gestion publique

Division de l'évaluation domaniale et de la gestion des
patrimoines privés

La Directrice régionale des Finances publiques de
PACA et du département des Bouches-du-Rhône

Pôle d'évaluation domaniale de Marseille

16 rue Borde
13357 Marseille
Cedex 20

à
Grand Port Maritime de Marseille

Courriel : drfip13.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE

Affaire suivie par : Bertrand Legros

Courriel : bertrand.legros@dgfip.finances.gouv.fr

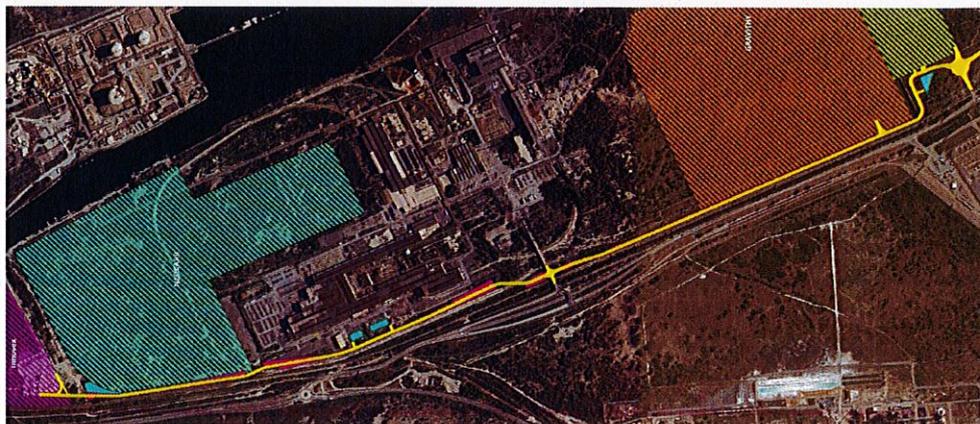
Téléphone : 06 12 82 15 97

Réf DS :22281204

Réf OSE : 2025-13039-08498

AVIS DU DOMAINE SUR LA VALEUR VÉNALE

[La charte de l'évaluation du Domaine, élaborée avec l'Association des Maires de France, est disponible sur le site collectivites-locales.gouv.fr](http://collectivites-locales.gouv.fr)



Nature du bien : Terrain -Équipement public -

Adresse du bien : Môle central 13 270 Fos-sur-Mer

Valeur vénale: 1 700 000 € HT, assortie d'une marge d'appréciation de 15 % (des précisions sont apportées au paragraphe détermination de la valeur ajoutée)

1 - CONSULTANT

affaire suivie par : Mme Valérie ANDREOLI, asset manager - GPM

2 - DATES

de consultation :	03/02/2025
le cas échéant, du délai négocié avec le consultant pour émettre l'avis:	
le cas échéant, de visite de l'immeuble :	
du dossier complet :	13/02/2025

3 - OPÉRATION IMMOBILIÈRE SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE

3.1. Nature de l'opération

Cession :	<input type="checkbox"/>
Acquisition :	amiable <input checked="" type="checkbox"/> par voie de préemption <input type="checkbox"/> par voie d'expropriation <input type="checkbox"/>
Prise à bail :	<input type="checkbox"/>
Autre opération :	

3.2. Nature de la saisine

Réglementaire :	<input checked="" type="checkbox"/>
Facultative mais répondant aux conditions dérogatoires prévues en annexe 3 de l'instruction du 13 décembre 2016 ¹ :	<input type="checkbox"/>
Autre évaluation facultative (décision du directeur, contexte local...)	<input type="checkbox"/>

3.3. Projet et prix envisagé

Le projet d'acquisition foncière par le GPM s'inscrit dans la stratégie de développement du Môle central devant accueillir à horizon 2030 au plus tard, 4 industriels, acteurs économiques de la transition énergétique. La première mise en service est projetée en 2026. Afin d'accueillir les nouveaux trafics générés par ces projets et permettre les accès nécessaires aux parcelles concernées, le consultant expose qu'il est impératif de créer une voie de desserte adaptée, pérenne et efficiente permettant de répondre aux enjeux de mobilité, d'attractivité et de sécurité du site.

¹ Voir également page 17 de la Charte de l'évaluation du Domaine

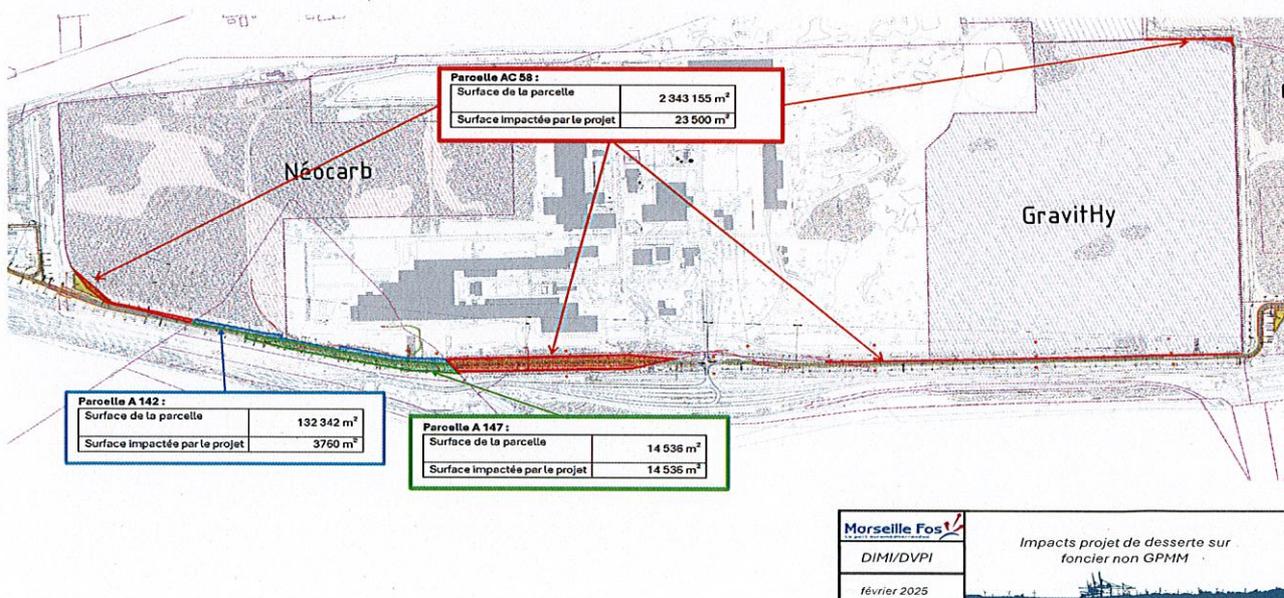
La création de cette nouvelle voie nécessite l'empiètement foncier sur un terrain appartenant au propriétaire privé devant accueillir pour partie ces nouvelles activités, avec lequel des discussions sont en cours en vue de réaliser un apport en nature dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial.

4 - DESCRIPTION DU BIEN

4.1. Références cadastrales

L'immeuble sous expertise figure au cadastre sous les références suivantes :

Commune	Parcelle	Adresse/Lieu-dit	Superficie m ²	Nature réelle
Fos-sur-Mer	AC 58	Môle central	23 500	Terrain nu
Port-Saint-Louis	A 142p	Môle central	3 760	Terrain nu
Port-Saint-Louis	A 147	Môle central	14 536	Terrain nu
TOTAL			41 796	



4.2. Descriptif

Détachés de parcelles, tout en longueur, destinés à la réalisation d'une voie d'accès pour les futurs occupants du site au sein de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

5 – SITUATION JURIDIQUE

5.1. Propriété de l'immeuble

La société Asco Fields est propriétaire des terrains.

5.2. Conditions d'occupation

Les biens sont évalués libres de toute occupation

6 - URBANISME

Règles actuelles

- AC 58 Fos-sur-mer : selon la modification simplifiée n°1 du PLU de la commune de Fos-sur-Mer, approuvé par délibération du 7 décembre 2023 du conseil de métropole Aix-Marseille-Provence, le détaché de parcelle est situé en **zone UEA**, correspondant à un espace économique mixte à dominante industrielle, comprenant notamment la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) destinée à accueillir les constructions et installations dédiées aux activités portuaires et logistiques.

- A 147 et A 142 Port-Saint-Louis : les parcelles situées sur la commune de Port-Saint-Louis sont, selon la modification n°3 du PLU, approuvée par délibération du 27 juin 2024 du conseil métropolitain, en **zone 2AUE**, zone d'urbanisation future à plus long terme à vocation principale d'activités économiques. Le PADD prévoit le développement d'activités économiques :

- En extension de la plateforme logistique de Distriport et de la zone d'activités de Maleberge ;

- A l'arrière de la zone 2AU au Nord du Canal Saint-Louis en interface entre la ZIP et l'extension de la ville projetée ;

- Dans le secteur Nord de la commune dit « Caban Nord » qui comporte les secteurs des Salins du Relais, du Caban ou l'Étang de l'Oiseau.

La zone 2AUE d'urbanisation future non réglementée nécessite pour être aménagée, une procédure d'évolution du PLU qui comportera une évaluation environnementale avec application de la séquence « Éviter - Réduire - Compenser » (ERC). Lors de leur ouverture à l'urbanisation, ces secteurs feront l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). Ainsi la mise en œuvre du PLU n'engendre pas d'effets directs sur ces espaces.

7 - MÉTHODE D'ÉVALUATION MISE EN ŒUVRE

La valeur vénale est déterminée par la méthode par comparaison qui consiste à fixer la valeur vénale ou locative à partir de l'étude objective des mutations de biens similaires ou se rapprochant le plus possible de l'immeuble à évaluer sur le marché immobilier local. Au cas particulier, cette méthode est utilisée car il existe un marché immobilier local avec des biens comparables à celui du bien à évaluer.

8 - MÉTHODE COMPARATIVE

8.1. Études de marché

8.1.1. Sources internes à la DGFIP et critères de recherche – Termes de comparaison

Des mutations à titre onéreux de parcelles situées dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, depuis 2022, ont été recherchées.

Synthèse des prix de la sélection					
Année	Période	Prix au m ² (€) *			
		Moyen	Médian	Minimum	Maximum
2022	janvier-décembre	60,02	60,02	40,03	80,00
2023	janvier-décembre	77,00	77,00	74,00	80,00
Synthèse		68,51	77,00	40,03	80,00

Ref. Cadastrales	Commune	Adresse	Date mutation	Urbanisme	Surface terrain (m ²)	Prix total	Prix/m ²	Groupe	Observations
39//AH/219//	FOS-SUR-MER	LOT LA FEUILLANE	18/01/2023	UEA	4986	398 880	80	Non bâti	PC du 07/07/22 pour bâtiment industriel
39//BS/118// 39//BS/119// 39//BS/120//	FOS-SUR-MER	LA FENOILLERE	03/05/2022	UEA	434008	17 374 800	40,03	Non bâti	Achat pour activité logistique et industrielle
39//AH/221//	FOS-SUR-MER	LA FOSSETTE	07/10/2022	UEA	10014	801 120	80	Non bâti	PC du 05/04/22 pour hangar et bureau 214m ² SdP
78//B/920//	PORT-SAINT-LOUIS	LES ENFORES	06/12/2023	UEA	674	49 876	74	Non bâti	Vente par le GPMM

Des mutations à titre onéreux de parcelles situées en zone 2AU, depuis 2021, ont été recherchées.

Date de mutation	Adresse	Cadastre	Urbanisme	Surface du terrain en m ²	Prix	Prix/m ²	Observations
08/03/21	Les Romaniquettes Nord 13130 Berre l'Etang	BL 468	2AUc	1 134	7 500 €	6,61 €	Vente intra-familiale
14/06/21	1050 RN 113 13580 La Fare les Oliviers	AV 99	2AUE	45	500 €	11,11 €	
18/11/21	Quartier des Auffans 13500 Martigues	DE 409	2AUC	1 075	10 750 €	10,00 €	Acquisition commune
30/11/21	Lieu-dit le grand verger 13170 Les Pennes Mirabeau	CO 99	AUII	2 167	71 500 €	33,00 €	Acquisition EPF PACA
22/11/22	Lieu-dit le grand verger 13170 Les Pennes Mirabeau	CO 368, 375 et 381	AUII	6 886	227 238 €	33,00 €	Acquisition EPF PACA
09/06/23	Les Romaniquettes Nord 13130 Berre l'Etang	BL 25	2AUc	12 615	200 000 €	15,85 €	Acquisition commune
					Moyenne	18,26 €	
					Médiane	13,48 €	

8.1.2. Autres sources externes à la DGFIP

Aucune consultation de sources externes à la DGFIP n'a été réalisée

8.2. Analyse et arbitrage du service – Termes de référence et valeur retenue

L'étude de marché pour le secteur UEA présente des prix au m² assez homogènes, à l'exception de la mutation de 43 hectares de très grande superficie. Les autres cessions sont associées à des permis de construire pour 2 d'entre elles ou portent sur une parcelle de très petite taille. Le terme n° 4 est le terme de nature la plus comparable (aménagement de voirie) mais de très petite superficie. La valeur moyenne est de 68 € le m² et la médiane de 77 € le m².

Il sera retenu la valeur médiane de l'étude soit 77 € / m² (proche de la valeur dominante) qui permet d'écartier les valeurs extrêmes.

Afin de prendre en compte la configuration de la parcelle (de forme très allongée), un abattement de 20 % sera appliqué pour la valorisation des terrains évalués sur ce zonage UEA soit 77 € x 0,8 = 61,6 € arrondi à 60 € le m².

Pour les parcelles en zone 2AUE, les montants au m² des termes de comparaison sont très hétérogènes, ils oscillent entre 6€ et 33€/m². Le prix de la vente la plus récente, correspondant au plus grand terrain, compris entre la moyenne et la médiane de l'étude sera retenue soit 16 €/m².

Calcul de la valeur vénale : (23 500m² x 60 €) + (18 296m² x 16€/m²) = 1 410 000€ + 292 736 = 1 702 736 € arrondi à 1 700 000 €

9 - DÉTERMINATION DE LA VALEUR VÉNALE – MARGE D'APPRÉCIATION

L'évaluation aboutit à la détermination d'une valeur, éventuellement assortie d'une marge d'appréciation, et non d'un prix. Le prix est un montant sur lequel s'accordent deux parties ou qui résulte d'une mise en concurrence, alors que la valeur n'est qu'une probabilité de prix.

La valeur vénale du bien est arbitrée à **1 700 000 € (arrondi)**.

Elle est exprimée hors taxe et hors droits.

Cette valeur est assortie d'une marge d'appréciation de 15 % .

La marge d'appréciation reflète le degré de précision de l'évaluation réalisée (plus elle est faible et plus le degré de précision est important). De fait, elle est distincte du pouvoir de négociation du consultant.

Dès lors, le consultant peut, bien entendu, toujours acquérir à un prix plus bas sans nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale.

Par ailleurs, sous réserve de respecter les principes établis par la jurisprudence, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics ont la possibilité de s'affranchir de cette valeur par une délibération ou une décision pour vendre à un prix plus bas ou acquérir à un prix plus élevé.

10 - DURÉE DE VALIDITÉ

Cet avis est valable pour une durée de 12 mois.

Une nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale serait nécessaire si l'accord* des parties sur la chose et le prix (article 1583 du Code Civil) n'intervenait pas ou si l'opération n'était pas réalisée dans ce délai.

**pour les collectivités territoriales et leurs groupements, la décision du conseil municipal ou communautaire de permettre l'opération équivaut à la réalisation juridique de celle-ci, dans la mesure où l'accord sur le prix et la chose est créateur de droits, même si sa réalisation effective intervient ultérieurement.*

En revanche, si cet accord intervient durant la durée de validité de l'avis, même en cas de signature de l'acte authentique chez le notaire après celle-ci, il est inutile de demander une prorogation du présent avis.

Une nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale serait également nécessaire si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer au cours de la période de validité du présent avis.

Aucun avis rectificatif ne peut, en effet, être délivré par l'administration pour prendre en compte une modification de ces dernières.

11 - OBSERVATIONS

L'évaluation est réalisée sur la base des éléments communiqués par le consultant et en possession du service à la date du présent avis.

Les inexactitudes ou insuffisances éventuelles des renseignements fournis au pôle d'évaluation domaniale sont susceptibles d'avoir un fort impact sur le montant de l'évaluation réalisée, qui ne peut alors être reproché au service par le consultant.

Il n'est pas tenu compte des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

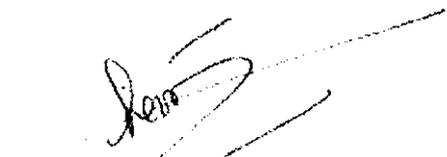
12 - COMMUNICATION DU PRÉSENT AVIS À DES TIERS ET RESPECT DES RÈGLES DU SECRET PROFESSIONNEL

Les avis du Domaine sont communicables aux tiers dans le respect des règles relatives à l'accès aux documents administratifs (loi du 17 juillet 1978) sous réserve du respect du secret des affaires et des règles régissant la protection des données personnelles.

Certaines des informations fondant la présente évaluation sont couvertes par le secret professionnel.

Ainsi, en cas de demande régulière de communication du présent avis formulée par un tiers ou bien de souhait de votre part de communication de celui-ci auprès du public, il vous appartient d'occulter préalablement les données concernées.

Pour la directrice régionale des Finances publiques et
par délégation,



Isabelle THÉRON
Inspectrice divisionnaire
des Finances Publiques

Dossier 22281204

OSE 2025-13039-08498

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

Annexe 8 - Calendrier de cession des terrains apportés

Planning prévisionnel :

- **Début septembre 2025 :**
Rapport au Directoire permettant de mandater le notaire du GPMM afin d'établir une promesse de vente sous conditions suspensives en vue de l'acquisition par le GPMM d'une portion de terrain à prendre et à détacher de la propriété d'Ascofields et nécessaire à la réalisation de la desserte du Môle Central
- **Début septembre 2025 :**
Lancement de la mission géomètre expert
- **15 septembre 2025 :**
Envoi à Ascofields d'une proposition de découpage foncier incorporant les servitudes à créer, pour avis et dans le cadre d'un travail de partage d'information entre le GPMM et Ascofields
- **Fin octobre 2025 :**
Réception du document d'arpentage définitif.
- **31 mars 2026 :**
Date de dépôt maximale des autorisations environnementales du GPMM
- **Septembre 2026 :**
Période prévisionnelle d'obtention des autorisations environnementales du GPMM.
- **De novembre 2025 à mai 2026 :**
Echange itératifs entre les notaires du GPMM et ceux d'Ascofields afin de rédiger l'acte de vente
- **Juin 2026**
Réitération par acte authentique de la vente conformément aux dispositions de l'article 7.1 du PUP