

Liaison Routière Fos Salon

Se déplacer demain dans l'ouest de l'étang de Berre, quelles perspectives ?

Cahier d'acteur N°6 - Septembre 2020

CAHIER DE L'UMF



Avec 450 entreprises adhérentes représentant 25 000 emplois directs, l'Union Maritime et Fluviale de Marseille Fos veille à la reconnaissance de la filière portuaire comme acteur stratégique du commerce extérieur de la France et acteur majeur du développement de l'emploi et de l'économie régionale.

Coordonnées :

22 Avenue Robert Schuman
13002 Marseille
Tél : +33 4 91 99 49 90

umf@umf.asso.fr

Fos-Salon : Une liaison routière indispensable

Une ambition commune

Pour les acteurs économiques du territoire métropolitain, la liaison routière Fos-Salon est un projet stratégique majeur. La fluidité et la performance du transport de marchandises sont des facteurs clefs pour le développement industrialo-portuaire à l'Ouest d'Aix-Marseille-Provence.

Pour accompagner la croissance des trafics, favoriser l'emploi et la compétitivité du port de Marseille-Fos et réduire les nuisances pour les riverains, un réseau d'infrastructures adaptées aux besoins et aux ambitions de la place est une attente forte, exprimée par l'ensemble des parties prenantes.

Attendu depuis 50 ans, confirmé comme prioritaire par le Conseil d'Orientation des Infrastructures en 2018 et inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019, ce projet doit enfin aboutir. Le débat doit porter essentiellement sur les options, les choix d'aménagement et les besoins du territoire.

L'UMF, le GPMM, la CCI Aix Marseille Provence, la CCI Pays d'Arles, les communes de Miramas, de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-mer souhaitent donc insister sur l'extrême nécessité du projet de liaison Fos-Salon, sur ses bénéfices tant pour l'activité économique que pour les populations de l'Ouest de l'Etang de Berre.

GPM : 1ère place portuaire de France, poumon économique du territoire

En 2019, le GPM a traité près de 80 millions de tonnes de marchandises. Acteur majeur du commerce international, il regroupe **1 500 établissements-acteurs de l'activité portuaire qui occupent 41 500 salariés**, et accueille près de 10 000 navires chaque année. Avec plus de 500 ports desservis, idéalement situé au Sud de l'axe rhodanien, et bénéficiant de la trimodalité terrestre (route, fer et fleuve), le port de Marseille-Fos se hisse dans les meilleurs classements :

- 1er port français en trafic global
- 1er port marchand de Méditerranée
- 4ème port de vrac liquides en Europe

La bataille contre la concurrence européenne se joue désormais sur la fluidité du passage portuaire et l'accessibilité à un hinterland toujours plus large. La question de l'approche et de l'évacuation des marchandises vers ou en provenance des terminaux portuaires est donc cruciale.

Dans un contexte de réindustrialisation nationale, la ZIP de Fos est une zone privilégiée offrant une connexion aux marchés nationaux et internationaux. **Un accès fluide est essentiel pour les implantations industrielles vertes génératrices d'emplois sur le territoire.**

Le port de Fos est le seul grand port européen qui ne soit pas directement relié à une autoroute. Les poids-lourds doivent parcourir plus de 30 kilomètres sur une route départementale puis nationale bidirectionnelle et franchir 9 carrefours giratoires pour rejoindre l'A54 et l'A7 à Salon. Il est indispensable de fluidifier la circulation sur cet axe majeur du **premier port de France.**

Les bassins de Marseille (10% des volumes totaux de trafics) sont paradoxalement mieux desservis - avec deux connexions autoroutières - que ceux de Fos, qui représentent 90% des volumes.



Crédit : Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPM)

Ce projet est nécessaire pour assurer la compétitivité et le développement de la place portuaire, garantir le développement socio-économique de la Métropole Aix-Marseille-Provence, améliorer la sécurité routière sur cet axe et réduire les nuisances sonores et environnementales des riverains.

Evolution du trafic et saturation du secteur routier

Evolution du trafic

La dynamique croissante de l'activité conteneur génère depuis 2017 environ **100 000 camions supplémentaires par an sur la route** (+5% par an). Dans le scénario « tendanciel » de développement du trafic de la DREAL, tenant compte de **l'évolution du report modal vers le ferroviaire (25%) et le fluvial (10%), il y aura toujours 1,46 millions de conteneurs à acheminer par la route en 2030 (+19%)**.

La place portuaire poursuit sa stratégie volontariste de développement du report modal : la part modale du ferroviaire a atteint 15% en 2019 contre 11% en 2018. **Toutefois, un report modal massif vers le rail et le fleuve nécessite une massification des flux dont le transport routier est le levier indispensable.**

Il n'y a pas opposition mais complémentarité entre les différents modes de transport, et seul un **réseau routier performant et fluide permettra d'attirer les trafics nécessaires au succès du transport combiné.**

Le trafic routier de personnes, largement majoritaire dans le trafic routier global, devrait également augmenter significativement compte tenu de la forte croissance démographique sur les 5 communes de l'ouest de l'Etang de Berre.

Un aménagement indispensable

Pour rejoindre la ZIP depuis la sortie de l'autoroute A54, le temps de trajet pour une distance à parcourir de 30km est habituellement de 25 minutes contre 1h10 aux heures de pointe !

Ces routes sont saturées, **hautement accidentogènes** et **polluantes** en raison des embouteillages. Cette congestion routière est néfaste pour tous les acteurs du port et pour tous les riverains.

Notons que le trafic de poids lourds engendré par le transit de marchandises est bien moins important que la part de véhicules légers. Si la liaison Fos-Salon doit permettre de relier la ZIP et l'autoroute A54, elle a également pour **objectif d'octroyer une voirie efficace, fiable et sécurisée à l'ensemble des acteurs du territoire.**

Après plus de dix années de concertation et d'études du projet de liaison Fos-Salon, **il est urgent d'engager un phasage de l'aménagement afin de pouvoir répondre aux exigences du territoire.** L'ensemble de la place portuaire et des acteurs territoriaux attendent avec impatience son aboutissement !

Répondre aux problématiques sociales et environnementales

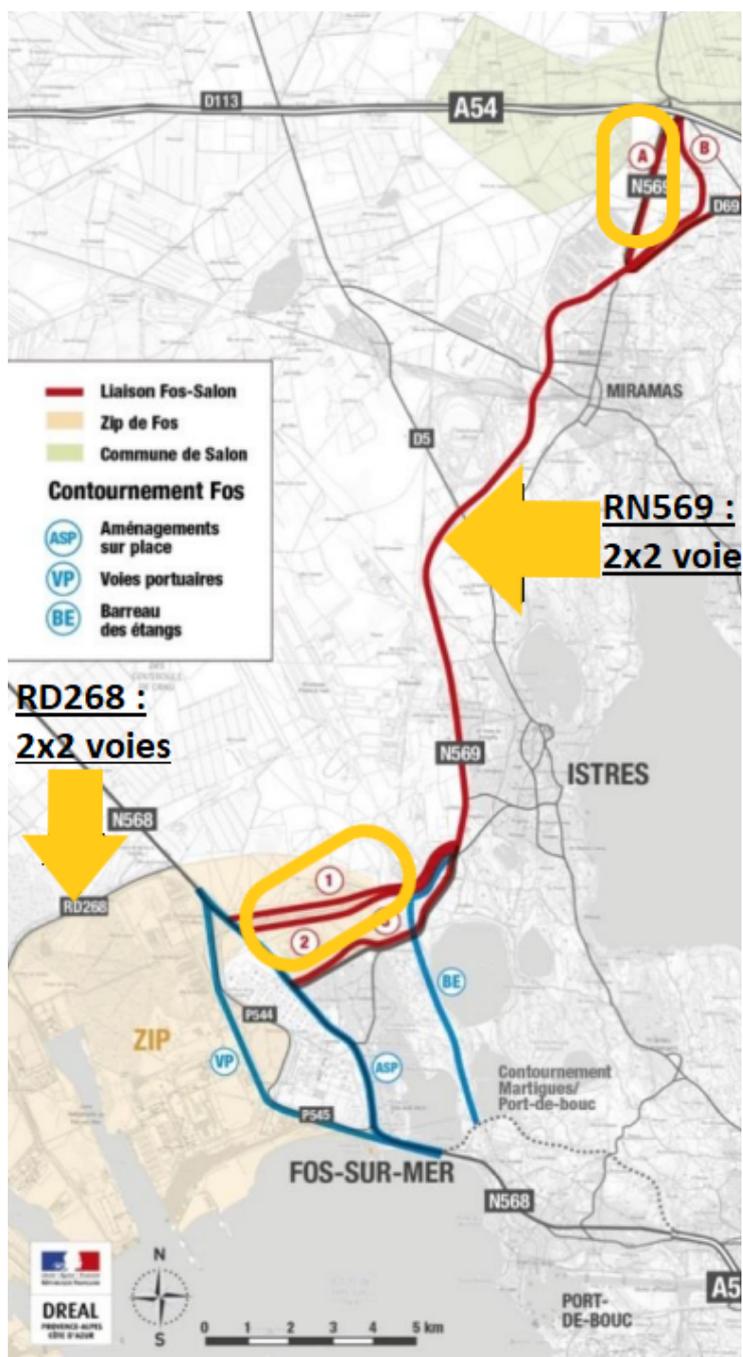
Une liaison routière au service du territoire et du développement économique local

Il s'agit d'un enjeu majeur pour le développement économique de la Métropole et pour la qualité de vie des riverains. Le désengorgement des routes de l'Ouest de l'Etang de Berre est un impératif pour l'ensemble des usagers du territoire.

Un développement conjoint de transports en commun et de possibilités de co-voiturage est évidemment souhaitable, mais ces derniers ne peuvent répondre aux problématiques de déplacement dans le territoire de manière pérenne.

De plus, la nature des emplois de la ZIP ne permet pas de diminuer les trafics de façon significative en ayant recours au télétravail.

Une infrastructure requalifiée sera le support principal d'une amélioration des connexions entre les polarités urbaines et leurs liens avec les pôles d'emplois. Ce projet routier est donc fondamental pour la réorganisation des trafics présents et futurs du territoire.



Crédit : Dossier du Maître d'Ouvrage

Impact environnemental

La qualité de l'air est un des enjeux majeurs autour de la ZIP de Fos, sur un territoire qui concentre des industries mais qui a su préserver son environnement naturel.

L'aménagement de la RN569 permettra **d'absorber l'augmentation des trafics et d'éviter les embouteillages actuels, sources de pollution et de nuisances sonores.**

Une vitesse limitée à 90 km/h sur cet axe semble suffisante : elle minimise le risque d'accidents et diminue la pollution engendrée par l'ensemble des véhicules.

Sécurité routière

La RN569 et la RD268 sont des routes bidirectionnelles sans séparateur central, de fait hautement accidentogènes et létales en raison des chocs frontaux. Leurs niveaux d'insécurité sont deux fois supérieurs au niveau moyen de leur catégorie. **La section centrale de la RN569 présente un taux d'accidents mortels de 66%, pour une moyenne nationale de 25% sur ce type de route.**

La création de séparateurs centraux permettra de réduire drastiquement le nombre d'accidents et de drames sur cette route : **il est de notre responsabilité collective d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.**

Les demandes de l'UMF

1 - La réalisation rapide de la liaison Fos-Salon

L'urgence : la RN569 doit être aménagée à **minima** en une route « 2x2 voies express » avec des **carrefours totalement dénivelés**. Elle répondrait de manière pérenne aux problèmes actuels et aux défis futurs du territoire et de la place portuaire de Fos.

Les variantes : Sur la partie Nord comme sur la partie Sud, les fuseaux doivent permettre **d'éloigner au mieux la route des zones urbanisées et des zones agricoles sensibles**. Les variantes à moindre impact écologique, les plus rapides et économiques à réaliser, sont à privilégier.

Contournement de Fos : A ce stade nous n'avons pas assez d'éléments pour nous prononcer définitivement sur les options proposées. Les avis exprimés lors du débat public sur les tracés, notamment ceux des collectivités locales, seront déterminants. Toutefois, le débat sur le contournement de Fos ne doit en aucun cas remettre en cause l'essentiel de la liaison Fos-Salon.

2 - Aménagement de la RD268

La RD 268 dessert les « derniers kilomètres » de la ZIP. Il est indispensable d'annexer cet aménagement au projet de liaison Fos-Salon. Cette route, systématiquement engorgée car insuffisamment calibrée, doit être aménagée en une route à 2x2 voies, beaucoup plus sûre et fluide. Ainsi, une desserte optimale du territoire intégrant une composante multimodale sera rendue possible.

Conclusion

Ainsi l'UMF soutient pleinement la réalisation de ce projet vital pour le premier port de France et pour le territoire : création d'emplois et de richesses, modernisation du territoire, rayonnement international de la région...

Le port de Fos doit pouvoir bénéficier d'une infrastructure routière à la hauteur de son importance stratégique et de ses ambitions. Ce projet permettra à la place portuaire de Marseille-Fos de relever efficacement et durablement les défis économiques, humains et environnementaux et faire face à la concurrence européenne.

Après plus de 50 ans d'attente, cette liaison ne peut plus attendre ; Elle doit être réalisée sans délai ! Il y a urgence !