

## Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°7 - Septembre 2020

# CAHIER DE LA CCI AIX MARSEILLE PROVENCE



La Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix Marseille Provence porte la voix des 105 000 entreprises du territoire et accompagne leurs projets.

Ses missions : répondre aux besoins quotidiens des entreprises et aux défis du territoire.

Bâtir le port de demain, leader méditerranéen et européen, est une priorité. Plus que jamais, son accessibilité est un prérequis incontournable.

Coordonnées :  
Palais de la bourse  
CS 21856  
13221 Marseille Cedex 01  
Tél : 04 91 39 34 98

[www.ccimp.com](http://www.ccimp.com)

### Fos-Salon : une liaison routière indispensable.

Une ambition stratégique commune

**Pour les acteurs économiques du territoire métropolitain et particulièrement pour les activités logistiques et portuaires, la liaison routière Fos-Salon est un projet stratégique majeur.**

La fluidité et la performance du transport de marchandises sont en effet des facteurs clés 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 est une attente forte, exprimée par l'ensemble des parties prenantes.

La CCI AMP et ses partenaires souhaitent donc insister sur l'importance stratégique du projet de liaison routière Fos-Salon, sur ses bénéfices tant pour l'activité économique que pour les populations de l'ouest de l'étang de Berre.

C'est pourquoi, il est aujourd'hui indispensable que cette liaison, confirmée comme prioritaire au niveau national par le Conseil d'Orientation des Infrastructures en 2018, puisse être mise en service au plus tôt.

**Les acteurs industriels, portuaires et logistiques du territoire doivent bénéficier d'une liaison capacitaire et performante au plus tard en 2030, afin d'accompagner leurs développements, en cohérence avec les projets des communes environnantes.**

## LE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE-FOS, 1er PORT FRANÇAIS, POU MON ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

Fort d'une position géographique stratégique au nord de la Méditerranée, le port de Marseille-Fos joue un rôle central dans l'ouverture mondiale de la France. Il offre notamment une alternative aux ports du nord de l'Europe pour les importations et les exportations des marchandises françaises et européennes.

Avec près de 80 millions de tonnes traitées en 2019, 1 500 établissements et 41 500 salariés, le port est un acteur majeur du commerce international et une porte d'entrée euro méditerranéenne de premier ordre pour le territoire. Premier port français, 4ème port de vrac liquides en Europe, le cluster industrialo-portuaire a la particularité d'opérer sur deux bassins, Est à Marseille et à Ouest Fos-sur-Mer.

Alors que la concurrence entre ports se joue sur la fluidité du passage portuaire et l'accessibilité à un hinterland élargi, les bassins ouest et la ZIP de Fos qui traitent la majeure partie des trafics sont le seul complexe de rang européen à ne pas être directement relié à une autoroute. Une situation qui pénalise de longue date l'attractivité et la compétitivité de tout un écosystème aux atouts remarquables pour l'innovation et le dynamisme industriels du territoire.

***La liaison routière Fos-Salon, attendue de longue date par l'ensemble des acteurs du territoire, doit pouvoir être réalisée dans les meilleurs délais (horizon 2030). Améliorer la desserte routière de l'ouest de l'étang de Berre et la compétitivité de la ZIP, renforcera l'acceptabilité des activités en sécurisant et en éloignant les trafics routiers des centres urbains.***

## UNE ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE RENFORCÉE INDISPENSABLE A L'ÉCOSYSTÈME LOGISTIQUE

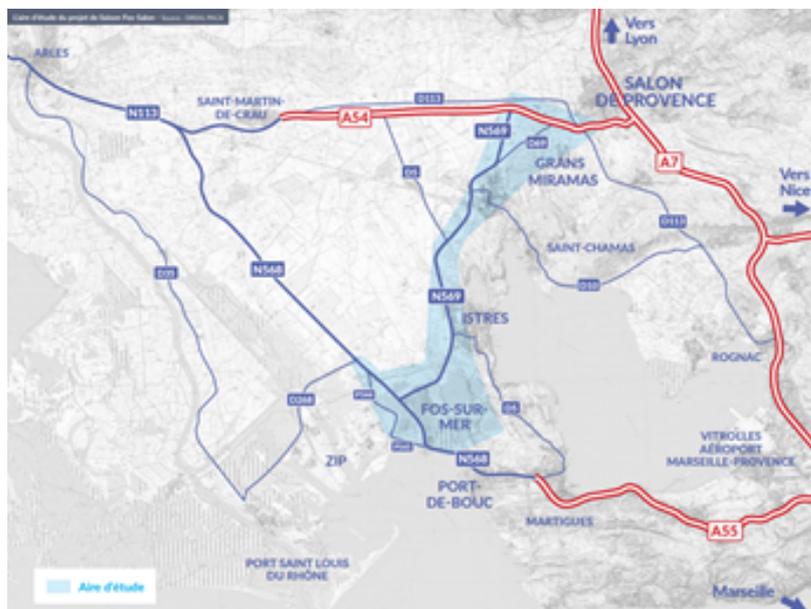
Les récents développements des activités logistiques et du GPMM font face à une desserte routière nettement insuffisante.

Les développements portuaires et logistiques sont en effet continus depuis près de 20 ans, du terminal Fos 2XL aux zones logistiques de Distriport et la Feuillane. En parallèle, au début des années 2000, 150 000 m<sup>2</sup> de plateformes logistiques sont sortis de terre chaque année à l'ouest de l'étang de Berre pour l'accueil de bases européennes d'acteurs mondiaux.

De nouveaux projets se font jour au nord et à l'ouest, et le trafic conteneur, qui croît en moyenne de 5%/an depuis 2014 devrait atteindre de 2,5 à 3,5 millions d'EVP à horizon 2030.

**Comment continuer à accompagner les ambitions de cet écosystème et ses perspectives de développement sans offrir enfin à la ZIP une connexion directe au réseau autoroutier ?**

**Comment permettre au GPMM de jouer pleinement son rôle de hub européen et méditerranéen, sans le doter d'infrastructures dont dispose l'ensemble des ports européens concurrents ?**



Source : DREAL PACA – Dossier du maître d'ouvrage (avril 2020)

## **REPORT MODAL ET INNOVATION : VERS UNE STRATÉGIE GLOBALE DE DESSERTE ET D'ATTRACTIVITÉ DE LA ZIP**

Loin d'obérer les objectifs de report modal vers le fer et le fleuve, la desserte routière de la ZIP et sa connexion aux plateformes logistiques et aux courants d'échanges européens doivent être améliorées au plus tôt.

La massification des flux et un recours accru aux terminaux ferroviaires pour le pré-post acheminement des marchandises requièrent des conditions d'accès fluides et performantes. En 2030 et au-delà, le trafic routier de marchandises autour de la ZIP et des plateformes logistiques continuera à croître, de l'ordre de plus 50% en volume ; la route restera le mode de transport majoritaire.

A horizon 2030, les objectifs de report modal du GPMM consistent à passer à 25% de transport par le fer, soit un triplement du nombre de conteneurs traités par train. Avec en parallèle l'objectif de 11% de transport fluvial, ces chiffres illustrent bien qu'une multimodalité ambitieuse ne peut s'affranchir d'une desserte routière de haut niveau.

D'ailleurs, les acteurs économiques mobilisés de longue date pour la liaison routière Fos-Salon, le sont tout autant pour des projets de report modal. Le contournement ferroviaire et la résorption du nœud lyonnais ainsi qu'un axe fluvial Méditerranée-Rhône-Saône performant font partie des priorités pour la chaîne logistique du sud-est de la France.

Au-delà des modes de transport, l'innovation fait pleinement partie des stratégies de développement du port. Le transport routier de marchandises est engagé dans une amélioration continue de sa performance environnementale, dans une tendance de fond. Ainsi, les impacts environnementaux de la route à horizon 2030 seront moindres et des solutions se déploient déjà, à l'instar de stations de ravitaillement en GNL ou d'expérimentations autour de motorisations électriques, hydrogènes ou hybrides.

Démarche partenariale et transversale, le « French Smart Port in Med » (voir encadré), permet d'améliorer l'offre de services proposée et met en avant le dynamisme et l'innovation de l'écosystème portuaire. En fédérant les acteurs privés et publics, le projet répond à quatre enjeux opérationnels, directement ou indirectement liés à l'accessibilité du port et à sa bonne insertion dans son environnement :

- Un port plus fluide (logistique intelligente, performante, technologies numériques)
- Un port plus vert (performance environnementale)
- Un port plus vertueux (impact des activités portuaires)
- Un port plus innovant (créateur de richesses et d'emplois).

## **Le French Smart Port in Med : un port vert au service de l'économie bleue**

**La démarche, initiée par la CCIAMP en partenariat avec le GPMM et Aix Marseille Université,** agrège les ambitions pour le port de demain. Au cœur du futur projet stratégique du GPMM, cette démarche collaborative s'articule autour de quatre ambitions stratégiques :

- Améliorer la performance économique et environnementale ;
- Créer de nouvelles sources de valeur et d'emploi ;
- Renforcer les interactions entre le port et le territoire métropolitain ;
- Promouvoir la place portuaire et contribuer à la différenciation de Marseille Fos..

Depuis 2017, deux éditions du Smartport Challenge ont permis de développer des programmes d'innovation ouverte autour de défis liés à la logistique, l'énergie, l'information, le numérique, la sûreté.

**S'appuyer sur les technologies numériques est un atout pour un port plus fluide, favorisant une logistique intelligente et des systèmes de gestion plus performants.**

Parallèlement au nécessaire accroissement des parts modales du fer et du fleuve, améliorer la desserte routière de proximité contribuera à fluidifier l'accès à la ZIP. Améliorer son accessibilité et sa connexion aux plateformes logistiques sera un atout pour les riverains comme pour l'attractivité et la performance économique du secteur.

Avec un axe de desserte routière dédié et performant, la ZIP et les activités logistiques ne seront plus source de nuisances pour les communes aujourd'hui impactées. Une meilleure organisation des flux, notamment en lien avec le contournement de Martigues-Port de Bouc, facilitera une utilisation plus multimodale des voiries urbaines (transport en commun, mobilités actives...), au bénéfice du plan grand nombre.

**En termes de qualité et de capacité des infrastructures, la route est le parent pauvre d'une gestion durable du trafic de marchandises. La desserte routière de la ZIP doit donc être améliorée, traitée à l'aune des besoins actuels et futurs. La fluidité des accès routiers à proximité de la ZIP et des plateformes logistiques apportera une plus-value en termes de congestion, de pollution et d'accidentologie sur des axes routiers aujourd'hui non adaptés aux trafics.**

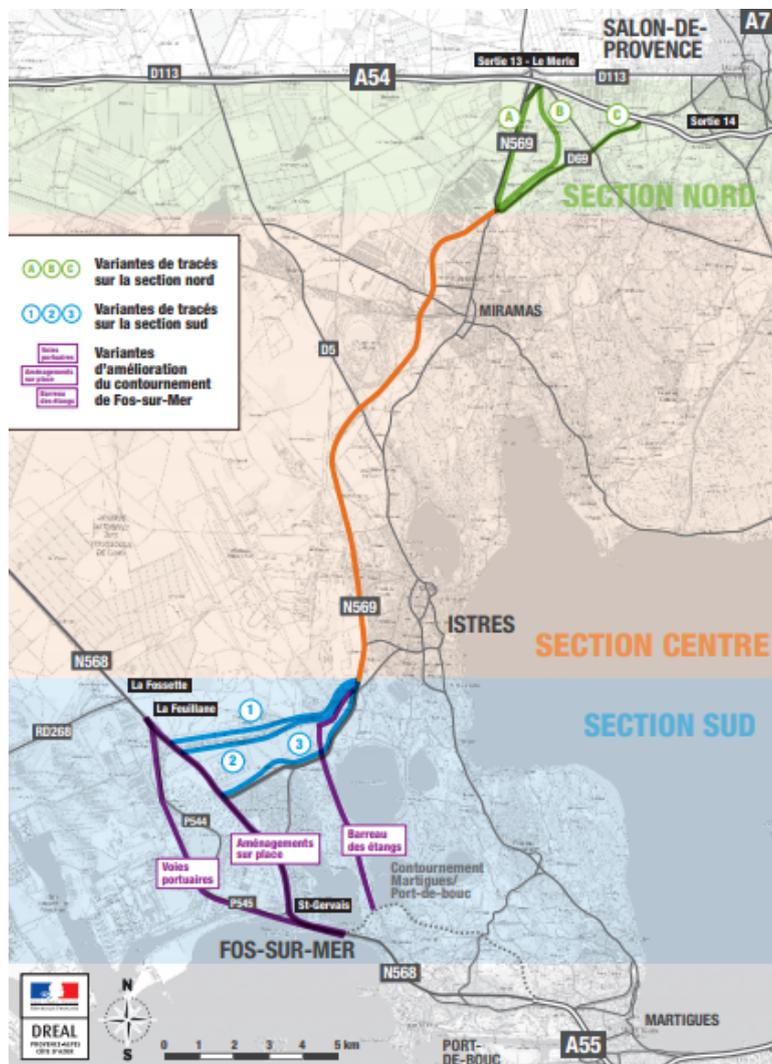
Les démarches d'innovation en cours contribuent à minimiser les impacts des activités portuaires, mobilisant l'ensemble des acteurs pour un développement portuaire durable et partagé.

## FOS-SALON : UN PROJET STRUCTURANT POUR TOUT L'OUEST DE L'ÉTANG DE BERRE

Pour améliorer la desserte du port et des plateformes logistiques, soulager et fluidifier les trafics au sein des communes, une liaison performante entre l'A54 et la ZIP devient une urgence pour tout l'ouest de l'étang de Berre.

L'écosystème logistique multipolaire nécessite un réseau routier courte distance performant. Les carrefours non dénivelés entre la ZIP et les communes voisines sont sources de conflits d'usage et de congestion.

Sur cet axe découpé en trois sections (nord, centre, sud), le projet doit permettre d'offrir les capacités de traitement des flux et d'éloigner le trafic des espaces urbanisés.



En articulant la liaison Fos-Salon, les projets routiers complémentaires comme le contournement de Martigues-Port de Bouc et la mise à 2x2 voies de la RD268, les projets de report modal et de mobilité quotidienne (transport en commun, mobilité active), un système global de mobilité maillé et multimodal à horizon 2030 s'impose.

**La CCIAMP plaide de longue date pour cette stratégie globale, concertée et phasée, pour aboutir à un système performant et cohérent, facteur de développement et d'emplois pour l'ensemble du territoire.**