

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°9 - Septembre 2020

CAHIER DE LA VILLE DE FOS/MER



La ville de Fos-sur-Mer, avec ses quelques 16 000 habitants, se situe aux portes de la Méditerranée, à l'abri du Golfe de Fos et ouvre la voie sur la Camargue.

Elle possède sur son territoire l'une des zones industrialo-portuaires les plus vastes de France, le port de Marseille-Fos.

Sur les 12 000 hectares qui la composent, 7500 sont localisés sur le territoire communal.

Coordonnées :

Ville de Fos-sur-Mer
Avenue René Cassin BP 5
13771 Fos-Sur-MerCédex
Tél : +33 4 42 47 70 00

www.fos-sur-mer.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 est un facteur clef 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.

Dès novembre 1976 le projet de liaison Fos-Salon avait été déclaré urgent, son opportunité n'est donc plus à démontrer !

La ville de Fos-sur-Mer s'inscrit pleinement dans l'affirmation de l'importance stratégique du projet de liaison routière Fos-Salon, dans une version moderne.

Cette liaison permettra de prendre en compte les enjeux cruciaux de protection des populations riveraines et conditionnera l'attractivité du Port de Marseille-Fos.

LE PORT DE MARSEILLE-FOS : 1er PORT FRANÇAIS, LOCOMOTIVE ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

Des avantages concurrentiels uniques

Le Port de Marseille-Fos se présente comme une porte d'accès privilégiée et unique à l'Europe et constitue une véritable alternative aux ports du Nord de L'Europe.

C'est le seul port en Méditerranée à bénéficier de la quadrimodalité : pipelines, routes, ferroviaire et fluvial. Les bassins ouest, implantés en eaux profondes dans la ZIP de Fos, sont accessibles aux plus grands navires et dédiés aux grands flux intercontinentaux. Ils bénéficient d'une dynamique de port mondial pour l'industrie et la logistique et accueillent 90% des volumes totaux de trafic du Port de Marseille-Fos.

Un poumon pour l'économie et l'emploi

Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos regroupe 1500 entreprises des Bouches-du-Rhône de la chaîne d'activité portuaire. Au sein de ce cluster, la ZIP de Fos, avec ses 400 entreprises et ses quelques 10 000 emplois (8 emplois sur 10 à Fos-sur-Mer) est le premier site industriel de la Région Sud.



Crédit : @Fos-sur-Mer - Carrefour St Gervais à Fos sur Mer

Le cluster industrialo-portuaire génère 10.7% du Produit Intérieur Brut du département des Bouches du Rhône dont 9.5% par la ZIP de Fos.

Néanmoins, malgré tous ses avantages concurrentiels et la place essentielle qu'il joue dans l'économie locale, et régionale, le port de Marseille-Fos est le seul grand complexe européen à ne pas être directement connecté à une autoroute. Cette situation singulière pénalise la compétitivité du 1er port français et au-delà compromet sa croissance et les effets induits.

NECESSITE D'UNE ACCESSIBILITE ROUTIERE ADAPTEE

Un itinéraire saturé et des routes inadaptées

Pour rejoindre l'A54 et l'A7 à Salon de Provence depuis la ZIP de Fos, les poids lourds doivent emprunter un trajet de 30 kms via la RD268 sur lequel transitent quotidiennement quelques 13000 véhicules dont 27 % de poids lourds, puis la RN 568 depuis le giratoire de la Fossette et enfin la RN 569, route bidirectionnelle simple qui relie la zone de Fos-Istres à l'autoroute A54 - qui comptabilise plus de 30 000 véhicules par jour sur sa section la plus chargée (portion échangeurs de Dassault et Guynemer à Istres) et indirectement l'autoroute A7 au niveau de Salon de Provence. Le temps de parcours en heure de pointe, qui peut atteindre 1h30, est plus que doublé sur cet itinéraire.

La RD268, classée route à grande circulation, qui relie la RN568 au droit de Fos-sur-Mer (carrefour de La Fossette) à l'agglomération de Port Saint Louis du Rhône, assure la desserte des bassins ouest du Port de Marseille-Fos. Pour permettre d'améliorer les conditions de sécurité et de fluidité de la RD268, de favoriser l'accessibilité à la zone portuaire et de faire face aux prévisions d'augmentation de trafic générée par les projets de développement du Port de Marseille-Fos, un aménagement à 2 x 2 voies entre La Fossette et le carrefour du Mât de Ricca, soit un linéaire d'environ 9 Km, apparaît nécessaire.

Ce projet figure au programme des opérations routières prises en considération par le Département des Bouches du Rhône et est inscrit au Schéma Directeur Routier Départemental. La liaison Fos-Salon devra donc prendre en compte ce projet connexe sous maîtrise d'ouvrage du Département, afin de ne pas créer un transfert de congestion vers la RD268.

Ainsi, le seul itinéraire existant - RD268/RN 568/RN569 - pour relier la ZIP de Fos à son hinterland Nord et Est, offre des routes bidirectionnelles sans séparateurs et présente, depuis les années 2000, avec l'accroissement des activités logistiques et portuaires (zone logistique CléSud, zone logistique de la Feuillane, plateforme de transbordement maritime Fos 2XL), une congestion chronique, de l'insécurité routière et des nuisances sonores et environnementales croissantes aux populations.

Une insécurité routière élevée

Ce réseau routier s'avère accidentogène avec un taux d'accidents mortels de 66% contre 25% pour la moyenne nationale comme l'indique le dossier du maître d'ouvrage.

Environ 1700 poids lourds transportent quotidiennement des matières dangereuses (hydrocarbures, produits chimiques...), qui peuvent aggraver l'impact d'un accident compte-tenu de la densité du trafic, du partage de routes inadaptées avec les voitures et motos et des limitations des possibilités de dépassement.

Il est en outre essentiel de souligner la difficulté d'intervention des secours dans cette zone particulièrement soumise aux risques industriels.

Une importante pollution sonore

L'importance du trafic routier sur la RN 568 et la RN 569 est génératrice d'importantes pollutions sonores pour les riverains, auxquelles s'ajoutent les nuisances sonores engendrées par les avions de la base aérienne d'Istres ainsi que celles créées par la ZIP de Fos.

Des paramètres d'évolution à prendre en compte impérativement

Dans un contexte de croissance continue et dynamique du trafic maritime qui a doublé entre 1995 et 2015, l'activité conteneur génère depuis 2017 environ 100 000 camions supplémentaires par an sur la route (+5% par an).

La création de plateformes logistiques dans la ZIP de Fos, qui constitue l'un des axes de développement du port de Marseille-Fos, ainsi que la plateforme logistique CleSud vont contribuer à une augmentation du trafic de marchandises et en particulier du trafic poids lourds.

Face à cet accroissement du trafic poids lourds, une meilleure organisation des flux permettra d'éviter le tout camion et de développer le report modal vers le fer ou le fleuve. Il est ainsi primordial que l'accessibilité de la gare de triage de Miramas, maillon essentiel au report modal, soit améliorée par la liaison Fos-Salon.

Tout comme doit l'être la desserte ferroviaire de la ZIP, aujourd'hui indigente.

Par ailleurs, il est impératif d'intégrer à la réflexion les projections démographiques du SCoT Ouest Etang de Berre à l'horizon 2030 (+ 55 000 habitants) ainsi que les nombreux projets de développement économique qui laissent présager à l'horizon 2030 une forte augmentation du nombre d'emplois (+ 5000 pour la seule ZIP de Fos).

La nécessité de découpler croissance démographique et économique du trafic routier est impérieuse et appelle une réponse ambitieuse.

La réalisation de la liaison routière Fos-Salon doit donc intervenir sans délai pour desservir la ZIP de Fos avec une infrastructure routière adaptée et performante afin de répondre aux nécessités actuelles et anticiper les besoins futurs de développement économique et de report modal.

Seule une liaison Fos-Salon moderne, fluide et correctement dimensionnée permettra une complémentarité entre les différents modes de transports et favorisera le transport combiné.

FOS SUR MER AU COEUR DE LA PROBLEMATIQUE

Un territoire très contraint

Fos-sur-Mer s'affiche comme un territoire impacté et contraint : il recense 14 sites SEVESO dont 12 en seuil haut et 3 Plans de Prévention des Risques Technologiques. Sa frange littorale est frappée du risque de submersion marine, les zones naturelles côtoient la ZIP installée sur plus de 80% de la surface de la commune, le plan d'exposition au bruit de la base aérienne d'Istres limite l'extension de la ville au Nord.

Les nuisances provoquées par le réseau routier inadapté, pour une ZIP de ce niveau, s'étendent au-delà du périmètre du projet puisque la RN568 en bord de mer, qui permet de relier Marseille, est empruntée par 40 000 véhicules par jour dont environ 6000 poids lourds.

La déviation poids lourds par les voies portuaires effective depuis mai 2018 entre la RN568 et les carrefours de Saint-Gervais et La Fenouillère, s'avère très insuffisante.

Enfin, le projet de contournement routier Martigues-Port de Bouc n'améliorera ni le cadre de vie des riverains de la RN 568 ni ne résoudra la problématique d'accidentologie sur le territoire fosséen ou la desserte de la ZIP de Fos.

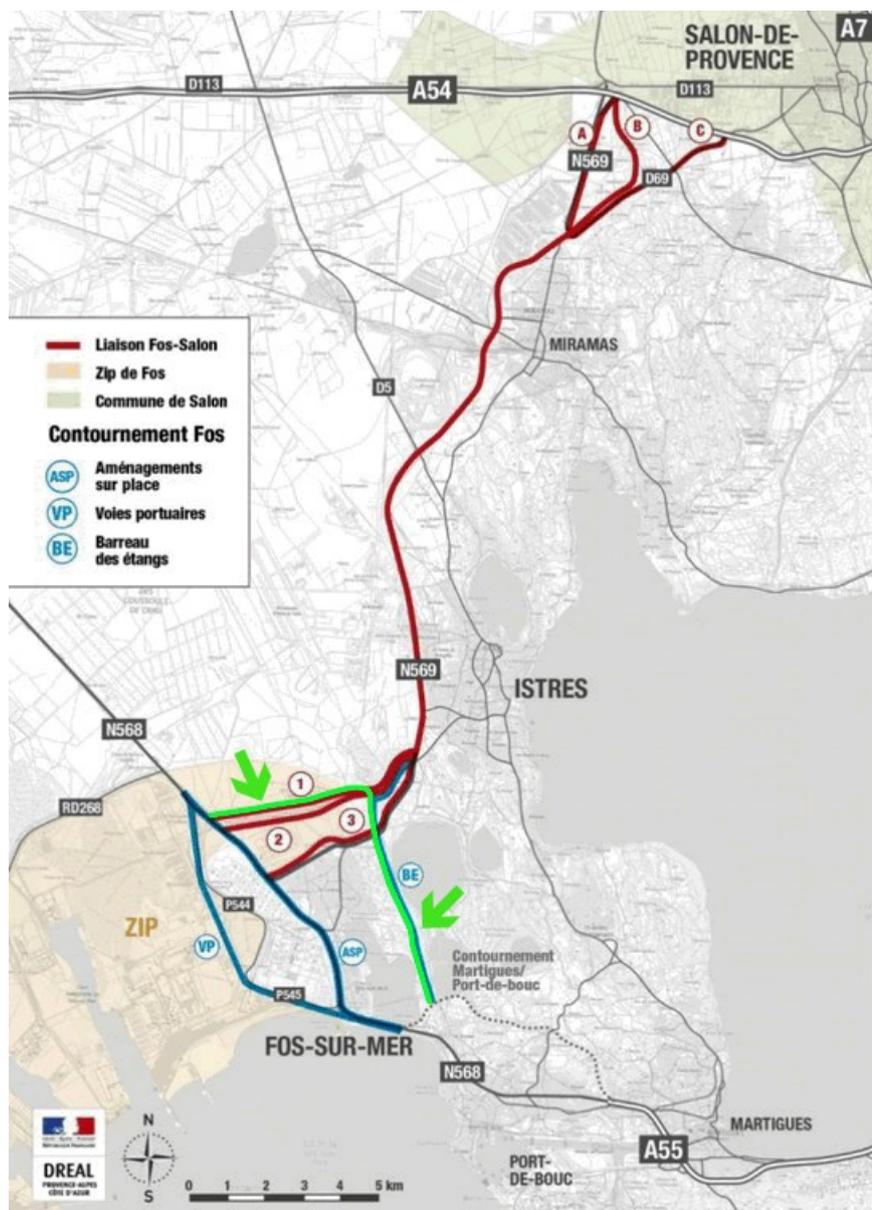
Une volonté affirmée de soutien au projet de liaison Fos-Salon

Il convient que ce projet, résolument soutenu par la ville de Fos-sur-Mer, n'engendre pas de nuisances supplémentaires sur un territoire déjà très impacté.

Le projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme de la ville de Fos-sur-Mer prévoit la requalification des RN 568 et RN 569 en boulevards urbains, enjeu essentiel pour améliorer la qualité de vie des habitants et permettre l'extension de la ville au Nord, qui est la seule possible à cause des contraintes territoriales subies.

Aussi, la ville de Fos-sur-Mer **choisit, pour la section sud de l'infrastructure, la variante de tracé n° 1** pour préserver le seul foncier disponible pour une urbanisation future. Ce tracé n°1 favoriserait en outre la desserte de la zone industrielle du Ventillon et resterait suffisamment éloignée de la ville pour limiter son impact sur les populations.

Ce tracé n°1 est le prolongement naturel du contournement de la ville par le barreau des Etangs qui non seulement permettrait la requalification de la RN568 en boulevard urbain, mais décongestionnera la ville le plus efficacement et contribuera ainsi à la qualité de vie des Fosséens.



Crédit : @Fos-sur-Mer - Dossier du Maître d'ouvrage

CONCLUSION

Il y a urgence à doter le 1er port français d'une liaison routière digne de son niveau et de ses ambitions de développement.

La ville de Fos-sur-Mer soutient ce projet de liaison vital pour l'avenir du territoire et de celui de ses habitants.