

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°10 - Septembre 2020

CAHIER DU GPMM



Le Grand Port Maritime de Marseille est le premier port français avec 80 millions de tonnes traitées en 2019 à Marseille et à Fos.

Porte d'entrée de l'Europe par la Méditerranée, il est l'alternative Sud aux ports du Nord de l'Europe.

Le cluster industrialoportuaire de Marseille-Fos, c'est 41 500 salariés dans 1 500 établissements, dont deux zones logistiques d'importance stratégique.

Coordonnées :

Grand Port Maritime de
Marseille

23, place de la Joliette 13226
Marseille Cedex 02

Tél. : 04 91 39 40 00

Courriel : gpm@arseille-port.fr

Site internet :

www.marseille-port.fr

Une ambition commune

Pour les acteurs économiques du territoire métropolitain, la liaison routière Fos-Salon est un projet stratégique majeur. Attendu depuis 50 ans, et confirmé comme prioritaire par la Commission d'Orientation des Infrastructures en 2018, ce projet doit enfin aboutir.

L'UMF, le GPMM, la CCIAMP, la CCIPA et les communes de Miramas, de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer insistent 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.

La liaison Fos-Salon, maillon déterminant de la performance des activités portuaires et de la logistique régionale, doit être réalisée d'urgence dans le respect du cadre de vie et de l'environnement de l'ouest Etang de Berre.

A travers son projet stratégique 2020-2024 « Un port vert au service de l'économie bleue », le GPMM poursuit son développement dans un processus de transition énergétique en s'appuyant sur l'innovation pour promouvoir la redynamisation industrielle du territoire grâce à son foncier disponible et à une offre de services optimisée et compétitive.

En complément des activités industrielles historiques, le GPMM développe l'activité logistique, fortement créatrice de valeur ajoutée et d'emploi local qui repose sur la qualité des dessertes terrestres, et en premier lieu des dessertes ferroviaires et fluviales.

La qualité de la desserte routière, intimement complémentaire aux modes massifiés, demeure un impératif, et la connexion des terminaux et des plateformes au réseau autoroutier constitue l'un des déterminants de leur développement. C'est pourquoi il apparaît indispensable au GPMM que la liaison Fos-Salon soit réalisée dans les meilleurs délais (2027-2030).

La liaison Fos-Salon, un déterminant du développement portuaire

Dans un contexte de concurrence interportuaire accrue, la fluidité, la capacité et la rapidité des transports conditionnent la compétitivité des temps de transit. Elles sont un facteur de différenciation entre les ports et il est essentiel qu'elles soient de qualité pour contribuer à assurer le maintien et le développement de l'activité et des emplois associés.

La stratégie du GPMM est d'accroître la capacité de desserte de ses terminaux et d'offrir à ses clients et aux entreprises implantées les solutions de transport adéquates.

D'importants développements à prévoir dans le secteur logistique

Dans les années 2000, le port et les collectivités ont aménagé les terminaux à conteneurs Fos 2XL et ont créé une « couronne logistique » allant de Distriport à Clésud, Saint-Martin-de-Crau... qui est devenue l'un des poumons économiques du département. La logistique crée une forte valeur ajoutée locale, et représente 58 000 emplois, non délocalisables.

L'exigence de la performance des solutions de transports

Les développements de la logistique reposent sur la performance des connexions terrestres entre les terminaux maritimes et les points de destination des marchandises, le cas échéant après transit dans une plate-forme du territoire.

Ces connexions terrestres font appel autant que possible aux modes massifiés. Le port a beaucoup œuvré ces dernières années pour améliorer ses dessertes massifiées lui permettant de réaliser entre 8 000 et 10 000 trains par an.

Le développement des dessertes massifiées ne peut toutefois pas se concevoir sans dessertes routières de qualité. En effet, compte tenu de l'hinterland du GPMM, le transport routier est aujourd'hui prépondérant et indispensable, notamment pour le transport conteneurisé de courte distance, mais pas uniquement. Ainsi, la filière travaux publics et construction qui recycle les sous-produits des activités industrielles de la ZIP pour produire des ciments « bas-carbone » a besoin de la route pour fournir tous les chantiers à proximité. L'écosystème local, éclaté entre les industries de la ZIP, la couronne logistique proche et la zone agroalimentaire du nord des Bouches-du-Rhône et du sud du Vaucluse, a aussi besoin d'un excellent réseau routier de courte distance.

L'objectif du GPMM est d'augmenter le report modal. En 2012, la part du mode routier était de 85% ; elle atteint aujourd'hui 79% pour le trafic de conteneurs et va continuer à décroître. Compte tenu de l'ambition en volume (2 MEVP par le port de Fos), la poursuite de cet objectif de report modal se traduirait par une augmentation du nombre de poids lourds sur les routes, justifiant la réalisation de l'infrastructure.

De façon générale, la qualité des dessertes routières apparaît comme un impératif pour l'extension de Distriport, la Feuillane ou Clésud, comme pour tous les projets de relocalisation industrielle.

Des accès routiers aujourd'hui déficients pour un port de rang mondial

L'itinéraire d'accès à l'arrière-territoire principal du port est constitué par la RN569, voie bidirectionnelle sans séparateur, qu'un poids-lourd doit emprunter sur 30 km avant d'atteindre l'autoroute.

Ceci constitue un handicap majeur pour la compétitivité et l'attractivité de Fos, seul complexe portuaire de rang européen ne disposant pas d'une connexion directe à une autoroute. Le projet doit s'accompagner de l'aménagement en 2x2 voies de la RD 268 qui dessert les «derniers kilomètres» de la ZIP.



Cette route, aujourd'hui systématiquement engorgée et dangereuse deviendra ainsi plus sûre et fluide.

La liaison Fos-Salon, pour mieux maîtriser l'empreinte écologique des activités économiques

Une nécessaire fiabilisation du mode routier pour contribuer au développement du transport ferroviaire

Le port a réalisé d'importants investissements sur l'infrastructure ferroviaire favorisant la constitution de trains complets sur les terminaux, l'embranchement ferroviaire des entrepôts logistiques et la création de pôles de concentration de conteneurs.

La liaison Fos-Salon facilitera grandement l'acheminement des marchandises en sortie des entrepôts et usines implantés sur le port vers les terminaux ferroviaires à proximité.

Ces flux doivent pouvoir atteindre efficacement les plateformes dédiées à la concentration de fret pour la constitution de trains. Cela concerne aujourd'hui un nombre significatif de circulations entre la ZIP et les installations de Miramas notamment. Le projet de liaison Fos-Salon est en cela un élément indispensable pour le report modal vers le fer.

L'encouragement des acheminements de marchandises plus vertueux

Le port est mobilisé auprès de tous ses clients pour faire aboutir des actions réduisant les impacts des acheminements de marchandises.

Ainsi, le GPMM propose à ses clients dotés de flottes poids-lourds au GNL de se ravitailler à la première station GNL créée en PACA. Cette offre devrait augmenter avec le projet de création d'une nouvelle aire de services dédiée aux poids-lourds, incluant une deuxième station GNL à la Fossette.

Il encourage aussi l'investissement en engins électriques pour la manutention dans les zones logistiques et portuaires, ainsi qu'en poids lourds électriques pour la desserte de courte distance.

L'utilisation de véhicules fonctionnant à l'hydrogène devrait par ailleurs monter en puissance, bénéficiant de la mise en opération début 2022 de la première station de distribution d'hydrogène pour poids-lourds longue distance en Europe.

La liaison Fos-Salon pour limiter l'impact des activités portuaires

Le GPMM, acteur du territoire, œuvre pour limiter les nuisances de l'activité industrialo-portuaire pour les populations riveraines. Il a dans ce cadre instauré une concertation continue avec les acteurs locaux et soutient activement la réalisation de projets visant à minimiser les impacts du transit de marchandises : depuis 2018, 5 trains hebdomadaires suppriment 27 000 camions par an entre Vergèze et Fos.

Pour un même trafic, plus une route est fluide, moins les véhicules qui l'empruntent émettent de pollution

La liaison Fos-Salon, avec des échangeurs dénivelés, répond à cet objectif de fluidification et de moindre pollution. En effet, le trafic actuel entre Fos et Salon, qui doit franchir 9 giratoires, oblige à de nombreuses variations de vitesse dont les effets en termes d'émissions polluantes sont significatifs.

La liaison permettra aussi d'éliminer définitivement les principaux points noirs de congestion identifiés aux heures de pointe, diminuant d'autant les émissions

Sécuriser les déplacements routiers

Les niveaux d'insécurité sur la RN569 et la RN568 sont deux fois supérieurs à la moyenne des routes de leur catégorie. Sur l'itinéraire, on dénombrait 10 accidents mortels et 29 accidents graves entre 2009 et 2013. Ces voiries ne sont pas adaptées à la desserte concomitante d'une zone logistique en développement comme Clésud, d'une zone industrialo-portuaire et d'un territoire urbanisé comprenant un chapelet d'agglomérations urbaines en extension.

La liaison Fos-Salon, en ce qu'elle sera suffisamment capacitaire pour permettre une meilleure cohabitation des véhicules particuliers et des poids-lourds, assurera un haut niveau de sécurité.

Réduire les nuisances sonores et visuelles

La liaison Fos-Salon permettra d'éviter les centres urbains et éloignera la circulation routière des zones habitées. L'acceptabilité des flux de poids-lourds ainsi que la qualité de vie des habitants des agglomérations urbaines traversées en seront améliorées.