

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°12- Octobre 2020

CAHIER DU DIMERS



Mai 2017, M. Jean-Christophe BAUDOIN est nommé délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône (DIMeRS) et préside le conseil de coordination interportuaire. Son objectif est de mettre en œuvre, adopter, et suivre la stratégie d'aménagement et de développement de l'activité logistique à l'échelle de l'axe, en s'appuyant sur les spécificités de chaque place portuaire.

Coordonnées :

Agence nationale de la cohésion
des territoires - 20 avenue de
Ségur - TSA 10717 - 75334 PARIS
CEDEX 07

Tél. : 01 85 58 62 02

jean-christophe.baudouin
@anct.gouv.fr

Fos-Salon : une liaison routière indispensable

Dans le cadre du développement de l'intermodalité, la délégation interministérielle est favorable au projet d'amélioration de la liaison Fos-Salon. Elle soutient le principe d'une liaison Fos-Salon performante à 2x2 voies pour :

1. **Améliorer la performance et l'attractivité logistique du GPMM** dans un contexte de concurrence européenne des ports maritimes ;
2. **Fluidifier les échanges nord-sud, concourir au rayonnement euro-méditerranéen du GPMM et de l'axe MeRS,** dans une logique de complémentarité entre les modes de transports massifiés et routier ;
3. **Accompagner le développement de la couronne logistique et multimodale des bassins OUEST du GPMM,** anticiper son développement, et fixer durablement de la valeur ajoutée sur le territoire.

La liaison Fos-Salon : une infrastructure nécessaire à la logistique française et au développement du GPMM, dans un contexte de concurrence des ports Européens

La logistique Française en chiffres : un secteur d'activité important avec des performances en demi-teinte

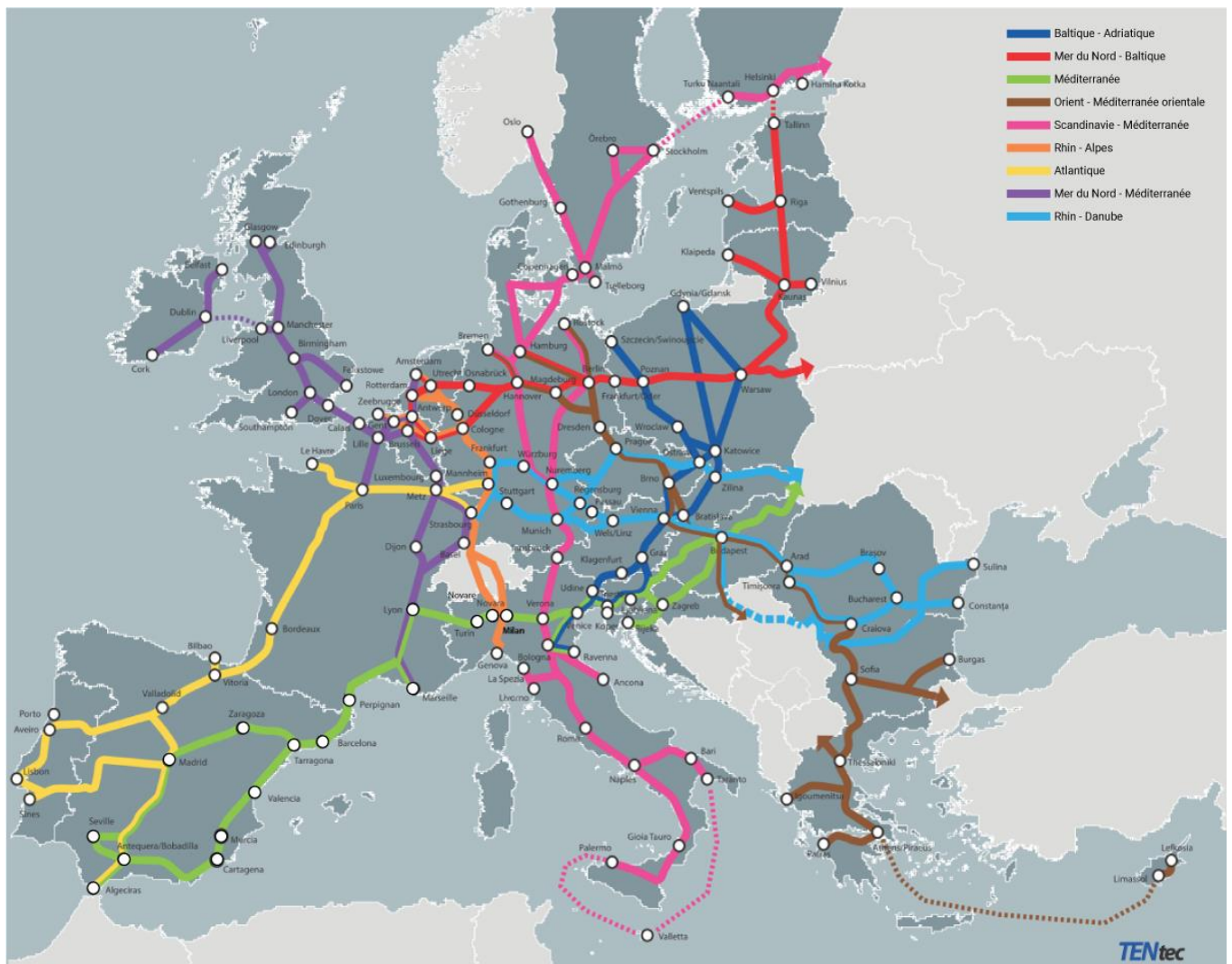
Bien que disposant de la plus grande façade maritime d'Europe, la France est moins performante que ses proches voisins en matière de transport maritime. Notre logistique – secteur d'activité qui représente pourtant plus de 10 % du PIB – est peu performante, et d'importantes marges de progression sont possibles. De nombreuses activités logistiques, de flux pouvant être massifiés, et tout autant de valeur ajoutée et d'emplois, nous échappent, souvent au profit des ports du range Nord. Au-delà des considérations économiques, c'est la question de la souveraineté logistique de la France – d'aujourd'hui et du « monde d'après » – qui doit être posée, puisque l'essentiel de nos marchandises transite par des ports étrangers :

- Seuls 30 % des flux de fret maritime internationaux à destination de l'Europe, qui transitent par la Méditerranée depuis l'Asie, sont déchargés dans les ports du sud ;
- 50 % des conteneurs approvisionnant le marché français entre par les ports européens du range nord et sont acheminés majoritairement par le mode routier vers la destination finale ;
- Environ 50 % des marchandises à l'origine ou à destination de l'agglomération lyonnaise sont approvisionnées et expédiées depuis le port d'Anvers ;
- La région PACA est également dépendante des ports européens du range nord. Le volume des flux est plus réduit mais non-négligeable.

La délégation interministérielle poursuit donc l'objectif de **conforter la porte d'entrée sud de la France et de l'Europe et réduire la part de trafic de transit sur l'axe**. Méditerranée-Rhône-Saône. Aussi, le rééquilibrage des flux entre le nord et le sud de l'Europe contribue à la transition écologique : un conteneur en provenance d'Asie et à destination de la région lyonnaise émet 2 à 3T de CO2 de moins en transitant par le GPMM que par ceux d'Anvers ou Rotterdam.

Cause de la défaillance et marges de progression

Le manque d'attractivité de nos ports, et les faiblesses de notre logistique s'expliquent en partie par le manque d'infrastructures performantes en comparaison avec nos voisins. La carte du Réseau TransEuropéen de Transport en est l'exemple le plus parlant. La France dispose en effet du maillage d'axes inscrits au réseau RTE-T le moins dense de l'Union européenne.



Réseau européen de transport RTE - Crédit : site de la commission européenne

La bataille des ports se gagne à terre, mais la France est en retard. Le respect des délais et la fluidité des marchandises en pré et post-acheminement, ont de larges marges de progression (rapport HEMAR-DAHER 2019). Aussi, toutes les actions permettant d'améliorer l'écoulement des flux de marchandises doivent être mises en œuvre dès que possible. Il s'agit bien-sûr de **faciliter le transit des marchandises dans une approche multimodale et complémentaire entre les modes massifiés et la route** ; d'autant que le développement de la massification est nécessaire sur la grande distance et permet d'étendre les hinterlands des ports. Pour autant la route s'impose aujourd'hui encore comme l'un des principaux exutoires des flux maritimes. Or, **les accès routiers aux bassins Ouest du GPMM sont insuffisants et pénalisent le port** (fluidité) et les territoires environnants (nuisance et insécurité routière). Cette insuffisance est d'autant plus prégnante qu'une partie significative des flux PL (70%) sont captifs (parcourant moins de 200 km) au regard des caractéristiques actuelles de l'hinterland du GPMM. En ce sens il est nécessaire d'agir sur l'amélioration de la performance des infrastructures routières de nos ports, et le projet de liaison Fos-Salon répond à ce besoin.

La liaison Fos-Salon : Une infrastructure d'axe MeRS, pour fluidifier les échanges Nord-Sud et concourir au rayonnement Euro-Méditerranéen du GPMM

Augmenter le rayonnement d'un port passe également par l'amélioration de l'organisation logistique interne à sa zone d'influence. Il s'agit de la rendre fluide, robuste, performante pour créer ainsi des conditions favorables à l'implantation d'activités économiques nouvelles sur le territoire, elles-mêmes génératrices de trafics nouveaux dans une logique de cercle vertueux. Les travaux de la délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône portent cette ambition : améliorer le fonctionnement et la performance logistique de l'axe et concourir au rayonnement européen et méditerranéen du GPMM.

L'atteinte de ces objectifs passe en premier lieu par l'amélioration des échanges entre le GPMM et la métropole de Lyon. Le renforcement des infrastructures et des services multimodaux se poursuit, pour favoriser le recours aux modes massifiés dès que cela est possible. Cependant, les interactions entre le GPMM et la vallée du Rhône génèrent des flux routiers importants qu'ils convient de prendre en compte dans les politiques d'aménagement du territoire – 40 % des flux interrégionaux de marchandises, en entrée et sortie des bassins OUEST, sont encore routiers. En ce sens, le projet de passage à 2x2 voies de la liaison Fos-Salon répond à un besoin existant, car la RN569 est le principal et unique barreau routier permettant d'irriguer l'axe MeRS depuis les bassins Ouest du GPMM.

Si le projet de liaison Fos-Salon répond à une demande existante, il anticipe également des besoins futurs – les activités du GPMM étant amenées à croître.

Conforter la place du GPMM au sein de l'axe MeRS

L'hinterland naturel du GPMM n'est pas figé. Concernant l'axe MeRS, le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin est susceptible de modifier les organisations logistiques existantes. Au terme du projet, c'est l'ensemble de la moitié nord de l'axe qui entrera dans la zone d'influence des ports italiens, tels que Gênes et Trieste, au détriment de Marseille.

En ce sens, et compte tenu du contexte concurrentiel exposé ci-avant, il convient d'adapter les infrastructures existantes, en créer de nouvelles, pour **conforter la place du GPMM au sein de l'axe MeRS**. L'enjeu est avant tout ferroviaire, et elle concerne des aménagements à prévoir sur le nœud ferroviaire lyonnais mais aussi les connexions avec l'Est de l'Europe. Cependant, toutes les opérations d'interconnexion pouvant contribuer à l'amélioration de l'écoulement des flux entrants et sortants du GPMM, routières, ferroviaires, fluviales doivent être mises en œuvre ; au risque de voir la situation du premier port français se dégrader davantage.

La liaison Fos-Salon ne permettra pas à elle seule de conforter la position du GPMM au sein de l'axe, mais elle pourra y contribuer, en compensant notamment l'absence de raccordement des bassins OUEST du GPMM au réseau autoroutier – cas unique en Europe pour un port d'envergure internationale tel que Marseille. Le projet de liaison Fos-Salon accompagne donc la stratégie du port qui vise à conforter et accroître son hinterland, ainsi que sa position de tête de file de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

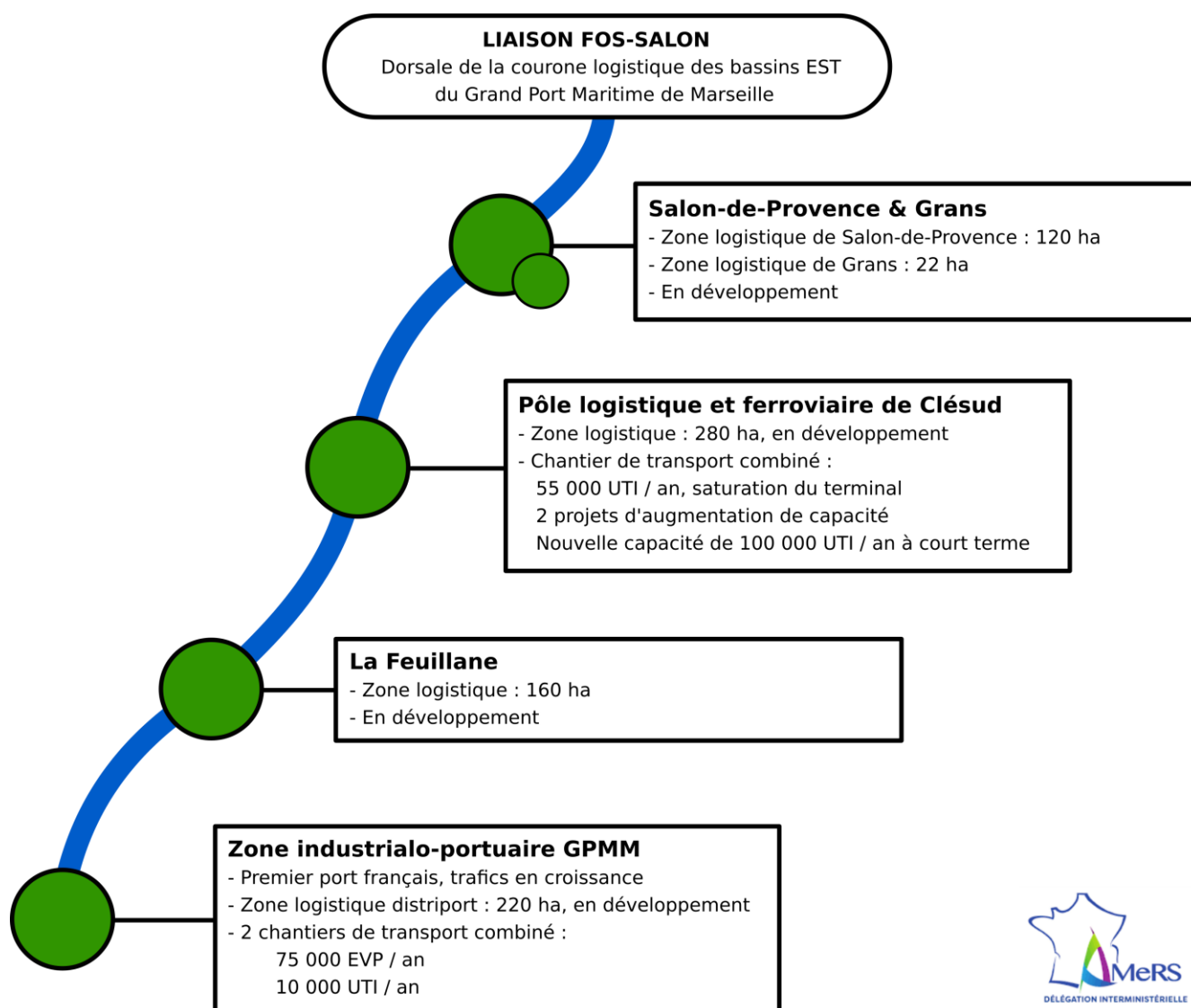
La Liaison Fos-Salon : Un axe structurant de la couronne logistique locale à aménager, pour faciliter les échanges et capter de la valeur ajoutée sur le territoire

En dernier lieu, le projet de liaison Fos-Salon revêt un intérêt local pour le territoire de la couronne logistique du GPMM. Si l'objectif de la DIMERS est de faire converger les navires vers les ports de la façade méditerranéenne, et en particulier le GPMM, plutôt que vers Anvers ou Rotterdam, l'intérêt du territoire n'est pas de voir passer les marchandises dans une logique de « port couloir », en subir les nuisances et les pollutions, sans en tirer le moindre bénéfice.

Il est préférable que les flux maritimes transitent par des plateformes logistiques, soient chargés/déchargés, stockés, reconditionnés... Autrement dit, il est préférable que de la valeur ajoutée puisse être apportée sur le territoire, et fixée durablement dans le temps. **C'est bien en ancrant les chaînes logistiques et industrielles au sein de la couronne que l'on fixera les trafics dans nos ports et que l'on créera durablement de la valeur et de l'emploi.** L'enjeu est donc de parvenir à accueillir des activités logistiques et industrielles et faciliter la circulation interne des flux de marchandises générés par ces activités. La liaison Fos-Salon est, à ce titre, en premier plan.

Elle constitue l'axe routier structurant de la couronne logistique des bassins OUEST du GPMM, et relie entre eux : le premier port français de commerce (nœud du réseau central RTE-T), 800 hectares de foncier logistique à vocation continentale et régionale, ainsi que deux chantiers de transport combiné rail-route d'envergure européenne (nœud du réseau global RTE-T).

La liaison Fos-Salon traverse aussi une couronne logistique toujours en développement, avec de nombreux projets en cours, dont des réalisations prévues à court terme : développement de nouveaux trafics portuaires, extension de la zone logistique de Clésud et de la Feuillane, augmentation de la capacité du combiné rail-route à Clésud.



Liaison Fos-Salon : "colonne vertébrale" de la couronne logistique des bassins OUEST ; source DiMERS

Dans le cadre ainsi posé, la liaison Fos-Salon est un aménagement indispensable pour accompagner le développement et améliorer la performance de l'écosystème logistique et multimodal de la couronne logistique des bassins OUEST du GPMM, et ainsi contribuer à l'ancrage durable des flux de fret et donc des activités logistiques sur le territoire.