

CAHIER DU SYNDICAT DES TRANSITAIRES DE MARSEILLE-FOS ET SA REGION



Le Syndicat des Transitaires de Marseille-Fos représente 95 entreprises, 5 000 emplois directs et veille à la reconnaissance de la profession. Véritable force commerciale et logistique du port, il contribue au développement économique régional, à la création d'emplois et au commerce extérieur de la France.

Coordonnées :

22, avenue Robert Schuman
13002 Marseille
Tél. : +33 4 91 99 49 90
s.boumendil@umf.asso.fr
www.stm-marseille.com

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, augmenter la sécurité de nos employés, 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.

Le STM, 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



Credit photo : GPMM

LES TRANSITAIRES, DESIREUX D'UN PORT ACCESSIBLE ET FLUIDE

Les transitaires ont pour mission d'accompagner les exportateurs et importateurs dans l'organisation du transport international de leurs marchandises. Ils doivent déterminer les circuits et les modes de transport les plus fiables, rapides et compétitifs. La fluidité du passage portuaire est donc un facteur clé de l'attractivité d'un port.

Le GPMM regroupe **1 500 établissements-acteurs de l'activité portuaire qui occupent 41 500 salariés**.

Avec 10 000 navires accueillis /an, plus de 500 ports desservis, idéalement situé au Sud de l'axe rhodanien, et bénéficiant de la trimodalité terrestre (route, fer et fleuve), Marseille-Fos est un port majeur :

- 1^{er} port français en trafic global
- 1^{er} port marchand de Méditerranée
- 4^{ème} port de vracs liquides en Europe

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. Pour les transitaires, il est essentiel 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.

Ce projet est nécessaire à la compétitivité et au développement des trafics qui transitent par le port. Sa réalisation, permettra aux transitaires d'attirer de nouveaux trafics, ouvrir des entrepôts supplémentaires et créer de nombreux emplois dans la logistique et les transports. **1.000 conteneurs supplémentaires correspondent à 10 emplois supplémentaires sur la chaîne logistique.** Les emplois créés sont variés (niveau avant bac, bac+2 et bac+5) avec une prédominance technique et surtout interculturelle.

L'EVOLUTION DU TRAFIC SE HEURTE A UNE 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)**. Selon les études de développement du trafic de la DREAL, tenant compte de **l'évolution du report modal vers le ferroviaire (15%) et le fluvial (10%), 1.35 millions de conteneurs seront toujours acheminés par la route en 2030 (+19%)**.

De nombreux transitaires sont engagés dans une stratégie volontariste de développement du report modal, qui leur permet d'atteindre des marchés plus lointains. La part modale du ferroviaire a atteint 15% en 2019 contre 11% en 2018 à Marseille-Fos. 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.

Notons bien que le trafic de poids lourds engendré par le transit de marchandises est largement minoritaire dans le trafic routier global. La part des véhicules légers devrait encore augmenter significativement compte tenu de la forte croissance démographique sur les 5 communes de l'ouest de l'Étang de Berre.

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.

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 ! Sans compter l'effet de seringue au niveau de la RD268, qui dessert les industries et terminaux de la zone.

Ces routes sont quotidiennement saturées, hautement accidentogènes et polluantes. Cette congestion routière est néfaste pour les acteurs du transport, du port et pour tous les riverains.

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**. Les transitaires attendent avec impatience son aboutissement !



Source : dossier du maître d'ouvrage

REPONDRE AUX PROBLEMATIQUES 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 place portuaire 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.

L'absence de transports en commun et de possibilités de co-voiturage, que personne n'a su ou pu résoudre à ce jour, oblige un recours quasi obligatoire à la route pour les salariés de la ZIP.

De plus, la nature des emplois de la ZIP, et en particulier les industries, les opérateurs de terminaux, et la zone logistique Distriport où sont installés des transitaires logisticiens, ne permet pas le recours au télétravail pour diminuer les trafics de façon significative.

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 congestions actuelles, 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.**

Par ailleurs, la présence de plusieurs ronds-points est source de nombreux accidents de poids lourds.

LES DEMANDES DU STM

1- 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 et aux défis du territoire et de la place portuaire de Fos.
- ▶ **Les variantes** : Sur la partie Nord comme sur la partie Sud, les fuseaux à moindre impact écologique, les plus rapides et économiques à réaliser, **permettant d'éloigner au mieux la route des zones urbanisées et des zones agricoles sensibles**, sont à privilégier.
- ▶ **Contournement de Fos** : Les avis exprimés lors du débat public sur les tracés, notamment ceux des collectivités locales, seront déterminants pour nous prononcer définitivement sur les options proposées. 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 RD 268

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

Le STM soutient pleinement la réalisation de ce projet vital pour le premier port de France.

La place portuaire de Marseille-Fos et le territoire pourront ainsi relever efficacement et durablement les défis économiques, humains et environnementaux et générer création d'emplois, richesses, modernisation et 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.

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