

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur 18°- Novembre 2020

CAHIER DE LA CCI DU PAYS D'ARLES



1^{er} ACCÉLÉRATEUR DES ENTREPRISES

La CCI du Pays d'Arles représente auprès des pouvoirs publics les intérêts des entreprises industrielles, commerciales et de services, installées dans 36 communes de l'ouest des Bouches-du-Rhône.

Elle relaye la voix de 13 600 établissements et de 41 900 salariés, les accompagne dans leurs projets et gère le développement du port de commerce quadri-modal d'Arles et du Palais des Congrès d'Arles.

Coordonnées :

Chambre de Commerce et
d'Industrie du Pays d'Arles
Avenue de la 1^{ère} division France
Libre

BP 10039

13633 Arles Cedex

Tel : 04.90.99.08.08

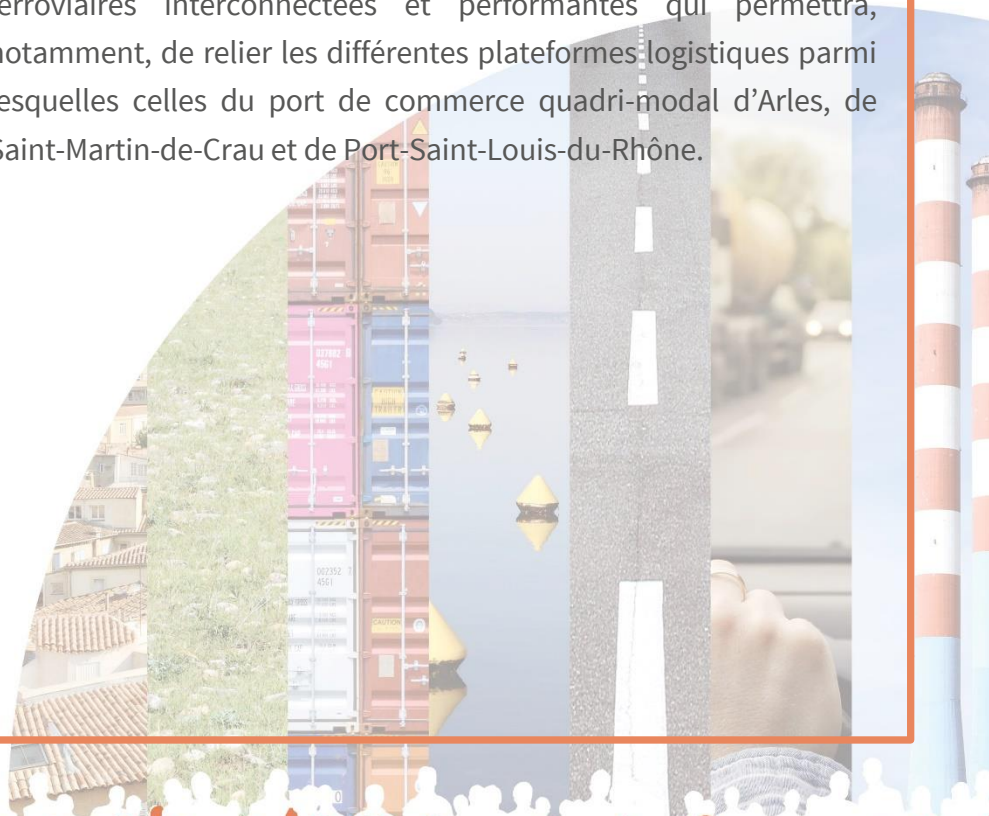
<http://www.arles.cci.fr/>

<http://www.arles.cci.fr/contact/>

Fos-Salon, une opportunité d'aménagement du territoire

Le projet de liaison routière Fos-Salon est une opportunité à saisir pour redéployer une politique volontariste d'aménagement d'infrastructures en cohérence avec les enjeux d'une économie mondialisée et d'un territoire durable.

La CCI du Pays d'Arles, consciente des attentes sociétales, souhaite donc que la réalisation, désormais urgente, de la liaison Fos-Salon s'intègre dans une réflexion sur la constitution, dans les Bouches-du-Rhône, d'un véritable réseau d'infrastructures routières, fluviales et ferroviaires interconnectées et performantes qui permettra, notamment, de relier les différentes plateformes logistiques parmi lesquelles celles du port de commerce quadri-modal d'Arles, de Saint-Martin-de-Crau et de Port-Saint-Louis-du-Rhône.



Un territoire qui a besoin d'infrastructures à la hauteur de son développement

À partir des années 60, le développement de la ZIP, du port de Marseille-Fos et des industries sur le pourtour de l'étang de Berre a généré massivement des emplois et attiré une main d'œuvre nombreuse. La démographie des communes a explosé pour atteindre plus de 137.000 habitants. Le territoire s'est urbanisé, densifié... et dégradé, dans un espace contraint par l'étang à l'est, la Camargue à l'ouest, la Crau au nord et la Méditerranée au sud.

La question de la mobilité des populations et des marchandises s'est posée dès le début de l'industrialisation de ce territoire. La construction des autoroutes A55 (Marseille-Fos), A54 (Salon-Arles) et A56 (entre l'A55 au sud et l'A54) a été planifiée. Mais la crise économique a eu raison de ce volontarisme et du projet d'A56. Un aménagement bidirectionnel simple de la RN569 entre Fos et Salon a été réalisé en lieu et place.

Bien que la croissance de l'ouest de l'étang de Berre se soit ralentie, les activités économiques qui y sont implantées proposent aujourd'hui plus de 57.600 emplois et sont génératrices de flux de déplacements toujours plus intenses en phase avec une économie devenue mondialisée.

Les flux humains et économiques de ce territoire ont pris une telle ampleur qu'ils nécessitent, aujourd'hui, des infrastructures de communication optimales afin de ne pas en oblitérer la croissance. Or, le constat est sans appel, la RN569, dans sa configuration actuelle entre Fos et Salon, n'est plus en adéquation avec l'activité de son territoire. La RN568 entre Fos et Saint-Martin-de-Crau, par le détour qu'elle implique pour rejoindre l'axe autoroutier nord-sud structurant ne peut que partiellement détourner le trafic, notamment poids-lourds, de cet itinéraire. Enfin, le développement des mobilités douces ainsi que les investissements déjà réalisés et à venir sur le réseau fluvial et ferroviaire afin de favoriser les reports multimodaux ne suffisent pas pour constituer une alternative complète au projet.

La CCI du Pays d'Arles relève les fortes attentes en termes de requalification de la RN569, d'apaisement des centres-villes, de réduction des nuisances et de l'insécurité ainsi que de développement territorial qui sont exprimées par les populations et les acteurs économiques de l'ouest de l'étang de Berre. Elle appelle à la réalisation rapide d'une liaison routière Fos-Salon à la hauteur des enjeux.

Fos-Salon, maillon d'un ambitieux programme d'aménagement pour le territoire

Que cela soit pour la mobilité des particuliers ou celle des marchandises, force est de constater que le mode routier reste prépondérant. Les déplacements au sein de la zone d'étude s'effectuent à 68% en voiture pour les habitants et en camion pour 73% du volume des marchandises et 85% des conteneurs. Les RN568 et RN569 jouent un rôle primordial dans la circulation sur ce territoire, permettant de relier les différentes centralités urbaines et économiques entre elles.

Les comptages réalisés par la DirMed illustrent l'influence journalière sur ces axes en véhicules légers et lourds. La pendularité des flux automobiles, combinée aux 6.800 poids lourds quotidiens, provoque une thrombose du trafic matin et soir, en entrées et sorties des zones économiques, au cœur des villes et au niveau des multiples giratoires aménagés sur ces infrastructures.

Engendrant inconfort, perte de temps, pollution et dégradation du cadre de vie, cette congestion aux heures de pointe pose la question de l'attractivité globale de l'ouest de l'étang de Berre tant pour les populations, que pour la main d'œuvre et les entreprises. Ainsi par exemple, en 2020, l'enquête Besoin de main d'œuvre de Pôle Emploi recense 16 240 projets de recrutement autour de l'étang de Berre dont plus de 8 700 sont considérés par les entrepreneurs comme difficiles à pourvoir. Comment faire venir de la main d'œuvre depuis les bassins d'emploi extérieurs quand les salariés passent de longues minutes dans les embouteillages matin et soir ? Territoire charnière entre l'aire métropolitaine marseillaise et le Pays d'Arles, l'ouest de l'étang de Berre est pourtant au cœur d'un vaste bassin de population, réservoir de main d'œuvre potentielle mais également de visiteurs et de clients pour ces différentes activités économiques (tourisme, loisirs, commerces, services, industries...). Mais les conditions de vie et de déplacement actuelles font partie des éléments qui ont progressivement détérioré cet avantage géographique. Le projet Fos-Salon contribuera donc, en améliorant la qualité des échanges, à renforcer les liens avec les territoires périphériques et notamment les habitants et travailleurs du Pays d'Arles.

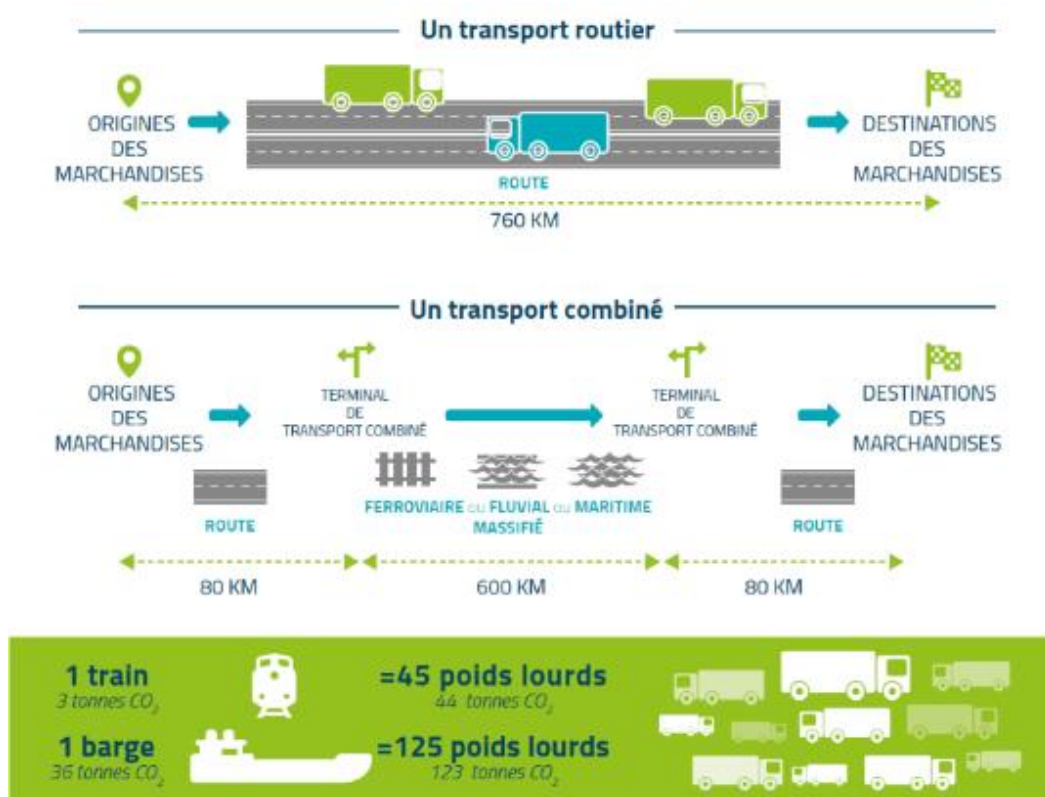
La CCI du Pays d'Arles sait que la réalisation, à elle seule, de ce projet ne fera pas disparaître les nuisances actuelles subies par les habitants, les travailleurs et les entreprises. Néanmoins, en veillant à ce que ce projet s'inscrive dans un programme ambitieux d'investissements multimodaux (fleuve, fer, mobilité douce, covoiturage...) et avec une politique volontariste d'aménagement du territoire par les pouvoirs publics, la réalisation d'une infrastructure performante entre Fos et Salon constituera un maillon de la chaîne conduisant à l'amélioration du cadre de vie des habitants, du confort de circulation des navetteurs (dont une part non négligeable habite en Pays d'Arles), de la sécurité et de la compétitivité de l'ouest de l'étang de Berre.

Un projet en complémentarité avec le fleuve et le fer, compatible avec la relance de la France

Il ne s'agit pas ici de défendre le « tout routier » mais bien de placer ce projet dans une vision volontariste multimodale des déplacements, notamment de marchandises.

En effet, en complémentarité de l'aménagement routier nécessaire et dans la perspective d'améliorer la fluidité d'accès à la ZIP et de décongestionner les axes routiers de l'ouest de l'étang de Berre, la CCI du Pays d'Arles attire l'attention sur le potentiel de massification de la voie d'eau et du port quadri-modal d'Arles. Ce mode de transport, associé au potentiel du port de commerce d'Arles constitue une opportunité de transfert de masse pour les conteneurs et autres marchandises vers le nord des Bouches-du-Rhône, le sud-ouest du Vaucluse et le sud-est du Gard. Un convoi poussé de 2 barges peut transporter l'équivalent de 200 à 250 camions. L'usage de cette solution ne nécessite en l'occurrence aucun aménagement d'infrastructure supplémentaire. Il est donc intéressant de le promouvoir et d'orienter les opérateurs vers ce type d'alternative à la route lorsque cela est possible.

La CCI du Pays d'Arles propose que le développement du transport combiné par voie d'eau entre le port de Marseille-Fos et celui d'Arles soit recherché en parallèle à la réalisation de la liaison routière Fos-Salon.



Le transport combiné en France (source Ministère de la transition écologique et solidaire- DREAL PACA, dossier du maître d'ouvrage – avril 2020)

Par ailleurs, le plan de soutien au secteur ferroviaire annoncé par l'État dans le cadre de France Relance n'est pas incompatible avec le projet. Car la question n'est pas d'opposer les différents modes de transport mais bien de les combiner afin d'optimiser les flux de marchandises et la desserte des lieux de production et de consommation.

Ce plan prévoit d'adapter le réseau ferroviaire pour développer le transport de marchandises, afin de desservir au plus près les entreprises, les plateformes logistiques et les ports dans de bonnes conditions économiques. Cela passera par les investissements dans les lignes capillaires de fret pour accéder aux lieux de production et dans la rénovation des plateformes ferroviaires comme énoncé par l'État.

Mais, il faudra également, en complémentarité, investir dans les infrastructures permettant aux transporteurs d'assurer le dernier segment de la chaîne de distribution (le dernier kilomètre), à savoir le réseau routier et autoroutier.

Pour la CCI du Pays d'Arles, c'est la constitution de cet ensemble combiné « route, fer, fleuve, mer » efficace qui permettra à l'ouest de l'étang de Berre et plus largement aux Bouches-du-Rhône de s'ancrer dans un développement économique mondialisé et durable.

La nécessité d'une connexion performante entre le port de Marseille-Fos et son hinterland

Le port de Marseille-Fos apparaît idéalement placé au cœur du marché euro-méditerranéen. Il dispose, entre-autres, de réserves foncières permettant de projeter sa croissance et affiche une stratégie ambitieuse de prise de marché dans le trafic mondialisé des conteneurs.

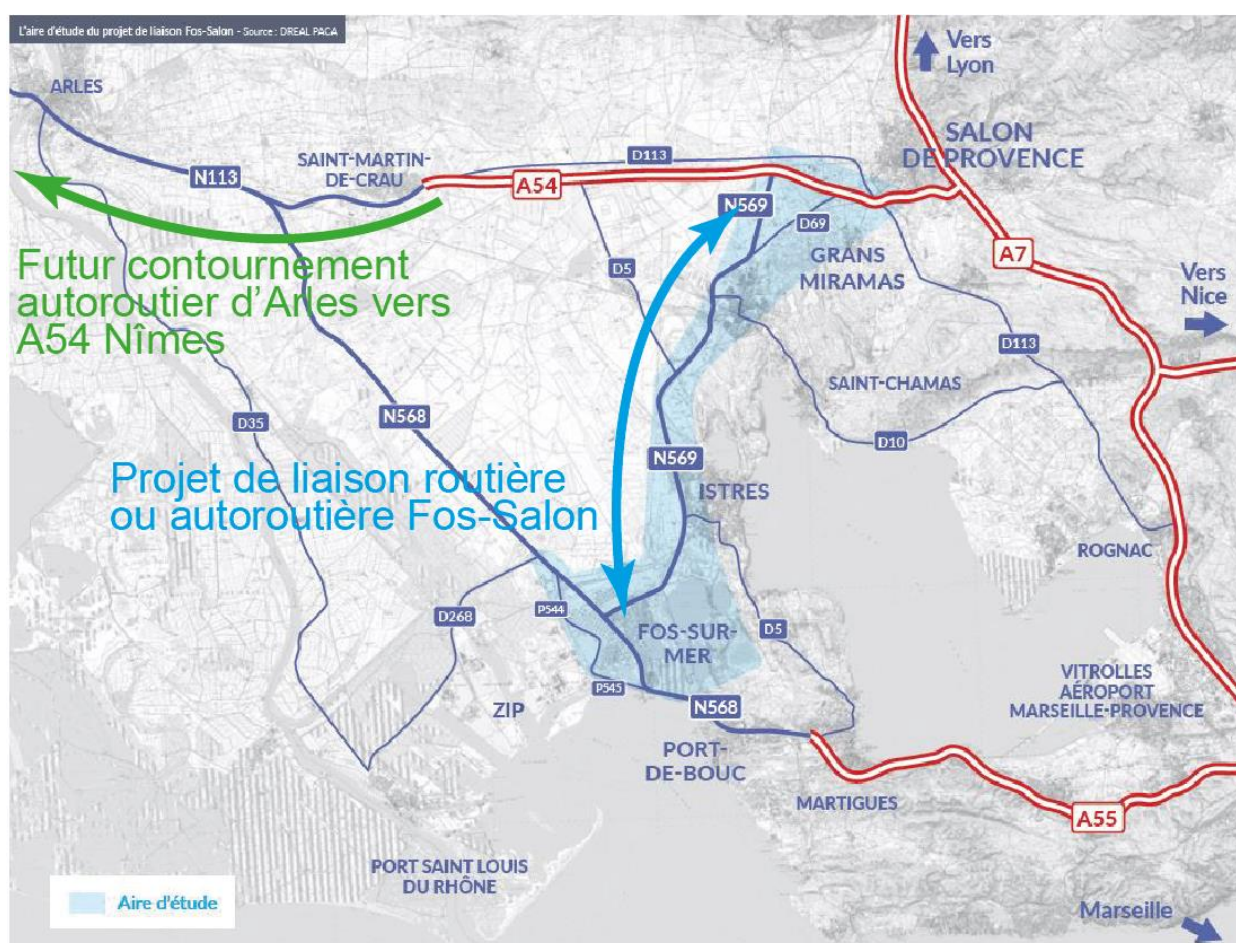
Sur le papier, sa quadri-modalité constitue un atout pour le transport de marchandises et lui donne accès à un large hinterland national et européen. En pratique, la mauvaise qualité de service des infrastructures routières le desservant le désavantage par rapport à ses ports concurrents d'Europe du nord et de la Méditerranée.

Alors que la compétition entre les ports internationaux se joue sur la fluidité et la rapidité de passage entre les différents modes et la facilité de liaison entre lieux de production et de consommation, le port de Marseille-Fos souffre d'être connecté à son hinterland par un réseau routier majoritairement bidirectionnel et relativement inadapté au transport poids-lourd.

La CCI du Pays d'Arles considère que la réalisation de ce barreau à 2x2 voies manquant entre l'A55 au sud de l'étang de Berre et l'A54 au niveau de Salon permettra au port de Marseille-Fos et à la ZIP d'exploiter pleinement tout le potentiel que représente leur position géographique en Europe et de gagner en compétitivité internationale.

Ainsi, avec, à l'horizon 2028-2032⁽¹⁾, la réalisation de la section manquante de l'A54 entre les péages de Saint-Martin-de-Crau à l'est et d'Arles à l'ouest (contournement autoroutier d'Arles), les Bouches-du-Rhône bénéficieront, à terme, d'un maillage efficient, qui permettra une liaison fluide pour tous les acteurs économiques vers les marchés du nord de l'Europe et de l'arc méditerranéen et qui dissociera le trafic local du trafic international soulageant les riverains et la pression sur les territoires.

(1) Le projet de contournement autoroutier d'Arles a été retenu, suite aux travaux du Conseil d'orientation des Infrastructures, dans la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en décembre 2019, comme projet national prioritaire, parmi les projets à mettre en service à l'horizon 2028-2032.



Aire d'étude du projet et les infrastructures routières existantes et à venir
(source Dossier du maître d'ouvrage - avril 2020 et modification CCI du Pays d'Arles)