

## Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur n°21 - Décembre 2020

# CAHIER D'INDUSTRIES MEDITERRANEE

industries  
méditerranée

Industries Méditerranée fédère en Région Sud les acteurs industriels et promeut l'industrie qui innove, crée de l'emploi et investit pour une croissance durable. Riche d'une grande diversité de filières, l'industrie régionale représente 166 000 emplois directs (31% de l'emploi privé régional)

Coordonnées :

65 avenue Jules Cantini  
13006 Marseille

[secretariat@industriesmediterranee.fr](mailto:secretariat@industriesmediterranee.fr)

<https://industriesmediterranee.fr/>

### Une liaison routière indispensable et 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, 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.

Industries Méditerranée, 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.



Pôle de Formation aux métiers de l'Industrie - Istres

# PORT DE MARSEILLE-FOS : UN OUTIL MAJEUR POUR LES INDUSTRIES DE LA REGION

Pour les industriels, la présence du port de Marseille-Fos est un élément majeur d'attractivité du territoire, indispensable à l'économie régionale, française et européenne et à leurs emplois.

Cette reconnaissance est liée à deux facteurs :

- La gestion de leurs flux de marchandises à l'export et à l'import, dont 60% sont transportés par voie maritime. La proximité de ce port international représente un atout de compétitivité sur leurs marchés.
- La présence de certaines industries sur la ZIP de Fos. Leurs activités sont intimement liées au port, car elles dépendent largement de leurs flux maritimes import et export.

## LA NECESSITE D'AMELIORER LA QUALITE DES DESSERTES TERRESTRES DE LA ZIP

Pour les industriels clients du port, la question de l'approche et de l'évacuation des marchandises vers ou en provenance des terminaux portuaires est cruciale.

Un port se doit d'offrir une palette **élargie** de solutions de pré et post acheminement **de qualité**, afin que selon les marchés, puissent choisir la meilleure option en terme de coût, de délai et de fiabilité.

- Le fluvial : le fluvial est le transport terrestre le moins polluant. Son utilisation, limitée à l'axe Rhône Saône, doit pouvoir progresser si l'on réduit le surcoût généré par la manutention portuaire au portique ; la régularité et la fiabilité du service sont indispensables pour concurrencer le fer et la route.
- Le ferroviaire : le ferroviaire est en expansion au port de Marseille-Fos. Sa part modale est passée de 11 à 15% en 2019. C'est le mode de transport le plus adapté à la longue distance, qui permet d'atteindre des marchés éloignés avec une empreinte carbone réduite. Son utilisation nécessite néanmoins des infrastructures adaptées, dimensionnées aux besoins des trafics existants et potentiels :
  - Le port de Fos n'est desservi que par une voie ferrée, ce qui à terme se révélera insuffisant (Barcelone bénéficie de 4 voies ferrées)
  - Le développement des trafics au-delà de Lyon se heurte à la fois au nœud ferroviaire lyonnais et à l'absence de contournement ferroviaire sud-est de l'agglomération lyonnaise, qui favorisera les ports italiens avec le percement du tunnel Lyon – Turin.
- La route :

**Le port de Fos est le seul grand port européen non 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.** Il est indispensable de fluidifier la

circulation sur cet axe majeur du **premier port de France** :

- Pour les marchandises en provenance et à destination du port, afin de leur offrir les mêmes conditions de sécurité et de fluidité que les ports concurrents
- Pour les salariés qui viennent travailler dans les usines de la ZIP, et qui passent trop de temps dans les embouteillages ; ils sont contraints de prendre la voiture car pas de transports en commun.
- Les difficultés de circulation et l'absence de transports en commun sont un frein au recrutement dans la ZIP.

Ce projet est nécessaire pour assurer l'attractivité économique de la ZIP, améliorer la sécurité routière sur cet axe et réduire les nuisances sonores et environnementales des riverains.

Enfin, dans un contexte de réindustrialisation nationale, la ZIP de Fos est une zone privilégiée offrant une connexion aux marchés nationaux et internationaux. **Un accès fluide est essentiel pour les implantations industrielles vertes génératrices d'emplois sur le territoire**. Citons à ce propos la plateforme PIICTO qui accueille les implantations d'industries vertes ou de démonstrateurs de projets innovants et bas carbone.

## UN SECTEUR ROUTIER DE PLUS EN PLUS CONGESTIONNE

### 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%)**.

Les industriels recourent de plus en plus au report modal : 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. Seul un réseau routier performant et fluide attirera les trafics nécessaires au succès du transport combiné.

Le trafic routier de personnes, largement majoritaire dans le trafic routier global, augmentera significativement compte tenu de la forte croissance démographique à l'ouest de l'Etang de Berre. L'absence de transports en commun ne permet pas d'envisager une amélioration à terme.

### Une congestion polluante et accidentogène

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.

Ces routes sont saturées, hautement accidentogènes (2 fois plus que la moyenne !) et polluantes en raison des embouteillages. Cette congestion est néfaste pour tous les acteurs du port, industriels et autres, leurs employés, et pour tous les riverains.

Le trafic de poids lourds issu du transit de marchandises est bien moins important que celui des véhicules légers. Si la liaison Fos-Salon a pour but de relier la ZIP et la A54, elle a également pour **objectif d’octroyer une voirie efficace, fiable et sécurisée à l’ensemble des acteurs du territoire.**

## **REPONDRE AUX PREOCCUPATIONS SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES**

### **Une liaison routière au service des entreprises, des salariés et des riverains**

Il s’agit d’un enjeu majeur pour le développement des industries et la qualité de vie des populations. Les industriels de la ZIP font des efforts considérables pour verdir leurs activités et concerter les populations riveraines.

Le projet REPONSES (REduire les POLLutions eN Santé et Environnement) porté par le SPPI PACA par en est un exemple marquant : dialogue, actions, information, concertation continue.

Pour les transports de salariés, le développement conjoint de transports en commun et de possibilités de co-voiturage est évidemment souhaitable, mais la configuration de la ZIP rend complexe la réalisation de ces projets ; les quelques expériences tentées ont pour la plupart malheureusement échoué.

De plus, la nature des emplois de la ZIP ne permet pas le recours au télétravail qui pourrait diminuer les trafics de façon significative.

Une infrastructure requalifiée améliorera les connexions entre les polarités urbaines et leurs liens avec les pôles d’emplois.

### **La nécessité de réduire l’insécurité 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 la responsabilité collective d’assurer la sécurité des salariés de la ZIP et de l’ensemble des usagers de la route.** Une vitesse limitée à 90 km/h sur cet axe semble suffisante : elle minimise le risque d’accidents et diminue la pollution routière globale

## L'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 embouteillages actuels, sources de pollution et de nuisances sonores.**

Tout en s'articulant avec le développement des autres modes de transport massifiés dont bénéficie le territoire, ce projet va accélérer le déploiement de solutions concrètes de décarbonation (GNV, BioGNV, H2, etc.) en s'appuyant sur les infrastructures de distribution et les innovations développées sur la ZIP de Fos.

## LES DEMANDES D'INDUSTRIES MEDITERRANEE

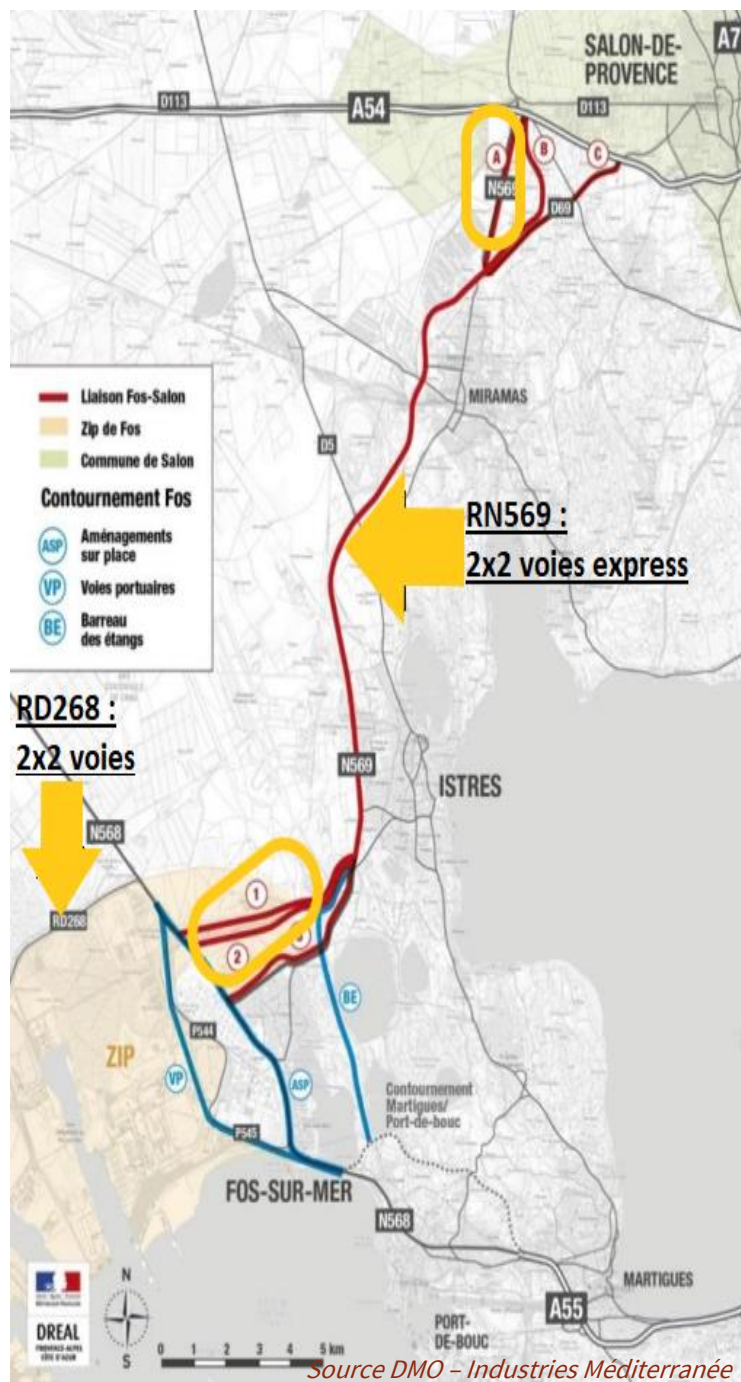
### 1 - Réalisation rapide de la liaison Fos-Salon

- ▶ **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 actuels et aux défis futurs du territoire et de la place portuaire de Fos.
- ▶ **Les variantes** : Sur la partie Nord comme sur la partie Sud, les fuseaux doivent permettre **d'éloigner au mieux la route des zones urbanisées et des zones agricoles sensibles**. Les variantes à moindre impact écologique, les plus rapides et économiques à réaliser, sont à privilégier.

**Contournement de Fos** : A ce stade nous n'avons pas assez d'éléments pour nous prononcer définitivement sur les options proposées. Les avis exprimés lors du débat public sur les tracés, notamment ceux des collectivités locales, seront déterminants. 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. **Le projet de liaison Fos-Salon doit inclure l'aménagement de la RD 268. 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

INDUSTRIES MEDITERRANEE est pleinement favorable à la réalisation de ce projet vital pour la ZIP de Fos et pour le territoire.

La ZIP 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, ce projet doit être réalisé sans délai ! Il y a urgence !