

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°24 - Décembre 2020

CAHIER DE LA REGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



La Région dispose de compétences dans de nombreux domaines : développement économique, aménagement du territoire, transports et intermodalité ou encore protection et valorisation et de la nature.

Les politiques publiques qu'elle met en œuvre s'appuient sur des documents stratégiques (SRADDET, SREEI, Plan Climat...), dont les ambitions sont partagées avec ses partenaires et les territoires qu'elle accompagne.

Coordonnées :

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Hôtel de Région - 27 place Jules Guesde - 13481 Marseille cedex 20

04.91.57.50.57

<https://www.maregionsud.fr>

Une liaison routière d'enjeu régional

La liaison Fos-Salon est inscrite dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires. Le principe de sa réalisation a été soutenu à plusieurs reprises par la Région auprès des plus hautes instances nationales pour qu'elle figure dans le projet de loi d'orientation des mobilités.

Le constat est partagé, **la RN569 est sous-dimensionnée pour absorber le trafic actuel et à venir**. Elle est source de nombreux problèmes de sécurité et de congestion qui touchent les habitants de l'ouest de l'Étang de Berre et qui nuisent par ailleurs à la compétitivité du Grand Port Maritime de Marseille et plus largement à celle des acteurs économiques du territoire.

Il est donc urgent d'agir et de faire du projet de liaison entre Fos et Salon une opportunité d'aménagement prenant en compte les divers enjeux (sécurité, santé, qualité de vie, mobilité, économiques, environnementaux...).

Pour la Région ce projet est structurant à plusieurs titres : à l'échelle des grands corridors européens, pour consolider l'Hinterland du GPMM et sa connexion à l'arc méditerranéen, à l'échelle régionale, pour le développement de la logistique, des entreprises et des emplois du territoire et à l'échelle locale, pour la sécurité, la mobilité et la qualité de vie des habitants.

La Région, qui affiche son soutien à la réalisation d'une infrastructure de qualité, fluide et sécurisée pour ses différents usagers (habitants, salariés des zones d'activités, transporteurs de marchandises, transports collectifs), appréhende le projet au regard de son intérêt économique pour le territoire régional, de sa complémentarité avec les autres modes, et de ses impacts sur la qualité de vie des riverains et la biodiversité.

Une infrastructure au service de la compétitivité du Grand Port Maritime de Marseille et de la fluidité de l'accès des salariés et des marchandises sur le territoire de l'Etang de Berre

Avec 41 500 emplois liés au Grand Port Maritime de Marseille, la compétitivité à l'échelle européenne du Grand Port Maritime de Marseille est essentielle, à notre région comme à notre pays, et plus encore dans la crise inédite que nous traversons qui a mis sous tension les chaînes de production et d'approvisionnement.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, à travers son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et son Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) a souligné l'importance du Grand Port Maritime de Marseille comme porte d'entrée du territoire régional mais également son positionnement euroméditerranéen particulier au croisement des corridors Mer du Nord-Méditerranée et Barcelone-Marseille-Gênes. L'hyper concurrence des places portuaires du nord de l'Europe (comme Anvers ou Rotterdam) et du Sud de la Méditerranée fait que le « transit time » (temps d'acheminement des marchandises) est l'élément déterminant dans le choix des armateurs. Or à ce jour, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est le premier port français mais aussi l'unique port européen à ne pas disposer de connexion autoroutière directe.

Dans ce contexte **la fluidité des connexions terrestres tri modale (rail route fleuve)** conditionne la compétitivité portuaire et logistique du territoire.

A ce titre **la Région a investi 17 M€ pour accompagner les projets d'infrastructures ferroviaire et fluviale au port de Fos** permettant ainsi d'augmenter la capacité de chargement par rail à l'arrière des terminaux à conteneurs et de conforter le trafic fluvial.

En complément la Région s'est engagée dans **le protocole fret ferroviaire Etat-Région** à soutenir à hauteur de 10,5 M€ les projets permettant un transport massifié ferré des marchandises au travers de grandes **plateformes de transport combiné rail route** comme Clésud pour le transport de conteneurs et caisses mobiles sur de longues distances (supérieur à 500 km) tout en travaillant au maillage ferré du territoire **en accompagnant l'accès des industriels au réseau ferroviaire** (création ou rénovation d'installations terminales embranchées privées) et **en œuvrant à la restructuration de la gare de triage de Miramas**, outil essentiel pour assembler l'offre multi lots, multi clients des industriels de la zone industrialo portuaire de Fos.

La liaison Fos Salon est à la fois le maillon manquant de la multimodalité et le levier au service de la performance de la logistique régionale

La ZIP de Fos rassemble des fonctions portuaires avec un pôle conteneur et des terminaux pétrolier, vraciers, des zones logistiques et des entreprises spécialisées dans la pétrochimie, la sidérurgie, la métallurgie.

La réalisation d'une infrastructure routière permettant un accès rapide et sécurisé à la ZIP de Fos est une nécessité absolue.

En effet, 80 % des poids lourds de la zone industrielle de Fos parcourent une distance inférieure à 200 km, distance sur laquelle le mode ferroviaire n'est pas efficient. Par ailleurs, bien que la part modale de la route ait diminué, passant de 85% en 2012 à 79 % en 2019, la croissance des volumes de conteneurs maritimes et des flux de fret continentaux au sein de la zone logistique de Clésud rend indispensable la réalisation de la liaison Fos-Salon.

Une infrastructure favorable au report modal des déplacements, à la transition énergétique du transport et aux innovations

Si la liaison Fos-Salon est une opportunité pour améliorer l'accessibilité à la zone industrialo-portuaire, elle doit s'accompagner d'actions pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier. **Le projet s'inscrit dans les objectifs que porte la Région à travers son Plan Climat *Une COP d'Avance*: neutralité carbone à l'horizon 2050 !**

Pour la Région, le projet doit ainsi :

- Favoriser le **report modal des déplacements quotidiens vers les transports collectifs**, par la création d'aménagements favorables à l'usage des services de transports en commun, dans l'objectif de modifier durablement les pratiques de mobilité ;
- Permettre le **développement du covoiturage** (aires multimodales et services numériques) ;
- Prendre en compte **l'accessibilité des salariés** aux sites logistiques du périmètre ;
- Favoriser les **connexions aux gares et pôles d'échanges** multimodaux ;
- Favoriser le recours aux **motorisations propres** et aux énergies renouvelables ;
- Permettre d'expérimenter de nouvelles fonctionnalités inhérentes **aux innovations technologies**, de type routes de 5ème génération, et les systèmes de transport intelligent pour la gestion des trafics, des remontées de queues et du stationnement des poids lourds.



Crédits : Région Sud / Franck Pennant

La réflexion sur cette liaison doit aussi traiter la question des modes actifs, et notamment du vélo, pour intégrer un véritable itinéraire cyclable structurant favorable aux déplacements quotidiens sur cet axe Nord Sud, et prévoir sa connexion au projet d'itinéraire cyclable V65 inscrit aux schémas régional et national des véloroutes.

Une infrastructure visant à améliorer le cadre de vie et la mobilité des habitants

La liaison Fos-Salon est indispensable au bon fonctionnement du territoire mais elle est avant tout nécessaire pour améliorer les conditions de vie de la population riveraine, en diminuant les impacts néfastes de l'actuelle RN569 du fait de son évitement des zones urbaines.

La qualité de vie des riverains des axes routiers empruntés par le trafic industriel et portuaire, est dégradée depuis des années de façon inacceptable. Au quotidien 25 000 véhicules (dont 1 750 poids lourds provenant de la zone industrialo-portuaire) circulent entre Fos et Salon, avec pour conséquences une congestion aux heures de pointe impactant fortement les temps de parcours, un niveau d'accidentologie et de mortalité parmi les plus élevés en France pour ce type de voie, des nuisances sonores importantes, dues essentiellement à la circulation routière, et une exposition à de nombreux types de pollution fragilisant la santé des riverains.

Cet axe est aussi fréquemment utilisé pour le transport de matières dangereuses (hydrocarbures, produits chimiques...). L'augmentation du trafic et les vitesses constatées au regard du profil de cette route et des nombreux giratoires multiplient les risques d'accident immédiats (incendie, explosion, déversement) et les conséquences indirectes pour les riverains et l'environnement (propagation aérienne, pollutions des eaux et sols...).

Une infrastructure respectueuse de la biodiversité

Sur le plan environnemental, le projet doit concilier des enjeux multiples : préservation des continuités écologiques compte tenu de la richesse écologique du secteur, protection de la nappe de la Crau et maintien des activités agricoles et des surfaces irriguées, vecteurs de la recharge de la nappe et participant à la biodiversité.

La Région dispose de milieux naturels secs ou humides d'une richesse exceptionnelle en biodiversité et unique en France et parmi eux, la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-venir.

Classée en 2009 sur 220 ha, cette réserve se compose d'une partie sèche, avec un coussoul arboré, un coussoul originel et un coussoul dégradé sur sa partie « Est », et une partie « Ouest » dite humide, de prés labellisés foin de Crau et d'un important linéaire de filioles et canaux d'irrigation et la ripisylve associée.

Elle présente un enjeu majeur de conservation pour des milieux et des espèces à fort intérêt patrimonial, enjeu d'autant plus fort qu'elle est située dans un territoire très impacté par les activités anthropiques. Il est donc indispensable de préserver son intégrité.



Crédits : Région Sud - Fonds ©IGN

La Région est par conséquent opposée à toute variante incluant un élargissement de l'axe traversant la réserve (RN569).

Les scénarios B et C contournant cette réserve sont à privilégier mais restent cependant impactant dans la mesure où ils traversent des espaces agricoles de foin de Crau classé AOP. Des **mesures de compensation** seront donc à définir et à mettre en œuvre avec les parties prenantes concernées.

CONCLUSION

La liaison Fos-Salon est un maillon essentiel sur ce territoire pour garantir la performance des activités économiques et portuaires, elle permet également de répondre aux enjeux d'amélioration du cadre de vie des riverains et de mobilité des habitants. Le projet devra nécessairement respecter l'environnement. Elle complète les modes ferroviaire et fluvial qui nécessitent également des investissements.

Ainsi, cet aménagement routier attendu de longue date contribuera au bon fonctionnement du territoire et permettra une organisation performante des mobilités.