

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°25 - Décembre 2020

CAHIER DE L'UPE 13



L'Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône, représente le Medef dans le département et rassemble toutes les entreprises de tous les secteurs d'activités.

Notre rôle est d'accompagner les entreprises du département pour le développement de leur activité et de contribuer au développement économique et social de notre territoire.

L'Upe 13 rassemble en direct et via ses fédérations environ 13 000 entreprises.

Coordonnées :

16 place du Général de Gaulle,
13001 Marseille

Xavier DECRAMER

Upe 13 - Directeur de cabinet

Tél : +33 4 91 57 71 52

www.upe13.com

Un projet unanimement soutenu par les acteurs économiques

La raison d'être de ce projet de nouvelle liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon de Provence fait l'unanimité des acteurs économiques (GPMM, UMF, CCIAMP, CCIPA) mais elle fait également largement consensus pour les communes directement concernées (Fos-sur-Mer, Miramas, Martigues, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Istres) et une large partie de leurs habitants.

Un projet certes initié dans les années 70 mais parfaitement d'actualité puisque confirmé comme prioritaire par le conseil d'orientation des infrastructures (COI) en 2018 et inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019 et qui demeure un des maillons manquants critiques pour le développement du territoire de l'ouest de l'étang de Berre.

De manière général, il est essentiel que ce projet de liaison ne soit pas perçu comme la manifestation de 50 ans de retard que nous souhaiterions combler mais au contraire de 20 ans d'avance que nous souhaitons prendre. Ce projet doit donc offrir une vision économiquement, socialement, technologiquement et écologiquement ambitieuse et exemplaire.

Un projet aux multiples raisons d'être

La cohabitation des activités industrielles et des zones résidentielles et urbaines de l'ouest de l'étang de Berre appelle à une organisation plus harmonieuse des réseaux de transports.

Les professionnels, comme les riverains, sont quotidiennement confrontés aux nuisances directement liées au tracé et la capacité insuffisante de l'infrastructure routière actuelle. Au-delà de la perturbation du trafic des marchandises et des passagers, les congestions routières récurrentes de cet axe sont synonymes à la fois de pollution atmosphérique mais également d'un fort taux d'accidents de la route. Ce projet permettra la sécurisation des flux routiers sur un des axes de circulation les plus accidentogène de la région.

Non seulement cette liaison routière actualisée est nécessaire mais elle est urgente. Il serait difficilement compréhensible que ce projet ne soit pas réalisé rapidement et dans tous les cas avant 2030. Il est donc urgent de commencer le phasage du projet de liaison, gage de visibilité pour les entreprises.

Anticiper le développement économique et démographique

Il convient de répondre aux besoins actuels des professionnels et des populations tout en anticipant autant que possible les besoins à venir dans le futur. Le développement du trafic maritime va se poursuivre et l'activité conteneur génère, à elle seule, environ 100 000 camions supplémentaire chaque année (+5%). D'après les études de développement du trafic de la DREAL, ce sont toujours 1.35 millions d'EVP qui seront acheminés par route en 2030 soit une augmentation de 19%.

Ne pas « nourrir » ce développement d'une infrastructure adaptée conduirait à garantir l'aggravation des nuisances actuelles tant d'un point de vue de fiabilité et de sécurité des accès à la ZIP que de celui de la qualité de vie des riverains.

Dans cet esprit, c'est la fluidité, l'efficacité et la sécurité des acheminements en direction et en provenance de la ZIP qu'il faut prendre en compte. La portion Fos-Salon est stratégique mais il convient de regarder plus loin et à ce titre, le contournement autoroutier d'Arles doit être considéré comme la suite logique de la liaison Fos-Salon

Le développement économique de notre territoire est intimement lié à celui de la ZIP et du GPMM

Le GPMM continue à ce jour d'être la seule infrastructure portuaire européenne de cette ampleur à ne pas profiter d'une connexion directe avec une autoroute. Un trajet de 30km par route départementale puis nationale à double sens et le franchissement de 9 ronds-points est aujourd'hui nécessaire pour rejoindre l'autoroute depuis la ZIP.

Alors que les bassins marseillais du GPMM ne représentent que 10% des volumes totaux du port, ils sont paradoxalement mieux connectés au réseau autoroutier.

Dans ces conditions, il n'est pas raisonnable de critiquer le port pour ses difficultés à rattraper son retard sur les ports de l'Europe du nord car les moyens d'une saine concurrence ne sont pas en place.

Chiffres clefs du GPMM

Rappel des chiffres clés du port :

- 1er port français en trafic global avec 80 millions de tonnes traitées en 2019
- 1er port marchand de Méditerranée
- 4ème port de vracs liquides en Europe
- 41 500 salariés dans 1 500 établissements
- 2 zones logistiques d'importance stratégique
- 10 000 navires accueillis par an
- Un secteur logistique représentant 58 000 emplois non délocalisables

Un projet aux avantages environnementaux multiples

Le développement des flux transitant par le port de Marseille répond à un impératif environnemental global. La concentration des flux de marchandises vers les ports du nord de l'Europe peut répondre à des logiques d'économies d'échelle mais pas de sobriété ou d'efficacité environnementale.

Les questions économiques ne sont pas les seules qui doivent être prises en compte, ce projet de liaison routière permettra l'éloignement du trafic routier des zones les plus densément peuplées de l'ouest de l'étang de Berre et contribuera directement à l'amélioration de la qualité de vie des habitants

Une vigilance nécessaire sur la ressource locale en eau

Il est important que le maître d'ouvrage prenne en compte la vulnérabilité de la nappe d'eau de cette zone dans la gestion de l'assainissement.

L'imperméabilisation des sols que constituera nécessairement la réalisation de ce projet doit être prise en compte. La surface totale utilisée doit donc être maintenue au strict minimum nécessaire afin de ne pas porter préjudice à l'alimentation locale en eau.

Un projet gage de développement multimodal

La massification des flux, que ce soit pour du report ferroviaire ou fluvial, impose des conditions d'accès et d'acheminement routiers fiables et en capacité suffisante. Il s'agit donc de faciliter l'accès des entrepôts et usines implantés sur le port aux terminaux ferroviaires.

Le GPMM conduit une politique ambitieuse de report modal et a ainsi déjà fait passer la part du mode routier de 85% en 2012 à 79% aujourd'hui, un part qui devrait continuer à diminuer en pourcentage mais augmenter en volume.

Ceci étant, ce projet de liaison est nécessaire pour le développement économique local et il apparaît important qu'il soit également complété par des investissements dans les autres modes de transports (fluviaux et ferroviaires) afin d'offrir aux professionnels des solutions de report modal.

Avec une augmentation attendue du trafic routier de l'ordre de 50% d'ici 2030, la nouvelle liaison routière Fos-Salon recouvre un caractère impératif de réduction des nuisances et de fluidification du trafic.

Au-delà du transport de marchandises et des véhicules individuels, la nouvelle infrastructure représente également une opportunité pour le développement des transports en communs qui doivent être intégrés dans sa conception.

Un transport routier de plus en plus propre

Si l'augmentation du trafic peut soulever des craintes légitimes concernant la pollution atmosphérique du transport routier, il ne faut pas oublier que les émissions des camions ont fortement baissé et continueront de baisser d'ici à 2030. L'Union Européenne a en effet adopté en 2019 une directive visant à réduire les émissions CO2 des poids lourds de 15 % d'ici à 2025 et de 30 % d'ici à 2030. Des solutions innovantes commencent déjà à être déployées (GNL, motorisations hybride ou électrique) et la première station GNL poids lourds a été créée sur le GPMM avec un projet de seconde station en cours. La première

station de distribution d'hydrogène pour poids lourds longue distance en Europe devrait également voir le jour d'ici 2022 à Fos-sur-Mer.

Un contournement qui « libèrera » les centres-villes

Le contournement de Martigues-Port de Bouc, en éloignant le trafic à la périphérie des villes, va libérer des espaces urbains et ouvrir la voie pour de nouveaux usages innovants des axes routier de centre-ville pouvant faire la part belle au mode de transport doux et alternatifs.

Un réseau routier performant gage de sécurité pas seulement routière, mais également sanitaire (éloignement des zones de plus fortes émissions des zones d'habitation) et industrielle (accès rapide aux sites sensible pour les services de secours).

Les options à privilégier

L'Upe 13 plaide dans ce contexte pour une liaison ambitieuse tant pour le développement économique du territoire que pour la qualité de vie de ses habitants. A notre sens il convient donc d'offrir à tous une liaison autoroutière sur l'intégralité du tracé.

Le contournement de Fos-sur-Mer nous apparait essentiel mais nous ne disposons pas des éléments suffisant pour soutenir une option en particulier. Si le choix de l'option à privilégier s'avérait difficile et/ou long, il est impératif que cela ne vienne pas retarder encore la liaison routière tant attendue sur le reste du tracé.

Enfin, il apparait indispensable d'aménager la RD268 qui constitue les derniers kilomètre séparant la ZIP de la future liaison Fos-Salon en 2x2 voies également.