

CAHIER DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU GPMM

Le Conseil de Développement (CD) est un lieu d'échange pour se tenir informé et faire des propositions sur les activités portuaires. C'est un organe consultatif du GPMM qui peut saisir le Conseil de surveillance ou le Directoire sur diverses questions. Il est composé de 40 membres.

Coordonnées :

23, place de la Joliette

BP81965

13226 Marseille Cedex 02

Tél : +33(0)4 91 39 47 36

Adresse de messagerie :

presidence-codev@marseille-
port.fr

Une liaison routière indispensable

Pour les acteurs économiques du territoire métropolitain, la liaison routière Fos-Salon est un projet stratégique majeur.

Attendu depuis 50 ans, et confirmé comme prioritaire par la Commission d'Orientation des Infrastructures en 2018, ce projet doit enfin aboutir. L'UMF, le GPMM, son Conseil de développement, la CCIAMP, la CCIPA et les communes de Miramas, de Port-Saint-Louis et de Fos insistent 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.

La liaison Fos-Salon, maillon déterminant de la performance des activités portuaires et de la logistique régionale, doit être réalisée d'urgence dans le respect du cadre de vie et de l'environnement de l'ouest Etang de Berre.

Cette contribution expose l'importance stratégique du projet de liaison routière Fos-Salon, au sein d'un mix de solutions modales, pour accompagner la croissance de l'activité économique et son insertion harmonieuse dans le territoire, dans un objectif de développement et d'amélioration de la situation environnementale de l'ouest du département

1. La liaison Fos-Salon, un impératif pour le développement du Port et de la logistique régionale

Le développement des trafics du GPMM est un facteur essentiel pour le commerce extérieur français. Les flux conteneurisés ont connu une croissance annuelle moyenne de 5% depuis 2014, portant le nombre d'équivalent vingt pied (EVP) à 1,5 millions en 2019. Ce chiffre devrait atteindre 2M EVP en 2030 ce qui se traduirait par une augmentation du trafic poids-lourds sur le réseau routier local, quel que soit le niveau de report modal.

Cette stratégie ambitieuse ne peut se déployer qu'en maintenant la compétitivité des terminaux, en améliorant l'efficacité du système logistique d'entreposage dans l'hinterland et en garantissant la qualité de service des pré/post-acheminements. Or la qualité de la desserte routière de la ZIP (zone industrialo-portuaire) constitue un handicap majeur pour la poursuite de cette ambition. La ZIP est en effet le seul complexe industrialo-portuaire ne disposant pas d'une connexion directe à une autoroute. La réalisation des infrastructures de desserte de la ZIP est d'autant plus urgente que les terminaux des ports européens concurrents disposent de ce niveau de service.

2. La liaison Fos-Salon est une opportunité de préfigurer les déplacements de demain, dans un contexte de fort développement des motorisations alternatives

L'amélioration de l'impact environnemental des activités est un axe fort du Projet Stratégique du GPMM, approuvé par le CD, vigilant sur ce point. Toutes les chaînes logistiques qui touchent le port s'efforcent de réduire les nuisances des transports et d'adopter des processus durables ou écoresponsables. Cette démarche s'illustre dès les opérations de manutention avec l'utilisation d'engins de quai hybrides, et le recours à l'électrique, au GNL et à l'hydrogène. Pour accompagner cet engagement, la communauté locale est pleinement impliquée aux côtés de tous les clients et de tous les usagers. Sa responsabilité est de faciliter les actions engagées par les uns et les autres visant à réduire les impacts des transports de marchandises et de personnes.

A ses clients qui sont dotés de flotte poids-lourds au Gaz Naturel Liquéfié (GNL), la ZIP offre la possibilité de se ravitailler à la station du Mât de Ricca opérée par Proviridis depuis 2017. Le GPMM encourage par ailleurs l'investissement en engins électriques pour la manutention dans les zones logistiques et portuaires, ainsi qu'en poids lourds électriques pour le brouettage ou la desserte de courte distance, en complément des flottes au GNV. Sont concernés les trajets inférieurs à 30km et les courts déplacements entre terminaux et zones logistiques de la ZIP ou à proximité immédiate comme Clésud et St Martin de Crau.

L'emploi de véhicules à l'hydrogène, éventuellement produit sur la ZIP, pourra poursuivre son développement au-delà de l'offre pionnière qu'Air Liquide va proposer au Tonkin dès 2021.

3. La multimodalité est un impératif pour le transport de marchandises comme de personnes

La bataille des ports se gagne à terre » :

La multimodalité est un important vecteur de compétitivité des ports où des offres en trains, barges et camions existent. En 2019, les parts modales pour le trafic des conteneurs des bassins Est et Ouest s'établissent à 79% pour la route, 15% pour le fer et 6% pour le fleuve. Le GPMM et ses partenaires œuvrent au développement des modes ferroviaire et fluvial. Toutefois, le transport routier demeurera incontournable, notamment dans le secteur du transport conteneurisé de courte distance dont la progression est la plus dynamique.

Au-delà du report modal directement opéré sur les terminaux maritimes, il est indispensable de reporter facilement sur trains les flux routiers en sortie des entrepôts logistiques et des usines du port. Ces flux continentaux, souvent conditionnés en caisses mobiles, doivent atteindre efficacement les terminaux ferroviaires situés à courte distance. Cela concerne aujourd'hui un nombre significatif de circulations qui transitent entre la ZIP et Miramas-Grans. Le projet de liaison Fos-Salon est de ce point de vue un élément indispensable et dynamisant pour le report modal vers le fer.

Encourager la multimodalité pour le transport de personnes

La très grande majorité des salariés de la ZIP et des zones d'activité locales se rend sur son lieu de travail avec son véhicule individuel du fait de l'étendue de la ZIP, de l'absence de transports en commun sur les derniers kilomètres ou d'horaires décalés. Le CD s'est saisi de cette question dès 2012, grâce à un chantier de la concertation continue. En effet la ZIP concentre 10 000 emplois sans disposer de plans de mobilité interentreprises. Les travaux ont été concentrés dans un premier temps sur l'identification d'itinéraires cyclables. Le chantier a abouti à un schéma complet de pistes cyclables permettant de mailler la ZIP, repris dans les Plans de Déplacement Urbains (PDU) des Villes puis dans le PDU métropolitain. C'était bien là l'objectif du chantier de concertation : présenter des tracés « clé en main » aux responsables des plans de déplacements.

Concernant les transports en commun, le chantier a abouti à la proposition d'accueillir un conseiller mobilité sur la ZIP, dans le cadre d'un partenariat associant l'aménageur, les entreprises et les collectivités. C'est un sujet essentiel pour l'attractivité de la ZIP, caractérisée par un chapelet d'usines distantes d'où la difficulté d'organiser le transport des salariés et les transports actifs d'autre part.

C'est pourquoi le CD exprime une attente vis-à-vis des projets métropolitains en matière de transport multimodal des salariés depuis/vers la zone industrialo-portuaire de Fos, en cohérence avec le PDU qui ambitionne d'ici 2030 de doubler l'usage des transports en commun, et la création d'un pôle d'échange multimodal à Fos.

4. La liaison Fos-Salon est une réponse aux attentes du territoire

Les groupes d'acteurs du territoire se sont exprimés sur ce projet. Tous s'accordent à dire qu'il est nécessaire et urgent, même s'ils ne partagent pas toujours les mêmes attentes concernant les caractéristiques techniques ou le tracé. Plusieurs raisons sont avancées en sa faveur :

- l'accidentologie élevée constatée depuis longtemps sur les voies actuellement empruntées, non adaptées à la desserte d'une zone logistique en développement comme CléSud, et encore moins d'une zone industrialo-portuaire de rang européen comme celle de Fos,
- la saturation/congestion quotidienne importante de l'itinéraire, avec trois points noirs identifiés aux heures de pointe (CléSud, Istres et Fos) ; il convient de noter (source DREAL plénière du 10 novembre 2020) que, sur le point le plus chargé de la liaison (échangeur des Bellons), la part du trafic PL lié à la zone industrialo-portuaire ne représente « que » un tiers du volume de camions, ce qui signifie que la majorité des transports de marchandises concerne les habitants et le fonctionnement interne du territoire,
- l'impact des trafics qui circulent sur l'infrastructure actuelle en termes de nuisances sonores, et surtout de dégradation de la qualité de l'air (la surconsommation de carburant par le PL liée à la configuration et aux nombreux giratoires de l'infrastructure actuelle).

La société civile locale a pleinement conscience de l'immense atout que représente une zone industrialo-portuaire de premier plan, pourvoyeuse de 10 000 emplois sur les communes de Fos et de Port-Saint-Louis. Pour autant, elle exprime légitimement ses préoccupations vis-à-vis des effets négatifs du trafic routier en augmentation constante, qui sont autant de facteurs susceptibles de freiner le développement économique et de nuire à l'attractivité et à la qualité du cadre de vie du territoire. Ce consensus est exprimé par l'ensemble des groupes d'acteurs du territoire fédérés par la démarche de Concertation Continue depuis 2011, où ces préoccupations sont régulièrement abordées.

De cette analyse partagée, il ressort que trois ensembles de réponses à mener de front peuvent améliorer le transport de personnes et de marchandises sur une liaison Fos-Salon améliorée, dans le respect du développement durable :

- la multimodalité et l'affichage d'un soutien sans faille aux modes massifiés d'une part, aux modes actifs d'autre part ;
- l'amélioration de l'infrastructure dans une logique de fluidité : « plus une route est fluide, moins elle pollue » ;
- l'évolution de la motorisation des poids lourds vers l'électrique le GNL et l'hydrogène.