

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°36 - Janvier 2021

CAHIER DE L'AUTF



L'AUTF (association des utilisateurs de transport de fret) est l'association professionnelle des chargeurs.

Elle représente l'ensemble des filières industrielles qui ont des marchandises à transporter ou faire transporter (import, export, distribution nationale) que ce soit par des prestataires de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien) ou avec leurs propres moyens.

Multisectorielle et résolument multimodale, l'action de l'AUTF s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes de transport au service de la compétitivité des entreprises et de l'attractivité du territoire.

Coordonnées :

91, rue du faubourg Saint Honoré
75008 Paris

Tél. : 01 42 68 34 80

Courriel : info@autf.fr

Site internet : www.autf.fr

Développer une multimodalité durable grâce à une liaison routière performante

Le transport de marchandises est un facteur essentiel de la performance des entreprises industrielles tant pour leur approvisionnement en matières premières ou composants que pour la livraison de leurs produits à leurs clients. Le transport de fret constitue ainsi un levier important de la croissance économique, de l'emploi et du commerce extérieur.

Les ports d'envergure nationale et internationale doivent pouvoir bénéficier d'accès fluviaux, ferroviaires et routiers fluides et sécurisés. Ces dessertes doivent assurer une qualité de service permettant aux industries et entreprises nationales de développer leur activité et de pérenniser l'emploi.

Les chargeurs développent de plus en plus les acheminements par modes massifiés afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à leur activité mais une partie de transport routier restera incompressible et elle doit pouvoir bénéficier d'une infrastructure de qualité. D'autre part, les modes massifiés ont besoin d'être approvisionnés les trajets amont ou aval se font bien souvent par la route.

Pour l'AUTF, la réalisation rapide du projet de liaison Fos-Salon est donc un facteur de compétitivité régionale et nationale et ne s'oppose pas à un meilleur report modal vers les modes ferroviaire ou fluvial.

Ce projet de liaison consiste simplement à la mise à niveau de la desserte routière qui est à ce jour indigne pour un port et une zone industrielle portuaire vitale pour l'économie domestique.

La nécessaire compétitivité du 1er port de France pour les chargeurs

Fluidité et fiabilité des dessertes terrestres du Port

Avec un trafic de 80 Mt par an, le port de Marseille Fos est la 1ère place portuaire de France. Il constitue un véritable poumon pour les entreprises régionales et nationales tant pour l'export des produits fabriqués sur le territoire que pour l'approvisionnement des entreprises et industries.

Pour les chargeurs, la question de l'approche et de l'évacuation des marchandises vers ou en provenance des terminaux portuaires est donc cruciale.

Quelles soient fluviales, ferroviaires ou routières les dessertes terrestres d'un Port doivent garantir une bonne qualité de service. Cette qualité de service se mesure notamment par les temps d'accès et la sécurité. A ce jour, concernant la desserte routière du port de Fos, ces deux aspects font défaut :

- 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,
- saturation quotidienne importante de l'itinéraire, avec trois points noirs identifiés aux heures de pointe (CléSud, Istres et Fos).

Accès à l'hinterland et développement économique de nos territoires

La bataille contre la concurrence européenne se joue désormais sur la fluidité du passage portuaire et l'accessibilité à l'hinterland qu'il soit proche ou plus éloigné.

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 génératrices d'emplois sur le territoire.

Le projet routier Fos salon est donc nécessaire pour assurer la compétitivité et le développement de la zone portuaire de Fos et garantir le développement socio-économique non seulement de la région PACA mais aussi d'une partie du tissu industriel Français.

La liaison Fos-Salon, une mise à niveau indispensable pour les chargeurs

Une exception européenne

La ZIP est en effet le seul complexe industrialo-portuaire de rang européen ne disposant pas d'une connexion directe à un réseau autoroutier. A Fos, un poids-lourd doit parcourir plus de 30 km sur voie bidirectionnelle et franchir 9 carrefours giratoires avant d'atteindre une autoroute. La réalisation des infrastructures de desserte de la ZIP est d'autant plus urgente et déterminante que les terminaux des ports européens concurrents disposent de ce niveau de service.

Offre routière indispensable pour une partie du fret....

Le mode routier est une offre indispensable à la logistique des chargeurs utilisateurs des ports sachant qu'aujourd'hui les grands groupes tendent à diversifier leur mode d'approvisionnement et utilisent aussi en complément les modes ferroviaires et fluviaux.

Le mode routier intervient notamment dans ces schémas pour des réapprovisionnements en flux tendus, d'urgence ou encore pour des marchandises périssables transportées par exemple en conteneurs réfrigérés. Le transport routier reste le mode le plus utilisé pour le transport de produits de grande consommation, de l'agriculture, de granulats et matériaux de construction et de produits dangereux et de la chimie.

Sur la courte distance ou dans des zones peu desservies par le réseau ferroviaire ou fluvial, l'approche routière est indispensable.

...mais aussi pour les salariés de la zone

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'absence de solution de transport en commun sur les derniers kilomètres ou d'horaires décalés par exemple.

Associé à des efforts sur les transports en commun et sur le développement d'itinéraires cyclables, le projet d'une desserte routière fluide et sécurisée y compris jusqu'au terminaux maritime (et donc RD268) apparait désormais urgente.

Une liaison routière compatible avec le développement de l'intermodalité

Le volontarisme des chargeurs pour la réduction des gaz à effet de serre

L'émergence d'offres de service intermodal performantes et compétitives constitue une attente forte des industriels soucieux, à rapport qualité/prix équivalent au transport routier de bout en bout, de concourir à la limitation des émissions de CO2.

Au-delà de sa fonction d'appui à l'essor de l'industrie, le transport de marchandises est confronté aux contraintes de la nécessaire protection de l'environnement.

Tous modes confondus, les transports sont à l'origine de 31% des émissions de gaz à effet de serre ; les poids lourds en 2018 représentaient moins de 7% des émissions de GES nationales.

Les entreprises industrielles en sont conscientes et intègrent cette nouvelle donne dans leurs démarches tout en souhaitant qu'une restriction de la mobilité des marchandises ne vienne directement peser sur la croissance économique et sur leur propre développement. Elles comptent donc apporter dans un cadre volontaire leurs contributions à la réduction des émissions de gaz à effet de serre notamment par des coopérations concrètes avec les opérateurs de transport.

Dynamiser le report modal ferroviaire via un maillon routier efficace

Outre l'amélioration de la desserte routière du port et des entreprises de la zone industrialo-portuaire, la liaison Fos-Salon a vocation à faciliter l'acheminement des marchandises en sortie des entrepôts logistiques et des usines implantés dans les secteurs en arrière du port (Feuillane, Distriport, Ventillon, PIICTO ...) vers les terminaux ferroviaires situés à courte distance.

Ces flux, souvent conditionnés en caisses mobiles, doivent pouvoir atteindre efficacement les terminaux ferroviaires. Cela concerne aujourd'hui un nombre significatif de circulations qui transitent entre la ZIP et les installations de Grans et Miramas (CléSud par exemple).

Le projet de liaison Fos-Salon est de ce point de vue un élément indispensable et dynamisant pour la massification sur des plateformes logistiques et donc pour le report modal de la route vers le fer.