

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°41 - Janvier 2021

CAHIER DE L'ASL CLESUD



Dès 2000, il a été formé une Association Syndicale Libre, régie par l'Ordonnance du 1er Juillet 2004, entre les propriétaires des terrains de la ZAC de la Plate-Forme Logistique de CLESUD. Elle regroupe les 34 propriétaires des 745 000.m² d'entrepôts occupés par des exploitants . CLESUD, c'est aussi le Chantier de Transport Combiné, terminal permettant le transport rail-route de 40 à 50000 conteneurs par an ,qui atteindront 125000 conteneurs après extension.

Coordonnées :

PMT

171bis Chemin de la Madrague
Ville - 13002 MARSEILLE

Robert WALTER

Directeur CLESUD ASL

06 98 17 47 88

robert.walter@neuf.fr

DESCRIPTION DE LA SITUATION ACTUELLE : L'accès à la plate-forme logistique - Les flux routiers - L'incohérence

Le territoire est relié à Salon et, plus loin, vers Lyon et vers l'Arc Latin par un réseau autoroutier, performant.

La PFL(Plateforme Logistique) de CLESUD est desservie par le nord-ouest à partir de la sortie n° 13 de l'A54. Il faut, ensuite, emprunter la N.569 vers Miramas, direction Istres, Fos Sur Mer, vers l'A55.

C'est 3.700 PL(Poids Lourd)/ jour, en entrée-sortie, que l'activité de CLESUD génère tous les jours ouvrés dont 2.900 PL./jour empruntent la N 569, trafic augmenté des flux VL (Véhicules Légers) des personnels de la plate-forme.

Les conducteurs de poids lourds quittent une autoroute deux fois deux voies pour emprunter 3,2 km de route nationale à deux voies pour rejoindre la plate-forme située au rond-point de Toupiquières.

Le rond-point dessert l'entrée de la plate-forme, Miramas et sa rocade de contournement de deux fois deux voies vers Istres et Fos-sur-Mer

LES IMPACTS NEGATIFS DE LA SITUATION ACTUELLE

Rappelons que la vocation d'une Plate-Forme Logistique présente l'intérêt d'améliorer la fluidité des flux logistiques.

La situation actuelle se résume à 3,2 km de cordon ombilical étroit entre deux grands axes routiers à quatre voies, véritable goulot de rétention des flux routiers.

L'absence de cohérence affichée par ce maillon routier est réhibitoire pour le développement de l'activité de la Plate-Forme Logistique et son intégration harmonieuse dans le territoire.

Impact sur le transport

Les voies uniques de circulation sont saturées aux heures de pointe et les grandes difficultés pour se déplacer sur cette partie d'itinéraire génèrent d'énormes embouteillages.

Impact sur la sécurité

Dans ces mêmes tranches horaires, les moyens de secours, services de Polices et Gendarmerie subissent l'entrave à l'efficacité de leurs missions.

La PFL de CLESUD c'est plus de 1500 employés dont 1/3 emprunte quotidiennement la N.569 qui devient la zone de tous les dangers avec leurs accidents potentiellement prévisibles compte tenu des désordres causés par l'étroitesse et l'encombrement de cette voie de circulation. .

Impact économique

Pour ce qui concerne la Plateforme Logistique de CLESUD, il existe une frustration des logisticiens qui se considèrent comme écartés des débats, de la concertation et des choix sur la stratégie de développement.

Ils sont confrontés, tous les jours, à l'extension des temps des livraisons, distribution des stocks et expéditions alors qu'ils se sont dotés de moyens permettant la diminution des délais de gestion de chacune des tâches élémentaires liées à leur activité.

Impact sur l'environnement et la pollution

En plus de réduire la vitesse de circulation, un embouteillage est une source importante de pollution de l'air, due à une consommation supplémentaire de carburant et un moindre mélange des couches d'air, avec des coûts sanitaires et à moyen et long termes, climatique via les émissions de gaz à effet de serre.

DESCRIPTION DE LA SITUATION A ATTEINDRE

Rattraper le retard

Si l'on ne peut plus rattraper le retard pris, on peut éviter de l'augmenter.

Il y a 2400 ans, les Romains avaient compris que les routes permettaient aux légions de l'armée de se déplacer rapidement. Mais elles étaient aussi empruntées par les commerçants qui transportaient des marchandises et facilitaient le commerce.

En la matière, nous avons pris du retard.

Les freins au développement cohérent

Il semblerait, à la société civile, que les élus, aménageurs et acteurs économiques ne suivent pas une feuille de route commune, qu'ils leur manquent une vision globale de l'aménagement et un appui sur les trois piliers du développement durable: économie, environnement, sociétal.

Prendre en compte l'attractivité locale

La Plate-Forme Logistique de CLESUD est une zone exemplaire dans le développement de la multimodalité et des alternatives au « tout routier », réussissant ainsi l'adéquation harmonieuse économie, industries, évolutions et alternatives : une autre voie pour l'avenir.

Concernant la voie ferrée, Miramas entre dans l'histoire ferroviaire dès les débuts de ce mode de transport en 1842. En ce temps, la commune est l'un des sites d'implantation d'un débarcadère dans le projet de la ligne Lyon – Marseille, avec déjà une vision forte de l'axe rhodanien sur l'arc méditerranéen, Espagne-Italie et sur la façade maritime avec ses accès portuaires

En conclusion

La nécessité de créer une deux fois deux voies Fos-Salon continue, sans interruption, passe aussi par l'élargissement du goulot de la N.569 entre la sortie n°13 de l'A54 et le rond-point de Toupigières.

Cet élargissement à deux fois deux voies désenclaverait la Plate-Forme Logistique de CLESUD, lui donnerait une bouffée d'oxygène en apportant une plus-value économique, en fluidifiant et en sécurisant le transport routier tout en décarbonant les espaces agricoles environnants et les zones Natura 2000.

Il est impératif de "purger" le passif et de repartir sur de nouvelles bases, favorisant la concertation et le soutien de l'état.