

Les transports



La réussite de Fos 2XL n'est concevable que s'il y a adéquation du projet avec les dessertes existantes et planifiées à échéance de sa mise en service.

La situation actuelle

Le fonctionnement du terminal induit un trafic routier de véhicules légers et de poids lourds pour le transport de marchandises, celui-ci s'effectuant également par voies fluviale et ferrée.

Répartition modale des trafics conteneurs au départ de Fos

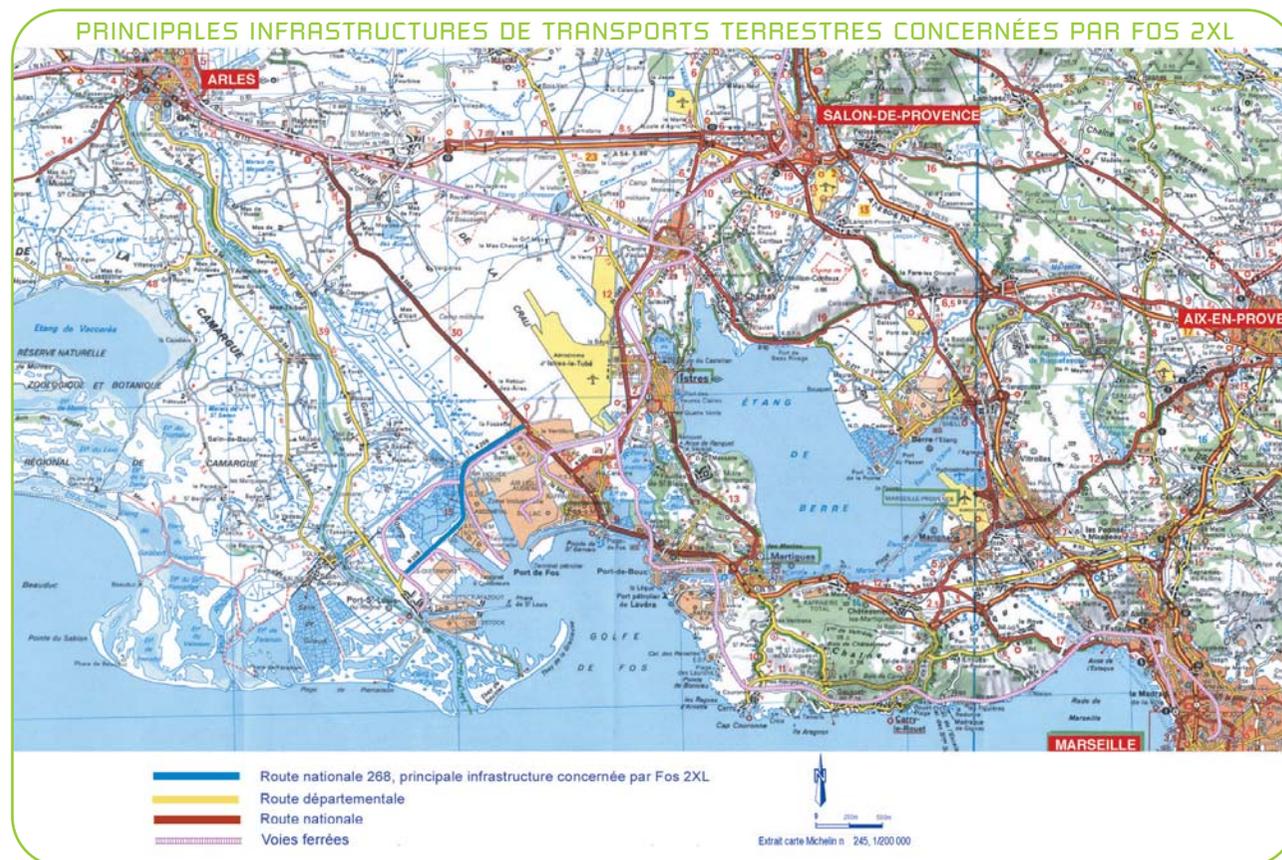
	Répartition actuelle	Répartition avec Fos 2XL
Part du fleuve	3%	10%
Part du rail	17%	30%
Part de la route	80%	60%

Le trafic de véhicules légers

Aux heures les plus chargées, il peut être évalué à 400 véhicules à l'heure, entrées et sorties confondues. Au regard des capacités des voies d'accès au terminal, de l'ordre de 1800 véhicules par heure et par sens de circulation, ce trafic est acceptable et n'engendre pas de phénomènes de congestion.

Par ailleurs, la sécurité du carrefour entre la voirie de desserte du terminal et la route nationale 268 doit être améliorée avec la croissance générale des trafics dans le cadre du projet Fos 2XL.

Il faut noter qu'au delà des points d'accès au pôle conteneur, le PAM n'est plus gestionnaire des infrastructures routières.



Le transport de marchandises

Le transport de marchandises se fait par voie ferrée mais également par voie fluviale ou routière.

Le transport ferroviaire

Il est réalisé par des convois d'une longueur maximale de 750 mètres de longueur. Chaque jour, en moyenne 6 à 7 trains sont traités sur le site ferroviaire de Fos-Graveleau, en provenance ou à destination des régions Sud-Ouest, Rhône-Alpes, Région Parisienne, Nord et Grand Est via le triage de Miramas. Au delà, ils empruntent les axes ferroviaires majeurs, dont la voie située sur la rive droite du

Rhône plus spécialement dédiée au fret et transitent par les principaux nœuds du réseau. Ce dispositif permet une parfaite connexion à l'espace ferroviaire européen.

Le transport par route

Les mouvements de poids lourds peuvent être évalués à 2 300 par jour ouvré en moyenne dans les deux sens. Ils empruntent la route nationale 268, essentiellement en direction de l'Est, et se répartissent ensuite vers le réseau à grande capacité, comme les autoroutes A7, A54, A8, puis, au-delà, sur les autoroutes A9 et A6. Très rapidement, les flux sont désagrégés au point d'être très inférieurs aux capacités des axes concernés.

Le trafic routier émanant du Terminal Conteneurs ne représente pas une part significative du trafic sur les voies routières à grande capacité.

Par ailleurs, ce trafic poids lourds correspond principalement à une demande relativement proche du terminal, à l'échelle régionale.

La desserte fluviale

Elle se fait par barges via l'écluse de Barcarin qui dessert le canal du Rhône à Fos. Le nombre de barges ou péniches actuellement émises ou reçues par le terminal est d'environ 3 à 4 par semaine, avec pour destinations finales Lyon et Chàlon-sur-Saône.

Le PAM, dans le cadre d'un contrat de progrès signé avec VNF et CNR en 2002, souhaite développer ce mode de desserte. Il a récemment mis en œuvre des mesures



Fréquence des navettes ferroviaires au départ du port de Marseille-Fos



Source PAM

ambitieuses, avec la possibilité pour les opérateurs de disposer de « fenêtres » d'accueil spécifiques pour le transbordement de marchandises entre navires et barges au terminal à conteneurs de Fos.

Les besoins liés à la situation future

Les hypothèses de trafic pour l'ensemble du pôle conteneur de Fos (Distriport + 2XL + Terminal Conteneurs actuel) prévoient un doublement du trafic à l'horizon 2012. Il en résulte un certain nombre d'incidences sur les différents réseaux de transports.

Les besoins liés au fonctionnement des terminaux

Pour le terminal actuel, la perspective est une croissance de trafic des véhicules légers de 50% environ, soit, approximativement, 600 mouvements par sens aux périodes de pointe, contre 400, ce qui reste très en deçà des capacités de la voirie de desserte. Le risque reste la question de l'accès des poids lourds au terminal pour lesquels le

temps passé aux formalités peut engendrer des remontrances de files préjudiciables à l'accès au terminal. Dans ces conditions, l'amélioration de la situation semble relever d'une seule optimisation de ce système.

Le Terminal B de Fos 2XL proprement dit bénéficiera d'un accès particulier sur la route nationale 268. Dans la mesure où les volumes seront comparables à ceux traités, à terme, sur le terminal actuel, on peut estimer que les conditions d'accès y seront également comparables et que, par conséquent, moyennant un système d'accès performant, les capacités des voiries seront largement suffisantes.

Il faut toutefois signaler la présence à moins de 600 m de deux carrefours importants sur la nationale, empruntée notamment par des poids lourds, ce qui nécessitera de prévoir un aménagement spécifique dans un souci de sécurité routière. Hormis ce point particulier, les trafics routiers sur la route nationale 268 montre que le surcroît de trafic résultant du développement du terminal, y compris Fos 2XL, n'est pas de nature à susciter des difficultés majeures.



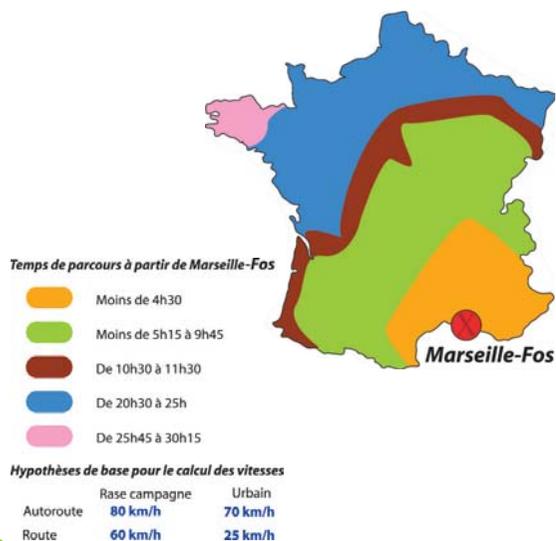


Les besoins liés au transport de marchandises

Les objectifs prévoient que ce trafic s'effectuera pour 60% par la route, pour 30 % par voie ferrée, pour 10% par voie fluviale, chiffres qui correspondent à des orientations volontaristes de report du trafic routier vers les autres modes.

En ce qui concerne la route, le trafic poids lourds passera de 2300 poids lourds/jour à environ 5000 poids lourds/jour soit un coefficient multiplicateur de 2,17. Ce flux prévu devrait se répartir à l'identique de la situation actuelle sur le réseau routier régional et local. Une part seulement se retrouverait sur les grands axes autoroutiers : environ 750 poids lourds par jour dans les deux sens confondus sur l'A7 à hauteur de Salon, 400 sur l'A8 à la bifurcation de la Fare les Oliviers. Dans ces deux cas, les flux sont très largement inférieurs aux capacités des voiries concernées et n'entraîneront pas de situations de congestion ou des difficultés d'écoulement du trafic.

Transports routiers de marchandises Temps de parcours à partir du Port de Marseille-Fos



Liaison autoroutière Fos-Salon,

état d'avancement fourni par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE 13), mars 2004.

Le contexte

La desserte efficace du port de Fos et du secteur logistique du golfe de Fos demande à être améliorée. La liaison Fos-sur-Mer-Salon-de-Provence est prévue dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport au titre de la structuration de l'arc méditerranéen et de la métropole marseillaise, avec l'objectif de renforcer la desserte de la façade maritime en connectant le port de Fos à l'axe structurant que constitue l'autoroute A54 (élément de l'arc méditerranéen) en direction de la vallée du Rhône (A7). De plus, le CIADT du 18 décembre 2003 a approuvé les orientations du projet de directive territoriale d'aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône issu de la concertation menée avec les acteurs locaux. Les orientations relatives au rayonnement du territoire et à la métropolisation, retiennent le caractère indispensable de cette liaison nord-sud pour le développement du port de Fos. Ce projet doit contribuer au développement des chantiers de transport combiné tels que la plate-forme logistique Distriport de Fos (mer/fer/route), celle de Grans-Miramas Clésud (rail/route) et le centre de triage ferroviaire de Miramas. Il doit également permettre d'améliorer la sécurité de l'itinéraire existant et d'assurer les échanges entre les agglomérations de l'ouest de l'étang de Berre avec le reste du département.

Rappel des études/Travaux/Décisions

Une première section de cette liaison longue de 14 km, a fait l'objet d'une première phase de réalisation à 2 voies (dénomination provisoire RN1569). Le statut d'autoroute a été conféré à cette section par décret du 2 novembre 1976 déclarant l'utilité publique des travaux. Un dossier d'études préliminaires, portant sur l'ensemble du projet reliant la RN 568 à l'A54, a été envoyé au Ministère de l'équipement le 24/08/2001. Ce dossier a été approuvé par décision ministérielle en date du 08/03/04.

A ce stade, pour la poursuite des études, plusieurs variantes sont encore retenues et les nombreuses contraintes environnementales (espaces protégés, etc...) nécessitent un travail approfondi afin de disposer d'une étude d'impact répondant de façon exhaustive à tous les problèmes, en particulier, pour chaque variante considérée devront être traités avec la plus grande attention les problèmes liés au rejet des eaux de plate forme compte tenu de la présence de la nappe phréatique de Crau située à faible profondeur.

La démarche actuelle/Point sur l'avancement du projet/Echéancier

Déviations de Miramas :

La formalisation du dossier d'avant projet sommaire est envisagée pour la fin de l'année 2004. La DUP est envisagée en 2006, pour un démarrage des travaux à partir de 2007.

Reste de la liaison Fos/Salon :

La formalisation de l'avant-projet sommaire ne peut être envisagée avant la fin 2005. La DUP pour le reste de la liaison Fos-Salon (hors déviation de Miramas) peut être envisagée en 2007-2008

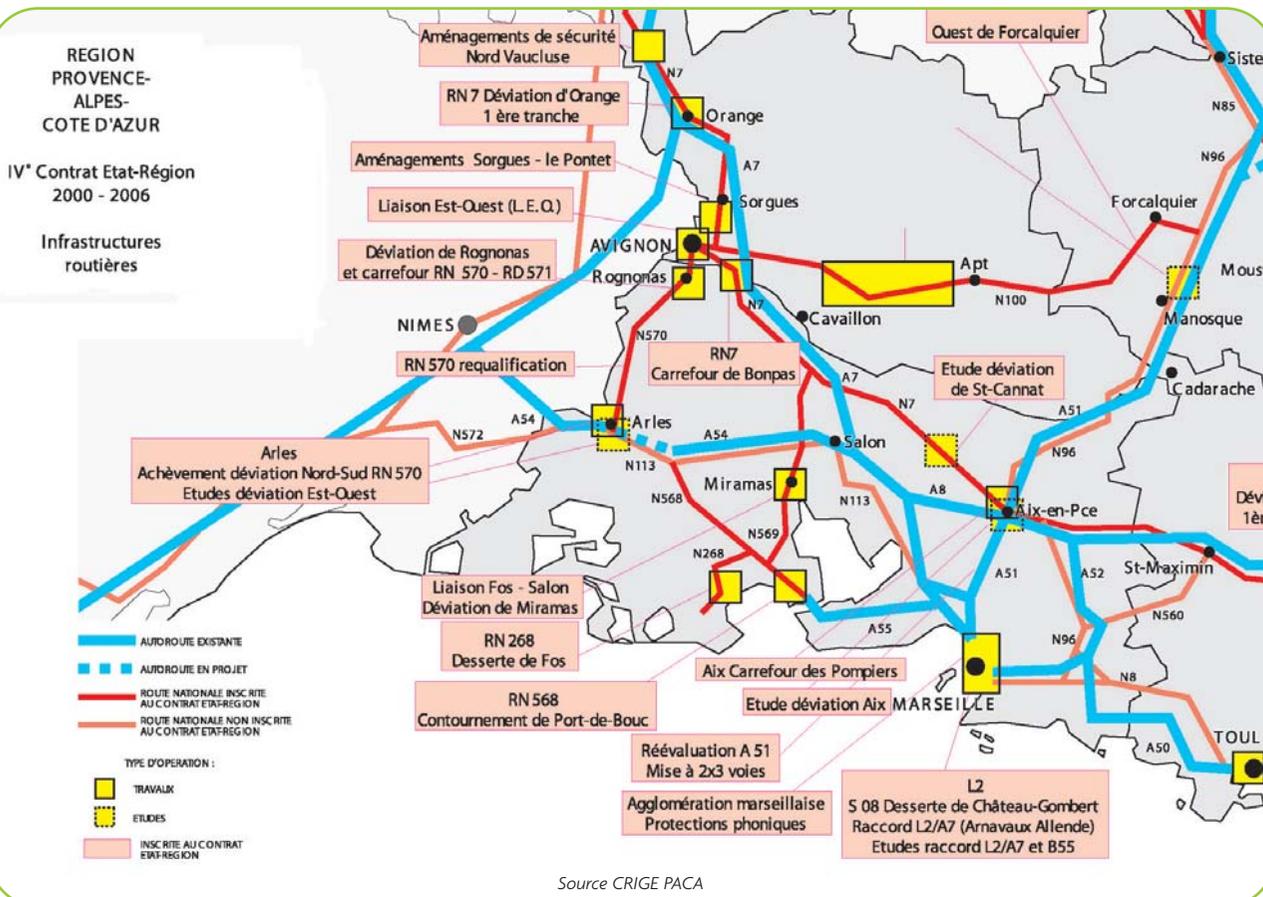
Il apparaît que ce sera plutôt à l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise que la charge supplémentaire sera la plus sensible. Le projet répond à cette contrainte par la diminution de la part routière, notamment par le développement de navettes ferroviaires journalière entre les Bassins Est de Marseille et les Bassins Ouest de Fos.

Par ailleurs, le Contrat de Plan Etat Région prévoit la mise en œuvre de plusieurs projets qui auront des incidences directement positives sur la desserte du Pôle Conteneurs du Port de Marseille-Fos, comme le contour-

nement de Port-de-Bouc, l'A56, le contournement autoroutier d'Arles et le réseau Ouest Etang de Berre.

En ce qui concerne le réseau fluvial, on estime à 2 barges de 320 EVP par jour qui pourraient faire escale sur le terminal fluvial dédié de la darse 3. La capacité des axes actuels est largement sous-utilisée. En effet, le trafic fluvial généré par le Terminal Conteneurs actuel représente 5,3 % du trafic de l'écluse de Barcarin. Quand le pôle conteneur atteindra sa pleine capacité, cette part atteindra environ 20 % du trafic commercial fluvial. Cette augmentation majeure est compatible avec les capacités de traitement des infrastructures existantes.

En ce qui concerne le ferroviaire, on a souligné que le projet Fos 2XL est lié au développement de ce mode de transport et à son aptitude à absorber le surcroît de trafic correspondant. Ce surcroît est significatif : en effet, le pôle conteneur du port de Marseille-Fos traitera une quinzaine de trains complets par jour, soit 1 500 EVP. La configuration actuelle du réseau permet d'intégrer le projet Fos 2XL sans apporter de modifications majeures aux infrastructures existantes. De plus, en partenariat avec SNCF et Réseau Ferré de France, le PAM met en œuvre un schéma directeur ferroviaire sur la zone de Fos pour définir le programme des évolutions nécessaires garantissant le développement du trafic par voie ferrée pour l'ensemble de ce territoire.



« Le projet Fos 2XL représente pour la SNCF en région PACA un axe important de développement, puisque son objectif est de faire passer de 17 à 30 % la part du ferroviaire dans le trafic conteneurs du Port Autonome de Marseille.

Plus encore, le partenariat avec le PAM sur ce projet est pour la SNCF l'opportunité d'une meilleure intégration dans l'économie régionale et d'une contribution forte à l'un de ses grands projets de développement. C'est donc avec beaucoup d'enthousiasme que nous avons proposé notre capacité d'expertise dans le domaine des études d'aménagements et de raccordements au nouveau terminal afin d'organiser et de garantir le service ferroviaire attendu. Nous espérons ainsi accompagner au mieux le développement du Port tout en participant à la mise en place d'une nécessaire multimodalité. »

Point de vue de Gilles Cartier, Directeur Régional SNCF PACA, mars 2004.

Les programmes de développement des réseaux de transport concernés par le projet



Le **CIADT** du 18 décembre 2003 acte, de manière explicite, le caractère prioritaire du projet Fos 2XL mais le place également comme pièce essentielle d'un programme de développement d'un schéma multimodal de transport de marchandises.

On note en particulier :

- s Le lancement d'une concertation avec les trois régions concernées par le couloir rhodanien et son prolongement jusqu'à l'Espagne aux fins d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route et les possibilités de reprints modaux et d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier du Grand Sud-Est.
- s Les décisions engageant le TGV Nîmes/Montpellier, le contournement ferroviaire mixte de Nîmes et de Montpellier, le contournement autoroutier d'Arles, le projet A56 d'autoroute depuis Salon jusqu'à la sortie de la ville de Fos, le projet portuaire Fos 2XL, et le lancement de lignes d'autoroutes de la mer sur les façades Atlantique et Méditerranéenne, en particulier le projet Fos-Savone pour délester la liaison routière littorale Marseille-Gênes.



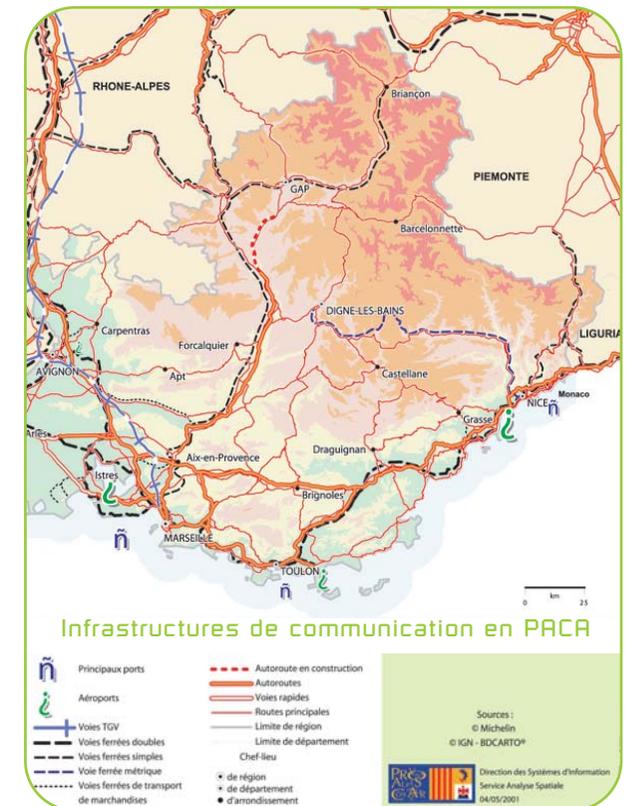
- s Les objectifs de développement des infrastructures ferroviaires permettant notamment le développement du fret sur les axes d'échanges majeurs, en particulier le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise qui s'inscrit dans la perspective du développement d'un itinéraire fret utilisant les lignes existantes depuis le Nord de la France et de l'Europe, vers l'Italie, le sud de la France et la péninsule ibérique, là où se concentre le maximum de flux de marchandises.

En conclusion, le schéma ainsi esquissé privilégie un rééquilibrage modal visant à réduire la part relative de la route. Les *pré et post-acheminements* du projet s'en trouveront ainsi encore facilités, dans un contexte initial déjà favorable.

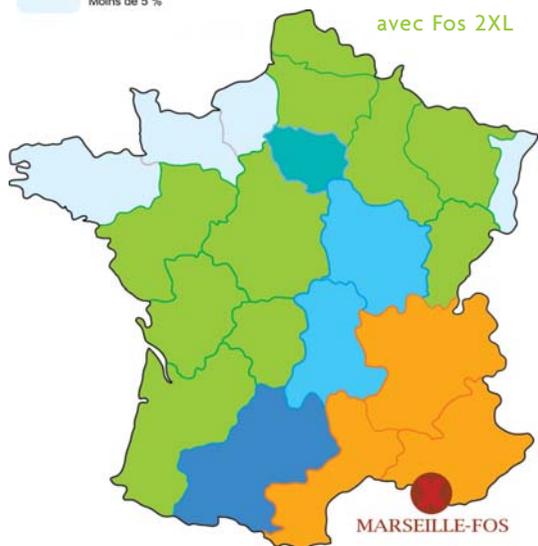
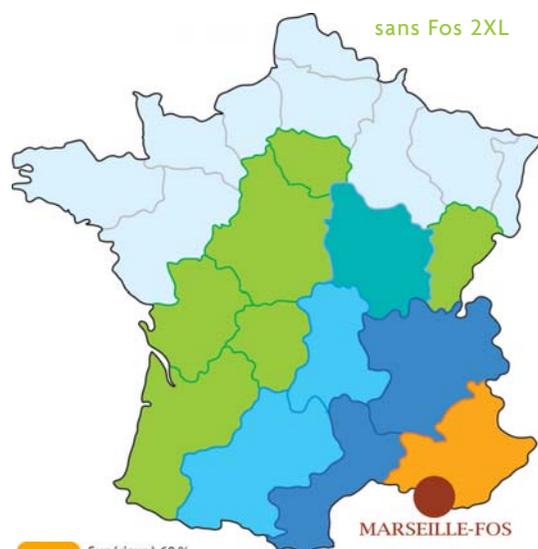
La montée en puissance de la navette ferroviaire inter bassins constituera également un moyen de réduction des trafics routiers dans l'aire métropolitaine marseillaise. Mais ce sont les projets prévus au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) qui offriront la meilleure opportunité d'une bonne insertion du projet dans le réseau routier. Les opérations locales mentionnées sont ainsi, soit déjà prises en compte dans le cadre du projet, soit inscrites dans le plan d'entreprise du PAM, soit planifiées par l'Etat ou les collectivités.

Le mode fluvial ne souffrant pas de problèmes de capacité, les objectifs élevés d'accroissement de sa part relative seront conditionnés par la mise en œuvre d'une véritable stratégie commerciale.

Enfin, si l'accroissement concomitant du trafic global et de la part transportée via le réseau ferré amènera un surcroît significatif de charge sur les infrastructures, cette évolution reste largement compatible avec les capacités actuelles sur les principaux axes concernés. Ce fret supplémentaire justifie pleinement l'intégration de Fos 2XL dans le programme de mise en place d'un schéma multimodal de transport de marchandises sur l'Arc Latin et en direction de l'Europe du Nord, dont deux volets majeurs sont la réalisation des corridors européens de fret et la mise en place des autoroutes de la mer.



Part de marché du Port de Marseille-Fos en 2010



L'impact sur l'emploi du projet 2XL

Tout grand projet est porteur d'emplois dans le bassin où il doit s'implanter. Fos 2XL n'échappe pas à cette règle. Il s'inscrit dans ce contexte, à savoir l'impact actuel sur l'emploi de l'activité portuaire de Marseille-Fos et plus précisément la part concernée par le trafic conteneurs.

L'impact sur l'emploi de l'activité portuaire de Marseille-Fos

Les activités industrialo-portuaires génèrent un ensemble d'emplois directement liées à celles-ci entraînant une part d'activité pour les entreprises assurant des prestations complémentaires.



Estimation globale des emplois directs, indirects et induits du PAM

- s Les emplois directs : ils correspondent aux activités immédiatement liées à l'activité maritimo-portuaire, celles dont l'existence même est liée aux ports. Ce sont toutes les professions portuaires liées aux prestations fournies aux navires et aux marchandises qu'ils transportent à l'occasion des chargements, déchargements et stockage : avitaillement, réparation navale, lamanage, pilotage, remorquage, manutention, entrepôts, assurances maritimes, transitaires, douanes, services du Port, etc.
- s les emplois indirects : ils correspondent aux emplois des entreprises dont une partie seulement du chiffre d'affaires est liée à l'activité du port : entreprises utilisant le Port pour leurs importations ou leurs exportations, fournisseurs du domaine portuaire, transporteurs travaillant avec les entreprises importatrices ou exportatrices, entreprises de distribution et de logistique, etc.
- s les emplois induits : difficiles à appréhender, il s'agit des emplois créés ou maintenus dans le commerce

ou les services et générés par la consommation des personnes employées par les activités directes ou indirectes dans leur vie courante.

Emplois directs et indirects du Port de Marseille-Fos 2002

emplois directs	sous total	total
Services aux navires		3 603
• Pilotage	123	
• Remorquage	187	
• Lamanage	89	
• Avitaillement & soutage	162	
• Réparation navale	453	
Etablissement portuaire PAM	1 470	
Manutention	1 117	
Administrations		435
• Douanes	300	
• Services phytosanitaire et vétérinaire	14	
• Police aux frontières	86	
• Service maritime	35	
Clients et représentants des clients		4 650
• Transitaires	2 000	
• Agents maritimes	800	
• Armements (<i>hors personnel naviguant</i>)	1 768	
• Courtiers maritimes	30	
Divers		
<i>Pesage (municipal), marins-pompiers, capitainerie, autre personnel technique des services d'état, personnel administratif des sociétés de manutention, assureurs</i>	485	
emplois indirects		
Pré/post-acheminement		30 698
• Fer	53	
• Fleuve	15	
• Route et logistique externe	4 000	
Logistique	9 000	
Industries	17 630	

Emplois directs et indirects = 39 386