



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Aménagement de la RD 268

Question orale n° 1499

Texte de la question

M. Pierre Dharréville attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'aménagement de la RD 268.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA RD 268

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour exposer sa question, n° 1499, relative à l'aménagement de la RD 268.

M. Pierre Dharréville. Le grand port de Marseille-Fos est le premier port maritime de France et le quatrième d'Europe. Il représente un atout majeur de l'activité économique régionale et nationale, ainsi qu'un acteur incontournable des échanges internationaux industriels, en particulier pour ce qui concerne les bassins ouest, dont la situation géographique spécifique en fait le seul port de Méditerranée qui soit accessible par des modes de transport aussi diversifiés : mer, fleuve, fer et route.

En dépit de cette situation avantageuse, l'accessibilité aux bassins ouest et à leurs infrastructures terrestres n'est pas à la hauteur de l'activité, ce qui constitue une entrave et provoque des nuisances pour la population. Existe-t-il en effet beaucoup de ports de cette envergure qui soient desservis par une seule voie routière, en l'occurrence la route départementale 268, qui supporte un trafic élevé, dont 30 % de poids lourds ? Depuis de nombreuses années, population, élus et professionnels demandent la mise en deux fois deux voies de cette route départementale, afin de sécuriser le trafic jusqu'à la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône qui mériterait d'être mieux desservie – j'en profite pour vous interroger sur l'action de l'État sur ce dossier.

Existe-t-il aussi beaucoup de ports de cette envergure qui soient desservis par une seule voie ferroviaire ? Il s'agit d'un aménagement prioritaire, au regard des enjeux de pollution atmosphérique et de réchauffement climatique : le trafic ferroviaire dans le golfe de Fos, bien trop faible, représente 10 % du trafic national et compte soixante-dix agents, soit cinq fois moins qu'il y a vingt ans. Il convient donc de développer l'accès au port par le ferroviaire. Le 6 mai dernier, j'ai participé à une table ronde – demandée de longue date par les cheminots – sur l'avenir de la gare de triage de Miramas, au cours de laquelle la SNCF et l'État se sont engagés à d'importants investissements en vue de rénover cette gare : il s'agit d'une bonne nouvelle, sous réserve de garantir le scénario haut.

Cependant, si le réseau connexe n'est pas adapté en conséquence, les effets demeureront insuffisants. Pour assurer une meilleure liaison entre le port et la logistique et envisager un report accru de la route vers le ferroviaire, des aménagements sont nécessaires sur et vers le port : la réalisation de voies supplémentaires sur les quais et l'aménagement d'une voie complémentaire depuis Vigueirat, qui pourrait aussi être utilisée pour le transport de voyageurs. Nombre d'acteurs sont intéressés par cette solution, dont le coût est estimé à

cinq millions d'euros. Mettons un grand coup d'accélérateur sur le fret, qui constitue un enjeu de santé, de sécurité et d'aménagement !

Ce territoire singulier avoisine des villes, des industries et des espaces naturels protégés tout en accueillant le premier port de France : l'aménagement doit être à la hauteur. Le plan de relance doit intégrer pleinement la transition écologique des bassins ouest du grand port maritime et prendre à bras-le-corps les enjeux environnementaux, de transports et de mobilité. Le Gouvernement est-il prêt à s'engager dans cette voie ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Bérangère Abba, *secrétaire d'État chargée de la biodiversité*. Vous m'interrogez sur le développement des voies de connexion et plus généralement sur l'amélioration de la desserte du port de Marseille-Fos, qui représente effectivement un enjeu évident pour le territoire.

Pour ce qui concerne la desserte routière, tout d'abord, le projet de liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence contribuera fortement à améliorer la desserte nord du territoire : une phase décisive a été franchie ces derniers mois avec l'organisation d'un débat public qui s'est tenu jusqu'au début de l'année et la décision du Gouvernement sur ce point sera prise très prochainement. Le projet de déviation de la RN568 au droit de Martigues et de Port-de-Bouc nous permettra d'améliorer la desserte est, avec des études de conception détaillées, les acquisitions foncières et procédures préalables à l'engagement des travaux qui se poursuivent. Les travaux pourraient démarrer à partir de 2023, sous réserve de l'inscription de l'intégralité des montants nécessaires au sein de la prochaine contractualisation en matière d'infrastructures.

Par ailleurs, le grand port maritime de Marseille (GPMM) souhaite massifier le report modal et développer les dessertes ferroviaire et fluviale. C'est pourquoi il a pour projet d'adapter ses infrastructures ferroviaires, en redynamisant la stratégie fluviale, pour consolider son hinterland. Le GPMM a investi plus de 140 millions d'euros entre 2009 et 2013, dont 77 millions afin de dynamiser la desserte ferroviaire et le report modal a augmenté de 8 % à 12 % au cours des quatre dernières années. Enfin, le projet de réaménagement de la desserte ferroviaire du môle Graveleau qui visait à favoriser de nouvelles dessertes dans une perspective de développement du report modal, a également été soutenu par le plan France relance, à hauteur de 3,8 millions d'euros.

Nous partageons évidemment le souci de l'impact environnemental et de la lutte contre la pollution de l'air : le GPMM est précurseur en France et a ainsi développé des technologies de raccordement à quai avec, de nouveau, une enveloppe de France relance d'un montant de 10 millions d'euros pour la poursuite de l'électrification des quais, ce qui permettra de multiplier par six la puissance de branchements électriques disponibles.

Enfin, la France a lancé en 2016 le projet de zones à faibles émissions de soufre et de particules – zones ECA –, couvrant toute la Méditerranée. Ayant convaincu tous les États méditerranéens d'accepter ce projet ambitieux, elle demandera à l'Organisation maritime internationale la désignation officielle de la zone en 2022 – ce qui permet d'envisager une entrée en vigueur entre 2024 et 2025.

Vous pouvez en être assuré, monsieur le député, nous sommes donc pleinement mobilisés à trouver des solutions et à garantir les financements nécessaires.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Dharréville](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (13^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1499

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [8 juin 2021](#)

Réponse publiée le : 16 juin 2021, page 6269

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [8 juin 2021](#)