

29 octobre 2025

Quels besoins de mobilité pour l'avenir industriel de Fos-Étang de Berre ?

Une analyse de Tristan Meyer, chargé d'études à [l'Institut Enterritoires](#) pour



Port de Marseille – Fos

Aix-Marseille-Provence est une métropole multipolaire et spécialisée, où les zones d'activité évoluent souvent en vase clos, déconnectées des centralités urbaines à l'instar du bassin de Fos-Berre. Ce pôle économique s'est historiquement construit par la diffusion des activités industrialo-portuaires marseillaises en périphérie ouest, l'éloignant des grands centres urbains. Zone d'activité éminemment stratégique pour l'avenir industriel du pays, son désenclavement est aujourd'hui crucial pour permettre la réindustrialisation du bassin.

Fos-Berre, un territoire fortement dépendant de la voiture

L'industrie représente un gisement d'emplois considérable dans les Bouches-du-Rhône avec plus de 80 000 emplois salariés recensés en 2021 par l'Insee. En pleine expansion, la zone de Fos-Berre attend aujourd'hui une cinquantaine de projets industriels représentant 15 milliards d'euros d'investissements privés et plus de 60 000 emplois potentiels dont 10 000 emplois directs. Cette dynamique économique va engendrer dans les années à venir des besoins immenses en matière de logement, de transport et d'équipement public dont le bon développement déterminera la capacité des employeurs à recruter et celle des actifs à accéder à l'emploi.

Fragmenté entre zones industrielles et zones d'habitat (Miramas, Martigues, Istres, etc.), le territoire est aujourd'hui exposé à des migrations pendulaires massives essentiellement réalisées en voiture et à un autosolisme endémique. Selon les chiffres de l'enquête mobilité (certifiée Cerema), 73 % des trajets domicile-travail sont effectués en voiture individuelle à l'est de l'étang de Berre, et 65 % pour les communes de l'ouest¹. Du côté des transports de marchandises, le Grand Port de Marseille estime à 85 % la part du flux conteneurisé réalisé sur la route en 2023.

Le principal facteur explicatif de cette forte dépendance à la voiture reste le déficit d'offre de transports collectifs qui résulte notamment de la difficulté à mailler un réseau dans un territoire faiblement dense, où les zones d'habitat sont dispersées et aux contraintes imposées par les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) qui restreignent les capacités d'aménagement. Dans ce contexte, la voiture apparaît plus attractive car elle offre une plus grande flexibilité (particulièrement pour les salariés en horaires atypiques) tandis que sa pratique tend à être encouragée par les entreprises qui ont recours aux indemnités kilométriques pour les salariés les plus éloignés.

Il en résulte des phénomènes importants et récurrents de congestion routière sur les principaux axes desservant le bassin – RN 568 entre Martigues et Fos-sur-Mer, RN 569 vers Miramas, RD 268, etc. – du fait également de l'absence d'itinéraires alternatifs et de voies de désengorgement. Dans ces conditions, les aléas de circulation, même mineurs,

¹ Métropole Aix-Marseille-Provence. (2022). *Enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²) 2019–2020 : synthèses par bassins métropolitains*. Cerema.

suscitent fréquemment des ralentissements importants. En outre, cette intensité du trafic dégrade fortement la qualité de l'air – concentration de dioxyde d'azote et de particules fines – exposant les riverains à des niveaux de pollution atmosphérique préoccupants.

Anticiper les besoins de mobilité pour accompagner la croissance du bassin

Il est à prévoir une accentuation de ces problématiques en lien avec l'arrivée de plusieurs milliers de nouveaux actifs sur le territoire. Cette évolution posera simultanément des enjeux accrus de logement et de mobilité, deux leviers indissociables pour favoriser l'accès à l'emploi.

Selon le Club Immobilier Marseille-Provence, dans la perspective de croissance économique annoncée, 10 000 logements supplémentaires seront nécessaires dans la zone de Fos à horizon 2035. Si la production de nouveaux logements est donc primordiale, ces habitants seront principalement implantés dans les communes environnantes mais également dans les grandes villes de la Métropole (Aix-en-Provence, Marseille, Vitrolles, etc.), renforçant encore la dispersion résidentielle. Dans ce cadre, le projet partenarial d'aménagement (PPA) du Golfe de Fos – Etang de Berre prévoit une étude de préfiguration de projets de logements sur les secteurs Nord Canal-Port Saint Louis du Rhône ainsi que sur Martigues et Port-de-Bouc.

Ainsi, répondre aux besoins de mobilité actuels et à venir passe d'abord par la concrétisation des projets routiers stratégiques. Dans ce cadre, le projet de contournement routier Martigues-Port-de-Bouc apparaît indispensable pour améliorer la desserte routière est-ouest et nord des bassins ouest. Il permettra de fluidifier la circulation, de faciliter les trajets quotidiens des actifs et de réduire les nuisances et les risques auxquels sont exposés les riverains du fait des émissions liées aux embouteillages et aux transports de matière dangereuses. Ce contournement doit par ailleurs s'articuler à une liaison routière sur l'axe Fos-Salon.

Face à une route reliant Salon-de-Provence et Fos-sur-Mer inadaptée aux mobilités quotidiennes et aux flux logistiques, l'intérêt du projet est de renforcer les connexions entre les zones industrielles de Fos, l'autoroute A54 et l'hinterland portuaire au nord. En 2025, ces deux projets ont été relancés avec la signature en juin du protocole de financement entre l'Etat et les collectivités et sont indispensables alors que Fos reste

aujourd'hui la seule ZIP de France à n'être pas directement reliée à une autoroute. En avance de phase, le PPA prévoit également des aménagements de giratoires et d'échangeurs (échangeurs des Bellons, dénivellation du carrefour de la Fossette, desserte de Clésud depuis la RN 569) ainsi qu'un échangeur routier sur la RD 268 à horizon 2038.

Néanmoins, sans un renforcement parallèle de l'offre de mobilité, les voies routières n'auront plus la capacité d'absorber la croissance des flux de personnes et de marchandises. Par conséquent, l'amélioration de l'offre de mobilité et le développement de solutions alternatives à la voiture sur les axes domicile-travail s'avèrent indispensables. Il s'agit d'une priorité, à la fois pour permettre le développement industriel du site et renforcer la compétitivité des entreprises, mais aussi pour irriguer les territoires de la métropole en offrant des perspectives à ses habitants et en facilitant l'accès à l'emploi dans le bassin.

Dans cette perspective, le Cerema a évalué les besoins en matière de mobilité pour la création de 10 000 emplois supplémentaires dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) à horizon 2040. Pour absorber cette croissance, le principal scénario mise sur un report modal ambitieux, en phase avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC) : une augmentation de l'ordre de 60 % de l'offre de transport collectif et de 30 % de l'offre TER, un développement de 20 % du covoiturage permis par la généralisation des plans de mobilité employeurs, une part modale du vélo portée à 15 % via l'aménagement de pistes cyclables sécurisées, etc. Cet horizon semble réalisable à condition d'accélérer le déploiement des solutions de mobilité alternative et d'articuler solutions de court-terme (covoiturage, augmentation de la fréquence et de l'amplitude horaire des transports, etc.) et de plus long terme (développement des pôles d'échanges multimodaux, nouvelles lignes de cars express, de bus à haut niveau de service, RER métropolitain, etc.).

Dans cette perspective, le débat public sur la zone industrielle de Fos-Berre a permis de faire émerger des propositions concrètes pour structurer une offre de transport collectif attractive et encourager le report modal². Concernant la zone ouest de l'étang de Berre, plusieurs projets ont été identifiés pour renforcer la desserte de la ZIP et favoriser l'intermodalité :

- La création de stations intermodales sur la RD 268 ;

² Commission nationale du débat public. (2025). *Besoins nouveaux de mobilité et projets pour accompagner le développement industriel de l'étang de Berre*. Note des membres du groupe de travail mobilité.

- Le renforcement de la desserte par cars express ;
- Le développement des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à Miramas, Martigues, Istres, Port-de-Bouc ;
- Le développement de cars express et haltes routières et autoroutières sur l'axe Salon-Istres-Martigues ;
- La création de lignes cyclables depuis les quartiers d'habitat vers les zones portuaires et lignes vélos structurantes notamment sur l'axe Salon-Istres-Martigues.

A l'est de l'étang, plusieurs projets permettront de renforcer les connexions entre bassins de vie et d'emploi :

- La mise en œuvre d'un projet de Réseau Express Métropolitain (REM) reliant Martigues, Vitrolles, Aix-en-Provence et l'aéroport ;
- La mise en place d'un transport par câble entre la gare de Vitrolles et l'aéroport Marseille Provence permettant un report modal ferroviaire vers l'aéroport et le site d'Airbus Helicopters ;
- La réouverture de la ligne ferroviaire Aix-Rognac aux voyageurs ;
- L'extension du BHNS Zenibus ;
- La création de PEM autoroutiers (La Fare, La Rove, Coudoux, etc.) et le renforcement des PEM ferroviaires (Vitrolles Aéroport Marseille Provence, Rognac) sur la ligne Marseille-Miramas ;
- L'aménagement de lignes cyclables structurantes notamment sur l'axe Rognac-Marignane-Châteauneuf.

Le PPA de décembre 2025 inscrit ainsi pour la période 2025-2030, le financement des PEM de Miramas, Le Rove, VAMP et Rognac, ainsi que l'aménagement de l'itinéraire Port-Saint-Louis-Distriport, pour un montant total de 54 M€. S'agissant du transport ferroviaire de voyageurs, le PPA prévoit également la régénération de la ligne de la Côte Bleue (93 M€) ainsi que l'amélioration des conditions d'accueil dans les gares et haltes de Port-de-Bouc, Croix Sainte, et une étude pour le déplacement de la gare de Fos au nord, plus proche de la ZIP.

Par ailleurs, la situation du bassin invite à ne pas concevoir l'abandon massif du véhicule individuel comme réaliste à court et moyen terme. Le covoiturage constitue ainsi une piste intéressante pour réduire la congestion routière et la pollution atmosphérique, appelant au développement de plans de mobilité interemployeurs, à l'échelle des principaux sites industriels.

Une stratégie de report modal complète suppose également de réduire la place du transport routier de marchandises en exploitant notamment le potentiel du fret ferroviaire et fluvial : adaptation du réseau aux flux projetés à horizon 2040, mise en place d'un service ferroviaire de proximité, développement du transport combiné, amélioration des accès aux ports et aux zones logistiques, développement de l'axe MeRS, etc.

A cet égard, la connexion entre les nouveaux projets industriels et le terminal multivrac – désormais concédé à HES Fos depuis 2025 – constitue un enjeu logistique de premier ordre. Un projet de fret maritime-ferroviaire a ainsi été imaginé par le groupe industriel Marcegaglia consistant à faire accoster les bateaux au terminal minéralier du Port et à acheminer ensuite les marchandises jusqu'aux sites de production par voie ferrée. Ce système logistique suppose un réaménagement du réseau ferré existant et permettrait d'éviter que la croissance de la production du site ne résulte en une intensification des flux routiers pouvant saturer l'accès à la zone industrialo-portuaire.

Reconnecter Marseille au bassin de Fos-Berre

La réflexion sur la desserte Fos-Berre doit également s'élargir à la question de la reconnexion de la ville-centre de la Métropole à ce pôle d'activité. Aujourd'hui, deux tiers des flux ont pour origine les communes de la ZIP Fos-sur-Mer (Arles, Port-Saint-Louis du Rhône, Istres, Miramas, Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Martigues, etc.) quand seulement 7 % des flux proviennent de Marseille, faute d'infrastructures adaptées. En outre, le manque d'attractivité des transports collectifs desservant la zone depuis Marseille s'explique par des liaisons longues et complexes, par les ruptures de charge nécessaires pour atteindre le lieu de travail et par l'inadéquation entre l'offre (amplitude horaire et fréquence) et la réalité des conditions de travail (horaires atypiques, 3-8, travail de nuit, etc.).

Pourtant, le développement économique du bassin ouvre une opportunité majeure pour désenclaver les quartiers nord de Marseille et pour offrir des perspectives à ses habitants dans des arrondissements frappés par un chômage structurel (20 % dans le 15^e arrondissement, 18 % dans le 16^e). Le taux d'inactifs y est également très important avec une population âgée de 15 à 64 ans dans le 15^e arrondissement composée à 46,5 % d'inactifs selon l'Insee, un taux qui s'élève à 43% dans le 14^e. Cette ouverture du bassin de Fos doit s'inscrire dans le prolongement des connexions déjà en cours de structuration avec la zone Marignane-Vitrolles autour du projet CapHorizon, du PEM de la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence et du futur transport par câble.

Pour encourager l'accès à l'emploi de ces habitants, des lignes de transport en commun connectant directement les quartiers nord au nord-ouest de la métropole (sans passer par le centre-ville) pourraient émerger. Des Voies Réservées aux Transports Collectifs (VRTC) pourraient être développées sur l'axe Marseille-Fos, tandis que le niveau de service serait rehaussé pour répondre à la diversité des besoins de mobilité des actifs. Enfin, dans la perspective du renforcement de l'axe ferroviaire Marseille-Fos (par l'Estaque et/ou Saint-Antoine) et de la remise en service de la halte ferroviaire de Fos, le développement d'un réseau de bus permettant de desservir les différentes zones d'activité depuis la gare sera indispensable pour permettre aux actifs de réaliser le dernier kilomètre.



Contact : Tristan Meyer, Chargé d'études à [l'Institut Enterritoires](https://www.institutenterritoires.com/),
07 83 34 36 80
tristan.meyer@institutenterritoires.com

Retrouvez les analyses de l'Institut Enterritoires sur le site de Provence Fabrique des Possibles :
<https://www.provence-fabrique-des-possibles.com/>

Bibliographie :

- Commission nationale du débat public. (2025). *Besoins nouveaux de mobilité et projets pour accompagner le développement industriel de l'étang de Berre*. Note des membres du groupe de travail mobilité.
- Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). (2024). *Bilan d'activité 2023*.
- Métropole Aix-Marseille-Provence. (2022). *Enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²) 2019–2020 : synthèses par bassins métropolitains*. Cerema.
- Métropole Aix-Marseille-Provence. (2022). *Plan de mobilité métropolitain 2020 – 2030*.
- Métropole Aix-Marseille-Provence. (2025). *Feuille de route 2025–2030 pour le développement industriel du golfe de Fos–Étang de Berre*.