

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°3- Septembre 2020

CAHIER DE RAMDAM



RAMDAM œuvre pour les mobilités durables sur la métropole, directement ou via ses 9 associations membres présentes sur le territoire, cumulant plus de 2000 adhérents.

RAMDAM fait partie du réseau France Nature Environnement (FNE), de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), intervient auprès des collectivités et participe à de nombreuses commissions mobilité.

RAMDAM
1005, chemin du Viaduc -
13090 AIX-EN-PROVENCE
petitjeanyves@free.fr

www.ramdram.avec-le-velo.fr

Pas de quittus au tout-routier

RAMDAM souhaite intervenir dans le débat sur deux points :

1 - Remettre en perspective le bien-fondé d'une liaison routière élargie entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, dans un contexte environnemental et économique peu favorable, afin d'éviter que le projet ne devienne un « blanc-seing » au tout-routier, ce que la santé des populations riveraines ne supporterait pas au vu des dernières données connues.

2 - Proposer de donner (enfin ?) la priorité aux alternatives, pour les marchandises (transport ferroviaire/fluvial) et pour les personnes (transports en commun/vélo), modes viables, incontournables à court terme, mais en manque d'investissements et de soutien des pouvoirs publics.

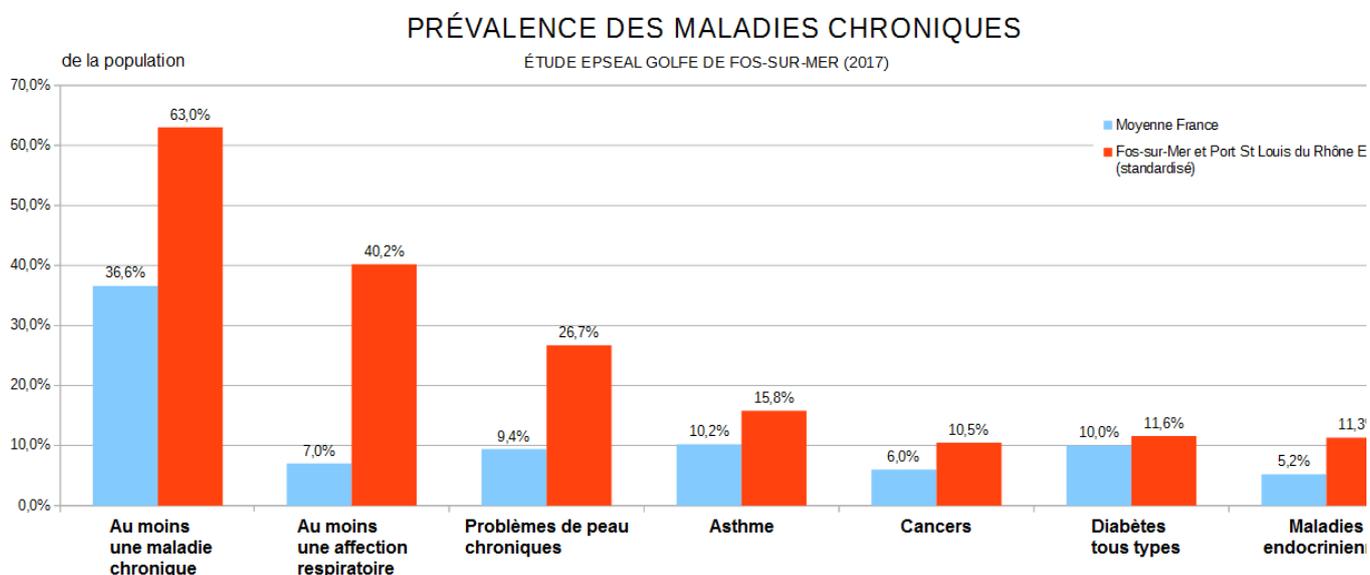
LIAISON FOS - SALON : PAS DE QUITTUS AU TOUT-ROUTIER !

UN CONTEXTE HAUTEMENT DÉFAVORABLE

Débat public Fos 2XL - 15 ans après, la déception...

Les objectifs annoncés en 2004 de faire passer de 80 à 60 % la part du transport routier dans les pré et post-acheminements des conteneurs transitant par le port de Marseille-Fos n'ont jamais été tenus (78 % en 2019).

Une situation sanitaire rédhibitoire



L'état de santé des populations riveraines du golfe de Fos-sur-Mer est désormais connu depuis 2017 (étude Fos-EPSEAL), et on peut d'emblée affirmer que toute pollution supplémentaire dans cette zone est à proscrire quelle que soit son origine, sous peine de renier à ces populations un droit inscrit dans la Constitution.

Les chimères du progrès technique

Le scandale du DieselGate a enterré les promesses des constructeurs de concevoir des moteurs thermiques plus propres. La confiance du public (de plus en plus sensibilisé aux problèmes environnementaux) envers l'industrie automobile a été gravement altérée et le coût des nouvelles propulsions (hybride, électrique, hydrogène) est inabordable pour l'écrasante majorité des ménages.

TOUT À CRAINDRE, RIEN À ESPÉRER ?

Sans les garde-fous nécessaires, le trafic routier sur cet axe pourrait augmenter dans des proportions aussi exponentielles qu'inquiétantes.

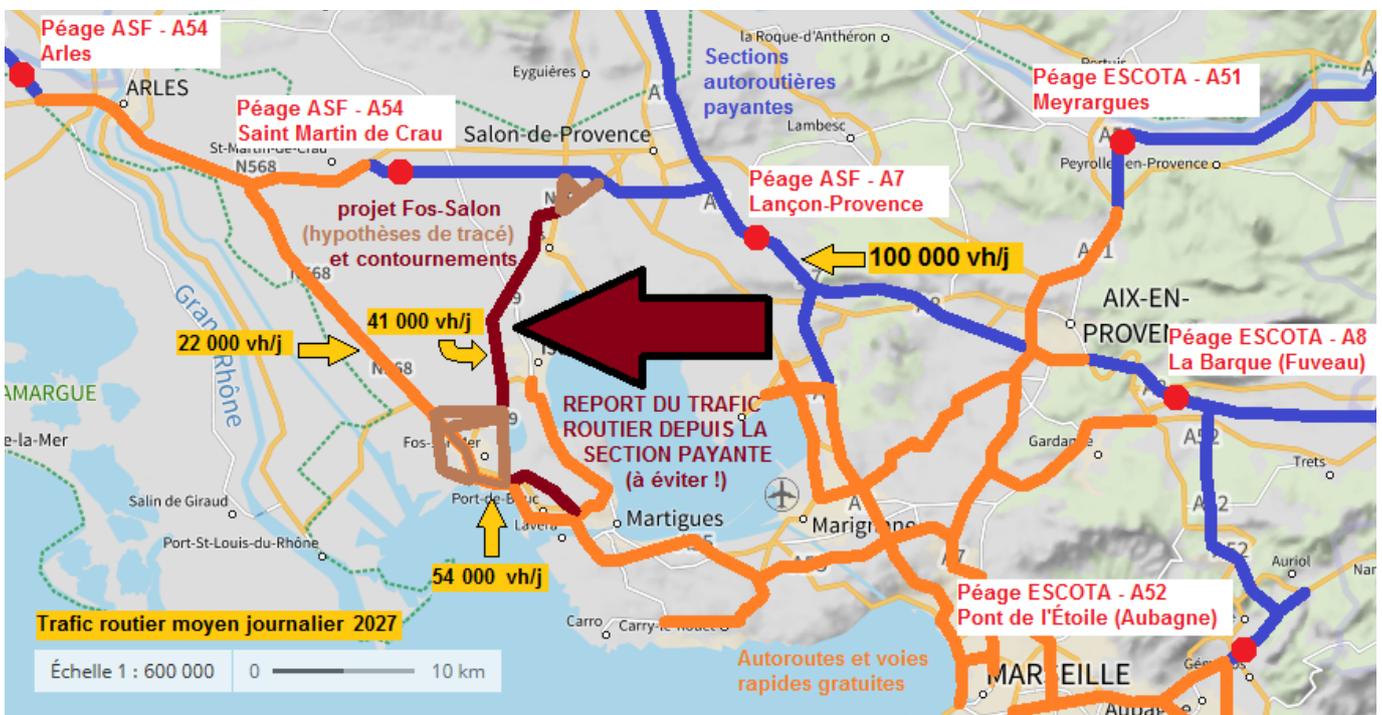
La route, faute de mieux pour les conteneurs

Si les prévisions du maître d'ouvrage se vérifient, le transport routier des marchandises va continuer à augmenter, d'une part avec l'annonce des nouveaux projets de terminaux à conteneurs Fos3XL et 4XLet d'autre part devant l'absence totale d'effort de la part des pouvoirs publics pour favoriser un report modal sur les alternatives ferroviaire et fluviale :

investissements quasi-inexistants (abandon ou arrêt des projets de canaux, fermetures de voies ferrées) et détaxe du gazole routier constituent un soutien inconditionnel de l'État au « tout-camion », en dépit de ses impacts nocifs avérés sur l'environnement et la santé.

Un report prévisible

En outre, avec un tronçon non concédé et sans péage, on peut craindre un report massif du trafic routier depuis le tronçon payant de l'autoroute A7 Rognac-Lançon-Salon, à la faveur de la suppression des giratoires et carrefours à feux situés entre l'extrémité ouest de l'autoroute A55 à Martigues et le carrefour de la Feuillane à Fos-sur-Mer.



Création originale de RAMDAM sur des données issues de la DREAL, 2016

La preuve par l'exemple

Ces deux évolutions attendues illustrent le Paradoxe de Braess, à savoir que toute nouvelle infrastructure routière, conçue au départ pour fluidifier la circulation, induit en fait encore plus de trafic routier, et finit très vite par arriver à son tour à saturation ; le cas de la rocade L2 à Marseille est à ce titre exemplaire : plus d'un milliard d'euros dépensés pour une autoroute urbaine qui non seulement n'a pas résolu les problèmes de congestion du centre-ville de Marseille, mais se retrouve elle aussi encombrée aux heures de pointe ! Et comme les sommes considérables qui y ont été investies l'ont été au détriment des alternatives à la voiture (transports en commun, réseau cyclable), le tout-voiture reste donc la norme dans la seconde ville de France, et la pollution y demeure l'une des pires du pays. Nous constatons avec ces infrastructures devenues obsolètes les limites avérées d'un demi-siècle de politiques de déplacements et d'aménagement du territoire exclusivement axées sur le tout-routier.

Déplacer le problème... Sans le résoudre !

En se basant sur un tracé éloigné des zones urbaines pour moins exposer les populations à la pollution émise par le trafic routier attendu, le maître d'ouvrage ne répond qu'en partie aux attentes et ne fait que déplacer les sources d'émission des polluants des populations les plus exposées ; si elles n'auront plus à subir d'épisode de pic localisé de pollution de l'air, la pollution de fond sera par contre toujours présente et continuera d'augmenter du fait de l'augmentation attendue de l'ensemble des trafics.

QUELLES PERSPECTIVES D'AVENIR ?

Le projet vise aussi à contribuer à l'augmentation du trafic conteneurs du GPMM, mais là non plus rien n'est moins sûr, car le contexte a radicalement évolué ces 20 dernières années :

La fin de la « mondialisation heureuse » ?

La mondialisation du commerce international de marchandises est de plus en plus décriée, car ses effets collatéraux (désindustrialisation, menace sur la souveraineté alimentaire, paupérisation de la population active...) sont de plus en plus rejetés par les populations qui réclament davantage de régulation et d'équité dans les échanges, voire un retour au protectionnisme. La crise sanitaire que nous traversons a révélé la dépendance de notre pays aux importations et semble avoir « infusé » jusqu'au plus haut niveau de l'État un besoin d'indépendance industrielle dans des domaines clés.

D'une crise à l'autre, incertitudes sur l'avenir

Cet épisode de la Covid-19 est en outre la seconde grande crise qui a frappé l'économie mondiale en moins de 15 ans. À l'instar de celle de 2008 et en dépit de causes différentes, son impact s'est fait durement ressentir et tout laisse présager qu'une nouvelle crise équivalente soit amenée à se produire à plus ou moins brève échéance.

Un horizon trop flou pour un tel investissement

Ces facteurs externes sont devenus tels, en ampleur et en fréquence, que dans ce contexte d'incertitude, pronostiquer (même à long terme) une évolution à la hausse du trafic portuaire relèverait de la divination, surtout que cette prospective ne semble reposer que sur une hypothétique captation d'une partie du trafic maritime faisant escale dans les ports nord-européens – en particulier Anvers.

RÉINTÉGRER LE PROJET DANS SON ÉCOSYSTÈME TERRITORIAL

Le projet n'a pour l'heure qu'une seule justification recevable : la sécurisation des flux routiers sur un axe parmi les plus accidentogènes de la région ; mais cette sécurisation ne peut s'accorder avec un trafic routier en forte croissance, d'où l'intérêt de le « plafonner » dès la mise en service de la nouvelle infrastructure.

Inévitable péage

Pour maîtriser l'évolution du trafic routier, il sera impératif que la nouvelle infrastructure soit totalement concédée, avec à chaque extrémité un péage au moins à destination des poids-lourds, afin d'inciter les logisticiens travaillant sur le port à privilégier les modes alternatifs.

Retour du principe « pollueur-payeur » pour financer ferroviaire et fluvial

Le sujet du maintien de la détaxe du diesel poids-lourds devra aussi être abordé ; il est anormal que le transport routier bénéficie d'une telle faveur fiscale au détriment des modes de transport plus vertueux. Toutes les recettes perçues pourront servir à financer non seulement les travaux, mais aussi la modernisation de la voie ferrée Marseille-Port de Bouc-Miramas et des gares de triage de Miramas et Fos-Coussoul, l'aménagement du futur terminal portuaire combiné de Fos-Graveleau, voire la relance du projet de canal Rhin-Rhône, à l'arrêt depuis 1997, mais pourtant indispensable pour relier l'axe fluvial Rhône-Saône au reste du réseau fluvial européen à grand gabarit.

Des transports en commun en phase avec les besoins du territoire

Pour inciter les salariés à se rendre au travail autrement qu'en voiture individuelle, il sera judicieux de réserver sur la nouvelle route une voie dédiée aux transports en commun dans chaque sens de circulation ; le déploiement des lignes de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) prévues par la métropole Aix-Marseille-Provence entre Martigues, Salon-de-Provence et Port-Saint-Louis du Rhône en sera facilité. Le projet de gare/pôle d'échange multimodal à Fos-Lavalduc est également pertinent pour desservir les sites industriels de la ZIP Fos.

Une place pour des vélos trop longtemps méprisés !

71 % des déplacements dans l'ouest de l'étang de Berre font moins de 5km, mais seulement 27 % des déplacements se font à pied ou à vélo, contre 68 % en voiture ou deux-roues motorisées et 4 % en transports en commun (source : PDU métropole Aix-Marseille-Provence 2019).

Une déduction s'impose : 35 à 40 % au moins des déplacements dans ce bassin font moins de 5km et sont pourtant effectués en voiture !

Le vélo est le mode de déplacement LE plus efficace sur ces trajets courts, en ville comme en périurbain ; le tracé retenu doit donc prévoir plusieurs passages cyclables afin de permettre d'une part le maillage en voies cyclables des zones urbaines des communes traversées, et d'autre part la réalisation des grands itinéraires prévus dans les différents plans vélo de chaque collectivité, comme la Voie Verte V65 Azur-Camargue et les lignes 1 et 2 du plan vélo de la métropole Aix-Marseille-Provence, en attendant un futur réseau desservant la ZIP Fos (pour l'heure bloqué par les prescriptions des PPRT). Ces voies sécurisées se prêteront tout à fait à un usage quotidien domicile-travail entre les différentes villes du pourtour ouest de l'étang de Berre, pour des trajets jusqu'à 10km en cas d'utilisation de Vélos à Assistance Électrique (VAE).