

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°8 - Septembre 2020

CAHIER DE MCTB GOLFE DE FOS ENVIRONNEMENT



Notre association tente d'améliorer les rapports entre les riverains et le monde industriel afin de réduire les nuisances.

Depuis vingt ans nous participons à la réflexion sur l'intégration acceptable des projets dans notre environnement (projets industriels, modifications, CSS, PPRT, ZIPCOM, etc).

Coordonnées :
Mouvement Citoyens de
Tous Bords, Golfe de Fos
Environnement
Présidée par Romuald
MEUNIER
40, ch. du Douanier - Port
Saint-Gervais, 13270 Fos-
sur-Mer
Mail : golfedefos@free.fr

Un contournement de Fos vital pour les Fosséens

Ce cahier d'acteur apporte un éclairage sur le projet de liaison Fos-Salon sous l'angle sectorisé de la ville de Fos-sur-Mer. Notre association réclame depuis plus de 20 ans le contournement de Fos pour tout le trafic d'Est en Ouest. Aujourd'hui nous examinons son corollaire pour tout le trafic du Nord vers le Sud.

Les seules liaisons existantes pour les entrées ou les sorties de marchandises du port sont des nationales qui devraient être déclassées en boulevards interurbains (RN 568 et 569). Elles sont particulièrement dangereuses au regard des accidents fréquents, tandis que ces routes ne disposent d'aucun moyen de protection pour les 2 roues type piste cyclable ; ainsi les élèves qui doivent se déplacer vers leurs lycées ou lieux d'apprentissage sur Istres ou Port-de-Bouc sont en danger au quotidien.

Pourtant l'immense complexe de renommée internationale que représente la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) de Fos et son port a été réalisé dans un but unique, l'échange de marchandises tant à l'import qu'à l'export; ces marchandises proviennent et sont distribuées sur l'ensemble du territoire français, sur les axes Est/Ouest et Nord/Sud. Or le territoire des arrivées et départs de ces marchandises que représente la ZIP de Fos n'est desservi par aucune des autoroutes qui entourent le secteur, l'A54, l'A55 et l'A7.

L'accroissement des constructions d'entrepôts logistiques sur la ZIP, CleSud et Saint-Martin de Crau permet de jouer les tampons entre ces marchandises et leur éparpillement sur le territoire mais cela ne résout pas le va et vient incessant des transports PL*.

* PL : poids lourd

La fluidification des trafics routiers et la réduction des accidents

Le volume de circulation actuel est supérieur à notre capacité routière et cette liaison autoroutière devrait répondre à plusieurs besoins impératifs.

Aujourd'hui la population met plus de 2 fois plus de temps qu'il n'en faudrait pour se rendre de son domicile à son travail, que ce soit avec les véhicules personnels ou avec les transports en commun routiers. Un trajet sur route fluide de 20 mn se transforme en 40 ou 45 minutes. Cette situation est due principalement aux engorgements rencontrés sur les différents axes où se croisent les transports de marchandises et la population.

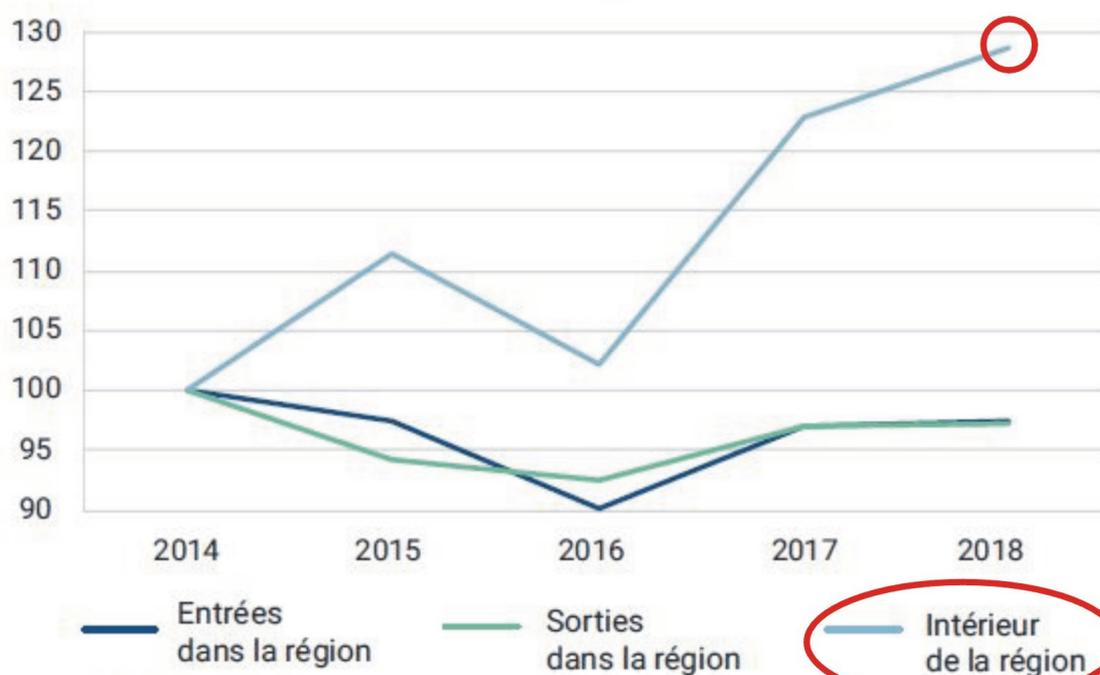
Le nombre d'heures passées par habitant dans les trajets domicile/travail est en constante augmentation depuis dix ans et représente environ 200 heures perdues sur l'année qui pourraient être utilisées à autre chose ($((45mn-20)*2 \text{ trajets/jour}) * 240 \text{ jours}$, soit 28 jours travaillés).

En 4 ans le transport routier de marchandises dans la région a augmenté de 30% (cf graphique). Sur la commune de Fos, la part des PL a augmenté de 20% entre 2016 et 2018 ; elle représente 6 800 PL/j selon le DMO mais 12 700 PL/j selon le comptage du CD13.

L'augmentation prévisible des PL dans les 5 ans se situera donc entre 2 300 et 4 790 PL/jour supplémentaires sur nos routes.

FLUX ET ÉCHANGES NATIONAUX.

>Évolution du transport routier de marchandises dans la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Indice base 100 en 2014



Champ : hors transport international
Sources : SDES, Enquête transport routier de marchandises,
INSEE & Observatoire Régional des Transports

LES CHIFFRES CLÉS DES TRANSPORTS 2018

Bien évidemment on ne peut pas reprocher cet état de fait à la population qui se déplace pour travailler, ni au port qui constitue un des principaux moteurs économiques de la métropole, lequel reçoit un flux sans cesse en progression de marchandises dont la population a besoin pour son confort. **Le seul fautif est le manque de structure routière adaptée aux besoins de ces flux.**

Un trafic routier trop important sur des portions routières incorrectement aménagées génère une augmentation du bruit, du stress, une recrudescence des accidents, une augmentation des pollutions et le mécontentement de la population.

Réduction des impacts de la pollution routière

La structure du réseau routier détermine la quantité de polluants émis par les déplacements automobiles (fluidité du trafic, croisements, revêtements, murs anti-bruit, proximité des habitations, etc).

Outre la concentration des industries sur le secteur, ce manque de structure constitue la raison principale des pollutions que nous connaissons, lesquelles contribuent beaucoup aux pollutions atmosphériques cumulées contre lesquelles notre association tente de faire rempart.

En effet les transports routiers constituent un des secteurs économiques émetteur de pollution dont certaines substances sont très importantes, voire prépondérantes. **Les émissions de polluants et autres gaz automobiles sont liés à la distance parcourue et à la vitesse de circulation.**

L'INSEE dans une récente publication, le 27 mai 2019, d'une étude sur le "lien entre la pollution de l'air résultant des émissions de polluants du trafic routier et les admissions aux urgences pour maladies respiratoires" souligne que la pollution de l'air issue du trafic routier affecte la santé respiratoire des populations urbaines à très court terme, particulièrement lorsque les temps de parcours sont allongés*.

En fait, toutes les études démontrent que lorsque les temps de parcours sont plus longs dus aux ralentissements, décélérations, coups de freins, croisements et engorgement du trafic, les concentrations de NO2 et les particules PM10 et PM2.5 sont entre 4 fois et dix fois supérieures à la normale*.

Ces études* soulignent donc le besoin de réduire les émissions de ces particules liées au trafic routier. Elles étayent les résultats d'une autre étude sur les effets sanitaires nocifs de ces particules provenant de l'abrasion des plaquettes de frein du trafic routier, publiée le 9 janvier 2020.

Les faibles vitesses facteurs de multiplication des pollutions

Les cycles d'accélération, de ralentissement voire d'arrêt ont un impact fort sur les émissions.

La forme du réseau routier et les vitesses appliquées sur chaque tronçon déterminent dans un rapport de 1 à 4 la quantité de pollution que les riverains recevront sur le territoire.

L'étude du SETRA, du CETE de Lyon et du CETE de Normandie-Centre est très claire à ce sujet sur les PL "la forme de la courbe des émissions polluantes change par rapport aux VL : du fait de leur inertie, les émissions des PL sont maximales pour les basses vitesses (10 km/h) et diminuent quand la vitesse augmente (jusqu'à 90 km/h). Les émissions unitaires sont bien sûr largement supérieures à celles des VL. Ainsi, dans le cas des NOx, à 70 km/h, l'émission d'un PL moyen en 2007 est 10 fois supérieure à celle d'un VL.

L'analyse montre que le 1er paramètre influençant les émissions est la vitesse : pour les véhicules particuliers, les émissions sont minimales pour des vitesses proches de 70 km/h alors que, pour les PL, les émissions diminuent avec la vitesse (jusqu'à 90 km/h)".

On peut observer qu'avec des méthodes souvent différentes s'appuyant sur une représentation plus ou moins fine du trafic, ces études se rejoignent sur le fait que **les stratégies de régulation du trafic limitant les fortes accélérations et les redémarrages, sont les plus bénéfiques pour l'environnement et les riverains***.



La création d'une desserte pour le port éloignée des villes

Ainsi cette liaison autoroutière n'est pas seulement nécessaire au port mais elle est aussi et surtout nécessaire à la population riveraine dont l'alentour des habitations s'en trouvera grandement décongestionné et la qualité de l'air améliorée. Notez qu'actuellement notre qualité de l'air est qualifiée de **médiocre** pour 45% du temps par les organismes chargés de contrôler cette qualité et qualifiée de **mauvaise** 5% du temps. Autant dire que notre vie se déroule dans un environnement anormal 50 % du temps.

Nous ne pouvons pas compter sur la part d'immatriculation de PL dont la carburation serait moins nocive pour l'environnement et nos poumons car elle n'augmente pas, tandis que l'augmentation des transports fluviaux et ferroviaires reste très discrète.

Cependant les industriels ont investi depuis 2004 environ 1 500 millions d'euros pour réduire les pollutions qu'ils génèrent* tandis que les associations et riverains ont empêché certains projets industriels par trop polluants ... mais cela n'a pas suffi pour diminuer cette pollution constante et ne suffira pas si les infrastructures routières ne sont pas adaptées pour absorber toute cette activité.

Il est bon de réaliser que chaque minute d'embouteillage multiplie par 10 la pollution routière. C'est pourquoi notre association préconise la mise en place d'un tronçon autoroutier gratuit jusqu'à Salon de Provence avec les meilleurs revêtements anti-bruit et une vitesse limitée à 90 km/h voire 70 dans les secteurs très urbanisés.

Bien entendu certains penseront qu'il faut empêcher le port d'augmenter ses trafics routiers, mais ce serait illusoire car nos besoins ne font que croître et sans cette liaison les déplacements et les pollutions deviendront insupportables. D'ailleurs la population Fosséenne réclame le contournement de Fos par le barreau des étangs ; la liaison Fos-Salon s'inscrit dans la continuité de ce contournement.

En conclusion

La partie du tronçon du côté Nord de Fos devra préparer l'infrastructure pour recevoir le futur contournement qui passera par le barreau des étangs, le long de la voie ferrée. En effet la déviation actuelle des PL passants au Sud de la ZIP par les voies portuaires P544 et P545 ne peut être que provisoire car sinon elle contribuerait à couper Fos de son accès à la mer.

La variante ASP de la RN 568 est à bannir tant elle nous ferait revenir 20 ans en arrière et contribuerait à l'augmentation des pollutions car les vitesses en pleine ville y seraient limitées.

Le contournement de Fos ne peut s'exprimer que par un arc autoroutier gratuit passant au Nord. Cet axe en forme de tour Eiffel reliera la future A55 (le barreau des étangs) au nouveau débouché de l'A54 (variante 1) et finira au plus près de la RD 268, au carrefour de la Fossette.

En contrepartie de cette réalisation, le maître d'ouvrage et le GPMM devront s'engager sur des objectifs à atteindre, sous contrainte, pour augmenter la part du ferroviaire et du fluvial pour les 20 prochaines années et devront mettre en valeur l'étang coloré de Lavalduc et le site de l'Hauture.

Sources :

- **INSEE** : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4160040>
- **CITEPA** : https://www.citepa.org/fr/2020_02_b02/
- **Flux 2016/3 (N° 105)** : <https://www.cairn.info/revue-flux-2016-3-page-50.htm>
- **SETRA, CETE** : <http://catalogue.setra.fr/documents/Cataloguesetra/0005/Dtrf-0005666/DT5666.pdf>
- **DREAL PACA** : [news-31709-rapport-cgedd-etang-berre.pdf](#)
- **ORT & INSEE** <https://www.ort-paca.fr/cartographie-et-donnees/statistiques/>
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4138422sommaire=4162317&q=4138422#graphique-figure6>
- **Données trafic de DIR Méditerranée 2009 à 2018:**
<http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/donnees-traffic-r89.html>