

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°11- Octobre 2020

CAHIER DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE



FNE13, de par ses 43 associations membres, agit pour la protection de l'environnement et de la santé publique, pour l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire en termes de transports, de mobilité durable, et d'urbanisme.

Coordonnées :

FNE13 - Cité des associations, 93
La Canebière, 13001 MARSEILLE -
contact@fne13.fr -
<https://www.fne13.fr>

Liaison routière Fos – Salon : une mauvaise réponse à de bonnes questions

Le projet présenté est loin de répondre aux objectifs assignés par le maître d'ouvrage,

- Ne démontre pas d'amélioration de la liaison entre les pôles urbains, notamment aux heures de pointe via les modes alternatifs à la voiture individuelle en solo (train, car, covoiturage, vélo ...)
- Ne développe l'intermodalité ni pour les marchandises, ni pour les voyageurs ; ne propose pas de nouveau point de connexion avec les transports en commun
- Ne contribue pas à accroître la compétitivité du port, laquelle requiert des modes de transports performants massifiés que sont le ferroviaire et le fluvial : Que valent 5 à 15 minutes gagnées sur un trajet routier de plusieurs heures ?
- Ne traite que partiellement, et très provisoirement, les problématiques de fluidité et de sécurité du trafic routier, ne proposant aucune gestion dynamique des flux voitures et poids lourds
- n'indique pas de réduction des nuisances sonores pour les riverains (écrans anti-bruit ...)
- Ne met pas en œuvre la stratégie nationale bas carbone, ne vise pas la neutralité carbone.
- Ne préserve ni la ressource en eau, ni les espaces naturels, agricoles ou forestiers, ni la biodiversité.

En bref, il serait consacré plus de 350 M€ pour ne pas répondre aux questions posées !

Alors que les solutions existent, tant pour les marchandises que pour les voyageurs : meilleure utilisation du triage de Miramas et de la plateforme de Fos-Ventillon, trains et cars cadencés, pôle d'échanges à Fos-Lavalduc, pistes cyclables, aires de covoiturage, aires de rétention des poids lourds en heures de pointe ...

Analysons chacun des objectifs du projet présenté et en quoi il y répond, selon ses options d'aménagement et ses variantes de tracé.

- **Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains [...]**

Les liaisons entre les pôles urbains de Salon, Miramas, Istres et Fos ne souffrent pas d'un manque de maillage d'infrastructures (sauf cyclables) : la circulation routière y est fluide ... en dehors des heures d'entrée et de sortie des entreprises, administrations, établissements scolaires ... Il est démontré que multiplier les infrastructures routières pour les déplacements pendulaires est une erreur - Ces déplacements doivent être effectués par des modes autres que par la voiture en solo : transport collectif principalement, covoiturage, vélo; ce qui est d'autant plus justifié pour un territoire de plus de 100 000 habitants... Quant à améliorer les infrastructures au titre de cet objectif, cela doit concerner les modes 'alternatifs à la voiture. Donner à croire que l'on pourra gagner du temps en voiture ira à court terme à l'encontre des objectifs visés.

- **Développer l'intermodalité en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle en proposant des points de connexion avec les transports en commun**

Le dossier est pauvre sur ce volet majeur. A peine les plates-formes logistiques sont-elles localisées, et des aires de covoiturage évoquées. Où est l'intermodalité ?

- **Contribuer à accroître la compétitivité du GPMM [...] en améliorant significativement les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland [...]**

De l'avis unanime des acteurs, l'attractivité du port est étroitement liée à la performance de ses connexions ferroviaires et fluviales. Le projet n'apporte rien sur ce point. Seulement de gagner par la route selon les heures, de 5 à 15 mn (cf. dossier du Maître d'ouvrage) sur des trajets de une à quatre heures...

- **Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe majeur [...]**

Le dossier indique sur l'itinéraire une moyenne de 6 accidents par an, dont 2 mortels. Or à lire le même dossier, c'est le double de la moyenne nationale. Dramatique ! De quels accidents s'agit-il ? De chocs frontaux pour lesquels effectivement la séparation des flux de sens opposés constitue une réponse, d'accidents liés à la vitesse, à l'assoupissement, à l'ingestion de diverses substances et pour lesquels un accroissement des vitesses est synonyme d'une accidentologie aggravée. Pour mémoire, le projet d'aménagement de la RD 268 ne fait pas partie du dossier.

- **Réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement**

L'objectif est louable et même indispensable, les moyens affichés pour y parvenir le sont moins

- Accroissement visé des vitesses, source d'une augmentation du bruit - Peu d'écrans acoustiques sont prévus
- L'hypothèse d'une mise à péage pour les véhicules particuliers peut se traduire par une augmentation du trafic automobile pour les communes traversées.

l'impact d'une éventuelle et peu pérenne réduction des nuisances liées aux encombrements aux heures de pointe est à comparer à ceux liés à un accroissement du trafic et des vitesses sur la voie réaménagée (stress, bruit, émissions de gaz à effet de serre ...).

- **Préserver la ressource en eau**

La circulation de nombreux poids lourds, dont certains transportent des matières dangereuses, est source d'accidents et de déversements et aussi d'une pollution chronique des eaux de ruissellement des chaussées. Les projets d'infrastructures sont une opportunité pour la collecte et la filtration des eaux et en cas d'accident, pour la retenue des substances dangereuses, notamment près des points de captage de l'eau potable.

Le contournement de Fos-sur-Mer

La variante 1 (barreau de Ventillon) impacterait sensiblement la zone agricole, minimiserait les ouvrages et les distances parcourues, et éloignerait les nuisances d'une bonne partie des habitations riveraines de la RN 569. Elle rapprocherait le débouché sur la RN 568 de celui des voies portuaires, les rendant plus attractives.

La variante 2 (aménagement de l'existant) diminuerait peu les nuisances pour les populations riveraines. Elle serait plus favorable à l'implantation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) à Fos-Lavalduc.

La variante 3 (barreau des étangs) impacterait lourdement l'environnement naturel et couperait la commune de Fos-sur-Mer de ses espaces naturels. Elle augmenterait le trafic sur la déviation de Port-de-Bouc, rendant plus délicate son exploitation, ainsi que ses débouchés. Elle créerait un nouvel aspirateur à voitures, bien éloigné des objectifs du projet.

La déviation des poids lourds par les voies portuaires, mise en place depuis l'été 2018, a prouvé son efficacité : 60% du trafic concerné l'emprunte. Une requalification urbaine de la RN 568 (couplée à la mise en œuvre de la variante 1) permettrait d'amplifier ce report, pour le plus grand bien des habitants de Fos.

- **Mettre en œuvre la stratégie nationale bas carbone, viser la neutralité carbone**

Le territoire doit participer à cette stratégie adoptée à l'échelle mondiale, européenne, nationale. Il est même un de ceux dont la contribution doit être la plus significative, étant lui-même à l'origine d'importantes consommations de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre (industrie, trafics maritimes et routiers). Cela peut être obtenu :

- par une maîtrise de la croissance des trafics, y compris maritimes
- par un report maximal des trafics terrestres vers les modes massifiés fluviaux et ferroviaires
- par une maîtrise de la consommation du mode routier, *via* notamment la limitation des vitesses maximales autorisées et l'évitement des congestions
- par une mutation du mode routier vers une motorisation moins impactante pour l'environnement, globalement (GNV) ou localement (électrique, hydrogène).

Ces derniers modes ou vecteurs (électrique, hydrogène) doivent être envisagés dans le cadre d'une stratégie globale de production « propre », à partir d'énergies renouvelables, dans lequel le territoire concerné doit prendre toute sa part : le surplus instantané d'électricité d'origine renouvelable doit être transformé en hydrogène (H2) puis, au moins en partie, grâce au procédé de méthanation[©], combiné en méthane (CH4) à partir du gaz carbonique (CO2) puis en GNV, contribuant ainsi particulièrement à

l'objectif de neutralité carbone.

Synthèse : Evaluation FNE 13 des réponses apportées par le dossier du maître d'ouvrage aux objectifs du projet

Légende :

	Contribue aux objectifs		Neutre vis-à-vis des objectifs		Nuit aux objectifs		Nuit gravement aux objectifs
--	-------------------------	--	--------------------------------	--	--------------------	--	------------------------------

	Ne rien faire'	Nord A + péage	Nord A	Nord B	Nord C	Option autoroute	Option éch. déniv.	Option voie expres	Sud 1 Ventillon	Sud 2 Esso	Sud 3 RN569	Fos barreau étangs	Fos voies port	Fos RN568	Reste à faire
Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Nuit aux objectifs	Contribue aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Contribue aux objectifs
Développer l'intermodalité	Nuit gravement aux objectifs	Contribue aux objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Contribue aux objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Contribue aux objectifs
Contribuer à accroître la compétitivité du GPM	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Contribue aux objectifs
Fluidifier et améliorer sécurité de circulation sur cet axe majeur	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Contribue aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Contribue aux objectifs
Réduire les nuisances aux populations	Nuit gravement aux objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Neutre vis-à-vis des objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Contribue aux objectifs	Contribue aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Contribue aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Contribue aux objectifs
Mettre en œuvre la stratégie nationale bas carbone	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Contribue aux objectifs
S'adapter au changement climatique	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Contribue aux objectifs
Préserver la ressource en eau	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Contribue aux objectifs	Contribue aux objectifs	Contribue aux objectifs
Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers	Contribue aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Nuit aux objectifs	Contribue aux objectifs	Nuit gravement aux objectifs	Contribue aux objectifs	Contribue aux objectifs	Contribue aux objectifs

- **Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que la biodiversité**

« Compenser » les surfaces prises au milieu naturel, à l'agriculture, à la forêt et, plus globalement à la biodiversité, n'a que peu de sens, les terres re-naturées, n'étant pas de la même qualité agrobiologique, les espèces animales et végétales étant détruites ; l'objectif étant dans la séquence ERC, d'éviter de consommer ces espaces, ou, dans le pire des cas, de réduire au maximum cette consommation et les impacts du projet sur ces milieux.

Tout tracé nouveau, élargissement, échangeur etc., constitue, sauf espace déjà anthropisé, autant d'atteinte aux espaces naturels, agricoles et forestiers, alors que la priorité dans les espaces urbains et périurbains, est à la reconstitution de trames vertes et bleues.

Conclusion

Alors **OUI un projet est nécessaire** pour peu qu'il réponde, mieux que le projet présenté, aux objectifs visés.

Et son financement doit en être assuré par celles et ceux qui en tireront le bénéfice (GPMM, transporteurs, chargeurs), en sus des 220 M€ par apportés par l'Etat qu'il convient d'attribuer aux externalités positives liées à la protection de l'environnement et de la santé de la population.