

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°19- Novembre 2020

CAHIER DU CSAIGFIE



Le Comité de surveillance de l'activité industrielle du golfe de Fos et son impact environnemental (CSAIGFIE) a pour objectif de travailler à l'élimination des émissions polluantes au niveau air-eau-terre, ainsi que celles ayant un impact sur le climat.

Coordonnées :

Président : Alain Audier
06 22 48 49 93
alain.audier@gmail.com
Maison des Syndicats UL-CGT
15, Chemin de la Fontaine de
Guigue - 13270 FOS SUR MER

Avis du CSAIGFIE sur le débat de la liaison routière Fos-Salon

Le débat lancé par la Commission Particulière du Débat Public sur la liaison autoroutière Salon-Fos soulève nombre de questions sur ces sujets.

Le projet de la DREAL, maître d'ouvrage, s'appuie sur l'engorgement actuel des routes par l'intensification du trafic routier de véhicules légers, particuliers et de camions, pour justifier le projet d'une « autoroute à camions » à terme.

Pour le CSAIGFIE, le débat doit porter sur une analyse complète des raisons de l'augmentation du trafic routier : véhicules légers et camions. Cette étude doit aussi corréliser tous les moyens de transports existants actuellement, avec comme objectif de :

- Fluidifier la circulation routière engorgée
- Préserver l'environnement et réduire les pollutions émises (air eau terre) et toutes les nuisances connexes (bruit, ...)
- Réduire les risques inhérents à ces moyens de transport (accidentologie notamment)
- Intégrer les conditions sociales des salariés qui transportent les marchandises

Les cartes d'ATMOSUD démontrent que tout le bassin Ouest Etang de Berre est exposé à une concentration élevée de NOx, SO2, CO, O3 et de Particules fines et les concentrations sont les plus élevées sur tout le réseau routier de Marseille à Arles en passant par Fos-Istres, qui sont la conséquence d'un trafic routier déjà très intense.

Les populations des villes de l'Ouest Etang de Berre (Fos-Martigues-Port de Bouc-Port Saint Louis - Istres et même Miramas) sont exposées massivement aux diverses émissions toxiques et polluantes des industries du Golfe de Fos mais aussi aux polluants liés au trafic routier.

Des constats et des propositions :

Sur le transport de marchandises :

- Avec 85 millions de tonnes de marchandises transbordés en 2017, le Port de Marseille Fos est classé au 6ème rang Européen derrière Hambourg (135M de tonnes) et Algésiras (92M de tonnes).
- Alors que 85% des marchandises sont transportés par camions à partir du Port de Fos-Marseille, et seulement 15% par le fret ferroviaire, c'est près de 35% de marchandises qui sont transportés par voie ferrées sur le port d'Amsterdam et plus de 47% pour le port de Hambourg (et 10% par voie fluviale).
- Un transport par voie fluviale de marchandises quasi nul, alors qu'une barge peut transporter près de 200 conteneurs.
- Le développement prévisible, si rien n'est fait, du trafic conteneurs sur le Grand Port de Marseille-Fos soit environ 10.000 camions /jour, va conduire à un nouvel engorgement des voies routières et autoroutières très rapidement y compris avec la création d'une autoroute à camions avec l'accroissement des pollutions et des risques accidentels et leurs effets sur le climat.

Pour le comité, afin de réduire le niveau de trafic routier, les risques et les émissions polluantes, il est urgent d'étendre le transport de conteneurs et autres marchandises dangereuses sur voies ferrées et voies fluviales bien moins risquées et peu polluantes. Il est donc nécessaire de doubler les voies ferrées, et les infrastructures inhérentes au transport fluvial (liaison Rhin-Rhône notamment) accédant au Grand Port de Fos.

Les chiffres mentionnés dans le paragraphe précédent sont issus d'un rapport du sénat du 13 février 2019 qui fait référence à des relevés de trafic de 2017.

Sur le transport collectif de salariés sur les lieux de travail :

- Quasiment tous les employeurs du bassin ont supprimé les transports collectifs de personnel. Ce qui a conduit à intensifier le trafic routier (environ 10.000 salariés par jour se rendent sur la zone industrialo-portuaire de Fos).
- Aucun réseau de transport collectif (train, bus) ne dessert la zone industrielle.
- Un réseau ferré laissé quasiment à l'abandon.
- En 1974 lors de la construction de la zone industrielle la CGT avait proposé la mise en place de transport de personnel Arles-Fos et Marseille-Fos par voies ferrées pour les salariés se rendant sur la zone industrielle.

Pour le comité une étude sur le transport collectif des populations et des salariés via une intermodalité (train, bus, autres modes) est indispensable et urgente afin de limiter le trafic routier, les risques et les niveaux de pollution.

Le développement de la zone industrialo-portuaire du Golfe de Fos et sa compétitivité passe par une véritable intermodalité sur l'ensemble des moyens de transport que ce soit pour le transport du fret ou des personnes. A ce jour rien n'est défini concrètement dans le projet sur cette intermodalité. Il ne doit pas y avoir une opposition ou une mise en concurrence **des divers moyens de transport** mais bien **une complémentarité**.

Autant il apparaît nécessaire sur l'instant que la voie de liaison Fos-Salon soit élargie à une voie rapide « 4 voies » définissant clairement le contournement des villes concernées (Port de Bouc-Fos-Istres-Miramas-Grans) en limitant au maximum les impacts sur l'environnement, autant cela ne peut se faire sans engagement ferme de la part de tous les acteurs (Département, Mairies, Dreal, politique, Employeurs) sur une étude complète comme nous le préconisons sur la base d'une intermodalité. D'autre part cette étude doit comporter une véritable étude d'impact de toutes les solutions envisagées.

L'ensemble de ces propositions sur la liaison routière Fos- Salon doit pouvoir donner un nouvel espoir de mieux vivre aux salariés et aux populations.