CAHIER DE L'ASSOCIATION AU FIL DU RHONE

Au Fil du Rhône, membre de la Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement, s'intéresse aux conséquences sanitaires et environnementales liées aux activités, développements et aménagements de la ZIP de Fos.

Au Fil du Rhône est membre de la CSS Evere.

Coordonnées :
Au Fil du Rhône
22, résidence Allende
13230 Port St Louis du Rhône
Tél : 06 11 78 19 07
aufildurhone@neuf.fr

Un projet obsolète

La liaison Fos Salon est un projet ancien, envisagé pour répondre aux besoins générés par les flux de marchandises en provenance et à destination de la zone industrialo portuaire de Fos.

Déjà actée dans les documents de planification, seule la forme de l'infrastructure, son financement et le tracé de ses extrémités restent à débattre, ce qui ampute de sa première phase optionnelle la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » devant accompagner les procédures de concertations.

Par ailleurs, nous pensons qu'elle doit être considérée comme l'un des éléments d'une organisation du transport des biens et des personnes articulant PDU et PME, actualisée pour répondre aux impératifs sanitaires et environnementaux locaux.

Les transports, malgré l'évolution technologique, sont et resteront dans cette partie du département, une source d'émissions de polluants des plus importantes.

Or, les engagements de reports modaux pris en 2005 ne sont ni réalisés, ni même envisagés.

Dans le contexte actuel, face aux fluctuations des données tendancielles, les connaissances acquises sur l'état de santé des habitants du territoire commandent la mise en place d'une politique de mobilité à moindre impact.

Seul un recours massif au transport ferroviaire pourrait répondre à l'ensemble des enjeux.

Un projet déjà entériné

Sans revenir sur la nécessité d'améliorer un réseau routier qui ne fut jamais adapté pour faire face aux évolutions de trafics et au développement urbain, nous notons que cet ancien projet est, dans les faits, déjà entériné.

Déclaré d'utilité publique en 1976, prévu dans les objectifs de la Commission Mobilité 21, recommandé par le COI, il est une des orientations du SCOT Ouest Provence, de la DTA en vigueur et figure au projet de PDU.

Ainsi inclus dans plusieurs documents de planification, il s'impose comme une évidence alors que l'analyse de ses conséquences intrinsèques n'avait jamais fait l'objet d'une concertation publique.

Aujourd'hui, les projets qui présentent des incidences pour l'environnement doivent intégrer la séquence « **éviter, réduire, compenser** » dont la doctrine commande qu'elle soit « **conduite le plus possible en amont de leur conception** ».

Au seul prétexte de son ancienneté, l'aménagement envisagé, fut-il déclaré d'utilité publique, compte tenu de l'évolution des connaissances des impacts du trafic routier et de l'état de santé des habitants du territoire, ne peut s'affranchir de cette démarche qui devrait accompagner son processus décisionnel.

Développement du GPMM : l'objectif principal

L'amélioration des savoirs a modifié la hiérarchie des enjeux liés aux transports.
Le report modal comme les modes alternatifs sont devenus les outils incontournables de l'organisation des mobilités[1].

Or, le projet présenté répond principalement aux besoins du GPMM.

Les autres objectifs avancés servent un argumentaire construit sur une improbable participation à la baisse des émissions polluantes, une réduction limitée des gaz à effets de serre et une amélioration présumée de la circulation.

Mais la création de l'infrastructure prévue n'aura que peu d'incidence **sur le niveau des émissions locales des GES** dont l'inventaire des sources, sur ce territoire, est largement dominé par l'industrie et la production d'énergie.

L'influence **sur les particules** est encore plus discutable.

---

[1] *Loi d'orientation des mobilités 2019*

Plusieurs études démontrent que si l'évolution technologique permet la diminution des rejets dus à la combustion, la part des particules dues à l'usure des freins[2] et des pneus est plus importante et croît avec leur taille, indépendamment du type de motorisation[3].

La hausse attendue du nombre de PL, conjuguée à la tendance à l'augmentation du poids des véhicules, de la dimension des pneus et à l'usure induite du revêtement routier, hypothèque les prévisions de baisse des concentrations particulaires que pourraient laisser espérer l'emploi de carburants plus vertueux.

La fluidification de la circulation reste aussi sujette à caution.

Au-delà du paradoxe de Braess, la «loi fondamentale de la congestion autoroutière» décrite en 1962, plusieurs fois confirmée et vérifiée dans de nombreuses grandes villes, affirme que dans les 5 à 10 ans suivants la mise en service d'un nouvel aménagement routier, les niveaux de saturation préexistants sont de nouveau atteints[4].

Une alternative ferroviaire qui tient plus que jamais la route

Le report modal résonne comme une évidence partagée par tous, systématiquement répétée dans toute concertation ou débat consacré aux transports.

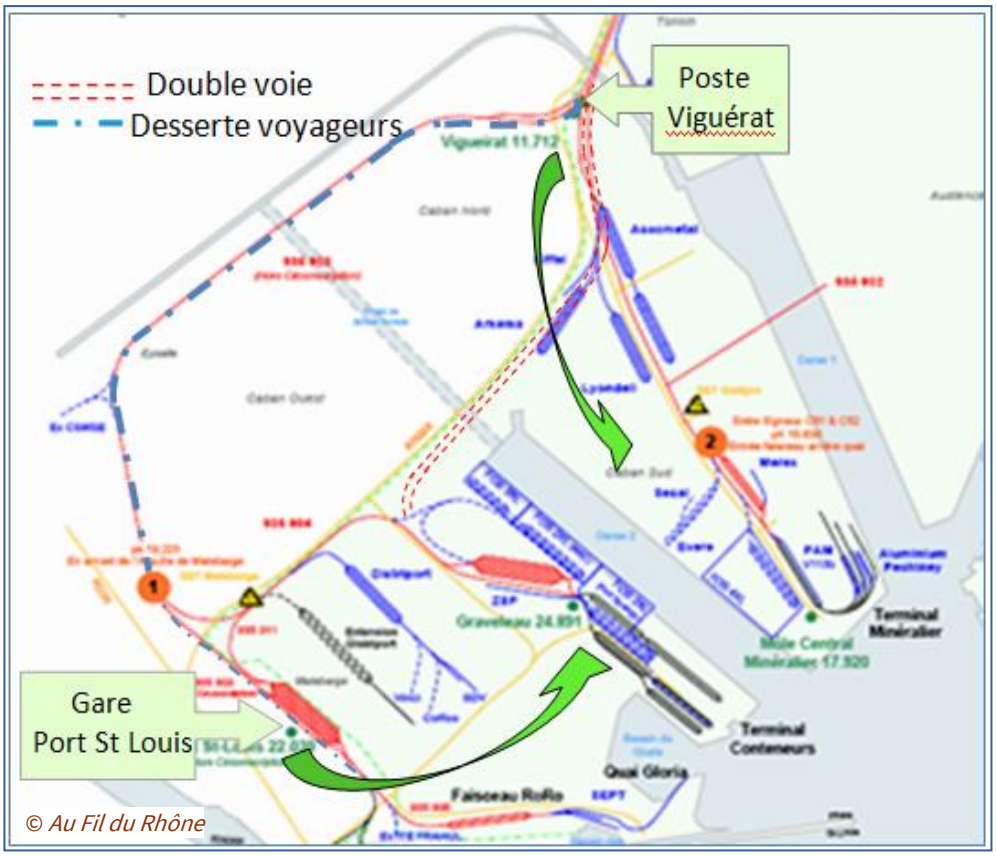
En 2004, le PAM l'intégrait à son projet 2XL, affirmant que la configuration existante du réseau ferré permettait d'absorber le surcroît de trafic sans nécessiter de modifications majeures.

Mais les objectifs de parts modales alors définis (60% route, 30% fer, 10% fluviaux) n'ont jamais été atteints.

[2] L.Selley, Brake dust exposure exacerbates inflammation and transiently compromises phagocytosis in macrophages. Metallomics, 2020
[3] Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport, OECD, 7 12 2020
[4] *Paradoxe de Downs-Thomson*

En 2010, le Collectif Citoyen Santé Environnement de Port Saint Louis suggérait une alternative ferroviaire au projet controversé de percée fluviale de la darse 2, capable de répondre aux enjeux qui se posent toujours aujourd'hui.

Elle prévoyait le raccordement du terminal de Fos Graveleau au poste de Viguérat par une double voie électrifiée, tracée entre la RD 268 et la darse 2.



Aujourd'hui encore cette connexion permettrait de satisfaire au besoin de massification tout en conservant la liaison actuelle pour accéder à la plateforme Distriport, palier tout incident, séparer certains trafics des flux en provenance ou à destination des terminaux conteneurs.

Dans une vision plus globale, l'amélioration apportée pourrait être intégrer à une organisation combinant déplacements urbains et mobilités d'entreprise pour offrir une alternative efficace aux usagers de la ZIP.

La création d'une gare à Port Saint Louis du Rhône rendue ainsi possible, donnerait enfin l'accès au réseau ferré à ses habitants.

De l'évaluation socio-économique

Prévue par la loi LOTI de 1982, les évaluations socio-économiques des projets de transport sont sujettes à controverses notamment sur la monétarisation des impacts environnementaux.

Particulièrement alambiquées, elles présentent de lourdes incertitudes mises en évidence par l'Agence Environnementale[5].

[5] *Note de l'Autorité environnementale sur les évaluations socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires de transport n°2017-N-05*

Celle du projet de liaison Fos Salon, bien qu'établie selon les règles en vigueur, n'échappe pas à ces biais.

Mais elle élude surtout l'estimation des coûts sanitaires liés à l'augmentation ou au maintien des niveaux de concentrations de certains polluants auxquelles seront exposés les habitants pendant de nombreuses années.

Malgré nos réserves sur le principe de monétarisation de la vie, l'environnement ou la biodiversité, la détermination des coûts de mortalités et de morbidités existe depuis longtemps[6].

En 2013, le CGDD, revenant sur les différentes méthodes d'évaluation et en particulier celle de la valeur d'une vie statistique (VVS), affirmait qu'elle était déjà utilisée pour les projets d'infrastructures routières[7].

Présentée comme un outil décisionnel, cette procédure reste donc malgré sa complexité et sa rigueur mathématique, très imprécise, incomplète même et de nature à troubler la réflexion du public comme du décideur.

Santé environnement : l'enjeu majeur

Les relations entre santé et environnement sont établies et les effets sanitaires de nombreux polluants documentés, même s'ils doivent encore faire l'objet d'études et de recherches, notamment sur les interactions et les synergies.

Les connaissances acquises, les dépassements récurrents des valeurs réglementées sur ce secteur, mis en perspectives avec les données de santé collectées, devraient suffire pour considérer le lien de causalité entre exposition et surreprésentation de certaines pathologies, plus que probable.

De fait, sur ce territoire, tout aménagement ou toute nouvelle installation industrielle, susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, ne peut qu'avoir des conséquences sur la santé de ses habitants.

L'étude SCENARII a mis en évidence des excès de risques individuels (ERI) cumulés dans la zone du Golfe de Fos, Berre et Martigues, particulièrement élevés le long des axes routiers.

Le maître d'ouvrage, éludant la dimension épidémiologique de cet enjeu primordial, s'en remet aux études complémentaires d'ATMO Sud et d'INGEROP, pour évaluer les conséquences sanitaires de son projet.

---

[6] *Rapport Boiteux, Transports : choix des investissements et coût des nuisances, 2001*
[7] *Pollution de l'air et santé : le coût pour la société, CGDD, « Le point sur » n°175, octobre 2013*

Conclusion

Au-delà du choix des tracés de ses jonctions, dont nous espérerons que seuls ceux ayant le moins d'incidences sur la santé et l'environnement seront retenus, le projet de liaison Fos Salon, soulève des interrogations sur :

- La capacité des institutions à traduire la prise en compte de la fragilité de l'état de santé des habitants lors de la création de nouveaux aménagements.
- La volonté commune de développer une politique de report modal au sein de laquelle l'alternative ferroviaire prendrait toute sa place,
- La crédibilité des engagements pris,
- L'utilisation des évaluations socio-économiques comme outil décisionnel.

Reconsidérer la hiérarchie des enjeux sur ce territoire n'obèrerait en rien les nécessaires adaptations du réseau routier, utiles au développement urbain, à la mobilité des personnes et des marchandises, mais en permettrait le juste dimensionnement.

Commission particulièredu débat public
Liaison routière Fos-Salon
2bis rue Barbier Jauffret 13140 Miramas
fos-salon@debat-cndp.fr
https://fos-salon.debatpublic.fr