

## Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°35 - Décembre 2020

# CAHIER DE LA SECTION PCF DE FOS-SUR-MER



La section du parti communiste Français de la ville de Fos-sur-Mer a toujours été soucieuse du bien vivre dans et autour de la commune.

Avec ses quasiment 16 000 habitants, cette commune possède une des plus grandes zones industrielles d'Europe, des zones naturelles remarquables et une façade maritime importante.

Toujours soucieuse de faire entendre les voix des Fosséen(ne)s, sur tous les sujets en lien avec leur quotidien, la section du parti communiste de Fos-sur-Mer s'implique et s'impliquera politiquement sur tous ces sujets.

#### Coordonnées :

3 Avenue Jean JAURES  
13270 Fos-sur-Mer  
Tél : 0442551187  
pcffosurmer@free.fr

### Une liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon : CONSTATS

**Accidentologie** : Reconnus par tous, la situation actuelle est particulièrement accidentogène. Les localisations de ces accidents montrent une aggravation autour des différentes intersections. En ce qui concerne la commune de Fos-sur-Mer, les lieux suivants sont reconnus comme dangereux : la fossette, Saint Gervais, le Guignonnet, la Fenouillère et Feu rouge de ma campagne.

**Congestions** : Les flux importants de véhicules accédant à la zone industrialo-portuaire engorgent les routes, avec des congestions extrêmement fortes aux heures d'ouverture des activités de la ZIP, induisant des effets anxiogènes pour tous les utilisateurs de ces routes.

**Pollutions** : Les différentes études montrent sans ambiguïté que le golfe de Fos-sur-Mer est extrêmement pollué par une combinaison des pollutions dues aux activités économiques avec celles dues au trafic routier.

**Intermodalité** : Dans de nombreux projets, le report modal sur les différents modes de transport a été évoqué à chaque fois et aussitôt abandonné dès la finalisation des projets.

**Développement économique** : Le développement économique est constant sur les activités portuaires, mais d'autres entreprises sont plutôt en difficulté : liquidations, restructurations... De plus, les emplois liés aux trafics de marchandises sont trop souvent précaires (intérimaires, CDD.)

**Mobilités alternatives (douces)** : Il y a peu de place, au vu du trafic important et à la nature du réseau, pour ces modes de déplacement.

Voici le constat fait par les fosséen(ne)s sur la situation actuelle. Nous reprendrons un à un ces sujets afin de voir si le projet apporte des réponses à ces préoccupations. Nous serons aussi force de proposition sur les sujets trop peu ambitieux.

# CONGESTION ET ACCIDENTOLOGIE

## Congestion

Dans ce dossier, nous ne trouvons pas de réponse adaptée à ce sujet, qui est quotidien pour tous Foséen(ne)s, avec ses risques anxiogènes, accidentogènes et facteurs de pollutions, qui laisserait entrevoir l'ombre d'une amélioration. C'est même le contraire que nous entrevoyons, avec la fluidification du trafic en amont qui diminuerait les temps d'accès à la ZIP et reporterait tous ces désagréments aux portes d'entrée de cette zone et notamment aux pourtours de la ville de Fos-sur-Mer.

Il nous apparaît impérieux qu'une réelle réflexion, argumentée par un projet avec un engagement sérieux sur un réaménagement des différents accès aux pôles économiques, soit préétablie, garantissant une meilleure circulation dans cette zone industrialo- portuaire avec des aménagements pérennes.

Nous regrettons que ce point n'ait pas été intégré en amont de l'étude, car il nous apparaît crucial et indissociable du projet Fos/Salon.

## Accidentologie

Dans ce projet il est spécifié une seule probable diminution de la gravité des accidents de circulation, sûrement due au doublage et surtout à la séparation des voies. Ce point est positif.

Nous avons, entre la commune de Port de Bouc et celle de Fos-sur-Mer, les trois seuls feux de croisement entre l'Italie et l'Espagne. Comme les autres croisements ou intersections, ce sont des lieux particulièrement accidentogènes. Nous n'avons pas trouvé dans le dossier du projet des éléments qui qualifient et quantifient ce risque aux endroits que nous jugeons les plus accidentogènes, les intersections.

D'ailleurs, dans le dossier du maître d'ouvrage il est clairement exprimé, en même temps qu'une réduction de la gravité, une constance du nombre de ces accidents, et ce sans préciser s'il s'agit d'une projection avec le flux actuel ou avec une prise en compte de son augmentation.

En terme d'accidentologie, les fosséen(ne)s le savent bien, la zone est complètement bloquée si un accident se produit que ce soit sur les grands axes ou à l'intérieur de la ZIP où les croisements sont nombreux et aussi accidentogènes. Ce sujet est à corréliser avec la problématique des congestions et l'étude des possibles aménagements internes.

Nous avons vécu une différenciation des flux, entre les camions et les véhicules légers, aménagée au rond-point de saint Gervais, qui désengorge une partie du flux de camions de la RN 568 vers la P545. Même si ce n'est pas parfait pour la circulation dans le sens Arles-Martigues et qu'il y a des récalcitrants qui empruntent cette déviation, un sensible apaisement est à noter, ainsi qu'une diminution des accidents sur cette portion.

Ces points pourraient être inspirants pour les aménagements à réaliser au plus près de cette zone industrialo-portuaire.

Il est à noter aussi que seuls quelques industriels ont conservé l'usage des transports collectif de travailleurs, ce qui diminue sensiblement le flux de VL (Véhicules légers). Ce recours élargi mériterait une volonté sociale et environnementale de la part des acteurs économique de la zone.

## **POLLUTIONS**

Nous sommes sur un territoire fortement impacté par les diverses pollutions avec de nombreuses sources d'émissions.

Le trafic routier génère de nombreux polluants, certains très connus et médiatisés (NOX, NO2, CO, CO2), d'autres beaucoup moins médiatisés mais néanmoins bien présents (BTEX, COV, HAP, PCB, PUF...). Il faut rajouter à leurs présences, leurs diverses combinaisons (effet cocktail), sans oublier le bruit.

La version simplifiée de la solution proposée par le maître d'ouvrage à la problématique de la pollution est l'éloignement du réseau routier des lieux de résidence. S'il existe un effet indéniable lié à l'éloignement des sources de pollution, il n'est vrai que pour les molécules dites lourdes. Il est assez inefficace pour les composés légers et leurs combinaisons, et aggravé par les conditions climatiques, notamment par les vents (le mistral est assez présent dans notre zone).

Certaines lois : l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, Le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977, Le décret du 25 février 1993, L'article 19 de la loi n° 96-1236, article R122-3 du code de l'environnement, s'imposent au maître d'ouvrage en amont du projet sur une étude d'impact globale avec les moyens mis en œuvre pour compenser tous les impacts liés au projet. Le simple éloignement des axes routiers ne saurait répondre à ces obligations.

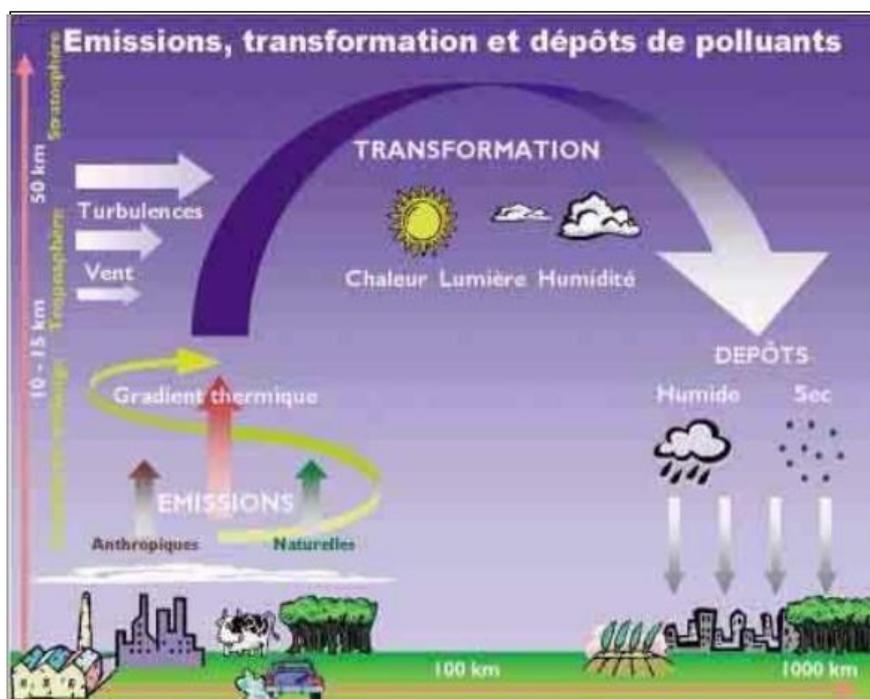
## **MULTI-MODALITE**

De nombreux projets, avec débats publics, ont eu lieu sur ce territoire. A chaque fois la multi-modalité a été un sujet porté par les participants locaux aux débats. Les promesses de prise en compte ou de réflexions en cours ne sauraient satisfaire les attentes.

Si nous pouvons comprendre que le camion peut être la meilleure solution socio-économique aux derniers kilomètres, comment socialement et environnementalement justifier les 100 000 Km parcourus par la pomme à l'étal du marché ?

La réflexion sur le partage multimodal aurait dû être posée en amont du projet et faire partie des solutions compensatrices lors des études d'impact.

Nous sommes dans une commune où le choix du moyen de transport est extrêmement large : accès maritime, liaison fluviale, deux gares de triage proches, un aéroport proche aussi, la réponse soit disant économique ne peut tenir face aux conséquences sur la santé et l'environnement qui sont en jeu.



Crédits : CITEPA, (Centre national de référence des inventaires, des projections et des expertises en matière de polluants atmosphériques)

Quelle place dans ce projet pour les transports doux et alternatifs, sachant qu'un plan vélo métropolitain est en cours, et quels sont les impacts des différents choix de tracé et comment y sont-ils intégrés ?

Quelle place pour les transports collectifs dans ce projet et quelle incitation à la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques du bassin sont-elles suggérées suite à l'abandon des transports de personnels pour bon nombre d'entre eux ?

## CONCLUSION

Ce projet en l'état ne saurait répondre pleinement à l'ensemble des problématiques existantes et à venir en termes d'accidentologie, de report modal, de congestion, de pollution, de transports doux ou alternatifs.

Évoquer, sans implications de traitement pérenne et global, tous les impacts existants et à venir de ce projet le rendent incomplet et insuffisant.

Sans une prise en compte commune de tous les acteurs des réalités impactantes afin d'offrir des solutions partagées aux problématiques rencontrées, ce projet n'aura au mieux qu'un goût d'inachevé.

Cependant le projet de tracé numéro 1 semble, malgré tout, le moins impactant pour les populations Fosséennes.

# PROPOSITIONS

La DREAL et les grands opérateurs de transport (GPMM et SNCF, armement, logisticiens, chargeurs, etc.) se doivent d'ouvrir la réflexion, comme déjà annoncé pour partie par la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) sur les enjeux et la mise en place d'une politique commune en matière de transport multi-modal pour le territoire Ouest étang de Berre.

Nous devons voir comment avec les élus nationaux du PCF, nous pourrions intervenir afin d'élargir le débat au-delà du projet d'autoroute.

Au préfet d'organiser, en même temps que le débat public, une table ronde réunissant l'ensemble des acteurs.

A l'état et à la direction de SNCF (réseau et fret) de s'engager résolument dans le processus de rénovation du triage des gares de Miramas<sup>1</sup> et celle de Cossoul en s'appuyant sur le plan de relance post-covid.

- **UNE GARE FERROVIAIRE A FOS SUR MER :**

L'idée de prendre le train à Fos sur mer n'a que peu été abordée. C'est une décision de la région mais elle fait partie de l'offre que nous devons proposer aux Fosséens et Fosséennes pour aller travailler ou partir en vacances.

- **INTEGRER FOS SUR MER DANS LE TRANSPORT DE SALARIES :**

Le transport de salariés est la problématique. A certaines heures, les bouchons de la ville et le nombre important de véhicules déviés pour prendre la nationale par les quartiers, augmentent de fait le risque d'accrochage et de heurts.

Il doit être développé une démarche pour permettre aux Fosséennes et Fosséens d'éviter de créer mais aussi de vivre ces contraintes.

- **UN POLE INTERMODAL A FOS SUR MER :**

Le transport par le réseau ferré, via la gare de Fos-Coussoul, doit être optimisé.

Des raccordements ferrés (embranchements) aux portes des entreprises doivent être créés, pour permettre les manœuvres nécessaires.

Il est nécessaire de développer ce mode de transport pour répondre aux déficit économiques et écologiques de demain.