

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°43 - Janvier 2021

CAHIER DU COLLECTIF ASSOCIATIF PTPS



**PACTE pour la TRANSITION
en Pays Salonais**

Le Pacte pour la Transition en Pays Salonais (PTPS) est un collectif associatif et citoyen soucieux de promouvoir des communes plus écologiques, sociales et démocratiques. Notre collectif est apolitique, constitué de personnes de tout horizon, qui sont attentives aux projets susceptibles d'impacter notre territoire dans un temps long en étant force de propositions afin de préserver un avenir viable

Coordonnées :

<https://pactepayssalonnais.wixsite.com/accueil>

Correspondants du collectif :
Eléonore Gire & Catherine Renard

pactetransition.payssalonnais@gmail.com

Pays Salonais en Transition,
Maison de la Vie Associative,
55 rue André Marie Ampère
13 300 Salon de Provence.
06 75 43 82 48

Un projet anachronique devenu incohérent au vu d'une analyse globale actuelle et future

Face aux annonces d'extension des activités du GPMM en 2017 sur plusieurs dizaines d'hectares et bien que le volume de trafic soit stable en 2018, le port tient à augmenter son volume de conteneurs pour compenser la baisse de volume de produits pétroliers en 2017 suite à l'arrêt de la raffinerie de la Mède. On comprend que la pression s'exerce sur les pouvoirs publics pour ouvrir des voies de communication rapides à partir des immenses dépôts de logistique pour conserver la compétitivité du GPMM, 1er port maritime du pays.

En examinant les dynamiques territoriales des espaces naturels, des terres agricoles, des zones maritimes, des plateformes logistiques, de la zone portuaire - chacun de ces espaces a sa propre logique excluant l'examen des fragilités des écosystèmes dont certains sont uniques (par ex. la Crau).

Les dérives du système industriel liés au projet sont parfaitement caractérisées : santé des habitants, pollution atmosphérique, artificialisation galopante. Depuis trente ans, la désindustrialisation du pays a entraîné l'émergence des plateformes logistiques de Clé Sud et Saint-Martin de Crau doublée de la volonté d'accroître le port et sa compétitivité, des industries polluantes plus ou moins florissantes où le chantage à l'emploi est utilisé pour promouvoir une extension sans limite, une base aérienne à Istres qui compte s'étendre, un éco-quartier composé, entre autres, d'un hôtel de luxe et d'un golf. Toutes ces nouvelles constructions devraient être bénéficiaires de la liaison routière...

On est en droit de se demander pour qui et pourquoi les fait-on vraiment ?

Ce projet est pour nous un condensé et un révélateur des errements des politiques publiques d'aménagement dans les Bouches du Rhône.

Les constats

Un chantier maintes fois retardé

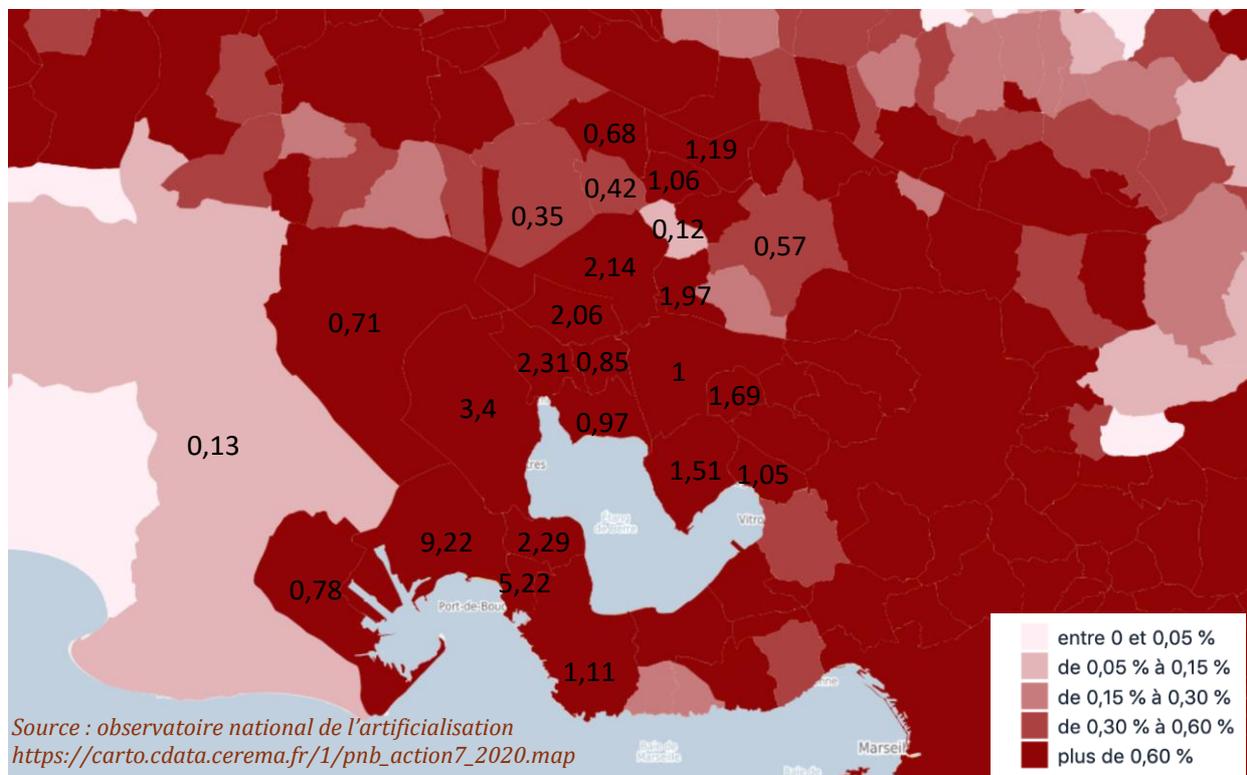
Une problématique complexe où s'entremêlent développement économique, mobilité des biens et des personnes, santé publique et vision d'avenir.

Mobilité de l'Ouest de l'étang de Berre : un continuum de poids lourds et de voitures, avec peu de solutions de transport publics. Néanmoins une lueur d'espoir avec un PDU (Plan de Déplacement Urbain) collectivement pensé mais peu financé pour répondre aux objectifs de neutralité carbone...

La présence d'une infrastructure ferrée exceptionnelle mais qui subit un sous-investissement public depuis 50 ans - lui laissant peu de chance de rivaliser avec un transport poids lourds faiblement taxé et qui ne paye pas le prix juste pour l'entretien des voies qu'il emprunte.

Aménagement du territoire en matière de logistique : l'immense bétonisation des terres agricoles le long de l'autoroute A54 et du territoire Fos-Miramas pour créer des espaces logistiques répondant à une logique du tout poids lourd ...

Une artificialisation galopante de l'ouest des Bouches du Rhône au service des activités industrielles avec peu de retombées économiques pour le territoire : La carte issue de données publiques permet de se faire une idée précise de la dérive d'artificialisation de nos communes.



Taux d'artificialisation 2009-2019 par rapport à la surface communale (%)

Le pire : Sur le territoire de la commune de Fos en 10 ans, près de 9% de la superficie a été artificialisée principalement du fait de l'extension des activités de la ZIP ... Une hérésie pour la biodiversité et la volonté affichée du concept de « zéro artificialisation nette » ... On peut aussi légitimement se poser la question sur l'absence de volonté de l'administration pour gérer et contrôler cette expansion...

Ces zones logistiques et industrielles sont présentées comme sources d'emplois mais il serait bon d'avoir en main, les chiffres et la répartition des employés sur le territoire ? D'un point de vue macroscopique, si on surimpose à la carte, le nombre de créations d'emploi sur les 5 dernières années, on peut aussi se demander à qui profite cette artificialisation majeure qui, in fine, ne crée pas des emplois sur les communes de Fos et Port Saint Louis (voir la cartographie publique mise en ligne par l'état : <https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/les-donnees-au-1er-janvier-2019#paragraph--969>).

Pollution et qualité de l'air : les Bouches du Rhône est un des départements les plus pollués avec en point d'orgue Fos, une commune sinistrée !

Il convient de signaler que les ARS donnent des avis négatifs pour l'implantation des crèches, des écoles et des lieux de soin en proximité des grandes voies de circulation. On peut donc questionner l'impact des 3 à 5000 poids lourds / jour sur la jonction des autoroutes A54 / A7 avec des écoles maternelle et primaire et un collège à moins de 100 mètres de l'A54 à Salon de Provence... prévoit-on de déplacer ces établissements pour éviter une imprégnation de nos enfants aux NOx et à la bouillie de composés polyaromatiques cancérogènes issus de la combustion des énergies fossiles ? Le dossier n'apporte aucune réponse !

Et on ne reviendra pas sur la prévalence hallucinante des pathologies graves sur les communes de FOS et maintenant autour de Saint Martin de Crau (voir l'étude participative EPSEAL) avec trop peu de données publiques territorialisées (par commune) qui sont réclamées depuis longtemps par les associations. Pour plus de données on peut consulter les travaux de l'institut écocitoyen pour la connaissance des pollutions qui établissent la réalité de la relation pollution – santé.

Comme conséquence, les flux de population des cinq dernières années sont aussi révélateurs avec une perte de population des communes de Fos, Port St Louis et Port de Bouc d'au moins 1080 habitants entre 2012 et 2017 (Insee). Il est peu surprenant que les zones de pollution et de nuisances soient délaissées par les habitants. Il serait intéressant de connaître la sociologie de ces flux mais on peut très certainement corréler ces flux avec le niveau catégoriel socio-économique des populations.

Ce que révèle aussi ce dossier c'est l'insoutenable situation de Fos. **La commune de Fos devrait être « déclaré en état de catastrophe sanitaire d'origine industrielle »** tant les constats sont alarmants pour la santé des populations et d'une façon générale pour toute la biodiversité. Les pouvoirs publics devraient tout mettre en œuvre pour imposer aux industriels d'accélérer l'émission nulle de polluants et

de GES. En attendant, les populations les plus sensibles (femmes enceintes, enfants, personnes âgées) doivent être protégées voire éloignées. Le contournement de la ville est nécessaire pour limiter l'exposition néanmoins l'accroissement du flux de poids lourds rendra caduque les efforts. Il convient de renforcer les transports terrestres collectifs comme proposé par RAMDAM ainsi que le ferroutage ou le transport fluvial. Ces alternatives devront alors être évaluées pour juger de la cohérence des aménagements routiers à venir.

Réchauffement climatique

Notre région est une des plus touchée par le réchauffement climatique (GREC-Sud) et le secteur des transports est le plus émetteur de gaz à effet de serre en France (30%). Localement, les températures ces 5 dernières années sont parmi les plus hautes jamais enregistrés.

Bien sûr, le réchauffement est un phénomène lent néanmoins les dérèglements climatiques sont bien visibles avec des événements climatiques hors du commun. Comme exemple récent, le coût humain de la tempête ALEX dans l'arrière-pays niçois est impressionnant. En perspective le coût de la reconstruction (>1Md€) est le double du cout du scenario le plus cher de ce projet !

La crise de la pandémie CoViD a permis une diminution significative d'émission de GES. Néanmoins cela a été subi et il devient impératif sur tous les projets d'aménagements d'établir les bilans « carbone », les moyens de les réduire et surtout de les compenser.

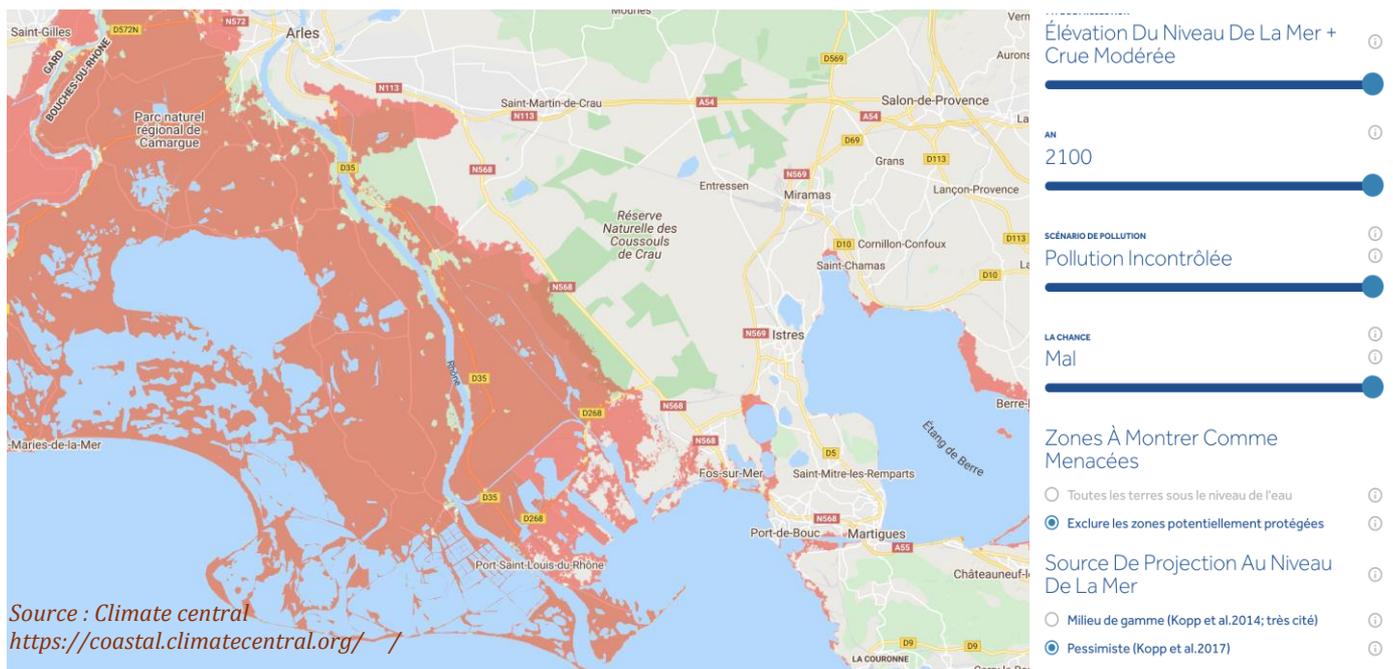
La future compétitivité du GPMM ?

Le slogan affirmé comme une justification que "le GPMM, seul port de France non relié à une autoroute" est particulièrement faible et peu en adéquation avec les réalités futures.

Nous ne croyons pas à la vertu d'une croissance éternelle car elle est incompatible avec une maîtrise actuelle de notre consommation énergétique. Nous croyons que l'importation massive de biens manufacturés à bas cout est une hérésie à la fois sociale et climatique au seul service d'arguments économiques.

La nécessaire réindustrialisation de la France entrainera une diminution des importations de biens. Les moyens de fabrication industrielle dite additive en progression constante et au plus proche des habitants et de la consommation, l'augmentation de la recyclabilité, l'utilisation massive d'énergies renouvelables, vont révolutionner nos vies et nos habitudes de consommation. Mécaniquement, les flux mondiaux de marchandises et matières énergétiques vont diminuer et permettront de limiter le réchauffement climatique.

Finalement, nous souhaitons porter des éléments sur les projections données par des études scientifiques sur l'évolution du trait de côte en fonction du réchauffement climatique. Ces études qui font l'objet d'un consensus mondial prévoient plusieurs scenarii. On vous livre le plus pessimiste pour l'avenir de la Camargue et du GPMM en 2100.



Modélisation de la montée des eaux en 2100 en cas de pollution incontrôlée dans l'ouest des Bouches du Rhône

Se basant sur le rapport du GIEC, des scientifiques prévoient une hausse plus importante que prévue de la montée des mers. Les experts du projet « Climate Central » ont créé une carte interactive pour mesurer l'impact de cette élévation du niveau des océans en fonction de différents scénarii.

Ce scénario insoutenable pour notre territoire remet clairement en cause l'existence même d'une bonne partie du port et de notre précieuse Camargue à l'horizon de 80 ans.

Cela devrait nous interroger sur la hiérarchisation de nos investissements !

Ce que révèle le débat public, au demeurant d'excellente qualité et ouvert à tous, c'est une forte divergence d'opinions qui, in fine, peut questionner la pondération des avis sur tous les sujets (économie, mobilité, santé publique, biodiversité, réchauffement climatique, bilan carbone, court terme, long terme...) rendant très difficile la livraison d'un avis affirmé pour les décideurs publics.

En conclusion, il est donc urgent de changer de paradigme afin de remettre en cause un modèle de société qui met en danger l'équilibre global de nos écosystèmes et donc à terme de notre propre équilibre. Nous ne pouvons pas agrandir les routes à l'infini, il faut repenser nos déplacements sous un autre angle : transports collectifs, ferroviaires, fluviaux, transports doux et en conséquence limiter les déplacements individuels et les déplacements des marchandises uniquement par camions - et de façon urgente sortir au plus vite de la consommation d'énergie fossiles.