

Liaison Routière Fos Salon

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

Janvier 2021

CAHIER DE L'ATELIER CITOYEN



L'Atelier a impliqué 17 citoyens recrutés par tirage au sort selon des critères sociodémographiques (âge, profession) et géographiques.

Les 8 femmes et 9 hommes qui le composent habitent Entressen, Fos-sur-Mer, Istres, Martigues, Miramas, Port-de-Bouc, Raphèle les Arles, Saint Martin de Crau, Saint-Mitre-les-Remparts ou Salon de Provence.

Mieux circuler, moins polluer d'ici 10 ans !

Le mandat confié à notre Atelier citoyen était de formuler un avis collectif sur les deux questions suivantes :

- 1- Comment améliorer les déplacements et transports dans l'ouest de l'étang de Berre à l'horizon 2030 ?
- 2- Quelles recommandations pour la décision publique en tenant compte des enjeux de développement économique, du changement climatique, de santé et de qualité de vie des habitants et d'environnement ?

Notre Atelier citoyen s'est réuni 3 samedis, les 20 septembre 2020, 10 octobre 2020 et 9 janvier 2021, et a eu 3 discussions en distanciel lors du confinement (7 et 23 novembre 2020, 15 décembre 2020). Au cours des sessions en présence, nous avons échangé avec le maître d'ouvrage (1ère session) pour nous approprier les enjeux du projet de liaison routière, puis avec des experts du GPMM, de la Métropole et du Symcrau (2ème session) pour approfondir les enjeux des déplacements quotidiens, des transports de marchandises, de la ressource en eau et du territoire de l'ouest de l'étang de Berre en 2030 et au-delà. Lors de la troisième session, nous avons rassemblé nos constats et questionnements pour rédiger collectivement notre cahier d'acteurs.

Nos interrogations ont porté sur les besoins auxquels entend répondre le projet routier, le transport multimodal, la pollution, la santé et les énergies utilisées, l'écologie, l'eau et l'agriculture locale, la sécurité, le financement du projet et la transparence de la décision et le suivi du projet dans une approche globale du territoire. Sur tous ces sujets, nous n'avons pas tous les mêmes points de vue. La discussion collective n'a pas cherché à effacer nos différences, mais nous a permis de formuler des constats partagés et des points de vigilance sur lesquels l'État devra rester attentif s'il réalise son projet.

Notre cahier de l'Atelier citoyen précise ces questionnements, constats et points de vigilance.

A-t-on besoin de ce projet ?

Pour répondre à la première question de notre mandat, nous avons discuté des constats que nous faisons sur la situation actuelle et celle à l'horizon 2030. Nous partageons le besoin de faire quelque chose pour améliorer la qualité des déplacements et réduire les problèmes que connaît la circulation routière entre Fos et Salon. Mais ce besoin partagé a été exprimé selon **trois points de vue différents** :

- Pour certains d'entre nous **une fluidification du trafic routier est nécessaire** sur l'axe Fos-Salon, marqué actuellement par des blocages conséquents aux heures de pointe, notamment aux giratoires d'Istres Tubé/Guynemer et Dassault. La différence de fluidité avec la récente rocade de contournement de Miramas est flagrante. **Le projet est nécessaire** avec le **développement du GPM et de l'activité logistique**, qui aura des retombées économiques positives sur la région.
- Pour d'autres, le besoin existe d'améliorer ce tronçon et de fluidifier la circulation des personnes et des biens mais **il est préférable d'améliorer l'existant avant de créer de nouvelles routes**.
- Enfin une partie d'entre nous considère que **la route n'est pas la solution aux problèmes. C'est l'ensemble des déplacements qu'il faut repenser**. Le besoin d'amélioration concerne la pollution, la santé, la qualité de vie et la sécurité. Or le projet de route générerait des nuisances supplémentaires. Le développement des activités industrialo-portuaires et logistiques doit bénéficier au territoire sans lui nuire.

À la question « a-t-on besoin de ce projet ? », nous n'avons donc pas apporté une réponse commune. Mais au-delà de ces divergences, nous voulons mettre l'accent sur la priorité à donner au fluvial et au ferroviaire. Des consensus sont également apparus sur des **points de vigilance** vis-à-vis du projet.



I/ Transport multimodal

Le projet routier doit être **considéré au regard des autres modes de transport existant ou à développer** :

- Ferroutage
- Transport ferré de passagers dont “domicile /travail”.
- Transport fluvial et maritime : Navette de l'étang, Canal du Rove, projet de canal Rhin-Rhône, etc.
- Transport en commun : bus, covoiturage, transportage¹, dirigeable, hyperloop², etc.
- Transport individuel : vélo, trottinette électrique, scooter, gyropode, etc.

La mise en œuvre du projet pourrait conduire à **une augmentation du trafic routier, au détriment des autres modes de transport**. Ceci rejoint le constat des problèmes d'entretien et le défaut de fonctionnement de la gare de triage de Miramas. Par ailleurs, 24 km de voies ferrées du GPMM ne sont pas utilisés et pourraient être mises en état pour une économie de camions sur la route.

Concernant **les transports en communs**, il y a un besoin de plans de déplacements d'entreprises cohérents et coordonnés (PDU, mutualisation des moyens des entreprises, etc.) qui incitent les employés à prendre les transports collectifs plutôt que leur voiture, en considérant les difficultés dans la mise en œuvre de ces plans (horaires décalés, manque de flexibilité des transports collectifs, adéquation du système d'indemnités, etc.). Ce point ne concerne pas seulement les entreprises du port mais toutes les activités professionnelles et les trajets domicile/travail à l'ouest de l'étang de Berre.

Recommandations :

- Les autres modes de transport doivent être renforcés
- Transporter les marchandises en priorité par voie ferroviaire ou fluviale et faire en sorte que l'investissement sur ces modes soit proportionnel à l'augmentation de mouvement de conteneurs prévus par le GPMM (+50% en 2030)
- Favoriser une réflexion et une action préalable à la réalisation du projet sur l'articulation des différents modes de transport
- Développer le transport des personnes par voie ferrée par la création de stations d'arrêt supplémentaires et l'augmentation de la fréquence.
- Aménager le réseau routier pour favoriser le transport en commun : voies réservées pour les bus, emplacements d'arrêts de bus, etc.
- Favoriser le développement d'autres modes de déplacement et de l'intermodalité : construction de pistes dédiées aux mobilités douces, incitation à l'implantation de sociétés locales de location de cycles et de trottinettes électriques, etc.

¹ Véhicules utilisés en partage : co-propriété, location, etc.

² Train à très haute vitesse

II/ Pollution, santé et énergies

Dans **un secteur déjà très pollué** avec des conséquences fortes en termes de santé, l'intérêt est de diminuer la pollution et non de l'aggraver. Le projet doit y contribuer. Une réflexion doit être conduite pour favoriser la **limitation des déplacements pour limiter les pollutions** avec par exemple la possibilité d'habiter près de son lieu de son travail, relocaliser des activités et favoriser le télétravail. Une vigilance est également nécessaire sur **l'impact acoustique** alors que dans des projets précédents, aucune mesure n'a été mise en place.

Recommandations :

- Vérifier l'affirmation du maître d'ouvrage, selon laquelle la fluidification de la circulation par un axe routier adéquat, diminuerait la pollution car il y aurait moins de congestion
- Limiter la vitesse à 80 ou 90 km/h sur les 2x2 voies à proximité des habitations
- Mettre en place des écrans acoustiques
- Utiliser des matériaux de construction vertueux du point de vue environnemental
- Eloigner la circulation des habitations

Considérant la **question énergétique dans les transports** des personnes et des marchandises, il est nécessaire de réduire la consommation d'énergie et de s'orienter vers des énergies propres et respectueuses de la santé : solaire, électrique, moteur hydrogène ou à eau, air comprimé, etc.

Recommandation :

- Installer des stations de recharge d'énergie sur les parkings multimodaux

III/ Ecologie, eau et agriculture locale

L'écosystème de la Crau est unique et sa préservation est indispensable. Certains impacts du projet seraient destructeurs et irréversibles.

Concernant **la ressource en eau**, nous reprenons les réserves émises par le SymCrau dans son cahier d'acteur. Les études sur l'évolution de la nappe de la Crau montrent qu'elle est en danger pour deux raisons : le réchauffement climatique qui va réduire le débit de la Durance mais surtout la réduction constante des terres agricoles irriguées qui l'alimentent. Ce projet de route va encore accentuer ce phénomène en bétonnant des terres et en fragilisant la nappe là où elle est la plus fragile (zone de Grans). En cas d'accident, des matières dangereuses peuvent polluer la nappe.

En outre, quel sera **l'impact du projet sur les terres cultivables** ? La préservation des terres agricoles concerne également la possibilité d'accéder à des produits du terroir en préservant l'agriculture locale.

Recommandations :

- Préserver la nappe phréatique et les espaces agricoles : éviter au maximum le grignotage urbain et industriel des prairies
- Garantir la mise en place de toutes les infrastructures nécessaires pour la gestion des eaux de ruissellement et des pollutions accidentelles

IV/ Sécurité

Ce point de vigilance concerne le **risque d'accident**.

Recommandations :

- Organiser la circulation sur les différents axes selon le tonnage et / ou le type de transport (bus, véhicules particuliers, transport de marchandises)
- Concevoir les accès d'entrée et sortie de manière à ne pas interrompre la fluidité du trafic
- Prévoir un axe privilégié pour les véhicules de secours

V/ Financement

Ce point de vigilance porte sur le financement du projet, son **impact sur les impôts** mais aussi sur la capacité du maître d'ouvrage à **rassembler les financements nécessaires** (Europe, Etat, collectivités locales, etc.). Le financement du projet doit être **mis en perspective avec d'autres investissements** possibles avec des montants équivalents pour le rail, le fluvial ou pour des pistes cyclables.

Recommandation :

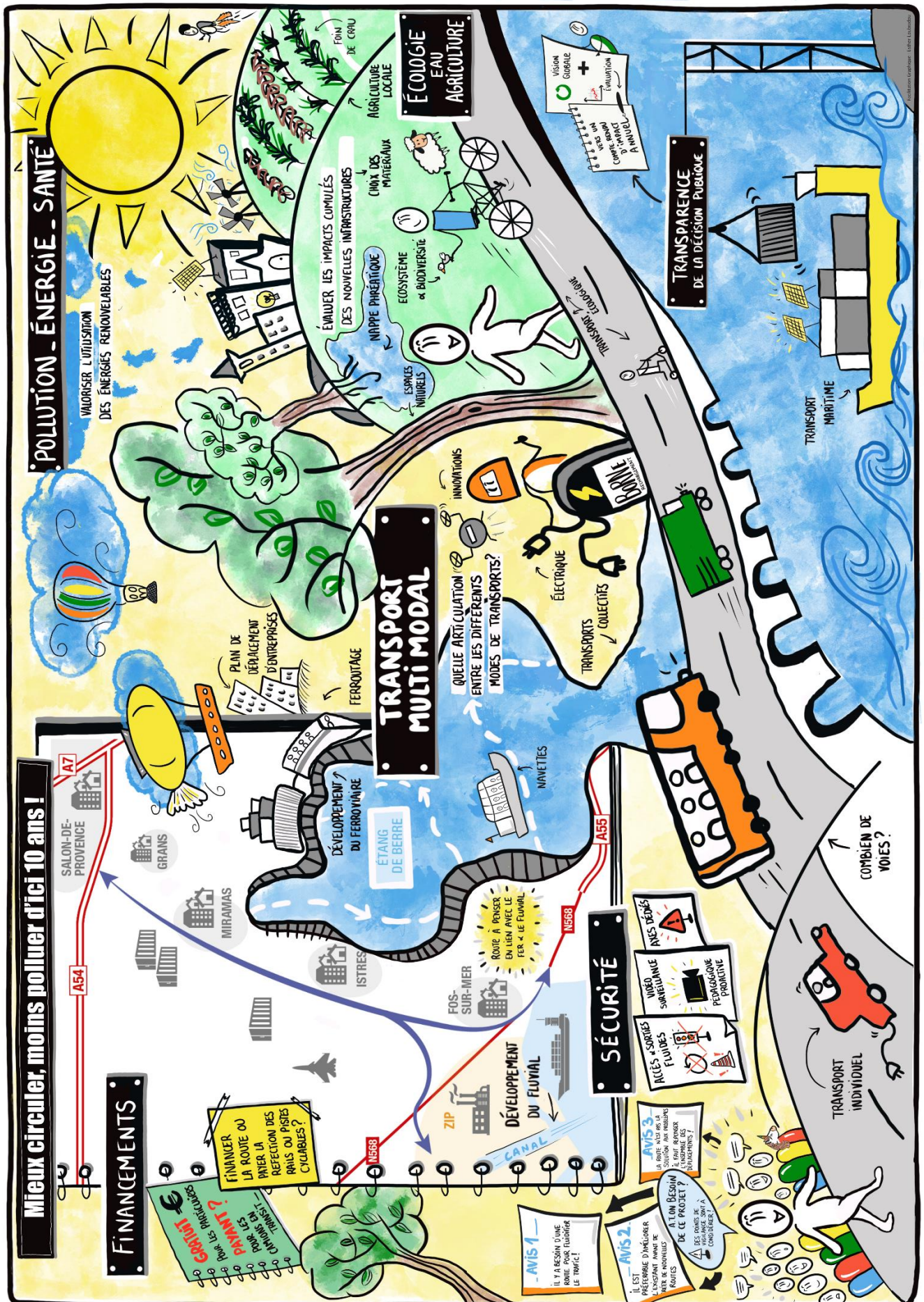
- Veiller à ce que la route ne soit pas payante pour les résidents de notre territoire

Concernant la **possibilité pour les professionnels de contribuer** à l'entretien et au financement du projet, il y a deux positions :

- Pour une partie d'entre nous, la liaison doit être gratuite pour être utile et efficace pour le transport de marchandises. Le fait de rendre la liaison payante provoquerait la saturation du réseau secondaire et risquerait de dissuader les professionnels de transiter par le GPMM au profit d'autres ports européens
- Pour une autre partie, une contribution doit être demandée aux camions pour inciter au feroutage, participer au financement, cela en interdisant la circulation des camions sur les voies secondaires

Recommandation :

- Explorer la possibilité d'une contribution des professionnels au financement



© Esther Loubradou - facilitation graphique

VI/ Transparence de la décision publique et suivi du projet dans une approche globale du territoire

En saucissonnant les différents projets d'infrastructure de transport, on perd la dimension globale et environnementale de l'impact du projet. Le contournement d'Arles, actuellement en concertation, pourrait également avoir un impact sur le nombre de camions présents sur les routes, car il s'insère sur l'axe Italie-Espagne. Il est regrettable que l'on ne parle que d'un bout du tracé, donc avec une vision sectorisée, et que l'on n'ait pas **une vision de l'ensemble du territoire et des impacts généraux**.

Recommandation :

- Tenir compte dans la décision sur le projet de liaison routière Fos-Salon de l'ensemble des projets routiers du territoire et de leurs impacts cumulés

Un **suivi de l'impact** du projet est nécessaire ainsi que la **prise en compte de ce qui s'est exprimé dans le débat public**. Quels retours le public aura-il du projet, de ses évolutions et des engagements du maître d'ouvrage une fois le débat terminé ?

Recommandation :

- Prévoir, après la finalisation des travaux, que le maître d'ouvrage présente au public une évaluation externe annuelle de l'impact du projet sur l'environnement, la sécurité routière, etc.