DEBAT PUBLIC

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°5 Septembre 2020

CAHIER DE NOSTERPACA

Association d'usagers, NOSTERPACA agit pour des transports publics fiables, performants, efficaces, et intervient sur les grands schémas (PDU...) et projets d'aménagement.
L'association diffuse une appli http://transpotes.com/ qui permet de signaler retards, suppressions, surcharges, et propositions d'amélioration des réseaux de transport. NOSTERPACA compte 6 associations et 38 membres individuels.

Coordonnées :
14 quai de RiveNeuve, 13007 MARSEILLE
contact@noster-paca.fr - http://nosterpaca.over-blog.com

Pour un projet au service d'un vrai report modal (voyageurs et marchandises)

Plus qu'une liaison (auto)routière de plus, la liaison routière Fos-Salon, vu le « retard » pris dans sa réalisation, doit incarner une nouvelle vision de ce qu'on attend d'une infrastructure routière aujourd'hui : la transformation d'un « couloir à camions » en un **maillon apaisé d'une chaîne intermodale de déplacements** participant à la valorisation du territoire et à la protection des milieux environnants, humains et naturels.

Les propos tenus dans ce cahier d'acteur n'engagent que leur auteur. La CPDP n'entend ni les approuver ni les désapprouver.

Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains - Développer l'intermodalité

Priorité doit être donnée aux transports collectifs, au vélo, au covoiturage, et à la combinaison de ces différents modes. Le détail des propositions de NOSTERPACA est à retrouver sur http://nosterpaca.over-blog.com :

- **service cadencé de trains de voyageurs** (au ¼ h)
- **pôle d'échanges multimodal à Fos-Lavalduc**
- **aires de covoiturage**, et participation de conducteurs à la prise en charge de voyageurs aux arrêts de bus
- prise en compte des principales lignes de transport dans l'aménagement des giratoires et échangeurs

Contribuer à accroître la compétitivité du GPMM

Le développement des trafics portuaires ne peut se concevoir sans une **performance accrue des modes de transport massifiés :** ferroviaire et fluvial. Tous les projets doivent donc contribuer à cet objectif, indispensable au regard de la stratégie nationale bas carbone. Au-delà de l'assemblage de trains entiers au droit des terminaux portuaires, il faut rappeler tout l'intérêt qu'aurait un service de **navettes ferroviaires,** intégré au service public de fret ferroviaire porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence, entre ces terminaux et la gare de triage de Miramas, dont les installations, à peu de frais de remise en état (20 M€), permettrait de **trier par mode gravitaire jusqu'à 2000 wagons par jour** (moins de 300 le sont aujourd'hui) et de former automatiquement des trains vers des dizaines de destinations différentes (et inversement vers les terminaux portuaires et les plates-formes logistiques). Ce système est à compléter de **barges reliant le port de Fos à la plate-forme d'Avignon-Champfleury** ou d'Avignon-Courtine (projet non abouti permettant un chargement plus important des barges).

Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe majeur

Rappelons que **l'écoulement routier maximal, en sécurité, est obtenu autour de 70 km/h**, vitesse le plus souvent retenue, en lieu et place du 90 km/h, sur les voies rapides urbaines (cf. guides CEREMA). Au total, une certaine fluidification du trafic routier peut ainsi être obtenue par :

- un apaisement du trafic (cf. vitesse et signalisation dynamique et directionnelle)
- un report des pointes de trafic automobile pendulaire vers les modes alternatifs (cf. ci-avant)
- **un évitement, par les poids lourds eux-mêmes, de ces pointes de trafic.**

Sur ce dernier point, la proposition est de disposer, en amont des points de congestion récurrents, des **aires de stationnement des poids lourds** qui soient aussi des aires multi-services (restauration, avitaillement en carburant GNV ...) et, en amont de ces aires, **des panneaux à messages variables** conseillant/obligeant l'utilisation de ces aires en fonction de l'état de trafic, dont l'affichage (qualité de l'air, bouchons) doit être cohérent avec celui connu des applications utilisées par les routiers (Waze, G.Maps ...). Pour la localisation de ces aires, on pense naturellement aux aires existantes ou en projet : Mas de Ricca, La Fossette, échangeur A54, voire Le Rebuty (A55).

Concernant la **sécurité** précisément, nous savons que les accidents sont liés à une multitude de facteurs, dont la **distraction** (téléphones portables, écrans ...) et la **somnolence**, elle-même en lien avec la fatigue, l'ingestion d'alcool, de stupéfiants ... La configuration, l'aménagement paysager, la signalisation de la liaison Fos-Salon doivent donc **contribuer à une absence de monotonie du parcours, et offrir une bonne lisibilité de l'accès** non seulement aux zones urbaines mais aussi aux différents sites industriels, logistiques, portuaires ... L'identification de « portes » ou « zones » **numérotées** peut contribuer, comme sur des sites similaires à l'étranger, à rendre plus sereine et sécuriser la circulation dans ce corridor.

La **gravité** des accidents est, elle aussi, liée à différents facteurs dont la **vitesse** et la **masse** des véhicules en cause. On militera donc ici aussi pour des vitesses modérées, pour un contrôle accru du chargement des camions et une **non augmentation de leur part dans le trafic** de la liaison Fos-Salon, donc pour un transfert maximal vers le rail et la voie d'eau, y compris par un basculement des avantages fiscaux (gazole) du routier vers le ferroviaire et le fluvial.

Réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement

S'il y a bien un objectif prioritaire pour des aménagements à réaliser sur la liaison Fos-Salon, indispensable à l'activité économique du secteur, c'est bien celui-là. Cela commence par la **réduction des nuisances sonores**, à laquelle contribue la **réduction des vitesses** et l'installation, aux endroits les plus sensibles, de **revêtements et d'écrans anti-bruit**, sous une forme la moins sujette possible à une dégradation rapide (tags ...).

La **réduction des émissions de polluants** (oxydes d'azote, particules fines...) et des émissions de gaz à effet de serre passe par une **maîtrise du volume de circulation**, et aussi des encombrements, d'où les mesures proposées pour notamment répondre aux besoins des déplacements domicile-travail et retenir les poids lourds en amont.

Les atteintes au cadre de vie et à l'environnement concernent aussi le maintien en état des **abords** de la liaison : parkings, accotements, ouvrages, eaux polluées par les pneumatiques et les hydrocarbures ... Outre un entretien et une maintenance adaptés, souvent insuffisants sur les voies non concédées (déchets non ramassés, ...), le projet doit prévoir une protection des milieux environnants vis-à-vis de ces diverses nuisances (cf. ci-après).

Mettre en œuvre la stratégie nationale bas carbone, viser la neutralité carbone

Cela peut consister en :

- Une **maîtrise de la croissance des trafics**, y compris maritimes,
- Un **report maximal des trafics terrestres** vers les modes massifiés (fluvial et ferroviaire),
- Une **maîtrise de la consommation des modes routiers**, *via* notamment la limitation des vitesses maximales autorisées et l'évitement des congestions
- Une **mutation du mode routier vers une motorisation moins impactante pour l'environnement**, globalement (GNV) ou localement (électrique, hydrogène)

Crédit : NOSTERPACA

S'adapter au changement climatique, prévoir des modalités d'exploitation évolutives

La liaison routière Fos-Salon se situe au cœur d'un territoire potentiellement soumis à de **nombreux aléas** :

- aléas propres à la liaison elle-même (accidents, congestions ...)
- accidents industriels (proximité de sites à risques technologiques), pics de pollution ...
- événements climatiques plus fréquents (canicules, pluies torrentielles, montée des eaux...).

Ces paramètres rendent indispensables la mise en œuvre d'**outils d'exploitation dynamiques** (poste de gestion centralisée, radio trafic, panneaux à messages variables ...), eux-mêmes robustes vis-à-vis des aléas, mais aussi d'alternatives multimodales en cas de difficulté majeure sur l'une ou l'autre des infrastructures. C'est tout l'enjeu, par exemple, de navettes fluviales et ferroviaires permettant d'assurer, même temporairement, un « **pont** » entre la ZIP et les plates-formes multimodales d'Avignon et de Miramas.

Préserver la ressource en eau

La contribution de la liaison routière Fos-Salon à la préservation de la ressource en eau concerne surtout :

- la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (cf. ci-après), tout particulièrement ceux cultivés en foin de Crau qui participent à la protection de la nappe phréatique qui alimente toute la région
- la protection de cette nappe et des cours d'eau, tout particulièrement à l'abord des zones de captage d'eau potable, contre les **pollutions issues de l'infrastructure routière et de ses dépendances** (stations-service ...), qu'elles soient chroniques (lessivage de la plate-forme routière) ou événementielles (déversements accidentels ou volontaires de matières plus ou moins dangereuses).

Eu égard à la multitude de produits dangereux que la liaison routière permet de véhiculer, il est indispensable que cette infrastructure routière soit équipée des meilleures installations possibles en matière de rétention des écoulements, de traitement et de détection des pollutions. De tels équipements existent depuis 30 ans sur l'A9.

Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers

La préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers doit constituer le **premier critère de choix des options et variantes du projet,** tellement sont irréversibles les dégâts causés par les infrastructures. Ce critère exclut d'emblée les options B et C de branchement sur A54, ainsi que le barreau des étangs.

Crédit : NOSTERPACA