

FNE est un réseau associatif qui agit sur différentes thématiques (biodiversité, préservation des sols, santé, alimentation, qualité de l'eau, qualité de l'air, ...) et qui se veut acteur du changement et force de propositions. D'autres composantes (RAMDAM, NOSTERPACA, FNE 13) ont également travaillé sur ce dossier en apportant des compléments et des nuances.

Les questions posées par le projet de liaison routière Fos-Salon sont formulées depuis de nombreuses années. Pour sa part, sans remonter trop dans le temps, notre mouvement s'est exprimé dans le cadre du SNIT en 2010 pour dire son opposition à ce qui était clairement défini alors comme une liaison autoroutière.

Nous avons assorti ce rejet de réalisation d'une nouvelle autoroute de deux propositions :

- Aménager le réseau existant afin de protéger les villes impactées par les trafics routiers des Poids-Lourds ;
- Développer l'offre fluvial et l'offre ferroviaire pour traiter les flux de marchandises des bassins Ouest du GPMM.

En décembre 2014, FNE a restitué aux collectivités et acteurs économiques les enseignements d'une étude menée sur les déplacements sur une partie du pourtour de l'Etang de Berre. Conclusion : des améliorations étaient à portée de décision sans dépenses excessives. Ce travail ne s'est malheureusement traduit que par peu d'actions concrètes bien que les décideurs CR, CCI, Entrepreneurs et Collectivités aient reconnu le sérieux de nos propositions.

Cette même année 2014, une étude prospective sur le trafic de conteneurs du GPMM bassins Ouest était présentée au CEREMA par le cabinet Jonction. Cette étude aboutissait à la nécessité de monter à 40% la part du ferroviaire pour les transports terrestres afin de qualifier le GPMM dans les leaders européens. Nous sommes aujourd'hui à 11%

Toujours en 2014, à l'initiative des Maires de Grans et de Miramas, une journée de travail réunissant à CLESUD des logisticiens et transporteurs avait mis en exergue la nécessité de mieux utiliser les installations ferroviaires de Miramas pour organiser des navettes entre les bassins Est et Ouest et permettre la constitution de trains réunissant des lots de différentes origines.

Sur ce projet Fos-Salon retenu par le Conseil d'orientation des infrastructures de 2018, la DDTM 13 pointe les contraintes liées à l'enjeu « eau » et à la préservation des milieux naturels les plus patrimoniaux. Pour sa part, l'ARS identifie comme principaux enjeux sanitaires : la pollution de l'air, le bruit et la protection de la ressource en eau potable.

Nous voici fin 2020 avec un projet routier en débat alors qu'Emmanuel Macron nous annonce le 14 juillet « *On va re-développer le fret ferroviaire, massivement* » et que son Premier Ministre affiche sa volonté de réactiver le ferroviaire et en particulier le trafic marchandises

Nous disposons aussi d'un avis de l'Autorité environnementale qui note "*la faiblesse, de plusieurs volets, de l'analyse environnementale du dossier transmis (milieu naturel et*

qualité de l'air, notamment). Le climat et les gaz à effet de serre, ainsi que la santé, ne font même l'objet d'aucun traitement".

En outre, L'Ae considère nécessaire " que la réflexion ne porte pas simplement sur une infrastructure routière mais qu'elle s'inscrive de façon plus déterminée dans un projet d'aménagement durable du territoire, faisant une part significative à la multimodalité et intégrant les enjeux environnementaux à un niveau de considération élevé."

Dans ce nouveau cadre, de quoi avons-nous besoin aujourd'hui ? Pour FNE, nous avons besoin de réponses aux questions suivantes :

1. comment améliorer la qualité de l'air sur un territoire pollué ? Autrement dit, comment désengorger les infrastructures routières ?

La réponse FNE >> en réduisant la circulation des poids-lourds et en reportant les marchandises sur le rail. Nous avons dans cette région des installations ferroviaires qui peuvent très rapidement redevenir performantes. Depuis Miramas via Cavaillon/Avignon et la rive droite du Rhône nous disposons d'une ligne double voie électrifiée entièrement dédiée depuis les années 1970/80 au trafic marchandises. Une ligne sur laquelle a circulé en 2014 un train de 1500 m et de 4000 tonnes, le plus long train fret d'Europe Nous avons aussi le fleuve Rhône pour contribuer à la desserte de l'agglomération lyonnaise.

2. comment sur un territoire où plus de 90% des déplacements sont effectués en voiture, créer un réseau de transports collectifs et métropolitains ainsi qu'un réseau cyclable permettant d'offrir une alternative aux habitants ?

La réponse FNE >> en concrétisant des préconisations telles que celles évoquées par notre étude et en réalisant des projets comme par exemple le Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Miramas dont on parle depuis des années. Il faut pour cela mettre l'ensemble des parties prenantes autour de la table, décider d'agir dans l'intérêt général et engager les réalisations.

Vous l'avez compris, FNE considère que ce projet de liaison routière ne peut être exécuté sans que soit apportées au préalable des réponses sérieuses aux questions soulevées. Si l'Etat décide cette réalisation, nous ferons en sorte d'en réduire les impacts par tous les moyens dont dispose notre mouvement.

Pour terminer, je souhaite citer quelques extraits des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat en matière de transports :

Afin de réduire d'au moins 40 % les émissions de GES d'ici 2030, il apparaît inévitable de revoir nos modes de vie, nos manières de consommer, de produire et travailler, de nous déplacer : en 2019, l'empreinte carbone moyenne d'un Français est de 11,2 tonnes alors qu'elle devrait être de 2 tonnes par an pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris. Les déplacements de personnes et le transport des marchandises tels qu'ils sont organisés et produits aujourd'hui représentent plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France.

Il est crucial d'agir pour changer individuellement et collectivement nos comportements, de

modifier la manière dont les transports des marchandises sont organisés, et d'agir sur les véhicules et sur les territoires pour atteindre les objectifs de réduction de CO2.

- *Modifier l'utilisation de la voiture individuelle, ;*
- *Réduire et optimiser le transport routier de marchandises en permettant un transfert modal vers le ferroviaire et le fluvial ;*
- *Agir au niveau local avec les entreprises et les administrations pour organiser mieux les déplacements ;*

Nous avons... acquis la certitude que ce changement est possible et souhaitable : en accompagnant la transition pour utiliser les transports autrement, en les combinant, en réaménageant le territoire pour permettre cette évolution, nous pourrons nous déplacer mieux et transporter autrement les marchandises, tout en garantissant une justice sociale.

.....

A l'évidence, les propositions et orientations de France Nature Environnement répondent à ces attentes. Notre mouvement est manifestement en phase avec les citoyens. Nous souhaitons désormais être mieux entendus par les décideurs.