

G.P.M.M. – CHANTIERS GAGNANT-GAGNANT

PLAN DE DÉPLACEMENTS INNOVANT

I. État des lieux

- Congestion grandissante des accès routiers de la Z.I.P.
- Baisse du pouvoir d'achat des salariés (hausse des prix des carburants, entre autres frais)
- Augmentation préoccupante des risques d'accidents
- Perte d'attractivité et de compétitivité pour le Port et les entreprises
- Impact de plus en plus néfaste sur la qualité de l'air (particules diesel)



II. Quelques chiffres :

Près de 30 km

parcourus par jour et personne dans le bassin de vie de Fos-sur-Mer / Port-Saint-Louis

1 heure/jour.

C'est le temps consacré à leurs déplacements par les habitants du SCOT CAPM/SAN.

2/3 des déplacements en voiture.

Ils sont 64 % dans le centre de la CAPM et 74 % à sa périphérie à se déplacer en voiture. L'écart se justifie notamment dans le secteur Fos-sur-Mer/ Port-Saint-Louis, là où l'offre de transport public est la plus faible.

17,6 km de circulation/Jour.

C'est le nombre de km générés chaque jour par un habitant du SCOT SAN/CAPM au volant de sa voiture.

88 % de déplacements.

Les habitants du SMGETU CAPM/SAN réalisent 708 600 déplacements chaque jour dont 622 700 (88 %) sur le territoire du SCOT Ouest Étang de Berre.

Source : Comité de consultation Ouest Étang de Berre

III. Que font les pouvoirs publics ?

- Le chantier du viaduc de l’A55 à Martigues est devenu un facteur de congestion supplémentaire.
- Le contournement autoroutier de l’ouest de l’étang de Berre (A55-A56 Martigues-Fos-Miramas-Salon) se fait plus ou moins attendre selon les tronçons, malgré la priorité récemment reconnue par la commission parlementaire **Mobilité 21** présidée par le député Philippe Duron.
- Aucune amélioration du service TER à venir à court terme entre Miramas et la Côte Bleue.
- Doublement de la RD 268 entre la Fossette et le Mas de Ricca (desserte Tonkin, Caban et Pôle conteneurs) : dans le meilleur des cas, échéance 2018 !!

Conclusion : Aucune solution d’infrastructures lourdes ne va arriver dans l’immédiat pour améliorer la situation !...

Le SMGETU, l’Autorité Organisatrice des Transports (AOT) sur le périmètre du SCOT Ouest Étang de Berre (SANOP et CAPM), essaie de mettre en œuvre des solutions de transport pour les salariés de la Z.I.P. (navette Port-St-Louis – Distriport, par exemple), mais on ne peut pas tout lui demander en matière de desserte des zones d’activités, et surtout pas l’impossible....

Transports collectifs dispensés par les entreprises : à l’heure actuelle, seuls trois industriels assurent encore un service de transport collectif de leurs salariés : **Ascometal** (en redressement judiciaire, donc à l’avenir incertain), **KemOne** et **Naphtachimie**. Service coûteux et de moins en moins attractif pour les salariés, qui donne cependant lieu à un remboursement partiel du Versement Transports pour l’entreprise....

IV. Quelles solutions peuvent être apportées par le chantier gagnant-gagnant ??

Devant l'ensemble de ces constats, le groupe constitué autour de ce chantier (Port, AOT, collectivités, entreprises, associations) a très vite admis que la solution passait par le développement d'autres modes de déplacement, alternatifs à la voiture individuelle, et a retenu deux axes de travail sur lesquels s'appuyer :

1 : – Favoriser le covoitage

2 : – Développer les déplacements doux

1.1 Le covoiturage – Avantages :

- diminution des frais de déplacement en voiture, de 50 % (1 passager) à 75 % (3 passagers) !
- diminution de l'encombrement sur le réseau routier et de la pollution incidente (un passager = une voiture en moins);
- renforcement de la convivialité et du lien social (selon les affinités entre covoitureurs);
- si chaque covoitureur utilise son véhicule à tour de rôle, l'usure des véhicules est diminuée, donc économie sur les frais d'entretien pour chacun ;
- si chaque covoitureur utilise son véhicule à tour de rôle, la fatigue et le stress dus à la conduite (surtout sur des trajets longs) sont réduits pour chacun (donc diminution des risques d'accident);

1.2 Le covoiturage – Contraintes :

- les horaires du conducteur et du (des) passager (s) doivent concorder, tant pour l'aller que pour le retour ;
- le (s) trajet (s) du (des) passager (s) doit (doivent) s'inscrire dans celui du conducteur (pas de détour trop important);
- le système s'accommode très mal des retards, modifications, empêchements, urgences et autres changements de dernière minute de la part du conducteur ou du (des) passagers ;
- l'appréhension de faire le trajet en voiture avec quelqu'un qu'on ne connaît pas ;

1.3 Public visé et moyens d'action :

Ce mode de déplacement semble trouver son public sur des trajets de 15 à 20 km minimum ; en dessous de ce seuil, l'attractivité du covoiturage est amoindrie.

Prenant exemple sur des initiatives locales, portées par les entreprises (ID Logistics à CLESUD Miramas, partenariat Pays d'Aubagne/GEMALTO pour le PDIE de la zone des Paluds), il est possible d'appliquer la démarche suivante :

- **Création d'un site Intranet/Internet d'information, d'inscription et de réservations**, déclinable en applications mobiles et mis à jour en temps réel, pour du covoiturage régulier ou occasionnel.
- **Identification et signalisation de parcs-relais** sur l'ensemble du territoire pour développer la pratique du covoiturage.
- **Organisation régulière de rencontres** entre salariés de chaque site industriel ou zone d'activités pour former des « équipages ».
- **Mise à disposition de places de stationnement préférentielles** au sein des entreprises pour les « covoitureurs ».
- **Création d'une charte d'engagement** entre « covoitureurs » et entre salariés et employeurs.
- **Organisation d'un système de « retour garanti »** pour tous les « covoitureurs » en cas de défaillance d'un partenaire.
- **Incitation à la création d'équipages** grâce à une organisation interne au sein de chaque entreprise partenaire.

Source : Comité de consultation Ouest Étang de Berre

1.4 Initiative existante dans la Z.I.P. :

Depuis l'été 2012, le site d'Arcelor-Mittal à Fos/Mer a accès à une plate-forme internet de covoiturage dispensée par une entreprise extérieure (7^{ème} Sens), ce qui a permis à l'industriel de mettre fin au service de transport collectif des salariés qu'il dispensait jusqu'à l'automne 2011.

Cette plate-forme est compatible avec les navigateurs web les plus courants (Internet Explorer, Mozilla Firefox, Google Chrome, Safari....) ainsi qu'avec les principales applications mobiles (Apple IOS, Google Android....), et dispose d'un système de géolocalisation ; on peut s'y inscrire comme conducteur ou passager, les horaires sont répartis en catégories (horaires de jour ou équipes de poste), et l'accès (sécurisé) est strictement réservé aux salariés de l'entreprise.

La différence notable avec les plate-formes courantes que l'on peut trouver sur le web vient de l'ergonomie du site, plus adaptée à une utilisation quotidienne liée à des trajets domicile-travail.

Il ne suffirait qu'à mutualiser cette initiative avec les autres entreprises de la Z.I.P. qui le souhaitent pour généraliser ce mode alternatif de déplacement, tout en conservant une gestion centralisée pour simplifier la démarche vis-à-vis des utilisateurs du dispositif.

2.1 Description des déplacements actifs (aussi appelés « déplacements doux ») :

Ce qualificatif reprend l'ensemble des modes de déplacements non motorisés (marche à pied, footing, trottinette, roller... Et bien sûr, le VÉLO !)

2.2 Atouts :

- Aucune dépendance vis-à-vis de la congestion routière ;
- Reliefs quasi-inexistants autour du golfe de Fos, donc dénivelés très faibles et trajets faciles ;
- Une pratique régulière est bénéfique pour la santé ;
- Investissement, entretien et frais courants infinitésimaux par rapport à une voiture individuelle ;
- Possibilité de vitesse de croisière avoisinant les 25 km/h sans effort majeur pour un vélo équipé d'une assistance électrique (VAE).

2.3 Obstacles :

- Les principales infrastructures routières actuelles sont trop dangereuses, donc inutilisables pour ces modes de déplacement ;
- Réseau cyclable sécurisé à créer et à identifier (réseau actuel morcelé en quelques tronçons isolés) ;
- Certains sites sont inaccessibles autrement qu'en voiture (obstacles physiques, éloignement...) ;
- Mode de déplacement pénible voire dangereux en cas d'intempéries (vent fort, grand froid, pluie...) ;
- Vitesse réduite et donc temps de trajet important par rapport aux transports motorisés.

2.4 Public visé :

Alors que le covoiturage trouve son public sur des trajets supérieurs à 15-20 km, les déplacements actifs sont à l'inverse attractifs sur les trajets inférieurs à 10-15 km ; en effet, plus le trajet à effectuer est court, moins le temps de trajet est important, et plus les transports non motorisés sont avantagés.

On peut estimer que pour conserver une attractivité suffisante pour des déplacements quotidiens, le temps de trajet ne doit pas excéder 30 minutes en vitesse de croisière (20 km/h en vélo ordinaire, 30 km/h en VAE), soit 10 à 15 km maximum.

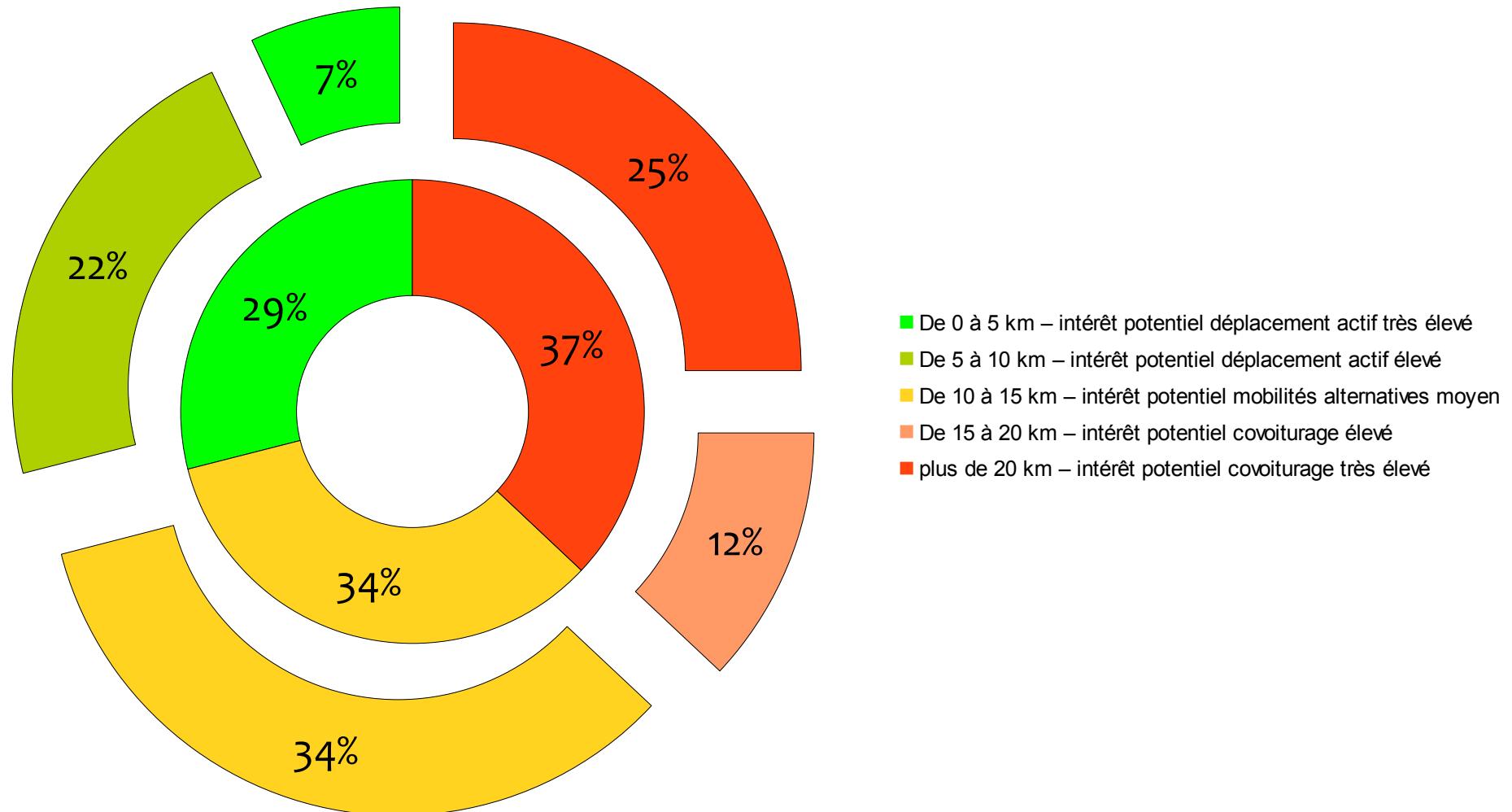
Pour la seule Z.I.P. De Fos (env. 9 000 emplois), la dernière Étude Ménages Déplacements menée par le Conseil Régional PACA a pu répartir les salariés selon la distance entre leur domicile et leur lieu de travail :

De 0 à 5 km : 7 %	de 5 à 10 km : 22 %	de 10 à 15 km : 34 %	Total < 15 km : 63 %
De 15 à 20 km : 12 %	plus de 20 km : 25 %		Total >15 km : 37 %

Soit près de 5 700 salariés résidant à moins de 15 km de leur lieu de travail, dont plus de 2 600 seraient potentiellement intéressés par les modes de déplacements actifs pour leurs trajets quotidiens si les infrastructures idoines existaient.

À l'inverse, près de 2 300 salariés seront davantage intéressés par une solution de covoiturage sur les 3 300 qui résident à plus de 15 km de leur lieu de travail.

Distance domicile-travail pour les salariés de la Z.I.P. Fos



La légende ne s'applique pas au diagramme central ; ce dernier regroupe les proportions de salariés potentiellement intéressés par le covoitage (en rouge), les déplacements actifs (en vert) et les autres (en jaune).

Source : Syndicat Mixte de Gestion et d'Exploitation des Transports Urbains (SMGETU) Ouest Étang de Berre.

2.5 Quels axes à développer ?

Dans l'optique de déplacements quotidiens domicile-travail, il est important d'aménager des pistes cyclables reliant les zones urbaines aux zones d'activités et sites industriels se trouvant à proximité, avec deux impératifs à respecter :

- pour effectuer le trajet en toute sécurité, les pistes doivent être le plus possible physiquement séparées du trafic routier, et ne pas emprunter les axes routiers principaux, de manière à écarter tout risque d'accident ; les simples bandes cyclables seront donc exclues des réalisations possibles hors espace urbain ;
- afin d'occasionner un minimum de perte de temps par rapport aux modes de transport motorisés, les itinéraires doivent être les plus directs possibles entre les zones urbaines et les zones d'activités et sites industriels proches ; des détours trop importants sont à cette échelle rédhibitoires.

Nous avons donc autour du golfe de Fos les zones habitées et les points d'accès aux zones d'activités et sites industriels suivants :



En raisonnant de proche en proche, et de manière à relier les zones urbaines aux accès des sites d'activités les moins éloignés, plusieurs flux potentiellement intéressants pour de nombreux salariés de la Z.I.P. ont été identifiés et pourraient être développés en priorité, de par leurs caractéristiques en matière de distance (5-6 km maximum), de dénivelé (le plus plat possible), de sécurité (possibilité de voies séparées du trafic routier), et de l'importance des zones desservies en nombre d'emplois :

Secteur de Port-Saint-Louis du Rhône :

1 – de Port-Saint-Louis du Rhône au Pôle Conteneurs (Graveleau-2XL-Distriport) : 4 km

À noter que le GPMM a déjà fait réaliser une étude concernant cette liaison en 2011.

Secteur de Fos-sur-Mer :

2 – de Fos-sur-Mer (Carabins-Mazet) à la zone de la Feuillane (Ikea, Maisons du Monde) via Lavalduc : 6 km

3 – de Fos-sur-Mer (Hôtel de ville) à Arcelor-Mittal via la zone du Guigonnet (Exxon-Mobil) : 5 km

4 – de Fos-sur-Mer (Arènes) à la presqu'île du Cavaou (terminaux hydrocarbures) : 5 km

5 – de Fos-sur-Mer (Arènes) au Pont du Roy (Kerneos) par les Salins de Fos : 3 km

Secteur de Port-de-Bouc/Martigues :

6 – de Port-de-Bouc (port de plaisance) aux Arcades (Kerneos) via la zone de la Grand-Colle : 4 km

7 – de Port-de-Bouc (gare SNCF) à l'ancien site Azur Chimie via l'Anse Aubran : 2,5 km

8 – de Martigues (Ferrières) à la zone de Croix-Sainte par le canal de Caronte : 3 km

9 – de Martigues (Jonquières) à la Z.I.P. Lavéra via la zone de Martigues-sud : 8 km (pour les 2 branches)



2.6 Quels obstacles à surmonter ?

La principale difficulté vient du fait qu'au départ, la Z.I.P. n'avait pas été aménagée en prenant en compte l'accès aux différents sites par déplacements actifs, et certaines zones ne sont de fait accessibles qu'en mode de transport motorisé.

À ce titre, la RN568 constitue une barrière physique infranchissable sur la quasi-totalité de son tracé pour un piéton/cycliste entre la ville de Fos/Mer et le gros de la zone industrielle : Le carrefour de la Feuillane et les ronds-points de la Fossette, de la Fenouillère, du Guigonnet et de Saint-Gervais sont de par leur configuration et leur fréquentation routière beaucoup trop dangereux pour être simplement traversés. Seul le pont de Saint-Gervais permet de traverser cette voie rapide en toute sécurité pour se rendre ensuite vers le Cavaou et les terminaux hydrocarbures.

À Port-de-Bouc et Martigues, en revanche, le franchissement sécurisé de la RN568/A55 est possible en plusieurs endroits, et l'on n'y trouve presque aucun obstacle physique majeur s'opposant au développement d'un réseau de pistes cyclables entre l'agglomération et les zones d'activités alentour ; seul le passage du rond-point de la « trémie » à Port-de-Bouc devra être amélioré.

Pour résoudre le problème à Fos/Mer, deux aménagements (dont une infrastructure importante) sont proposés pour faciliter l'accès à la Z.I.P. en déplacements actifs :

- Un passage à niveau permettant de franchir la voie ferrée de la Z.I.P. à proximité de la gare de Fos-Coussoul ; ce passage permettrait de passer sous le pont route/fer de la RN568 et d'accéder ensuite à la zone de la Feuillane. La double voie à franchir ne dessert qu'Arcelor-Mittal, Exxon-Mobil, DPF et SPSE ; la voie principale (vers le Caban, Graveleau et Port St Louis) ne serait quant à elle pas franchie.



- Une passerelle permettant de passer au-dessus de la RN568 : 3 sites de franchissement sont possibles sur trois itinéraires au choix, pour accéder à la zone du Guigonnnet, Exxon-Mobil, Arcelor-Mittal et DPF ; la hauteur sous ouvrage doit être la même que pour le pont de Saint-Gervais, et le démontage de la structure doit être prévu dans l'hypothèse où ce tronçon de la RN568 puisse être requalifié en boulevard urbain, à la faveur de la réalisation du futur contournement autoroutier de Fos.



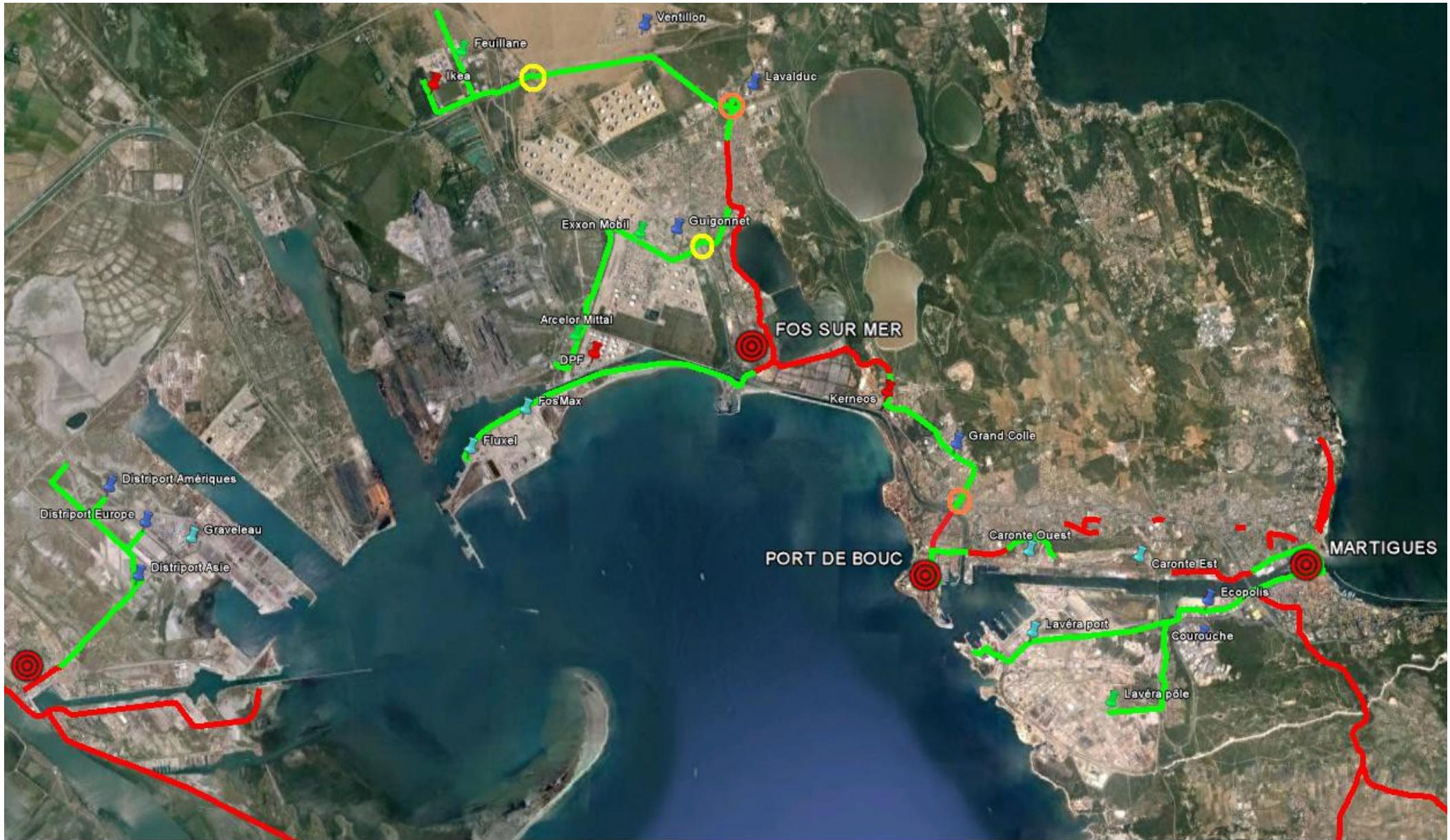
2.7 Hypothèses de réseau :

En se basant sur les tronçons cyclables existants, nous pouvons dès lors dégager une hypothèse de réseau, ébauche dont la concrétisation est conditionnée à la réalisation de ces infrastructures et d'autres aménagements plus ou moins importants, qui permettront d'éviter les routes très fréquentées, et de franchir les points de passage dangereux et les obstacles physiques en toute sécurité.

Outre les points de passage au Guigonet et à Coussoul évoqués plus haut, des aménagements devront être prévus pour sécuriser l'accès nord de Fos/Mer (carrefour de Lavalduc) et le franchissement de la RN568 à Port-de-Bouc (rond-point de la Trémie, RN568 – Avenue Maurice Thorez – rue Julian Grimaud)

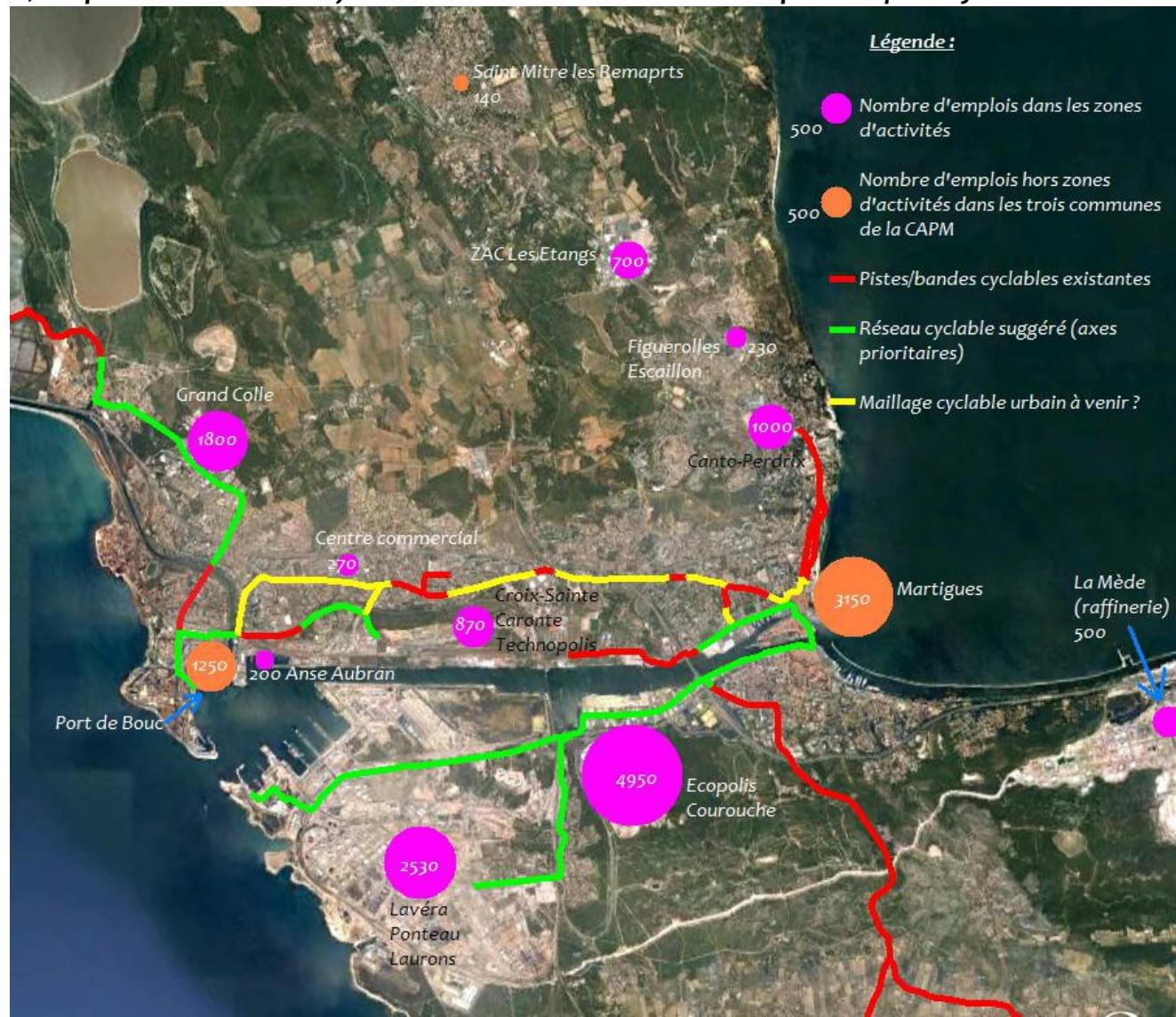
Outre ces infrastructures particulières, le reste du réseau à aménager tient surtout en 3 grandes catégories de travaux à effectuer :

- **Création de pistes plus ou moins en site propre, parallèles aux routes existantes** (Port St Louis – Distriport, Fos – Arcelor-Mittal, Fos – Cavaou, Martigues – Lavéra)
- **Signalisation de pistes cyclables plus ou moins existantes, et isolées du réseau routier** (Fos – Feuillane, Fos – Kerneos), avec peut-être un nouveau revêtement pour rendre le parcours attractif : clapissette, voire asphalte si la piste est très fréquentée...
- **Aménagement de pistes cyclables urbaines** (Port-de-Bouc – Kerneos, Port-de-Bouc – Caronte, Martigues – Caronte)



- En rouge, une partie du réseau cyclable existant (bandes et pistes délimitées, trottoirs aménagés, voies non carrossables utilisées par les vélos...) entre le Grand Rhône et l'étang de Berre.
- En vert, l'extension initiale du réseau proposée pour relier les centres urbains aux principaux pôles d'activités, le long d'axes routiers peu fréquentés, voire en rase campagne, sur des pistes déjà utilisées par les cyclo-touristes.
- Cercles oranges : points de passage à aménager pour sécuriser le passage des vélos (rond-point de la Trémie à Port-de-Bouc et accès nord de Fos/Mer).
- Cercles jaunes : points de franchissement de la RN568 à Fos/Mer nécessitant des infrastructures importantes : passerelle au-dessus du rond-point du Guigonnet, et passage à niveau au croisement de la voie ferrée et de la RN568 près de la gare de Coussoul.

Les axes cyclables proposés ici s'imposent d'autant plus qu'ils desservent d'importantes zones d'emploi, comme le montre par exemple cette photo aérienne du Pays de Martigues, superposant les axes cyclables aux zones d'activités, représentées en fonction du nombre d'emplois qui s'y trouvent :



Données : Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues

Différents types d'aménagements de voiries **urbaines** dédiées aux déplacements actifs :



A.Bande cyclable basique :

Martigues (Avenue Fleming – sens Figuerolles-centre ville)

Coût minimal, mais très peu sûre.

À bannir sur les axes principaux
ou sujets à des vitesses élevées.



B.Piste cyclable sur trottoir :

Martigues (Avenue Fleming – sens centre ville-Figuerolles)

Là aussi coût réduit, mais nécessite
des trottoirs larges pour être réalisée.



C.Piste hors chaussée, parallèle à la route :

Fos-sur-Mer (Avenue Pompidou – vers Carabins)

Sécurité optimale, mais coût élevé

Nécessite un espace large
entre la chaussée et le bâti.

Différents types d'aménagements de voiries **extra-urbaines** dédiées aux déplacements actifs :



LE LONG DES AXES ROUTIERS : FAIRE COHABITER LES MODES DE DÉPLACEMENTS

D.Piste cyclable intégrée à la chaussée :

Port-Saint-Louis du Rhône

(Faubourg Foch – Vers plage Napoléon)

L'élément de séparation physique garantit un bon niveau de sécurité.

Nécessite une route large.

E.Bas-côté aménagé :

Salon-de-Provence

(Vieille route de Cornillon – vers La Monaque)

Aménagement pour piétons adaptable aux vélos, en jouant sur la largeur de la voie.

Idéal pour les routes fréquentées par les poids-lourds, mais nécessite un bas-côté stabilisé.



HORS RÉSEAU ROUTIER : SÉCURITÉ ABSOLUE ET POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

F.Sentier de randonnée non aménagé :

Fos-sur-Mer

(Merquette – Vers Coussoul)

Hors du réseau routier, mais conduite à vélo très désagréable (trous et bosses...).

Nécessite un revêtement homogène et aplani.

G.Sentier aménagé, revêtu en clapissette :

Port-Saint-Louis du Rhône

(Digue du Rhône – vers centre-ville)

Exemple à suivre d'aménagement d'une piste cyclable extra-urbaine en pleine nature.



On peut imaginer à moyen terme, un **réseau cyclable continu entre la Camargue et l'étang de Berre**, en développant autour des axes prioritaires repris ci-dessus, des axes à fort potentiel touristique et d'autres tronçons qui pourraient être utiles pour des liaisons complémentaires entre les zones urbaines et les sites industriels non connectés par les axes prioritaires :

Autres dessertes vers des zones d'activités :

- **Distriport – Graveleau** : une branche additionnelle de 1 000 m pour compléter le réseau initialement projeté par le GPMM, et rejoindre directement les terminaux conteneurs depuis Port-Saint-Louis.
- **Feuillane – Tonkin** : 4 km à travers les marais des Grands Paluds pour rallier le complexe gazier de la darse 1, le long d'une route existante mais assez étroite. L'intérêt serait davantage touristique, car la zone du Tonkin est très éloignée de Fos (carrefour de Lavalduc à 10 km environ), et donc moins attractive pour des déplacements quotidiens.
- **Istres – Ventillon** : 5 km depuis le quartier de Trigance à Istres pour rejoindre la zone du Ventillon à Fos, hors du réseau routier actuel, et sur une piste déjà prisée par les cyclo-touristes. Une liaison du Ventillon vers la ville de Fos ou vers la zone de la Feuillane obligerait par contre à de nouveaux franchissements de voies ferrées (à voir).
- **Desserte de la zone de Caronte-Technopolis** : 2 km en suspens en raison des aménagements futurs qui y sont projetés (studios de cinéma...), mais c'est le chaînon maquant pour une liaison directe entre Port-de-Bouc et Martigues le long du Canal de Caronte.
- **Jonquières – La Mède** : Depuis le centre-ville de Martigues, 4,5 km suffisent pour rallier la raffinerie Total-La Mède par l'ancienne route de Marseille puis l'avenue Mirabeau ; les aménagements de pistes ne devraient pas poser de problème particulier, malgré un dénivelé de 30 mètres maximum.

Axes touristiques au potentiel important :

- **Fos – Port-de-Bouc par la plage :** 3 km entre Fos – St Gervais et Port-de-Bouc – La Baumasse par le littoral, moitié plus court que par Kerneos ; attention cependant au passage sous le pont ferroviaire à l'entrée de Port-de-Bouc, le parcours est assez sportif sur une cinquantaine de mètres, et pourrait être amélioré.
- **Liaisons Istres – Fos, par l'étang de Lavalduc ou par l'ancienne départementale :** Si le premier tracé ne pose aucun problème si ce n'est d'être le plus long (env. 8 km entre le Mazet et la gare SNCF d'Istres), le second, qui pourrait se révéler intéressant pour les salariés istriens de la Z.I.P. Fos, est coupé net par une voie ferrée à proximité du poste ferroviaire de Lavalduc ; un aménagement souterrain sera nécessaire pour franchir cet obstacle en toute sécurité.
- **Barcarin – Tonkin :** Plus de 12 km le long du canal du Rhône à Fos, ; inutilisable au quotidien, mais c'est le tronçon qui permettra à terme d'unifier l'ensemble des différents réseaux cyclables, et qui permettrait donc de faire tout le tour du golfe de Fos à vélo, du Grand Rhône à l'étang de Berre, et ce en toute sécurité ; l'amélioration du parcours au niveau de l'écluse anti-sel (Relai) est conditionnée aux projets d'aménagement du GPMM dans cette zone.
- Un dernier tracé, composante du maillage urbain entre Martigues et Port-de-Bouc, est aussi à envisager, afin de relier entre elles les sections cyclables déjà réalisées entre l'Anse Aubran et Ferrières (avenue Ambroise Croizat, avenue du Groupe Manouchian et route de Port-de-Bouc).

Seule la zone du Caban Sud sera sans desserte, car nécessiterait des aménagements lourds, et en outre, se trouve trop loin des zones urbaines pour espérer inciter les salariés (sauf les plus sportifs/motivés) à adopter ces modes de transport pour leurs trajets quotidiens.

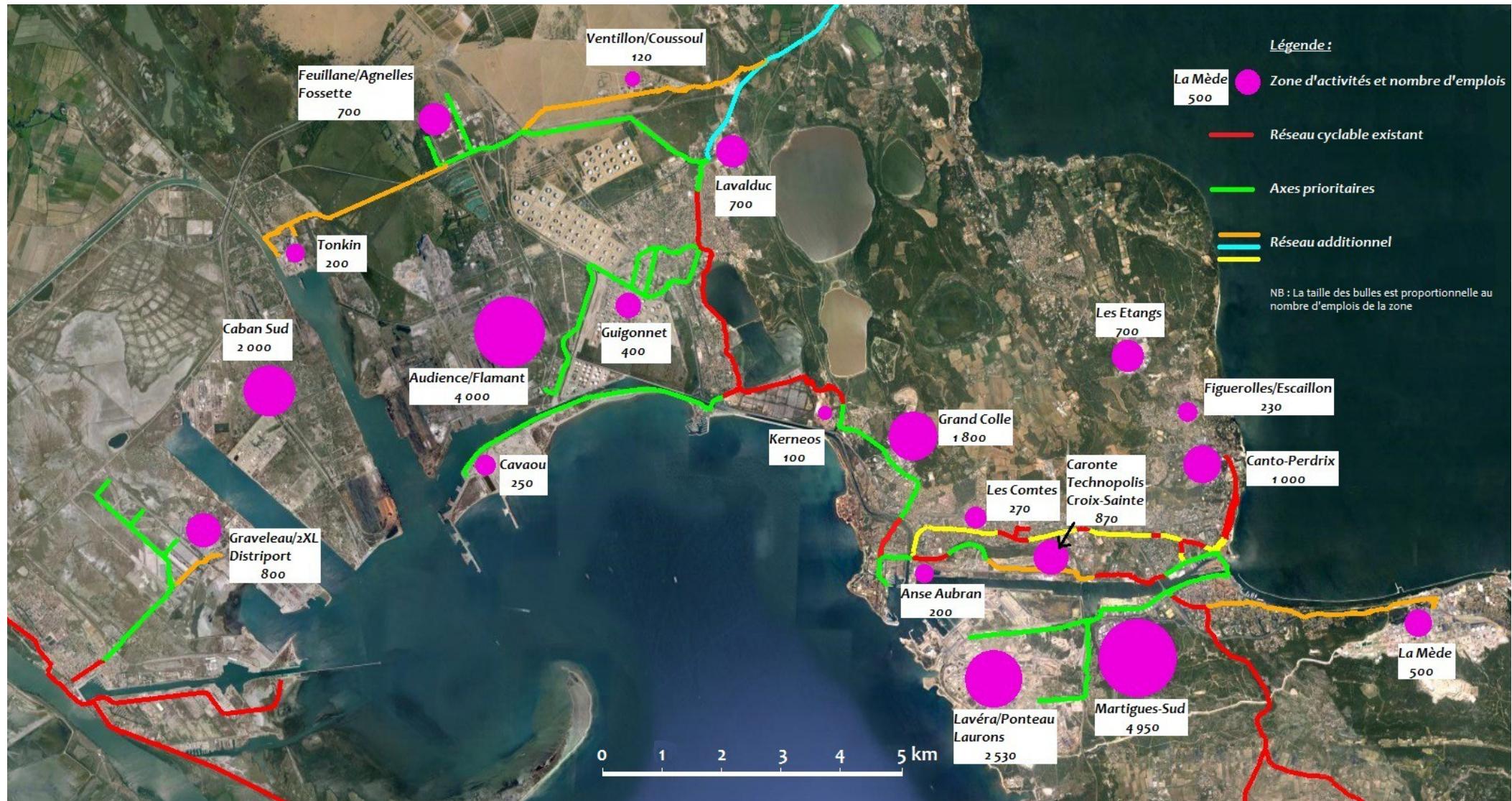


RESEAU CYCLABLE ENVISAGE A TERME :

- en orange : liaisons supplémentaires vers d'autres zones d'activités (Fos Ventillon, Tonkin, Gravéreau, Martigues Caronte, La Mède); Seule la zone du Caban ne pourra faire l'objet d'une desserte, car trop éloignée des zones urbaines, et nécessiterait un aménagement lourd.
- en jaune : maillage urbain pour connecter les tronçons isolés (Martigues-Port de Bouc)
- en bleu : développement potentiel touristique important (Canal du Rhône à Fos, Istres-Fos direct ou par l'étang de Lavalduc, Fos-Port de Bouc par la plage)

Cercle rouge : point de passage dangereux : franchissement de la voie ferrée au niveau du poste de Lavalduc (souterrain?)

Nous pouvons constater sur cette prise de vue aérienne de l'ensemble du golfe de Fos, qu'à l'exception de la zone du Caban Sud, toutes les principales zones d'activités liées à l'activité industrielo-portuaire seraient à terme desservies par ce réseau cyclable de proximité depuis les zones urbaines voisines.



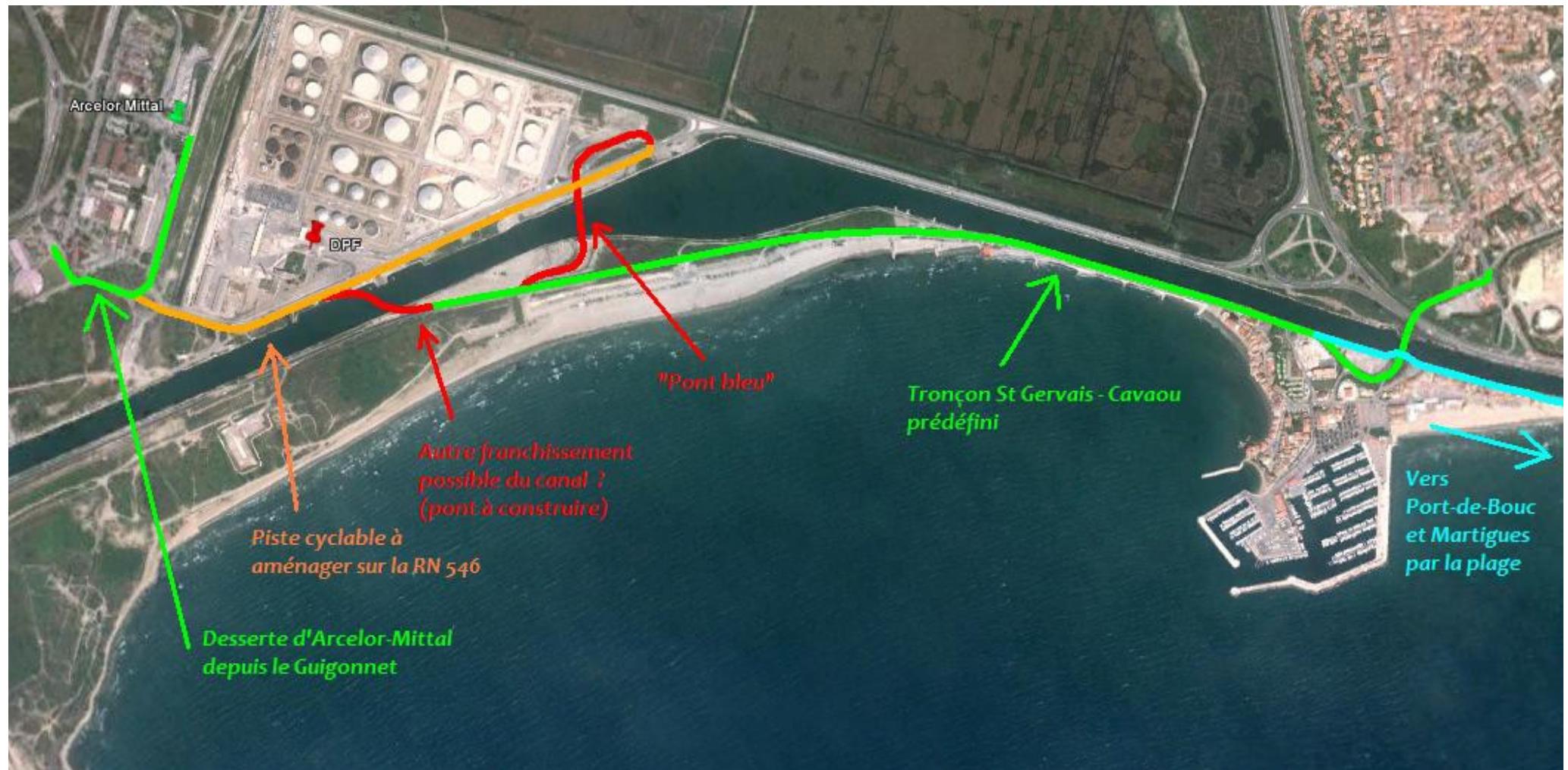
D'autres tronçons sont aménageables à long terme (hors maillages urbains) si des besoins sont exprimés :

La desserte d'Arcelor-Mittal depuis l'agglomération Port-de-Bouc/Martigues pourrait être complétée, et il existe pour ce faire deux possibilités :

- soit par une nouvelle passerelle au-dessus de la RN 568, au niveau du rond-point de St Gervais, avec une piste aménagée le long des RP 545 et 546 sur environ 2,2 km, jusqu'au carrefour du Cavaou, où la piste rejoint la desserte d'Arcelor-Mittal depuis la zone du Guigonnnet (axe prioritaire n°3) ;

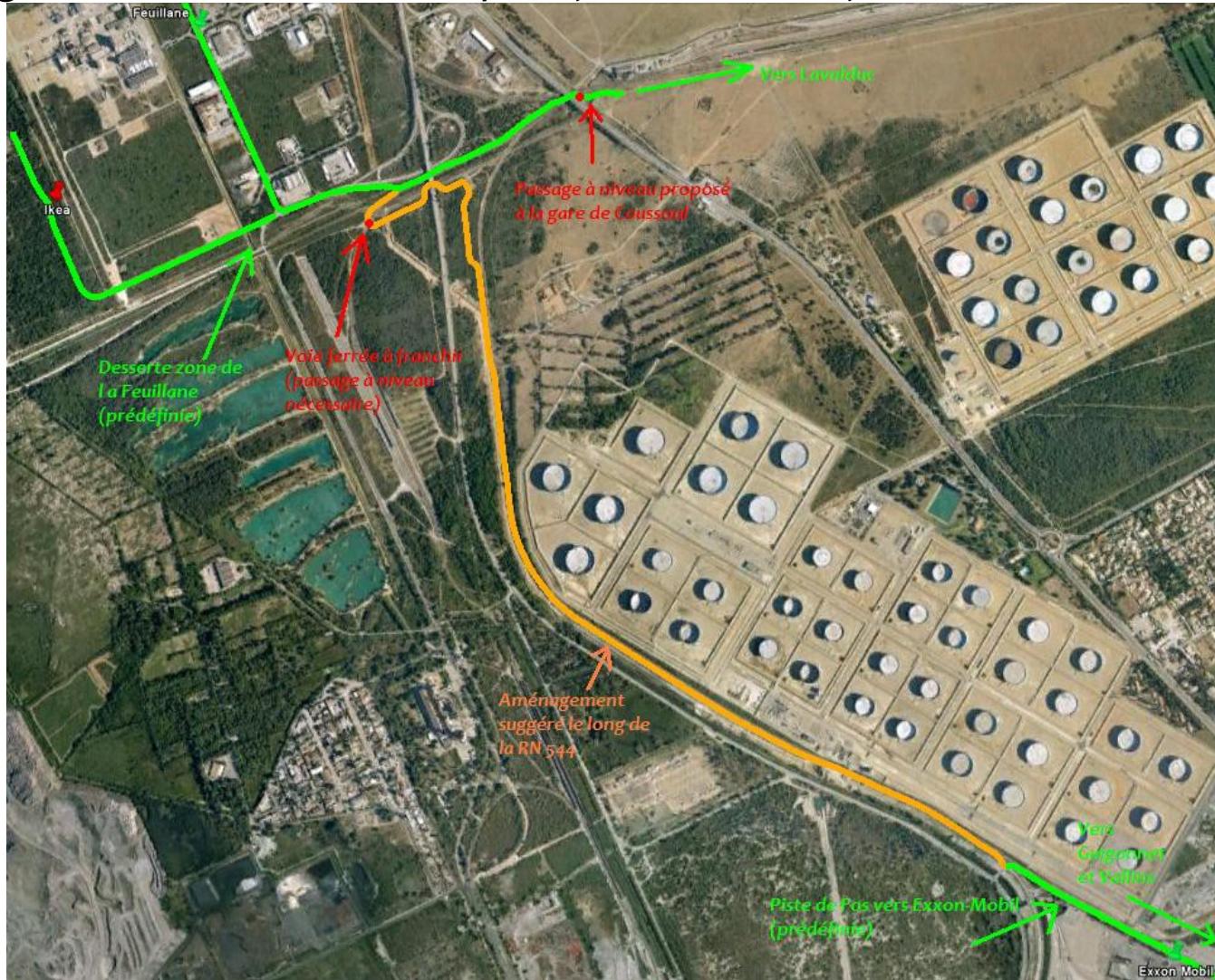


- soit par l'utilisation de l'axe de desserte Saint-Gervais – Cavaou, avec franchissement du canal et aménagement de la RN 546 sur environ 1 km pour rejoindre le carrefour du Cavaou et la piste de desserte d'Arcelor-Mittal depuis la zone du Guigonnnet ;



Dans les deux cas, un ouvrage d'art important (pont ou passerelle) devra être réalisé, à moins que les cyclistes soient autorisés à prendre le « pont bleu », mais l'hypothèse est actuellement très peu probable...

Toujours depuis l'agglomération Port-de-Bouc/Martigues, mais aussi depuis la partie sud de Fos, la desserte de la zone de la Feuillane peut être améliorée par une piste partant du carrefour de la Sonde, passant entre la RP 544 et la voie ferrée desservant d'Exxon-Mobil/DPF/SPSE ; mais à l'instar de la desserte par la gare de Coussoul, un passage à niveau sera nécessaire pour franchir la voie ferrée allant vers d'Arcelor-Mittal.



2.8 Les « petits plus »

Outre un réseau cohérent et sûr, pour toucher un large public, l'utilisation régulière du vélo (entre autres modes de déplacements actifs) doit être soutenue par des initiatives publiques/privées, à première vue anodines, mais qui s'inscriront dans une politique globale de promotion de ces mobilités alternatives, et permettront de faire (re)découvrir ce mode de transport ainsi que les nouvelles voiries, d'avoir des services au moins équivalents à ceux proposés aux automobilistes, et d'intégrer la notion de multimodalité jusque pour les déplacements actifs, de manière à les rendre encore plus attractifs par rapport à la voiture individuelle.

- À titre d'exemple, la gare TER de Martigues-Lavéra ne se trouve qu'à 2 km du port pétrolier et du pôle pétrochimique éponymes (soit 6 à 8 min à vélo) ; un salarié de cette zone, domicilié par exemple à Marseille, pourrait tout à fait faire l'essentiel de son déplacement en train, et parcourir les derniers mètres à vélo, pour peu qu'il puisse embarquer dans le train avec son véhicule, ou sinon en avoir un à sa disposition à son arrivée en gare.
- Autre exemple : si on compare les services et infrastructures mis à la disposition des automobilistes et ceux à destination des « vélotaffeurs » (ou dans notre cas « cyclo-navetteurs »), il est plus difficile pour ces derniers de trouver près de leur lieu de travail des services d'entretien ou de réparation, des pièces détachées neuves ou d'occasion, ou même des accessoires pratiques, très en vogue dans d'autres villes de France, voire dans les autres pays d'Europe.

Cette politique globale de soutien à ces modes de déplacements actifs peut être concrétisée par les actions publiques/privées suivantes :

- **Faciliter le transport combiné bus/car/train + vélo**, soit par des espaces de rangement dans les véhicules/rames, soit par des dispositifs de libre-service ou de location dans ou à proximité des stations (gares routières ou TER) existantes et futures.
- **À l'instar du covoituring, prévoir des espaces de stationnement préférentiels pour les vélos sur les sites des entreprises.**
- **Favoriser l'implantation d'entreprises de services aux « vélotaffeurs/cyclo-navetteurs » (entretien, vente/location, dépannage/réparations, accessoires) sur les zones d'activités** ; ces entreprises pourraient en plus développer une politique d'embauche en insertion de jeunes peu ou pas qualifiés.
- **Instauration de primes/subventions par les entreprises/collectivités** visant à favoriser l'acquisition par les salariés/particuliers de vélos à assistance électrique (VAE).
- **Populariser l'existence et l'utilité du réseau par l'organisation de manifestations sportives se tenant sur tel ou tel itinéraire**, un bon moyen de démontrer les gains de temps sur certains trajets.
- **Mise en valeur des tronçons touristiques par les collectivités, les établissements publics et les entreprises** (voir avec le chantier sur la promotion du tourisme environnemental et industriel ?).
- **Implantation sur l'ensemble du réseau d'une signalétique répondant à une charte graphique unique**, reconnaissable et pratique pour les usagers, au même titre qu'une signalisation routière classique.
- **Mise en service de lignes de « cyclo-bus », reprenant le principe des « pedibus » pour les trajets à vélo**, et ce pour toutes les tranches d'âge.

V. Quelles retombées attendues des réalisations préconisées par ce chantier gagnant-gagnant pour les différents acteurs du Port ?

Si les recommandations du chantier gagnant-gagnant sont appliquées et concrétisées, elles offriront aux salariés le pouvoir de choisir entre plusieurs moyens de transport pour se déplacer. Et s'ils adoptent les mobilités alternatives décrites ici, nous pouvons en attendre les retombées suivantes :

- **Pour le Port** : Gains en termes d'image (par le chantier en lui-même et par ses concrétisations) et d'attractivité, grâce à la baisse de la congestion du réseau routier alentour, facilitant la circulation des marchandises partant des (ou arrivant aux) différents terminaux portuaires par la route.
- **Pour les entreprises** : Gains en efficacité (trafic routier moins entravé), en compétitivité (baisse des dépenses destinées à compenser les frais des salariés dépendant de leur voiture, les éventuelles aides pour l'acquisition de vélos à assistance électrique étant bien inférieures), et point d'appui pour l'élaboration de futurs Plans de Déplacement Entreprises et Inter-Entreprises (P.D.E. - P.D.I.E.).
- **Pour les salariés** : Gains en pouvoir d'achat (budget mobilité fortement diminué), en lien social (covoiturage ou cyclo-bus), et en bien-être, par la pratique régulière du vélo comme activité physique, et par la diminution du stress et de la fatigue nerveuse dus aux trajets en voiture.
- **Pour les collectivités** : Gains en termes d'image (par le chantier en lui-même et par ses concrétisations), en fluidité et sécurité sur les axes routiers, en santé pour les populations grâce à l'impact (même marginal) à escompter sur la fréquence et l'intensité des pics de pollution atmosphérique, en économies d'entretien de voirie (par un recours moins fréquent à la voiture pour les déplacements), en amélioration globale du cadre de vie, en potentiel de fréquentation touristique, et point d'appui pour une future révision des Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.).

Sincères remerciements à tous les membres du groupe qui ont participé aux réunions :

- **Jean-Pierre ALIX** (Arcelor-Mittal Fos-sur-Mer, facility management)
- **Pascal BAZILE et Jean-Luc HANRARD** (Association Les Vélos des Étangs)
- **Ghislaine FERON** (Conseil Régional PACA, direction transports et grands équipements)
- **Hélène FOSSATI et Catherine FABRE** (CAPM, développement économique)
- **Hubert GREIVELDINGER** (Elengy, Fosmax LNG)
- **François LASBLEIZ** (Grand Port Maritime de Marseille-Fos, développement des projets industriels)
- **Gilles MARCEL** (FNE-URVN Paca, pilote réseau Transport & Mobilités Durables)
- **Caroline VIAUX-CAMBUZAT et Bernard BASTIDE** (SMGETU Ouest Étang de Berre)

Photos aériennes : Google Earth

Inventaire des réseaux cyclables actuels et à venir : Les Vélos des Étangs, CA Pays de Martigues, SAN Ouest Provence-service SIG

Crédits photos : Frédéric Serres et journal La Provence