

DÉBAT PUBLIC

Liaison Routière Fos-Salon

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

Cahiers d'acteur de l'association *Les Vélos des Étangs*



L'association *Les Vélos des Étangs* a pour objet de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement.

Notre territoire d'action couvre les 2 territoires métropolitains *Istres-Ouest-Provence* et *Pays de Martigues*

Nous sommes adhérent
- de la FUB (fédération nationale)
- de RAMDAM (fédération métropolitaine)

Les Vélos des Étangs souhaitent intervenir dans le débat sur 2 points :

A - Mettre en question la pertinence même d'une liaison routière élargie entre Fos-sur-mer et Salon-de-Provence alors que nos devons baisser drastiquement nos émissions de Gaz à Effet de Serre. Le mode de développement qui sous-tend ce projet, l'importation de biens par conteneurs et leur diffusion en France par camions, est désormais à proscrire, car incompatible avec la lutte contre le réchauffement climatique. Une autre conséquence sera d'augmenter le trafic par aspiration et d'aggraver la mauvaise qualité de l'air.

B - proposer comme alternative la construction de liaisons cyclables locales, solution au moins partielle, et le redéveloppement des modes de transports de marchandise alternatifs au camion (train, bateau), obligatoire à court terme

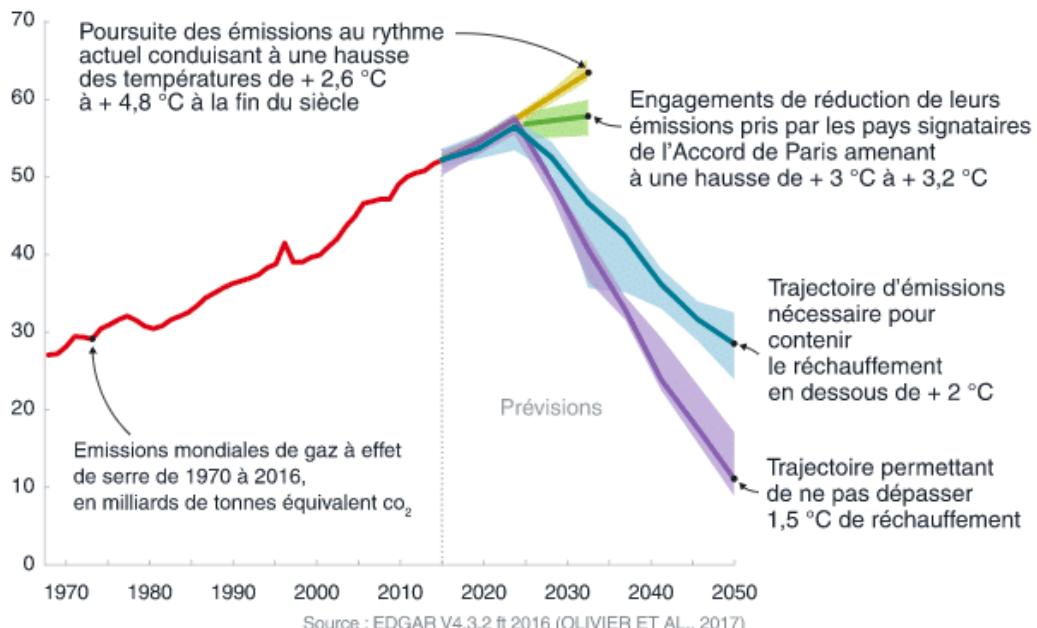
Le présent cahier d'acteur a été écrit en collaboration avec celui de RAMDAM de façon à ce qu'ils soient complémentaires.

A – Non-pertinence d'une liaison routière Fos-Salon élargie :

A1 Le réchauffement climatique

Le réchauffement climatique est une réalité reconnue par notre pays lors de la COP21 à Paris en 2015. **Le texte signé nous engage à diviser par 3 nos émissions de Gaz à Effet de Serre d'ici 2050.** Si on imagine une baisse régulière à partir de 2020, cela revient à baisser de 4 % par an **tous les ans** jusqu'en 2050. Plus on attend pour s'y mettre, plus il faudra baisser fortement. Entre 2015 et 2019 nos émissions de GES ont continué à augmenter ! En 2020, grâce au confinement lié à la COVID-19, nos émissions nationales devraient baisser pour la première fois (de 5 % semble-t-il). Il faut, pour la survie de notre monde, **continuer de baisser d'autant tous les ans pendant 30 ans** (et il faudra continuer après !)...

Une courbe à inverser au plus vite : hausse prévisible des températures en fonction des trajectoires d'émissions de gaz à effet de serre



Sans cet effort, la hausse des températures dépassera largement les 2°C, présentée comme limite viable pour la biosphère que nous connaissons, et donc l'humanité. Les scénarios « business as usual » les plus récents nous prédisent plutôt +4°C donc une température moyenne mondiale de 19°C vers 2100 (demain!). À cette température moyenne beaucoup de parties du monde ne seront plus habitables et la Terre ne pourra plus nourrir 8 milliards d'habitants. On imagine sans peine les désordres d'ici là... **À quoi servira alors une autoroute Fos-Salon ? Nos descendants se lamenteront de la myopie des décisions publiques des années 2020...**

Les variantes de l'élargissement de la route Fos-Salon/A54 sont présentées comme allant faire baisser les émissions de GES car elles permettraient au port de Fos de grignoter des parts de marché sur les ports nord-européens. Ceci ferait raccourcir le trajet de marchandises et incidemment baisser le CO₂. A destination de Lyon un container émet 3 t de CO₂ de moins selon qu'il passe par Fos ou le nord de l'Europe (source M JB David de la Chambre de Commerce en réunion publique du 7 octobre 2020). Mais lors de cette même réunion nous apprenons que la part modale de train du port de Fos est de 15 %, alors que celle de Hambourg ou de Brême est de 40 %. Nous ne croyons guère au gain de parts de marché par une route élargie sur 40km... et donc pas à la baisse d'émission de GES associée, par contre nous serions convaincus d'une baisse d'émissions de CO₂ si 40 % des containers du GPMM partaient par train.

Le transport routier est particulièrement émetteur de GES. Les modes les moins émetteurs sont le vélo, puis le bateau et le train. Avec la technologie actuelle (et il serait illusoire d'attendre une révolution technologique) une nation ou une région durable ressemblerait à une région de villes moyennes, dans lesquelles les marchandises (non produites sur place) arrivent par train ou bateau, et les habitants vont les acheter en vélo (vélo cargo électrique si besoin), près de la gare ou du port local.

Les transports routiers (à moteur thermique) ne doivent pas être encouragés et doivent même être découragés, dès aujourd'hui, par la puissance publique. Un bon projet de la puissance publique doit développer le train ou le fleuve pour les marchandises, les TC et le vélo pour les personnes.

A2 Autre argument en défaveur d'une liaison routière Fos-Salon élargie

Cette liaison risque de constituer un aspirateur à trafic routier, et de congestionner davantage que le contraire. Le niveau déjà problématique de la pollution atmosphérique actuelle de ce territoire, comme montré par l'étude Fos-ESPEAL, impose de baisser le trafic routier (et les autres sources de pollution de l'air).

B – Les alternatives que nous proposons : le vélo (!) avec ou sans intermodalité avec des transports en commun, puis pour les marchandises le bateau et le train

Le vélo est notre compétence principale. Ce mode de transport est encore totalement négligé par les administrations nationales et locales.

Si une personne décide d'aller au travail à vélo (devient « vélotaffeur ») cette personne fera beaucoup d'autres déplacements à vélo. **Si c'est un mouvement d'ensemble, ça change tout au trafic routier local.** Il faut pour cela, et à notre sens il suffirait, que les cyclistes se sentent suffisamment en sécurité.

Aujourd'hui déjà, et dans ce territoire, un nombre non négligeable de gens vont au travail à vélo, même si nous sommes (très) loin des chiffres néerlandais ou danois. Notre association sent « monter » cette tendance, pour des raisons très diverses (éviter les bouchons, faire du sport, pauvreté...)

- **Sur 10 km max**, un vélotaffeur peut imaginer **faire tout son trajet à vélo**, au moins quelques jours par semaine,
- **au-delà de 10 km**, il faut passer au **vélo + transport en commun + vélo**,

B1 : Moins de 10 km : tout à vélo

Fos (ville) – ZIP

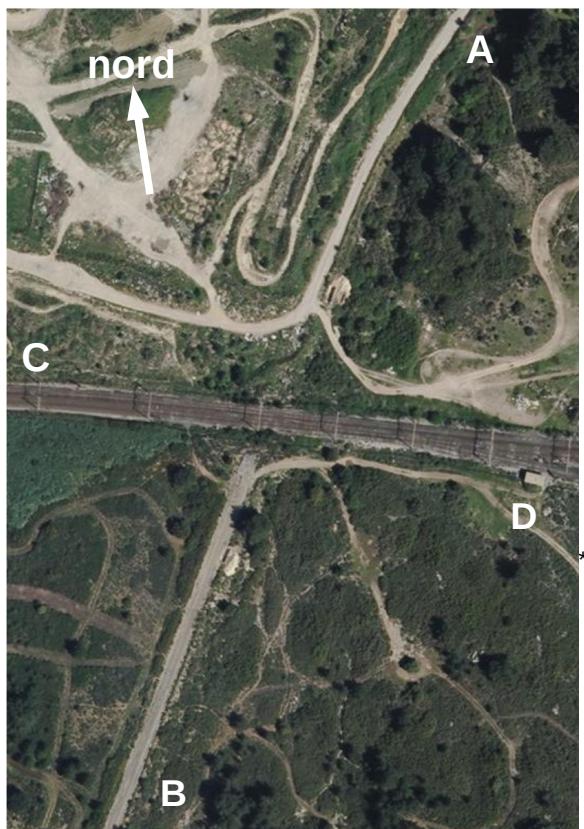
Sur cette partie la situation s'est dégradée au fil des années : le trafic de poids lourds a rendu la RD 268 dangereuse et désagréable pour les cyclistes. Les accotements sont pleins de pièges et les vélos doivent souvent les quitter. Ils ont été oubliés lors du design de la route.

La création d'une véloroute est attendue (la V65, qui servira aussi aux touristes), mais au vu des distances, surtout le vélo+TC+vélo (voire B2).

Istres-Fos (ville), un cas exemplaire!

Aucune véloroute n'existe officiellement sur ce tronçon, mais pour les vélotaffeurs, elle existe bien déjà.

- Elle passe par le chemin du Moutonnier à Istres, la route de la Fanfarigoule et la route des Crottes à Fos/Mer, qui formaient jadis un continuum.
- Cette ancienne route a été coupée par la voie ferrée qui dessert le port de Fos, mais les trains y sont suffisamment rares pour que **les vélotaffeurs considèrent moins dangereux de découper le grillage de traverser les 3 voies à pied** que de rouler sur la route actuelle (RN569). Malgré les efforts de RFF pour refermer régulièrement les trous dans le grillage, il en existe toujours un... Après la voie ferrée, on est dans la ZAC de Lavalduc, à Fos-sur-Mer



L'ancienne route Istres-Fos (A-B), coupée par la voie ferrée (C-D)

La solution la plus simple pour résoudre ce point noir, tant que le trafic ferroviaire est faible serait **un passage à niveau, pour les seuls 2 roues**, au lieu où la route a été coupée.

Si le trafic ferroviaire augmente, une passerelle ou un tunnel deviendrait nécessaire.

Istres-Miramas

Une véloroute, attendue depuis longtemps, est supposée dessinée et budgétée, et les problèmes de foncier résolus. Elle devrait longer la « transhumance » (la RN 1569) par l'ouest. On l'attend.

Actuellement les vélotaffeurs

- utilisent le plus souvent l' « ancienne route » (RD 569N) pourtant étroite et à fort trafic, donc dangereuse
- certains passent par Sulauze, malgré 1km de chemin caillouteux.
- La troisième possibilité, la route du Dela (RD 16), est considérée comme trop dangereuse.

Miramas-(Grans)-Salon de Provence

Les vélotaffeurs utilisent actuellement la RD69, malgré son fort trafic, car les accotements sont assez larges, ou utilisent la petite route de l'autre côté de la voie ferrée, puis longent Grans avant de retrouver la voie ferrée juste avant Salon.

Miramas – Eyguières (A54)

En fait la liaison Fos-Salon est surtout une liaison Fos-autoroute A54. Les camions qui viennent de la ZIP ou de CLESUD rejoignent actuellement la A54 par la route Miramas-Eyguières (RD 569N), particulièrement étroite. Pour cette raison les cyclistes ne peuvent l'utiliser. La solution n'est pas de l'élargir, mais de construire une piste cyclable à coté...

B2 : Plus de 10 km : le potentiel sous-estimé du vélo+TC+vélo (ou vélo+covoiturage+vélo)

Il suffit d'avoir été une fois aux Pays-Bas pour comprendre : toutes les gares de banlieue (train, mais aussi car) possèdent d'énormes parkings à vélo toujours très chargés. En effet les vélotaffeurs

- vont à la gare avec un premier vélo (simple et pas cher...) et l'y laissent,
- montent dans le TC (train ou car) sans le vélo,
- retrouvent un second vélo (toujours simple et pas cher...) à leur gare d'arrivée et finissent en vélo.

Il est évident qu'un tel système évite beaucoup de voitures sur le réseau routier (**souvent saturé, ce qui a clairement encouragé ce système vélo+TC+vélo**).

Le département des Bouches du Rhône a une densité de population, une industrie et un réseau de villes moyennes qui ne sont pas si différents des Pays-Bas. Pourquoi ne pas encourager des pratiques manifestement efficaces et populaires ? Clairement, chez nous, les pôles multimodaux n'utilisent pas l'énorme potentiel du système vélo+TC+vélo.

Pour desservir la ZIP, il est évident que la création de « hubs », quelques arrêts stratégiques d'où les gens continueraient en vélo, pourraient sensiblement améliorer les chiffres du vélotaf...

B3 Autres propositions de diminution du trafic routier

Outre le vélo, seul ou avec TC, les solutions ne manquent pas pour diminuer le trafic :

- Pour diminuer le trafic poids lourds,
 - réaliser le terminal de transport combiné de Fos-Graveleau
 - développer le trafic fluvial sur le Rhône jusqu'à Lyon et Chalon-sur-Saône.
 - développer le fret ferroviaire à partir des gares de Fos-Coussoul et de Miramas
- Pour diminuer le trafic véhicules légers :
 - Multiplier les voies dédiées aux autocars, bus, taxis et véhicules d'urgence pour encourager les TC.
 - Développer les TC, bus prioritaires cadencés, vers les zones industrielles.
 - Mettre en place un train extra urbain ou un BHNS entre Miramas, Martigues et Port-Saint-Louis-du-Rhône.
 - Créer une gare de correspondance dans le triangle ferroviaire Ventillon-Istres-Fos avec un pôle d'échange multimodal train/vélo/bus/auto
 - Créer une gare à Croix Sainte avec un pôle d'échange Multimodal train/vélo/bus/auto ;
 - Reprendre le schéma de déplacement cycliste écrit par le Chantier Gagnant-Gagnant « plan de déplacements Innovant », issu de la Concertation Continue avec le GPMM, pour repenser les déplacements dans la ZIP.

Conclusion :

Aujourd'hui, tout gros projet public devrait avoir pour but premier de diminuer nos émissions de GES. Pour *Les Vélos des Étangs*, un projet de développement du vélo, du train et du fluvial serait crédible pour diminuer nos émissions GES sur l'ouest de l'étang de Berre, alors que le projet actuel, quelle que soit sa variante, ne propose qu'une amélioration aussi marginale que douteuse.

Nous contacter :

Association ***Les Vélos des Étangs***

Adresse du siège social : 7 chemin des olivades 13800 Istres

site Internet : <https://lesvelosdesetangs.wordpress.com/>

contact mail (Pascal Bazile, coprésident Istres): pascal.bazile@sfr.fr

téléphone : 06 63 65 28 72 (Pascal Bazile)