



ADPLGF

Présentation

L'ADPLGF est une association agréée environnement pour le département 13 :

Elle intervient sur les questions liées : à la santé publique, la pollution, l'environnement, la qualité de vie. Présente dans diverses instances, CLIC, CLIE, CSS, PPRT, Conseil de Développement Métropolitain, Concertation du GPMM, ATMOSUD, Institut Ecocitoyen, SPPPI... elle défend les intérêts des populations de la zone de l'Etang de Berre.

COORDONNEES

ADPLGF Bat L'estagnon 55 avenue du sable d'Or 13270 Fos-sur-Mer
04.42.05.46.49 / 06.86.55.43.37 adplgf@orange.fr

Président Daniel MOUTET

CAHIER D'ACTEUR D'ADPLGF

Encadré :

Une liaison indispensable pour la compétitivité, la sécurité routière, l'environnement et le cadre de vie.

La liaison FOS-SALON est un projet pour le développement de la zone industrialo-portuaire du GPMM, de l'Ouest de l'étang de Berre et pour la qualité de vie des riverains de la ZIP.

En 1976, la RN 569 est élargie en voie bi-directionnelle. Ce projet de liaison routière, remanié aujourd'hui, est très attendu sur le territoire. Les voies actuelles RN 568 et RN569 ne sont plus adaptées au trafic qui croît régulièrement tous les ans.

Ce projet doit améliorer la desserte de la ZIP et contribuer au développement de l'intermodalité nécessaire à la zone portuaire. Il faut une vision ambitieuse de l'Etat pour un projet qui nous engage pour de nombreuses années et qui, si les solutions performantes et modernes ne sont pas retenues, obligera dans plusieurs années à réaménager une fois encore. Trouvons ensemble la meilleure solution pour notre territoire, il en va de notre avenir, de notre compétitivité, du développement de notre région et du bien-être des Fosséens.

Cette liaison doit permettre d'améliorer la qualité de vie des riverains de la ZIP en éloignant les axes autoroutiers des zones habitées et en réduisant la pollution due aux transports, en particulier poids-lourds, sur les RN 568 et 569 qui seraient requalifiées en boulevards urbains à Fos-sur-Mer.

La réflexion d'une connexion intermodale doit être au cœur du débat et des préoccupations de l'Etat. Il est important de sortir à terme du « tout-camion » en développant conjointement le réseau ferré, le multimodal et le fluvial. Ceci a été longuement débattu lors du débat public FOS2XL en 2004.

A l'occasion du débat une concertation avec la Métropole doit permettre de trouver aussi des solutions pour réduire le « tout voiture » en envisageant des transports collectifs adaptés, dignes d'une grande Métropole comme la 2ème ville de France et des voies douces de circulation à construire en relation avec le plan vélo métropolitain.

Un projet stratégique

Un besoin d'accès au Port adapté

Les bassins Ouest du GPMM qui dynamisent la ZIP de Fos-sur-Mer sont mal desservis par rapport à leurs concurrents européens, les infrastructures étant inadéquates. Les RN 568 et 569 sont saturés aux heures de pointe, ralentissent considérablement le trafic qui peut tripler les temps de transport. Les aménagements des voies portuaires ne sont pas suffisants. La RN 569 est empruntée par les poids-lourds en provenance de la vallée du Rhône sur 30 km pour rejoindre les bassins portuaires. Ce n'est pas satisfaisant, ni pour la population qui emprunte cette route, ni pour le Port qui ne bénéficie pas d'un accès facile à ses installations.

Le port ne dispose d'aucun accès autoroutier, alors que tous ses concurrents européens sont reliés. Une desserte autoroutière avec une bretelle donnant accès aux voies portuaires paraît la solution pour permettre au Port de rivaliser avec ses concurrents.

Le GPMM plus gros contributeur économique pour la Métropole et l'emploi présente, par sa situation, des avantages concurrentiels indéniables. Nous devons lui procurer des accès autoroutiers modernes pour accroître sa compétitivité.

Une évolution du Port, de la ZIP et du Territoire à ne pas négliger

Nous constatons depuis plusieurs années un développement du trafic conteneur. Les plateformes de Distriport, CléSud et St Martin de Crau contribuent à augmenter le trafic. Les plateformes vont continuer à se développer sur la ZIP et le nombre de poids-lourds va également progresser. La progression actuelle est de 5 % par an pour le trafic conteneur. Nous insistons pour que l'on développe la desserte ferroviaire de la ZIP, le report modal vers le fluvial et le réseau ferré, sans être entendus. Les discussions avec le GPMM, pour faire évoluer le multimodal, sont restées sans résultats.

Les perspectives de l'emploi doivent également être prises en compte. Les projections économiques prévoient 50 % d'augmentation d'ici 2030. Les études démographiques tablent sur 55 000 habitants pour 2030.

Nous démontrons ainsi qu'il est urgent d'apporter une réponse performante pour combler le retard. Nous demandons de définir un projet durable avec les moyens nécessaires qui ne demande pas à être reconsidéré une décennie après.

Ce projet routier doit réduire le « tout-camion » pour bénéficier de plus de fluidité sur ces axes pour permettre de développer une organisation du report modal efficace et améliorer la qualité de l'air.

Une amélioration de la sécurité routière

Le réseau routier est inadapté et mal sécurisé. L'accidentologie est double de la moyenne nationale. Des PL transportant des matières dangereuses, des porte-conteneurs, des camions-bennes, circulent sur nos routes inadaptées à la séparation du trafic. Voitures et motos se retrouvent au milieu de files de camions, ce qui rend la situation dangereuse. Sur la RN 569, il est impossible pour les VL, de doubler. Des points noirs restent à résorber : Feuillane, traversée de Fos et d'Istres, Rond-point Dassault, Base aérienne.

Le transport routier de marchandises en progression de 30 %, sur 4 ans devrait continuer de croître avec le développement de la logistique drainé par le Port.

Rappelons que l'exercice PPI d'ESSO de 2004 prévu à 7 h avait été un véritable fiasco. Les pompiers venant de la Région sont restés bloqués par la circulation saturée et n'ont pu arriver sur le site qu'à 11h00.

Aujourd'hui rien n'a été fait pour améliorer la situation. Seule la déviation par le barreau des étangs permettrait de fluidifier la circulation pour faciliter l'accès aux sites CEVESOS, améliorer la sécurité et les trajets quotidiens domicile travail.

Une amélioration de la qualité de vie des riverains de la ZIP et une attente environnementale forte.

Le niveau de circulation est supérieur à la capacité du réseau. Les temps de parcours domicile travail ont triplé. La nouvelle liaison doit apporter des gains de temps et une conduite plus détendue et moins stressante, attentes exprimées par la population. Les améliorations doivent contribuer à réduire la pollution au niveau des RN 568 et 569 qui, requalifiées en boulevards urbains, devraient voir le trafic PL considérablement réduit.

Le projet doit tenir compte de la situation particulière de Fos qui jouxte la ZIP. Les riverains se trouvent déjà impactés par la pollution industrielle et le trafic routier rajoute son lot de pollution et de bruit pour les habitations proches de ces axes très fréquentés. Il est important de prévoir un contournement de la ville qui éloigne les nouvelles voies de ces habitations.

Le choix du tracé doit se porter sur le plus éloigné du centre urbain. Il semble logique d'assurer la continuité de l'A55 pour rejoindre l'A54. Cette liaison nous semble la meilleure solution pour le Port et la ZIP mais aussi pour les riverains.

Quel que soit le tracé choisi, il y aura des impacts. Ils devront être évités ou réduits et pour ceux qui ne pourraient pas l'être, nous veillerons à ce qu'ils soient compensés pour faciliter l'implantation et le réaménagement de voies douces.

Nous veillerons à la protection, à la sauvegarde des étangs et des zones naturelles qui sont nombreuses et d'intérêt local et régional.

Pour les habitants de Fos-sur-Mer, la déviation par les voies portuaires ne semble pas adaptée. Des difficultés subsisteront toujours à St Gervais et les problèmes de pollution et de bruit ne seront pas complètement résolus. Seule une déviation éloignée du centre urbain nous paraît la solution la mieux adaptée.

Les propositions d'ADPLGF

Nous sommes d'accord sur la nécessité de réaliser ce projet au plus vite :

- Desservir la ZIP et le port de Fos-sur-Mer, le territoire en intégrant une composante multimodale, augmenter la sécurité et réduire les nuisances.

L'état semble favorable à une solution moins onéreuse empruntant les voies portuaires. A ADPLGF nous restons vigilants car lorsqu'en 2018 l'Etat a financé le réaménagement des voies portuaires, nous n'avons pas été dupes et avons déjà compris que ces travaux étaient effectués dans la perspective de la déviation Fos-Salon. Maintenant nous avons un peu de recul et nous voyons bien que cette solution n'est pas performante et pose toujours problème.

Il y a consensus entre les Collectivités Territoriales et les associations sur la prolongation de l'A55 en direction du Barreau des Etangs, solution de bon sens à la fois pour le Port, la ZIP et les riverains mettant à distance les infrastructures autoroutières.

Au Nord, le 1^{er} tracé éloigné de la ville semble la meilleure solution. Le passage par le Ventillon est également stratégique à proximité de la plateforme ferroviaire de Fos Coussoul.

Nous soutenons le projet autoroutier pour la compétitivité du Port et parce qu'il découle des recommandations de la Commission Mobilité 21. Le tracé 1 permet de maintenir du foncier disponible pour l'extension de la ville, seul territoire disponible en fonction des contraintes. Associés pour le PLU Municipal, nous connaissons parfaitement le dossier. Nous avons validé ce choix. L'option autoroutière intermédiaire, sans contournement de Fos, ne nous paraît pas adaptée et l'option non autoroutière est encore moins intéressante.

Nous avons besoin d'une réponse ambitieuse. Cette solution engage des moyens financiers importants mais la logique de développement durable doit prévaloir car ce projet nous engage pour des décennies.



© Radio-camargue.com

Photo RN 568 Carrefour St Gervais



Etang de Lavalduc