cndp
Commission particulière du débat public FOS 2XL

CAHIER D'ACTEUR

Juin 2004

MCTB GOLFE DE FOS ENVIRONNEMENT

UN PROJET NON CONTESTÉ, MAIS PRESENTANT DES INCONVÉNIENTS

Il s'agit d'augmenter les capacités de traitement du terminal à conteneurs de Fos-Graveleau. En lui-même, **ce projet n'est pas critiqué**, car il apporte une réponse au besoin croissant de transport et d'acheminement de produits manufacturés :

- création de 4000 emplois directs ou indirects,
- montée des besoins du fait des 4 000 foyers qui devront s'implanter dans la région,
- baisse du chômage dans le bassin du Golfe de Fos,
- constructions de logements, nouveaux commerces de proximité.

Mais il présente des inconvénients :

- absence d'une structure régionale capable de coordonner et développer en cohérence un projet tel que Fos2xL dans l'ensemble de son territoire environnant,
- aucun moyen d'absorber le doublement du trafic routier. Cette constatation effarante est le résultat d'un manque de concertation préalable entre les différents acteurs du projet et les décisionnaires chargés des infrastructures.

Le trafic PL passant progressivement de 2300 à 5000 par jour, ce projet générera une pollution croissante excessive. Le même trafic exposera la population aux bruits, dont les seuls de gêne et / ou de fatigue limités à 65 dBa seront dépassés.

Il semblerait que le projet d'autoroute A56 Fos->Salon vienne d'être abandonné, tandis que le contournement de Fos par l'A55 est repoussé aux Calendes Grecques. Ceci impliquant que le surcroît de trafic PL généré par Fos2xL passera d'abord par les routes environnantes avant d'atteindre les infrastructures autoroutières pouvant les recevoir.

UN PROJET SUSCEPTIBLE D'AMÉLIORATIONS

Grâce à l'accroissement des trafics fluviaux et ferroviaires

Le débat public a permis de démontrer que les objectifs du PAM (10% de trafics fluviaux et 30 % de trafics ferroviaires) sont accessibles sans modification des structures actuelles ; ils peuvent même être dépassés, largement pour les transports fluviaux, et légèrement pour la voie ferrée.

Par une modification des infrastructures routières

CléSud prouve que la réunion des besoins et des moyens assure le succès d'une plate forme logistique ; une bonne intégration est donc parfaitement réalisable.

Avec la mise en place d'un réseau interurbain

Fos2xL prévoit la création de 4 000 emplois directs et indirects qui arriveront avec leur famille. Si chaque foyer possède 1,5 véhicule et se déplace au minimum deux fois par jour pour un trajet domicile-travail, le nombre de véhicules / jour dans le Golfe de Fos sera augmenté de 12 000.

LES ENJEUX POUR FOS

Des capacités de développement hypothéquées

Il semblerait que Fos ne dispose plus de terrains pour la construction de nouveaux logements. Plus aucune famille ne pourrait donc s'installer à Fos, et cela vaut pour nos enfants qui, faute de lycées ou de structures de formations après le collège, finiront leurs études ailleurs et devront s'installer dans les villes environnantes.

Par ailleurs, Fos ne pourra pas bénéficier de l'enrichissement des villes qui construiront les logements pour accueillir les 4 000 emplois que générera Fos2xL.

Cependant, Fos possède son accès à la mer et pourra le mettre en valeur afin d'y attirer ces nouveaux foyers pour des activités de loisirs balnéaires et ainsi améliorer le cadre de vie. Une convention de partenariat entre le San Ouest Provence et la Chambre de Commerce et d'Industrie, signée le 1er juin 2004, s'est justement donnée comme objectif de travailler en commun sur le nautisme afin de concilier développement industriel et attraits touristiques.

Fos coupée en deux ?

Le grand danger pour Fos est la traversée de la ville par le prolongement de l'A55, car cette autoroute se fera et sera sûrement précipitée par le flux des poids lourds qui aura doublé d'ici peu (voir les chantiers GDF, Merex et Fos2xL).

La prolongation de l'A55 de Martigues jusqu'aux abords de Fos au niveau de la station Total sur la RN568 est décidée et avalisée. L'enquête publique est prévue pour 2005, avec début des travaux pour 2007.

Si nous nous réjouissons que Port de Bouc ait enfin obtenu d'être contournée, nous déplorons que l' A55 s'arrête brusquement pour livrer aux PL la route de notre bord de mer. De ce fait, les Fosséens subiront le flot des véhicules engendré par 2xl et le flot résultant des nouvelles implantations industrielles que le PAM envisage.

Plusieurs tracés furent envisagés pour ce prolongement dont l'un passait sur la RN568 et se poursuivait vers le PAM. Compte tenu des lois Sévéso, on peut considérer que cette première idée ne verra jamais le jour.

- Le premier tracé restant, prévoit de passer sur la RN568 en longeant le bord de mer et de poursuivre après le "carrefour Ma Campagne" sur la 4 voies telle qu'elle se dessine actuellement, en rejoignant La Fossette via les Vallins. Cette option supprimerait à Fos son débouché à la mer et la ville se retrouverait coupée en deux par l'autoroute tout en perdant une partie de son territoire déjà bien entamé.
- Le second prévoit, après le contournement de Port de Bouc, de passer derrière le quartier du Pont du Roi en remontant le long de la voie ferrée pour déboucher au nord de Fos.

De fait les Fosséens se trouvent obligés de devoir choisir, si toutefois on leur donne l'occasion de choisir, entre ces deux maux :

Préfèrent-ils voir passer l'autoroute le long de la voie ferrée dans les zones humides ou bien au milieu de leur lotissement ?

A moins d'apporter nous-mêmes une 3ème solution viable, ce choix doit être fait dès à présent car à l'échelle du temps, si CléSud s'est réalisée en 10 ans, d'ici 10 ans Fos risque bien de se réveiller avec une autoroute passant sous ses fenêtres.

UN PROJET COHÉRENT LIANT LES FORCES EN PRÉSENCE

Si les Fosséens veulent être entendus par les acteurs majeurs de l'aménagement du territoire, ils doivent trouver un consensus commun de développement de la ville tourné vers les activités liées aux loisirs nautiques. C'est la porte qu'ouvre le projet Fos2xL en offrant deux opportunités intéressantes pour Fos.

UN RESEAU AUTOROUTIER REPONDANT AUX BESOINS DE TOUS

Le but est de décongestionner Fos en reliant le PAM aux autoroutes distribuant le Nord, l'Est et l'Ouest, libérant la RN568 et permettant ainsi à Fos-sur-Mer de retrouver son accès à la mer tout en déviant le flux des risques Sévéso. Port de Bouc prévoyant de transformer la 4 voies en boulevard urbain, Fos pourrait aussi déclasser cette 4 voies pour créer une route de bord de mer.

Objectifs et moyens

- Organiser les itinéraires des poids lourds en direction de l'A54 Salon (via Fos->Istres->CléSud) et en direction de l'A55 Marseille via Fos->Port de Bouc
- Mettre à profit les grands travaux qu'annonce le PAM à propos de Fos2xL, de Merex, le projet « GDF », le projet « écosite », pour accélérer un schéma global d'aménagements routiers, cohérent et bénéfique pour Fos, le PAM et l'État en ne créant qu'une seule desserte reliant l'A54 et l'A55 :

- Au nord, vers l'A54

La liaison A56 Pam/Fos->Salon via CléSud paraît indispensable à la remontée des PL vers l'A54. La proximité et la complémentarité de ces deux pates-formes logistiques créeront des échanges de trafic supplémentaire nécessitant cette liaison directe (Fos2xL disposant d'accès fluviaux et maritimes).

- A l'est, vers l'A55

La liaison vers l'A55, au détriment de Fos, est déjà réalisée par les PL et ne peut qu'augmenter dans les prochaines années. Il est prévu que son trafic passera de 48 000 véhicules/jour à 72 000.

Situation actuelle

Itinéraires de fuite

Aujourd'hui, seules des routes nationales supportent le surcroît de trafic qui sera généré par Fos2xL et les autres projets :

RN268 vers Arles

RN568 vers Fos, Port de Bouc, Martigues, Marseille

RN569 vers Fos, Istres, Miramas, CléSud, Salon

- État des projets autoroutiers

♦ Arrivée à Fos de l'A55 Fos - Marseille : enquête publique en 2005, début des travaux en 2007

♦ Tracé de l'A56 Fos - Salon de Provence : recherche d 'une solution de traversée du Coussoul

♦ Contournement de Fos par l'A55 : recherche d 'une solution

Stratégies possibles = 2 options :

1) AUCUN CONSENSUS N'EST TROUVE

Fos se retrouvera cernée :

- au Nord, par l 'A56 et la base d 'Istres
- à l 'Ouest, par le PAM
- à l 'Est, par les étangs et le couloir aérien
- au Sud, par la 4 voies

Conclusion : extension zéro pour Fos et à terme l'A55 et l'A56 seront reliées.

2) FOS DESSINE SON AVENIR ET PROPOSE UNE SOLUTION EN TROIS ETAPES

Rappelons qu'initialement le trajet de l 'A55 devait suivre la voie ferrée en remontant vers le Nord de Fos.

- Inscrit au POS de la ville, le Maire de Fos y est favorable.
- La DDE accepte de réexaminer ce tracé.
- La DIREN n 'y est pas opposée si un plan d'ensemble cohérent est proposé.

A

Préparer le tracé du contournement de Fos en longeant la voie ferrée vers le Nord (ligne bleue sur la carte)

B

Lier les tracés de l 'A55 et de l 'A56

C

Préparer une desserte entre le PAM et Lavalduc-Base aérienne en longeant la voie ferrée du Coussoul

UN RÉSEAU FERROVIAIRE INTERURBAIN POUR LES VOYAGEURS

Le projet Fos2xL doit utiliser le réseau ferré existant pour développer son objectif de 30% de transport ferroviaire. Cela implique l'utilisation de la ligne venant d'Istres, passant par le triangle de Lavalduc et partant vers la gare du Coussoul en direction de PSL. La création d' une gare voyageurs à PSL permettrait de relier les villes entre elles et d'assurer ainsi un transport collectif pour ses employés. Nous trouvons que c'est une excellente idée car aucune navette n'existe entre Port

Saint Louis du Rhône et le PAM pour relier les deux.
Seulement, depuis la fermeture de la gare excentrée du Pont du Roi, Fos n'a plus de liaison avec les autres villes. L'idée serait de demander qu'une gare soit créée dans le triangle de Lavalduc au nord de Fos.
Ainsi, les habitants retrouveraient une gare quasi centrale qui pourrait aussi trouver son intérêt avec la construction du stade Parsemain.

Le réseau ferré existant peut supporter sans difficultés les voyageurs et les marchandises sur toute sa partie double voies. À partir de la station du Vigueirat jusqu'à Port Saint Louis du Rhône, la voie est unique, mais s'agissant d'une voie desservant un terminus, il n'y aura pas de croisement de trains. Ceci implique que de nouvelles études de doublement de la voie ne sont pas nécessaires.

Éléments en faveurs de cette idée :

Pour favoriser le déplacement des employés, Le PAM aimerait développer cette desserte. Lors de la réunion à Miramas, la SNCF Voyageurs s'est déclarée favorable à cette idée.
Au cours de la même réunion, un conseiller régional a déclaré qu'il y était aussi favorable, sous réserves d'études plus approfondies (il s'avère qu'elles ne sont peut-être pas nécessaires). Les villes avoisinantes sont intéressées à la création d'un tel réseau.
Les associations de défense de l'environnement défendront ce projet qui réduira les émissions de gaz d'échappement des 4 000 nouveaux foyers installés dans la région et qui devront se déplacer pour travailler.

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

- La nouvelle autoroute changera l'image de Fos, car le parcours au long de la voie ferrée montrera que Fos n'est pas qu'industries.
- Fos, Istres sud et la base aérienne bénéficieraient de la même sortie autoroutière (réduction des coûts).
- L'autoroute, pouvant s'adapter parfaitement à la voie ferrée, pourrait rendre aux Fosséens l'accès aux étangs de Lavalduc et de l'Engrenier.
- Les véhicules s'accommoderont très bien de rouler sous le couloir aérien de la base d'Istres qui empêche à la ville de s'étendre de ce côté là, et les Fosséens préfèreront que l'autoroute passe ailleurs que devant chez eux.
- Cela permet à Fos d'orienter son urbanisation vers la mer, seule extension possible.
- Un programme d'aménagement des étangs peut être envisagé réunifiant le quartier du Pont du Roi au reste de la ville, prévoyant des aménagements de pistes cyclables.
- Le déclassement de la 4 voies, à l'exemple de Port de Bouc, rendrait cohérente la liaison entre les deux villes.
- La réunification des villes au travers d'un réseau interurbain ne peut être que bénéfique au développement de chacune.
- Les réseaux autoroutiers et ferrés suivent les mêmes parcours déjà tracés par la SNCF évitant de "miter" inutilement les territoires.

Le prolongement du débat passe par la création d'une structure accueillant le PAM, les élus et les associations pour qu'enfin nous puissions, ensemble, développer dans une certaine cohérence, l'industrie, le tourisme nautique, les loisirs et notre environnement immédiat.

"Les cahiers d'acteurs sont édités par la Commission Particulière du Débat Public; la commission ne saurait, en revanche, être engagée de quelque manière que ce soit par les opinions exprimées au sein de ces publications, qui relèvent de la seule responsabilité de leurs auteurs."

CPDP - 25, Cours Landrivon - 13110 Port-de-Bouc - Tél : 04 42 06 72 60
E-mail : cpdp.fos2xl@wanadoo.fr - Site internet : http://www.debatpublic-fos2xl.org
MCTB Golfe de Fos Environnement - 40, chemin du douanier - Port Saint-Gervais - 13270 Fos sur mer - Tél : 05 77 32 37 64
E-mail : golfedefos@free.fr - Site internet : http://golfedefos.free.fr