

TRANSPORTS

QUEST ÉTANG DE BERRE

PROJET LIAISON FOS - SALON



CAHIER

DE PROJET



SECTIONS PCF

***Fos, Istres, Port de Bouc, Salon, Martigues,
Miramas, Arles, Port St Louis, Durance-Trevaresse,
Cheminots Marseille***

Pour une économie des transports juste et équitable : Reconquérir partout le service public !

Le débat public pour le projet de liaison routière Fos - Salon doit prendre fin en janvier 2021, mais nous n'avons pas l'intention d'en rester là. Au-delà d'un juste aménagement du territoire, il est nécessaire de transformer en profondeur les entreprises de transports, les modes de financements d'infrastructures, pour permettre une économie des transports justes et équitables. Cette transformation doit se faire à rebours des lois de libéralisation imposées par les gouvernements successifs (privatisation d'Autoroute du Sud de la France, Pacte Ferroviaire, Loi Orientation des Mobilités etc..).

La privatisation rampante du chemin de fer connaît plusieurs étapes. Avec l'aboutissement des lois de 2014 à 2018, c'est à la fois l'unité de l'entreprise, ses compétences statutaires et son financement public qui ont été remis en cause. La filialisation de l'entreprise FRET en Société Anonyme par action Simplifiée est l'aboutissement d'une logique de concurrence mis en place depuis 2006. A cette époque la part modale du ferroviaire représentait 17% par le seul opérateur public FRET SNCF, aujourd'hui ceux sont une vingtaine d'opérateurs qui se partagent 9% de part modale : l'ouverture à la concurrence est un énorme gâchis. La poursuite de cette concurrence dans le transport de voyageur par rail fait redouter le pire en termes de sécurité, de service et de financement public dévoyés par des opérateurs privés. Il est urgent, dans la suite des mobilisations pour le service public ferroviaire de reconquérir l'entreprise unifiée SNCF, seule à même de proposer un véritable service public au service du public.

La question de la propriété publique des routes est un enjeu de société : des pans entiers de voies routières sont transférés dans les mains d'entreprises privées, plus soucieuses de s'engraisser sur le dos des automobilistes que d'offrir un aménagement de qualité, respectueux des réalités locales et sociales. Dans le sud de la France, la privatisation de l'entreprise ASF en est un exemple criant. Depuis 2006, les sociétés d'autoroutes ont déjà versé 27 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires. Cet argent aurait dû servir à améliorer la vie des français, et non pas à satisfaire quelques financiers. Un décret publié en août dernier prévoit qu'une « section de route » peut être « classée dans la catégorie des autoroutes », « à condition d'être située dans le prolongement direct d'une voie bénéficiant déjà du statut autoroutier », et à condition que l'aménagement en « 2 x 2 voies et chaussées séparées » soit « impossible ou anormalement coûteux ». Autrement dit, une route nationale, avant ou après une actuelle section d'autoroute, peut désormais être privatisée ! C'est un nouveau coin enfoncé dans la propriété publique des routes.

Communistes, nous disons stop aux gâchis des privatisations. Le XXIème siècle sera celui de la reconquête des services publics :

- **Arrêt de la privatisation et de la concurrence dans le FRET Ferroviaire, en lien avec une politique de l'offre, de relance du wagon isolé ;**
- **Le retour à une entreprise SNCF unifiée marchandise et voyageur 100% public ;**
- **La renationalisation des autoroutes pour pouvoir réorienter les bénéfices dans l'investissement pour tous ;**
- **L'arrêt du processus de décentralisation et privatisation des Routes Nationales, pour un rattachement à l'Etat et une gestion publique des routes.**

TRANSPORTS OUEST ÉTANG DE BERRE – PROJET LIAISON FOS – SALON MULTI-MODALITE & COMPLEMENTARITE, VITE !

Depuis quelques semaines, la Direction Régionale de l'Environnement et de l'Aménagement et du Logement (DREAL) a relancé les débats publics concernant un projet de liaison routière entre Fos et Salon.

Les objectifs affichés nous semblent aller dans le bon sens : « améliorer la liaison entre les différents pôles urbains et économiques, développer l'intermodalité en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à la voiture individuelle, contribuer à accroître la compétitivité du port et accompagner le développement de la zone industrialo-portuaire, fluidifier et améliorer la sécurité des circulations sur cet axe majeur, réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement ... ».

Pour autant, si l'intermodalité et la complémentarité sont des objectifs elles n'apparaissent pas comme des solutions dans ce dossier qui se limite à une alternative routière ce que nous ne pouvons pas accepter. On ne peut pas d'un côté promouvoir en parole la transition écologique et de l'autre se résigner en fait à l'accroissement incontrôlé du nombre de camions sur nos routes et autoroutes.

Face à un tel constat, nous voulons affirmer notre volonté de porter des solutions multimodales afin que les activités portuaires, logistiques, ferroviaires, fluviales, routières puissent jouer de leurs complémentarités et non de leur opposition. C'est ainsi l'opportunité d'engager un processus d'investissements structurant attendus depuis trop longtemps pour l'ensemble du territoire Ouest Étang de Berre

Ce projet, ainsi élargi, doit s'inscrire dans un schéma d'aménagement du territoire cohérent et tenir compte de l'ensemble des problématiques du transport de voyageurs et de marchandises. Ainsi, améliorer le réseau routier pour améliorer la sécurité et la fluidité des circulations ne doit pas omettre de développer, dans le même laps de temps, le service public SNCF du fret ferroviaire et de pérenniser d'abord, renforcer ensuite, le triage de Miramas dont le caractère stratégique et d'intérêt national a été démontré à plusieurs reprises.

Dans ce cadre, nous demandons à :

- La DREAL et aux grands opérateurs de transport (GPMM et SNCF, Armements, Logisticiens, Chargeurs, etc.) d'ouvrir la réflexion, comme déjà annoncé pour partie par la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) sur les enjeux et la mise en place d'une politique commune en matière de transport multimodal pour le territoire Ouest Étang de Berre.

- Au Préfet, d'organiser en même temps que le débat public, une table ronde réunissant l'ensemble des acteurs.

- A l'État et à la Direction de SNCF (Réseau et Fret) qu'ils s'engagent résolument dans le processus de rénovation du triage des gares de Miramas et de celui de Cossoul en s'appuyant sur le plan de relance post-Covid.

Comme l'a toujours fait le Parti Communiste, nous nous positionnons en faveur de projets structurants, pour la sécurité de nos populations en respectant le mieux vivre ensemble à l'ouest de l'étang de Berre, afin de développer l'emploi sur notre territoire.

Nous appelons les associations d'usagers et environnementales, les organisations syndicales et les élus de proximité à échanger sur ces propositions et à nous rassembler pour renforcer l'exigence du bien vivre et les ambitions en matière de développement économique, social et environnemental.

Fos, le 23 10 2020



Le fret ferroviaire public reste le mode de transport le plus sûr, le plus respectueux de l'environnement. L'intermodalité doit être une priorité et nous devons développer des « hubs » de fret autour des grandes plateformes portuaires et ferroviaires (Fos, Miramas, Rognac, Bassins Est à Marseille...) afin d'acheminer les marchandises au plus près des territoires, en limitant au minimum l'empreinte carbone et les nuisances (pollution, bruits, bouchons...)

- Assurer un avenir pérenne à la gare de triage de Miramas...
C' est un outil ferroviaire essentiel au fonctionnement du fret ferroviaire conventionnel, l'obsolescence de certains organes indispensables au fonctionnement du triage, en particulier le système de freinage dit « primaire », doit conduire, sans attendre, SNCF réseau à rénover et à moderniser entièrement l'installation du triage à la gravité. (De 20 à 24 M€ selon différentes études de la DREAL, SNCF Réseau).
- Desservir les ports de Marseille-Fos et de Toulon La Seyne, Garantir la fluidité et la performance des accès et des infrastructures ferroviaires des ports de la région et consolider leur hinterland
- Une étude sur des créations de voies portuaires supplémentaires (interne au GPMM), pourrai contribuer à une montée en puissance de faisceau de tri de Fos COUSSOUL et un doublement de la voie unique poste VIGUERAT, gare de GRAVELEAU (4,5KMS) qui permettrai de tripler le volume de marchandises transportées.
- L'évolution du complexe ferroviaire du Golfe de Fos, pourrai permettre le transport de voyageurs et notamment des salariés de la ZIP, en contribuant au désenclavement de la ville de Port saint Louis du Rhône.
- Dans les Bassins Est de Marseille, le développement du fret ferroviaire est conditionné par la qualité des accès au réseau ferré national (RFN) via le raccordement ferroviaire de Mourepiane et le faisceau d'Arenc. Il y a nécessité de reconfigurer le faisceau d'Arenc à Marseille.
- Réouverture de la ligne ferroviaire La Bouilladisse – Aubagne (Voie de la Valdonne) et de la ligne Rognac - Aix en Provence
- Nous refusons la fermeture de la ligne Gardanne – Carnoules afin de préserver un itinéraire ferroviaire compatible avec les convois militaires et alléger le réseau principal.
- L'utilisation de la ligne de la Cote Bleue, les cours marchandises en milieu urbain et les voies de service constituent des potentiels à mobiliser : Marseille avec Arenc, St Menet, St Marcel, Aubagne.).
- Relancer les dessertes ferroviaires frigorifiques pour les MIN des Arnavaux à Marseille et celui de Cavaillon.

NOS PROPOSITIONS.



comme FLUVIAL.



Ce mode de transport concède certaines résistances, lenteur et maillage des canaux fluviaux, cependant on peut retenir la capacité importante des marchandises transportées. La part de transport fluvial concerne environs 3% des marchandises et doit être développer :

- Des aménagements internes du GPMM (création de bases de chargement dédiés aux barges), peuvent augmenter considérablement ce mode de transport de masse.
- Le lien fleuve-mer, comme la liaison Rhin-Rhône ne doit pas être enterrés ils sont nécessaires à tous développement de ce mode de transport.
- Evolution des fonctionnements des canaux pour une meilleure utilisation de ce moyen de transport.



comme ROUTIER



Le projet de la nouvelle liaison routière entre Fos et Salon ne peut pas en rester à un projet routier type "autoroute à camion" et la question du report modal doit être prise en compte. Dans le cadre d'une nouvelle politique des transports multimodale et complémentaire préservant la sécurité, l'environnement et la pollution, nous proposons :

- Amélioration de la liaison routière Fos-Salon,
- Mise en 2*2 voies de la RD268 entre le carrefour de la Fosette et celui du mat de Ricca
- Amélioration de la fluidité du barreau routier de la D9 entre le rond point des caravanes (Lançon) et l'échangeur dit des sarcophages (Grans) avec la D69 vers Clésud
- une connexion entre la liaison routière Fos Salon et le barreau de Sulauze afin de relier les quartiers sud de la ville
- un liaison directe (des camions) de Clésud (quartiers Nord de la ville) pour accéder à l'autoroute A54 en agrandissant la route nationale actuelle.
- des aménagements routiers internes à la zone industrielle (doublement des voies vers PSL, aménagement des sens des différents flux, amélioration des accès aux destinations finales,...).
- Rendre gratuits ou cartes résidents les péages de l'autoroute (sortie/entrée de Salon/Pelissanne et sortie/entrée de Salon Nord/Lamanon) afin de ne plus faire de la ville de Salon une traversée difficile gratuite.