

Liaison Routière Fos Salon

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

Cahier d'acteur N°44 - Janvier 2021

CAHIER DE L'UD CGT 13



L'Union Départementale CGT des Bouches du Rhône impulse et coordonne l'activité syndicale et revendicative des Organisations de la CGT du département.

La CGT agit pour une société démocratique, libérée de l'exploitation capitaliste et des autres formes d'exploitation et de domination, contre les discriminations de toutes sortes, le racisme, la xénophobie et toutes les exclusions.

Coordonnées :

Union Départementale CGT
des Bouches du Rhône
Bourse du travail
23 BD C. NEDELEC
13331 MARSEILLE CX 03
Tél. : 04 91 64 70 88
Fax : 04 91 95 78 24
Mail : ud-cgt-13@orange.fr

Pour le développement de l'intermodalité

L'Union Départementale CGT 13 souhaite exprimer sa position sur le projet routier soumis au débat mais aussi sur les objectifs définis par la CPDP Fos-Salon et notamment le développement de l'intermodalité.

Ce projet de liaison routière doit s'inscrire dans une approche globale et dans un schéma d'aménagement du territoire cohérent qui favorise le développement économique, répond aux besoins sociaux et ne dégrade ni notre environnement, ni la santé des salariés et des populations.



La Route

Pour nous, l'amélioration de la liaison routière Fos-Salon et le doublement de la RD 268 sont indispensables au renforcement de la sécurité routière, à l'amélioration des conditions d'acheminement des camions, au développement économique et notamment celui du GPMM.

Pour autant, des questions se posent : quel est le coût réel du projet ? Le projet sera-t-il confié à des opérateurs privés ? A-t-on mesuré les retours sur investissement pour le port, le territoire, les communes concernées ? Ces questions sont d'autant plus pertinentes qu'un décret, publié en août 2020, prévoit qu'une route nationale peut être privatisée si elle se situe avant ou après une actuelle section d'autoroute.

Intermodalité

La plaquette éditée par la CNDP, dans le cadre du débat public sur la liaison routière Fos-Salon, pointe le développement de l'intermodalité dans ses objectifs. Mais alors, quels sont les objectifs en termes de report modal en lien avec le projet de liaison routière ? Les ports les plus efficaces sont ceux qui sont embranchés, bénéficient d'infrastructures routières de qualité et ont une part de report modal importante. De façon générale, nous souffrons de la faiblesse du maillage entre les infrastructures industrielles et logistiques.

Nous réaffirmons donc ici que le développement du multimodal est indispensable afin que les activités portuaires, logistiques, routières, ferroviaires, fluviales s'appuient sur leurs complémentarités dans l'intérêt général. C'est aussi l'opportunité d'engager un processus d'investissements structurants attendus depuis longtemps pour l'ensemble du territoire Ouest Étang de Berre.

Le ferroviaire

Ainsi, améliorer le réseau routier pour améliorer la sécurité et la fluidité des circulations ne doit pas se faire au détriment du 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.

Il faudrait donc : rénover l'intégralité du triage à la gravité de Miramas, mettre en projet le doublement de la voie d'entrée de la ligne de Fos à Port Saint Louis et du complexe industrialo-portuaire, augmenter les capacités ferroviaires du faisceau Fos-Coussoul, maintenir et renforcer la ligne de la Côte Bleue pour permettre le transport de marchandises entre les bassins Est et Ouest, en redynamisant le triage de Mourepianne et le faisceau d'Arenc.

Le fluvial

Le territoire dont nous parlons peut aussi s'appuyer sur le transport fluvial, même si ce mode de transport peut parfois manquer d'efficacité de par sa lenteur et le manque de maillage des canaux fluviaux, toutefois, il faut relever sa capacité à transporter d'importants tonnages de marchandises. Des aménagements peuvent être réalisés pour augmenter la part du transport fluvial : création de bases de chargement dédiées aux barges, réalisation du canal Rhin-Rhône et du lien fleuve-mer.

Conclusion

La CGT soutient donc les initiatives qui permettent de maintenir et développer les activités et les emplois, mais pour répondre aux besoins des populations, cela ne peut se faire au détriment des conditions sociales et sans prise en compte des enjeux environnementaux. La CGT reste vigilante et continuera à combattre notamment toutes les formes de dumping social particulièrement développées dans le transport. Pour la CGT, la route ne peut se développer au détriment du ferroviaire. Le ferroviaire a aussi besoin de la route pour les courtes distances ainsi que pour le premier et le dernier kilomètre. La CGT n'oppose pas les modes de transport, elle rassemble des milliers de salariés qui aspirent à vivre dignement de leur travail là où ils vivent.