

POSITION DE L'URVN-FNE PACA ET DE SON RESEAU SUR L'ACTUALISATION DU PROJET STRATEGIQUE DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Malgré **quelques évolutions positives** notamment l'ajout d'une 6^{ème} orientation concernant le développement durable qui témoigne d'une volonté de s'intéresser à ces questions, ce plan stratégique contient, pour l'URVN FNE PACA et son réseau, **encore trop d'incohérence, trop d'imprécision dans les actions mises en oeuvre, et une totale inadéquation entre les grands objectifs visés et les moyens mis en oeuvre pour les atteindre**. Ainsi, l'URVN FNE PACA et son réseau récapitulent ici les principaux points d'insatisfaction concernant ce document.

Des efforts de lisibilité à faire

De manière générale, **le document n'est pas forcément lisible par tous**, il contient beaucoup de sigles et de chiffres sur lesquels il n'est pas aisé de se prononcer pour un néophyte, pourtant le **GPMM doit faire un effort de vulgarisation** des informations pour que sa stratégie d'action puisse être comprise par le plus grand nombre d'acteurs. La concertation n'est pas réservée aux experts !

Plus de précisions !

De façon globale, ce document contient beaucoup de bonnes intentions, **mais les engagements cités ne sont pas précis, les mots utilisés ne permettent pas d'envisager ce qui concrètement va être réalisé**. Or il s'agit ici de proposer une politique déclinée en actions concrètes et précises, que le GPMM devra mettre en oeuvre durant les prochaines années, et qui aura des répercussions sur toute la région. Il est donc impératif d'être plus précis.

Non à un développement sans fin !

L'URVN FNE PACA est favorable à un développement économique de la zone, car il fait parti du principe même de développement durable. Pourtant, l'URVN FNE PACA ne peut pas être en accord avec un développement sans fin ! La croissance affichée par le GPMM vise à multiplier par cinq le trafic de conteneurs d'ici 2025, ce qui est absolument énorme ! **L'enjeu du développement durable n'est pas de permettre un développement infini masqué par des mesures « vertes » mais bien d'engager un développement cohérent en accord avec les trois piliers du développement durable** : social, économique, environnemental, et de privilégier la production et la consommation locale.

Elaborer une politique énergétique durable

Oui aux énergies renouvelables non aux projets à risques !

Le GPMM doit dans son projet stratégique faire de vrais choix énergétique visant à préparer l'avenir. Investir dans les énergies propres doit **impliquer un véritable et durable changement de vision** permettant d'enclencher une révolution énergétique **passant par l'utilisation et la production d'énergies renouvelables, mais surtout par la réduction des consommations** ! L'URVN-FNE PACA et son réseau demandent au GPMM :

- **d'investir massivement dans les énergies propres** : photovoltaïque en installant des panneaux sur tous les bâtiments sur lesquels cela serait possible, en renforçant le parc éolien, en développant des études pour le développement des énergies marines, et les biocarburants à base d'algues. **L'URVN soutient donc totalement l'objectif du GPMM de devenir le premier producteur régional d'énergie propre** car le développement des énergies renouvelables constitue la seule voie d'avenir en matière énergétique. Bien sûr, dans la mesure où les impacts de ces projets sur l'environnement sont très limités (implantation sur des surfaces déjà utilisées, limitation au maximum de l'emprise au sol, pas d'implantation sur des milieux riches en biodiversité, prise en compte du risque de collision des oiseaux avec les éoliennes et modification du projet si risque trop élevé...).
- **d'abandonner le projet de centrales à charbon. Il est contradictoire de vouloir à la fois développer les énergies dites « propres » et parallèlement favoriser l'implantation de centrales polluantes**. Le charbon est le pire émetteur de CO₂, et de très loin ! Les centrales à charbon d'aujourd'hui sont très polluantes, car à ce stade les émissions polluantes de ces centrales ne sont pas efficacement limitées à des seuils acceptables. Mais que seront ces centrales à charbon nouvelle génération ? L'URVN demande plus de précision sur ce que seront ces centrales et émet donc la plus grande réserve sur ce type de projet.

- de faire preuve d'une extrême vigilance concernant les solutions visant à piéger les émissions dans le sol, car nous n'en sommes pour le moment qu'au stade expérimental. Il n'y a aucune certitude sur la fiabilité de cette méthode. **La prudence doit donc être de mise, l'URVN vis-à-vis de ce type de méthode reste très circonspect et vigilante pour l'instant.**

- **D'abandonner les projets d'installation d'une usine de production de biodiésel, et de raffinage d'huile végétale et d'une manière générale le « soutien à la diversification en développant l'agroalimentaire ».** Les agro carburants ne sont en aucun cas « durables », le bilan des filières industrielles d'agro carburant aussi bien sur un plan énergétique, que écologique n'est absolument pas satisfaisant ! **L'URVN et son réseau tiennent donc à affirmer leur opposition totale vis-à-vis de ce type de projet !**

- **d'appliquer une politique massive de réduction des consommations,** en obligeant notamment les entreprises présentes sur le site à réduire leurs émissions et en favorisant l'écologie industrielle.

Développer une politique de préservation de la biodiversité plus globale et plus ambitieuse

Concernant la préservation de la biodiversité et la réduction des impacts, l'URVN FNE PACA et son réseau renouvellent le **constat** qui avait été établi par rapport à l'ancien projet stratégique sur le **manque d'une politique ambitieuse de conservation des espaces naturels** du GPMM à forts enjeux environnementaux.

Protéger certains espaces et non seulement limiter les dégâts

- **L'URVN FNE PACA et son réseau renouvellent leur demande de mettre en oeuvre un nouveau plan de gestion de l'espace plus ambitieux, qui prendrait en compte le concept de trame verte et bleue** et qui ne se limiterait pas à réduire les impacts mais à protéger les zones à forts enjeux environnementaux. Le GPMM doit absolument adopter une vision plus globale dans la gestion des espaces sur la zone, et créer un véritable territoire expérimental pour l'application des principes de trame verte et bleue.

- **L'URVN FNE PACA et son réseau demandent également à ce que le schéma directeur d'aménagement de la ZIF (PADDZIP) soit révisé** afin de protéger les espaces à très forts enjeux de biodiversités qui sont actuellement inscrits en zone aménageable. Les espaces prioritaires à protéger sont : l'étang et les anciens salins du caban et du relai, les coussouls situés au sud de Ventillon. La mise en protection et la restauration des coussouls de la Feuillane seraient également à envisager.

- **Nous demandons également que le milieu marin soit également étudié et protégé.** Il en est fait uniquement mention dans le point AP3 « Appliquer le plan de gestion des sédiments portuaires » Or cela devrait être développé sur l'ensemble du compartiment marin et des actions visant à la réduction des impacts et à l'accroissement de la connaissance devrait être menées notamment : l'inventaire faune-flore du golfe, polluants et rejets des industries et des bateaux etc.

- **L'URVN FNE PACA et son réseau renouvellent également leur demande concernant la révision de la méthode de compensation du port,** car celle-ci ne se base pas sur une approche en termes de fonctionnalités biologiques. L'URVN précise que le concept de compensation ne doit être envisagé qu'en dernier recours mais, en aucun cas comme une finalité.

- **Nous déplorons qu'aujourd'hui, les études d'impact ne soient réalisées qu'au coup par coup en fonction des projets prévus,** ce qui nuit grandement à la préservation de ces espaces puisqu'aucune vision d'ensemble n'est dégagée. Or sur un tel espace, **l'URVN demande la réalisation d'une étude d'impact globale sur toute la zone.** Il est important de prendre en compte les impacts cumulés afin d'évaluer de manière globale et cohérente les possibilités de développement et les implantations de nouveaux bâtiments sur la zone.

- **Nous demandons également à ce qu'un observatoire de l'espace soit créé** afin de pouvoir suivre l'ensemble des aménagements et des projets en cours de la zone, les impacts des projets et d'avoir ainsi une vision globale de ce qu'il se fait dans cet espace.

L'exemplarité pour l'ensemble des entreprises

Une politique énergétique éco responsable pour toutes les infrastructures situées dans l'enceinte du GPMM devrait être développée. **Une charte devrait être établie par le GPMM imposant ainsi des obligations environnementales aux entreprises implantées sur la zone,** notamment en termes de gestion des déchets, conception des bâtiments, politique énergétique et plan de déplacement inter-entreprise. En effet, les transports en commun entre les agglomérations et la zone industrielle devraient être créés afin de permettre aux salariés d'avoir une alternative à leur voiture individuelle.

Etre à la hauteur des enjeux dans le domaine des transports, développer massivement les modes alternatifs !

L'URVN et son réseau déplorent un manque général de précision dans le domaine des transports. Les estimations de trafic sont totalement liées au développement des infrastructures de transport. Pourtant ces

chiffres sont complètement aberrants ! Compte tenu des volumes envisagés, et de la concurrence des ports de Gênes et de Barcelone, le GPMM doit au plus vite mettre en oeuvre des actions précises permettant les développements : du fret navigable (cabotage, fluvial) et ferroviaire et des Hinterlands dont celui de la Région Lyonnaise, et se fixer des objectifs en tonnage par mode de transport (et non pas en pourcentage par mode de transport car cela est trompeur). **Nous mettons fortement en évidence l'absence d'adéquation entre l'objectif affiché de transfert modal et l'incapacité à le réaliser de manière opérationnelle. Il manque en effet au GPMM l'outil ferroviaire adapté aux ambitions affichées, tant du point de vue infrastructures que du point de vue opérateurs. Il est donc primordial de résoudre cette question des opérateurs en interne.**

Nous demandons également que des travaux de prospective à l'international, de comparaison et de recherches sur les différents ports mondiaux et leurs marchés, soient effectués par le GPMM afin d'arriver à des perspectives de trafic et de développement cohérent tenant compte de l'ensemble des facteurs au niveau international.

La fin du tout routier !

Si l'on prend en compte les prévisions de trafic envisagées cela se traduira dans l'état actuel des choses par au minimum un doublement voir un triplement du nombre de camions. Cela n'est absolument pas acceptable dans une région aussi polluée ! Il faut que l'actualisation du projet stratégique affiche clairement une forte diminution de la part de ce mode de transport au sein du GPMM au profit du fluvial et du ferroviaire.

Ainsi l'URVN FNE PACA demande

- **qu'un gros effort soit fait pour que les transports soient**, en fonction du type de chargement et de la position géographique du destinataire (vis-à-vis des quais fluviaux et des embranchements ferroviaires) **au maximum effectués par le fleuve et le rail.**
- **l'abandon des nouveaux projets routiers** comme la liaison Fos-Salon ; inacceptable d'un point de vue environnemental, et qui empêche les alternatives à la route ce qui est contradictoire avec les engagements pris par le GPMM de favoriser le report modal.
- **de privilégier les améliorations de la voirie** existante notamment pour améliorer la sécurité, car certains itinéraires et/ou ronds-points sont particulièrement dangereux. Si un raccordement autoroutier du GPMM est nécessaire c'est la liaison Fos, Arles, Salon-de-Provence par des aménagements de la voirie existante qui doit être envisagée ainsi que l'interdiction des poids lourds "sauf dessertes locales" dans les secteurs de Fos, Port de Bouc, Martigues, Istres, Miramas, Salon-de-Provence. Cela permettrait réellement d'opérer un report modal et de répondre aux attentes des populations locales qui en ont assez du flux incessant de camions.

Investir sur le ferroviaire

Dans ce domaine les grands objectifs du port ne sont pas critiquables mais insuffisants et imprécis. Ainsi, l'URVN et son réseau demandent :

- **des investissements massifs pour créer des infrastructures** permettant à terme que la majorité des transports de marchandises puissent se réaliser par le rail.
- **l'imposition de quotas aux concessionnaires concernant l'évacuation des marchandises** en fixant la part ferroviaire à 40/45%, comme cela se pratique dans d'autres ports européens notamment Barcelone.
- **l'étude de la possibilité de réhabilitation de la ligne Port St Louis – Arles.** En couplant cette idée avec la réhabilitation de l'itinéraire Arles - Lunel par St Gilles, dont la voie existe encore sur 90% du tracé (seuls les ponts d'Arles sur le Rhône et le tronçon Aimargues - Lunel manquent), cela permettrait de disposer d'une ligne dédiée au fret de Fos aux portes de Montpellier pour que la circulation de trains de grande longueur et de fort tonnage, concurrence efficacement le mode routier pour les trafics de et vers Midi – Pyrénées/Espagne et la façade Atlantique.
- l'intégration du GPMM aux RTE-T
- **l'inscription de la liaison Fos-Turin et la percée du Montgenèvre** dans l'actualisation du projet stratégique. Le GPMM doit se positionner en acteur résolu pour obtenir la création de cette infrastructure, car le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre est à la fois un élément clef en termes de développement économique (hinterland) et une opportunité unique pour opérer le transfert modal.
- à ce que toute nouvelle installation fasse au préalable l'objet d'un embranchement ferroviaire
- la réalisation rapide de terminaux combinés permettant concrètement de pouvoir développer l'intermodalité et de faire la jonction entre mer, fer, et fleuve.

Développer le fluvial et le maritime

L'URVN FNE PACA et son réseau demandent :

- que le **GPMM investisse massivement dans les infrastructures permettant de développer le transport fluvial, en particulier en mettant en oeuvre au plus vite les financements inscrits aux CPER PACA et Plan Rhône, sans que cela ne soit exclusif de nouveaux investissements.** Le bassin Rhône-Saône doit être aménagé pour permettre une desserte fluviale efficace. Le transport fluvial est en effet particulièrement sûr et bien adapté pour certains types de marchandises notamment les matières dangereuses mais aussi pour certaines marchandises ou le temps de transport n'est pas un critère de sélection. La satisfaction des besoins (qualité) est le résultat d'actions pertinente, cohérente, efficace, efficiente.
 - **en regrettant que cela n'ait pas été fait pour Fos 2XL, que les prochains appels d'offres (nXL) imposent aux opérateurs une part multimodale minimale significative pour le fer et le fleuve, comme cela est pratiqué dans certains ports du range Nord.**
 - **la mise en oeuvre d'un quai spécial fluvial et des outillages de chargement spécifiques** permettant le chargement des péniches en fond de Darse 2 et 1.
 - **que l'installation de nouvelles entreprises puisse se faire, dans la mesure du possible, au bord à voie d'eau (canal, darse)** leur permettant ainsi de bénéficier directement d'un quai pour effectuer le chargement et le déchargement des marchandises par péniche.
 - **que des efforts soit fait pour limiter la pénalisation du transport fluvial** (Terminal Handling Charges dites THC spécial fluvial) et mettre en place une THC unique afin de ne pas nuire à la compétitivité du fluvial par rapport aux autres modes de transport. **Tarifcation des shifts fluviaux en fonction de leur durée réelle et non d'un forfait pénalisant le fluvial**
 - **l'abandon du projet de la liaison fluviale en fond de darse 2**, car ce projet est beaucoup trop impactant. Par contre, consciente notamment des problèmes de sécurité causés par le passage des péniches en mer pour relier les deux darses, nous préconisons un tracé alternatif qui pourrait relier la darse 1 à la darse 2.
 - à ce que les **motorisations des péniches ou navires soient les plus propres** possibles.
 - le **développement du cabotage et des autoroutes de la mer** doivent également être développés pour devenir un moyen performant pour concurrencer les transports terrestres.
- Bien sûr, nous rappelons que ces aménagements devront être effectués dans un souci de réduction des impacts, dans des zones où les enjeux en termes de biodiversité le permettent.

Créer une structure économique pour favoriser le report modal

Pour opérer un véritable report modal, nous demandons la création d'une structure économique impliquant les chargeurs comme actionnaires de société pour le développement du fret ferroviaire et le fluvial ainsi que la mise en place d'une éco taxe sur les poids lourds entrant ou sortant du GPMM afin de financer les infrastructures de transport propre dans l'enceinte du port. Bien sûr toutes les infrastructures devront être réalisées dans un souci de protection de la biodiversité notamment en appliquant le concept de trame verte et bleue.

Mettre en place un observatoire des transports sur la zone

L'URVN et son réseau demandent également la création d'un observatoire des transports au sein du GPMM car les données concernant les transports de marchandises en fonction de leur mode d'acheminement ne sont pas visibles. Cela permettrait de savoir précisément ce qui rentre et ce qui sort du port, et comment sont acheminées ses marchandises au-delà du Port, de rendre ses données accessibles à tous, et de pouvoir émettre des prévisions de trafic plus réalistes.

Un Schéma des transports sur la zone

Le GPMM doit inscrire des actions précises et cohérentes avec les volontés et les objectifs pris, et établir des priorités permettant de réellement favoriser les modes de transports propres. Un schéma des transports gagnerait donc à être créé sur la zone industrialo portuaire pour recenser précisément et dans le détail les engagements pris.

Des efforts à faire sur la politique de concertation

Sur la politique de concertation nous constatons de gros manques, **à aucun moment il est question d'associer les associations, collectivités, habitants aux projets du port, aux processus de décisions.** Pourtant la concertation constitue un réel besoin pour construire une politique d'action pertinente, portée par tous et dont la mise en oeuvre sera, de fait, facilitée. Il faut permettre à l'ensemble des acteurs (riverains, associations...) de participer à la construction de la politique du port et mettre ainsi en place une gouvernance plus ouverte, puisque ce sont les premiers à subir les conséquences de ces décisions ! Il est temps que le GPMM prenne en compte la responsabilité sociétale de son activité.

Etre moteur en matière de santé et de sécurité des habitants et des salariés

Aucune action relative à la préservation de la santé, à l'étude des conséquences sanitaires des entreprises du port n'est prévue dans le document. Cela n'est pas acceptable alors que l'on sait que la pollution atmosphérique sur la zone est particulièrement préoccupante et que les industries et la flotte toutes catégories présentes dans l'enceinte du GPMM sont polluantes et constituent une menace importante pour les riverains et pour les salariés! **Il est indispensable que le GPMM prenne ses responsabilités et qu'il élabore une véritable politique sur la santé,** notamment en :

- en **adhérant au SPPPI** et en participant à ses travaux,
- en **créant un observatoire** chargé de rassembler et de mener des études sur la question de la santé sur la zone
- ou en **finançant une partie des études menées sur la zone par d'autres structures indépendantes du GPMM sur la thématique santé-environnement,** comme l'étude sur l'évaluation des Risques sanitaires effectuée en 2008 par la DREAL.

D'autre part, comme dans la précédente version du projet stratégique, **l'actualisation du projet n'aborde pas la question du risque industriel,** aucune allusion à un plan de prévention des risques à l'échelle de la zone industrielle portuaire n'est faite, alors même que se concentre dans l'enceinte du GPMM la majeure partie des installations SEVESO du département. En matière de risque industriel, le risque zéro n'existe pas, **l'URVN réitère donc les remarques qu'elle avait déjà effectué et demande :**

- à ce que les **effets cumulés en termes de risque sur cette zone soient pris en compte,**
- qu'un **plan de prévention des risques global soit créé** sur toute la zone industrielle, et qu'il intègre une **organisation de gestion de crise** afin de mutualiser les secours notamment entre les différentes entreprises présentes sur la zone.
- et de façon globale, **que le port puisse être moteur en matière d'action de prévention** des risques.

Conclusion

Même si quelques améliorations positives ont été apportées dans ce document par rapport à l'ancien projet, **l'URVN-FNE PACA et son réseau constatent :**

- **de nombreuses incohérences** dans ces objectifs stratégiques,
- un **manque général de précision** sur les actions,
- et un décalage complet entre les objectifs visés et les actions prévues pour les atteindre. !

L'URVN et son réseau tiennent à rappeler qu'au vu de son impact très important sur les territoires alentours et dans toute la région PACA tant en terme environnemental, économique, que de santé publique, **il est absolument nécessaire que le GPMM soit « enfin » exemplaire en faisant les bons choix en matière d'orientations politiques.** Le projet stratégique du GPMM doit enfin être à la hauteur des enjeux et permettre une franche avancée vers la prise en compte du développement durable! Afin d'établir un plan stratégique cohérent tenant compte de l'ensemble des enjeux présents sur la zone **l'URVN FNE PACA et son réseau renouvellent leur demande de mettre en place un Agenda 21 sur la zone,** car cet outil transversal visant à améliorer la qualité de vie des habitants, économiser les ressources naturelles et renforcer l'attractivité du territoire constitue donc une démarche particulièrement bien adaptée à ce contexte. L'URVN et son réseau se réjouissent donc que le GPMM commence à engager cette démarche car il paraît aujourd'hui indispensable de mettre en place un véritable projet de territoire élaboré avec l'ensemble des acteurs concernés et de définir les grandes orientations pour l'avenir. Sur la base du diagnostic, une stratégie d'action à moyen et long terme pourra être élaborée et mise en oeuvre sur le territoire par le biais d'un programme d'action adapté aux enjeux identifiés sur la zone. **Le projet stratégique du GPMM devra donc être élaboré uniquement dans le cadre de cette démarche,** et non plus par le seul GPMM, seule garantie pour que les actions prévues soient à la hauteur des enjeux du territoire et de ses occupants.